

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2010

Iva Kajsrlíková

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

**Dopad vývoje měnového kurzu na hospodaření podniku
Iveco Czech Republic, a.s.**

Iva Kajsrlíková

Bakalářská práce

2010

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Ústav ekonomie
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Iva KAJSRLÍKOVÁ**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management podniku - Management malých a středních podniků**

Název tématu: **Dopad vývoje měnového kurzu na hospodaření podniku Iveco Czech Republic, a. s.**

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

Práce se zaměří na zjištění dopadů měnového kurzu na proexportně zaměřený podnik a navrhnutí doporučení minimalizace dopadů kurzového rizika na hospodaření tohoto podniku.

Práce bude obsahovat:

- Měnový kurz
- Charakteristika podniku Iveco Czech Republic, a. s.
- Analýza vlivu vývoje měnového kurzu na vybrané ekonomické ukazatele

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy: cca 30 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- CIHELKOVÁ, Eva. Mezinárodní ekonomie II. Praha : C.H.Beck, 2008. 258 s. ISBN 978-80-7400-054-6.
DURČÁKOVÁ, Jaroslava, MENDEL, Martin. Mezinárodní finance. Praha : Management Press, 2007. 487 s. ISBN 978-80-7261-170-6.
KADEŘÁBKOVÁ, Anna. Růst, stabilita a konkurenceschopnost IV : Česká republika v globalizované a znalostní ekonomice. Praha : Linde, 2008. 389 s. ISBN 978-80-86131-79-5.
REVENDA, Zbyněk. Peněžní ekonomie a bankovníctví . 4. vyd. Praha : Management Press, 2005. 627 s. ISBN 80-7261-132-1.
SOUKUP, Jindřich. Makroekonomie : moderní přístup. Praha : Management Press, 2007. 514 s. ISBN 978-80-7261-174-4.
WELCH, Patrick J., WELCH, Gerry F. Economics : theory and practise. 2004th compl. edition. Hoboken : John Wiley & Sons, 2004. 544 s. ISBN 0-470-00028-7.

Český statistický úřad [online]. c2009 [cit. 2009-06-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/>>.
ČNB [online]. c2003-2009 [cit. 2009-06-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.cnb.cz/cs/index.html>>.
Ekonom [online]. c1996-2009 [cit. 2009-06-19]. Dostupný z WWW: <<http://ekonom.ihned.cz/>>. ISSN 1213-7693.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Tomáš Lelek
Ústav ekonomie

Datum zadání bakalářské práce: 30. června 2009

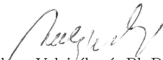
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2010



doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.

děkanka

L.S.



doc. Ing. Jana Volejníková, Ph.D.

vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 23. července 2009

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 30. 04. 2010

Iva KAJSRLÍKOVÁ

Poděkování:

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Tomáši Lelkovi za jeho odborné vedení, cenné připomínky, rady a vstřícnost.

Dále děkuji pracovníkům společnosti Iveco Czech Republic, a.s., za poskytnuté materiály, informace, odborná vysvětlení a další cenné rady.

Na závěr bych chtěla poděkovat rodičům za jejich trpělivost a podporu po celou dobu mého studia.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou vybraných ekonomických ukazatelů společnosti Iveco Czech Republic, a.s., na které působí měnový kurz.

K sepsání své práce jsem využila výroční zprávy a některé interní informace sledované firmy z období let 2005-2008. Z nich jsem zjistila důležité údaje k tomu, abych mohla provést analýzu a zhodnotit její vyhlídky do budoucnosti.

KLÍČOVÁ SLOVA

Měnový kurz, Iveco Czech Republic, a.s., hedging, kurzové riziko

TITLE

The Impact of Exchange Rate Development on Economic Situation of Firm Iveco Czech Republic, a.s..

ANNOTATION

This Bachelor's Work deals with analysis of selected economic indicators of firm Iveco Czech Republic, a.s., as the operating exchange rate.

To compose my work, I used the annual reports and some internal information of chosen company from 2005-2008. From all of them I found out important details to make analysis of company. I also evaluated its expectation to the future.

KEYWORDS

Exchange rate, Iveco Czech Republic Corporation, hedging, exchange rate risk

Obsah:

ÚVOD	- 1 -
1 MĚNOVÝ KURZ	- 3 -
1.1 DEFINICE MĚNOVÉHO KURZU	- 3 -
1.2 VÝVOJ MĚNOVÉHO KURZU	- 3 -
1.2.1 <i>Apresiasi a revalvace</i>	- 3 -
1.2.2 <i>Depreciace a devalvace</i>	- 4 -
1.2.3 <i>Devalvace a revalvace v praxi</i>	- 4 -
1.3 DEVIZOVÉ INTERVENCE	- 4 -
1.4 SYSTÉMY DEVIZOVÝCH KURZŮ	- 5 -
1.4.1 <i>Stručná charakteristika systémů devizových kurzů</i>	- 6 -
1.5 ČESKÁ REPUBLIKA A MĚNOVÝ KURZ	- 7 -
1.5.1 <i>Zavedení eura v České republice</i>	- 7 -
1.6 VLIV DEVIZOVÉHO KURZU NA EXPORT A IMPORT	- 8 -
1.7 ZAJIŠTĚNÍ	- 10 -
1.7.1 <i>Hedging</i>	- 11 -
1.7.2 <i>Hedging v praxi</i>	- 11 -
2 CHARAKTERISTIKA PODNIKU IVECO CZECH REPUBLIC, A.S.	- 13 -
2.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O FIRMĚ	- 13 -
2.2 HISTORIE	- 13 -
2.3 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA	- 14 -
2.4 OBCHODNÍ PLÁN	- 15 -
2.5 VÝROBNÍ PORTFOLIO	- 15 -
<i>Městská doprava</i>	- 16 -
<i>Meziměstská doprava</i>	- 16 -
<i>Turistická doprava</i>	- 17 -
<i>Minibusy</i>	- 17 -
2.6 DODAVATELÉ, ODBĚRATELÉ A ZÁKAZNÍCI	- 18 -
<i>Dodavatelé</i>	- 18 -
<i>Odběratelé a zákazníci</i>	- 19 -
3 ANALÝZA VLIVU VÝVOJE MĚNOVÉHO KURZU NA VYBRANÉ EKONOMICKÉ	
UKAZATELE PODNIKU	- 20 -
3.1 ZAJIŠTĚNÍ PROTI KURZOVÉMU RIZIKU VE SPOLEČNOSTI IVECO CR	- 20 -
3.2 SLEDOVANÉ EKONOMICKÉ UKAZATELE	- 23 -
3.3 ANALÝZA JEDNOTLIVÝCH ROKŮ	- 24 -
3.3.1 <i>Rok 2005</i>	- 24 -
3.3.2 <i>Rok 2006</i>	- 26 -
3.3.3 <i>Rok 2007</i>	- 29 -
3.3.4 <i>Rok 2008</i>	- 32 -
3.3.5 <i>Předpoklad pro rok 2009</i>	- 34 -
3.3.6 <i>Vyhodnocení</i>	- 35 -
ZÁVĚR	- 38 -
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	- 40 -
SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ	- 42 -
SEZNAM ZKRATEK	- 42 -
SEZNAM PŘÍLOH	- 43 -

Úvod

Každý podnikatelský subjekt chce uspět, ale dnešní doba tomu moc nepřispívá, jelikož je zkoušena různými vlivy, například v posledních letech působí ekonomická krize nejen na podniky, ale na fungování celých ekonomik všech států. V konkurenčním prostředí mohou obstát jen ty firmy, které budou beze zbytku využívat svůj potenciál, hledat a nacházet úsporná řešení, těžit z výsledků skutečné týmové práce a podle těchto výsledků odměňovat své zaměstnance. A nejinak tomu je u podniku Iveco Czech Republic, a.s., dále jen „Iveco CR“ jehož úkolem je také dosahovat co nejlepšího výsledku fungování a docílovat plánovaného objemu výroby za neustálého pečování o spokojenost zákazníka a respektování ochrany životního prostředí.

Důvodem pro vypracování bakalářské práce na téma: Dopad vývoje měnového kurzu na hospodaření podniku Iveco Czech Republic, a. s., bylo i to, že tento podnik sídlí v mém rodném městě Vysokém Mýtě. Pracovali zde již moji prarodiče a v současnosti v podniku pracují moje maminka a příbuzní. Absolvovala jsem tu praxi na střední i vysoké škole a také brigády během letních prázdnin, dříve „Karosa“ vlastně doprovází můj celý život. Přítomnost pro mne zde byla vždy velkým přínosem, proto jsem si právě vybrala Iveco CR.

Cílem této bakalářské práce je prozkoumání jednotlivých vybraných ekonomických ukazatelů společnosti Iveco CR a posouzení, zda kurzové riziko ovlivňuje hospodaření podniku. Hlavním úkolem je navrhnout opatření, aby dopad vývoje měnového kurzu byl co nejmenší pro proexportně založený podnik. Údaje, které byly potřebné pro zpracování práce, jsem získala z veřejně přístupných zdrojů, zejména pak z výročních zpráv společnosti Iveco CR.

Tato práce je rozdělena na čtyři základní části. První část práce je zaměřena na vymezení základních pojmů týkajících se měnového kurzu. Nejprve jsem se zabývala definicemi, které jsou spojeny s tímto tématem. Poté je zde vysvětlený praktický příklad působení apreciacie a depreciace koruny na vývozce a dovozce, dále pak stručný vývoj měnového kurzu EUR/CZK v letech 2005-2008.

Další část je zaměřena na obecnou charakteristiku společnosti Iveco CR. Zahrnuje základní údaje o firmě, stručnou historii, hlavní činnost společnosti a nedílnou součást, kterou jsou dodavatelé a odběratelé.

Nejdůležitější kapitolou je jistě praktická část, tedy analýza vlivu vývoje měnového kurzu na ekonomické ukazatele tržeb, provozního výsledku, počet vyrobených autobusů a zájem odběratelů. V této kapitole jsem provedla analýzu vybraných ukazatelů a provedla komparaci výsledků.

V závěrečné části práce jsem provedla souhrnné zhodnocení, dopadů těchto vlivů na podnik a navrhla jsem vhodná opatření a doporučení k dalšímu budoucímu hospodaření firmy.

1 Měnový kurz

Měnový kurz patří mezi nejdůležitější ceny v ekonomice. Na rozdíl od jiných cen totiž měnový kurz přímo ovlivňuje všechny ostatní ceny v ekonomice a má tedy významný vliv na vývoj cenové hladiny jako celku. Posilování domácí měny zlevňuje dovozy a působí protiinflačně. Naopak oslabování domácí měny dovozy zdražuje a působí proinflačně.

Měnový kurz zabezpečuje také ekonomické propojení domácí ekonomiky se zbytkem světa, protože umožňuje porovnávat domácí ekonomické veličiny se zahraničními veličinami, např. ceny, mzdy, výnosy. Ekonomické subjekty mohou díky měnovému kurzu snadno zjistit, zda se jim vyplatí nakoupit dané zboží doma nebo v zahraničí a racionalizovat tak své ekonomické aktivity.

1.1 Definice měnového kurzu

Měnový kurz je cena zahraniční měnové jednotky vyjádřená v domácích měnových jednotkách, např. 25 CZK/EUR (**přímá kotace kurzu**), nebo cena domácí měnové jednotky vyjádřená v zahraničních měnových jednotkách, např. 0,04 EUR/CZK (**nepřímá kotace kurzu**).¹

1.2 Vývoj měnového kurzu

Pokud nedochází ke změnám kurzu, je to výhodné pro ekonomiku dané země i pro zahraniční obchod. Časté změny ve vývoji měnového kurzu představují rizika pro obchodníky a proto je potřeba vytvářet určitá opatření, jako je např. vyhlášení horního a dolního limitu. Horní a dolní limit vyznačuje takzvané kurzové flukтуаční pásmo, v němž se kurz může volně pohybovat.

1.2.1 Apreciace a revalvace

Apreciace znamená zhodnocení neboli posílení kurzu jedné měny vůči druhým v závislosti na poptávce a nabídce na devizovém trhu. Apreciaci je třeba odlišit od **revalvace**, která nastává u fixních kurzů, což je změna úředně stanoveného kurzu

¹ NEUMANN, Pavel; ŽAMBERSKÝ, Pavel; JIRÁNKOVÁ, Martina. *Mezinárodní ekonomie*. 1. vydání. Praha : Grada Publishing, a.s., 2010. 160 s. ISBN 978-80-247-3276-3. str. 62

měny ve směru nahoru a tento výraz se spíše používá při změně ústředního kurzu v systému fixního kurzu. Běžně však dochází k záměně nebo k ztotožnění obou výrazů.

1.2.2 Depreciace a devalvace

S **depreciací** se můžeme setkat u zemí s flexibilním systémem devizových kurzů. Depreciace znamená znehodnocení neboli oslabení kurzu jedné měny vůči druhým v závislosti na poptávce a nabídce na devizovém trhu. Depreciaci je třeba odlišit od **devalvace**, která nastává u fixních systémů devizových kurzů, což je změna úředně stanoveného kurzu měny směrem dolů a tento výraz se používá spíše při změně ústředního kurzu v systému fixního kurzu. Běžně však dochází k záměně nebo k ztotožnění obou výrazů.

1.2.3 Devalvace a revalvace v praxi

Řízení měnového kurzu slouží k udržení vyrovnané obchodní bilance. Devalvace neboli pokles kurzu dané národní měny v praxi znamená, že cizinci platí méně za devalvovanou měnu a obyvatelé devalvující země platí více za zahraniční měny. Snížení dovozů a zvýšení vývozů je důsledkem devalvace. Revalvace neboli růst kurzu dané národní měny znamená, že cizinci platí více za revalvovanou měnu a obyvatelé revalvující země platí méně za zahraniční měny. Důsledkem revalvace je zvýšení dovozu a snížení vývozu, protože dochází ke zdražování exportovaných statků pro zahraniční odběratele po přepočtu nezměněné domácí ceny novým kurzem a k omezení exportu, které zlevňuje dovážené statky pro domácí dovozce po přepočtu nezměněné zahraniční ceny novým kurzem.

1.3 Devizové intervence

Export a import zboží, služeb, kapitálu, důchodů a transferů patří mezi endogenní tržní faktory, které ovlivňují přirozený vývoj devizového kursu. Však jen málo zemí ponechá vývoj devizového kurzu své měny zcela přirozenému tržnímu vývoji. Devizový kurz je často považován za významný faktor ovlivňující hospodářský vývoj.

V soudobých podmínkách může být pružnost kurzu omezována devizovými intervencemi centrálních bank.²

Přímé devizové intervence ovlivňují cenu deviz prostřednictvím prodeje a nákupů deviz na devizovém trhu, tzn. Na vrub nebo ve prospěch svých devizových rezerv. Tyto intervence provádějí zpravidla centrální banky nebo také stabilizační devizové fondy. Intervenují tak, že za devizy nakupují nebo prodávají svou vlastní měnu při současném snížení nebo zvýšení svých devizových rezerv. Smyslem přímých intervencí je zabránit nepřiměřené nestabilitě kusového vývoje a vytvářet tak stabilnější ekonomické prostředí pro rozvoj obchodu a investování.

Nepřímé devizové intervence jsou opatřením fiskální politiky, např. exportní a importní clo, daň spojená se zvýhodněním exportu či importu, exportní dotace. Od těchto opatření se v rozvinutých zemích postupně upouští, protože mění ekonomické podmínky činnosti podniků.

Devizové intervence mohou být **asymetrické nebo symetrické**. O asymetrické jde v případě, kdy je uplatňuje pouze jedna (většinou „přivázaná“ měna)- tato země pak nese náklady intervence včetně negativních dopadů na vnitřní měnu. Symetrické devizové intervence provádějí obě země.³

U devizových intervencí **nesterilizovaných** připustí centrální banka jejich plný dopad na vnitřní peněžní zásobu a u **sterilizovaných** jejich dopady na peněžní zásobu kompenzuje vnitřními měnovými nástroji, zejména operacemi na volném trhu.

1.4 Systémy devizových kurzů

Do začátku 70. let 20. století existoval ve světě (u členských zemí Mezinárodního měnového fondu) relativně jednotný systém devizových kurzů. Poté se začaly objevovat rozdílné systémy zejména vlivem nerovnováhy vnějších vztahů

² DURČÁKOVÁ, Jaroslava, MENDEL, Martin. *Mezinárodní finance*. Praha : Management Press, 2007. 487 s. ISBN 978-80-7261-170-6. str. 371

³ ČERNOHORSKÝ, Jan. *Základy financí*. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2009. 181 s. ISBN 978-80-7395-203-7. str. 88

(nevyrovnaných platebních bilancí), vnitřních ekonomických problémů (inflace, nízký hospodářský růst apod.) a různých cílů hospodářských politik jednotlivých zemí.⁴

Systémy devizových kurzů jsou souhrnem prvků charakterizujících utváření a chování devizových kurzů. Důležitým východiskem je charakter měny v souvislosti s ekonomickým systémem země. Centrálně plánovaná ekonomika, rozvojové ekonomiky používají nesměnitelné měny s administrativně stanoveným devizovým kurzem, na který nemohou působit tržní faktory. U směnitelných měn je devizový kurz vystaven působení tržních faktorů a chová se jako každá jiná cena na trhu. Může být ale ve svém pohybu regulován opatřeními centrální banky nebo fiskální politiky.

1.4.1 Stručná charakteristika systémů devizových kurzů

Nepružné devizové kurzy (administrované) se objevují v uzavřených ekonomikách, kde se prosazuje zájem oddělit vnitřní a vnější ekonomiku. Tento nepružný devizový kurz je pak nástrojem „zabraňujícím importu hospodářského cyklu a inflace“, tzn. funguje jako bariéra mezi danou zemí a zahraničím. Je to tedy kurz, který je úředně stanoven a nepůsobí na něj tržní faktory.

Pružné devizové kurzy jsou charakteristické využitím v tržních ekonomikách a působí na ně tržní faktory. Ty se někdy přímo projevují bez jakýchkoliv korekcí centrální bankou ve výsledných hodnotách devizového kurzu nebo minimálně vycházejí z tržních interakcí jednotlivých měn. Podle nich je pak stanoven ústřední kurz, který může oscilovat v určitých pásmech (u fixních kurzů).

- **Fixní devizové kurzy** (pevné) se vyznačují stanovením ústředního kurzu a pásma oscilace.⁵ V rámci fixních devizových kurzů mohou země aplikovat různé varianty systémů devizových kurzů v různých kombinacích:
 - dle vymezení ústředního kurzu můžeme rozlišovat ústřední kurz k jedné národní měně, k nadnárodní měně nebo ke koši měn
 - dle změn ústředního kurzu můžeme rozlišovat ústřední kurz s pravidelnými změnami nebo neodvolatelný ústřední kurz
 - dle pásem oscilace rozlišujeme fixní kurzy bez pásem oscilace a oscilace s úzkými či širokými pásmy

⁴ ČERNOHORSKÝ, Jan. *Základy financí*. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2009. 181 s. ISBN 978-80-7395-203-7. str. 84-85

⁵ ČERNOHORSKÝ, Jan. *Základy financí*. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2009. 181 s. ISBN 978-80-7395-203-7. str. 86

- **Flexibilní devizové kurzy** jsou charakteristické možným pohybem devizového kurzu. Rozlišujeme dva druhy flexibilních kurzů:
 - **volný floating** (volně plovoucí kurz) znamená, že kurz je stanoven pouze na základě interakce nabídky a poptávky po dané měně na devizovém trhu,
 - **řízený floating** je založen na působení nabídky a poptávky po dané měně, ale zároveň dává možnost provést devizové intervence.

1.5 Česká republika a měnový kurz

Země, jejichž centrální banky se lidově řečeno do obchodování s měnami nepletou, mají tzv. **volně plovoucí (flexibilní) měnový kurz**. Plovoucí měnový kurz má dnes Eurozóna, Spojené státy, Velká Británie, Česko a dalších několik desítek zemí.⁶ Oficiálně se však česká koruna řadí mezi měny, které patří do řízených plovoucích měnových kurzů, od roku 2002 ale Česká národní banka neintervenovala, proto můžeme říci, že na kurz působí pouze poptávka či nabídka po dané měně, která je charakteristická pro volný floating.

Plovoucí měnový kurz vytváří pro českou ekonomiku určitý „polštář“ pro tlumení vnějších šoků. Pokud však dochází k jeho prudkému posilování či oslabování, výkyvy smažou výhody, které nám nyní plovoucí měnový kurz přináší.⁷

1.5.1 Zavedení eura v České republice

Přijetí eura v České republice není zatím na pořadu dne, i když exportéři by uvítali euro jako společnou měnu. Naše země stále čeká v pořádku o přijetí společné měny. Také o ní platí, že intenzita jejího integračního propojení dosáhla vysokého stupně, takže můžeme oprávněně říci, že je již „jednou nohou“ v Evropské unii.⁸

Česká koruna je hrdě přijímána obyvatelstvem, věří jí, česká ekonomika je díky vlastní měně lépe chráněna před nepříznivými vlivy finanční krize, proto jí ospravedlňuje spíše pozdější přijetí eura díky těmto událostem.

⁶ Euroekonom.cz : ekonomický portál [online]. c2010 [cit. 2010-04-06]. www.euroekonom.cz. Dostupné z WWW: <<http://www.euroekonom.cz/ekonomie-clanky.php?type=lekce17>>.

⁷ Finance.cz [online]. c2000-2010 [cit. 2010-04-06]. www.finance.cz. Dostupné z WWW: <<http://www.finance.cz/zpravy/finance/256681-bylo-by-ceske-ekonomice-nyni-lepe-s-eurem/>>. ISSN 1213-4325.

⁸ KADERÁBKOVÁ, Anna. Růst, stabilita a konkurenceschopnost IV : Česká republika v globalizované a znalostní ekonomice. Praha : Linde, 2008. 389 s. ISBN 978-80-86131-79-5. str. 15

1.6 Vliv devizového kurzu na export a import

Zhodnocení (apreciace) či znehodnocení (depreciace) měny ovlivňuje budoucí konkurenceschopnost domácího exportu na zahraničních trzích a spolurozhoduje o nákladech importu. Obecně můžeme říci, že zhodnocení domácí měny podporuje růst dovozu a přispívá k omezení vývozu. Na druhé straně znehodnocení domácí měny podporuje vývoz ze země a přispívá k omezení dovozu. Tato tvrzení dokládá následující příklad, který hodnotí:

- Vliv devizového kurzu na český podnik, jehož výnosy vyplývají z exportu zboží a služeb do zemí eurozóny a jehož náklady na provoz jsou tvořeny převážně z domácích zdrojů.
- Vliv devizového kurzu na český podnik orientující se na produkci zboží a služeb pro domácího zákazníka, tj. výnosy jsou oceněny pouze v českých korunách, ale který naopak své zdroje, tj. náklady na provoz dováží ze zemí eurozóny.⁹

Jako příklad můžeme uvést dva české podniky: náš první český podnik se specializuje na český trh, kde prodává většinu výrobků či služeb, ale nakupuje svůj materiál v zahraničí- importér. Náš druhý český podnik- exportér vyváží zboží či služby do eurozóny, ale většinu nákladů tvoří výdaje v domácí měně.

V tabulce č.1 jsou obsaženy údaje o posilování a oslabování měny a jeho vlivu na export a import, vývoj kurzu EUR/CZK také zobrazuje obrázek č.1 níže.

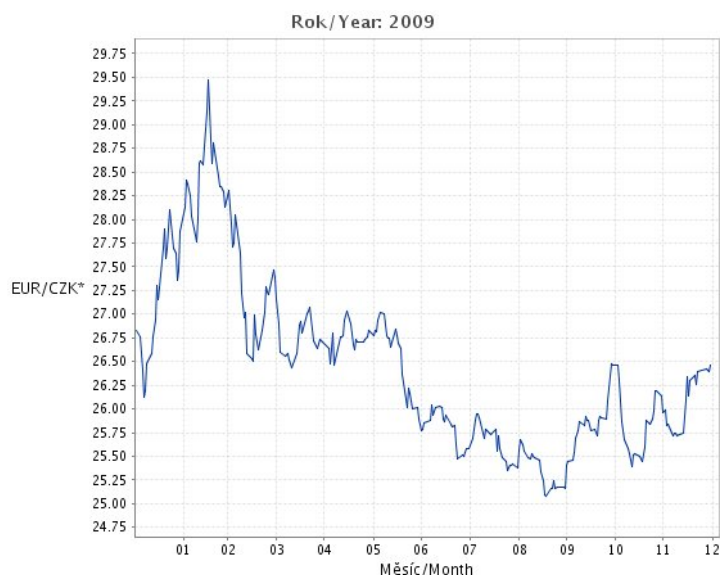
⁹ NESLADKOVÁ, Markéta. *DEVIZOVÝ KURZ A ZAHRANIČNÍ OBCHOD PODNIKU* [online]. 2003 [cit. 2010-03-22]. Dostupný z WWW: <http://www.fce.vutbr.cz/veda/dk2003texty/pdf/5-2/rp/nesladkova.pdf>. str. 1-2

Tabulka 1 - Vliv apreciacie a depreciace devizového kurzu na exportéra a importéra

čas	devizový kurz v čase t	vliv devizového kurzu na exportéra	vliv devizového kurzu na importéra
t ₀ 7.1.2009	26,120 CZK = 1 EUR 0,0383 EUR = 1CZK	Export 10000 CZK – cena 383 EUR Inkaso 26120 CZK – 1000 EUR	Import, cena zboží 26120 CZK – 1000 EUR 10000 CZK – úhrada 383 EUR
t ₁ 17.2.2009	29,470 CZK = 1 EUR 0,0339 EUR = 1CZK	Export 10000 CZK – cena 339 EUR Inkaso 29470 CZK – 1000 EUR	Import, cena zboží 29470 CZK – 1000 EUR 10000 CZK – úhrada 339 EUR
t ₂ 1.10.2009	25,410 CZK = 1 EUR 0,0393 EUR = 1CZK	Export 10000 CZK – cena 393 EUR Inkaso 25410 CZK – 1000 EUR	Import, cena zboží 25410 CZK – 1000 EUR 10000 CZK – úhrada 393 EUR

Zdroj: NESLADKOVÁ, Markéta. *DEVIZOVÝ KURZ A ZAHRANIČNÍ OBCHOD PODNIKU* [online]. 2003 [cit. 2010-03-22]. Dostupný z WWW: <http://www.fce.vutbr.cz/veda/dk2003texty/pdf/5-2/rp/nesladkova.pdf> str. 2 a vlastní zpracování

Obrázek 1 - Graf devizového kurzu EUR/CZK* v roce 2009



Zdroj: Česká národní banka [online]. 2010 [cit. 2010-03-24]. ČNB. Dostupné z WWW: http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/graf.jsp?rok=2009&mena=EUR.

* Měnové páry jsou uvedeny ve standardním formátu podle zvyklostí na finančních trzích. To znamená, že jako první je uvedena bazická (hlavní) měna. Proto nelze tento formát chápat jako matematické vyjádření množství jednotek první měny za jednotku druhé měny, ale naopak. Protože ČNB stanovuje kurzy devizového trhu jednotně jako počet korun za příslušnou měnu, je tato měna považována za bazickou a je proto uvedena na prvním místě.

Výchozí situace čas t_0 : 7.1.2009aktuální kurz 26,120 CZK/EUR

1.situace čas t_1 : 17.2.2009aktuální kurz 29,470 CZK/EUR

- **V této situaci poptávka po exportu stoupá a poptávka po importu klesá.**

2.situace čas t_2 : 30.12.2009 aktuální kurz 25,410 CZK/EUR

- **V této situaci poptávka po exportu klesá a poptávka po importu stoupá.**

Z tabulky č. 1 vyplývá, že náš první český podnik- importér v důsledku depreciace (znehodnocení) v období t_1 oproti období t_0 zaplatí více za každých 1000 EUR (29470 Kč v čase t_1 oproti 26120 Kč v čase t_0). Naopak apreciacie (zhodnocení) domácí měny v čase t_2 pro něj znamená, že se dovážené zboží stává lacinějším, což podporuje poptávku po importu z eurozóny. Český importér tak zaplatí v období t_2 oproti období t_1 za zboží v hodnotě 1000 EUR v českých korunách méně (25410 Kč v čase t_2 oproti 29470 Kč v čase t_1).

Pro náš druhý český podnik je situace opačná a spíše očekává oslabování české měny. Při depreciaci domácí měny v čase t_1 inkasuje za každých 1000 EUR více než ve výchozím období v čase t_0 (29470 Kč v čase t_1 oproti 26120 Kč v čase t_0). Navíc dochází u českého zboží v důsledku depreciace koruny v zemích eurozóny k zlevňování, což podporuje růst poptávky po exportu z naší země. Opačná situace nastává při apreciaci české koruny v období t_2 český exportér inkasuje za každých 1000 EUR méně než v období t_1 (25410 Kč v čase t_2 oproti 29470 Kč v čase t_1). Tato situace je pro exportéra méně výhodná, navíc může být české zboží v důsledku zhodnocení české koruny v zemích eurozóny dražší a tím pak může klesat poptávka po českých produktech.

Doporučení z toho praktického příkladu by pro podniky mělo být zajištění proti kurzovému riziku.

1.7 Zajištění

Vývoj zajišťování má v České republice krátkou, ale zajímavou historii. V 90. letech po zavedení směnitelnosti koruny byly ve velké výhodě exportující firmy. V té době vzniklo znehodnocení měny o více než 70%. Ani importéři nebyli nuceni k řízení měnového rizik. Až po měnové krizi v roce 1997 dochází ke skokovému uvědomění potřeby zajištění měnových rizik. To platilo prozatím na straně

importujících firem. Až v letech 1999-2002 při posilování koruny si velká část exportéru uvědomila význam řízení rizik.

1.7.1 Hedging

Hedging může být definován jako proces, ve kterém daný subjekt pomocí devizové, úvěrové nebo depozitní operace uzavírá svou otevřenou devizovou pozici.¹⁰ Pojem **hedging** neboli zajištění se vžil pro termín zajištění tržního rizika. Existují dva základní způsoby zajištění otevřených pozic:

- přirozený (přímý) hedging a
- nepřímý hedging.

Přirozený hedging znamená, že společnost neprovádí sama zajišťovací obchody, ale má vyrovnané cash-flow tak, že si přirozeně, z povahy svého podnikání, udržuje pozici v daném instrumentu či komoditě uzavřenou.

Nepřímý hedging znamená, že nesoulad mezi stranou nákupu a prodeje je vyrovnáván nákupem či prodejem zajišťovacích instrumentů na finančním trhu.¹¹ Nepřímý hedging je při realizaci strategie řízení tržního rizika nejčastější např. dopředný (forwardový) nákup nebo prodej komodity či finančního instrumentu. Tím tak podnik vyrovnává pozici vzniklou kontraktem s odběrateli či dodavateli v cizí měně.

1.7.2 Hedging v praxi

Měnovým rizikem mohou být ovlivněny různé podnikatelské subjekty. Investoři nebo firmy žijí v domněnku, že zajištění se týká pouze velkých hráčů. Samozřejmě to tak není. Trh se v dnešní době začíná přizpůsobovat malým firmám a podle toho tak již vypadá i **nákladovost a dostupnost zajišťovacích produktů**. Na finančním trhu můžeme nalézt zajišťovací prostředky za 20000 EUR, ale i za 1000 EUR. U vyšších částek se jedná většinou o forwardy nebo měnové slapy, u nižších sum můžeme hovořit o kontraktech na vyrovnání rozdílu.¹²

¹⁰ REVENDA, Zbyněk. Peněžní ekonomie a bankovníctví . 4. vyd. Praha : Management Press, 2005. 627 s. ISBN 80-7261-132-1. str. 600

¹¹ [Www.google.cz](http://www.google.cz) [online]. 2008 [cit. 2010-04-06]. Dostupné z WWW: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:QccnoiRMIOEJ:www.citco.cz/tinymce-storage/files/Ivan_Haco_CAT_prez_26_6_08.doc+hedging+definice&cd=3&hl=cs&ct=clnk&gl=cz>.

¹² [Finance.cz](http://www.finance.cz) [online]. 12.8.2008 [cit. 2010-04-15]. [Www.finance.cz](http://www.finance.cz). Dostupné z WWW: <<http://www.finance.cz/zpravy/finance/183752-jste-dostatecne-zajisteni-proti-menovemu-riziku/>>. a vlastní zpracování

Při využití správných zajišťovacích prostředků odpadá podnikům spousta starostí a v konečném důsledku je transformuje do **konkurenční výhody** oproti firmám, které hedging nevyužily.

Mnoho firem hedging nevyužívá a dochází tak u nich ke **kurzové ztrátě**. Tyto podniky žijí v domněnání, že zajištění je „zdrojem ztrát“, ale v dnešní době, jak již bylo zmíněno, existují levnější varianty zajištění proti kurzovému riziku a mohly by tak kurzové ztráty či výnosy pokrýt náklady na provedení tohoto kroku.

2 Charakteristika podniku Iveco Czech Republic, a.s.

"Vše dobré i zlé, co zažila naše republika od konce 19. století, zažily i kočáry a autobusy z Vysokého Mýta. Vítězství i prohry, rozpady států i politických systémů, revoluce i evoluce. Příběh společnosti Iveco Czech Republic, a. s. je příběhem schopnosti lidí se těmto změnám přizpůsobit a vyjít z nich silnější než předtím. Bohatá a dlouhá minulost i dnešní úspěchy jsou toho plným důkazem. Prošli jsme od Josefa Sodomky k mezinárodnímu managementu, od kočárů k autobusům, od dílny k evropskému koncernu, od Rakousko-Uherska k Evropské unii. Jsme hrdí, že jsme u toho mohli být a že jsme mohli do sjednocené Evropy dovést stabilní a prosperující podnik."¹³

2.1 Základní údaje o firmě

Iveco CR je akciová společnost, jejíž sídlo se nachází ve Vysokém Mýtě a obchodní ředitelství v Praze. Do konce roku 2006 nesla společnost název Karosa a.s. (dále jen Karosa), toto pojmenování je mezi veřejností stále hodně známé.

Iveco CR patří díky své výkonnosti a informační otevřenosti mezi nejúspěšnější firmy v České republice. Do jejího výrobního programu patří úplný sortiment městských, linkových a turistických autobusů. Avšak v jejím prodejním portfoliu najdeme i minibusy vyráběné společností Iveco.

V Evropě si společnost vybuodovala pozici jednoho z nejlepších výrobců linkových autobusů. Úspěchy sklízí díky dobrému poměru užitných parametrů a kvality k ceně, rozvinuté síti autorizovaných servisů a dostupnosti originálních náhradních dílů, ale také samozřejmě díky dobrým zkušenostem zákazníků s provozem jejich autobusů. Základním prvkem politiky jakosti i obchodní strategie společnosti je jednoznačná orientace na zákazníka.

2.2 Historie

Pokud se chceme zaměřit na vznik podniku Iveco CR, musíme se nejprve podívat na samotný počátek jeho založení. Jeho historie začala již v roce 1895, kdy se Josef Sodomka usadil ve Vysokém Mýtě a založil si vlastní firmu, dílnu na výrobu

¹³ *Iveco Czech Republic, a.s.* [online]. 2007 [cit. 2010-02-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.karosa.cz/main.php?show=company&language=czech>>.

kočárů a speciálních vozů. Výrobky Josefa Sodomky si získaly jméno díky kvalitě, přiměřené ceně a oblibě u zákazníků. Další stručný vývoj historie podniku je popsán v tabulce č.1.

Tabulka 2 - Historie podniku

Rok	Událost	Komentář
1895	Založení firmy Josefem Sodomkou na výrobu užitkových vozů a kočárů	
1928	Vznik první autobusové karoserie	
1939	První autobusy s podvozky Praga NDO	
1948	Vznik firmy „KAROSA, továrna na karoserie a vozy, národní podnik se sídlem ve Vysokém Mýtě“	
1950	Přejmenování firmy na „KAROSA, národní podnik Vysoké Mýto“	
1956	Přestavení autobusu Škoda 706 RTO	Do roku 1971 vyrobeno celkem 14551 autobusů.
1971	Výroba revoluční autobusu ŠM 11	Do roku 1981 vyrobeno celkem 26544 autobusů.
1992	Transformace firmy na „KAROSA akciová společnost“	34% akcií Renault V.I., 17% akcií EBRD, 49% akcií ostatní akcionáři.
1996	Získání majority 51% Renaultem V.I.	V roce 1998 navyšuje na 72% akcií.
1999	Založení nadnárodního holdingu IRISBUS HOLDING S.L.	Získání 95,2% akcií (50% Renault, 50% Iveco).
2001	Výroba nové řady 950, provoz nové lakovny	
2003	Iveco se stává jediným vlastníkem společnosti IRISBUS HOLDING S.L.	
2005	Nový linkový autobus ARWAY	
2006	Stoupající zájem o autobusy a autokary	Prodáno 2438 autobusů a autokarů, překročení plánu o 21,5%.
2007	Nový typ autobusu CROSSWAY	Nárůst prodeje o 19% předchozího roku.
2008	Nové varianty řady CROSSWAY	Výroba 3020 autobusů (oproti plánu 2770).
2009	WORLD CLASS MANUFACTURING	Systém pro dosažení úspor a zvýšení konkurenceschopnosti.

Zdroj: vlastní zpracování

2.3 Organizační struktura

Organizační struktura na nejvyšší úrovni Iveca Czech Republic má liniový typ, je podrobně popsána v příloze A. Funkcionální typ organizační struktury je použit na středních úrovních řízení a na nejnižších úrovních řízení je opět použit liniový typ, kde je zřejmá jasnost ve vztazích odpovědnosti a je zabezpečena jednota procesu řízení shora dolů.

Důvodem pro vytváření stupňů řízení je fakt omezeného rozpětí. Neboli organizační úrovně jsou vytvářeny proto, že manažer je schopen efektivně „uřídít“ jen omezený počet osob.¹⁴ S počtem 2043 kmenových zaměstnanců, které v roce 2008 Iveco CR zaměstnávalo, musí být organizační řízení efektivní.

2.4 Obchodní plán

Základní strategii společnosti Iveco Czech Republic lze shrnout do několika základních tezí:

1. Produkovat zisk a uchovat si konkurenceschopnost našich nákladů a našich výrobků a zajistit financování investic z vlastních zdrojů.
2. Udržovat pozice na českém a slovenském trhu a rozvíjet nové trhy ve střední a východní Evropě. Spolupracovat s partnery ve skupině Irisbus při prodeji na ostatních trzích.
3. V rámci skupiny Irisbus nabízet řadu výrobků, která vychází z plánu výrobků Irisbusu a je rovněž přizpůsobena potřebám zákazníků.
4. Neustále zvyšovat kvalitu s cílem být nejlepší mezi srovnatelnými konkurenty.
5. Zvyšovat úroveň poprodejních služeb včetně dodávek náhradních dílů s cílem zabezpečit dlouhodobě provozuschopnost našich výrobků u zákazníků. Znamená to též zvyšovat rozsah poskytovaných služeb, rozvíjet nadále činnost dealerské sítě a garančních opraven a zvýšit jejich účinnost s ohledem na rostoucí požadavky zákazníků. Na nových trzích vybudovat odpovídající zabezpečení poprodejních služeb.¹⁵

2.5 Výrobní portfolio

Plán výrobků vychází z potřeby plně uspokojit požadavky zákazníků a zajistit jejich provedení splňující mezinárodní předpisy, tedy zejména z nutnosti:

- o neustálého zvyšování kvality a spolehlivosti vozidel, zejména odstraňování nedostatků nejčastějších závad s cílem trvale zvyšovat ukazatel provozuschopnosti u našich uživatelů,

¹⁴ BUCHTA, Miroslav; SIEGL, Milan. *Management*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2007. 167 s. ISBN 80-7194-828-4. str.55

¹⁵ *VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI Iveco Czech Republic, a.s. ZA ROK 2008*. [s.l.] : [s.n.], 2008. 54 s., str.12

- snižování garančních a provozních nákladů,
- zvyšování životnosti vozidel,
- rozvíjení provedení výrobků pro specifické trhy a specifické požadavky našich zákazníků,
- zvládnutí rostoucích požadavků na personalizaci dle zvyklostí jednotlivých zemí a dopravců ve vazbě na rostoucí export,
- rychle a kvalitně reagovat.¹⁶

Městská doprava

Nový přístup k vývoji vozidel městské dopravy přináší Citelis. Tyto modely jsou výsledkem snahy o dokonalý design, vytvoření přátelského prostředí, spolehlivosti a bezpečnosti. Citelis je městský nízkopodlažní autobus, který je nabízen ve variantách pohonu na naftu, plyn i v provedení trolejbus. V roce 2008 bylo vyrobeno 186 autobusů Citelis z dodaných podvozků z celkového počtu 3020 vyrobených autobusů ve výrobním závodě Vysoké Mýto. Zajímavým projektem byla stavba prototypu karoserie Citelis pro Škodu Plzeň.

V následující tabulce č. 3 nalezneme přehled provedení autobusu Citelis.

Tabulka 3 - Přehled městských autobusů ve výrobním portfoliu

Model autobusu	Komentář
Citelis 12M/12M CNG	Nový přístup k vývoji vozidel městské dopravy o délce 12 metrů také s motorem na zemní plyn.
Citelis 18M/18M CNG	Autobus určený k přepravě většího počtu osob i délce 18 metrů ve městech a přidružených aglomeracích taktéž s motorem Iveco Cursor 8 CNG EEV.

Zdroj: vlastní zpracování

Meziměstská doprava

Do výrobní řady Arway-Crossway-Récréo vyráběné ve Vysokém Mýtě byl v roce 2008 zařazen model Crossway Low Entry, který se stává ekonomickou výhodnější alternativou k nízkopodlažním autobusům Citelis a svojí koncepcí a použitými komponenty zapadá do této výrobní řady. Tato výrobní řada je vyvíjena s cílem vytvořit kvalitní a praktické autobusy naplňující šest základních kritérií- spolehlivost, ohleduplnost k životnímu prostředí, nízké provozní náklady, snadný přístup, bezpečnost a komfort pro cestující a řidiče.

¹⁶ VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI Iveco Czech Republic, a.s. ZA ROK 2008. [s.l.] : [s.n.], 2008. 54 s., str.11

Vysoký zájem o nový Crossway LE je samozřejmě ve Francii i severní Evropě, v České republice bylo v roce 2008 prodáno 25 vozů, ale získává také oblibu v Polsku, Bulharsku či Finsku.

V následující tabulce č. 4 je přehled nabízených meziměstských autobusů.

Tabulka 4 - Přehled meziměstských autobusů ve výrobním portfoliu

Model autobusu	Komentář
Arway 12M/12,8M	Tento typ autobusu nabízí možnost přepravy většího počtu cestujících, moderní neotřelý design a dokonalou funkčnost, splňuje požadavky dopravců pro provoz v linkové regionální dopravě i kombinovaném provozu a splňuje emisní normu Euro 4.
Crossway 10,6M/12M/12,8M	Novinka na trhu meziměstských autokarů, která je výsledkem nové technologie, vysoké kvality, spolehlivosti a nápaditosti.
Crossway Low Entry	Autobus určený pro bezbariérový nástup osob v městském, příměstském a linkovém provozu.
Midway 9,7M	Upoutá pozornost svým celkovým vzhledem, příjemným interiérem a vysokým komfortem pro cestující.

Zdroj: vlastní zpracování

Turistická doprava

Zcela nový model v nabídce Irisbusu se pro rok 2009 stává Magelys HD/HDH, který rozšiřuje řadu turistických autobusů a přichází s cílem udržet zvyšující se trend prodeje vozů třídy Domino a Evadys.

Tabulka č. 5 udává přehled nabízených turistických autobusů.

Tabulka 5 - Přehled turistických autobusů ve výrobním portfoliu

Model autobusu	Komentář
Evadys 12M/12,8M	Moderní, čistý design, velký vnitřní prostor, vysoká úroveň komfortu pro cestující i řidiče a špičková výbava dle potřeb a požadavků dopravců, tím se vyznačuje tento typ autokaru
Proxys	Určen pro výlety na krátké vzdálenosti, nabízí ověřenou kvalitu, pocit pohodlí a spokojenost.
Domino	Luxusní zájezdový autokar je význačný svým futuristickým vzhledem, vynikajícími jízdními vlastnostmi, komfortem a vysokou ochranou proti korozi.
Magelys HD/HDH	Luxusní turistický autobus respektující životní prostředí.

Zdroj: vlastní zpracování

Minibusy

Následující tabulka č. 6 představuje dva typy minibusů, které jsou také ve výrobní portfoliu Irisbusu, avšak se nevyrábějí ve Vysoké Mýtě.

Tabulka 6 - Přehled minibusů ve výrobním portfoliu

Model autobusu	Komentář
Daily S2000	Určen pro střední a delší tratě, např. k přepravě školních dětí, členů sportovních klubů, ale i k dopravě osob do zaměstnání.
Daily Touring	Určen pro zájezdovou přepravu se zvětšeným zavazadlovým prostorem.

Zdroj: vlastní zpracování

Obrázky autobusů nalezneme v příloze B.

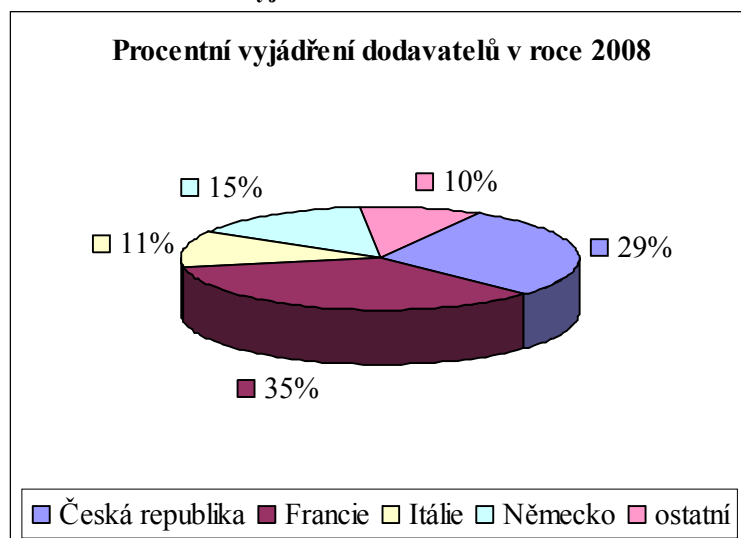
2.6 Dodavatelé, odběratelé a zákazníci

Dodavatelé

V roce 2008 dosáhl počet nakupovaných položek hodnoty 10811, počet dodavatelů byl 319 z celkem 17 zemí a nákupní obrat dodávek materiálu pro výrobu dosáhl objemu 6,99 mil. Kč. Největší dodavatelé Iveca Czech Republic, a. s. pochází z České republiky, Francie, Itálie či Německa.¹⁷

V roce 2008 pokračoval celosvětový růst spotřeby surovin a materiálů, dále rostla poptávka po komoditách a výrobcích s negativním dopadem do oblasti nákupních cen, zejména u oceli. Ekonomická krize postupně postihovala i automobilový průmysl, začaly klesat nejen ceny oceli, ropy i neželezných kovů.

Obrázek 2 - Procentní vyjádření dodavatelů v roce 2008



Zdroj: vlastní zpracování

¹⁷ VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI Iveco Czech Republic, a.s. ZA ROK 2008. [s.l.] : [s.n.], 2008. 54 s., str.6 a vlastní zpracování

Odběratelé a zákazníci

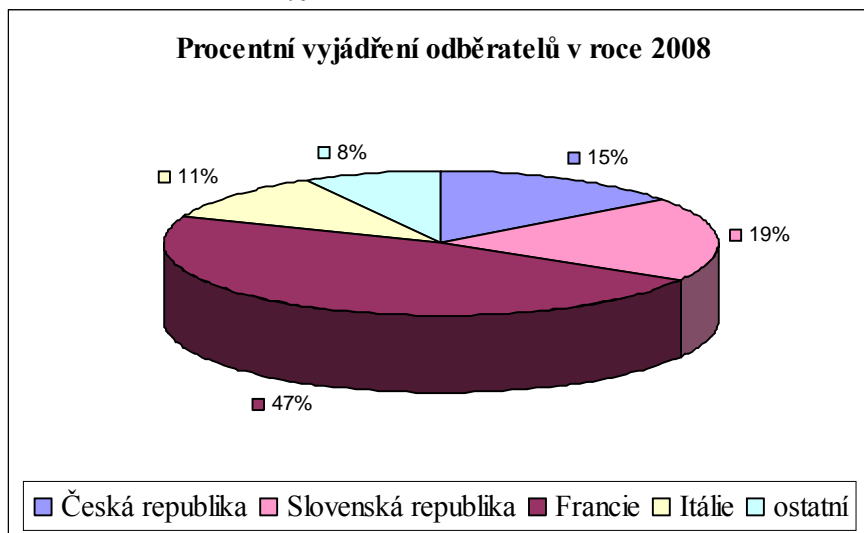
V roce 2008 bylo prodáno nejvíce autobusů, jako již pár posledních let, ve Francii (1432 autobusů) i dalších zemích, jako jsou Itálie, Dánsko, Benelux, Německo včetně Rakouska a Švýcarska, kde prodej předčil očekávání. Pokračoval také rozvoj prodeje v Rumunsku, Polsku a Bulharsku.

Celkový prodej na trhu ČR dosáhl 444 autobusů, což je o 82 autobusů více než v roce 2007. Hlavním důvodem navýšení prodeje byl zvýšený zájem o nízkopodlažní autobusy Citelis i Crossway LE City. Další nárůst nastal v kategorii turistických autokarů.

Narostl také počet nově registrovaných autobusů na trhu Slovenské republiky na 54 autobusů, v důsledku podpory nákupů autobusů ze samosprávných krajů pro obnovu vozového parku.¹⁸

Od roku 2005 začala Karosa a poté Iveco CR prodávat a fakturovat své autobusy pouze ve 3 měnách, které byly česká koruna, slovenská koruna a euro.

Obrázek 3 - Procentuální vyjádření odběratelů v roce 2008



Zdroj: vlastní zpracování

¹⁸ VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI Iveco Czech Republic, a.s. ZA ROK 2008. [s.l.] : [s.n.], 2008. 54 s., str.4

3 Analýza vlivu vývoje měnového kurzu na vybrané ekonomické ukazatele podniku

Řada českých firem a investorů žije v domnění, že zajištění proti měnovým rizikům je přístupné prakticky pouze velkým hráčům a že je nutno zajišťovat pouze velké nominální hodnoty. Ale to už dávno není pravda.

Samotná síla české koruny je jedním z dílů skládačky rizik hrožících našim firmám a podnikatelům. Dalšími mohou být drahá ropa, rekordní ceny mědi a obilovin atd. Mnoha problémům lze předejít tím, že se podnikatelský subjekt efektivně zajistí proti některým s těchto zmíněných rizik.

Vnímání měnového rizika je stále zásadnější pro různé podnikatelské subjekty, jelikož se často od něj odvíjí jejich úspěch či neúspěch a dokonce i samotná existence.

3.1 Zajištění proti kurzovému riziku ve společnosti Iveco CR

Společnost Iveco CR můžeme nazvat jak importérem, tak i exportérem. Nákup materiálu provádí z různých zemí. V roce 2008 spolupracovala společnost s dodavateli ze 17 zemí, z toho 50% jich pocházelo z eurozóny. Počet odběratelů ze zemí eurozóny v tom samém roce stoupl až k 76%. Pohyby měnového kurzu působí odlišně na dovoz i vývoz. Pro účel této práce se budu zabývat vývozem této společnosti a analyzovat tak vývoj měnového kurzu EUR/CZK a částečně SSK/CZK.

Iveco CR zajišťuje kurzová rizika formou **forwardových operací a formou cash deposit**. Při obchodech se třetími stranami se společnost zajišťuje formou cash deposit v odpovědnosti Iveco CR, např. do roku 2008 se o obchody ve slovenské měně staralo finanční oddělení ve Vysokém Mýtě, od roku 2009, kdy Slovenská republika přistoupila na evropskou měnu, je v odpovědnosti Centrálního ředitelství Iveco. Pokud by se tímto způsobem nezajistilo, byla by finanční ztráta ročně cca 50 mil. Kč.

Zajištění probíhá stanovením tzv. rozpočtového kurzu, který stanovuje Centrální ředitelství Iveca. Tento kurz je stanovován na začátku druhé poloviny roku vždy na celý příští rok dopředu.

Stanovené rozpočtové kurzy pro sledované období jsou zobrazeny v následující tabulce č.7 :

Tabulka 7 - Stanovené rozpočtové kurzy pro jednotlivé roky

Rok	Rozpočtový kurz
2005	33,057 Kč/EUR
2006	29,602 Kč/EUR
2007	28 Kč/EUR
2008	27,8 Kč/EUR
2009	24,2 Kč/EUR

Zdroj: interní informace Iveco CR a vlastní zpracování

V tabulce č. 8 můžeme porovnat stanovené rozpočtové kurzy, průměrné kurzy a jejich rozdíly, které v jednotlivých rocích byly:

Tabulka 8 - Rozpočtové kurzy, průměrné kurzy a rozdíly

Rok	Rozpočtový kurz	Průměrná hodnota kurzu ¹⁹	Rozdíl
2005	33,057 Kč/EUR	29,784 Kč/EUR	3,273 Kč
2006	29,602 Kč/EUR	28,343 Kč/EUR	1,259 Kč
2007	28 Kč/EUR	27,762 Kč/EUR	0,238 Kč
2008	27,8 Kč/EUR	24,942 Kč/EUR	2,858 Kč
2009	24,2 Kč/EUR	25,445 Kč/EUR	- 1,245 Kč

Zdroj: interní informace Iveco CR, ČSÚ [online]. 2010 [cit. 2010-04-09]. Český statistický úřad. Dostupné z WWW: <[http://czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cr:_makroekonomicke_udaje/\\$File/HLMAKRO.xls](http://czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cr:_makroekonomicke_udaje/$File/HLMAKRO.xls)>. a vlastní zpracování

Na každé faktuře je uveden stanovený rozpočtový kurz a také věta, která upravuje změnu udávaného kurzu o určitá procenta.

Uvedu zde větu, kterou mi poskytla společnost pro účely této práce. Toto opatření bylo použito na fakturách pro slovenské odběratele:

Ak od uzavretia zmluvy po dobu plnenia dojde k zmene kurzu medzi SKK/CZK udávaného NBS o viac jako 1,25%, k úprave cla, alebo dovoznej prirážky, celková kúpna cena sa upraví po prepočte o percentá týchto zmien. (uvažovaný kurz: 1,290 SKK/CZK).

¹⁹ Zdroj: Český statistický úřad. Dostupné z WWW: <[http://czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cr:_makroekonomicke_udaje/\\$File/HLMAKRO.xls](http://czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cr:_makroekonomicke_udaje/$File/HLMAKRO.xls)>.

Například:

Cena autobusu je stanovena v kupní smlouvě na 3 000 000 Kč. Ve smlouvě je také opatření proti změnám měnového kurzu, a to pokud se změní kurz SKK/CZK o více jak 1,25%, celková cena se upraví po přepočtu o procenta těchto změn.

Rozpočtový kurz tedy činí 1,290 SKK/CZK, horní hranice je 1,306 SKK/CZK a dolní hranice je 1,274 SKK/CZK.

Výpočty provedeme ve třech obdobích:

Ve výchozí situaci je stanoven rozpočtový kurz na 1,290 SKK/CZK

1. situace čas t_1 : 13.2.2008aktuální kurz 1,29554 SKK/CZK

- **Kurz v čase t_1 patří do rozmezí mezi horní a dolní hranici, proto cena se přepočte kurzem 1,290 SKK/CZK, konečná cena autobusu je 3 870 000 Sk.**

2. situace čas t_2 : 25.2.2008aktuální kurz 1,31292 SKK/CZK

- **Kurz v čase t_2 nepatří do rozmezí, je vyšší než horní hranice 1,306 SKK/CZK, cena se tak přepočte kurzem 1,290 SKK/CZK a vynásobí se ještě procentní změnou aktuálního kurzu ku horní hranici, konečná cena tak činí 3 890 506 Sk.**

3. situace čas t_3 : 19.5.2008aktuální kurz 1,25626 SKK/CZK

- **Kurz v čase t_3 nepatří do rozmezí, je nižší než dolní hranice 1,274 SKK/CZK, cena se tak přepočte kurzem 1,290 SKK/CZK a vynásobí se ještě procentní změnou aktuálního kurzu ku dolní hranici, konečná cena tak činí 3 816 112 Sk.**

Pokud nastane situace č. 1, aktuální kurz se mírně změní od rozpočtového kurzu, cena autobusu však zůstává stejná. Jeho kurz se pohybuje v nastaveném rozmezí. Při situaci č. 2, kurz české koruny posiluje, vyvážené výrobky se stávají dražší a tak je to i u ceny autobusu, která vzrostla o 20 506 Sk. Při 3. situaci koruna oslabuje, zlevňuje tak vyvážené výrobky a cena autobusu se snižuje 53 888 Sk.

3.2 Sledované ekonomické ukazatele

Tržby

Jedním z vybraných ukazatelů, na které působí změny měnového kurzu jsou tržby. Můžeme je vyjádřit tímto vzorcem: **TRŽBY = CENA * MNOŽSTVÍ**

Cena je ovlivňována změnami kurzu, množství je ovlivňováno změnami poptávky. Při oslabování koruny inkasuje exportér více a dochází ke zlevňování koruny, což podporuje růst poptávky po exportním zboží z naší země. Opačně to je u posilování české koruny. Tato situace je pro exportéra nevýhodná, protože inkasuje méně, navíc exportované zboží se stává dražší a méně konkurenceschopnější, tak klesá poptávka po produktech.

Provozní zisk

Dalším z ukazatelů, který bude zkoumá je provozní zisk. Můžeme ho vyjádřit tímto vzorcem: **PROVOZNÍ ZISK = VÝNOSY – NÁKLADY**

Výnosy mohou být ovlivněny jak poptávkou, tak také kurzovými zisky. Náklady jsou mnohem více zatěžovány zajištěním proti kurzovým rizikům. Pokud bychom nevyvaložily část svých peněz na zajištění, mohlo by to ohrozit výnosy.

Vyrobené autobusy

Vysokomýtský výrobní závod v této době vyrábí díky dvousměnným a poté třisměnným provozům až 11 autobusů denně, proto se počet vyrobených autobusů v těchto letech zvedl z 1883 na 3020 kusů.

Zájem tuzemských i zahraničních odběratelů

Zájem odběratelů se zejména odvíjí z rozhodnutí investovat do nákupu autobusů či obnově stávajícího vozového parku, ale také se v dnešní době rozhoduje z hrozícího rizika zhoršujících se podmínek financování. Posilování české koruny zdražuje vyvážené výrobky a tím zvýhodňuje ty prodejce, kteří nabízejí své produkty v měně, která buď stagnuje nebo oslabuje. Oslobování české koruny zlevňuje vyvážené výrobky a tím se stávají konkurenceschopnějšími.

3.3 Analýza jednotlivých roků

3.3.1 Rok 2005

Výchozím rokem pro analýzu zajištění proti kurzovému riziku bude rok 2005.

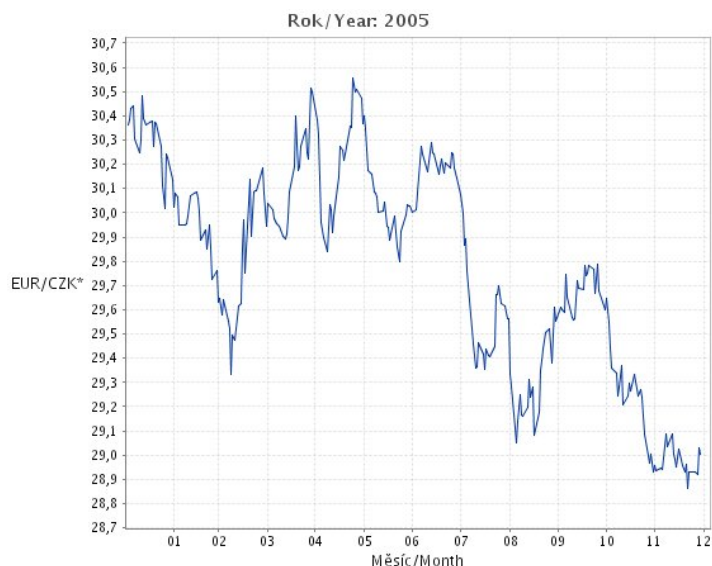
Rok 2005 byl z hlediska ekonomického prostředí méně příznivý než rok 2004. Posilování koruny přináší nepříznivý vliv na výsledky exportérů a protože Karosa v 78% prodeji v tomto roce exportuje, projevuje se tak nepříznivý vývoj výrazně i na jejích výsledcích.

Vývoj měnového kurzu EUR/CZK

Nominální kurz koruny k euru se vyvíjel pozitivně v průběhu roku 2005, přičemž jeho apreciacie snižovala ceny dovážených komodit a přispívala tak ke zvýšení konkurenceschopnosti importů, které mohly být využity při cenových jednáních s dodavateli ze zemí eurozóny. Posilování domácí měny je nevýhodné pro exportéry, tedy Karosu staví do nevýhodné situace zdražováním jeho vyvážených výrobků.

Rozpočtový kurz byl pro tento rok stanoven 33,057 Kč/EUR, průměrná hodnota byla v tomto roce 29,784 Kč/EUR. Odhad společnosti se tak lišil o 3,273 Kč. Přičemž se tato odhadovaná hodnota nepřiblížila nijak blízko maximální hodnotě (30,555 Kč/EUR). Proto hodnotím rozpočtový kurz jako špatné stanovení.

Následující vývoj můžeme vyčíst z grafu na obrázku č.4.



Obrázek 4 - Vývoj měnového kurzu EUR/CZK v roce 2005

Zdroj: Česká národní banka [online]. 2010 [cit. 2010-04-02]. ČNB. Dostupné z WWW:

<http://www.cnb.cz/cs/financi_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/graf.jsp?rok=2005&mena=EUR>.

Stejný průběh jako euro, měla také slovenská koruna, která v tomto roce taktéž oslabovala proti naší měně. Posilování koruny tak působí negativně na poptávku ze Slovenské republiky. Graf jejího vývoje můžeme nalézt v příloze C.

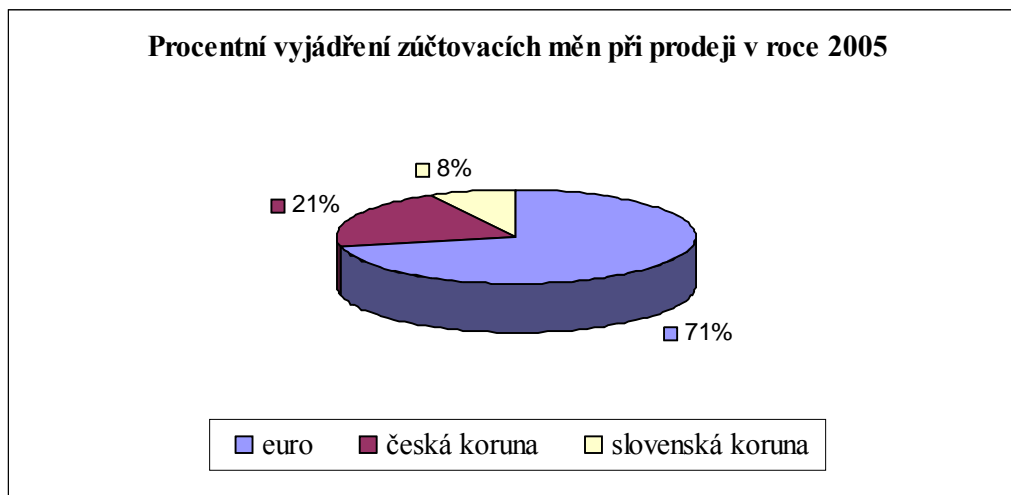
Finanční výsledky společnosti Iveco CR

Rok 2005 potvrdil stabilní zájem o výrobky Karosy. Celkový prodej dosáhl 1883 autobusů, což je oproti plánu (1795 jednotek) více o 88 autobusů. Oproti roku 2004, ve kterém společnost vyrobila 1703 autobusů, je nárůst o 180 jednotek. Celkové tržby dosáhly 6304 mil. Kč, proti roku 2004 vzrostly jen nepatrně a to o 1,53%. Mohlo by být zřejmé, že díky nárůstu prodeje počtu autobusů dojde i k růstu celkových tržeb. Vliv posilující koruny a také skladba výrobků částečně snižují růst tržeb.

Z hlediska vnitřní situace firmy došlo ke zklidnění zejména v průmyslové oblasti, kde se stabilizoval průmyslový potenciál a náběhy nových výrobků v průběhu roku proběhly bez rušivých vlivů.

Dosažený provozní hospodářský výsledek před zdaněním ve výši 463, 7 mil. Kč se řadil mezi nejlepší výsledky v posledních letech i přesto, že poklesl oproti roku 2004 o 14,6%, dosažený výsledek představoval 536, 8 mil. Kč.

Na následujícím grafu můžeme zhodnotit, v jakých měnách proběhly prodeje autobusů v roce 2005.



Obrázek 5 - Poměry obchodovatelných měn při prodeji v roce 2005

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení prodeje

Celkový prodej dosáhl na českém trhu 391 autobusů, což představuje 21% uzavřených prodejů v české měně. Tento výsledek je výrazně pod úrovní plánu (485 ks), vysvětlením je snížení počtu odebraných autobusů Dopravními podniky Praha, který je o 92 ks méně. Na slovenském trhu bylo zaregistrováno 144 vysokomýtských autobusů, oproti roku 2004 poklesl zájem o 19%. Ceník autobusů pro Slovenskou republiku byl v tomto roce stanoven v české měně. Díky posilování se vysokomýtské autobusy stávaly méně konkurenceschopnými proti výrobkům nabízeným od jiných dodavatelů např. v eurech. Kurz eura a slovenské koruny byl vyrovnaný, proto se autobusy nabízené v eurech nezdrazovaly, tak jako autobusy v české měně. Prodej k našemu slovenskému sousedovi klesl na 8%.

Zhodnotíme-li celkový obchodní výsledek roku na těch trzích, kam jsou vozy fakturovány přímo z Karosy, bylo prodáno 684 autobusů oproti plánu 779 autobusů. Je zřejmé, že podnik dosáhl dobrého výsledku i při poklesu o 95 jednotek, který můžeme přiřknout nerealizovanému nákupu DP Praha (92 ks).

Zájem zemí, které obchodují s eurem předčil veškerá očekávání, kdy prodej naznamenal navýšení z předešlého roku (980 jednotek) na 1348 autobusů. Tento počet autobusů představuje 71% z celkového prodeje. Největší zájem byl tradičně z Francie, Itálie, Německa či Beneluxu. Rostoucí zájem o autobusy tak vyvrací předpověď negativního zájmu odběratelů, který předurčuje posilující koruna. V roce 2005 nadále přetrvávají problémy s financováním východních zemí. I přesto očekává Karosa silný potenciál růstu například ve Finsku, Rumunsku či Maďarsku a na Islandu.²⁰

3.3.2 Rok 2006

Z hlediska finančních výsledků byl rok 2006 příznivě ovlivněn nárůstem prodeje.

Posilování české měny přináší, tak jako v roce 2005, negativní vliv na poptávku odběratelů ze zahraničí. V tomto roce vyvezla společnost 81% autobusů do zahraničí, neustálé posilování se tak může projevit na výsledcích firmy.

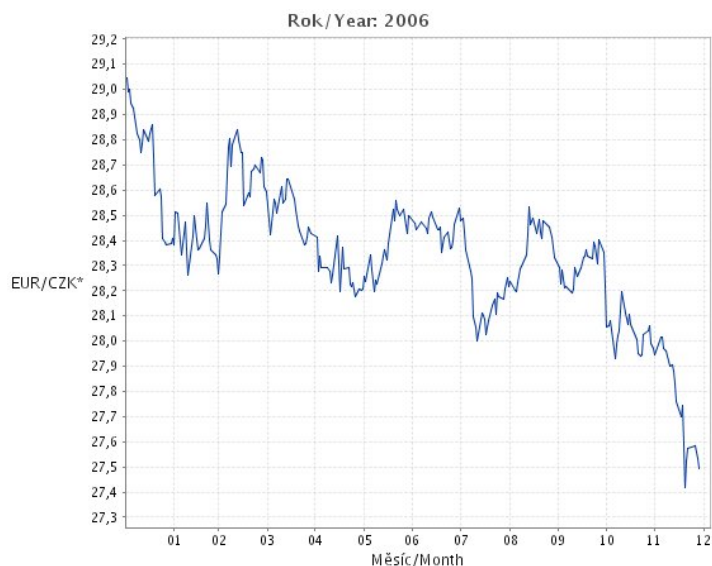
²⁰ VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI KAROSA, a.s. ZA ROK 2005. [s.l.] : [s.n.], 2005. 55 s., str.4-8 a vlastní zpracování

Vývoj měnového kurzu EUR/CZK

Nominální kurz koruny k euru v průběhu roku 2006 posiluje, obzvláště pak v jeho závěrečných dvou měsících, to může znamenat zvyšování zájmu dovozů a jejich cenovou dostupnost. Pevnější kurz koruny k euru zlevňuje ceny dovážených výrobků. Pozitivní vývoj české koruny zdražuje tak vyvážené autobusy společnosti Karosa.

Rozpočtový kurz byl pro tento rok stanoven na hodnotu 29,602 Kč/EUR, průměrná hodnota v tomto roce byla 28,343 Kč/EUR. Odhad společnosti se lišil o 1,259 Kč. Můžeme říci, že rozpočtový kurz byl stanoven výše než činí maximální hodnota (29,045 Kč/EUR) jen o 0,5 Kč, což oproti předchozímu roku je minimální rozdíl.

Na následujícím obrázku č. 6 je popsán vývoj měnového kurzu EUR/CZK v roce 2006.



Obrázek 6 - Vývoj měnového kurzu EUR/CZK v roce 2006

Zdroj: Česká národní banka [online]. 2010 [cit. 2010-04-02]. ČNB. Dostupné z WWW: http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/graf.jsp?rok=2006&mena=EUR.

Slovenská koruna v tomto roce posilovala, což pro Karosu znamenalo pozitivní vývoj exportu k našemu sousedovi, naopak dovážený materiál z této země se mohl stát dražší a méně přístupný. Vývoj kurzu SKK/CZK můžeme shlédnout v příloze C.

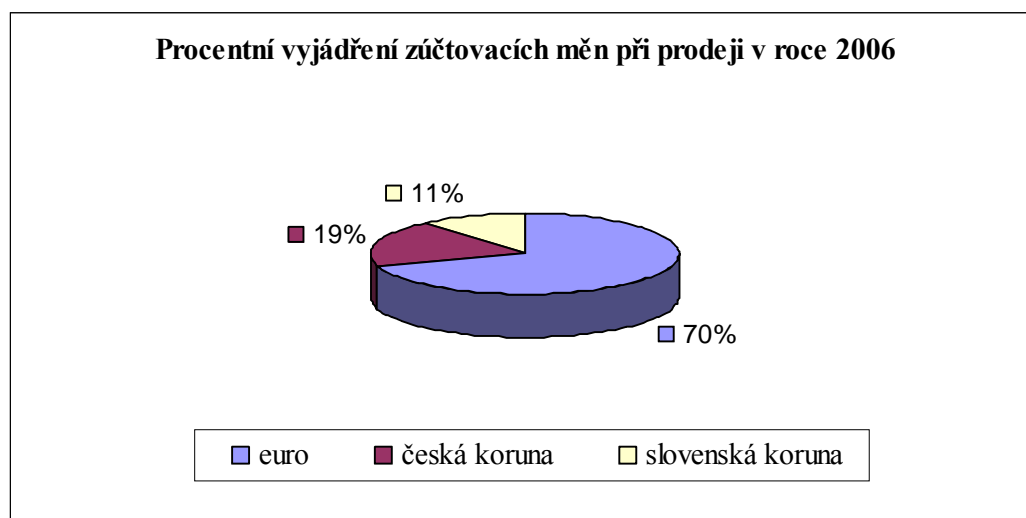
Finanční výsledky společnosti Iveco CR

V roce 2006 se potvrdil stoupající zájem o autobusy a autokary, vyráběné ve Vysokém Mýtě. V tomto roce se podařilo prodat celkem 2438 autobusů, což je nárůst

oproti roku 2005 (1883 autobusů) o 29,5%. Tento výsledek tak překročil plán prodeje na rok 2006 o 21,5%.

Rok 2006 byl příznivě ovlivněn nárůstem prodeje z hlediska finančních výsledků. Roční tržby dosáhly objemu 8494 mil. Kč, jsou tak o 34% větší než v roce 2005, kde činily 6 304 mil. Kč. Navýšení provozního zisku o 94% umožnilo zvýšení efektivity využití průmyslových fixních nákladů a kvalitní řízení režijních výdajů a to na 900 mil. Kč.

Následující obrázek ukazuje procentní zúčtování měn při prodeji autobusů v roce 2006.



Obrázek 7 - Poměry obchodovatelných měn při prodeji v roce 2006

Zdroj: vlastní zpracování

Společnost v tomto roce investovala hlavně do vývoje a technologie nových produktových řad Arway a Crossway, kde bylo vynaloženo 372 mil. Kč. Na projekt Arway získala společnost finanční pobídku 144 mil. Kč formou úlevy na daních. Veškerá činnost v roce 2006 byla financována z vlastních zdrojů, proto společnost není dlouhodobě zadlužena.

Vyhodnocení prodeje

Celkový prodej Karosy v ČR dosáhl 454 autobusů, což je výsledek na úrovni plánu, který firma předpokládala (460 ks). 19% z celkového počtu vyrobených autobusů zůstalo v naší republice. Zájem na slovenském trhu předčil očekávání, počet zaregistrovaných autobusů stoupl dvojnásobně na 272 jednotek proti 144 ks prodaných v roce 2005. Jednalo se o rekordní rok tohoto trhu, pokračovala obnova vozových parků

slovenských dopravců. 11% celkových tržeb bylo uskutečněno ve slovenských korunách, zaznamenalo to tak nárůst o 3% oproti minulému roku.

Zhodnotíme-li celkový obchodní výsledek roku na těch trzích, kam jsou vozy fakturovány z vysokomýtského podniku, bylo zde prodáno 943 kusů, což je značný nárůst proti 684 vozům, dodaným na tyto trhy v roce 2005.

Plán pro trh Itálie, Francie, Benelux, Německa, Rakouska a Švýcarska předpokládal prodej 1236 vozů. Realizovaný výsledek dosáhl 1495 jednotek produkce Karosy, což znamená překročení o 259 jednotek, tedy o 21,5% plánu. Z celkového počtu prodaných autobusů to představuje 61%, což je mírný pokles oproti roku 2005, ale díky navýšení výroby, představuje tak zájem ze zemí eurozóny stálý nárůst. Na ostatních trzích dosáhl objem prodeje 242 jednotek. Prodej, který se uskutečnil v eurech v tomto roce představoval 70% z celkového prodeje, což je mírný pokles oproti předchozímu roku, o 1%.²¹

3.3.3 Rok 2007

Dne 3.1.2007 byla zapsána do obchodního rejstříku nová obchodní firma společnosti **Iveca Czech Republic, a.s.**, která nahradila dosavadní Karosa a.s.

Rok 2007 opět potvrdil stoupající zájem o autobusy a autokary, vyráběné ve Vysokém Mýtě. V tomto roce se podařilo prodat celkem 2897 vozů, což je nárůst proti předešlému roku (2438 kusů) o 19%. Plán prodeje na rok byl překročen.

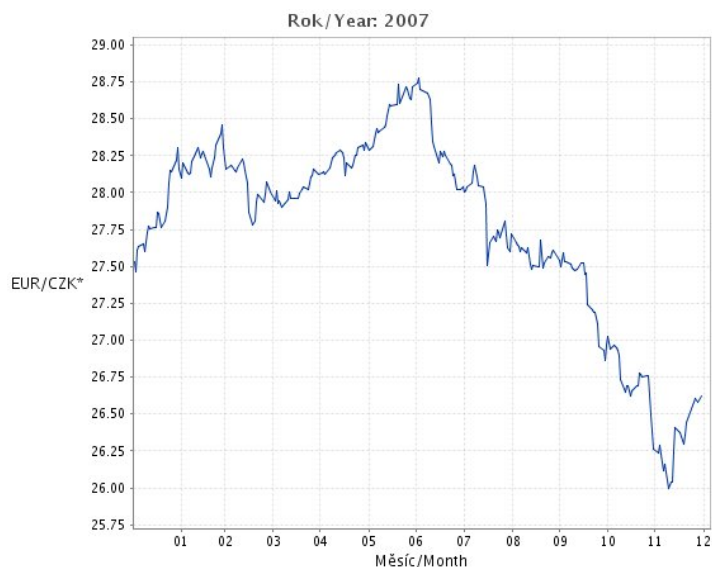
Vývoj měnového kurzu EUR/CZK

Nominální kurz koruny k euru v prvním pololetí mírně oslabil, avšak ve zbytku roku, obzvláště v závěrečných dvou měsících, hodně posiloval. Vývoj kurzu byl také v tomto roce hodně ovlivňován turbulencemi na světových trzích ve druhé polovině roku. Silnější kurz koruny tak zlevňoval ceny dovážených komodit a statků.

Průměrný kurz v tomto roce činil 27,762 Kč/EUR a rozpočtový kurz 28 Kč/EUR. Rozdíl mezi těmito kurzy je nepatrný proto toto stanovení hodnotím pozitivně.

Vývoj měnového kurzu je zřetelný z obrázku č. 8.

²¹ *VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI KAROSA, a.s. ZA ROK 2006.* [s.l.] : [s.n.], 2006. 57 s., str.4-9 a vlastní zpracování



Obrázek 8 - Vývoj měnového kurzu EUR/CZK v roce 2007

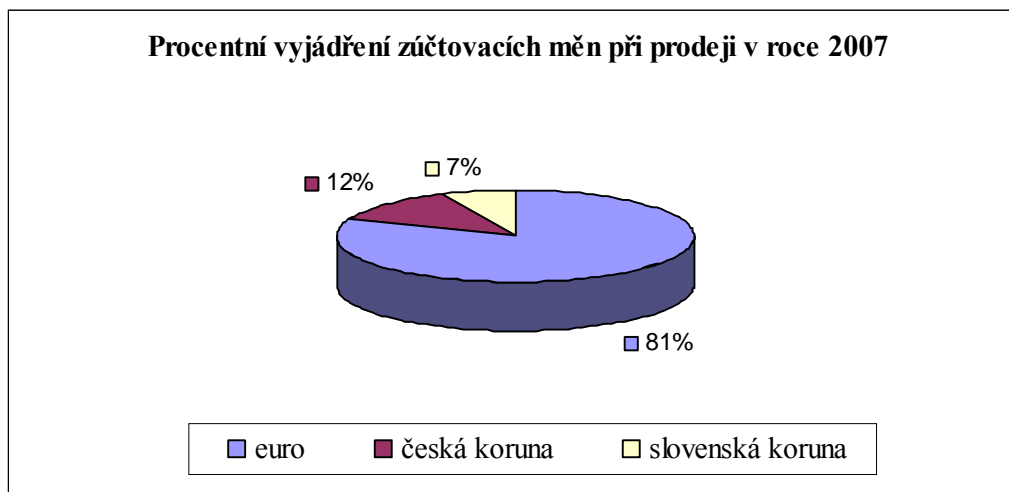
Zdroj: Zdroj: Česká národní banka [online]. 2010 [cit. 2010-04-02]. ČNB. Dostupné z WWW: http://www.cnb.cz/cs/financi_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/graf.jsp?rok=2007&mena=EUR.

Slovenská koruna v roce se vyvíjela stejně jako euro, tedy v prvním pololetí mírně posilovalo, ale od druhé půlky roku opět koruna razantně posílila. Počátek roku tak mohl být příznivý pro odběratele jak ze Slovenské republiky, tak také i pro další odběratele ze zahraničí. Naopak v druhém pololetí mohlo Iveco CR očekávat nižší zájem odběratelů ze zahraničí díky posilující koruně. Ta však mohla v této části roku zlevňovat dovoz materiálu. Graf kurzu SSK/CZK v roce 2007 je v příloze C.

Finanční výsledky společnosti Iveco CR

Rok 2007 byl příznivě ovlivněn nárůstem prodeje z hlediska finančních výsledků. Roční tržby dosáhly objemu 11 467 mil. Kč a jsou o třetinu větší než v roce 2006. Zvýšení efektivity využití průmyslových fixních nákladů a kvalitní řízení režijních výdajů umožnilo navýšení provozního zisku o 109% na 1 877 mil. Kč. Zisk po zdanění dosáhl úrovně 1 559 mil. Kč oproti předchozímu roku 789 mil. Kč.

Následující obrázek ukazuje procentní zúctování měn při prodeji autobusů v roce 2007.



Obrázek 9 - Poměry obchodovaných měn při prodeji v roce 2007

Zdroj: vlastní zpracování

Společnost se v tomto roce věnovala opět investování do vývoje a technologií nových výrobků. Na tyto účely byla dočerpána finanční pobídka z roku 2006.

Vyhodnocení prodeje

Celkový prodej Iveca CR na českém trhu dosáhl 362 autobusů, což je výsledek o 92 jednotek nižší oproti předešlému roku. Obchody v české měně byly zrealizovány pouze ve 12% případů z celkových obchodů. Prodej na slovenském trhu dosáhl 196 autobusů, počet tak klesl o 28%, což tento dopad můžeme připsat třetí fázi privatizaci dopravních společností na Slovensku. V závěru roku však byly podepsány kontrakty na dodávku 403 autobusů společnosti SIRS. Obchody ve slovenské měně byly uskutečněny v 7% případů.

Realizovaný výsledek na trzích Itálie, Francie, Beneluxu, Německa včetně Rakouska a Švýcarska předčil očekávání, celkem bylo prodáno na těchto trzích 2066 autobusů z produkce Iveco CR. Znamená to navýšení o 38%. Na ostatních trzích dosáhl např. v Ruské federaci prodej 95 kusů, v Polsku 69 kusů. Rumunsko v tomto roce projevilo zájem o 60 autobusů a uskutečnily se první dodávky do Pobaltských zemí.

Z celkových tržeb bylo realizováno 81% prodejů v eurech (2339 autobusů).²²

²² VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI Iveco Czech Republic, a.s. ZA ROK 2007. [s.l.] : [s.n.], 2007. 55 s., str.4-7 a vlastní zpracování

3.3.4 Rok 2008

Vnější ekonomické prostředí bylo charakterizováno velkými změnami a výkyvy. V prvním pololetí pokračoval celosvětově růst spotřeby surovin a materiálů s negativním dopadem do oblasti cen, např. u oceli. Ve druhém pololetí začala ekonomická krize postupně postihovat i automobilový průmysl i v globálním měřítku. Na druhé straně se v prvním pololetí z nákupního pohledu vyvíjel kurz koruny pozitivně vůči euru. Tento vliv částečně kompenzoval negativní dopady kurzu v oblasti prodeje. Současně zvýšil konkurenceschopnost importů, které mohly být využity při cenových jednáních s tuzemskými dodavateli.

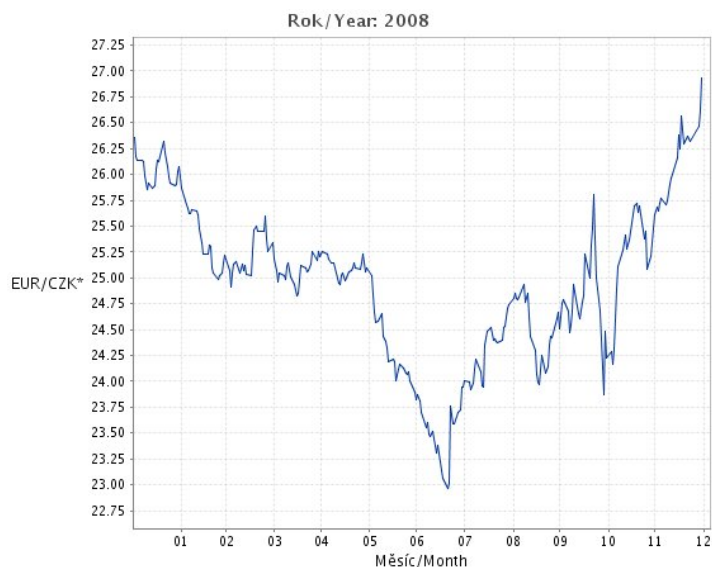
Výroba autobusů dosáhla 3020 kompletních autobusů oproti rozpočtu 2770. Plán je tak překročen o 9%.

Vývoj měnového kurzu EUR/CZK

Nominální kurz až do července roku 2008 rychle posiloval a pokračoval tak v trendu od poloviny roku 2007. Koruna v tomto období posílila k euru o více než 17%. Česká měna byla nejrychleji posilující měnou na světě, poté však začala oslabovat a do konce roku ztratila značnou část svého zhodnocení. Vývoj byl značně ovlivněn turbulencemi na světových finančních trzích. První polovina roku stavěla střeoevropský region – a ČR zvláště – do role „bezpečného přístavu“ pro investice a dluhový kapitál masivně přitékal. Prohlubování celosvětové finanční a hospodářské krize donutilo investory prostředky investované v zahraničí stahovat. Promítlo se to v prudkém odlivu krátkodobých investic z celého střeoevropského regionu a také z ČR. První polovina roku tak mohla být příznivá pro dovoz materiálu ze zahraničí, naopak pro vývoz byla značně nepříznivá. Druhá polovina roku naopak podporovala masově vývoz, díky oslabující koruně tak vyvážené výrobky se stávaly levnější pro zahraniční odběratele.

Průměrný kurz v tomto roce činil 24,942 Kč/EUR a rozpočtový kurz 27,8 Kč/EUR. Rozdíl mezi těmito kurzy je velký, činí 2,858 Kč mezi těmito částkami. Stanovený kurz společností je vyšší než maximální hodnota, která byla v roce 2008 26,93 Kč/EUR. Stanovení rozpočtového kurzu v tomto roce hodnotím jako špatný předpoklad.

Vývoj měnového kurzu EUR/CZK můžeme vidět na obrázku č. 10.



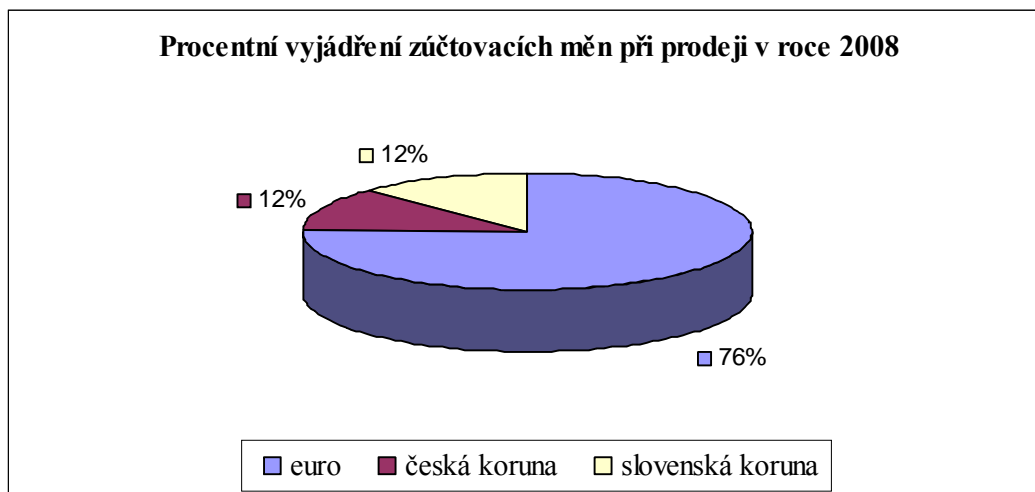
Obrázek 10 - Vývoj měnového kurzu EUR/CZK v roce 2008

Zdroj: Česká národní banka [online]. 2010 [cit. 2010-04-02]. ČNB. Dostupné z WWW: http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/graf.jsp?rok=2008&mena=EUR.

Slovenská koruna v roce 2008 posilovala proti české měně. To mohlo zvýšit zájem slovenských odběratelů díky nižší ceně a také vyšší konkurenceschopnosti mezi výrobky. Naopak dovoz ze Slovenské republiky se mohl stát značně nevýhodný a drahý. Kurz SKK/CZK za rok 2008 je v příloze C.

Finanční výsledky společnosti Iveco CR

Roční tržby dosáhly objemu 12 443 mil. Kč, představují tak nárůst oproti předešlému roku (11 467 mil. Kč) skoro 9%. Eliminaci ztráty z vývozu v důsledku nepříznivého vývoje kurzu EUR/CZK umožnilo zvýšení efektivity využití průmyslových fixních nákladů a kvalitní řízení režijních výdajů. Byl vytvořen provozní zisk 1 743 mil. Kč, který byl nižší oproti předešlému roku o 8%. Zisk po zdanění dosáhl úrovně 1377 mil. Kč oproti 1 559 mil. Kč v roce 2007. Následující obrázek č. 11 zobrazuje procentní vyjádření prodeje autobusů v měnách v roce 2008.



Obrázek 11 - Poměry obchodovaných měn při prodeji v roce 2008

Zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení prodeje

Celkový prodej na českém trhu dosáhl 444 autobusů, což je o 82 autobusů více než v roce 2007. Hlavním důvodem je navýšení prodej nízkopodlažních autobusů, stoupl tak zájem dopravních podniků. Prodej na slovenském trhu činil 447 jednotek, který zaznamenal velký nárůst oproti předešlému roku (196 ks). Tento pozitivní nárůst můžeme připsat realizovaným investicím na obnovu vozových parků některých dopravních společností. Prodej ve slovenské měně se uskutečnil ve 12% případů.

Stoupající zájem opět potvrdily trhy Francie, Itálie, Dánska, Beneluxu, ale i například Rumunska, Polska či Bulharska. Do těchto zemí bylo nově fakturováno jedinečně v eurech, proto také odpovídá podíl 76% prodejů (2720 ks) uskutečněných v této měně.

Celkový počet prodaných autobusů však dosáhl čísla 3611, z toho 186 autobusů bylo ve Vysokém Mýtě smontováno na dovážené podvozky a 405 minibusů bylo prodáno přes Iveco CR.

3.3.5 Předpoklad pro rok 2009

Dne 1.1.2009 přistupuje Slovenská republika na jednotnou evropskou měnu. Pro společnost to znamená navýšení obchodů sjednaných v eurech. Prováděné prodeje v eurech budou stoupat až k 90%, proto zde bude hrozba kurzového rizika.

Můžeme konstatovat, že vysokomýtské autobusy jsou konkurenceschopné výrobky a stále se zvyšuje počet klientů a počet zemí, kde se s úspěchem prodávají. Nastupující ekonomická recese pravděpodobně ovlivní tento pozitivní trend. Velká část

klientů tak bude oddalovat rozhodnutí o nových investicích v roce 2009 i dalších. Jako největší negativní faktor v prodeji autobusů bude zhoršující se situace financování pro konečného zákazníka.

Strategii společnosti Iveco CR lze shrnout do několika bodů:

- produkovat zisk,
- uchovat si konkurenceschopnost svých výrobků,
- zajistit financování investic z vlastních zdrojů,
- udržovat pozice na českém a slovenském trhu a rozvíjet nové trhy,
- neustále zvyšovat kvalitu,
- zvyšovat úroveň poprodejních služeb a nabízet kvalitní náhradní díly.

3.3.6 Vyhodnocení

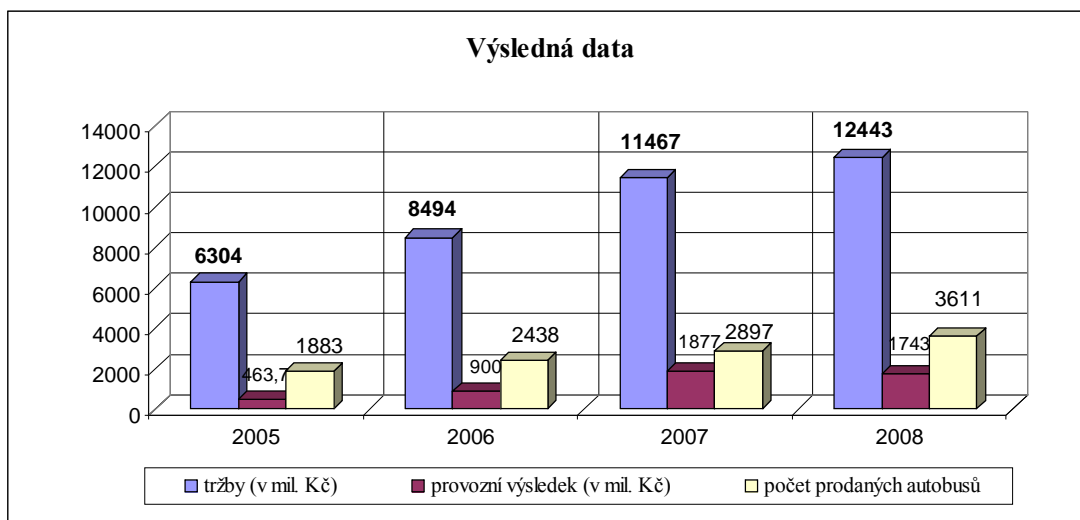
Výsledkem mého zkoumání bylo zjištění, že posilování koruny na proexportně založený podnik nemělo nijak výrazné následky.

Analyzované ukazatele byly: tržby, provozní zisk, počet vyrobených autobusů, zájem odběratelů z tuzemska i ze zahraničí:

- Tržby v každém roce bez ohledu na vývoj měnového kurzu rostly
 - rok 2005 – 6304 mil. Kč
 - rok 2006 – 8494 mil. Kč
 - rok 2007 – 11467 mil. Kč
 - rok 2008 – 12443 mil. Kč.
- Provozní zisk se v každém roce zvýšil, kromě roku 2008, kde klesl o 8%, tento mírný pokles byl zapříčiněn nepříznivým vývojem měnového kurzu EUR/CZK (viz obr.č.10)
 - rok 2005 – 468,7 mil. Kč
 - rok 2006 – 900 mil. Kč
 - rok 2007 – 1877 mil. Kč
 - rok 2008 – 1743 mil. Kč.
- Počet vyrobených autobusů narůstal každým rokem o několik stovek, zájem o vyrobené autobusy se stále zvyšoval
 - rok 2005 – 1833 ks
 - rok 2006 – 2438 ks

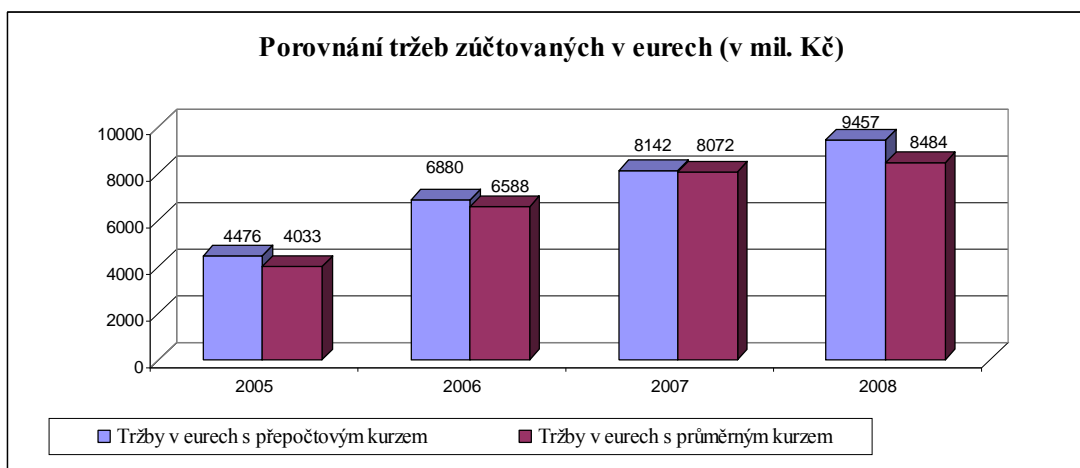
- rok 2007 – 2897 ks
 - rok 2008 – 3020 ks.
- Negativní vliv apreceiace koruny tak nepotvrdil fakt, že by se měl snižovat zájem odběratelů, kteří obchodují v eurech, a tím zvyšovat cena autobusů.

Srovnání zjištěných údajů ukazuje obrázek č. 12.



Obrázek 12 - Výsledné hodnoty a srovnání
Zdroj: vlastní zpracování

V následujícím obrázku je porovnání tržeb, které byly uskutečněny v eurech při použití přepočtového kurzu, které bylo nastaveno podnikem a průměrným ročním kurzem (viz. tabulka č. 8).



Obrázek 13 - Porovnání tržeb zúčtovaných v eurech
Zdroj: vlastní zpracování

Z následujícího obrázku bylo zjištěno, že se tržby v jednotlivých letech liší. Rozpočtové kurzy byly v těchto letech stanoveny výše než byly průměrné kurzy. Proto tržby, které jsou vypočteny pomocí rozpočtových kurzů jsou vyšší než tržby, které by byly vyúčtovány průměrným kurzem. Můžeme tak říci, že výpočet pomocí rozpočtových kurzů navyšuje tržby a tím tak zkresluje výsledek. Průměrný kurz snižuje tržby, ale odpovídá realitě.

Závěr

Úkolem této práce bylo provést analýzu, zda působí změny měnového kurzu na hospodaření podniku Iveco Czech Republic, a.s. v letech 2005-2008 a navrhnout opatření, která by eliminovala kurzová rizika.

V této bakalářské práci jsem vypracovala kapitolu, která se zabývala obecnými definicemi měnového kurzu. Uvedla jsem také praktické působení posilování a oslabování kurzu na exportéra a importéra a vysvětlila jsem, jak se můžeme pomocí hedgingu proti těmto kurzovým výkyvům opatřit. V druhé kapitole jsem charakterizovala zkoumaný podnik a v třetí části jsem se zabývala analýzou tržeb, provozního zisku, počtem vyrobených autobusů a zájmem odběratelů.

Výsledkem mého zkoumání bylo tak zjištění, že posilování koruny na proexportně založený podnik nemá v těchto letech nijak výrazné následky. Provedla jsem dále analýzu tržeb obchodovaných v eurech. Zjistila jsem rozdíly mezi tržbami, které jsou počítané přes přepočtový kurz a které by byly přepočteny pomocí průměrného kurzu. Tržby, které podnik vykazuje jsou díky posilující koruně a dražším výrobkům vyšší. Při přesnějším stanovení rozpočtového kurzu by tak tržby byly přesnější a reálné. Roky 2005 a 2008 vykazují poměrně velký rozdíl, který činí 10%, v roce 2006 byl tento rozdíl 6%, který je přijatelný. Odhad rozpočtového kurzu v roce 2007 byl téměř shodný s průměrným kurzem, rozdíl tak činil necelé 1%.

Mým hlavním návrhem by pro podnik mělo být lepší stanovení rozpočtového kurzu. Stanovuje se totiž daleko dopředu a čím je delší plánovací horizont, tím více mohou být nepředvídatelné výkyvy měnového kurzu. To ztěžuje rozhodování a staví tak podnik před nemalá rizika. Doporučuji tak navrhování rozpočtového kurzu na každé čtvrtletí maximálně 3-4 měsíce dopředu, místo 6 měsíců dopředu a na celý rok. Tímto se lépe odhadne vývoj měnového kurzu.

Druhý můj návrh doporučuje přijetí euro, jako měny podniku. Používalo by se při účtování, transakcích a různých operacích. Nadnárodním společenstvem jednotná měna zjednodušuje finanční řízení, i proto že Iveco CR pracuje až v 60% při nákupech a v 80% při prodejkách v eurech.

Přijetí eura Českou republikou je můj poslední návrh. Avšak zavedení eura je spojeno s mnoha nevýhodami pro stát, jako jsou jednorázové náklady na zavedení eura, ztráta samostatné měnové politiky, riziko vnímané inflace nebo specifické náklady bankovního sektoru. Pro podnikatele by přijetí eura přineslo mnoho výhod. Jednotná

měna odstraňuje riziko spojené s konkurenční nevýhodou proexportně zaměřených podniků a jejich dodavatelů. Tím odpadají nemalé náklady na zajišťování kurzového rizika pomocí finančních produktů. S eurem také odpadají náklady na obchodní styk v jiné než domácí měně. Euro je silnou mezinárodní měnou, kterou používají pro obchodování mnohé další národy.

Seznam použité literatury

[1] BUCHTA, Miroslav; SIEGL, Milan. Management. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2007. 167 s. ISBN 80-7194-828-4.

[2] ČERNOHORSKÝ, Jan. Základy financí. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2009. 181 s. ISBN 978-80-7395-203-7.

[3] Český statistický úřad [online]. c2010 [cit. 2009-04-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/>>.

[4] ČNB [online]. c2003-2010 [cit. 2009-04-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.cnb.cz/cs/index.html>>.

[5] DURČÁKOVÁ, Jaroslava, MENDEL, Martin. Mezinárodní finance. Praha : Management Press, 2007. 487 s. ISBN 978-80-7261-170-6.

[6] Euroekonom.cz: ekonomický portál [online]. c2010 [cit. 2010-04-16]. [Www.euroekonom.cz](http://euroekonom.cz). Dostupné z WWW: <<http://euroekonom.cz/index.php>>.

[7] Finance.cz [online]. c2000-2010 [cit. 2010-04-16]. [Www.finance.cz](http://www.finance.cz). Dostupné z WWW: <<http://www.finance.cz/>>. ISSN 1213-4325.

[8] Irisbus Iveco [online]. 2007 [cit. 2010-04-16]. Iveco Czech Republic, a.s. Dostupné z WWW: <<http://www.karosa.cz/main.php?language=czech>>.

[9] KADEŘÁBKOVÁ, Anna. Růst, stabilita a konkurenceschopnost IV : Česká republika v globalizované a znalostní ekonomice. Praha : Linde, 2008. 389 s. ISBN 978-80-86131-79-5.

[10] NESLADKOVÁ, Markéta. DEVIZOVÝ KURZ A ZAHRANIČNÍ OBCHOD PODNIKU [online]. 2003 [cit. 2010-03-22]. Dostupný z WWW: <http://www.fce.vutbr.cz/veda/dk2003texty/pdf/5-2/rp/nesladkova.pdf>.

[11] NEUMANN, Pavel; ŽAMBERSKÝ, Pavel; JIRÁNKOVÁ, Martina. Mezinárodní ekonomie. 1. vydání. Praha : Grada Publishing, a.s., 2010. 160 s. ISBN 978-80-247-3276-3.

[12] REVENDA, Zbyněk. Peněžní ekonomie a bankovníctví . 4. vyd. Praha : Management Press, 2005. 627 s. ISBN 80-7261-132-1.

[13] VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI Iveco Czech Republic, a.s. ZA ROK 2007. [s.l.] : [s.n.], 2007. 55 s.

[14] VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI Iveco Czech Republic, a.s. ZA ROK 2008. [s.l.] : [s.n.], 2008. 54 s.

[15] VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI KAROSA, a.s. ZA ROK 2005. [s.l.] : [s.n.], 2005. 55 s.

[16] VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI KAROSA, a.s. ZA ROK 2006. [s.l.] :
[s.n.], 2006. 57 s.

Seznam tabulek a obrázků

Tabulka 1 - Vliv apreciacie a depreciacie devizového kurzu na exportéra a importéra. - 9 -	
Tabulka 2 - Historie podniku - 14 -	
Tabulka 3 - Přehled městských autobusů ve výrobním portfoliu - 16 -	
Tabulka 4 - Přehled meziměstských autobusů ve výrobním portfoliu - 17 -	
Tabulka 5 - Přehled turistických autobusů ve výrobním portfoliu - 17 -	
Tabulka 6 - Přehled minibusů ve výrobním portfoliu - 18 -	
Tabulka 7 - Stanovené rozpočtové kurzy pro jednotlivé roky - 21 -	
Tabulka 8 - Rozpočtové kurzy, průměrné kurzy a rozdíly - 21 -	
Obrázek 1 - Graf devizového kurzu EUR/CZK v roce 2009 - 9 -	
Obrázek 2 - Procentní vyjádření dodavatelů v roce 2008 - 18 -	
Obrázek 3 - Procentuální vyjádření odběratelů v roce 2008 - 19 -	
Obrázek 4 - Vývoj měnového kurzu EUR/CZK v roce 2005 - 24 -	
Obrázek 5 - Poměry obchodovatelných měn při prodeji v roce 2005 - 25 -	
Obrázek 6 - Vývoj měnového kurzu EUR/CZK v roce 2006 - 27 -	
Obrázek 7 - Poměry obchodovatelných měn při prodeji v roce 2006 - 28 -	
Obrázek 8 - Vývoj měnového kurzu EUR/CZK v roce 2007 - 30 -	
Obrázek 9 - Poměry obchodovaných měn při prodeji v roce 2007 - 31 -	
Obrázek 10 - Vývoj měnového kurzu EUR/CZK v roce 2008 - 33 -	
Obrázek 11 - Poměry obchodovaných měn při prodeji v roce 2008 - 34 -	
Obrázek 12 - Výsledné hodnoty a srovnání - 36 -	
Obrázek 13 - Porovnání tržeb zúčtovaných v eurech - 36 -	

Seznam zkratk

CR – Czech Republic
ČR – Česká republika
CZK – česká koruna
EUR – euro
Kč – korun českých
Sk – slovenská koruna
SKK – slovenská koruna

Seznam příloh

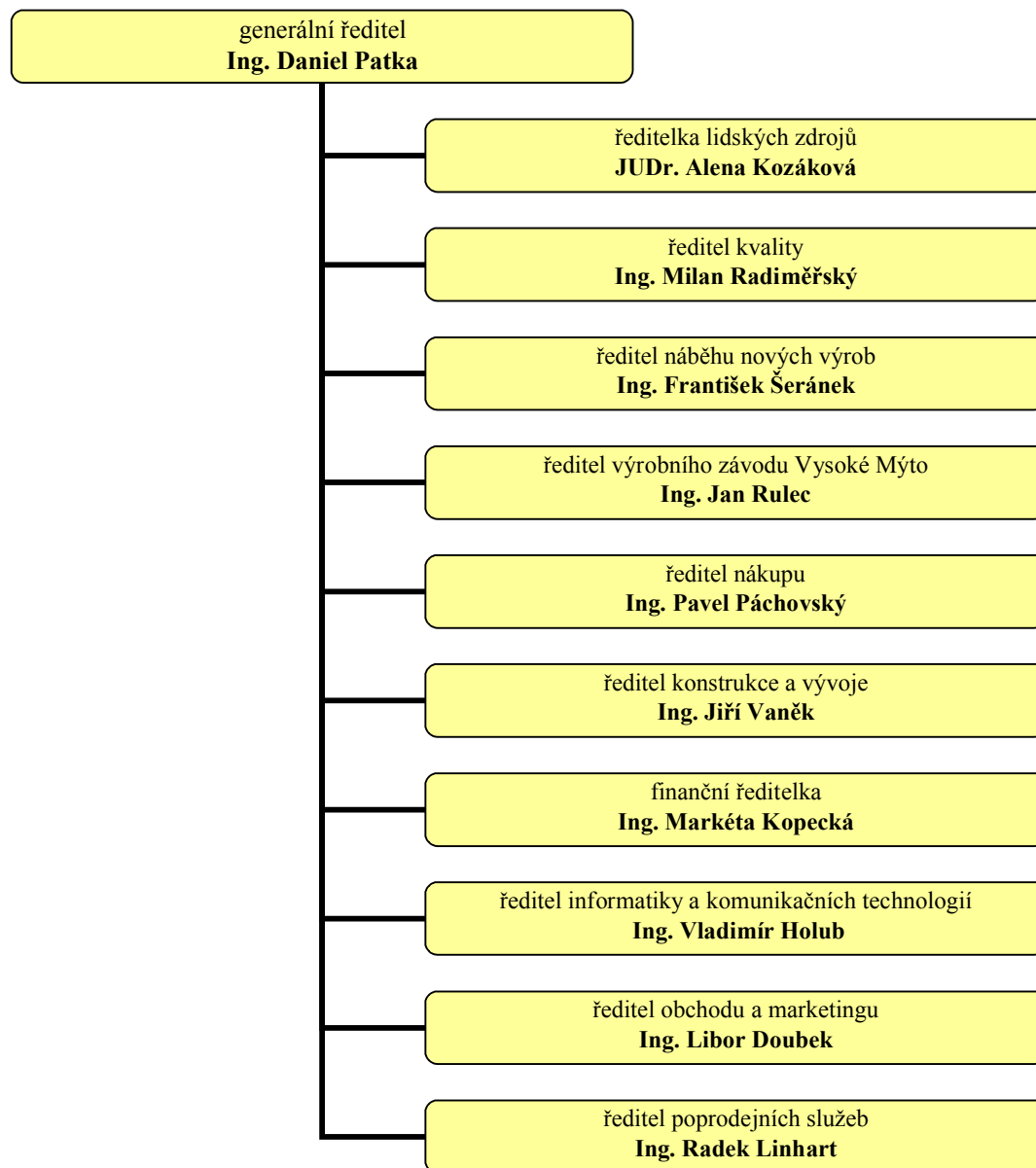
Příloha A

Příloha B

Příloha C

Přílohy

Příloha A



Obrázek 14 - Organizační struktura na nejvyšší úrovni Iveco Czech Republic, a.s.

Zdroj: *VÝROČNÍ ZPRÁVA SPOLEČNOSTI Iveco Czech Republic, a.s. ZA ROK 2008.* [s.l.] : [s.n.], 2008. 54 s., str.3 a vlastní zpracování

Příloha B



Citelis 12M CNG



Crossway 10,6M



Evadys 12,8M



Arway

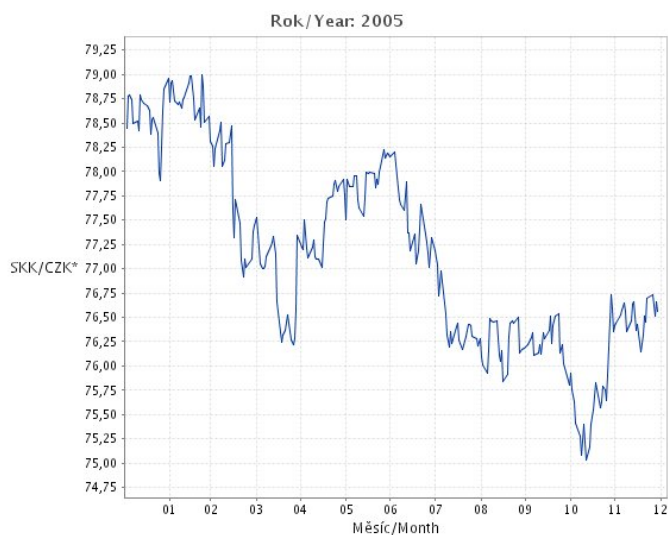


Citelis 18M CNG

Zdroj: *Obchod a marketing* [online]. 2007 [cit. 2010-03-26]. Iveco Czech Republic, a.s.
Dostupné z WWW: <<http://www.karosa.cz/main.php?show=products&language=czech>>.

Příloha C

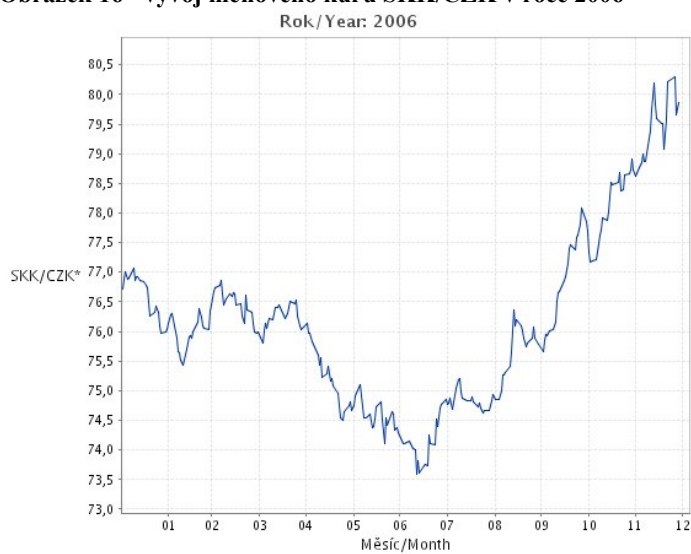
Obrázek 15 - vývoj měnového kurzu SKK/CZK v roce 2005



Zdroj: Česká národní banka [online]. 2010 [cit. 2010-04-02]. ČNB. Dostupné z WWW:

<http://www.cnb.cz/cs/financi_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/graf.jsp?rok=2005&mena=SKK>.

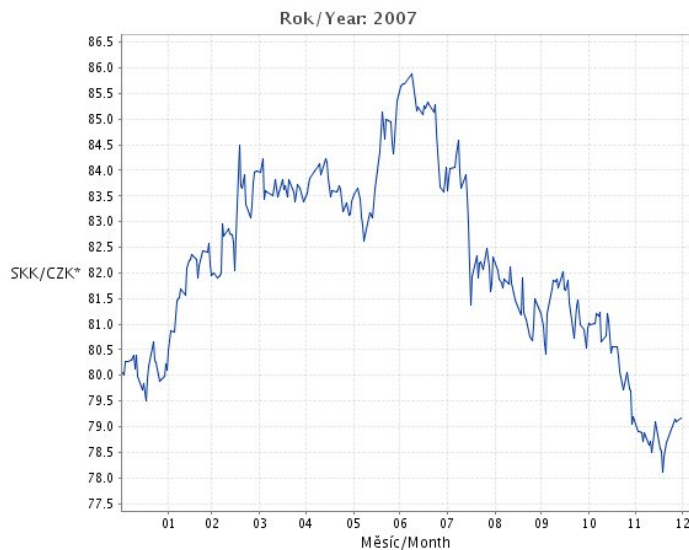
Obrázek 16 - vývoj měnového kurzu SKK/CZK v roce 2006



Zdroj: Česká národní banka [online]. 2010 [cit. 2010-04-02]. ČNB. Dostupné z WWW:

<http://www.cnb.cz/cs/financi_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/graf.jsp?rok=2006&mena=SKK>.

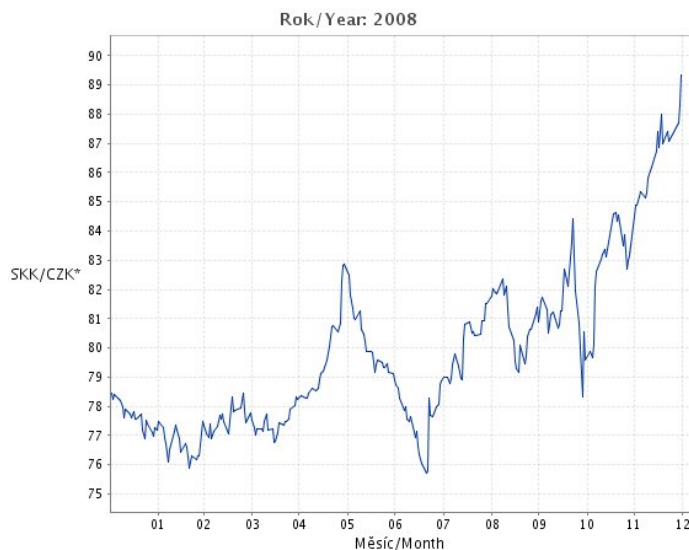
Obrázek 17 - vývoj měnového kurzu SKK/CZK v roce 2007



Zdroj: Česká národní banka [online]. 2010 [cit. 2010-04-02]. ČNB. Dostupné z WWW:

http://www.cnb.cz/cs/financi_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/graf.jsp?rok=2007&mena=SKK.

Obrázek 18- vývoj měnového kurzu SKK/CZK v roce 2008



Zdroj: Česká národní banka [online]. 2010 [cit. 2010-04-02]. ČNB. Dostupné z WWW:

http://www.cnb.cz/cs/financi_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/graf.jsp?rok=2008&mena=SKK.