

Univerzita Pardubice

Fakulta ekonomicko-správní

Ekonomický vývoj v odvětví automobilového průmyslu

Yuliya Shramko

**Bakalářská práce
2017**

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Yuliya Shramko**
Osobní číslo: **E14456**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Ekonomika a provoz podniku**
Název tématu: **Ekonomický vývoj v odvětví automobilového průmyslu.**
Zadávající katedra: **Ústav podnikové ekonomiky a managementu**

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

Práce si klade za cíl analyzovat ekonomický vývoj automobilového průmyslu v ČR za posledních 5 let, porovnat s ekonomickou situací odvětví v okolních státech/EU a najít aspekty, které ovlivňují prosperitu podniků v odvětví.

Osnova:

- Ekonomická situace a její ukazatele na úrovni odvětví a státu.
- Ukazatele pro analýzu finanční situace podniku.
- Analýza ekonomického vývoje automobilového průmyslu v ČR.
- Ekonomický vývoj odvětví v okolních státech/EU.
- Stanovení klíčových aspektů formujících automobilový průmysl.
- Formulace závěrů.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: cca 35 stran

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

KISLINGEROVÁ, E. Inovace nástrojů ekonomiky a managementu organizací. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2008. 293 s. ISBN 978-80-7179-882-8.

KISLINGEROVÁ, E. Nová ekonomika: nové příležitosti. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. 322 s. ISBN 978-80-7400-403-2.

KOCMANOVÁ, A. Ekonomické řízení podniku. 1. vyd. Praha: Linde Praha, 2013. 358 s. ISBN 978-80-7201-932-8

KUBĚNKA, M. Finanční stabilita podniku a její indikátory. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2015. 88 s. ISBN 978-80-7395-890-9

SYNEK, M. Manažerské výpočty a ekonomická analýza. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2009. 301 s. ISBN 978-80-7400-154-3.

Vedoucí bakalářské práce:


Ing. Michal Kuběnka, Ph.D.

Ústav podnikové ekonomiky a managementu

Datum zadání bakalářské práce: 4. září 2016

Termín odevzdání bakalářské práce: 28. dubna 2017


doc. Ing. Romana Provozničková, Ph.D.

děkanka

L.S.


doc. Ing. Marcela Kožená, Ph.D.

vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 4. září 2016

PROHLÁŠENÍ

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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 24.04.2017

.....

Yuliya Shramko

PODĚKOVÁNÍ:

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Michalu Kuběnkovi, Ph.D. za jeho odborné připomínky, cenné rady a poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování bakalářské práce.

ANOTACE

Bakalářská práce se věnuje analýze ekonomického vývoje automobilového průmyslu v ČR za posledních pět let a porovnání s ekonomickou situací odvětví v okolních státech EU. Teoretická část obsahuje popis ekonomických ukazatelů, metod a nástrojů finanční analýzy a statistiky těchto ukazatelů za období 2011-2015. Praktická část se zaměřuje na aplikování vybraných finančních ukazatelů na vzorek podniků z odvětví automobilového průmyslu a na porovnání výsledků vedoucích podniků s výsledky odvětví.

KLÍČOVÁ SLOVA

Automobilový průmysl, finanční analýza, ekonomické ukazatele, absolutní ukazatele, poměrové ukazatele.

TITLE

Economic Development in The Automotive Sector

ANNOTATION

The Bachelor thesis is devoted to the analysis of economic development of the automotive industry in the CZECH republic in the last five years and to the comparison with the economic situation of the industry in the surrounding European states. The theoretical part contains a description of the economic indicators, methods and tools of the financial analysis and statistics of these indicators for the period from 2011 to 2015. The practical part is focused on the application of the selected financial indicators on a sample of the enterprises from the automotive industry and on the comparison of the results of the leading enterprises with the results of the industry.

KEYWORDS

Automotive industry, financial analysis, economic indicators, absolute indicators, ratio indicators.

OBSAH

ÚVOD	11
1 FINANČNÍ ANALÝZA A UKAZATELE PRO ANALÝZU FINANČNÍ SITUACE PODNIKU	12
1.1 ANALÝZA ABSOLUTNÍCH UKAZATELŮ	13
1.2 ANALÝZA FONDŮ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ	14
1.3 ANALÝZA POMĚROVÝCH UKAZATELŮ.....	15
1.3.1 Ukazatele likvidity	16
1.3.2 Ukazatele rentability.....	16
1.3.3 Ukazatele zadluženosti	18
1.3.4 Ukazatele aktivity	19
1.3.5 Ukazatele s využitím cash flow	20
1.3.6 Vzájemná interakce poměrových ukazatelů	21
2 EKONOMICKÁ SITUACE A JEJÍ UKAZATELE NA ÚROVNI ZPRACOVATELSKÉHO PRŮMYSLU A STÁTU	24
2.1 EKONOMICKÉ UKAZATELE NA ÚROVNI STÁTU	24
2.1.1 Hrubý domácí produkt.....	24
2.1.2 Míra nezaměstnanosti.....	25
2.1.3 Míra inflace	25
2.2 EKONOMICKÉ UKAZATELE A VÝSLEDKY NA ÚROVNI ZPRACOVATELSKÉHO PRŮMYSLU	26
3 ANALÝZA EKONOMICKÉHO VÝVOJE AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ČR.....	30
3.1 ČLENĚNÍ ODVĚTVÍ PODLE CZ-NACE	30
3.2 EKONOMICKÝ VÝVOJ A EKONOMICKÉ UKAZATELE ODVĚTVÍ	30
3.3 ODVOZENÉ (POMĚROVÉ) UKAZATELE ODVĚTVÍ	32
3.4 FINANČNÍ ANALÝZA PODNIKU V ODVĚTVÍ	34
3.4.1 Analýza fondů finančních prostředků	34
3.4.2 Ukazatele rentability.....	35
3.4.3 Ukazatele aktivity	41
3.4.4 Ukazatele zadluženosti	49
3.4.5 Ukazatele likvidity	52
4 EKONOMICKÝ VÝVOJ ODVĚTVÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU VE STÁTECH EU	57
5 KLÍČOVÉ ASPEKTY FORMUJÍCÍ AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL	62
ZÁVĚR.....	65
POUŽITÁ LITERATURA	67

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Vývoj HDP ČR.....	24
Tabulka 2: Míra zaměstnanosti, nezaměstnanosti a ekonomické aktivity v ČR.....	25
Tabulka 3: Meziroční změna míry inflace.....	26
Tabulka 4: Vybrané ekonomické ukazatele zpracovatelského průmyslu.....	26
Tabulka 5: Ekonomické výsledky zpracovatelského průmyslu ČR.....	27
Tabulka 6: Odvozené ukazatele odvětví automobilového průmyslu v ČR.....	33
Tabulka 7: Výpočet čistého pracovního kapitálu pro vybrané podniky.....	34
Tabulka 8: Výpočet rentability celkových aktiv.....	35
Tabulka 9: Výpočet rentability celkových aktiv pro vybrané podniky.....	35
Tabulka 10: Výpočet rentability vlastního kapitálu.....	36
Tabulka 11: Výpočet rentability vlastního kapitálu pro vybrané podniky.....	37
Tabulka 12: Výpočet rentability tržeb.....	38
Tabulka 13: Výpočet rentability tržeb pro vybrané podniky.....	38
Tabulka 14: Výpočet rentability dlouhodobě investovaného kapitálu.....	39
Tabulka 15: Výpočet ROCE pro vybrané podniky.....	40
Tabulka 16: Výpočet obrátu celkových aktiv.....	41
Tabulka 17: Výpočet obrátu celkových aktiv pro vybrané podniky.....	42
Tabulka 18: Výpočet obrátu zásob.....	43
Tabulka 19: Výpočet obrátu zásob pro vybrané podniky.....	43
Tabulka 20: Výpočet doby obrátu zásob.....	44
Tabulka 21: Výpočet doby obrátu zásob pro vybrané podniky.....	45
Tabulka 22: Výpočet doby splatnosti pohledávek.....	46
Tabulka 23: Výpočet doby splatnosti pohledávek pro vybrané podniky.....	46
Tabulka 24: Výpočet doby splatnosti závazků.....	47
Tabulka 25: Výpočet doby splatnosti závazků pro vybrané podniky.....	48
Tabulka 26: Výpočet celkové zadluženosti.....	49
Tabulka 27: Výpočet celkové zadluženosti pro vybrané podniky.....	49
Tabulka 28: Výpočet ukazatele úrokového krytí.....	50
Tabulka 29: Výpočet ukazatele úrokového krytí pro vybrané podniky.....	51
Tabulka 30: Výpočet ukazatele běžné likvidity.....	52
Tabulka 31: Výpočet ukazatele běžné likvidity pro vybrané podniky.....	52
Tabulka 32: Výpočet ukazatele rychlé likvidity.....	53
Tabulka 33: Výpočet ukazatele rychlé likvidity pro vybrané podniky.....	54
Tabulka 34: Výpočet ukazatele okamžité likvidity.....	55
Tabulka 35: Výpočet ukazatele okamžité likvidity pro vybrané podniky.....	56
Tabulka 36: Počet zaměstnaných osob v odvětví v EU.....	57
Tabulka 37: Výroba motorových vozidel v EU (v ks).....	58
Tabulka 38: Přidaná hodnota a obrát v odvětví automobilového průmyslu EU.....	59

SEZNAM ILUSTRACÍ

Obrázek 1: Vzájemné vazby poměrových ukazatelů.....	22
Obrázek 2: Vzájemné vztahy mezi zadlužeností, rentabilitou a likviditou.....	22
Obrázek 3: Počet zaměstnaných osob v odvětví automobilového průmyslu v ČR.....	31
Obrázek 4: Obrát a přidaná hodnota v odvětví automobilového průmyslu v ČR.....	31
Obrázek 5: Průměrná mzda a produktivita práce v odvětví v ČR.....	32
Obrázek 6: Vývoj rentability celkových aktiv.....	36
Obrázek 7: Vývoj rentability vlastního kapitálu.....	37
Obrázek 8: Vývoj rentability tržeb.....	39
Obrázek 9: Vývoj rentability dlouhodobě investovaného kapitálu.....	41

Obrázek 10: Vývoj ukazatelů obratu celkových aktiv.....	42
Obrázek 11: Vývoj ukazatelů obratu zásob	44
Obrázek 12: Vývoj ukazatelů doby obratu zásob	45
Obrázek 13: Vývoj ukazatelů doby splatnosti pohledávek	47
Obrázek 14: Vývoj ukazatelů doby splatnosti závazků.....	48
Obrázek 15: Vývoj ukazatele celkové zadluženosti	50
Obrázek 16: Vývoj ukazatele úrokového krytí.....	51
Obrázek 17: Vývoj ukazatele běžné likvidity.....	53
Obrázek 18: Vývoj ukazatele běžné likvidity.....	55
Obrázek 19: Vývoj ukazatele okamžité likvidity	56
Obrázek 20: Pozice států EU podle počtu zaměstnaných osob v odvětví	58
Obrázek 21: Pozice států EU podle počtu vyrobených motorových vozidel	59
Obrázek 22: Obrat jednotlivých států EU v odvětví automobilového průmyslu	60
Obrázek 23: Objem investic do výzkumu a vývoje v automobilovém průmyslu v EU	61

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ACEA	Evropské Sdružení Výrobců Automobilů
CZ-NACE	Klasifikace ekonomických činnosti
ČPK	Čistý pracovní kapitál
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EAT	Čistý zisk po zdanění
EBIT	Hrubý zisk včetně nákladových úroků
EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
OICA	Mezinárodní Organizace Výrobců Automobilů
ROA	Rentabilita aktiv
ROCE	Rentabilita dlouhodobě investovaného kapitálu
ROE	Rentabilita vlastního kapitálu
ROS	Rentabilita tržeb
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile

ÚVOD

Žijeme ve velmi dynamické době, kdy neustále dochází ke změnám ekonomického prostředí. Je to doba se silným konkurenčním prostředím, kdy podniky musí bojovat za svoje místo na trhu. Aby podnik byl úspěšný ve svém hospodaření, nemůže se obejít bez rozboru své finanční situace, ke které slouží různé metody finanční analýzy. Finanční analýza zkoumá finanční zdraví podniku a pomáhá odhalit, jaké finanční cíle se podniku podařilo naplnit a v jakých naopak zaostává. Finanční analýza vytváří důležitý předpoklad pro budoucí rozhodování o finanční stránce podniku. Výsledky finanční analýzy poskytují informace nejen podnikateli pro finanční řízení podniku, ale také investorům, věřitelům, statním organům apod.

Cílem bakalářské práce je analýza ekonomického vývoje automobilového průmyslu v ČR za posledních pět let a porovnání s ekonomickou situací v odvětví v okolních státech EU.

Automobilový průmysl je velmi důležitý pro Českou republiku a je tahounem jak české ekonomiky, tak světové ekonomiky. Vliv automobilového průmyslu na českou ekonomiku stále roste a je významnou složkou její proexportní orientace.

Nejdříve v teoretické části práce byly popsány metody a ukazatele finanční analýzy. Dalším krokem byla analýza ekonomické situace v České republice a hlavních ekonomických ukazatelů na úrovni zpracovatelského průmyslu a státu. Bylo provedeno porovnání statistik mezi jednotlivými roky sledovaného období. Následně byla provedena analýza ekonomického vývoje a hlavních ekonomických ukazatelů odvětví automobilového průmyslu ve státech EU. Bylo provedeno porovnání statistik po jednotlivých státech se statistikami ČR.

V poslední době prochází automobilový průmysl celou řadou velkých změn, které mohou výrazně proměnit celé odvětví. Týká se to nejen technických novinek na samotných automobilech, ale i procesu výroby a obchodních modelů. Proto poslední část práce obsahuje popis klíčových aspektů, které ovlivní automobilový průmysl v budoucnu.

Praktická část se zabývá aplikováním vybraných ukazatelů finanční analýzy na podniky v odvětví automobilového průmyslu v ČR a na 3 vedoucí podniky, působící v odvětví, tj. Škoda Auto a.s., Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.

1 FINANČNÍ ANALÝZA A UKAZATELE PRO ANALÝZU FINANČNÍ SITUACE PODNIKU

Finanční analýza představuje zdroj informací, pomocí kterých můžeme posoudit stav finančního zdraví podniku¹, a hlavně vytváří předpoklad pro budoucí rozhodování o finanční stránce podniku. Mimo podnikatelů samotných poskytuje finanční analýza informace pro finanční řízení také třetím subjektům (investoři, věřitelé, státní orgány) a je základem pro hodnocení firmy. Informace, které poskytuje finanční analýza, mají hodnotu pro mnoho uživatelů.

Hlavním úkolem finanční analýzy je komplexní posouzení současné finanční a ekonomické situace společnosti za pomoci specifických metod a postupů.

Podle Valacha [27, s. 91] *“účelem a smyslem finanční analýzy je provést, s pomocí speciálních metodických prostředků, diagnózu finančního hospodaření podniku, podchytit všechny jeho složky, případně při podrobnější analýze zhodnotit blíže některou ze složek finančního hospodaření“*.

Mezi základní zdroje vstupů do finanční analýzy patří:

- informace z účetní závěrky² a přílohy k účetní závěrce,
- data z manažerského účetnictví,
- podnikové statistiky, předpovědi vývoje atd.

„Provedení finanční analýzy, která nám zajistí spolehlivé hodnocení situace, ovšem není snadné. Má požadavky především na dobrou schopnost posoudit a vysvětlit ekonomické procesy v nutných souvislostech a kvantifikovat výsledky spojené s možnými variantami rozhodnutí“. [18, s. 186]

Ze zákona sestavují podniky řádnou nebo mimořádnou účetní závěrku. Na základě těchto závěrek v dané bakalářské práci provedena analýza ekonomického vývoje automobilového průmyslu v ČR.

Bez ukazatelů nelze žádnou analýzu provádět. Podle Syneka [26, s. 157] *„ukazatel je obecné označení určitého jevu a jeho číselná velikost je jeho hodnotou“*.

¹ Pojem „finanční zdraví“ pochází z anglosaské literatury. Finančně zdravý podnik je takový podnik, který je v danou chvíli i perspektivně schopen naplňovat smysl své existence [27].

² Obsah účetní závěrky je upraven opatřením Ministerstva financí, které vychází ze zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů [16].

Při vzájemném porovnání hodnot ukazatelů nejde pouze o velikost rozdílnosti hodnot porovnávaných veličin, ale také o příčinné faktory a intenzitu jejich působení na výsledný jev, vyjádřený konkrétním ukazatelem. K tomu slouží technicko - ekonomická analýza.

K přehlednění ekonomické situace podniku používá finanční analýza různé metody a nástroje, které umožňují objektivní zhodnocení situace. Nejpoužívanější jsou:

- analýza absolutních ukazatelů,
- analýza fondů finančních prostředků,
- analýza poměrových ukazatelů,
- analýza soustavy ukazatelů.

„Z výše uvedených je nejpoužívanějším nástrojem zcela jistě analýza poměrových ukazatelů, která je považovaná za jádro finanční analýzy. Často je za finanční analýzu přímo považována. U řady poměrových ukazatelů jsou stanoveny obvykle hodnoty nebo rozmezí, v rámci kterého by se měly finančně zdravé podniky pohybovat. Výraznější odchylky u sledovaného podniku jsou signálem, který by měl podnítit management k podrobnější analýze příčin této odchylky“. [20, s. 42]

1.1 Analýza absolutních ukazatelů

Tato analýza je založena na procentním rozboru položek rozvahy či VZZ. Absolutní ukazatele jsou stavové³ a tokové⁴ veličiny.

Analýzu absolutních ukazatelů členíme na vertikální a horizontální analýzu výkazů.

Horizontální analýza nebo také „analýza trendu“ sleduje vývoj účetních výkazů v čase. Porovnává změny rozvahových položek v čase. Z hlediska přesnosti výsledků propočtu je důležitá nutnost tvorby dostatečně dlouhých časových řad. Podle Růčkové [24, s. 43] *„Analytik by měl rovněž při hodnocení firmy brát v úvahu prostředí, ve kterém firma funguje. Je tedy nezbytně nutné uvažovat v širším kontextu“.*

Vertikální analýza nebo „analýza struktury“ se zabývá vnitřní strukturou absolutních ukazatelů. Je založená na výpočtech procentního podílu jednotlivých položek na celku. Jde vlastně o porovnání jednotlivých majetkových či kapitálových složek s bilanční sumou. Hlavní význam však má při mezipodnikovém srovnávání, ve kterém umožňuje srovnávat

³ „Stavové veličiny“ jsou odrazem základního úkolu účetnictví, zachycují stav majetku a zdrojů jeho krytí vždy ke zvolenému časovému okamžiku [24].

⁴ „Tokové veličiny“ informují o změně extenzivních ukazatelů, k níž došlo za určitou dobu. Typickým tokovým ukazatelem je zisk, rozdíl mezi výnosy a náklady [24].

i různě veliké podniky. „Díky převodu absolutních ukazatelů hospodaření podniku do relativního vyjádření je možné porovnávat sledovaný podnik s odvětvovým průměrem nebo konkurenty v odvětví bez ohledu na diametrálně odlišný rozsah produkce“. [20, s. 43]

Dluhošová také uvádí pojem „vertikálně-horizontální analýza“ [10, s. 74], která „je užitečným a velmi efektivním přístupem, který je charakteristický tím, že se vytváří kombinovaný komplexní pohled na vývoj souhrnných finančních ukazatelů a zároveň struktury v čase. Takto lze analyzovat, zda při změně celkových ukazatelů zůstává struktura stejná nebo se mění a zda je tato změna příznivá, nebo nepříznivá“.

Vedle aspektů vertikální a horizontální analýzy je možno dále zkoumat, zda podnik dodržuje tzv. bilanční pravidla. Podle Kislingerové [16, s. 53] „rozumí se jimi doporučení, kterými by se měl management řídit při financování firmy s cílem dosažení dlouhodobé finanční rovnováhy a stability“. Jinými slovy říká, jakým způsobem bychom měli financovat naše kapitálové potřeby a jak by měla být koncipována struktura majetku. Obvykle jsou uváděna čtyři pravidla:

Zlaté pravidlo financování říká, že struktura aktiv a pasiv by měla být časově sladěná. To znamená, že dlouhodobá aktiva by měla být kryta dlouhodobými pasivy. Totéž platí samozřejmě i pro aktiva a pasiva krátkodobá.

Zlaté pravidlo vyrovnání rizika říká, že by vlastní zdroje měly převyšovat hodnotu cizích zdrojů. To znamená, že vlastníci nesou minimálně stejné riziko jako věřitelé. V praxi je mnohdy postupováno s většími riziky pro věřitele.

Zlaté pari pravidlo doporučuje, aby společnost užívala tolik vlastního kapitálu, aby pokrýval potřebu dlouhodobého majetku. V ideálním případě by měl být vlastní kapitál o něco nižší pro prostor financování dlouhodobým cizím kapitálem.

Zlaté poměrové pravidlo říká, že tempo růstu investic by v dlouhodobém horizontu nemělo převyšovat tempo růstu tržeb.

1.2 Analýza fondů finančních prostředků

Analýza fondů finančních prostředků patří k metodám s využitím rozdílových ukazatelů⁵. Slouží pro zjištění, zda podnik disponuje aktivy, která převyšují závazky. Skládá se z následujících ukazatelů:

⁵ „Rozdílové ukazatele“ představují rozdíl stavu určitých skupin aktiv či pasiv vztažených vždy k témuž okamžiku [24].

Čistý pracovní kapitál je ukazatelem platební schopnosti podniku. Porovnává hodnotu závazku podniku s hodnotou aktiv v dispozici podniku. „Čistý pracovní kapitál je hodnota, o kterou oběžná aktiva převyšují hodnotu krátkodobého cizího kapitálu. Vzhledem k rovnosti celkové hodnoty aktiv a pasiv podniku lze čistý pracovní kapitál vyjádřit také jako rozdíl hodnoty dlouhodobého kapitálu a stálých aktiv“ [20, s. 43]

$$\text{ČPK} = \text{oběžná aktiva} - \text{krátkodobé cizí zdroje} \quad (1)$$

$$\text{ČPK} = \text{vlastní zdroje} + \text{cizí dlouhodobý kapitál} - \text{stálá aktiva} \quad (2)$$

V případě, že pracovní kapitál dosahuje kladné hodnoty, jde o tzv. „finanční polštář“⁶. Záporná je označována jako „nekrytý dluh“⁷.

Peněžní finanční fond nebo **čisté pohotové peněžní prostředky** jsou rozdílem hodnoty nejlikvidnějších aktiv.

$$\text{ČPP} = \text{pohotové peněžní prostředky} - \text{okamžitě splatné závazky} \quad (3)$$

Čistý peněžně pohledávkový fond nebo **čisté peněžně-pohledávkové prostředky**. S růstem fondu roste jistota finanční stability.

$$\text{ČPM} = \text{oběžná aktiva} - \text{zásoby} - \text{nedobytné pohledávky} - \text{krátkodobá pasiva} \quad (4)$$

Čisté peněžně-pohledávkové prostředky a čisté pohotové peněžní prostředky slouží ke zhodnocení schopnosti podniku splácet v konkrétním časovém období své závazky.

1.3 Analýza poměrových ukazatelů

Analýza poměrových ukazatelů nebo přímá analýza intenzivních ukazatelů⁸ je nejpoužívanější metodou finanční analýzy. Podle Valacha je „základním metodickým nástrojem finanční analýzy“. [27, s. 92] Poměrové ukazatele vznikají tak, že jednotlivé

⁶ Představuje určitou rezervu či přebytek hodnoty oběžných aktiv nad hodnotou krátkodobých závazků a tím napomáhá k zajištění solventnosti podniku v případě výkyvů v příjmech a výdajích podniku [20].

⁷ Je indicií finanční nestability a znamená porušení bilančního pravidla. Jde o podkapitalizovaný subjekt, kdy dlouhodobý majetek z části kryt i krátkodobými závazky. Takový stav je s ohledem na riziko nežádoucí [20].

⁸ Intenzivní ukazatele přinášejí informace o míře, s jakou jsou využívány zdroje. Jde zpravidla o podíly dvou extenzivních ukazatelů [24].

absolutní hodnoty se dávají do vzájemných poměrů. Pak se dají analyzovat vzájemné vazby a souvislosti mezi ukazateli.

Ukazatele se obvykle sdružují do skupin. Každá skupina se váže k některému aspektu finančního stavu podniku. [27]

1.3.1 Ukazatele likvidity⁹

Likvidita je důležitá z hlediska finanční rovnováhy podniku, protože svým závazkům je schopen dostát jen dostatečně likvidní podnik. Zároveň příliš vysoká míra likvidity také není vhodná pro vlastníky. Z toho důvodu, že prostředky jsou vázané v aktivech, která nepracují ve prospěch zhodnocování prostředků. Proto je potřeba pokud možno hledat vyváženou likviditu.

Stupeň likvidity je dán stupněm likvidnosti oběžných aktiv.

$$\text{Likvidita běžná (III. stupeň, L3)} = \text{oběžný majetek} / \text{krátkodobý cizí kapitál} \quad (5)$$

Všeobecně doporučeným intervalem je hodnota 1,5-2,5.

$$\text{Likvidita rychlá (II. stupeň, L2)} = (\text{pohledávky} + \text{krátkodobý finanční majetek}) / \text{krátkodobý cizí kapitál} \quad (6)$$

Všeobecně doporučeným intervalem je hodnota 1-1,5.

$$\text{Likvidita okamžitá (I. stupeň, L1)} = \text{krátkodobý finanční majetek} / \text{krátkodobý cizí kapitál} \quad (7)$$

Všeobecně doporučeným intervalem je hodnota 0,2-0,5.

V případě každé z likvidit je vhodnější porovnávat analyzovaný podnik s odvětvovým průměrem.

1.3.2 Ukazatele rentability¹⁰

Podle druhu použitého kapitálu rozlišujeme tyto ukazatele: rentabilita aktiv ROA, rentabilita vlastního kapitálu ROE, rentabilita dlouhodobě investovaného kapitálu ROCE a rentabilita tržeb ROS.

⁹ „Likvidita“ je schopnost podniku hradit své závazky. Získat dostatek prostředků na provedení potřebných plateb, závisí na tom, jak rychle je podnik schopen inkasovat své pohledávky, zda má prodejné výrobky apod. [10].

¹⁰ Rentabilita vloženého kapitálu je obecně definována jako poměr zisku a vloženého kapitálu [10].

Rentabilita aktiv ROA se vypočítává podle následujících vzorců:

$$ROA = EBIT / A \quad (8)$$

nebo

$$ROA = \text{provozní } CF / A \quad (9)$$

kde EBIT – hrubý zisk včetně nákladových úroků,

A – celková aktiva.

Minimální výše ROA, kterou by měl podnik dosáhnout, by měla přesahovat nákladovost celkového kapitálu WACC. Jen v tom případě podnik dosahuje zisku, který může pokrýt požadavky věřitelů a zároveň i implicitní náklady vlastního kapitálu. [20]

Rentabilita vlastního kapitálu ROE.

Ukazatel rentability vlastního kapitálu vyjadřuje výnosnost vlastního kapitálu a je zajímavý především pro majitele firmy či konkurenci. Na druhou stranu pro věřitele má nízkou hodnotu. Vypočítává se podle vzorce:

$$ROE = EAT / VK \quad (10)$$

kde EAT – čistý zisk po zdanění,

VK – vlastní kapitál.

Minimální hodnota ROE podniku by měla převyšovat míru implicitních nákladů. Jen tak může čistý zisk pokrýt implicitní náklady vlastního kapitálu. Výslednou hodnotu ROE ovlivňují faktory, které působí na ukazatel EAT a VK. To znamená, že zvyšování EAT a snižování VK vede ke zvyšování ROE. [20]

Rentabilita dlouhodobě investovaného kapitálu ROCE.

Rentabilita dlouhodobých zdrojů vyjadřuje efekt z dlouhodobých investic. Vypočítává se podle vzorce:

$$ROCE = EBIT / (\text{vlastní kapitál} + \text{dlouhodobé dluhy}) \quad (11)$$

Tento ukazatel je často využíván k mezipodnikovému porovnávání. [10]

Rentabilita tržeb ROS vyjadřuje procentní podíl zisku na celkových tržbách.

$$ROS = \text{čistý zisk} / \text{tržby} \quad (12)$$

Ukazatel je vhodný zejména pro srovnání v čase a mezipodnikové porovnání. Ukazatel rentability tržeb je jedním z běžně sledovaných ukazatelů finanční analýzy.

1.3.3 Ukazatele zadluženosti¹¹

Ukazatele zadluženosti říkají, do jaké míry je podnik samostatný v oblasti financování, nebo jak svoji zadluženost zvládá a je schopen ji snižovat. Posuzují oblast financování podniku z dlouhodobého hlediska.

Základním ukazatelem zadluženosti je celková zadluženost, která se vypočítává podle vzorce:

$$\text{Celková zadluženost} = \text{cizí kapitál} / \text{celková aktiva} \quad (13)$$

Obecně platí, že čím vyšší je hodnota tohoto ukazatele, tím vyšší je zadluženost firmy a tím pádem i vyšší riziko věřitelů i akcionářů. [27]

Pro každou firmu je důležité dosažení optimálního poměru vlastních a cizích zdrojů, to znamená optimální zadluženosti.

Doplňkem k tomuto ukazateli je ukazatel samofinancování.

$$\text{Koeficient samofinancování} = \text{vlastní kapitál} / \text{celková aktiva} \quad (14)$$

Součet koeficientu celkové zadluženosti a koeficientu samofinancování by měl dát hodnotu přibližně 1.

¹¹ Pojmem „zadluženost“ se vyjadřuje skutečnost, že podnik používá k financování aktiv ve své činnosti cizí zdroje, tedy dluh. U velkých podniků nepřichází v úvahu, že by podnik financoval veškerá svá aktiva z vlastních zdrojů nebo naopak jen z cizích [24].

Dalším ukazatelem zadluženosti je ukazatel úrokového krytí, který říká, kolikrát je zisk vyšší než úroky.

$$\text{Ukazatel úrokového krytí} = \text{EBIT} / \text{nákladové úroky} \quad (15)$$

„Kritickou hranicí je hodnota 1, která značí, že podnik je schopen vygenerovat EBIT pouze v takové výši, aby byl schopen dostát svým závazkům vůči věřitelům. U tohoto ukazatele se jednoznačně preferuje jeho maximalizace bez stanovení stropu“. [20, s. 53]

Opačným ukazatelem je ukazatel úrokového zatížení. Podle Dluhošové [10, s. 79] „ukazatel úrokového zatížení vyjadřuje, jakou část celkového vytvořeného efektu odčerpávají úroky. Pokud má podnik dlouhodobě nízké úrokové zatížení, může si dovolit vyšší podíl cizích zdrojů“.

1.3.4 Ukazatele aktivity

Ukazatele aktivity měří, jak je podnik schopen využívat investované finanční prostředky a zároveň měří vázanost složek kapitálu v jednotlivých druzích aktiv a pasiv. Podle Kocmanové [18, s. 180] „s jejichž pomocí se měří efektivnost podnikatelské činnosti, využití zdrojů a schopnost manažerů využívat majetek společnosti“.

Ukazatele lze rozčlenit do dvou skupin podle konstrukce: ukazatelé obratu a ukazatelé doby obratu.

Ukazatele obratu zahrnují následující ukazatele: obrat celkových aktiv, obrat pohledávek, obrat zásob.

$$\text{Obrat celkových aktiv} = \text{tržby} / \text{aktiva} \quad (16)$$

Cílem je maximalizace hodnoty tohoto ukazatele. Obecně se doporučuje dosáhnout minimálně hodnoty 1.

$$\text{Obrat pohledávek} = \text{tržby} / \text{pohledávky} \quad (17)$$

Cílem je minimalizace kapitálové potřeby na pracovní kapitál. Je vhodné, aby se hodnota ukazatele zvyšovala. Především musí být vyšší než obrat zásob.

$$\text{Obrat zásob} = \text{tržby} / \text{zásoby} \quad (18)$$

Opět je pozitivní, pokud se meziročně hodnota tohoto ukazatele zvyšuje. [20]

Ukazatele doby obratu zahrnují následující ukazatele: doba obratu celkových aktiv, doba obratu pohledávek, doba obratu závazků, doba obratu zásob.

$$\text{Doba obratu celkových aktiv} = \text{aktiva} / \text{tržby} / 360 \quad (19)$$

$$\text{Doba obratu pohledávek} = \text{pohledávky} / \text{tržby} / 360 \quad (20)$$

$$\text{Doba obratu závazků} = \text{závazky} / \text{tržby} / 360 \quad (21)$$

$$\text{Doba obratu zásob} = \text{zásoby} / \text{tržby} / 360 \quad (22)$$

Dobu obratu pohledávek je třeba minimalizovat, dobu obratu závazků naopak maximalizovat. Hodnotu doby obratu zásob je třeba držet na minimální výši, nesmí tím však být narušena plynulost výroby.

1.3.5 Ukazatele s využitím cash flow

Úkolem analýzy cash flow je zachytit signály možných platebních potíží firmy a posoudit její finanční situaci. Obvykle ukazatele peněžních toků vycházejí z jiných poměrových ukazatelů jako ukazatele rentability, likvidity apod. Zpravidla se poměřují finanční toky z provozní činnosti s některými složkami rozvahy nebo výkazu zisku a ztrát.

Základní vztah pro výpočet cash flow:

$$\text{Cash flow} = \text{zisk} + \text{odpisy} \pm \text{změna dlouhodobých rezerv} \quad (23)$$

Dalšími ukazateli s využitím cash flow jsou obratová rentabilita, stupeň oddlužení, stupeň samofinancování investic, finanční využití vlastního kapitálu, úvěrová způsobilost z cash flow.

Obratová rentabilita udává efektivnost podnikového hospodaření. Ukazuje na schopnost podniku z obratového procesu vytvářet finanční přebytky pro udržení finanční nezávislosti a posílení pozice podniku na trhu.

$$\text{Obratová rentabilita} = \text{cash flow z provozní činnosti} / \text{obrat} \quad (24)$$

Stupeň oddlužení ukazuje nakolik je firma schopna splatit vznikající závazky z vlastních zdrojů.

$$\text{Stupeň oddlužení} = \text{cash flow z provozní činnosti} / \text{cizí kapitál} \quad (25)$$

Hodnota ukazatele mezi 20-30 % je považována za rozumnou velikost stupně oddlužení.

Stupeň samofinancování investic ukazuje míru finančního krytí investic z vlastních finančních zdrojů.

$$\text{Stupeň samofinancování investic} = \text{cash flow z provozní činnosti} / \text{investice} \quad (26)$$

Při hodnotě ukazatelů vyšší než 1 firma vystačí s vlastními zdroji. Při hodnotě menší než 1 jsou potřebné cizí zdroje.

Finanční využití vlastního kapitálu. Tento ukazatel hodnotí vnitřní finanční potenciál vlastního kapitálu.

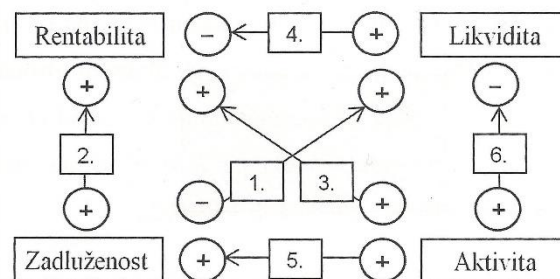
$$\text{Finanční využití vlastního kapitálu} = \text{cash flow z provozní činnosti} / \text{vlastní kapitál} \quad (27)$$

Úvěrová způsobilost z cash flow ukazuje, nakolik musí podnik vytvořit sumu finančních zdrojů, aby vlastními silami mohl pokrýt veškeré závazky.

$$\text{Úvěrová způsobilost z cash flow} = \text{cizí zdroje} / \text{cash flow z provozní činnosti} \quad (28)$$

1.3.6 Vzájemná interakce poměrových ukazatelů

Existuje vzájemná vazba a provázanost poměrových ukazatelů, které popisují finanční stránku podniku. Některé z těchto vazeb představuje obrázek 1.



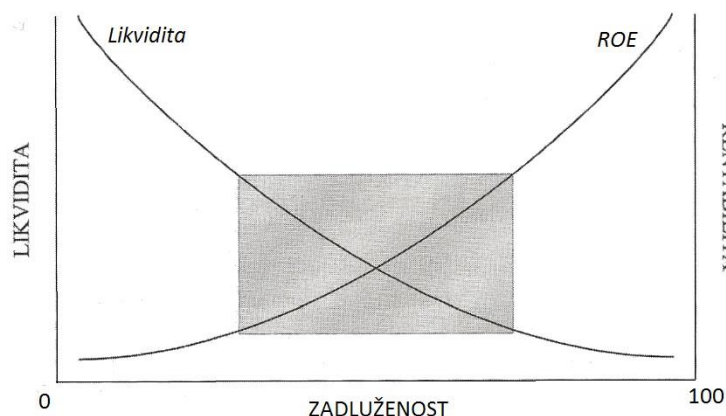
Obrázek 1: Vzájemné vazby poměrových ukazatelů

Zdroj: [20, s. 55]

Zlepšení hodnoty skupiny poměrových ukazatelů nebo jednoho ukazatele ze skupiny ovlivní jinou skupinu poměrových ukazatelů. Základní vztahy poměrových ukazatelů z obrázku 1 jsou následující:

1. Likvidita a krátkodobá zadluženost. Likvidita roste s poklesem krátkodobé zadluženosti.
2. Rentabilita a celková zadluženost. Do určité meze roste rentabilita vlastního kapitálu s rostoucí zadlužeností.
3. Aktivita a rentabilita. S růstem aktivity by za jinak stejných podmínek měla růst i rentabilita.
4. Likvidita a rentabilita. S růstem likvidity za jinak stejných podmínek klesá rentabilita.
5. Aktivita vs. zadluženost. S růstem aktivity si podnik může dovolit větší zadlužení z důvodu růstu úrokového krytí.
6. Se zvýšením aktivity může podnik zajistit stávající produkci s menším množstvím oběžného majetku, co za jinak stejných podmínek vede ke klesání likvidity. [20]

Dluhošová [10] uvádí následující vztah mezi rentabilitou zadluženosti a likviditou.



Obrázek 2: Vzájemné vztahy mezi zadlužeností, rentabilitou a likviditou

Zdroj: [10, s. 91]

Z obrázku 2 je patrně, že „s růstem zadluženosti, za předpokladu zanedbání nákladu bankrotu, roste rentabilita vlastního kapitálu v důsledku daňového štítu. Na druhé straně s růstem zadluženosti klesá likvidita podniku, neboť roste nebezpečí, že nebude schopen splácet závazky. Je tedy zřejmé, že není možné dosahovat vysokou rentabilitu a zároveň nízkou likviditu“. [10, s. 90]

Oblast, která je vyšrafovaná, ukazuje oblast kompromisních řešení.

Podle Dluhošové [10] „s rozvinutím finančního trhu je otázka volby optimální struktury jednou z dominantních úloh finančního řízení“.

2 EKONOMICKÁ SITUACE A JEJÍ UKAZATELE NA ÚROVNI ZPRACOVATELSKÉHO PRŮMYSLU A STÁTU

2.1 Ekonomické ukazatele na úrovni státu

K hodnocení ekonomické situace se používají tzv. makroekonomické ukazatele. Makroekonomické ukazatele lze charakterizovat jako statistické údaje. Tyto údaje ukazují na stav hospodářství státu v závislosti na oblasti ekonomiky jako průmysl, trh práce atd. Tyto statistické údaje pomáhají sledovat vývoj ekonomické situace a aktuální stav ekonomiky státu.

Mezi základní makroekonomické ukazatele patří hrubý domácí produkt (HDP¹²), míra nezaměstnanosti a míra inflace.

2.1.1 Hrubý domácí produkt

Hrubý domácí produkt (HDP) je nejdůležitějším ekonomickým ukazatelem.

Český statistický úřad definoval HDP: „Hrubý domácí produkt je peněžním vyjádřením celkové hodnoty statků a služeb nově vytvořených v daném období na určitém území; používá se pro stanovení výkonnosti ekonomiky“. [7]

HDP vyjadřuje celkem hodnotu toho, co na území státu za dané období bylo vyprodukováno. Hodnota HDP na jednoho obyvatele se používá při mezinárodním srovnání vyspělosti ekonomik.

Vývoj hrubého domácího produktu ČR za roky 2011-2015 znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 1: Vývoj HDP ČR

Ukazatel	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
HDP	mld. Kč	4 033,80	4 059,90	4 098,10	4 313,80	4 554,60
HDP na obyvatele	Kč	384 289	386 317	389 900	409 870	432 006
HDP meziroční změna	%	2	-0,8	-0,5	2,7	4,5

Zdroj: ČSÚ [7], vlastní zpracování

Z tabulky je patrné, že nejhorší situace vývoje HDP v ČR za toto období byla v roce 2012. V roce 2015 byl 4,5 %.

Podle údajů Českého statistického úřadu, zveřejněných 30. 09. 2016, meziroční růst/pokles za 2. čtvrtletí 2016 je 2,6 %. [7]

¹² V mezinárodních pramenech GDP (Gross domestic produkt).

Z toho je patrné, že české ekonomice se daří. K tomu přispěla i řada dalších faktorů jako jsou zlepšení situace na trhu práce, klesající míra nezaměstnaností, rostoucí mzdy, investice, výsledek zahraničního obchodu atd.

2.1.2 Míra nezaměstnanosti

V ČR existují 2 základní způsoby měření nezaměstnanosti. Jeden používá Ministerstvo práce a sociálních věcí, druhý Český statistický úřad. Ministerstvo práce a sociálních věcí počítalo do konce roku 2012 ukazatel „registrovaná míra nezaměstnanosti“. Od ledna 2013 byl změněn na ukazatel „podíl nezaměstnaných osob“. Nový ukazatel vyjadřuje podíl uchazečů o zaměstnání ve věku 15–64 let ze všech obyvatel ve stejném věku. [15]

Český statistický úřad rozlišuje pojmy „míra zaměstnanosti“ 15-64letých¹³, obecná míra nezaměstnanosti 15-64letých¹⁴, míra ekonomické aktivity 15-64letých¹⁵.

Vývoj zaměstnanosti, nezaměstnanosti a ekonomické aktivity v ČR za období 2011-2015 znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 2: Míra zaměstnanosti, nezaměstnanosti a ekonomické aktivity v ČR

Ukazatel	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Míra zaměstnanosti	%	65,7	66,5	67,7	69	70,3
Obecná míra nezaměstnanosti	%	6,8	7	7	6,2	5,1
Míra ekonomické aktivity	%	70,5	71,6	72,8	73,6	74,1

Zdroj: ČSÚ [8], vlastní zpracování

Z tabulky je patrné, že největší míra nezaměstnanosti v ČR za toto období byla v letech 2012 a 2013.

Podle údajů Českého statistického úřadu, zveřejněných 03. 11. 2016 obecná míra nezaměstnanosti 15-64letých očištěná od sezónních vlivů dosáhla v září letošního roku 4,1 % a meziročně se snížila o 0,7 procentního bodu. [8]

2.1.3 Míra inflace

Mírou inflace se nazývá růst cenové hladiny v ekonomice. Je to procentní přírůstek indexů spotřebitelských cen (CPI). CPI patří mezi nejdůležitější indikátory cenového vývoje v soustavě cenových indexů.

Vývoj míry inflace v ČR za období 2011-2015 je znázorněn v následující tabulce.

¹³ Podíl zaměstnaných k populaci v této věkové skupině [8].

¹⁴ Podíl nezaměstnaných k ekonomicky aktivním, tj. součtu zaměstnaných a nezaměstnaných [8].

¹⁵ Podíl ekonomicky aktivních k populaci v této věkové skupině [8].

Tabulka 3: Meziroční změna míry inflace

Ukazatel	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Meziroční změna míra inflace	%	1,9	3,3	1,4	0,4	0,3

Zdroj: ČSÚ [5], vlastní zpracování

Podle údajů Českého statistického úřadu zveřejněných 10. 10. 2016 [4] „Spotřebitelské ceny klesly v září proti srpnu o 0,2 %. Tento vývoj ovlivnilo zejména snížení cen v oddíle rekreace a kultura. Meziročně vzrostly spotřebitelské ceny o 0,5 %, což bylo o 0,1 procentního bodu méně než v srpnu.“

2.2 Ekonomické ukazatele a výsledky na úrovni zpracovatelského průmyslu

Zpracovatelský průmysl je po službách druhým nejvýznamnějším v národním hospodářství a je rozhodujícím zdrojem tvorby hrubého domácího produktu.

Produkční charakteristiky zpracovatelského průmyslu jsou znázorněné v následující tabulce.

Tabulka 4: Vybrané ekonomické ukazatele zpracovatelského průmyslu

Ukazatel	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Počet podniků		172 596	173 889	167 688	170 039	167 342
Počet zaměstnanců	Osob	1196483	1196728	1180995	1196711	1234830
Produktivita práce	Kč/osoba/měsíc	720 160	740 168	769 662	864 171	873 327
Průměrná mzda	Kč/osoba	23 763	24 573	24894	25 734	26 570
Investice	mld. Kč	161	178	183	208	217

Zdroj: MPO [21], vlastní zpracování

Z tabulky je patrné, že meziročně narůstal počet subjektů ve zpracovatelském průmyslu. Výjimkou byl rok 2013. Přispělo k tomu snížení zaměstnanosti. Část zaměstnanců, kteří přišli o práci, se pustila do podnikání. V roce 2015 počet podniků mírně klesl.

Nejnižší počet zaměstnanců (včetně pracujících majitelů) byl v roce 2013. Pozitivní je růst zaměstnaných osob v období 2013–2015.

Z oddílů zpracovatelského průmyslu jsou největšími zaměstnavateli výroba dopravních prostředků a výroba kovových konstrukcí. O něco menšími zaměstnavateli jsou výroba strojů, výroba elektrických zařízení a výroba potravin. [21]

Produktivita práce od roku 2011 do roku 2015 zaznamenává meziroční růst. Nejvyšších hodnot produktivity práce v roce 2015 vykazují oddíly výroba nápojů, chemický,

farmaceutický a automobilový průmysl, které dosahují také nejvyšších úrovní měsíční průměrné mzdy. Naopak nejnižší hodnoty produktivity práce i měsíční průměrné mzdy vykazují oděvní a kožedělný průmysl. [21]

Investice¹⁶ v letech 2011-2015 meziročně rostly, v roce 2015 byly o 34 % vyšší v porovnání s rokem 2011.

Ve struktuře zpracovatelského průmyslu byly výrazně největší investice v oddíle výroby motorových vozidel a pak s odstupem ve výrobě kovových konstrukcí a výrobě strojů. [20]

V publikaci ČSÚ jsou ekonomické výsledky zpracovatelského průmyslu ČR obsahující vybrané ukazatele hospodaření z ročního strukturálního statistického šetření v ekonomických subjektech s hlavní (převažující) průmyslovou činností¹⁷. [3]

Vybrané ukazatele ekonomických výsledků zpracovatelského průmyslu ČR za období 2011-2014 obsahuje následující tabulka.

Tabulka 5: Ekonomické výsledky zpracovatelského průmyslu ČR

Ukazatel	Jednotka	2011	2012	2013	2014
Tržby za prodej vl. výrobků a sl.	mil. Kč	3291673	3367898	3403665	3766010
Tržby za prodej zboží	mil. Kč	322 502	352 122	342 913	355 629
Výnosy celkem	mil. Kč	3933528	4048491	4097294	4481099
Náklady na prodané zboží	mil. Kč	261 905	287 795	281 184	291 041
Osobní náklady	mil. Kč	422 401	434 490	436 367	458 913
Náklady celkem	mil. Kč	3769462	3883123	3922390	4239808
Hosp. výsledek po zdanění	mil. Kč	164 064	165 367	174 903	241 061
Výkony vč. obchodní marže	mil. Kč	3399344	3470886	3497614	3884887
Výkonová spotřeba	mil. Kč	2631953	2683826	2688565	2964444
Přidaná hodnota	mil. Kč	767 391	787 061	809 049	920 443
Rentabilita celkových aktiv	%	6,13	6,12	6,14	8,08
Rentabilita vlastního kapitálu	%	12,98	12,42	12,49	16,25
Rentabilita tržeb	%	4,54	4,45	4,67	5,85

Zdroj: ČSÚ [3], vlastní zpracování

Celkové výnosy ve zpracovatelském průmyslu v letech 2011-2014 meziročně rostly. V roce 2014 byly o 14 % vyšší v porovnání s rokem 2011.

Nejvýznamnějším oddílem z hlediska tržeb je bezkonkurečně výroba motorových vozidel, jejíž podíl přesáhl čtvrtinu zpracovatelského průmyslu. S velkým odstupem pak následují

¹⁶ Investice – nákup dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku.

¹⁷ Průmyslovým odvětvím se rozumí soubor podnikatelských subjektů, které vyrábějí průmyslové výrobky s obdobným ekonomickým určením, při jejichž výrobě byly použity stejné nebo obdobné druhy surovin a materiálů nebo stejné technologické postupy [3].

další důležité oddíly, jejichž podíl na zpracovatelském průmyslu je v rozmezí 8,3 až 6,1 %: výroba kovových konstrukcí, výroba strojů, výroba počítačů, výroba elektrických zařízení, výroba pryže a plastů a výroba potravin. [21]

Vývoj přidané hodnoty a osobních nákladů ve zpracovatelském průmyslu byl v období 2011 až 2014 obdobný jako vývoj tržeb. Největší podíl má výroba motorových vozidel, jejíž podíl tvoří necelou pětinu zpracovatelského průmyslu.

Zajímavá je informace o podílu přidané hodnoty na tržbách, tedy marže přidané hodnoty. Ta je u výrobních podniků jedním ze základních ukazatelů rentability a ukazuje, jak je podnik schopen krýt náklady na materiál, energie a nakupované zboží a služby. Nejvyšší podíl přidané hodnoty na tržbách mají z hlediska absolutního objemu tržeb méně významné oddíly, jako výroba usní a souvisejících výrobků, výroba oděvů, výroba ostatních dopravních prostředků a zařízení. Tento ukazatel je ovlivněn charakterem výroby v daném oddílu a také stupněm zapojení do nadnárodních řetězců a jejich vlivu na redistribuci finančních zdrojů uvnitř řetězce. [3]

Roky 2011-2014 vykazují kladný výsledek hospodaření (nabývá podoby zisku). Nejvýznamnější růst je mezi rokem 2013 a rokem 2014.

Ukazatele ROA¹⁸, ROE¹⁹, ROS²⁰ mají nejvýznamnější růst mezi rokem 2013 a rokem 2014.

Analýza ekonomické situace a finančních ukazatelů v odvětví automobilového průmyslu, který je důležitou součástí zpracovatelského průmyslu, je provedena v následující kapitole. V poslední době se mnoho hovoří o závislosti české ekonomiky na automobilovém průmyslu. Je taková závislost příliš velká nebo i nebezpečná? Mnozí experti se shodují, že je, ale není kritická.

ČR je jednou z nejprůmyslovojišších zemí EU. V roce 2015 dosáhl podíl průmyslu na tvorbě HDP 32,4 %. Ale tahounem ekonomiky zůstává automobilový průmysl, který na celkové průmyslové produkci má podíl 24,7 % a podílí se na tvorbě HDP 7,4 %.

Podle posledních statistik v ČR tvoří zaměstnaní 5,0867 milionů osob, z nich 1,5 milionu ve zpracovatelském průmyslu. Automobilový průmysl s počtem 155 366 zaměstnanců má

¹⁸ Ukazatel rentability aktiv vyjadřuje z pohledu aktiv výnosnost aktiv.

¹⁹ Ukazatel rentability vlastního kapitálu vyjadřuje výnosnost vlastního kapitálu a je tudíž zajímavý především pro majitele firmy či konkurenci.

²⁰ Ukazatel rentability tržeb vyjadřuje procentuální podíl výsledku hospodaření na tržbách za prodej zboží, výrobků a služeb.

podíl 3,04 % na celkovém počtu zaměstnaných osob, což o 0,74 % více v porovnání s rokem 2014.

Průměrná mzda v odvětví automobilového průmyslu ve všech letech sledovaného období byla výrazně vyšší než ve průměrná mzda ve zpracovatelském průmyslu a celkově v ČR.

3 ANALÝZA EKONOMICKÉHO VÝVOJE AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ČR

Automobilový průmysl bezpochybně patří k nejvýznamnějším odvětvím českého průmyslu. Automobilový průmysl má velký význam pro celou ekonomiku ČR. V posledních letech jeho zastoupení v rámci zpracovatelského průmyslu neustále roste. Rostou jeho tržby, počet zaměstnanců a export.

3.1 Členění odvětví podle CZ-NACE²¹

Dle CZ-NACE se člení odvětví do následujících oborů:

- 29.1 výroba motorových vozidel (kromě motocyklů) a jejich motorů;
- 29.2 výroba karoserií, přívěsů a návěsů;
- 29.3 výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motory;
- 29.31 výroba elektrických a elektronických zařízení pro motorová vozidla;
- 29.32 výroba ostatních dílů a příslušenství pro motorová vozidla. [2]

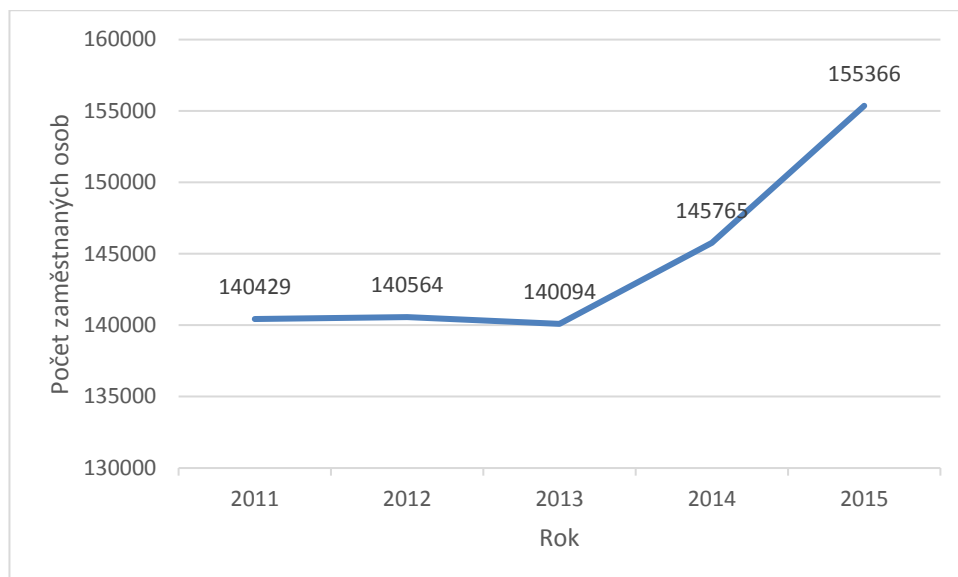
3.2 Ekonomický vývoj a ekonomické ukazatele odvětví

Automobilový průmysl se na tržbách za prodej vlastních výrobků v rámci zpracovatelského průmyslu podílí 28,7 %, na exportu cca jednou třetinou (automobilka Škoda je největším exportérem u nás) a na zaměstnanosti je to 14 %. Investice v automobilovém průmyslu představují přibližně pětinu všech investic ve zpracovatelském průmyslu. Toto odvětví je i na prvních místech ve statistikách investičních pobídek. [21]

Růst zaměstnanosti v odvětví od roku 2013 zaznamenal výrazný růst. V roce 2015 dosáhl počet osob zaměstnaných v automobilovém průmyslu hodnoty 155 366 oproti 140 429 v roce 2011.

Vývoj počtu zaměstnaných osob je znázorněn na následujícím grafu.

²¹ CZ-NACE je klasifikace ekonomických činností zavedená ČSÚ 1. ledna 2008, nahradila Odvětvovou klasifikaci ekonomických činností (OKEČ) a je v souladu s celoevropskou klasifikací NACE [3].

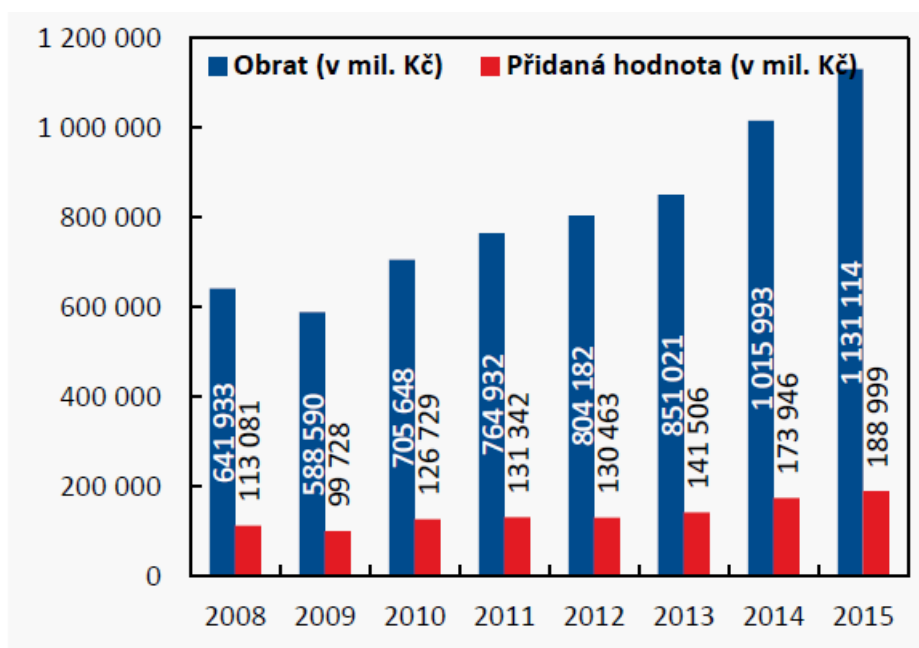


Obrázek 3: Počet zaměstnaných osob v odvětví automobilového průmyslu v ČR

Zdroj: MPO [21], vlastní zpracování

Po recesi v roce 2009 se ukazatele obrátů a přidané hodnoty obrátily k růstu. Je to dáno především růstem výroby a poptávkou po nových vozidlech.

Výroba motorových vozidel (tvořící téměř čtvrtinu produkce celého průmyslu) vzrostla v 1. pololetí roku 2016 o 16 % meziročně, od konce poslední recese (1. čtvrtletí 2013) se navýšila již o 53 %. Tržby byly vyšší meziročně o 13 %, a to jak domácí, tak i z přímého vývozu. Rekordní hodnoty dosáhlo i fyzické množství vyrobených osobních automobilů. [9]

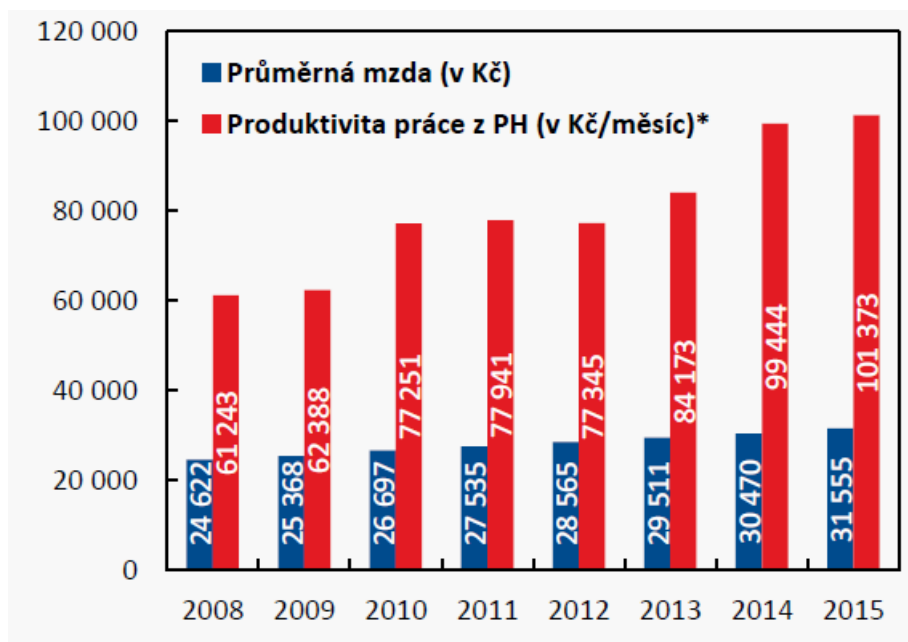


Obrázek 4: Obrát a přidaná hodnota v odvětví automobilového průmyslu v ČR

Zdroj: MPO [21]

Produktivita práce roste, zejména výrazně v letech 2010 a 2014. Nárůst průměrné mzdy byl rovnoměrný.

Nedostatek pracovníků nutí firmy zvyšovat platy, aby snížily fluktuaci pracovníků a nalákaly nové. Podle MPO přesáhly průměrné mzdy zaměstnanců 33 000 Kč. Za uplynulou dekádu vzrostla v tomto odvětví mzda dramaticky z 22 591 Kč (2006) na 33 274 Kč (2015), tj. o plných 47 %. Mzdy v automobilovém průmyslu jsou o cca o čtvrtinu vyšší, než je průměr ČR. [21]



Obrázek 5: Průměrná mzda a produktivita práce v odvětví v ČR

Zdroj: MPO [21]

3.3 Odvozené (poměrové) ukazatele odvětví

Pro analýzu ekonomického vývoje odvětví používá ČSÚ následující ukazatele: přidaná hodnota na jednoho zaměstnance, rentabilita celkových aktiv ROA, rentabilita vlastního kapitálu ROE, rentabilita tržeb ROS, rentabilita nákladů, nákladovost, doba obratu zásob.

Hodnoty odvozených ukazatelů automobilového průmyslu v ČR za období 2011-2014 jsou znázorněné v následující tabulce.

Tabulka 6: Odvozené ukazatele odvětví automobilového průmyslu v ČR

Ukazatel	Jednotka	2011	2012	2013	2014
Přidaná hodnota na 1 zaměstnance	tis. Kč	935	928	1010	1193
Rentabilita celkových aktiv ROA	%	7,77	6,83	5,66	8,34
Rentabilita vlastního kapitálu ROE	%	17,99	14,76	13,04	19,2
Rentabilita tržeb ROS	%	4,65	4,01	3,46	4,77
Rentabilita nákladů	%	4,47	3,84	3,3	4,64
Nákladovost	%	95,72	96,31	96,8	95,56
Doba obratu zásob	den	22	22	23	21

Zdroj: ČSÚ [3], vlastní zpracování

Přidaná hodnota na jednoho zaměstnance je vypočítána jako podíl přidané hodnoty a počtu zaměstnanců. Ukazatel přidané hodnoty na jednoho zaměstnance od roku 2012 zaznamenává meziroční růst.

Rentabilita celkových aktiv je podíl hospodářského výsledku po zdanění a aktiv celkem. Hodnota ukazatele ROA říká, jaká část zisku byla vygenerována z investovaného kapitálu, respektive z celkových aktiv. Čím vyšší je hodnota ukazatele rentability aktiv, tím je lepší pro hodnocení rentability odvětví. Hodnota ukazatele od roku 2011 do roku 2013 meziročně klesala, avšak mezi rokem 2013 a rokem 2014 zaznamenala prudký růst.

Rentabilita vlastního kapitálu je podíl hospodářského výsledku po zdanění a vlastního kapitálu. Ukazatel ROE hodnotí výnosnost kapitálu vloženého do podniku. Pro podnik je lepší maximalizovat hodnotu ukazatele. Hodnota ukazatele meziročně klesala od roku 2011 a od roku 2013 potom zaznamenala prudký růst.

Rentabilita tržeb je podíl hospodářského výsledku po zdanění a součtu tržeb za prodej vlastních výrobků, služeb a zboží. ROS ukazuje, kolik korun zisku připadá na jednu korunu tržeb, de facto, jaká je faktická celková marže společnosti po zvážení všech jejích nákladů na cizí kapitál, provoz, zaměstnance apod.

Rentabilita nákladů je podíl hospodářského výsledku po zdanění a celkových nákladů. Využívá se jako doplňkový ukazatel k rentabilitě tržeb. Používá se pro zobrazení relativní úrovně nákladů. Na velikost tohoto ukazatele má vliv změna nákladů, změna ceny výrobků či služeb, celková výše tržeb a další.

Doba obratu zásob je podíl celkových zásob a průměrných denních tržeb. Je to počet dnů, na který by vystačil stav zásob, respektive počet dnů, po které jsou zásoby vázány v podniku do doby jejich spotřeby v případě surovin a materiálu nebo do doby jejich prodeje v případě zásob vlastní výroby.

3.4 Finanční analýza podniku v odvětví

Tato část bakalářské práce je věnovaná finanční analýze vybraných podniků v odvětví automobilového průmyslu v ČR za období 2011-2015.

Zdrojem dat je databáze MagnusWeb společnosti Bisnode, která poskytuje informace o podnicích v podobě finančních výkazů. Tato databáze obsahuje údaje o 750 podnicích, působících v odvětví automobilového průmyslu. Nicméně pro finanční analýzu odvětví bylo vybráno 309 podniků z toho důvodu, že ne všechny podniky obsahují výkazy za 5 po sobě jdoucích let.

Vedle finanční analýzy vzorku odvětví automobilového průmyslu byla provedena finanční analýza vedoucích podniků odvětví a porovnání výsledků s výsledky odvětví. Pro tento krok byly vybrány 3 největší podniky Škoda Auto a.s., Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o., působící v odvětví.

Na základě údajů získaných z databáze byla provedena finanční analýza následujících ukazatelů.

3.4.1 Analýza fondů finančních prostředků

Čistý pracovní kapitál, který je ukazatelem platební schopnosti podniku, byl vypočítán pro 3 vybrané vedoucí podniky odvětví. Následující tabulka obsahuje data potřebná pro tento výpočet a výsledky ukazatele ve vybraných podnicích.

Tabulka 7: Výpočet čistého pracovního kapitálu pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
Oběžná aktiva	tis. Kč	88871000	76493000	64078000	71730000	94961000
Krátkodobé závazky	tis. Kč	50999000	49904000	49904000	58461000	66192000
ČPK	tis. Kč	37872000	26589000	14174000	13269000	28769000
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
Oběžná aktiva	tis. Kč	21839017	27682348	36501659	47812321	48366890
Krátkodobé závazky	tis. Kč	8735692	5935432	5935432	21382324	12979240
ČPK	tis. Kč	13103325	21746916	30566227	26429997	35387650
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
Oběžná aktiva	tis. Kč	6812208	8031107	9399204	8590345	6136444
Krátkodobé závazky	tis. Kč	7491244	6703862	6703862	11405287	9099057
ČPK	tis. Kč	-679036	1327245	2695342	-2814942	-2962613

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Z tabulky je patrné, že společnosti Škoda Auto a.s. a Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. ve všech letech sledovaného období mají kladné hodnoty ukazatele. Podnik Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. v letech 2012 a 2013 má kladnou hodnotu ČPK, naopak v letech 2011, 2014 a 2015 má zápornou hodnotu, což říká, že jde o „nekrytý dluh“.

3.4.2 Ukazatele rentability

Rentabilita celkových aktiv za období 2011-2015 je vypočítaná podle vzorce (8). Data, potřebná pro výpočet a výsledky tohoto ukazatele obsahuje tabulka 8.

Tabulka 8: Výpočet rentability celkových aktiv

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
EBIT	tis. Kč	117 160	127 268	112 370	173 683	229 298
Aktiva celkem	tis. Kč	1453756	1511812	1608961	1791230	1921024
ROA	%	8,1	8,4	7	9,7	11,9

Zdroj: Výroční zprávy, vlastní propočty

U vývoje ukazatele ROA v roce 2013 dochází k poklesu na hodnotu 7 %, v následujících letech je patrný rostoucí trend. Nejvyšší hodnotu ukazatele má rok 2015, kdy na 1 korunu vloženého kapitálu připadá 0,119 Kč zisku.

Data pro výpočet a výsledky tohoto ukazatele ve vybraných podnicích obsahuje tabulka 9.

Tabulka 9: Výpočet rentability celkových aktiv pro vybrané podniky

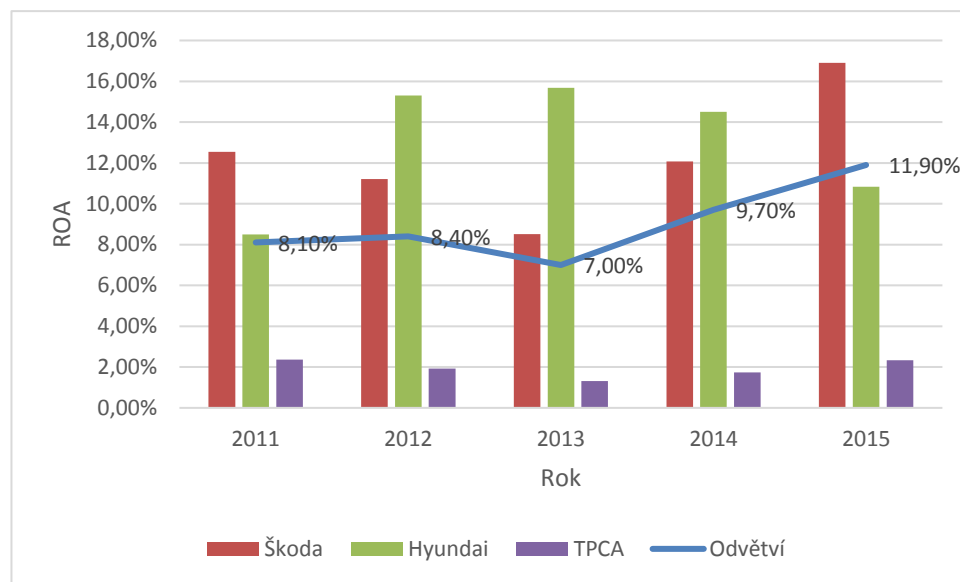
Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
EBIT	tis. Kč	19 275 000	17 934 000	12 950 000	21 349 000	34 238 000
Aktiva celkem	tis. Kč	153557000	159986000	152001000	176869000	202615000
ROA	%	12,55	11,21	8,52	12,07	16,90
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
EBIT	tis. Kč	3 598 189	7 419 657	8 734 335	9 547 578	7 137 185
Aktiva celkem	tis. Kč	42 366 711	48 470 016	55 689 671	65 822 009	65 906 189
ROA	%	8,49	15,31	15,68	14,51	10,83
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
EBIT	tis. Kč	370 552	319 147	278 055	366 521	391 926
Aktiva celkem	tis. Kč	15 657 720	16 567 814	21 217 343	21 126 740	16 835 923
ROA	%	2,37	1,93	1,31	1,73	2,33

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Společnosti Škoda Auto a.s. a Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. mají hodnoty ukazatele vyšší než průměr odvětví. Nejvyšší hodnotu ukazatele má Škoda Auto a.s. v roce 2015, kdy na 1 korunu vloženého kapitálu připadá 0,169 Kč zisku. Naopak společnost Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. má hodnoty ukazatele ROA výrazně pod

odvětvovým průměrem. Nejnižší hodnotu přinesl rok 2013, kdy na 1 korunu vloženého kapitálu připadá 0,013 Kč zisku.

Následující graf znázorňuje vývoj ukazatele rentability celkových aktiv ve vybraných podnicích a v odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015.



Obrázek 6: Vývoj rentability celkových aktiv

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Rentabilita vlastního kapitálu za období 2011-2015 vypočítaná podle vzorce (10). Data pro výpočet ukazatele ROE a výsledky tohoto ukazatele obsahuje následující tabulka.

Tabulka 10: Výpočet rentability vlastního kapitálu

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
EAT	tis. Kč	99124	110443	96237	151811	201204
Vlastní kapitál	tis. Kč	618917	707880	739430	821620	931559
ROE	%	16	15,6	13	18,5	21,6

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

U vývoje ukazatele ROE je patrný meziroční pokles v letech 2011-2013. Od roku 2013, kdy došlo k zvýšení výše čistého zisku o 55 574 tis. Kč, hodnota tohoto ukazatele prudce roste.

Rok 2015 má nejvyšší hodnotu za všechny sledované roky, kdy na 1 korunu vlastního kapitálu připadá 0,216 Kč čistého zisku.

Tabulka 11 obsahuje data, potřebná pro výpočet a výsledky ukazatele ROE ve vybraných podnicích.

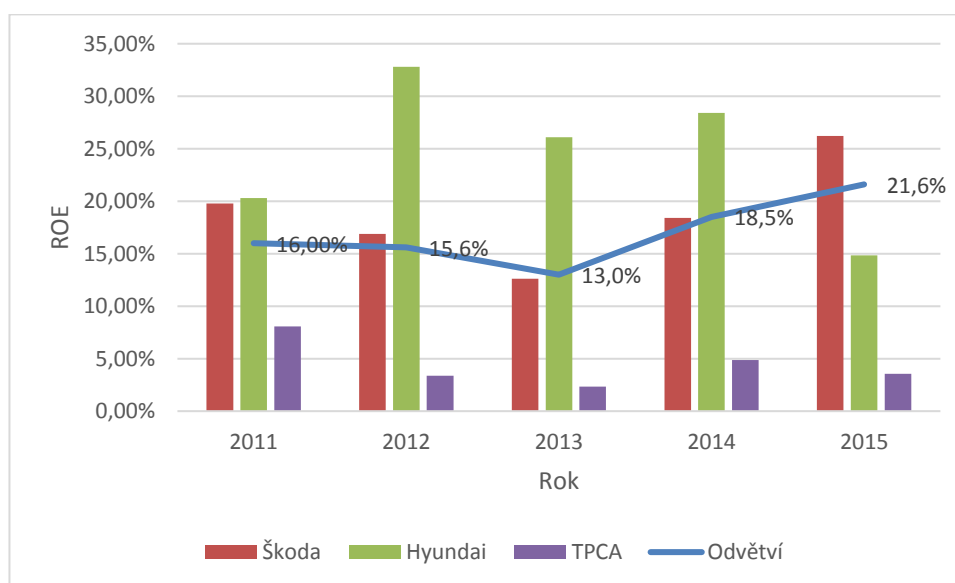
Tabulka 11: Výpočet rentability vlastního kapitálu pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
EAT	tis. Kč	16075000	15354000	11386000	18421000	30816000
Vlastní kapitál	tis. Kč	81211000	90906000	90316000	100001000	117482000
ROE	%	19,79	16,89	12,61	18,42	26,23
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
EAT	tis. Kč	2 913 630	7 010 019	7 332 731	8 973 365	5 501 276
Vlastní kapitál	tis. Kč	14360896	21370915	28097796	31584161	37085437
ROE	%	20,29	32,80	26,10	28,41	14,83
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
EAT	tis. Kč	573 481	237 803	169 758	370 095	267 362
Vlastní kapitál	tis. Kč	7 093 706	7 059 105	7 228 863	7 598 958	7 514 729
ROE	%	8,08	3,37	2,35	4,87	3,56

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Společnosti Škoda Auto a.s. a Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. mají hodnoty ukazatele vyšší než průměr odvětví. Nejvyšší hodnotu ukazatele má Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. v roce 2012, kdy na 1 korunu vlastního kapitálu připadá 0,328 Kč zisku. Naopak společnost Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. má hodnoty ukazatele ROE výrazně pod odvětvovým průměrem. Nejnižší hodnotu přinesl rok 2013, kdy na 1 korunu vlastního kapitálu připadá 0,0235 Kč zisku.

Na následujícím obrázku je znázorněn vývoj ukazatele rentability vlastního kapitálu ve vybraných podnicích a v odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015.

**Obrázek 7:** Vývoj rentability vlastního kapitálu

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Rentabilita tržeb za období 2011-2015 vypočítaná podle vzorce (12). Pro výpočet byla použita data z následující tabulky.

Tabulka 12: Výpočet rentability tržeb

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
EAT	tis. Kč	99124	110443	96237	151811	201204
Tržby	tis. Kč	2386751	2527620	2599496	3301533	3970638
ROS	%	4,16	4,38	3,71	4,59	5,06

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Vývoj ukazatele ROS má kolísající trend. Od roku 2013 hodnota ukazatele zaznamenává meziroční růst. V roce 2015 má nejvyšší hodnotu ve sledovaném období, kdy na 1 korunu tržeb připadá 0,0506 Kč čistého zisku.

Dále byl proveden propočet hodnoty ukazatele ve vybraných podnicích podle údajů z tabulky 13.

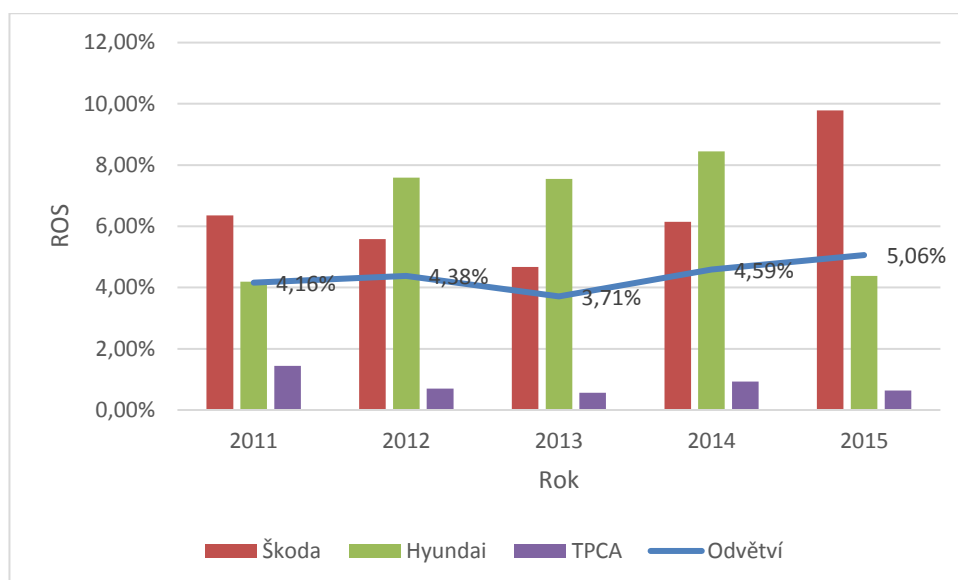
Tabulka 13: Výpočet rentability tržeb pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
EAT	tis. Kč	16075000	15354000	11386000	18421000	30816000
Tržby	tis. Kč	252562000	262649000	243624000	299318000	314897000
ROS	%	6,36	5,85	4,67	6,15	9,79
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
EAT	tis. Kč	2 913 630	7 010 019	7 332 731	8 973 365	5 501 276
Tržby	tis. Kč	69 528 382	92 309 606	97 083 141	106140818	125704466
ROS	%	4,19	7,59	7,55	8,45	4,38
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
EAT	tis. Kč	573 481	237 803	169 758	370 095	267 362
Tržby	tis. Kč	39 768 484	34 209 696	30 268 567	39 825 117	41 969 442
ROS	%	1,44	0,70	0,56	0,93	0,64

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Společnosti Škoda Auto a.s. a Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. mají hodnoty ukazatele vyšší oproti odvětvovému průměru. Nejvyšší hodnotu ukazatele má Škoda Auto a.s. v roce 2015, kdy na 1 korunu tržeb připadá 0,0979 Kč zisku. Naopak společnost Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. má hodnoty ukazatele ROS výrazně pod průměrem odvětví. Nejnižší hodnotu přinesl rok 2013, kdy na 1 korunu tržeb připadá 0,0056 Kč zisku.

Vývoj ukazatele rentability tržeb ve vybraných podnicích a v odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015 je vidět na obrázku 8.



Obrázek 8: Vývoj rentability tržeb

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Rentabilita dlouhodobě investovaného kapitálu za období 2011-2015 vypočítaná podle vzorce (11). Tabulka 14 obsahuje data potřebná pro výpočet a výsledky tohoto ukazatele.

Tabulka 14: Výpočet rentability dlouhodobě investovaného kapitálu

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
EBIT	tis. Kč	117160	127268	112370	173683	229298
Vlastní kapitál	tis. Kč	618917	707880	739430	821620	931559
Rezervy	tis. Kč	62530	66275	65830	102567	138238
Dlouhodobé úvěry	tis. Kč	218170	208525	221912	269544	319245
ROCE	%	13,02	12,95	10,94	14,55	16,51

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Vývoj ukazatele ROCE v letech 2011-2013 má klesající trend. Od roku 2013 celkový trend roste, což je ideální stav. Nejvyšší hodnotu ukazatele má rok 2015, kdy každá koruna vloženého dlouhodobého kapitálu přinesla 0,1651 Kč čistého zisku.

V tabulce 15 jsou data potřebná pro výpočet ROCE a výsledky tohoto ukazatele ve vybraných podnicích.

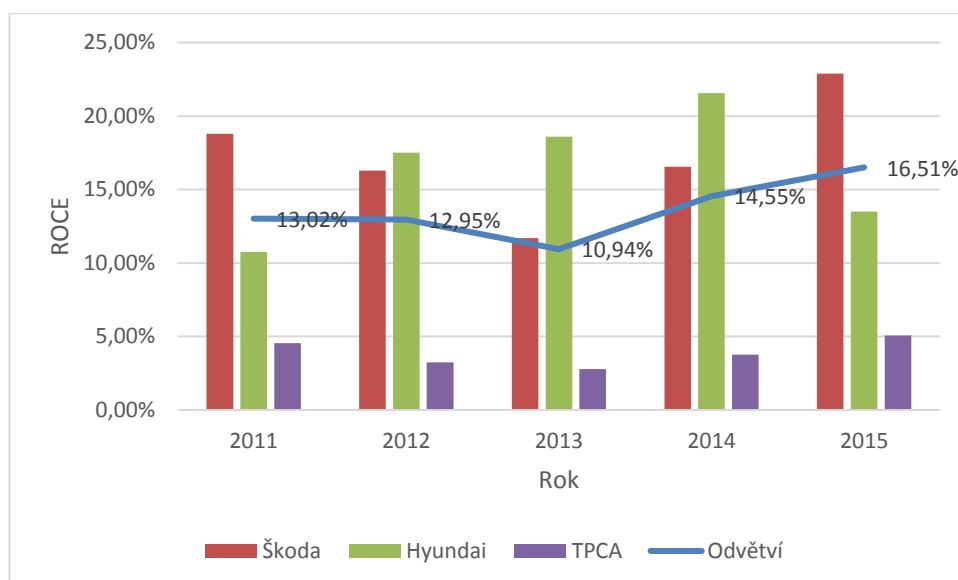
Tabulka 15: Výpočet ROCE pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
EBIT	tis. Kč	19275000	17934000	12950000	21349000	34238000
Vlastní kapitál	tis. Kč	81211000	90906000	90316000	100001000	117482000
Rezervy	tis. Kč	11030000	10693000	7774000	10509000	13197000
Dlouhodobé úvěry	tis. Kč	10317000	8483000	12594000	18407000	18941000
ROCE	%	18,79	16,29	11,70	16,56	22,88
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
EBIT	tis. Kč	3598189	7419657	8734335	9547578	7137185
Vlastní kapitál	tis. Kč	14360896	21370915	28097796	31584161	37085437
Rezervy	tis. Kč	2832361	4613169	6138056	7147081	6864667
Dlouhodobé úvěry	tis. Kč	16259498	16420462	12689500	5545000	8918250
ROCE	%	10,76	17,50	18,61	21,56	13,50
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
EBIT	tis. Kč	370552	319147	278055	366521	391926
Vlastní kapitál	tis. Kč	7093706	7059105	7228863	7598958	7514729
Rezervy	tis. Kč	14 970	89 727	32 485	57 081	31 174
Dlouhodobé úvěry	tis. Kč	1057800	2715120	2706624	2065414	190963
ROCE	%	4,54	3,24	2,79	3,77	5,07

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Společnosti Škoda Auto a.s. a Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. mají hodnoty ukazatele vyšší než odvětvový průměr. Nejvyšší hodnotu ukazatele má Škoda Auto a.s. v roce 2015, kdy každá koruna vloženého dlouhodobého kapitálu přinesla 0,2288 Kč čistého zisku. Stejně jako v předchozích ukazatelích má společnost Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. hodnoty ukazatele ROCE výrazně pod průměrem odvětví. Nejnižší hodnotu přinesl rok 2013, kdy každá koruna vloženého dlouhodobého kapitálu přinesla 0,0279 Kč čistého zisku.

Na obrázku 9 znázorněn vývoj ukazatele ROCE ve vybraných podnicích a v odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015.



Obrázek 9: Vývoj rentability dlouhodobě investovaného kapitálu

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Jak je patrné z výsledků, v období 2011-2013 má většina sledovaných ukazatelů rentability klesající tendenci vývoje. Nejnižší hodnoty všech ukazatelů má rok 2013. Od roku 2013 zaznamenávají sledované ukazatele rentability meziroční růst.

3.4.3 Ukazatele aktivity

Obrat celkových aktiv za období 2011-2015 vypočítaný podle vzorce (16). Data pro výpočet obratu celkových aktiv a výsledky výpočtu obsahuje následující tabulka.

Tabulka 16: Výpočet obratu celkových aktiv

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	tis. Kč	1453756	1511812	1608961	1791230	1921024
Tržby	tis. Kč	2383667	2523559	2595917	3303931	3976670
Obrat celkových aktiv		1,64	1,67	1,61	1,84	2,07

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Vývoj ukazatele obratu celkových aktiv má rostoucí tendenci s výjimkou roku 2013, kdy byl zaznamenán nepatrný pokles hodnoty ukazatele. Obecně se doporučuje dosáhnout minimálně hodnoty 1, což ve sledovaných letech je splněno. Nejlepší hodnota ukazatele byla v roce 2015, kdy 1 Kč aktiv přináší 2,07 Kč tržeb, což je o 0,43 Kč více v porovnání s rokem 2011. Růst byl způsoben především růstem tržeb.

Data pro výpočet obratu celkových aktiv ve vybraných podnicích a výsledky tohoto ukazatele jsou v tabulce 17.

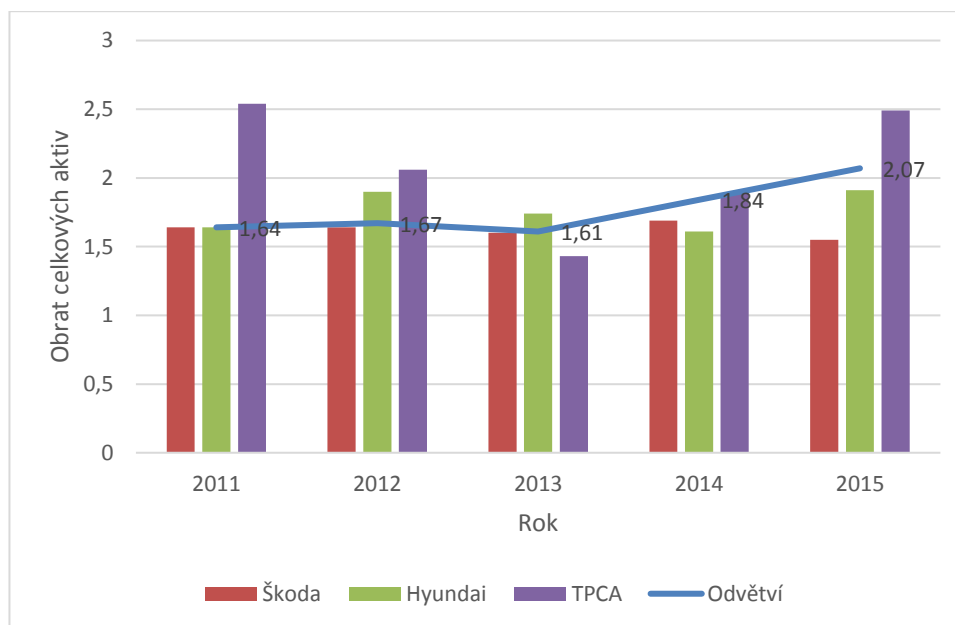
Tabulka 17: Výpočet obratu celkových aktiv pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
Aktiva celkem	tis. Kč	153557000	159986000	152001000	176869000	202615000
Tržby	tis. Kč	252562000	262649000	243624000	299318000	314897000
Obrat celk. aktiv		1,64	1,64	1,60	1,69	1,55
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
Aktiva celkem	tis. Kč	42366711	48470016	55689671	65822009	65906189
Tržby	tis. Kč	69528382	92309606	97083141	106140818	125704466
Obrat celk. aktiv		1,64	1,90	1,74	1,61	1,91
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
Aktiva celkem	tis. Kč	15657720	16567814	21217343	21126740	16835923
Tržby	tis. Kč	39768484	34209696	30268567	39825117	41969442
Obrat celk. aktiv		2,54	2,06	1,43	1,89	2,49

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Vzhledem k tomu, že obrat aktiv by měl být minimálně na úrovni hodnoty 1, splňují všechny vybrané podniky tuto podmínku. Vybrané společnosti mají hodnoty ukazatele přiměřeně na úrovni odvětví s výjimkou roku 2011, kdy hodnota ukazatele u společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. byla výrazně vyšší než hodnoty ukazatele v odvětví.

Na obrázku 10 vidíme vývoj ukazatele obratu celkových aktiv ve vybraných podnicích a v odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015.



Obrázek 10: Vývoj ukazatelů obratu celkových aktiv

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Obrat zásob za období 2011-2015 vypočítaný podle vzorce (18). Data pro jeho výpočet a výsledky výpočtu jsou v následující tabulce.

Tabulka 18: Výpočet obratu zásob

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Tržby	tis. Kč	2383667	2523559	2595917	3303931	3976670
Zásoby	tis. Kč	163027	179775	163531	179328	213720
Obrat zásob		14,62	14,04	15,87	18,42	18,61

Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Vývoj ukazatele obratu zásob ve sledovaném období zaznamenává meziroční růst. Tento rostoucí trend je pozitivní znamením. Nejvyšší hodnotu má rok 2015, kdy se zásoby za rok obrátily 18krát.

Propočet ukazatele pro vybrané podniky byl proveden podle údajů z následující tabulky.

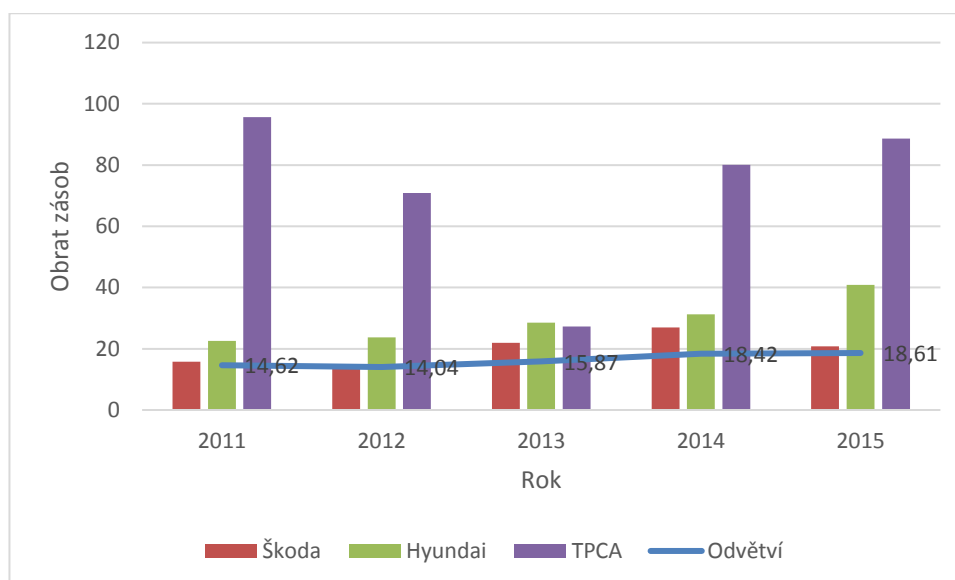
Tabulka 19: Výpočet obratu zásob pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
Tržby	tis. Kč	252562000	262649000	243624000	299318000	314897000
Zásoby	tis. Kč	16 061 000	18 619 000	11 092 000	11 092 000	15 115 000
Obrat zásob		15,73	14,11	21,96	26,99	20,83
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
Tržby	tis. Kč	69528382	92309606	97083141	106140818	125704466
Zásoby	tis. Kč	3 074 210	3 894 244	3 399 144	3 399 144	3 077 096
Obrat zásob		22,62	23,70	28,56	31,23	40,85
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
Tržby	tis. Kč	39768484	34209696	30268567	39825117	41969442
Zásoby	tis. Kč	415 882	482 496	1 109 509	497 214	473 721
Obrat zásob		95,62	70,90	27,28	80,10	88,60

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

U společnosti Škoda Auto a.s. hodnoty ukazatele nejvíce odpovídají průměru odvětví a mají kolísající trend vývoje. Hodnoty ukazatele u společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. jsou vyšší než odvětvový průměr a vývoj ukazatele má rostoucí trend. Hodnoty ukazatele u společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. s výjimkou roku 2013 jsou výrazně vyšší oproti průměru odvětví. Nejvyšší hodnotu ukazatele má podnik v roce 2011, kdy se zásoby za rok obrátily 95,62krát.

Vývoj ukazatele obratu zásob ve vybraných podnicích a v odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015 je zobrazen na následujícím obrázku.



Obrázek 11: Vývoj ukazatelů obratu zásob

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Doba obratu zásob za období 2011-2015 vypočítaná podle vzorce (22). Následující tabulka obsahuje data potřebná pro výpočet a výsledky tohoto ukazatele.

Tabulka 20: Výpočet doby obratu zásob

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Zásoby	tis. Kč	163027	179775	163531	179328	213720
Denní tržby	tis. Kč	6621,30	7009,89	7210,88	9177,59	11046,3
Doba obratu zásob	den	24,62	25,65	22,68	19,54	19,35

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Doba obratu zásob za sledované období má klesající trend, její hodnota v roce 2015 klesla o 6,3 dny oproti roku 2012, kdy hodnota ukazatele byla nejvyšší.

Data potřebná pro výpočet ukazatele ve vybraných podnicích a jeho výsledky obsahuje další tabulka.

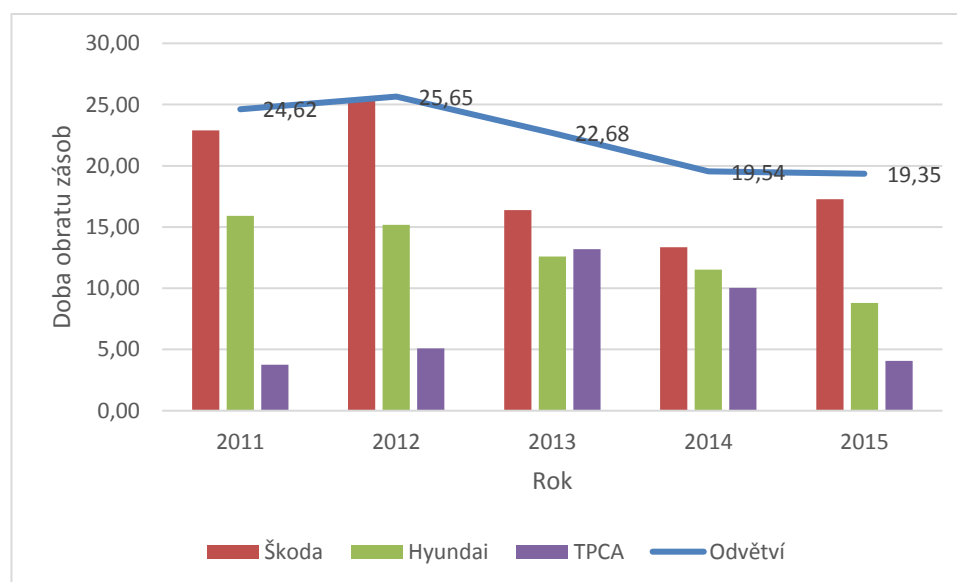
Tabulka 21: Výpočet doby obratu zásob pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
Zásoby	tis. Kč	16061000	18619000	11092000	11092000	15115000
Denní tržby	tis. Kč	701561,11	729580,56	676733,33	831438,89	874713,89
Doba obratu zásob	den	22,89	25,52	16,39	13,34	17,28
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
Zásoby	tis. Kč	3074210	3894244	3399144	3399144	3077096
Denní tržby	tis. Kč	193134,39	256415,57	269675,39	294835,61	349179,07
Doba obratu zásob	den	15,92	15,19	12,60	11,53	8,81
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
Zásoby	tis. Kč	415882	482496	1109509	1109509	473721
Denní tržby	tis. Kč	110468,01	95026,93	84079,35	110625,33	116581,78
Doba obratu zásob	den	3,76	5,08	13,20	10,03	4,06

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Hodnoty ukazatele doby obratu zásob ve všech vybraných podnicích se nachází pod odvětvovým průměrem. Hodnoty ukazatele u společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. mají celkově klesající trend. Hodnoty u společností Škoda Auto a.s. a Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. mají kolísající trend.

Vývoj ukazatele doby obratu zásob ve vybraných podnicích a porovnání s odvětvím automobilového průmyslu v letech 2011-2015 je zobrazeno na dalším obrázku.

**Obrázek 12:** Vývoj ukazatelů doby obratu zásob

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Doba splatnosti pohledávek za období 2011-2015 vypočítaná podle vzorce (20). Data pro výpočet doby splatnosti pohledávek v odvětví obsahuje tabulka 22.

Tabulka 22: Výpočet doby splatnosti pohledávek

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Pohledávky	tis. Kč	470002	396044	457223	494648	551021
Denní tržby	tis. Kč	6621,30	7009,89	7210,88	9177,59	11046,31
Doba splatností pohledávek	den	70,98	56,50	63,41	53,90	49,88

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Údaje pro výpočet hodnoty ukazatele ve vybraných podnicích jsou v tabulce 23.

Tabulka 23: Výpočet doby splatnosti pohledávek pro vybrané podniky

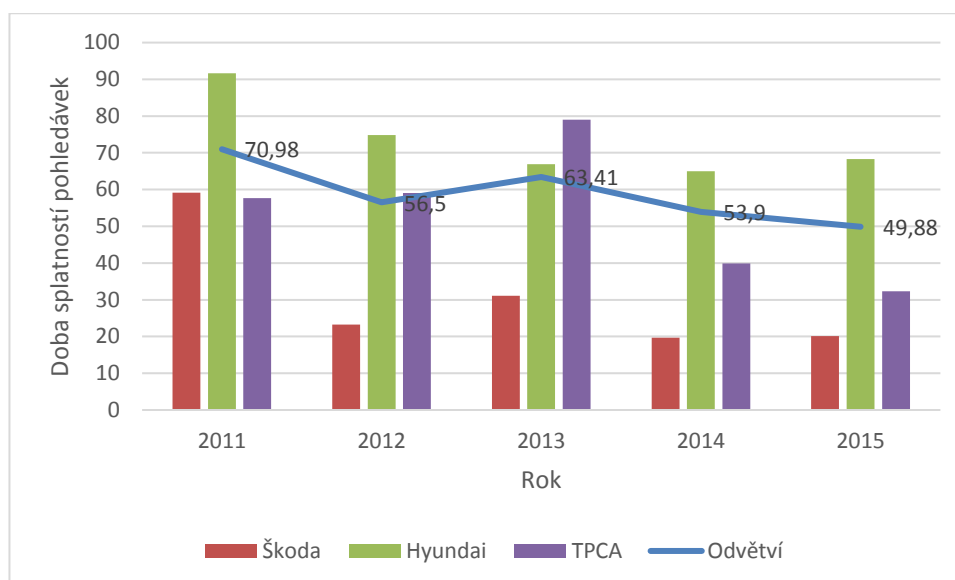
Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
Pohledávky	tis. Kč	41499000	16960000	21017000	16328000	17566000
Denní tržby	tis. Kč	701561,1	729580,6	676733,3	831438,9	874713,9
Doba spl. pohledávek	den	59,15	23,25	31,06	19,64	20,08
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
Pohledávky	tis. Kč	17703894	19177446	18038087	19152040	23863244
Denní tržby	tis. Kč	193134,3	256415,6	269675,4	294835,6	349179,1
Doba spl. pohledávek	den	91,67	74,79	66,89	64,96	68,34
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
Pohledávky	tis. Kč	6 371 276	5 610 811	6 645 650	4 409 904	3 770 082
Denní tržby	tis. Kč	110468,1	95026,9	84079,4	110625,3	116581,8
Doba spl. pohledávek	den	57,68	59,04	79,04	39,86	32,34

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Doba splatnosti pohledávek za sledované období v odvětví má klesající trend s výjimkou roku 2013. Její hodnota v roce 2015 klesla o 21,1 dní oproti roku 2011, což je pozitivní znamení.

Hodnoty ukazatele u společností Škoda Auto a.s. se nachází výrazně pod průměrem odvětví. Společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. naopak má hodnoty ukazatele vyšší oproti odvětvovému průměru. U všech vybraných podniků hodnoty doby splatnosti pohledávek v roce 2015 klesly ve srovnání s rokem 2011, což je pozitivní znamení.

Vývoj ukazatele doby splatnosti pohledávek ve vybraných podnicích a v odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015 je znázorněn na obrázku 13.



Obrázek 13: Vývoj ukazatelů doby splatnosti pohledávek

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Doba splatnosti závazků za období 2011-2015 vypočítaná podle vzorce (21). V tabulce 24 jsou uvedena data potřebná pro výpočet doby splatnosti závazků a výsledky výpočtu pro tento ukazatel.

Tabulka 24: Výpočet doby splatnosti závazků

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Závazky	tis. Kč	554291	530299	607567	706461	743913
Denní tržby	tis. Kč	6621,30	7009,89	7210,88	9177,59	11046,31
Doba splatností závazků	den	83,71	75,65	84,26	76,98	67,35

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Doba splatnosti závazků by měla být vyšší než doba splatnosti pohledávek, což je splněno ve všech jednotlivých letech sledovaného období.

V tabulce 25 jsou uvedena data k výpočtu sledovaného ukazatele ve vybraných podnicích.

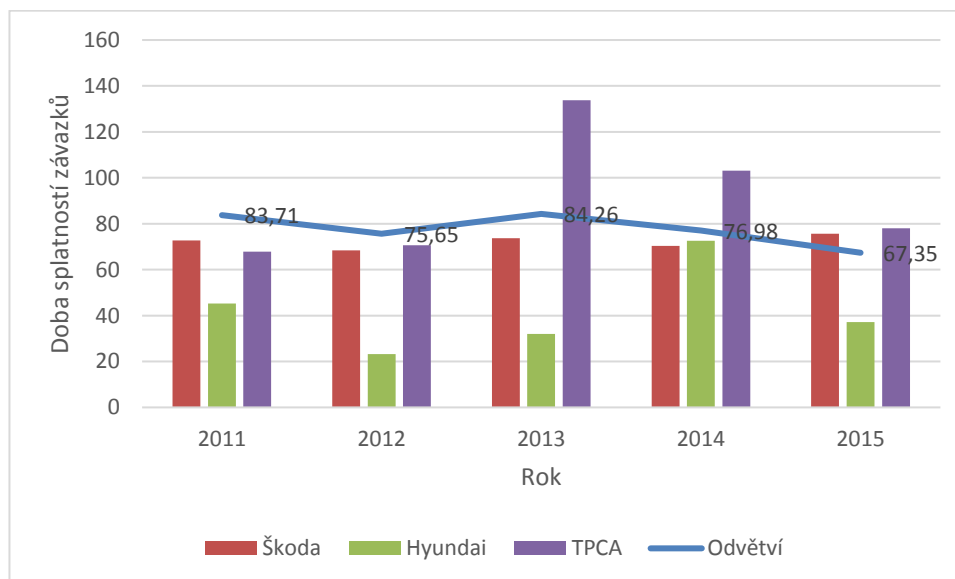
Tabulka 25: Výpočet doby splatnosti závazků pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
Závazky	tis. Kč	50999000	49904000	49904000	58461000	66192000
Denní tržby	tis. Kč	701561,1	729580,6	676733,3	831438,9	874713,9
Doba spl. závazků	den	72,69	68,40	73,74	70,31	75,67
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
Závazky	tis. Kč	8735692	5935432	8636977	21382324	12979240
Denní tržby	tis. Kč	193134,4	256415,6	269675,4	294835,6	349179,1
Doba spl. závazků	den	45,23	23,15	32,03	72,52	37,17
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
Závazky	tis. Kč	7491244	6703862	11249371	11405287	9099057
Denní tržby	tis. Kč	110468,1	95026,9	84079,4	110625,3	116581,8
Doba spl. závazků	den	67,81	70,55	133,79	103,10	78,05

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Obecně se doporučuje, že doba splatnosti pohledávek by měla být nižší než doba splatnosti závazku. Toto doporučení není splněno u společností Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.

Vývoj ukazatele doby splatnosti závazků ve vybraných podnicích a porovnání s výsledky odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015 jsou zobrazené na následujícím obrázku.



Obrázek 14: Vývoj ukazatelů doby splatnosti závazků

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

3.4.4 Ukazatele zadluženosti

Celková zadluženost za období 2011-2015 vypočítaná podle vzorce (13). K výpočtům jsou použita data z tabulky 26.

Tabulka 26: Výpočet celkové zadluženosti

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Cizí kapitál	tis. Kč	832111	800407	863935	972429	991492
Aktiva celkem	tis. Kč	1453756	1511812	1608961	1791230	1921024
Celková zadluženost	%	57,2	52,9	53,7	54,3	51,6

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Vývoj koeficientů celkové zadluženosti má kolísající trend. Nejnižší hodnota ukazatele byla v roce 2015, kdy aktivity byly financované z 51,6 % z cizích zdrojů.

Z hlediska finanční stability doporučená hodnota pro tento ukazatel je 30–60 %, což je přibližně splněno v odvětví.

Tabulka 27 obsahuje data pro výpočet celkové zadluženosti a výsledky tohoto ukazatele pro vybrané podniky.

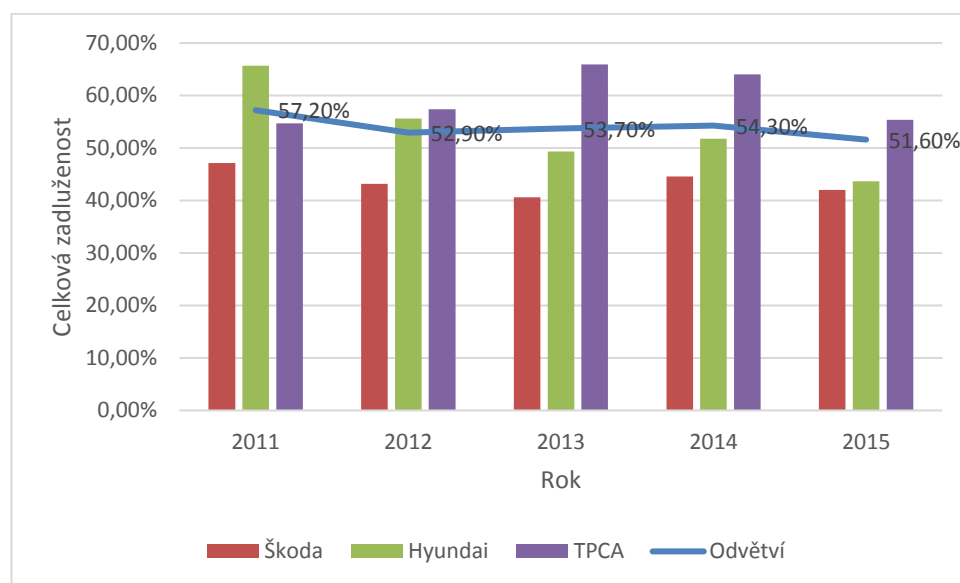
Tabulka 27: Výpočet celkové zadluženosti pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
Cizí kapitál	tis. Kč	72346000	69080000	61685000	78868000	85133000
Aktiva celkem	tis. Kč	153557000	159986000	152001000	176869000	202615000
Celk. zadluženost	%	47,11	43,18	40,58	44,59	42,02
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
Cizí kapitál	tis. Kč	27827551	26969063	27464533	34074405	28762157
Aktiva celkem	tis. Kč	42366711	48470016	55689671	65822009	65906189
Celk. zadluženost	%	65,68	55,64	49,32	51,77	43,64
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
Cizí kapitál	tis. Kč	8564014	9508709	13988480	13527782	9321194
Aktiva celkem	tis. Kč	15657720	16567814	21217343	21126740	16835923
Celk. zadluženost	%	54,70	57,39	65,93	64,03	55,36

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Společnost Škoda Auto s.r.o. ve všech letech sledovaného období má hodnoty ukazatele celkové zadluženosti pod průměrem odvětví. Naopak společnost Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o., s výjimkou roku 2011, má hodnoty ukazatele nad odvětvovým průměrem. Hodnoty ukazatele ve vybraných podnicích se přibližně nachází v intervalu doporučeném pro finanční stabilitu.

Vývoj ukazatele celkové zadluženosti ve vybraných podnicích a porovnání s vývojem v odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015 obsahuje následující obrázek.



Obrázek 15: Vývoj ukazatele celkové zadluženosti

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Ukazatel úrokového krytí za období 2011-2015 vypočítaný podle vzorce (15). K těmto výpočtům slouží data z tabulky 28. Data pro stejné výpočty ve vybraných podnicích obsahuje tabulka 29.

Tabulka 28: Výpočet ukazatele úrokového krytí

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
EBIT	tis. Kč	117160	127268	112370	173683	229298
Nákladové úroky	tis. Kč	16895	19221	12592	17726	17411
Úrokové krytí		6,93	6,62	8,92	9,8	13,17

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Pro ukazatel úrokového krytí obecně platí, že zisk má převyšovat nákladové úroky alespoň 3krát, což je splněno v jednotlivých letech sledovaného období. Nejlepší výsledky má rok 2015, kdy zisk převýšil nákladové úroky 13,17krát.

Vývoj ukazatele má rostoucí trend, což je ideálním stavem pro odvětví. Rostoucí tendence hodnot ukazatele ovlivnily rostoucí zisk a klesající nákladové úroky.

Následující tabulka obsahuje data potřebná pro výpočet a výsledky ukazatele ve vybraných podnicích.

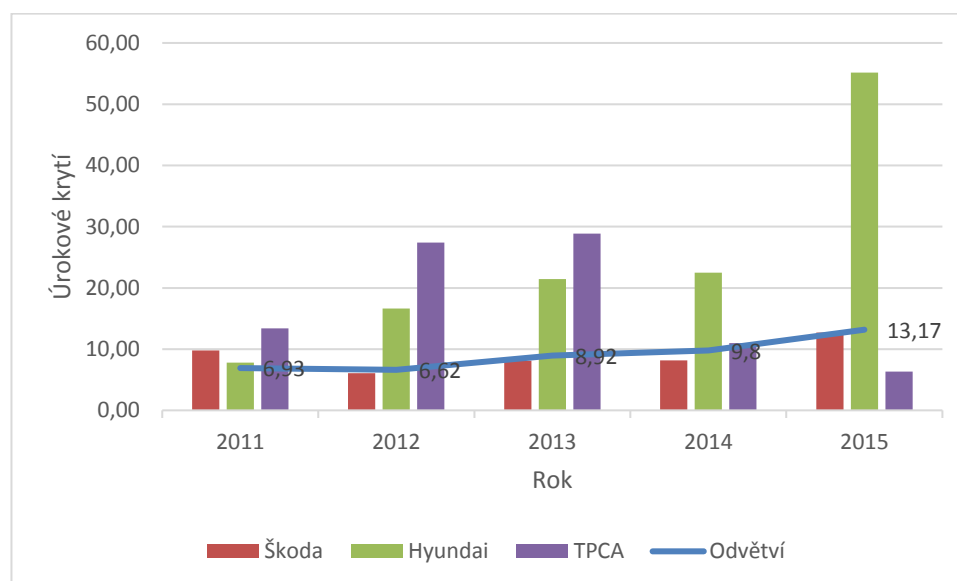
Tabulka 29: Výpočet ukazatele úrokového krytí pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
EBIT	tis. Kč	19275000	17934000	12950000	21349000	34238000
Nákladové úroky	tis. Kč	1 966 000	2 944 000	1 594 000	2 616 000	2 697 000
Úrokové krytí		9,80	6,09	8,12	8,16	12,69
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
EBIT	tis. Kč	3598189	7419657	8734335	9547578	7137185
Nákladové úroky	tis. Kč	461 867	445 556	407 424	424 172	129 342
Úrokové krytí		7,79	16,65	21,44	22,51	55,18
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
EBIT	tis. Kč	370552	319147	278055	366521	391926
Nákladové úroky	tis. Kč	27 716	11 642	9 637	33 435	61 847
Úrokové krytí		13,37	27,41	28,85	10,96	6,34

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Všechny vybrané podniky ve sledovaném období splňují podmínku, že zisk má převyšovat nákladové úroky alespoň 3krát. Hodnoty ukazatele u společnosti Škoda Auto s.r.o. přibližně odpovídají průměru odvětví. Společnost Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. má hodnoty ukazatele nad průměrem odvětví s výjimkou roku 2015, kdy je hodnota ukazatele 2krát nižší než u odvětví. U společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. se nachází hodnoty ukazatele výrazně nad odvětvovým průměrem. Nejlepší výsledky pro podnik přinesl rok 2015, kdy zisk převýšil nákladové úroky 55,18krát.

Na obrázku 16 je vidět vývoj ukazatele úrokového krytí ve vybraných podnicích a v odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015.

**Obrázek 16:** Vývoj ukazatele úrokového krytí

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

3.4.5 Ukazatele likvidity

Běžná likvidita za období 2011-2015 vypočítaná podle vzorce (5). Tabulka 30 obsahuje data pro výpočet ukazatele v odvětví a výsledky výpočtu. V tabulce 31 jsou data pro výpočet běžné likvidity ve vybraných podnicích.

Tabulka 30: Výpočet ukazatele běžné likvidity

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Oběžná aktiva	tis. Kč	786 372	777 179	832 135	946 414	1062414
Krátkodobé závazky	tis. Kč	554 291	530 299	607 567	706 461	743 913
Běžná likvidita		1,4	1,5	1,4	1,3	1,4

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Doporučená hodnota pro tento ukazatel by měla být ideálně v intervalu 1,5-2,5. Ve všech letech sledovaného období je hodnota ukazatele o něco nižší. Za problematickou se považuje hodnota <1, která ukazuje, že krátkodobé závazky nelze uhradit z oběžných aktiv, a proto je nutné je hradit z dlouhodobých zdrojů. Nicméně čím stálejší příjmy a jistější zdroje příjmů podniku, tím je hodnota ukazatele běžné likvidity blíže 1.

Následující tabulka obsahuje data potřebná pro výpočet a výsledky ukazatele běžné likvidity pro vybrané podniky.

Tabulka 31: Výpočet ukazatele běžné likvidity pro vybrané podniky

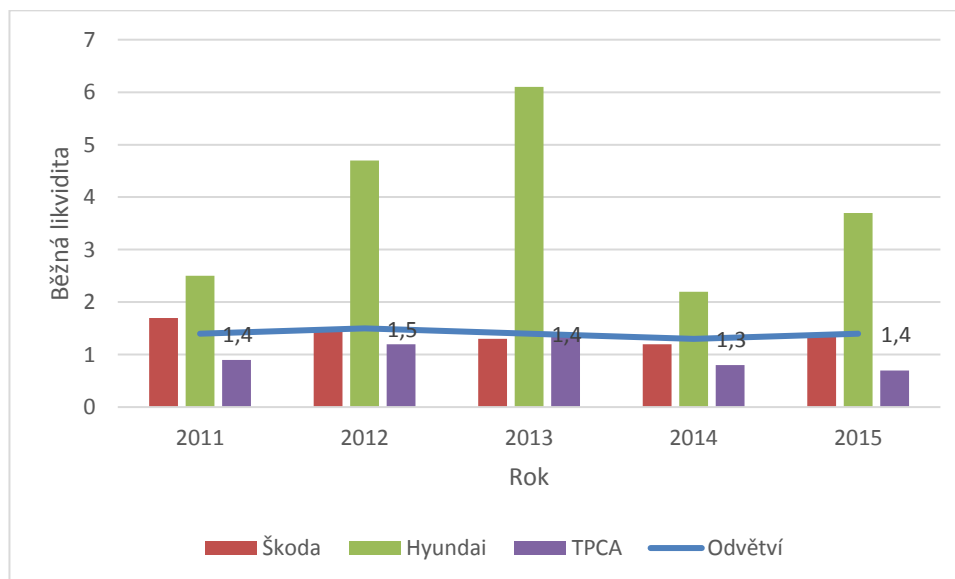
Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
Oběžná aktiva	tis. Kč	88871000	76493000	64078000	71730000	94961000
Krátkodobé závazky	tis. Kč	50999000	49904000	49904000	58461000	66192000
Běžná likvidita		1,7	1,5	1,3	1,2	1,4
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
Oběžná aktiva	tis. Kč	21839017	27682348	36501659	47812321	48366890
Krátkodobé závazky	tis. Kč	8735692	5935432	5935432	21382324	12979240
Běžná likvidita		2,5	4,7	6,1	2,2	3,7
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
Oběžná aktiva	tis. Kč	6812208	8031107	9399204	8590345	6136444
Krátkodobé závazky	tis. Kč	7491244	6703862	6703862	11405287	9099057
Běžná likvidita		0,9	1,2	1,4	0,8	0,7

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Vývoj ukazatele u společností Škoda Auto a.s. má stabilní trend a hodnoty ukazatele přiměřeně odpovídají průměru odvětví. U společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. jsou hodnoty ukazatele výrazně vyšší odvětvového průměru, zejména v roce 2013, kdy hodnota ukazatele byla 6,1. U společností Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. se

hodnota ukazatele nachází naopak pod průměrem. Navíc v letech 2011, 2014 a 2015 je hodnota ukazatele nižší než 1, což znamená, že krátkodobé závazky musí být hrazené z dlouhodobých zdrojů financování.

Na dalším obrázku je zobrazen vývoj ukazatele běžné likvidity ve vybraných podnicích a v odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015.



Obrázek 17: Vývoj ukazatele běžné likvidity

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Rychlá likvidita za období 2011-2015 vypočítaná podle vzorce (6). Následující tabulka obsahuje data potřebná pro výpočet a výsledky tohoto ukazatele.

Tabulka 32: Výpočet ukazatele rychlé likvidity

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Pohledávky	tis. Kč	470002	396044	457223	494648	551021
Krátkodobý finanční majetek	tis. Kč	156777	203655	216700	288508	329704
Krátkodobé závazky	tis. Kč	554291	530299	607567	706461	743913
Rychlá likvidita		1,1	1,1	1,1	1,1	1,2

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Doporučená hodnota pro tento ukazatel by měla být ideálně v intervalu 1-1,5. Ve všech letech sledovaného období se hodnota ukazatele nachází v doporučeném intervalu. U vývoje ukazatele se doporučuje stabilní trend, který je patrný z výsledků.

Následující tabulka obsahuje data potřebná pro výpočet a výsledky ukazatele rychlé likvidity pro vybrané podniky.

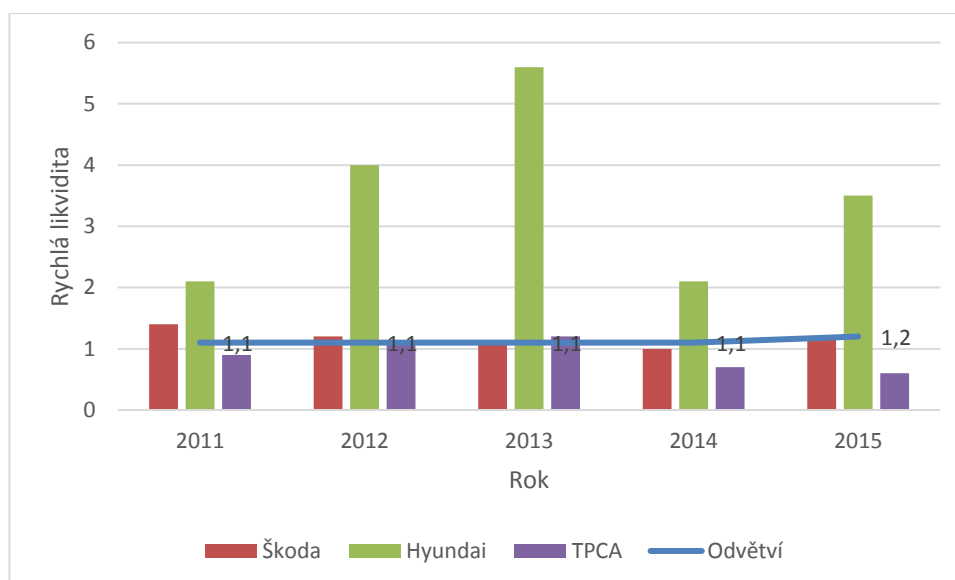
Tabulka 33: Výpočet ukazatele rychlé likvidity pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
Pohledávky	tis. Kč	41499000	16960000	21017000	16328000	17566000
Krátkodobý fin. majetek	tis. Kč	31251000	40467000	31926000	42878000	62280000
Krátkodobé závazky	tis. Kč	50999000	49904000	49904000	58461000	66192000
Rychlá likvidita		1,4	1,2	1,1	1,0	1,2
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
Pohledávky	tis. Kč	17703894	19177446	18038087	19152040	23863244
Krátkodobý fin. majetek	tis. Kč	1060913	4610658	15064428	26066469	21426550
Krátkodobé závazky	tis. Kč	8735692	5935432	5935432	21382324	12979240
Rychlá likvidita		2,1	4,0	5,6	2,1	3,5
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
Pohledávky	tis. Kč	6371276	5610811	6645650	4409904	3770082
Krátkodobý fin. majetek	tis. Kč	25050	1937800	1644045	3683227	1892641
Krátkodobé závazky	tis. Kč	7491244	6703862	6703862	11405287	9099057
Rychlá likvidita		0,9	1,1	1,2	0,7	0,6

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Hodnoty ukazatele u společností Škoda Auto a.s. přiměřeně odpovídají průměru odvětví. U společností Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. jsou hodnoty ukazatele výrazně vyšší odvětvového průměru. Zejména v roce 2013, kdy byla hodnota ukazatele 5,6, což je 5krát vyšší než průměr odvětví. Příliš vysoká hodnota ukazatele pro management podniku může být signálem neefektivní struktury financování. U společností Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. se hodnota ukazatele, s výjimkou roku 2012 a 2013, nachází pod průměrem.

Vývoj ukazatele rychlé likvidity ve vybraných podnicích a v odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015 lze sledovat na obrázku 18.



Obrázek 18: Vývoj ukazatele běžné likvidity

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Okamžitá likvidita za období 2011-2015 vypočítaná podle vzorce (7). Následující tabulka obsahuje potřebná data pro výpočet okamžité likvidity a výsledky tohoto výpočtu.

Tabulka 34: Výpočet ukazatele okamžité likvidity

Položka (průměr odvětví)	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Krátkodobý fin. majetek	tis. Kč	73005	99839	131558	148127	191426
Krátkodobé závazky	tis. Kč	554291	530299	607567	706461	743913
Okamžitá likvidita		0,1	0,2	0,2	0,2	0,3

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

U vývoje ukazatele se doporučuje stabilní trend, čemuž odpovídají výsledky. Doporučená hodnota pro tento ukazatel by měla být v intervalu 0,2-0,5. Ve všech letech sledovaného období se hodnota ukazatele nachází v doporučeném intervalu, s výjimkou roku 2011, s hodnotou 0,1.

Pro výpočet okamžité likvidity ve vybraných podnicích jsou použité údaje z tabulky 35, která obsahuje i výsledky tohoto ukazatele.

Z tabulky je patrné, že hodnoty ukazatele u společnosti Škoda Auto a.s. je vyšší než odvětvový průměr. Vývoj ukazatele u společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. má kolísající trend, kdy hodnota v roce 2011 se nachází pod průměrem odvětví, naopak v roce 2013 je výrazně vyšší než odvětvový průměr. Příliš vysoká hodnota ukazatele v podniku může znamenat zbytečné vázání kapitálu v oběžném majetku. U společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. se hodnoty ukazatele nachází v doporučeném intervalu a odpovídají průměru odvětví s výjimkou roku 2011, kdy hodnota ukazatele je výrazně nižší

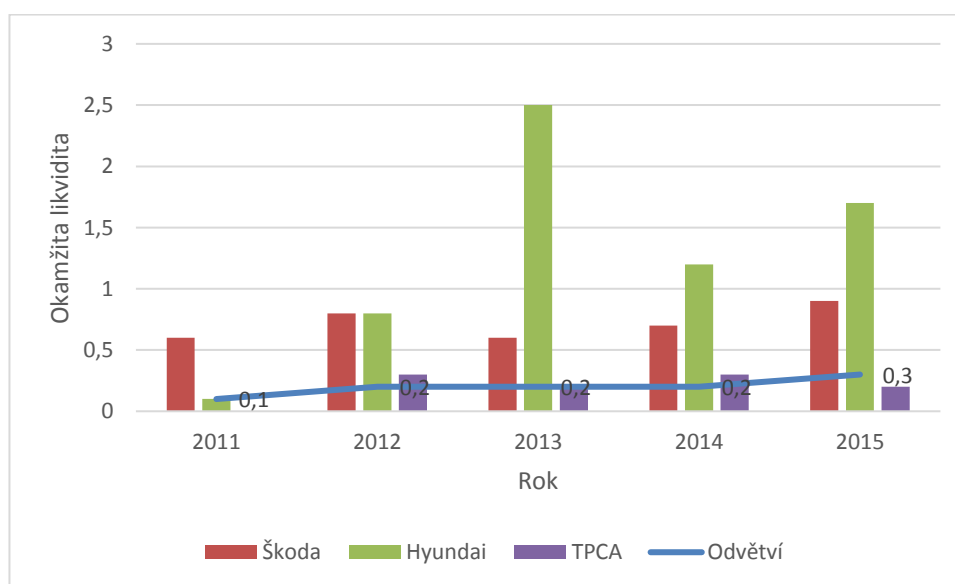
než odvětvový průměr. Je to způsobeno velice nízkou hodnotou krátkodobého finančního majetku v tomto roce.

Tabulka 35: Výpočet ukazatele okamžité likvidity pro vybrané podniky

Položka	Jednotka	2011	2012	2013	2014	2015
Škoda Auto a.s.						
Krátkodobý fin. majetek	tis. Kč	31251000	40467000	31926000	42878000	62280000
Krátkodobé závazky	tis. Kč	50999000	49904000	49904000	58461000	66192000
Okamžitá likvidita		0,6	0,8	0,6	0,7	0,9
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.						
Krátkodobý fin. majetek	tis. Kč	1060913	4610658	15064428	26066469	21426550
Krátkodobé závazky	tis. Kč	8735692	5935432	5935432	21382324	12979240
Okamžitá likvidita		0,1	0,8	2,5	1,2	1,7
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.						
Krátkodobý fin. majetek	tis. Kč	25050	1937800	1644045	3683227	1892641
Krátkodobé závazky	tis. Kč	7491244	6703862	6703862	11405287	9099057
Okamžitá likvidita		0,003	0,3	0,2	0,3	0,2

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

Vývoj ukazatele okamžité likvidity v odvětví a ve vybraných podnicích odvětví automobilového průmyslu v letech 2011-2015 se dá sledovat na obrázku 19.



Obrázek 19: Vývoj ukazatele okamžité likvidity

Zdroj: Databáze MagnusWeb, vlastní propočty

4 EKONOMICKÝ VÝVOJ ODVĚTVÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU VE STÁTECH EU

Automobilový průmysl je klíčové odvětví pro ekonomiku každé významné země světa. V EU patří výroba automobilů mezi nejvýznamnější průmyslová odvětví. Automobilový průmysl se výrazně podílí na HDP (vytváří zhruba 4 %) a zaměstnává velké procento evropské populace, vytváří 12,1 milionů přímých a nepřímých pracovních míst. Je na něj navázáno mnoho dalších odvětví. [12]

Podle Evropského sdružení výrobců automobilů EU27 existuje 20,5 tisíce podniků zabývajících se automobilním průmyslem. Zaměstnáno je v nich 2 294 104 pracovníků. Podniky vyrábějící motorová vozidla zaměstnávají 1 043 000 osob. Podniky, které vyrábějí díly a příslušenství, zaměstnávají 1 098 000 osob. Podniky s výrobou karoserií, přívěsů a návěsů zaměstnávají 153 000 osob. Automobilový sektor představuje 5,6 % všech pracovních míst v EU.

Počet zaměstnaných osob v odvětví automobilového průmyslu (podle NACE 29) v EU za období 2011-2014 znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 36: Počet zaměstnaných osob v odvětví v EU

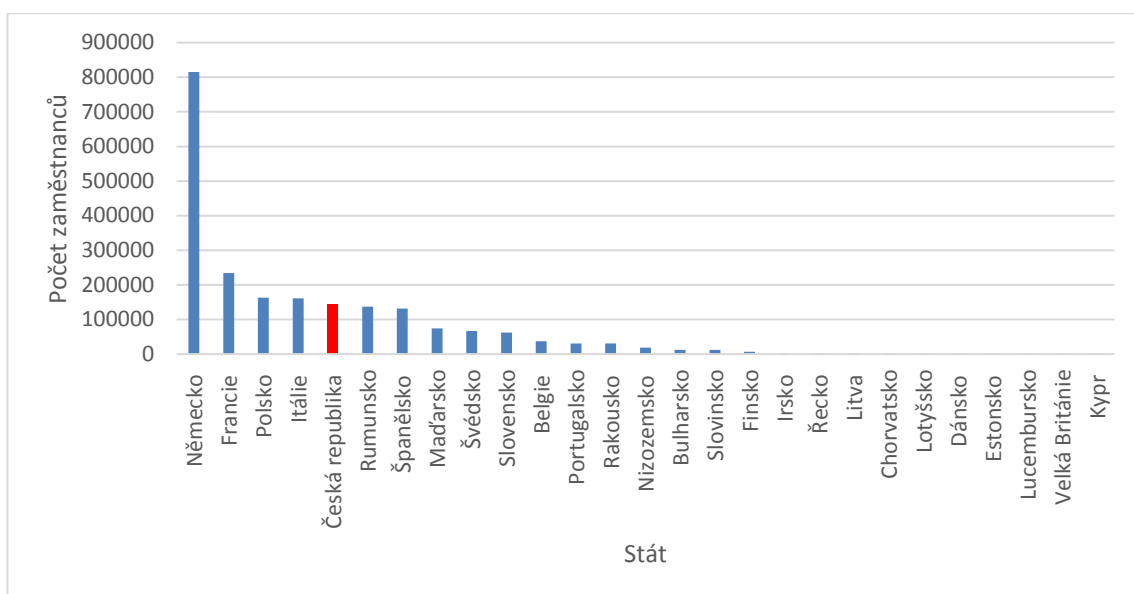
Ukazatel	Jednotka	2011	2012	2013	2014
Počet zaměstnanců		2 049 371	2 230 937	2 290 416	2 294 104
Meziroční změna	%	13,4	8,9	2,7	0,2

Zdroj: ACEA [12], vlastní zpracování

Z tabulky je patrné, že od roku 2011 počet zaměstnanců zaznamenává meziroční růst, však s klesající tendencí tempa růstu.

V roce 2015 má v automobilovém průmyslu největší počet zaměstnaných osob Německo (515 217). Česká republika se s počtem (142 556) zaměstnaných osob nachází na 5. místě. [12]

Následující graf znázorňuje pozice států EU podle počtu zaměstnaných osob v odvětví za rok 2015.



Obrázek 20: Pozice státu EU podle počtu zaměstnaných osob v odvětví

Zdroj: ACEA [12], vlastní zpracování

V Evropě se vyrábí stále více aut. Podle Evropského sdružení výrobců automobilů v EU v roce 2015 bylo vyrobeno 18,4 milionu motorových vozidel, 23 % z 91,5 milionu motorových vozidel vyrobených na celém světě. [12]

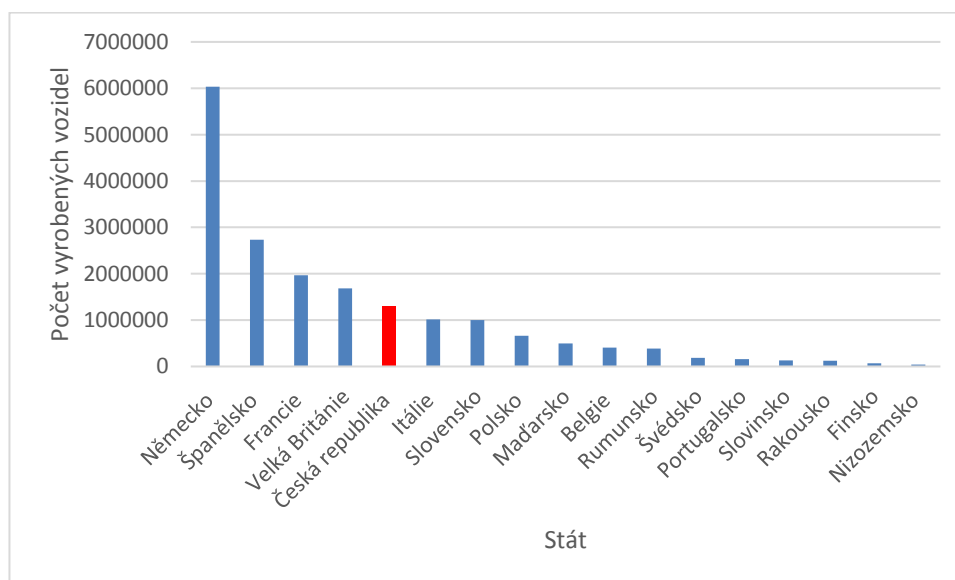
Výrobní statistiky v sekci NACE 29 po jednotlivých státech EU za období 2012-2015 znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 37: Výroba motorových vozidel v EU (v ks)

Stát	2012	2013	2014	2015
Německo	5 649 260	5 718 222	5 907 548	6 033 164
Španělsko	1 979 179	2 163 338	2 402 978	2 733 201
Francie	1 967 765	1 740 220	1 821 464	1 970 000
Velká Británie	1 576 945	1 597 872	1 598 879	1 682 156
Česká republika	1 178 995	1 132 931	1 251 220	1 303 603
Itálie	671 768	658 206	697 864	1 014 223
Slovensko	926 555	975 000	971 160	1 000 001
Polsko	654 756	590 159	593 504	660 603
Maďarsko	217 840	321 287	437 599	495 370
Belgie	538 848	503 504	516 831	409 340
Rumunsko	337 765	410 997	391 434	387 177
Švédsko	162 814	161 080	154 174	188 987
Portugalsko	163 561	154 016	161 509	156 622
Slovinsko	130 949	93 734	118 591	133 092
Rakousko	143 089	166 428	152 000	125 500
Finsko	8 688	7 703	45 035	69 053
Nizozemsko	55 639	29 183	31 428	44 122

Zdroj: OICA [23], vlastní zpracování

Z tabulky je patrné, že nejvýznamnějším producentem motorových vozidel je Německo. Vyrábí 32,8 % z celkového počtu motorových vozidel vyrobených v EU. Od roku 2013 téměř ve všech státech výroba meziročně roste. Česká republika se dle počtu vyrobených motorových vozidel nachází na 5. místě v EU. Pozici České republiky ve výrobě vozidel znázorňuje následující graf.



Obrázek 21: Pozice státu EU podle počtu vyrobených motorových vozidel

Zdroj: OICA [23], vlastní zpracování

Nejvyšší přidanou hodnotu v automobilovém průmyslu v EU vytváří výroba motorových vozidel (podílí se na automobilovém průmyslu 64 %), pak následuje produkce dílů a příslušenství (32,5 %). Poslední pozici zaujímá výroba karoserií, přívěsů a návěsů s podílem 3,5 %. Největší podíl na přidané hodnotě s hodnotou 227666 mil. EUR má Německo. [13]

V následující tabulce je zobrazen vývoj přidané hodnoty a obratu v zemích EU od roku 2012.

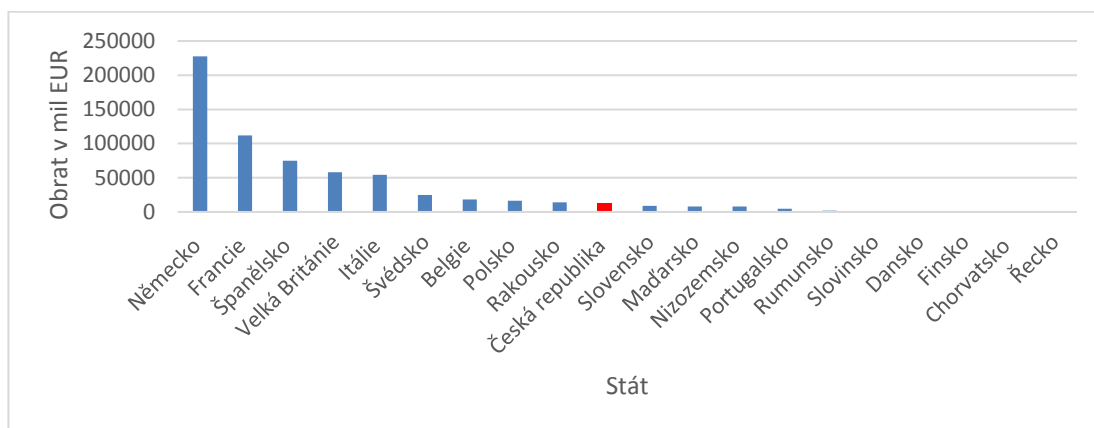
Tabulka 38: Přidaná hodnota a obrat v odvětví automobilového průmyslu EU

Ukazatel	Jednotka	2012	2013	2014
Přidaná hodnota	mil. EUR	141063	150213	158081
Obrat	mil. EUR	740587	846839	867015,7

Zdroj: Eurostat [13], vlastní zpracování

Z tabulky je patrné, že od roku 2012 přidaná hodnota a obrat v odvětví zaznamenávají meziroční růst.

Následující graf porovnává obrat ČR v automobilovém průmyslu za rok 2015 s obratem ve vybraných státech EU.



Obrázek 22: Obrat jednotlivých států EU v odvětví automobilového průmyslu

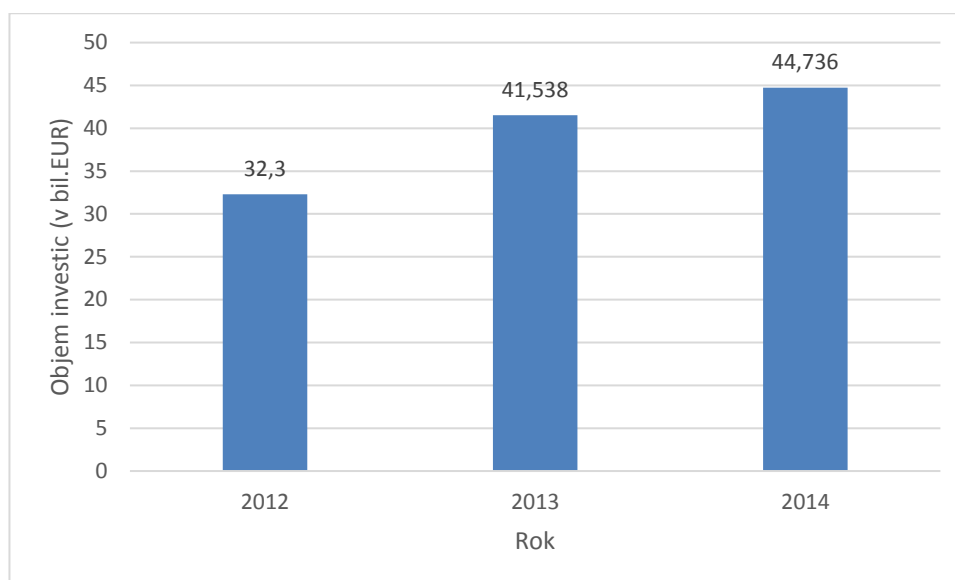
Zdroj: OICA [23], vlastní zpracování

Z grafu je patrné, že stejně jak v předchozích ukazatelích dominuje Německo mezi státy EU i v hodnotě obratu. ČR se s obratem 12091 mil. EUR nachází na 10. příčce.

V roce 1909 Henry Ford řekl: „Zákazník si u nás může vybrat jakoukoliv barvu auta, pokud bude černá.“ Dnešní zákazníci chtějí stále větší výběr v barvě, stylu, velikosti, druhu pohonu svého vozu apod. V současnosti jsou výrobci automobilů pod velkým tlakem. Proto se snaží přitáhnout více zákazníků především inovacemi.

Automobilový průmysl v EU má vedoucí pozice ohledně objemu investic do výzkumu a vývoje. V roce 2014 bylo investováno 44,736 bilionů EUR, což je o 38 % více v porovnání s rokem 2012. [12].

Následující graf znázorňuje objem investic do výzkumu a vývoje v automobilovém průmyslu v EU za období 2012-2014.



Obrázek 23: Objem investic do výzkumu a vývoje v automobilovém průmyslu v EU

Zdroj: ACEA [12], vlastní zpracování

Podle posledních statistik, zveřejněných Evropským sdružením výrobců automobilů, zaznamenává evropský trh s novými automobily růst již tři roky po sobě. Trh Evropské unie a Evropského sdružení volného obchodu roste o více než 22 % od roku 2013, kdy byl nejnižší počet nových registrací osobních aut. Pozitivní zpráva je, že rostlo všech pět hlavních trhů. Itálie (+15,8 %) a Španělsko (+10,9 %) měly největší růst poptávky v průběhu roku. Následují Francie (+5,1 %), Německo (+4,5 %) a Velká Británie (+2,3 %). V roce 2016 rostly registrace ve všech zemích Evropské unie s výjimkou Nizozemska. Co se týče jednotlivých značek: Volkswagen vykazuje půlprocentní pokles prodejů, ale celá skupina roste díky Škodě a Audi, francouzské PSA zaznamenává stagnace, Jaguar Land Rover naopak velký nástup. [11]

V letošním roce se očekává, že trh s novými osobními automobily bude nadále růst. Avšak rok 2017 přináší i řadu nejistot jako jsou Brexit²², volby v klíčových zemích Evropy, v ekonomické oblasti možné pokračování politiky tzv. kvantitativního uvolňování Evropské centrální banky nebo budování nových obchodních bariér ve světě apod.

²² Vystoupení Velké Británie z Evropské unie.

5 KLÍČOVÉ ASPEKTY FORMUJÍCÍ AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Firmy, které mohou oslovit trh inovovanými výrobky, získávají na tomto trhu vedoucí postavení. Automobilový trh je toho typickým příkladem. V současné době automobilky vědí, že vozy musí být chytré, snadno použitelné, tedy disponovat inovativními funkcemi.

Ve východoasijských zemích přicházejí automobilky na světové trhy s lacinějšími modely v porovnání s evropskými nebo americkými auty. *„Čínské a indické automobilky jsou schopné v průběhu 2-3 let kompletně vyvinout nízkonákladový osobní automobil s cenou do 2500 USD. Typickým příkladem levného automobilu je "Nano", pětidvéřový hatchback, uvedený na trh indickou firmou TATA Motors v ceně do 2 500 USD“.* [1]

Kvůli vysoké konkurenci se prodejci snaží získávat zákazníky nabídkou lepších obchodních podmínek. Nabízejí velké slevy. Za předpokladu pokračování podobného trendu se může stát, že prodej se stane neziskovým a následky mohou být katastrofální. Proto výrobci tradičních značek musí hledat způsob, jak snížit náklady na vývoj a výrobu nových modelů.

V současné době zažívá český automobilový průmysl skvělé časy, které umožňují firmám investovat a investice jsou značné. Ale automobilový průmysl může brzdit nedostatek kvalifikované pracovní síly. Dlouhodobým problémem je, že podniky trpí nedostatkem technicky vzdělaných zaměstnanců. *„Školství se totiž v minulosti těmto oblastem nevěnovalo tolik, kolik byla potřeba. Přestože je v současnosti Česká republika pro kvalifikovanou a relativně levnou pracovní sílu zahraničními investory vyhledávána, představuje budoucí nedostatek lidí s technickým vzděláním jednu z největších hrozeb tuzemského průmyslu“.* [14]

Dalším důležitým aspektem, který ovlivňuje automobilový průmysl, je ropný průmysl. Dostupnost a cena pohonných hmot i znečišťování životního prostředí vedou k nutnosti snižování spotřeby a hledání alternativy pro řešení pohonu. U běžných spalovacích motorů se již vyvíjejí a také vyrábí i alternativní pohonné systémy na bázi elektromotorů, hybridních nebo vodíkových motorů. Ve snaze zachování životního prostředí byla přijata také legislativní opatření při volbě materiálů pro výrobu s co největší možností recyklace a s co nejmenším negativním dopadem na životní prostředí.

V minulých letech byly považovány za klíčové trendy downsizing motorů²³ a racionalizace výroby, které v poslední době ztratily na významu. Může to být ale dáno tím, že automobilky v těchto oblastech v posledních letech dosáhly významných pokroků a nevidí tu velký prostor pro zlepšení, takže se budou muset soustředit na jiné oblasti. Těmi oblastmi budou hlavně alternativní způsoby pohonů – hybridní vozidla a hned za nimi elektromobily. *„Alternativní pohony byly takto významné naposledy v roce 2013, kdy ale jejich důležitost zvyšovaly tehdejší ceny ropy. Růst má i důležitost samoříditelných vozů“* [17].

Výroba elektromobilů je oblast, která si ještě hledá své místo na slunci a pravděpodobně si ho bude hledat ještě dlouho. Co brání jejich většímu rozšíření? Problém nespočívá ani tak v samotné konstrukci (elektromobil dnes dokážou z dostupných komponent a technologií vyrobit téměř všechny automobilky na světě) a ani v pořizovací ceně (stále dost vysoká). Hlavním problémem je, že elektromobily zatím nejsou schopny nabídnout zákazníkům odpovídající univerzálnost použití a užitek. Jejich reálný dojezd je většinou jen kolem 100 km, mají omezené dynamické vlastnosti a infrastrukturu dobíjecích stanic. Navíc mají dlouhou dobu potřebnou k nabití. [19]

Povědomí o životním prostředí, změny životního stylu a mobilita informací velice ovlivňují, jakým směrem budou automobilky aktualizovat modely svých automobilů. Čím dál větší roli hraje technika a technologie v tom, jak výrobci uspokojí stále komplexnější požadavky spotřebitelů.

Automobilový svět stojí na prahu doby zásadních změn. Čím dál více se auta stávají digitální záležitostí. Pro celé odvětví automobilového průmyslu vzrostla důležitost digitalizace a konektivity. *„Moderní technologie mají v nadcházejících letech změnit snad všechny oblasti lidské činnosti a zdá se, že se s tím smiřují i konzervativnější obory. Mezi ně můžeme počítat i automobilový průmysl, který sice množstvím inovací patří na špičku, ale až na výjimky je vytvářel jen pro vlastní potřebu. Teď se však automobilový svět pod tlakem toho digitálního mění a musí se více zapojit do budoucí podoby světa. Automobilkám ani nic jiného nezbyvá, protože jsou pod tlakem velkých IT společností, jež touží oslovit uživatele za volantem“*. [17]

Velké změny v oblasti automobilové dopravy jsou na spadnutí. Obrazem blízké budoucnosti jsou auta, která ani nepotřebují řidiče. Automatizace řízení je jednou ze součástí technické evoluce, která pomůže zvýšit energetickou účinnost i bezpečnost na silnicích,

²³ Podstatou „downsizingu“ je zmenšování objemu motoru při zachování stejného výkonu. Toto zvýšení efektivity motoru přináší zároveň snížení emisí.

zlepšit kvalitu ovzduší a zároveň přispět k udržení vedoucí pozice Evropy v oblasti technologií. Evropa ale bude muset zabojovat o udržení se na světové špičce, protože globální konkurence roste a vstupují do ní i firmy, které se zatím pohybují spíše v oblasti IT – například americký Google. Úspěch evropských automobilek bude zásadní i pro unijní ekonomiku. Proto evropští výrobci investují v současné době do technologií budoucnosti téměř 45 miliard euro ročně. [25]

Před rokem vytvořila Evropská komise pracovní tým s názvem GEAR 2030. *„Expertí se v rámci GEAR 2030 zabývají změnami, na které budou muset reagovat hodnotové řetězce evropských automobilek, problematikou automatických vozidel a využívání digitálních dat a také otázkami obchodní politiky a harmonizace technických pravidel“.* [25]

ZÁVĚR

Pro splnění cíle bakalářské práce byly nejdříve popsány metody a ukazatele finanční analýzy. Vybrané ukazatele byly následně aplikovány v praktické části práce.

Dalším krokem byla analýza ekonomické situace v ČR za posledních pět let a ekonomické ukazatele na úrovni státu a odvětví zpracovatelského průmyslu. Z analyzovaných statistik vyplývá, že ukazatel HDP v období 2011-2013 zaznamenává meziroční pokles, od roku 2013 meziroční růst. Naopak hodnota ukazatelů míry nezaměstnanosti a míry inflace od roku 2013 klesá. Na úrovni odvětví zpracovatelského průmyslu byly sledované ukazatele produktivity práce, průměrné mzdy, objemu investic. Dále byly analyzovány ekonomické výsledky odvětví zpracovatelského průmyslu jako přidaná hodnota, rentabilita celkových aktiv, rentabilita vlastního kapitálu, rentabilita tržeb, hospodářský výsledek za sledované období. Všechny sledované ukazatele na úrovni odvětví od roku 2013 zaznamenávají meziroční růst. Z výše uvedeného vyplývá, že od roku 2013 ekonomická situace se meziročně zlepšuje jak na úrovni odvětví zpracovatelského průmyslu, tak na úrovni celého státu. Následujícím krokem bylo porovnání ekonomických ukazatelů na úrovni státu s ekonomickými ukazateli v automobilovém průmyslu. V porovnání s ekonomickou situací státu a zpracovatelského průmyslu je patrné, že automobilový průmysl, který se považuje za symbolický motor české ekonomiky, je v současnosti významnější než kterýkoli jiný obor.

Dále byla provedena analýza ekonomického vývoje a ekonomických ukazatelů v odvětví automobilového průmyslu. Byly sledovány: obrat a přidaná hodnota, průměrná mzda a produktivita práce v odvětví za posledních pět let. Sledované ukazatele v odvětví automobilového průmyslu zaznamenávají meziroční růst během celého sledovaného období. V posledních letech se automobilovému průmyslu nebývale daří. Nárůst produkce skoro přesně kopíruje tempo nabírání zaměstnanců. Nedostatek pracovníků nutí firmy zvyšovat platy, aby snížily fluktuaci pracovníků a nalákaly nové. Podle sledovaných statistik průměrná mzda v odvětví automobilového průmyslu se zvýšila z 22 591 Kč v roce 2006 na 31 555 v roce 2015. Tato částka je o více než čtvrtinu nad průměrnou mzdou ČR.

Dalším krokem byla analýza ekonomického vývoje automobilového průmyslu v okolních státech EU a porovnání s výsledky v ČR. Byly sledovány: obrat, přidaná hodnota a objem investic v odvětví automobilového průmyslu a počet vyrobených motorových vozidel v jednotlivých státech v EU. Všechny ukazatele za sledované období zaznamenávají meziroční růst, což je dobré znamení. Ve všech sledovaných ukazatelích mezi státy EU

dominuje Německo. Česká republika se do počtu vyrobených motorových vozidel nachází na 5. místě, po obratu a přidané hodnotě na 10. příčce mezi zeměmi EU.

Automobilový průmysl stojí na prahu doby zásadních změn. V bakalářské práci byly popsány aspekty, které výrazně ovlivní celý automobilový svět v blízké budoucnosti.

Zdrojem dat pro výpočty v praktické části je databáze MagnusWeb společnosti Bisnode. Pro finanční analýzu odvětví automobilového průmyslu bylo vybráno 309 podniků, které obsahují výkazy za 5 po sobě jdoucích let.

Vedle finanční analýzy celého odvětví byla provedena finanční analýza vedoucích podniků Škoda Auto a.s., Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o., působících v odvětví a následné porovnání výsledků.

Součástí praktické části jsou tabulky s daty potřebnými pro výpočet a výsledky sledovaných ukazatelů v letech 2011-2015. Následně v grafech jsou znázorněny výsledky ve 3 vybraných podnicích a porovnání s výsledky v odvětví.

Při shrnutí jednotlivých ukazatelů bylo zjištěno, že ukazatele rentability ROA, ROE, ROS, ROCE od roku 2013 zaznamenávají meziroční růst, což je ideálním stavem. Všechny sledované ukazatele aktivity a zadluženosti v období 2011-2015 splňují doporučení popsané v teoretické části. Hodnoty ukazatelů likvidity se ve všech letech sledovaného období nachází v doporučeném intervalu s výjimkou ukazatele běžné likvidity, kdy hodnoty ukazatele jsou o něco nižší, než je doporučený interval, nicméně vyšší problematické hodnoty 1.

Z výsledku je vidět, že ekonomický vývoj v odvětví automobilového průmyslu v posledních letech má tendenci růstu a ekonomická situace v odvětví od roku 2013 se meziročně zlepšuje. Rok 2016 byl pro automobilový průmysl rekordní. Letos podle expertů by mělo dojít k dalšímu růstu oproti minulému roku.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] CAD. *Inovace v automobilovém průmyslu* [online]. [cit. 31. ledna 2017]. Dostupné na: <<https://www.cad.cz/strojirenstvi/38-strojirenstvi/1421-inovace-v-automobilovem-prumyslu.html>>
- [2] CZ NACE. *Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů, návěsů* [online]. [cit. 15. prosinec 2016]. Dostupné na: <<http://www.nace.cz/nace/29-vyroba-motorovych-vozidel-krome-motocyklu-privesu-navesu>>
- [3] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Ekonomické výsledky průmyslu ČR – 2014* [online]. Aktualizace 2016-09-01. [cit. 20. listopad 2016]. Dostupné na: <<https://www.czso.cz/csu/czso/ekonomicke-vysledky-prumyslu-cr-2014>>
- [4] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Indexy spotřebitelských cen – inflace – září 2016* [online]. Aktualizace 2016-10-10. [cit. 6. listopad 2016]. Dostupné na: <<https://www.czso.cz/csu/czso/cri/indexy-spotrebitelskych-cen-inflace-zari-2016>>
- [5] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Inflace, míra inflace – Metodika* [online]. Aktualizace 2015-01-14. [cit. 6. listopad 2016]. Dostupné na: <https://www.czso.cz/csu/czso/kdyz_se_rekne_inflace_resp_mira_inflace>
- [6] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Hlavní makroekonomické ukazatele* [online]. Aktualizace 2016-10-03. [cit. 20. listopad 2016]. Dostupné na: <https://www.czso.cz/csu/czso/hmu_cr>
- [7] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Hrubý domácí produkt (HDP) – Metodika* [online]. Aktualizace 2015-02-19 [cit. 6. listopad 2016]. Dostupné na: <https://www.czso.cz/csu/czso/hruby_domaci_produk_t_-hdp->>
- [8] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Míry zaměstnanosti, nezaměstnanosti a ekonomické aktivity – září 2016* [online]. Aktualizace 2016-11-03 [cit. 6. listopad 2016]. Dostupné na: <<https://www.czso.cz/csu/czso/cri/miry-zamestnanosti-nezamestnanosti-a-ekonomicke-aktivity-zari-2016>>
- [9] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Vývoj ekonomiky České republiky – 1. pololetí 2016* [online]. Aktualizace 2016-09-23. [cit. 20. prosinec 2016]. Dostupné na: <<https://www.czso.cz/csu/czso/vyvoj-ekonomiky-ceske-republiky-1-pololeti-2016>>
- [10] DLUHOŠOVÁ, Dana. *Finanční řízení a rozhodování podniku*. 3. vydání. Praha: Ekopress, 2010. 225 s. ISBN 978-80-86929-68-2

- [11] EUROPEAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION. *Passenger car registrations: +6,8 % in 2016; + 3,0 % in December* [online]. Aktualizace 2017-01-17. [cit. 20. březen 2017]. Dostupné na: <<http://www.acea.be/press-releases/article/passenger-car-registrations-6.8-in-2016-3.0-in-december>>
- [12] EUROPEAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION. *The automobile Industry Pocket Guide 2016-2017* [online]. Aktualizace 2016-06-01. [cit. 13. leden 2017]. Dostupné na: <<http://www.acea.be/publications/article/acea-pocket-guide>>
- [13] EUROSTAT. *Manufacturing statistics – NACE Rev. 2* [online]. Aktualizace 2016-10-13. [cit. 13. leden 2017]. Dostupné na: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Manufacturing_statistics_-_NACE_Rev._2>
- [14] HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČESKÉ REPUBLIKY. *Automobilový průmysl se veze na vlně úspěchu* [online]. Aktualizace 2016-05-01. [cit. 7. duben 2017]. Dostupné na: <<http://www.cotmedia.cz/ecasopisy/komora/2016/0516/#16/z>>
- [15] INTEGROVANÝ PORTÁL MPSV. *Změna metodiky ukazatele registrované nezaměstnanosti* [online]. [cit. 6. listopad 2016]. Dostupné na: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/zmena_metodiky>
- [16] KISLINGEROVÁ, Eva. *Oceňování podniku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 1999. 340 s. ISBN 80-7179-227-6
- [17] KMPG. *Trendy v automobilovém průmyslu* [online]. [cit. 31. leden 2017]. Dostupné na: <<https://home.kpmg.com/cz/cs/home/clanky-a-analyzy/2016/01/trendy-v-automobilovem-prumyslu.html>>
- [18] KOČMANOVÁ, Alena. *Ekonomické řízení podniku*. 1. vydání. Praha: Linde Praha, 2013. 358 s. ISBN 978-80-7201-932-8
- [19] KONSTRUKTÉR. *Trendy ve výrobě automobilů* [online]. Aktualizace 2015-02-05 [cit. 7. duben 2017]. Dostupné na: <<http://www.konstrukter.cz/2015/02/05/trendy-ve-vyrobe-automobilu/>>
- [20] KUBĚNKA, Michal. *Finanční stabilita podniku a její indikátory*. 1. vydání. Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, 2015. 90 s. ISBN 978-80-7395-890-9
- [21] MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU. *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2015* [online]. Aktualizace 2016-11-10. [cit. 15. prosinec 2016]. Dostupné na:

<<http://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu-cr-2015--222027/>>

- [22] NÝVLTOVÁ, Romana; MARINIČ, Pavel. *Finanční řízení podniku. Moderní metody a trendy*. 1. vydání. Praha: Grada, 2010. 208 s. ISBN 978-80-247-3158-2
- [23] ORGANISATION INTERNATIONALE DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES. *Production Statistics* [online]. [cit. 13. leden 2017]. Dostupné na: <<http://www.oica.net/category/production-statistics/>>
- [24] RŮČKOVÁ, Petra. *Finanční analýza*. 3. vydání. Praha: GRADA, 2010. 144 s. ISBN 978-80-247-3308-1
- [25] SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU. *Auta bez řidičů: v blízké budoucnosti už by v Evropě neměla nikoho překvapit* [online]. Aktualizace 2017-02. [cit. 20. březen 2017]. Dostupné na: <<http://www.autosap.cz/wp-content/uploads/2017/02/cesky-autoprmysl-1-2017.pdf>>
- [26] SYNEK, Miloslav; KOPKÁNĚ Heřman; KUBÁLKOVÁ Markéta. *Manažerské výpočty a ekonomická analýza*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. 301 s. ISBN 978-80-7400-154-3
- [27] VALACH, Jozef. *Finanční řízení podniku*. 2. vydání. Praha: Ekopress, 1999. 328 s. ISBN 80-86119-21-1