

# **ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA o.p.s.**

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor/specializace: 6208R163 Podniková ekonomika a finanční management

## **Bakalářská práce**

**Michal Petrlík**

Vedoucí práce: doc. Ing. Romana Čížinská, Ph.D.



ŠKODA AUTO Vysoká škola

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatel: **Michal Petrlík**

Studijní program: Ekonomika a management

Obor: Podniková ekonomika a finanční management

Název tématu: **Finanční analýza vybraných společností z oblasti automotive**

Cíl: Bakalářská práce se zabývá finanční analýzou účetních výkazů společností Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. a Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o. v kontextu situace v odvětví automotive. Cílem bakalářské práce je porovnat zjištěné výsledky, identifikovat rozdíly a případně navrhnout konkrétní opatření vedoucí ke zlepšení finančního zdraví analyzovaných společností.

Rámcový obsah:

1. Úvod a cíle práce
2. Teoretická východiska finanční analýzy
3. Finanční analýza účetních výkazů společností Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. a Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o. a interpretace výsledků v kontextu situace v odvětví
4. Komparace výsledků finanční analýzy, identifikace rozdílů mezi zkoumanými společnostmi a návrhy opatření ke zlepšení finančního zdraví
5. Shrnutí a závěr

Rozsah práce: 25 – 30 stran

Seznam odborné literatury:

1. ČIŽINSKÁ, R. *Základy finančního řízení podniku*. 1. vyd. Grada Publishing, 2018. 240 s. Prosperita firmy. ISBN 978-80-271-0194-8.
2. PAVELKOVÁ, D. – KNÁPKOVÁ, A. – ŠTEKER, K. *Finanční analýza*. 3. vyd. Praha: Grada, 2017. 232 s. ISBN 978-80-271-0563-2.
3. ALEXANDER, J. *Financial Planning & Analysis and Performance Management*. New Jersey: Wiley, 2018. 640 s. ISBN 978-1-11-949148-4.
4. ŠPIČKA, J. *Finanční analýza organizace z pohledu zájmových skupin*. 1.vyd. Praha: C.H.Beck, 2017. 192 s. ISBN 978-80-7400-664-7.

Datum zadání bakalářské práce: prosinec 2020

Termín odevzdání bakalářské práce: prosinec 2021

L. S.

Elektronicky schváleno dne 31. 5. 2021

**Michal Petrlík**

Autor práce

Elektronicky schváleno dne 31. 5. 2021

**doc. Ing. Romana Čížinská, Ph.D.**

Vedoucí práce

Elektronicky schváleno dne 31. 5. 2021

**doc. Ing. Tomáš Krabec, Ph.D., MBA**

Garant studijního oboru

Elektronicky schváleno dne 31. 5. 2021

**doc. Ing. Pavel Mertlík, CSc.**

Rektor ŠAVŠ

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci vypracoval(a) samostatně a použité zdroje uvádím v seznamu literatury. Prohlašuji, že jsem se při vypracování řídil(a) vnitřním předpisem ŠKODA AUTO VYSOKÉ ŠKOLY o.p.s. (dále jen ŠAVŠ) směrnici Vypracování závěrečné práce.

Jsem si vědom(a), že se na tuto závěrečnou práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, že se jedná ve smyslu § 60 o školní dílo a že podle § 35 odst. 3 je ŠAVŠ oprávněna mou práci využít k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna podle § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách.

Beru na vědomí, že ŠAVŠ má právo na uzavření licenční smlouvy k této práci za obvyklých podmínek. Užiji-li tuto práci, nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, mám povinnost o této skutečnosti informovat ŠAVŠ. V takovém případě má ŠAVŠ právo ode mne požadovat příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to až do jejich skutečné výše.

V Mladé Boleslavi dne .....

## Poděkování

Děkuji paní doc. Ing. Romaně Čížinské, Ph.D. za odborné vedení závěrečné práce, poskytování rad a informačních podkladů.

## Obsah

Úvod .....	9
1 Teoretická práce .....	10
1.1 Finanční analýza .....	10
1.2 Vertikální analýza .....	12
1.3 Horizontální analýza .....	13
1.4 EVA .....	14
1.5 Analýza poměrových ukazatelů .....	14
1.6 Bonitní a bankrotní modely .....	20
1.6.1 Bonitní modely .....	20
1.6.2 Bankrotní modely .....	22
2 Dopady pandemie Covid-19 na odvětví automobilového průmyslu .....	24
3 Komparativní finanční analýza společností Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. a Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o. ....	26
3.1 Představení podniků Hyundai a Toyota .....	26
3.2 Vertikální a horizontální analýza rozvahy .....	28
3.3 VA a HA Výkazu zisku a ztrát .....	32
3.4 EVA .....	35
3.5 Analýza poměrových ukazatelů .....	37
3.5.1 Ukazatele rentability .....	37
3.5.2 Ukazatele likvidity .....	38
3.5.3 Ukazatele zadluženosti .....	39
3.5.4 Ukazatele aktivity .....	40
3.6 Bonitní a bankrotní modely .....	42
4 Shrnutí závěrů provedené analýzy a návrh opatření ke zlepšení finančního zdraví společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. a Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o. ....	45
4.1 Shrnutí závěrů provedené finanční analýzy podniků Hyundai a Toyota ...	45
4.2 Navržení řešení k zlepšení finančního zdraví Hyundai a Toyoty .....	46
Seznam literatury .....	47
Seznam obrázků a tabulek .....	49
Seznam příloh .....	50

## Seznam použitých zkratek a symbolů

EAT	čistý zisk
EBIT	zisk před úroky a zdaněním
EBT	zisk před úroky
VZZ	Výkaz zisku a ztráty, výsledovka
BP	Bakalářská práce
Hyundai	Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.
Toyota	Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o.
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech (původní název Toyoty
EVA	Ekonomická přidaná hodnota
CK	Cizí kapitál, závazky
WACC	Vážené průměrné náklady na kapitál
KCK	Krátkodobý cizí kapitál
DCK	Dlouhodobý cizí kapitál
C	Kapitál
CA	Celková aktiva, majetek
SA	Stálá aktiva
ROE	Rentabilita vlastního kapitálu
ROA	Rentabilita celkových aktiv
ROS	Rentabilita tržeb
ZM	Zisková marže
L3, BL	Běžná likvidita
L2, PL	Pohotovostní likvidita
L1, OL	Okamžitá likvidita
PO	Právníková osoba
OA	Oběžná aktiva
NU	Nákladové úroky
T	Tržby

dT	Denní tržby
VA	Vertikální analýza
HA	Horizontální analýza
VHBÚO	Výsledek hospodaření běžného účetního období
A	Aktiva
P	Pasiva
DUP	Dohadné položky pasivní
POZ	Pohledávky z obchodních vztahů
POO	Pohledávky – ovládaná a ovládající osoba
SDP	Stát-daňová pohledávka
ZZ	Závazky k zaměstnancům
ZDU	Závazky z obchodních vztahů
CD	Celková zadluženost
DHM	Dlouhodobý hmotný majetek
CF	Cash flow, peněžní tok
O	Odpisy



## Úvod

Finanční analýza, která nám poskytuje komplexní zhodnocení finanční situace podniku, je jedna z nejdůležitějších částí fundamentální analýzy. Podle Knapkové, Pavelkové a Štekera (2013) nám pomáhá odhalit, zda je podnik dostatečně ziskový, zda má vhodnou kapitálovou strukturu, zda využívá efektivně svých aktiv, zda je schopen včas splácet své závazky a celou řadu dalších podstatných skutečností.

Finanční analýza je významným nástrojem finančního řízení, který nám pomocí zkoumání účetních výkazů generuje objektivní data, čísla k minulému a současnému finančnímu zdraví podniku a pomáhá nám předpovídat jeho budoucí vývoj.

Výstupy finanční analýzy mají větší vypovídací schopnost, pokud jsou vypracovány za delší časové období (doporučuje se alespoň 5 let) a když jsou srovnány s další společností v daném odvětví (benchmarking) nebo rovnou s odvětvovým průměrem.

Finanční analýzu jako téma BP jsem si vybral, protože mi bude užitečným pomocníkem v kariérním životě, obzvláště při obchodu s akcemi.

Analýza bude provedena za období 2016-2020 na společnostech Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (dále jen Hyundai) a Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o. (dále jen Toyota), významných výrobců automobilů a hlavních konkurentů společnosti Škoda Auto a.s. v ČR.

Cílem práce je komparace výsledků finanční analýzy, zjištění diferencí mezi společnostmi a navržení opatření na zlepšení finančního zdraví. Dalším cílem práce je zjistění, jak významně externí faktor pandemie Covidu-19 působí na finanční zdraví představených společností.

BP se strukturně skládá na 4 části, kdy v teoretické části dojde k teoretickému představení finanční analýzy a jejích metod, dále z analýzy dopadů pandemie Covidu-19 na odvětví, následované samotnou finanční analýzou Hyundai a Toyoty a v poslední kapitole dojde shrnutí výsledků a navržení řešení na zlepšení finančního zdraví podniků.

# 1 Teoretická práce

Finanční analýza je běžně zpracované téma, o kterém bylo napsáno tisíce knih, odborných článků a publikací. Také bylo napsáno pár diplomových a bakalářských prací zkoumající finanční zdraví Hyundai i Toyoty (případně TPCA), ale ani jedna z nalezených prací nezkoumala finanční zdraví obou podniků naráz a ani nezkoumala vliv Covidu 19 na jejich finanční zdraví.

V teoretické práci bude teoreticky představena finanční analýza a její metody, a bude vysvětleno komu a k čemu slouží. Dále jsou rozepsány dílčí části finanční analýzy jako jsou horizontální a vertikální analýza rozvahy, analýza poměrových ukazatelů, bonitní a bankrotní modely a výpočet přidané ekonomické hodnoty.

## 1.1 Finanční analýza

### Význam finanční analýzy

Finanční analýza je důležitý nástroj finančního řízení, který je schopen analyzovat finanční zdraví každé společnosti (minulé, současné a predikovat budoucí), rozpoznat vývojové trendy a také slabé a silné stránky hospodaření společnosti.

Provádí se z různých důvodů, a proto je sestavena podle různých metodik, jenž je vybrána podle toho, pro které uživatele či zainteresované skupiny je určena (viz kapitola níže).

Podle Rejnuše (2014) finanční analýza zkoumá interní vstupní data (např.: finanční účetnictví, vnitropodnikové účetnictví nebo firemní statistiky) a externí vstupní data (státní statistiky, analýzy a prognózy státních i nestátních institucí), přičemž nejdůležitější data nalezneme v účetní závěrce společnosti, a to především v účetním výkazu rozvaha a výkazu zisku a ztrát.

Finanční analýza podrobuje zkoumání podniková aktiva, kvalitu a intenzitu jejich využívání, způsob jejich financování, solventnost, likviditu a další finanční vlastnosti podniku. K tomu využívá nejrůznějších metod, z nichž nejběžnější z nich jsou následující:

- Vertikální analýza a horizontální analýza

- Analýza poměrových ukazatelů (rentability, zadluženosti, likvidity, aktivity a další)
- Bonitní modely (např. Kralickuv quick test a bonitní index)
- Bankrotní modely
- Metody mezipodnikového srovnání (benchmarking)

### Uživatelé finanční analýzy

O výsledky finanční analýzy by se nejvíce měli podle Čížinské (2018) zajímat **manažeři** podniku, pro které je důležité analyzovat každý aspekt hospodaření společnosti a využívat tato data k optimalizaci hospodaření. Dále **vlastníci** a **potenciální investoři**, které bude zajímat především ukazatele rentability a ukazatel EVA, aby věděli, jak jsou či by mohly být jejich vklady zhodnocovány. **Finanční instituce** bude zajímat především ukazatele likvidity a zadluženosti k posouzení o poskytnutí nezajištěných zdrojů a jejich úroku. **Zaměstnanci** budou zajímat mzdy a zachování jejich pracovních pozic, proto by se měli zajímat o ukazatele rentability a likvidity. **Stát** a jeho (finanční) **úřady** bude zajímat, jestli je podnik ziskový a kolik odvádí na daních, a proto se bude zajímat především o ukazatele rentability. **Konkurence** využívá výsledky finanční analýzy úspěšných podniků, aby se jimi mohli inspirovat a případně implementovat dobré praktiky. Mezi další uživatele řadíme auditory, obchodní partnery, burzu nebo veřejnost.

### Ukazatele finanční analýzy

Podle Rejnuše (2014) výstupy finanční analýzy dělíme v závislosti na obsahovou náplň:

1. **Absolutní ukazatele** – stavové nebo tokové ukazatele čerpané z účetních výkazů nebo státních statistik (př. statistika odvětvového průměru mpo k rozvaze a výkazu zisku a ztrát) využívané při horizontální a vertikální analýze.
2. **Rozdílové ukazatele** – reprezentuje rozdíl (stavových či tokových) absolutních ukazatelů.

3. **Poměrové ukazatele** – znázorňují podílový vztah dvou a více absolutních ukazatelů, a tudíž nabývají desetinného vyjádření nebo jsou vyjádřeny v procentech (po vynásobení stem).

## 1.2 Vertikální analýza

Vertikální analýza, též známá jako analýza po sloupcích, analyzuje majetkovou a kapitálovou strukturu z rozvahy, kdy zjišťuje procentní podíly jednotlivých položek k bilanční sumě. V případě stejné analýzy ale pro výkaz zisku a ztrát zjišťujeme procentní podíly jednotlivých položek k provozním tržbám (součet položek *Tržby z prodeje výrobků a služeb a Tržby za prodej zboží*) nebo k celkovým tržbám. Získané hodnoty je vhodné porovnat za delší časové období a s podniky působící ve stejném odvětví.

Student musí prokázat dobrou znalost řešeného tématu výběrem vhodné a aktuální literatury. Práce musí zahrnovat dostatečnou literární rešerši, včetně zahraniční odborné literatury.

### 1.3 Horizontální analýza

Horizontální analýza, též nazývaná jako analýza trendů nebo analýza po sloupcích, si dává za cíl zjistit meziroční změny účetních položek v rozvaze či ve výkazu zisku a ztráty. Výstupy lze vyjádřit procentuálně (ve formě indexů) nebo ve formě rozdílu (v absolutních číslech). V praktické části aplikujeme pouze procentuální vyjádření z důvodu možného srovnání s odvětvovým průměrem.

Vzorec pro diferenci:

$$\text{procentuální změna} = \frac{\text{hodnota běžného období} - \text{hodnota předchozího období}}{\text{hodnota předchozího období}} * 100 \quad \mathbf{1}$$

$$\text{absolutní změna} = \text{hodnota běžného období} - \text{hodnota předchozího období} \quad \mathbf{2}$$

## 1.4 EVA

Ukazatel EVA, neboli ekonomická přidaná hodnota, je jedinečný a opravdu významný ukazatel, který je stěžejní pro vlastníky podniku. Nepočítá pouze s náklady explicitními (účetními), ale i s náklady implicitními (příležitostnými), které budou v našem případě vycházet z odvětvového průměru. Vzorec je podle Růčkové (2010) následující:

$$EVA = EBIT * (1 - \text{daňová sazba}) - WACC * C \quad 3$$

$$\text{daňová sazba} = 19\%$$

$$WACC = \text{vážené průměrné náklady kapitálu}$$

$$C = \text{firmou použitý kapitál (VK + úročený CK)}$$

## 1.5 Analýza poměrových ukazatelů

### Ukazatele rentability

Ukazatele rentability jsou velmi důležité ukazatele pro podstatné množství uživatelů finanční analýzy. Vyjadřují podíl zisku a dalšího ukazatele. Obecně platí, že čím větších hodnot dosahují, tím je podnik úspěšnější. Při výpočtech se používají tři druhy zisků:

- EBIT (Earnings Before Interest and Taxes) = zisk před (nákladovými) úroky a zdaněním
- EBT (Earnings Before Taxes) = zisk před zdaněním
- EAT (Earnings After Taxes) = čistý zisk.

ROA (Return on Assets) – Rentabilita celkového kapitálu měří (čistou) výnosnost z vložené 1Kč celkového kapitálu. Ve vzorci můžeme použít buď EAT (ta je vhodná například pro investory do společností nacházejících se v různých zemích), nebo EBIT (vyjadřuje schopnost generovat zisk bez ohledu na způsob financování a sazby daní), s kterou budu počítat v praktické části.

$$ROA = \frac{EAT}{\text{Celková aktiva}} \quad ROA = \frac{EBIT}{\text{Celková aktiva}} \quad 4$$

ROE (Return on Equity) – Rentabilita vlastního kapitálu měří čistou výnosnost z vložené 1 Kč vlastního kapitálu. ROE by vždy mělo být vyšší než ROA a

zároveň vyšší než zhodnocení bezrizikových finančních instrumentů (státní dluhopisy, termínové vklady).

$$ROE = \frac{EAT}{Vlastní\ kapitál} \quad 5$$

ROS (Return on Sales) – Rentabilita tržeb nám říká, jaký čistý zisk nám přinese 1 Kč tržeb.

$$ROS = \frac{EAT}{Tržby} \quad 6$$

Zisková marže (dále jen ZM) je podobná ukazateli ROS, jen s tím rozdílem, že používá EBIT místo EAT. Hodnoty by se měli srovnat s odvětvovým průměrem.

$$ZM = \frac{EBIT}{Tržby} \quad 7$$

Úrokové břemeno nabývá maximální hodnoty 1. Hodnoty by se měly blížit nebo rovnat 1, neboli nákladové úroky s úplatných zdrojů financování by měly být co nejmenší.

$$\text{Úrokové břemeno} = \frac{EBT}{EBIT} \quad 8$$

Daňové břemeno nabývá maximální hodnoty 1 (neodvádí se žádné daně). V ČR činí daň z příjmu PO 19 %, tudíž hodnota daňového břemene by měla oscilovat okolo 0,81. V případě výrazně nižší hodnoty to značí, že podnik např. využívá značné množství daňově neuznatelných nákladů.

### Ukazatele likvidity

Ukazatele likvidity podle Knapkové (2013) poměřují to, čím je možno platit, s tím, co je nutno zaplatit. V běžné praxi se využívají následující ukazatele likvidity:

Běžná likvidita L3, Pohotová likvidita L2 a okamžitá likvidita L1. U všech vzorečků pro likviditu odečteme od čitatele (části oběžného majetku) dlouhodobé pohledávky.

**Běžná likvidita** nám říká, kolikrát jsem schopni platit krátkodobé závazky oběžnými aktivy (dále jen OA). Doporučené hodnoty se nachází v intervalu 1,5-2,5, přičemž když hodnota klesne pod 1, tak to znamená, že krátkodobé cizí zdroje nám financují také dlouhodobý majetek, což je rizikové.

$$L3 = \frac{OA}{\text{Krátkodobé cizí zdroje}} \quad 9$$

**Pohotovostní likvidita** na rozdíl od běžné likvidity nepočítá se zásobami a jejich prodejem. Doporučené hodnoty jsou **1-1,5**.

$$L2 = \frac{OA - \text{zásoby}}{\text{Krátkodobé cizí zdroje}} \quad 10$$

**Okamžitá likvidita** nám říká, jakou část krátkodobých dluhů jsme schopni uhradit krátkodobým finančním majetkem (peníze, obchodovatelné cenné papíry). Doporučovaná hodnota by se měla pohybovat v rozmezí **0,2-0,5**.

$$L1 = \frac{\text{Krátkodobý finanční majetek}}{\text{Krátkodobé cizí zdroje}} \quad 11$$

Ukazatele zadluženosti nám popisují vztah mezi cizími a vlastními zdroji financování. Tyto ukazatele zajímají především věřitele a akcionáře. Čím vyšší je zadluženost, tím méně ochotněji a za vyšší úrok poskytují věřitelé další kapitál podnikům. U akcionářů platí obdobný vztah, kdy čím je podnik zadluženější, tím je pro akcionáře rizikovější, tudíž bude počítat s vyšší výnosností.

Celková zadluženost nám vyjadřuje poměr mezi cizím kapitálem (dále jen CK) a celkovými aktivy (CA). Optimální hodnoty se liší odvětví od odvětví, ale obecně se



uvádí, že hodnoty 0,3-0,5 jsou průměrné, 0,5-0,7 představují zvýšenou zadluženost a hodnoty nad 0,7 jsou rizikové.

$$\text{Celková zadluženost} = \frac{CK}{CA} \quad 12$$

Zadluženost vlastního kapitálu nám vyjadřuje vztah mezi CK a vlastním kapitálem (dále jen VK). Doporučené hodnoty by měly být menší než 0,7

$$\text{Zadluženost VK} = \frac{CK}{VK} \quad 13$$

Míra samofinancování, též nazývaná vlastnické riziko je defacto opakem celkové zadluženosti a její doporučené hodnoty jsou 0,3-0,5.

$$\text{Míra samofinancování} = \frac{VK}{CA} \quad 14$$

Úrokové krytí<sup>1</sup> nám říká, kolikrát je EBIT vyšší než nákladové úroky (dále jen NÚ). Optimální hodnoty jsou 6-8, hodnoty < 4 jsou špatné a hodnoty < 2 jsou kritické.

$$\text{úrokové krytí} = \frac{EBIT}{NÚ} \quad 15$$

Krátkodobá zadluženost nám říká, kolik aktiv je financováno krátkodobými cizími zdroji (dále jen KCK).

$$\text{Krátkodobá zadluženost} = \frac{KCK}{CA} \quad 16$$

Dlouhodobá zadluženost nám říká, kolik aktiv je financováno pouze dlouhodobými cizími zdroji (dále jen DCK). Při součtu dlouhodobé a krátkodobé zadluženosti dostaneme celkovou zadluženost.

---

<sup>1</sup> Ukazatel využitelné úrokové krytí se využívá u některých bonitních a bankrotních modelech a od úrokového krytí se liší svým maximem na hodnotě 9.

$$\text{Dlouhodobá zadluženost} = \frac{DCK}{CA} \quad 17$$

Finanční páka je převrácený ukazatel k míře samofinancování. Čím vyšší je finanční páka, tím rizikovější je strategie podniku. Vyplatí se využívat, když každý další cizí zdroj přinese vyšší výnosy než náklady.

$$\text{Finanční páka} = \frac{CA}{VK} \quad 18$$

### Ukazatele aktivity

Ukazatele likvidity, též nazývané ukazatele řízení aktiv, nám vyjadřují podle Alexadera (2018), jak efektivně jsou aktiva využívána a jestli by podnik neměl uvažovat o redukci použitých aktiv, nebo naopak o jejich navýšení. Lze je vyjádřit buď jako obrat aktiv či pasiv nebo jako dobu obratu aktiv či pasiv, která využívá ukazatel denní tržby (tržby/360; dále jen dT).

Obrat stálých aktiv (dále jen SA) nám říká, jak efektivně podnik využívá stálých aktiv. Tento ukazatel je důležitý při plánování investic. Doporučená hodnota by se měla pohybovat okolo 5,1.

$$\text{Obrat SA} = \frac{\text{Tržby}}{SA} \quad 19$$

Obrat CA zjišťuje efektivitu používání CA a jeho hodnota by se měla pohybovat mezi 1,6-2,5. Při poklesu pod 1,5 by se mělo uvažovat o redukci CA.

$$\text{Obrat CA} = \frac{\text{Tržby}}{CA} \quad 20$$

Doba obratu zásob

$$\text{Doba obratu zásob} = \frac{\text{zásoby}}{dT} \quad 21$$

Doba obratu pohledávek vůči odběratelům

$$Doba\ obratu\ pohledávek = \frac{\text{pohledávky z obchodních vztahů}}{dT} \quad \mathbf{22}$$

Doba obratu závazků vůči dodavatelům

$$Doba\ obratu\ závazků = \frac{\text{závazky z obchodních vztahů}}{dT} \quad \mathbf{23}$$

Obratový cyklus peněz. Čím nižší jsou jeho hodnoty, tím méně provozního kapitálu podnik potřebuje. Když jsou hodnoty záporné, tak nám říká, že podnik rychleji inkasuje pohledávky a rychleji se zbavuje zásob, než musí platit závazky.

$$\mathbf{Obratový\ cyklus\ peněz} = Doba\ obratu\ zásob + doba\ obratu\ pohledávek - doba\ obratu\ závazků \quad \mathbf{24}$$

## 1.6 Bonitní a bankrotní modely

Jedná se modely, které hodnotí finanční situaci podniku na základě účelně vybraných ukazatelů, pomocí kterých zhodnotí společnost jako dobrou či špatnou, případně prosperující či na pokraji bankrotu. Bankrotní modely se podle Rejnuše (2014) od bonitních modulů liší tím, že jsou vytvářeny na základě empiricky skutečných dat firem, které v minulosti zbankrotovaly a jsou porovnány s daty firem prosperujících. Bonitní modely jsou spíše teoreticky založené. Při vyhodnocení modulů dostaneme interval hodnot, kdy jsou podniky finančně zdravé, interval, kdy jsou na pokraji insolvence a interval, kdy je těžké rozhodnout o finanční budoucnosti podniku, též nazývaný jako „šedá zóna“.

### 1.6.1 Bonitní modely

Kralickuv rychlý test

Bonitní model, který umožňuje rychlé ohodnocení analyzované společnosti pomocí vybraných ukazatelů likvidity a rentability. Využívá 4 ukazatele:

1. Koeficient samofinancování –  $VK/CA$
2. Doba splácení dluhu z cash flow –  $(CK\text{-peněžní prostředky})/(\text{čistý zisk}+\text{odpisy})$
3. Cash flow v tržbách –  $\text{Cash flow}/\text{tržby}$
4. ROA –  $EBIT/CA$

Po vypočítání ukazatelů dosadíme ke každému ukazateli body podle tabulky 1.

Tab. 1 Kralickuv rychlý test

Ukazatel	Výborně (1)	Velmi dobrý (2)	Průměrný (3)	Špatný (4)	Insolvence (5)
$VK/A$	>30 %	>20 %	>10 %	>0 %	záporný
$(CK-P)/(EAT+odpisy)$	<3 roky	<5 let	<12let	<30 let	>30 let
$CF/T$	>10 %	>8 %	>5 %	>0 %	záporný
ROA	>15 %	>12 %	>8 %	>0 %	záporný

Zdroj: (Rejnuš, 2014)

Následně body zprůměrujeme a dostaneme výslednou známku. Známkou < 2 se považuje za bonitní společnost, naopak známky >3 se považují za společnosti spějící k insolvenčnímu bankrotu.

Index bonity je bonitní model, též nazývaný jako indikátor bonity, který využívá následujících 6 poměrových ukazatelů, které jsou násobeny vybranými konstantami, které jim přiřazují váhu.

1.  $1,5 * CF/CK$
2.  $0,08 * CA/CK$
3.  $10 * EBT/CA$
4.  $5 * EBT/Tržby$
5.  $0,3 * Zásoby/Tržby$
6.  $0,1 * Tržby/CA$

Po vypočtení těchto ukazatelů a jejich následném součtu porovnáváme výslednou známku hodnotami uvedené v tabulce 2, přičemž známka  $>1$  představuje bonitní společnost, známka  $<0$  představuje společnost s vážnými problémy spějící k bankrotu.

**Tab. 2 Index bonity**

Index bonity	Hodnocení situace podniku
(-3;-2)	Extrémně špatná
(-2;-1)	Velmi špatná
(-1;0)	Špatná
(0;1)	Určité problémy
(1;2)	Dobrá
(2;3)	Velmi dobrá
(3; více)	Extrémně dobrá

Zdroj: (Rejnuš, 2014)

## 1.6.2 Bankrotní modely

### Altmanovo Z-score

Altmanovo Z-score je bankrotní model, který byl v průběhu let několikrát aktualizován a v dnešní době nabývá především 2 podob. Ta první se používá pro akciové společnosti obchodované na burzách, což není náš příklad kvůli vybraným společnostem s.r.o. A ten druhý se používá pro ostatní společnosti a má následující vzorec:

$$Z - score = 0,717 * x_1 + 0,847 * x_2 + 3,107 * x_3 + 0,420 * x_4 + 0,998 * x_5 \quad \mathbf{24}$$

přičemž

$$x_1 = \frac{\text{Čistý pracovní kapitál}}{CA}$$

$$x_2 = \frac{EAT}{CA}$$

$$x_3 = \frac{EBIT}{CA}$$

$$x_4 = \frac{ZK}{CK}$$

$$x_5 = \frac{\text{Tržby}}{CA}$$

Po zjištění bodového hodnocení vyřkneme rozsudek ohledně finančního zdraví podle tabulky 3.

Tab. 3 Hodnocení Z-score

$Z > 2,9$  ... *finančně zdravý podnik*  
 $2,9 \geq Z \geq 1,2$  ... *podnik se nachází v šedé zóně*  
 $1,2 \geq Z$  ... *podnik je vážně finančně ohrožen*

Zdroj: (Růčková, 2010)

Taflerův bankrotní model je bankrotní model, jenž využívá ukazatele platební neschopnosti a má následující vzorec:

$$Z_T = 0,53 * R_1 + 0,13 * R_2 + 0,18 * R_3 + 0,16 * R_4 \quad \mathbf{25}$$

přičemž

$$R_1 = \frac{EBT}{KCK}$$

$$R_2 = \frac{OA}{CK}$$

$$R_3 = \frac{KCK}{CA}$$

$$R_4 = \frac{Tržby}{CA}$$

Pokud vypočtená hodnota je vyšší než 0,3, tak podnik nemá šanci zkrachovat.

## **2 Dopady pandemie Covid-19 na odvětví automobilového průmyslu**

Pandemie Covidu 19 je významný externí faktor působící od roku 2020 negativně na hospodaření všech podniků (nejen) v automobilovém průmyslu. Způsobuje výpadky ve výrobě, protože částečně nebo úplně redukuje dodávky materiálů nebo polotvarů od dodavatelských podniků, které úplně nebo částečně zastaví svůj provoz, a také kvůli zvýšenému množství absencí zaměstnanců, kteří museli nastoupit do karantény. Navíc se zvyšují fixní náklady financující opatření omezující šíření Covidu 19 (hygienické pomůcky – roušky, dezinfekce atd.) Tyto vlivy negativně působí na tržby, rentabilitu podniku a nutí podniky se více zadlužovat. K zmírnění dopadů tohoto externího vlivu se státy pokouší podniky finančně kompenzovat (aby např. nedošlo k hromadnému propouštění zaměstnanců), v ČR má tuto funkci např. program Antivirus.

Webová stránka Svět průmyslu (2021) uvádí: „je jisté, že se podstatná část nejen průmyslových firem dostane do finančních problémů. A chtě nechtě budou muset také propouštět, třebaže to může ekonomiku vrhnout do ještě větších potíží.“ a k dodává potížím s výrobou: „Sdružení automobilového průmyslu také odhadlo, že tuzemskou automobilovou výrobu letos čeká pokles nejméně o deset procent oproti loňským 1,43 milionů vyrobeným vozům.“

Webové stránky sdružení automobilového průmyslu (2021) k dopadům pandemie Covid-19 mimo jiné uvádí: „Autoprůmysl je nadále pod obrovským tlakem všeobecné nejistoty, výpadků v dodávkách i dramatického růstu cen materiálů.“

I naše podniky se musí vyjadřovat k dopadům pandemie Covid-19 ve svých výročních zprávách, jejichž relevantní komentáře uvedu níže.

Takhle se vyjadřuje společnost Hyundai k důsledkům Covid-19 ve své výroční zprávě (2020, str.4): „Pandemie však zásadně ovlivnila poptávku po našich výrobcích. V první polovině roku došlo k uzavření autosalonů na všech našich hlavních trzích a stejně jako ostatní automobilky jsme byli v jarních měsících nuceni omezit výrobu. Namísto plánovaných 303 500 automobilů jsme v roce 2020 vyrobili o 21 % méně, tedy 238 750 vozidel.“ A takhle se vyjadřuje ke státním kompenzacím za důsledky pandemie Covidu-19 (výroční zpráva 2020, str.30): „Na základě dohody o poskytnutí příspěvku z cíleného programu Antivirus uzavřené



14. dubna 2020 s Českou republikou (prostřednictvím Úřadu práce) obdržela společnost v roce 2020 příspěvek na úhradu nákladů na náhrady mezd v celkové výši 94 571 tis. Kč.“

Toyota uvádí ve své výroční zprávě (2020, str.2 a 29), že její výroba byla zastavena od poloviny března na 6 týdnů (po tuto dobu čerpala státní kompenzace v rámci programu Antivirus na krytí mzdových nákladů) a kvůli tomu vyrobila jen 165 tis. Vozů, i když plánovala vyrobit o 20 tis. Vozů více.

### **3 Komparativní finanční analýza společností Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. a Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o.**

Jak již bylo řečeno, tak je smysluplné porovnávat data za dlouhé časové období (ideálně aspoň 5 let) a s konkurencí. Cílem této práce je nejen srovnat vybrané finanční ukazatele podniků Hyundai a Toyoty mezi sebou, aby bylo zjištěno, který podnik je na tom finančně lépe, ale provést benchmarking vybraných ukazatelů (ne všechny jsou pro odvětvový průměr dostupné) s odvětvím. Odvětvová data čerpám z *Finančních analýz podnikové sféry*, které zveřejňuje Ministerstvo průmyslu a obchodu na svých webových stránkách<sup>2</sup>.

Původně měl být proveden benchmarking s odvětvovým průměrem za období 2016-2020, ale vzhledem k nezveřejnění výše zmíněné finanční analýzy pro rok 2020, jej bohužel pro tento rok nemohu provést. Navíc si hodnoty odvětvového průměru netroufám ani predikovat.

Tato kapitola nám představí vybrané podniky, na kterých následně bude provedena finanční analýza doplněná o komentář k působení Covidu 19 na ekonomiku podniků.

Tabulky k vertikální a horizontální analýze rozvahy budou uvedeny v přílohách zjištěné výsledky budou shrnuty v závěru.

#### **3.1 Představení podniků Hyundai a Toyota**

Podnik Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. je výrobce automobilů založený 7.července 2006 se sídlem v Nošovicích poblíž Frýdku-Místku, je významným zaměstnavatelem Moravskoslezského kraje zaměstnávající okolo 3300 lidí k roku 2020 a dceřinnou společností Korejské Hyundai Motor Company, která byla v roce 2021 podle webu Innovativezone (2021) 9. největší společností podle tržní kapitalizace a podle webu Thread in Motion 10. podle obrátu na světě. Ze současných produktů můžeme jmenovat Hyundai i30 (hatchback nebo Combi), SUV Tuscon nebo elektromobil Kona.

Podnik Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o. (dříve známá jako TPCA neboli Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech) je výrobce automobilů

---

<sup>2</sup> [www.mpo.cz](http://www.mpo.cz)

založený v roce 2002 se sídlem v Kolíně. Vznikla jako „Joint venture“ (=společenství podniků), ale od roku 2021 má jediného vlastníka Toyotu. Zaměstnává přibližně 2500 lidí. Je dceřinnou firmou japonské společnosti Toyota Motor Corporation, která byla v roce 2021 2. největší společností podle tržní kapitalizace (hned za Teslou) a obratu (hned za VW). Toyota můžeme zařadit do subsegmentu výroba malých aut, kdy mezi její produkty patří např. Toyota Aygo, Peugeot 108 nebo Citroen C1<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Výroční zpráva 2020

### 3.2 Vertikální a horizontální analýza rozvahy

#### VA Aktiva

Tabulka k vertikální analýze obou podniků je uvedena v příloze 2. Na první pohled si můžeme povšimnout významných rozdílů v majetkové struktuře, kdy v případě Hyundai je stabilnější a postupně roste poměr OA:SA ze **7:3** v roce 2016 na **8:2** v roce 2020. V případě Toyoty si můžeme povšimnout dynamičtějšího vývoje, kdy poměr OA:SA roste z **3:6** v roce 2016 na **6:4** v roce 2020.

SA jsou v případě Hyundai i Toyoty převážně tvořeny stálým hmotným majetkem a minoritní vliv (vždy menší než 15 % na SA) tvoří dlouhodobý nehmotný (dále jen DNM) a finanční majetek (dále jen DFM). Zatímco DFM je po celou dobu defacto nulový u Toyoty, tak v případě Hyundai skokově klesá 3,5 % v roce 2017 na 0,5 % v roce 2018 a na 0 % v roce 2020, to je způsobeno snížením položky *Zápůjčky a úvěry – ovládaná nebo ovládající osoba*.

DNM se v případě Hyundai limitně blíží 0 po celou dobu, na druhou stranu u Toyoty postupně klesá z 2,5 % na 0,7 % především zásluhou poklesu položky *Nehmotné výsledky vývoje*.

Na OA mají u obou podniků vliv především krátkodobé pohledávky a peněžní prostředky, přičemž u Toyoty v roce 2020 významně působí i další položka – zásoby, což je způsobeno rapidním růstem položky *Nedokončená výroba a polotovary* z cca 410mil Kč v roce 2019 na 1590mil Kč v roce 2020.

Dále se zaměříme na významné meziroční změny peněžních prostředků, kdy v případě Hyundai jejich vliv na CA od roku 2016-2019 postupně roste z 39 % na 47 %, avšak po nástupu krize Covidu 19 jejich vliv výrazně klesá na 34 %. V případě Toyoty tady máme opět rostoucí vliv peněžních prostředků na CA v období 2016-2019 z 12 % na 36 %, přičemž zajímavý je dvojnásobný nárůst z 14 % v roce 2017 na 28 % v roce 2018, což je způsobeno meziročním zvýšením krátkodobých pohledávek a snížením vyplácených podílů na zisku. Další významná změna byla z roku 2019 do roku 2020, kdy naopak došlo k poklesu ze 36 % na 20 %, což bylo především spojeno s vysokými náklady na pořízení SA.

Meziroční změnám u krátkodobých pohledávek se budu podrobněji věnovat v horizontální analýze.

## VA Pasiva

I v případě struktury financování tady objevujeme výrazné rozdíly mezi sledovanými podniky.

V případě Hyundai má největší vliv na financování VK (53-58 %) a významný vliv mají rezervy (11-13 %) a také krátkodobé (14 %-19 %) a dlouhodobé závazky (14-17 %). Oproti tomu u Toyoty mají největší vliv krátkodobé závazky (52-60 %) následované VK (38-46 %), přičemž rezervy a dlouhodobé závazky se limitně blíží 0.

Výrazný vliv na VK má ZK, u jehož interpretace musíme být opatrní, protože i když jeho relativní poměr se kvůli změnám v bilanční sumě mění, tak jeho absolutní hodnoty zůstávají pořád stejné.

V případě Toyoty se po celou dobu pohybuje okolo 38 % s výjimkou roků 2018 (36 %) a 2020 (33 %), kdy krátkodobé závazky výrazně vzrostly, a tudíž zvyšovali i bilanční sumu. V případě Hyundai tvoří VK pasiva z 19-20 % s výjimkou roků 2018 a 2020 (18 %), což je také způsobeno především růstem krátkodobých závazků.

Součástí VK je také VHBÚO, které v případě Toyoty má minoritní vliv na pasiva (dále jen P), kdy v období 2016-2019 se jeho hodnoty pohybovaly okolo 2 % P (255-310mil Kč), jen v roce 2020 VHBÚO klesl na 1,4% P (220mil Kč; způsobeno výrazným poklesem tržeb). V případě Hyundai má VHBÚO výraznější vliv na P, kdy v období jeho hodnoty činily 9 %-12% (6,7-8,5mld Kč) a v roce 2020 se snížil téměř na polovinu – 5% (4,2mld Kč; opět způsobeno výrazným poklesem tržeb).

Další částí VK je výsledek hospodaření minulých let (dále jen VHML), kdy Toyota ho eviduje pouze v roce 2016 a to v hodnotě 380mil Kč (necelá 3 %) a pak už ne, naproti tomu Hyundai ho eviduje ve všech letech a kromě roku 2016 dosahuje vyšších hodnot než VK – 20-34 % (13,8-26,7mld Kč). Tato položka slouží buď ke krytí případných ztrát z podnikání nebo k vyplacení podílů ze zisku vlastníkům. Jako poslední položku spadající pod VK tady máme fondy ze zisku, které Hyundai nevykazuje vůbec a v případě Toyoty se pohybují v rozmezí 3 %-4 %.

Rezervy jsou jisté dluhy s nejistou výší a dobou splatnosti. V případě Toyoty se jejich hodnoty významově blíží 0 a v případě Hyundai se jedná převážně o rezervy na záruční opravy a jejich hodnoty vykazují od roku 2017 rostoucí trend (tvoří 11 %-13 % P).

DCK (dluhy se splatností delší než 1 rok) mají v případě Toyoty minoritní význam (1%-2% P) a jedná se pouze o položku odložený daňový závazek (budoucí výdaje na daně z příjmu), v případě Hyundai se jedná o významnou složku (15%-17%) zastoupenou pouze položkou *Závazky k úvěrovým institucím*.

KCK (dluhy se splatností kratší než 1 rok) zastávají v obou podnicích důležitou roli. KCK v případě Toyoty mají dlouhodobě rostoucí trend z 52% v roce 2016 na 60% v roce 2020 (7-9,3mld Kč), přičemž k významným meziročním růstům došlo v roce 2018 (z 53% na 57% P) a 2020 (z 54% na 60% P). Tyto změny jsou způsobeny především růstem položek *Závazky z obchodních vztahů a Dohadné účty pasivní* (závazky s nejistou výší). V případě Hyundai dosahují hodnoty KCK od 14%-19% (9,6-13,1mld Kč), přičemž bych rád akcentoval meziroční zvýšení z 14% v roce 2019 na 17% v roce 2020. Na změny hodnot KCK mají největší dopad položky, které již byly uvedeny u Toyoty.

#### HA Aktiva

Tabulka k horizontální analýze rozvahy a VZZ je uvedena v příloze 3.

Hodnota aktiv v případě Toyoty meziročně roste v obdobích 2018/2017 a 2020/2019 o 9% a 15%, zatímco meziročně klesá v období 2017/2016 a 2019/2018 o 3% a 7%, přičemž meziroční růst o 9% v ročním srovnání 2018/2017 je způsoben růstem OA o 45%, zatímco SA klesly o 15%; meziroční růst o 15% v srovnání 2020/2019 je způsoben růstem jak SA o 17%, tak OA o 18%, naproti tomu klesala méně významná položka *časové rozlišení aktiv* o 44%.

U Hyundai hodnoty aktiv meziročně rostou ve všech obdobích kromě jednoho (2019/2018), kdy klesají o necelých 7%, což je způsobeno poklesem SA o 6% a poklesem OA o 7%. 12% růst aktiv v období 2020/2019 je způsoben růstem OA, které vzrostly o 16%, zatímco SA vzrostla o pouhé 1%.

Dále se v rámci aktiv (dále jen A) budu zajímat jaké podřadné položky měly jaký vliv na vybrané významné položky (kritériem pro významnost >10% A), přičemž v rámci SA se zaměřím na analýzu DHM, který se skládá z podřadných položek *Pozemky, Stavby, Hmotné movité věci a jejich soubory a Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek*, a v rámci OA se zaměřím na krátkodobé pohledávky, na jejichž meziroční změny se u Toyoty podílely především podřadné položky

*Pohledávky z obchodních vztahů, Dohadné účty aktivní a v případě Hyundai podřadné položky Pohledávky z obchodních vztahů, Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba a Stát - daňové pohledávky.*

Významnou položkou by ještě podle výše uvedeného kritéria byly peněžní prostředky, kterými se mimochodem věnuje účetní výkaz příjmů a výdajů, ale ty podle jejich podřadných položek nemá cenu zkoumat, protože jsou drtivou většinou zastoupeny podřadnou položkou *Peněžní prostředky na účtech* a v zanedbatelné míře podřadnou položkou *Peněžní prostředky v pokladně*, navíc už byly představeny ve VA.

U Toyoty krátkodobé pohledávky výrazně rostou u období 2017/2016 o 32%, což je způsobeno růstem Pohledávek z obchodních vztahů (dále jen POZ) o 25% a dohadných účtů pasivních (dále jen DUP) o 472%, a rovněž v období 2020/2019 o 86 %, což je způsobeno růstem POZ o 89% a růstem DUP o 47%. Naopak krátkodobé pohledávky výrazně klesají o 29% v období 2019/2018, na což mají vliv POZ, které klesají o 34% a DUP, které rostou o 646%.

U Hyundai krátkodobé pohledávky výrazně rostou v období 2018/2017 o 31%, což je způsobeno růstem POZ o 21%, růstem Pohledávek - ovládaná nebo ovládající osoba (dále jen POO) o 641% růstem podřadné položky Stát – daňová pohledávka (dále jen SDP) o 7%, a rovněž v období 2020/2019 o 110%, což je způsobeno růstem POZ o 98%, růstem POO z 0 na 3,2mld Kč a růstem SDP o 33%. Naopak krátkodobé pohledávky výrazně klesají v období 2019/2018 o 38%, což je způsobeno poklesem POZ o 32%, poklesem POO o 100% (na 0) a poklesem SDP o 16%.

#### HA Pasiva

Meziroční změny celkových pasiv jsou ze své logiky stejné jako u CA, akorát na P mají vliv jiné položky, konkrétně VK, Rezervy, Dlouhodobé a krátkodobé závazky.

V případě Toyoty je 7% meziroční pokles v období 2019/2018 způsoben snížením rezerv o čtvrtinu, snížením dlouhodobých závazků o 32 % a krátkodobých závazků o 12 %. Naopak 15% meziroční nárůst P v období 2020/2019 je způsoben poklesem VK o 1% a zvýšením rezerv, KCK, a snížením DCK 29 %, 29 % a o 14 %.

V případě Hyundai je 7% pokles P v období 2019/2020 způsoben poklesem VK o 4 %, snížením DCK a KCK o 1 % a o 27 % a zvýšením rezerv o 4 %. Naopak meziroční nárůst P o 12% v období 2020/2019 je způsoben zvýšením VK a rezerv o 10 % a 7% a zvýšením DCK a KCK o 3 % a 36 %.

Dále budeme zkoumat vliv podřadných položek na jednu podle významu vybranou položku – krátkodobé závazky.

Dále se v rámci budu zajímat jaké podřadné položky měly jaký vliv na vybrané významné položky, přičemž v rámci závazků se zaměřím na analýzu KCK, které jsou podstatně tvořeny v obou případech *závazky z obchodních vztahů* (dále jen ZOV) a DUP a případě Toyoty tu navíc figurují podřadná položky *Závazky k zaměstnancům* (dále jen ZZ) a *Stát - daňové závazky a dotace* (dále jen SDZ).

Meziroční růst krátkodobých závazků u Toyoty o 18 % v období 2018/2017 je způsoben růstem ZZ a SDZ o 2 % a 37% a stejným poklesem ZOV a DUP o 2%. Významný meziroční růst krátkodobých závazků o 29 % v období 2020/2019 je způsoben růstem všech podřadných položek, konkrétně ZOV a ZZ o 25 % a 47 % a SDZ a DUP o 84 % a 33 %. Naopak meziroční pokles krátkodobých závazků o 12 % v období 2019/2018 je způsoben poklesem ZOV a SDZ o 14 % a 33 % a růstem ZZ a DUP o 13 % a 3 %.

Meziroční pokles u Hyundai o 12 % v období 2017/2016 je způsoben poklesem ZOV a DUP o 6 % a 41 %, další meziroční pokles v období 2019/2018 o 27 % je způsoben poklesem ZOV o 33 % a růstem DUP o 13 %. Naopak růst krátkodobých pohledávek o 15 % v období 2018/2017 je způsoben růstem ZOV a DUP o 6 % a 79 % a meziroční růst krátkodobých pohledávek o 36 % v období 2020/2019 je způsoben růstem ZOV a DUP o 32 % a 99 %.

### **3.3 VA a HA Výkazu zisku a ztrát**

VA výkazu zisku a ztrát analyzuje strukturu výnosů a nákladů, kdy poměrově srovnává nákladové/výnosové položky k hlavní výnosové položce (v našem případě Tržby z prodeje výrobků a služeb. Zatímco HA srovnává meziroční změny



jednotlivých položek. Níže v tabulkách 4 a 5 nalezneme zkrácenou verzi VA a HA podniků Hyundai a Toyota.

**Tab. 4 VA VZZ**

		Hyundai					Toyota				
Vertikální analýza k		2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
I.	Tržby z prodeje výrobků a služeb	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
A.	Výkonová spotřeba	87,90%	88,74%	87,81%	87,32%	88,58%	91,26%	91,05%	91,49%	92,02%	92,49%
D.	Osobní náklady	1,16%	1,29%	1,46%	1,60%	1,79%	3,85%	4,42%	4,41%	4,63%	6,41%
E.	Úpravy hodnot v provozní oblasti	1,84%	1,63%	1,92%	2,44%	3,05%	3,90%	3,73%	3,38%	3,41%	4,00%
III.	Ostatní provozní výnosy	5,05%	3,42%	3,56%	3,66%	3,83%	0,45%	0,64%	0,57%	0,59%	0,87%
F.	Ostatní provozní náklady	7,01%	4,78%	5,89%	5,73%	6,03%	0,49%	0,64%	0,37%	0,51%	0,97%
*	Provozní výsledek hospodaření (+/-)	7,15%	7,36%	6,52%	7,19%	4,31%	0,93%	0,81%	0,94%	0,99%	0,69%
**.	Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-)	7,31%	6,04%	6,91%	7,41%	4,53%	0,93%	0,93%	0,93%	0,93%	0,94%
***.	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	5,94%	4,90%	5,59%	6,00%	3,69%	0,76%	0,70%	0,77%	0,68%	0,69%

Zdroj: (Vlastní, 2021)

**Tab. 5 HA VZZ**

		Hyundai				Toyota			
HA - Výsledovka k		2017/2016	2018/2017	2019/2018	2020/2019	2017/2016	2018/2017	2019/2018	2020/2019
I.	Tržby z prodeje výrobků a služeb	-4,26 %	-5,42 %	-4,73 %	-7,45 %	-11,37 %	4,08 %	1,84 %	-17,08 %
A.	Výkonová spotřeba	-3,34 %	-6,42 %	-5,26 %	-6,12 %	-11,57 %	4,59 %	2,43 %	-16,66 %
D.	Osobní náklady	6,75 %	6,89 %	4,16 %	3,80 %	1,83 %	3,94 %	6,81 %	14,77 %
E.	Úpravy hodnot v provozní oblasti	-14,83 %	11,51 %	20,90 %	15,52 %	-15,28 %	-5,72 %	2,70 %	-2,61 %
III.	Ostatní provozní výnosy	-35,22 %	-1,35 %	-2,10%	-3,26 %	24,88 %	-6,10 %	4,52 %	22,54 %
F.	Ostatní provozní náklady	-34,67 %	16,42 %	-7,30 %	-2,65 %	16,63 %	-40,00 %	40,63%	57,24 %
*	Provozní výsledek hospodaření (+/-)	-1,39 %	-16,21 %	5,06 %	-44,55 %	-23,15 %	21,72 %	6,46 %	-41,88 %
**.	Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-)	-20,89 %	8,17 %	2,19 %	-43,38 %	-11,36 %	4,08 %	1,84 %	-16,73 %

***.	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	-21,02 %	7,94 %	2,25 %	-43,10 %	-18,05 %	14,94 %	-10,83 %	-15,44 %
------	---	----------	--------	--------	----------	----------	---------	----------	----------

Zdroj: (Vlastní, 2021)

Z tabulky VA – zkrácená verze si můžeme povšimnout, že u Hyundai tvoří výkonová spotřeba 87-89 % tržeb (dále jen T), osobní náklady tvoří 1-2 % T, úpravy hodnot v provozní oblasti tvoří 2-3 % T, ostatní provozní výnosy 3-5 % T, ostatní provozní náklady 5-7 % T, provozní výsledek hospodaření se pohybuje od roku 2016-2019 okolo 7 % T, zatímco v roce 2020 meziročně klesá o 45% na pouhých 4% T a VHBÚO se pohybuje okolo 5-6 % od roku 2016-2019 a v roce 2020 meziročně klesá o 43% na necelých 3,7%.

Toyota má vyšší podíl výkonové spotřeby na T oproti Hyundai (nemá tak vysoké výnosy z rozsahu), kdy se její hodnoty pohybují okolo 91-92%, osobní náklady 4-5 % v období 2016-2019, avšak v roce 2020 vzrostly o 15% na 6,4 % T. Dále úpravy hodnot v provozní oblasti tvoří 3-4 % T. Hodnoty ostatních provozních výnosů a nákladů tvoří 0-1 % T. Provozní výsledek je výrazně nižší než u Hyundai a pohybuje se od 0,8-1% T v období 2016-2019 a v roce 2020 klesá o 42% na 0,7% T. VHBÚO se ve všech letech pohybuje okolo 0,7 %T.

Z tabulky HA – zkrácená verze si můžeme povšimnout trendů jednotlivých složek, kdy u Hyundai je charakteristický klesající trend u T, výkonové spotřeby, ostatních spotřebních výnosů; a u provozního výsledku hospodaření a VHBÚO je charakteristický mírně klesající trend až do roku 2019, kdy obě mírně rostou a následně klesající trend pokračuje do roku 2020, což je způsobeno Covidovou krizí. Naopak jasný rostoucí trend můžeme zachytit u osobních nákladů (což je způsobeno neustálým růstem mzdových nákladů).

U Toyoty je patrný rostoucí trend u osobních nákladů a u ostatních provozních výnosů (až nárok 2018, kdy došlo k poklesu o 6 %), klesající trend je naopak zřejmý u Úprav hodnot z provozní oblasti. V období 2016-2019 ostatní provozní náklady spíše stagnují a v roce 2020 dramaticky rostou, podobný závěr se dá vyvodit i provozního výsledku hospodaření (dále jen PVH), kdy v období 2016-2019 PVH spíše stagnuje a v roce 2020 výrazně klesá.

### 3.4 EVA

Při počítání ukazatele EVA jsem vážené průměrné náklady na kapitál (WACC) čerpal z odvětvového průměru zveřejněného na stránkách [www.mpo.cz](http://www.mpo.cz), přičemž kvůli chybějícím údajům k roku 2020 jsem bral WACC, jako průměr jeho hodnot v předchozích letech, proto je zapotřebí brát výsledky ukazatele EVA v tomto roce s rezervou.

Výsledky ukazatele EVA i s hodnocením nalezneme v tabulce 6 níže.

**Tab. 6** Eva-meziroční srovnání

	Hyundai					Toyota				
EVA	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
EBIT	10 206 389	10 064 626	8 432 826	8 859 522	4 912 760	382 098	293 643	357 420	380 498	221 156
Zdaněný EBIT (NOPAT)	8 267 175	8 152 347	6 830 589	7 176 213	3 979 336	309 499	237 851	289 510	308 203	179 136
Kapitál celkem	47 763 666	53 819 535	53 904 749	51 503 374	56 065 327	6 296 889	5 873 931	5 924 823	5 907 727	5 875 234
WACC	5,09 %	6,46 %	7,65 %	7,49 %	6,67 %	5,09 %	6,46 %	7,65 %	7,49 %	6,67 %
EVA	5 836 004	4 675 605	2 706 876	3 318 610	238 377	-11 012	-141 605	-163 739	-134 285	-212 889
Hodnocení	tvoří hodnotu	tvoří hodnotu	tvoří hodnotu	tvoří hodnotu	tvoří hodnotu	netvoří hodnotu	netvoří hodnotu	netvoří hodnotu	netvoří hodnotu	netvoří hodnotu

Zdroj: (Vlastní, 2021)

Z tabulky je zřejmé, že nejvyšší hodnotu pro vlastníky podniky vytvářeli v roce 2016 a v případě abstrahování roku 2020 je EVA nejnižší v roce 2018. Hyundai je podle ukazatele EVA velmi dobré, protože v každém roce sledovaném roce tvořila hodnotu pro vlastníky a byla tedy ve všech letech lepší než průměr. Naproti tomu Toyota netvořila hodnotu ani v jednom roce a byla horší než odvětvový průměr.

Předtím než Toyotu odsoudí za nedostačující ukazatel EVA, tak bych rád citoval následující výrok z výroční zprávy Toyoty (2020, str.5): „Veškerá produkce osobních automobilů je prodávána společností Toyota Motor Europe NV/SA a PCA Logistika CZ s. r. o., náležejícím do skupiny. Vzhledem ke způsobu rozhodová a rozložení rizik mezi Společností a jejími vlastníky je TMMCZ možno označit jako smluvního výrobce s garantovanou ziskovostí.“

Z tohoto výroku lze možno vyvodit závěry, že vzhledem k prodeji všech aut partnerským společností je zisk společnosti jistý (vše co vyrobí i prodá), avšak

nejspíš by Toyota dosahovala vyšší ziskovosti, kdy by svoje produkty prodávala přímo zákazníkům. Jinými slovy Toyota sice nevytváří přidanou hodnotu pro sebe, ale nejspíše přináší přidanou hodnotu koncernu jako celku.

### 3.5 Analýza poměrových ukazatelů

Jedná se zásadní metodu k zjišťování problémů s finančním zdravím, kdy za pomoci srovnání v čase, s odvětvím a případně s doporučenými hodnotami jsme schopni objevit silné a slabé stránky podniku.

#### 3.5.1 Ukazatele rentability

Nejdůležitější ukazatele rentability a jejich hodnoty u vybraných podniků v čase jsou zachyceny v tabulce níže. Na první pohled si můžeme pomšivnout, že Hyundai má mnohem lepší rentabilitu než Toyota. ROE je 2,5 - 4krát větší, ROA je 3 - 5krát větší, ROS je 5 - 9krát větší a ZM je 5 - 8krát větší u Hyundai než u Toyoty. Dále stojí za povšimnutí alarmující pokles těchto zmíněných ukazatelů rentability v roce 2020, kdy v případě Hyundai se jednalo o pokles o téměř 50 %, a u Toyoty ROE kleslo o 15 %, ROA o 30 % ROS a ZM díky výše zvýšeným garantovaným ziskům neklesalo, ba dokonce mírně rostlo.

Úrokové břemeno se limitně blíží hodnotě 1, což je způsobeno nízkými (Hyundai) nebo žádnými (Toyota) úrokovými náklady z závazků k úvěrovým institucím. Daňové břemeno u Hyundai oscilovalo okolo hodnoty 0,81 což odpovídá dani z příjmu PO, ve srovnání s tím bylo u Toyoty daňové břemeno výrazně vyšší (hodnoty nižší) v roce 2017, 2019 a 2020, což je pravděpodobně způsobeno využíváním vyššího množství daňově neuznatelných nákladů (náklady na reprezentaci, reklamu nad 500 Kč atd.)

Tab. 7 Rentabilita

	Hyundai					Toyota				
RENTABILITA	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
rentabilita vlastního kapitálu (ROE)	23,44 %	15,62 %	17,01 %	18,20 %	9,39 %	4,95 %	4,35 %	4,95 %	4,43 %	3,77 %
rentabilita celkového kapitálu (ROA)	15,29 %	11,34 %	11,92 %	13,04 %	6,60 %	2,82 %	2,58 %	2,45 %	2,70 %	1,95 %
rentabilita tržeb (ROS)	5,94 %	4,90 %	5,59 %	6,00 %	3,69 %	0,76%	0,70%	0,77%	0,68%	0,69%
zisková marže	7,37%	6,07%	6,97%	7,45%	4,58%	0,93%	0,93%	0,93%	0,93%	0,94%
úrokové břemeno	0,9914	0,9944	0,9916	0,9947	0,9910	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
daňové břemeno	0,8120	0,8107	0,8090	0,8094	0,8134	0,8114	0,7502	0,8284	0,7254	0,7367

Zdroj: (Vlastní,2021)

**Tab. 8 OP Rentability**

Rentabilita odvětvového průměru	2016	2017	2018	2019
odvětvový průměr ROA	13,12%	12,43%	9,91%	9,61%
odvětvový průměr ROE	20,62%	21,09%	16,94%	18,95%
odvětvový průměr ziskové marže	7,10%	6,62%	5,11%	4,89%

Zdroj: (Vlastní,2021)

Při srovnání rentabilit podniků s odvětvovým průměrem v tabulce rentabilita odvětvového průměru můžeme vyvodit závěry, že Toyota byla ve všech letech s porovnávanými odvětvovými průměry horší. Hyundai naproti tomu byla výrazně lepší než odvětvový průměr v 2016, mírně lepší v roce 2018 a lehce pod průměrem v roce 2017. V roce 2019 měla Hyundai lepší ROA a horší ROE a ZM.

ROE také splňuje doporučení  $ROE > ROA$  a  $ROE > \text{výnos státních dluhopisů}$  (podle stránek mfc se výnos v období 2016-2020 pohyboval od 1,1-2,86 %) u obou podniků ve všech sledovaných letech.

### 3.5.2 Ukazatele likvidity

Ukazatele likvidity v čase u vybraných podniků včetně jejich benchmarkingu jsou uvedeny v tabulce 9.

**Tab. 9 Likvidita**

LIKVIDITA	Hyundai					Toyota				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
běžná likvidita (OA/KCZ)	3,77	4,59	4,38	5,52	4,69	0,32	0,77	0,94	1,09	1,00
pohotová likvidita (OA-Zasoby)/KCK	3,53	4,31	4,09	4,95	4,36	0,26	0,71	0,89	0,98	0,79
okamžitá likvidita (peníze/KCK)	2,08	2,80	2,35	3,47	2,07	0,24	0,27	0,50	0,66	0,33
odvětvový průměr běžné likvidity	2,20	2,20	1,81	1,67		2,20	2,20	1,81	1,67	
odvětvový průměr pohotové likvidity	1,80	1,83	1,43	1,30		1,80	1,83	1,43	1,30	
odvětvový průměr okamžité likvidity	0,83	0,90	0,53	0,53		0,83	0,90	0,53	0,53	
benchmark běžné likvidity	72 %	109 %	142 %	230 %		-85 %	-65 %	-48 %	-35 %	
benchmark pohotové likvidity	96 %	136 %	186 %	281 %		-86 %	-61 %	-38 %	-25 %	
benchmark okamžité likvidity	150 %	211 %	343 %	555 %		-71 %	-70 %	-7 %	25 %	

Zdroj: (Vlastní, 2021)

Z tabulky je patrné, že hodnoty naměřených likvidit u obou podniků rostou v období 2016-2019, avšak v roce 2020 dochází k výraznému poklesu, a to

především u okamžité likvidity. Hyundai má většinu hodnot aspoň jednou tak větší než odvětvový průměr, zato hodnoty u Toyoty jsou u většiny ukazatelů o čtvrtinu slabší než průměr, což nebude vadit partnerským společnostem (interním dodavatelům), ale mohlo by to vadit externím dodavatelům a případně zaměstnancům (kdy by se jim zpozdila výplata).

Hyundai také výrazně překračuje doporučené hodnoty úvaděné odbornou literaturou (BL=1,5-2,5; PL=1-1,5; OL=0,2-0,5), čímž by mohla získat důvěru svých dodavatelů, protože je schopná několikanásobně pokrýt KCZ ze svých krátkodobých aktiv.

Toyota splňuje doporučené hodnoty pouze u OL, přičemž v roce 2019 se blíží dolnímu limitu 1 pro PL. Znepokojující je BL v roce 2016 a 2017, kdy by podnik nebyl schopen uhradit KCK pomocí OA.

### 3.5.3 Ukazatele zadluženosti

Ukazatele zadluženosti je těžké interpretovat, protože CK je obvykle levnější než VK, ale s narůstajícím dluhem rostou i náklady na CK – banky si řeknou v případě vyššího rizika o vyšší úrok nebo poskytnutí nezajištěného úvěru dokonce odmítnou. Ale obecně lze říci, že je vhodné zapojit dodatečné cizí zdroje do té doby, kdy jejich náklady jsou nižší než vygenerované výnosy, které díky dodatečným dluhům vznikly. Podrobněji se věnuje zadlužení našich zvolených podniků tabulka 10.

**Tab. 10 Zadluženost**

	Hyundai					Toyota				
ZADLUŽENOST	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
celková zadluženost (CK/A)	47,45 %	41,45 %	43,74 %	42,31 %	43,29 %	53,69 %	55,50 %	58,96 %	55,81 %	61,92 %
zadluženost vlastního kapitálu (CK/VK)	0,9037	0,7083	0,7782	0,7337	0,7640	1,1595	1,2473	1,4365	1,2628	1,6259
vlastnické riziko (VK/A)	52,51 %	58,52 %	56,21 %	57,67 %	56,66 %	46,31 %	44,50 %	41,04 %	44,19 %	38,08 %
míra krátkodobé zadluženosti (KCK/A)	18,91 %	15,64 %	17,37 %	13,66 %	16,56 %	51,61 %	52,53 %	56,84 %	54,19 %	60,47 %
míra dlouhodobé zadluženosti (DCK/A)	16,88 %	15,00 %	14,64 %	15,53 %	14,28 %	1,93 %	1,85 %	1,30 %	0,95 %	0,71 %
finanční páka (A/VK)	1,9043	1,7088	1,7791	1,7341	1,7649	2,1595	2,2473	2,4365	2,2628	2,6259
odvětvový průměr celková zadluženost	54,34 %	50,85 %	52,80 %	50,61 %		54,34 %	50,85 %	52,80 %	50,61 %	
odvětvový průměr vlastnického rizika	48,76 %	45,37 %	44,62 %	42,40 %		48,76 %	45,37 %	44,62 %	42,40 %	
odvětvový průměr finanční páka	2,05	2,20	2,24	2,36		2,05	2,20	2,24	2,36	

Benchmark celková zadluženost	-12,67 %	-18,49 %	-17,16 %	-16,40 %		-1,19 %	9,15 %	11,66 %	10,27 %	
Benchmark vlastnické riziko	7,70 %	28,98 %	25,97 %	36,01 %		-5,03 %	-1,92 %	-8,02 %	4,23 %	
Benchmark finanční páka	-7,15 %	-22,47 %	-20,62 %	-26,47 %		5,30 %	1,96 %	8,72 %	-4,06 %	

Zdroj: (Vlastní + data odvětvových průměrů pochází ze stránek mpo.cz, 2021)

Z tabulky si povšimneme, že u Hyundai celková zadluženost (dále jen CD) postupně klesá ze 47 % v roce 2016 na 43 % v roce 2020, což přímo ovlivňuje i vlastnické riziko (=1/CD), které roste z 53 % na 57 %. Proto nám postupně i klesá finanční páka, což hodnotím jako pozitivní, protože nám za celé sledované období rovněž klesají tržby (čím více rostou tržby, tím lepší je používat levný CK). Hyundai je také méně zadlužená (o 12-18 %) než odvětvový průměr, takže využívá spíše konzervativní, méně rizikovější strategii podnikání. Její zadluženost se skládá z KCK i DCK v přibližném poměru 1:1.

Toyota využívá vyšší zadlužení než Hyundai, kdy CK > VK. CD postupně roste, nejvíce v roce 2018 (na 59 %) a v roce 2020 (na 62 %), tudíž vlastnické riziko postupně klesá. Zadluženost Toyoty se skládá z KCK, které drtivě převažuje a DCK, které tvoří 1-2 % CA. CD je kromě roku 2016 výrazně vyšší než odvětvový průměr (o 9-12 %), takže můžeme usoudit, že Toyota využívá agresivnější strategii podnikání, kterou si zatím určitě může dovolit i třeba proto, že nevyužívá instrument bankovních úvěrů.

Učebnicová doporučení nám říkají, že CD menší než 0,7 je optimální zadluženost (s malým nebo žádným rizikem).

### 3.5.4 Ukazatele aktivity

Tyto ukazatele nám ukazují, jak efektivně podnik nakládá se svým kapitálem a jestli by podnik měl pro zlepšení efektivity aktivity uvažovat snížení použitého kapitálu nebo naopak jeho zvýšení. Podrobnější informace o aktivitě zvolených podniků nám dává k dispozici tabulka 11.

Tab. 11 Aktivita

	Hyundai					Toyota				
AKTIVITA	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
obrat SA	7,4	6,8	7,4	7,5	6,9	5,1	5,1	6,3	7,8	5,5
obrat CA	2,1	1,9	1,7	1,8	1,4	3,0	2,8	2,6	2,9	2,1
doba obratu zásob	7,9	8,5	10,4	15,9	13,7	4,3	4,2	3,9	7,6	22,3



doba inkasa pohledávek vůči odběratelům	41,6	37,5	48,1	34,3	73,4	19,4	27,4	30,2	19,7	44,9
doba obratu závazků vůči dodavatelům	27,2	26,7	29,8	20,9	29,9	49,6	54,6	62,5	52,9	80,0
obratový cyklus peněz (Z+Od-Do)	22,3	-10,8	-18,4	-13,4	-	43,5	-26,0	27,2	32,3	35,1
odvětvový průměr obratu CA	1,85	1,88	1,94	1,96		1,85	1,88	1,94	1,96	
Benchmark CA	12,10 %	-0,69 %	-11,80 %	-10,71 %		63,37 %	46,78 %	35,38 %	47,37 %	

Zdroj: (Vlastní + data OP obratu CA pochází ze stránek mpo.cz)

Z tabulky můžeme konstatovat, že obrat SA u Hyundai se udržuje okolo 7, zatímco u Toyoty se pohybuje mezi 5-6 s výjimkou roku 2019, kdy DHM klesl o cca 1mld Kč. Toyota má vyšší hodnoty obratu CA, které se limitně blíží 3 a naznačují nám, že využívá vhodné množství CA, případně že by mohla zvýšit zapojení CA, avšak v roce 2020 obrat CA dramaticky klesá 2,1.

Z meziročního srovnání 2019-2020 si taky povšivneme, jak moc se protáhla doba obratu zásob, inkas od odběratelů a obrat závazků od dodavatelů. U Hyundai je znepokojující dvojnásobení doby inkas od odběratelů, což je možné vidět také u Toyoty. U Toyoty navíc došlo k ztrojnásobení doby zásob, přičmež Hyundai zaznamenává mírné zkrácení doby zásob. Oba podniky také potřebují o polovinu delší doba na splacení závazků vůči svým dodavatelům. Obratový cyklus je kromě let 2016 a 2020 u Hyundai výrazně kratší, ba dokonce záporný (tj. inkasují a vyrábějí dříve, než platí svoje dluhy).

Doporučená hodnota 1,6-2,9 je splněna ve všech letech, kromě roku 2020 u Hyundai. Proto by možná stálo za úvahu, pokud se situace s Covidem nezlepší, aby Hyundai snížila svoje CA.

### 3.6 Bonitní a bankrotní modely

Pomocí v teoretické části představených modelů se pokusíme vyhodnotit jak finančně zdravé Hyundai a Toyota skutečně jsou.

#### Kralickuv rychlý test

Nejdříve začneme s Kralickovým rychlo testem, kdy si nejdříve spočítáme hodnota vybraných ukazatelů (viz tabulka 12 níže). A poté jim přidělíme bodové ohodnocení, které je uvedeno v tabulce 13.

**Tab. 12 Kralicek u Hyundai a Toyota**

	Hyundai					Toyota				
Kralicek	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
VK/A	52,5 %	58,5 %	56,2 %	57,7 %	56,7 %	46,3 %	44,5 %	41,0 %	44,2 %	38,1 %
CK-P/(ČZ+O)	0,5	-0,2	0,2	-0,3	1,0	2,9	3,4	2,8	1,7	4,3
CF/T	-4 %	-4 %	1 %	-2 %	6 %	1 %	0 %	-6 %	-2 %	5 %
EBIT/A	15 %	11 %	12 %	13 %	7 %	3 %	3 %	2 %	3 %	2 %

Zdroj: (Vlastní, 2021)

**Tab. 13 Vyhodnocení Kralicka u H a T**

Vyhodnocení	Hyundai					Toyota				
Kralicek	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
VK/A	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
CK-P/(ČZ+O)	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2
CF/T	5	5	4	5	3	4	4	5	5	3
EBIT/A	1	3	2	2	4	4	4	4	4	4
Výsledek	2	2,5	2	2,25	2,25	2,5	2,75	2,75	2,75	2,5

Zdroj: (Vlastní, 2021)

Podle Kralickova rychlotestu je Hyundai ve všech letech mírně zdravější než Toyota, což je způsobeno především vyšší ROA (EBIT/A). Vzhledem k tomu, že podniky nedosáhly známky vyšší než 3, tak deklarujeme, že nespějí k bankrotu, ale nacházejí se v šedé zóně, protože jejich hodnoty nejsou menší než 2.

#### Index bonity

Výsledky indexu bonity nám ukazuje tabulka 14.

**Tab. 14 Vyhodnocení indexu bonity**

	Hyundai					Toyota				
Index bonity	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
CF/CK	-0,26	-0,24	0,06	-0,13	0,28	0,04	-0,03	-0,39	-0,15	0,27
CA/CK	0,17	0,19	0,18	0,19	0,18	0,15	0,14	0,14	0,14	0,13
EBT/CA	1,52	1,13	1,18	1,30	0,65	0,28	0,26	0,25	0,27	0,19

EBT/Tržby	0,37	0,30	0,35	0,37	0,23	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Zásoby/Tržby	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02
Tržby /celková aktiva	0,21	0,19	0,17	0,18	0,14	0,30	0,28	0,26	0,29	0,21
Celkem	2,01	1,57	1,95	1,92	1,50	0,83	0,69	0,30	0,61	0,87

Zdroj: (Vlastní, 2021)

Opět Hyundai vykazuje lepší, tj. vyšší honoty bonity, kdy v roce 2016 můžeme její bonitu hodnotit jako velmi dobrou a v ostatních letech jako dobrou. Zatímco finanční zdraví Toyoty můžeme hodnotit jako dobré s určitými problémy.

### Altmanovo Z-score

Dále se přesuneme k bankrotním modulům, kdy začneme s tím nejpoužívanějším a to Altmanovým bankrotním modelem. Tabulka 15 nám ukazuje výsledky finančního zdraví vybraných podniků.

**Tab. 15** Výsledky Z-score

		Hyundai					Toyota				
Altman		2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
EBIT/A	3,107	0,48	0,35	0,37	0,41	0,20	0,09	0,08	0,08	0,08	0,06
T/A	0,998	2,07	1,86	1,71	1,75	1,44	3,02	2,75	2,62	2,88	2,07
VK/CK	0,42	0,46	0,59	0,54	0,57	0,55	0,36	0,34	0,29	0,33	0,26
KumV/A	0,847	0,27	0,33	0,32	0,32	0,33	0,04	0,02	0,02	0,02	0,01
ČPK/A	0,717	0,38	0,40	0,42	0,44	0,44	-0,25	-0,09	-0,02	0,04	0,00
Součet Altman		3,66	3,55	3,36	3,49	2,96	3,26	3,10	2,98	3,35	2,40
Vyhodnocení		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	ŠZ

Zdroj: (Vlastní, 2021)

I podle Altmanova modulu vychází, že je Hyundai finančně zdravější než Toyota. Finanční zdraví Hyundai můžeme hodnotit ve všech letech jako výborné, i když v roce 2020 se velmi přiblížila hornímu limitu šedé zóny. Od roku 2016-2019 můžeme hodnotit finanční zdraví Toyoty jako výborné, avšak v roce 2020 se její hodnoty přesunuly do šedé zóny.

### Taflerův bankrotní model

Finanční zdraví si ještě otestujeme dalším finančním modelem, konkrétně Taflerovým. U jeho hodnot platí, že vyšší tím lepší a v případě hodnot vyšších než 0,3 by podnik neměl zkrachovat. Výsledky Taflerova modelu nalezneme v tabulce 16.

**Tab. 16 Výsledek Taflera**

		Hyundai					Toyota				
Tafler	Reference	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
EBT/KCK	0,53	0,42	0,38	0,36	0,50	0,21	0,03	0,03	0,02	0,03	0,02
OA/CK	0,13	0,20	0,23	0,23	0,23	0,23	0,04	0,09	0,12	0,14	0,13
KCK/CA	0,18	0,03	0,03	0,03	0,02	0,03	0,09	0,09	0,10	0,10	0,11
T/CA	0,16	0,33	0,30	0,27	0,28	0,23	0,48	0,44	0,42	0,46	0,33
Výsledek		0,99	0,93	0,89	1,04	0,70	0,65	0,66	0,66	0,72	0,58

Zdroj: (Vlastní, 2021)

Z tabulky vyplývá, že finanční zdraví podniku se zhoršilo výrazně v roce 2020, ale i tak by oba podniky neměly zkrachovat, protože jejich hodnoty byly ve všech letech výrazně vyšší než 0,3.

## **4 Shrnutí závěrů provedené analýzy a návrh opatření ke zlepšení finančního zdraví společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. a Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o.**

### **4.1 Shrnutí závěrů provedené finanční analýzy podniků Hyundai a Toyota**

Cílem této BP bylo teoreticky představit finanční analýzu a její metody, které měly být následně aplikovány na vybraných společnostech Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. a Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o. za účelem zjištění a komparace finančního zdraví nejen mezi sebou, ale i odvětvovým průměrem. Troufám si tvrdit, že tento vytyčený cíl jsem splnil (kromě benchmarkingu odvětvového průměru kvůli chybějícím datům) a zjistil jsem, že Hyundai má výborné finanční zdraví, které je podle většiny finančních ukazatelů a jejich odvětvového benchmarkingu, bonitních a bankrotních modelů lepší než finanční zdraví Toyoty, ale i průměru odvětví výroba motorových vozidel. Toyota naproti tomu vykazuje horší hodnoty ve většině poměrových ukazatelích a v rámci dalších metod finanční analýzy než Hyundai, ale i odvětvový průměr. Avšak podle většiny bonitních a bankrotních modelů můžeme její zdraví označovat za pevné bez rizika ohrožení insolvence. Akorát Altmanovo Z-score řadí finanční zdraví Toyoty do „šedé zóny“, tj. do hodnot, kdy není možné potvrdit ale ani vyvrátit možnost bankrotu.

V rámci 2. a především 3. kapitoly jsem se věnoval negativním dopadům pandemie Covid-19, kdy v rámci 3. kapitoly byl akcentován vliv na výrobu, kdy v případě Hyundai byl zaznamenán pokles o 21 % z 303,5tis. na 238,75tis. aut a také zvýšení mzdových nákladů a dalších fixních nákladů související s financováním opatření zamezující šíření nemoci Covid-19, ale i variabilních nákladů (dražší materiál, výpadky dodávek náhradních dílů). Z HA je patrné, Covid-19 pozměnil majetkovou strukturu následovně: výrazně se snížili finanční prostředky (u Hyundai o 19 %; u Toyoty o 36 %) a VHBÚO (u Hyundai o 43 %, u Toyoty, o 15 %) a naopak se zvýšili pohledávky (u Hyundai o 110 %, u Toyoty o 86 %) a krátkodobé závazky (u Hyundai o 36 % a u Toyoty o 29 %). Z dalších

ukazatelů výrazně až o polovinu klesaly ROE a ROA a okamžitá likvidita a zvojnásobili či dokonce ztrojnásobili doby obratu zásob, inkas pohledávek od odběratelů a obrat závazků od dodavatelů.

#### **4.2 Navržení řešení k zlepšení finančního zdraví Hyundai a Toyoty**

Primárně bych doporučil implementaci takových opatření, která omezují nebo úplně zamezují negativního vlivu pandemie Covidu-19 na finanční zdraví podniků. Mezi ně by patřilo i **zvýšení výroby aut** na úroveň výroby v roce 2019 nebo dokonce vyšší a k tomu by mělo mimojiné přispět důsledné dodržování státních, ale i jiných opatření k zamazení šíření Covidu-19, případně další proaktivní přístup třeba pomocí motivace k očkování svých zaměstnanců, který by zamezil zastavení výroby.

Dále bych doporučil včasné uzavření výhodných derivátových a jiných smluv k fixaci cen materiálu, surovin a jiných zásob, což by mohlo pomoci k snížení jejich nákladů v dlouhodobém období. K zvýšení rentability u Toyoty by mohlo přispět vyjednání lepších odkupních cen automobilů u jejich partnerské společnosti Toyota Motor Europe NV/SA.

K podpoření výroby a tržeb by o obou společnostech stálo za úvahu zapojení dalších cizích zdrojů např. bankovních úvěrů.

## Seznam literatury

ALEXANDER, Jack. *Financial planning and analysis and performance management*. New Jersey: Wiley, 2018, 640 s. ISBN 978-1-11-9491484.

ČIŽINSKÁ, Romana. *Základy finančního řízení podniku*. Praha: Grada Publishing, 2018, 240 s. ISBN 978-80-271-0194-8.

KNÁPKOVÁ, Adriana, Drahomíra PAVELKOVÁ a Karel ŠTEKER. *Finanční analýza*. 2. roz. vyd. Praha: Grada Publishing, 2013, 240 s. ISBN 9788024744568.

REJNUŠ, Oldřich. *Finanční trhy*. 4. akt. a roz. vyd. Praha: Grada Publishing, 2014, 760 s. ISBN 9788024736716.

RŮČKOVÁ, Petra. *Finanční analýza*. 3. roz. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010, 144 s. ISBN 9788024733081.

## Internetové zdroje

Dopady pandemie do výroby motorových vozidel pokračují i v roce 2021. *Sdružení automobilového průmyslu* [online]. [cit. 2021-12-08]. Dostupné z: <https://autosap.cz/aktualita/dopady-pandemie-do-vyroby-motorovych-vozidel-pokracuji-i-v-roce-2021/>

Finanční analýza podnikové sféry. *Ministerstvo průmyslu a obchodu* [online]. [cit. 2021-12-08]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/rozcestnik/analyticke-materialy-a-statistiky/analyticke-materialy/financni-analyza-podnikove-sfery-za-rok-2019--255382/>

PRŮMYSL BOJUJE S NÁSLEDKY KORONAVIRU. *Svět průmyslu* [online]. [cit. 2021-12-08]. Dostupné z: <https://svetprumyslu.cz/2020/05/07/prumysl-bojuje-s-nasledky-koronaviru/>

Top 10 Biggest Car Manufacturers by Revenue (2021). *THREAD IN MOTION* [online]. [cit. 2021-12-08]. Dostupné z:

<http://www.threadinmotion.com/blog/top-10-biggest-car-manufacturers-by-revenue>

World's 10 Best Automobile Companies. *Innovativezone* [online]. [cit. 2021-12-08]. Dostupné z: <https://innovativezoneindia.com/worlds-10-best-automobile-companies/>



## Seznam obrázků a tabulek

### Seznam tabulek

Tab. 1 Kralickuv rychlý test .....	20
Tab. 2 Index bonity.....	21
Tab. 3 Hodnocení Z-score .....	22
Tab. 4 VA VZZ .....	33
Tab. 5 HA VZZ.....	33
Tab. 6 Eva-meziroční srovnání .....	35
Tab. 7 Rentabilita .....	37
Tab. 8 OP Rentability .....	38
Tab. 9 Likvidita.....	38
Tab. 10 Zadluženost .....	39
Tab. 11 Aktivita .....	40
Tab. 12 Kralicek u Hyundai a Toyota.....	42
Tab. 13 Vyhodnocení Kralicka u H a T .....	42
Tab. 14 Vyhodnocení indexu bonity .....	42
Tab. 15 Výsledky Z-score.....	43
Tab. 16 Výsledek Taflera .....	44

## Seznam příloh

Příloha 1 Rozvaha Hyundai a Toyoty .....	51
Příloha 2 VA rozvahy u Hyundai a Toyoty .....	57
Příloha 3 HA rozvahy u Hyundai a Toyoty .....	59

## Příloha 1 Rozvaha Hyundai a Toyota

ROZVAHA Hyundai v tis. Kč k		2016	2017	2018	2019	2020
	<b>AKTIVA CELKEM</b>	68 830 948	73 201 877	75 540 700	70 364 976	79 030 850
<b>A.</b>	<b>Pohledávky za upsaný základní kapitál</b>	-	-	-	-	-
<b>B.</b>	<b>Stálá aktiva</b>	19 193 833	20 044 682	17 371 546	16 379 191	16 493 579
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	39 042	41 114	68 352	84 879	102 298
B.I.1.	Nehmotné výsledky vývoje	-	-	-	-	-
B.I.2.1.	Software	27 526	29 670	44 620	49 741	50 669
B.I.2.2.	Ostatní ocenitelná práva	-	-	-	-	-
B.I.3.	Goodwill	-	-	-	-	-
B.I.4.	Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek	8 953	9 284	15 303	32 933	50 493
B.I.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	-	-	-	-	-
B.I.5.2.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	2 563	2 160	8 429	2 205	1 136
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	16 452 791	17 449 568	16 953 334	15 948 736	16 391 281
B.II.1.1.	Pozemky	167 511	167 511	167 511	167 511	167 511
B.II.1.2.	Stavby	6 314 412	6 113 344	5 942 191	5 696 265	5 458 766
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	9 541 636	10 674 909	10 742 113	8 419 445	10 604 910
B.II.3.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	-	-	-	-	-
B.II.4.1.	Pěstitelské celky trvalých porostů	-	-	-	-	-
B.II.4.2.	Dospělá zvířata a jejich skupiny	-	-	-	-	-
B.II.4.3.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	-	-	-	-	-
B.II.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	26 874	46 063	25 061	97 879	40 420
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	402 358	447 741	76 458	1 567 636	119 674
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek	2 702 000	2 554 000	349 860	345 576	-
B.III.1.	Podíly - ovládaná nebo ovládající osoba	-	-	-	-	-
B.III.2.	Zápůjčky a úvěry - ovládaná nebo ovládající osoba	2 702 000	2 554 000	349 860	345 576	-
B.III.3.	Podíly - podstatný vliv	-	-	-	-	-
B.III.4.	Zápůjčky a úvěry - podstatný vliv	-	-	-	-	-
B.III.5.	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	-	-	-	-	-
B.III.6.	Zápůjčky a úvěry - ostatní	-	-	-	-	-
B.III.7.1.	Jiný dlouhodobý finanční majetek	-	-	-	-	-
B.III.7.2.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	-	-	-	-	-
<b>C.</b>	<b>Oběžná aktiva</b>	49 538 451	53 039 414	58 169 154	53 985 785	62 537 271
C.I.	Zásoby	3 119 998	3 242 453	3 718 204	5 436 308	4 348 666
C.I.1.	Materiál	2 472 606	2 065 353	2 470 195	2 493 960	2 391 848
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary	416 687	405 801	376 914	458 726	757 735
C.I.3.1.	Výrobky	230 705	771 299	871 095	1 565 675	1 199 083
C.I.3.2.	Zboží	-	-	-	-	-
C.I.4.	Mladá a ostatní zvířata a jejich skupiny	-	-	-	-	-
C.I.5.	Poskytnuté zálohy na zásoby	-	-	-	914 947	-
C.II.	Pohledávky	19 357 321	17 785 433	23 475 764	15 068 283	30 903 839
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	405 439	464 106	746 465	929 029	1 142 124
C.II.1.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	-	-	-	-	-

C.II.1.2.	Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba	-	-	-	-	-
C.II.1.3.	Pohledávky - podstatný vliv	-	-	-	-	-
C.II.1.4.	Odložená daňová pohledávka	405 439	464 106	746 465	929 029	1 142 124
C.II.1.5.1.	Pohledávky za společníky	-	-	-	-	-
C.II.1.5.2.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	-	-	-	-	-
C.II.1.5.3.	Dohadné účty aktivní	-	-	-	-	-
C.II.1.5.4.	Jiné pohledávky	-	-	-	-	-
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	18 951 882	17 321 327	22 729 299	14 139 254	29 761 715
C.II.2.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	16 513 437	14 220 628	17 274 417	11 723 048	23 225 258
C.II.2.2.	Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba	-	347 344	2 572 500	-	3 191 392
C.II.2.3.	Pohledávky - podstatný vliv	-	-	-	-	-
C.II.2.4.1.	Pohledávky za společníky	-	-	-	-	-
C.II.2.4.2.	Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	-	-	-	-	-
C.II.2.4.3.	Stát - daňové pohledávky	2 362 925	2 503 753	2 667 270	2 243 961	2 989 958
C.II.2.4.4.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	14 939	21 351	76 493	96 647	58 768
C.II.2.4.5.	Dohadné účty aktivní	-	-	-	-	-
C.II.2.4.6.	Jiné pohledávky	60 581	228 251	138 619	75 598	296 339
C.III.	Krátkodobý finanční majetek	-	-	-	-	-
C.III.1.	Podíly - ovládaná nebo ovládající osoba	-	-	-	-	-
C.III.2.	Ostatní krátkodobý finanční majetek	-	-	-	-	-
C.IV.	Peněžní prostředky	27 061 132	32 011 528	30 796 545	33 360 545	27 069 873
C.IV.1.	Peněžní prostředky v pokladně	138	95	166	134	63
C.IV.2.	Peněžní prostředky na účtech	27 060 994	32 011 433	30 796 379	33 360 411	27 069 810
D.	Časové rozlišení	98 664	117 781	178 641	120 649	214 893
D.1.	Náklady příštích období	44 779	44 842	40 236	22 824	28 473
D.2.	Komplexní náklady příštích období	38 704	54 417	106 967	78 076	163 348
D.3.	Příjmy příštích období	15 181	18 522	31 438	19 749	23 072
	<b>PASIVA CELKEM</b>	<b>68 830 948</b>	<b>73 201 877</b>	<b>75 540 700</b>	<b>70 364 976</b>	<b>79 030 850</b>
<b>A.</b>	<b>Vlastní kapitál</b>	<b>36 145 066</b>	<b>42 837 335</b>	<b>42 460 572</b>	<b>40 577 074</b>	<b>44 779 977</b>
A.I.	Základní kapitál	13 901 000	13 901 000	13 901 000	13 901 000	13 901 000
A.I.1.	Základní kapitál	13 901 000	13 901 000	13 901 000	13 901 000	13 901 000
A.I.2.	Vlastní podíly (-)	-	-	-	-	-
A.I.3.	Změny základního kapitálu	-	-	-	-	-
A.II.	Ážio a kapitálové fondy	-	-	-	-	-
A.II.1.	Ážio	-	-	-	-	-
A.II.2.1.	Ostatní kapitálové fondy	-	-	-	-	-
A.II.2.2.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků (+/-)	-	-	-	-	-
A.II.2.3.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách obchodních korporací (+/-)	-	-	-	-	-
A.II.2.4.	Rozdíly z přeměn obchodních korporací (+/-)	-	-	-	-	-
A.II.2.5.	Rozdíly z ocenění při přeměnách obchodních korporací (+/-)	-	-	-	-	-
A.III.	Fondy ze zisku	-	-	-	-	-
A.III.1.	Ostatní rezervní fondy	-	-	-	-	-
A.III.2.	Statutární a ostatní fondy	-	-	-	-	-
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	13 770 837	22 244 066	21 335 835	19 289 572	26 676 074

A.IV.1.	Nerozdělený zisk nebo neuhrazená ztráta minulých let (+/-)	13 770 837	22 244 066	21 335 835	19 289 572	26 676 074
A.IV.2.	Jiný výsledek hospodaření minulých let (+/-)	-	-	-	-	-
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	8 473 229	6 692 269	7 223 737	7 386 502	4 202 903
A.VI.	Rozhodnuto o zálohové výplatě podílu na zisku (-)	-	-	-	-	-
<b>B.</b>	<b>Rezervy</b>	8 050 384	7 935 633	8 898 295	9 247 380	9 876 126
B.1.	Rezerva na důchody a podobné závazky	-	-	-	-	-
B.2.	Rezerva na daň z příjmů	-	-	-	-	-
B.3.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	-	-	-	-	-
B.4.	Ostatní rezervy	8 050 384	7 935 633	8 898 295	9 247 380	9 876 126
<b>C.</b>	<b>Závazky</b>	24 613 123	22 404 035	24 143 636	20 522 344	24 335 973
C.I.	Dlouhodobé závazky	11 618 600	10 982 200	11 061 750	10 926 300	11 285 350
C.I.1.	Vydané dluhopisy	-	-	-	-	-
C.I.2.	Závazky k úvěrovým institucím	11 618 600	10 982 200	11 061 750	10 926 300	11 285 350
C.I.3.	Dlouhodobé přijaté zálohy	-	-	-	-	-
C.I.4.	Závazky z obchodních vztahů	-	-	-	-	-
C.I.5.	Dlouhodobé směnky k úhradě	-	-	-	-	-
C.I.6.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba	-	-	-	-	-
C.I.7.	Závazky - podstatný vliv	-	-	-	-	-
C.I.8.	Odložený daňový závazek	-	-	-	-	-
C.I.9.1.	Závazky ke společníkům	-	-	-	-	-
C.I.9.2.	Dohadné účty pasivní	-	-	-	-	-
C.I.9.3.	Jiné závazky	-	-	-	-	-
C.II.	Krátkodobé závazky	12 994 523	11 421 835	13 081 886	9 596 044	13 050 623
C.II.1.	Vydané dluhopisy	-	-	-	-	-
C.II.2.	Závazky k úvěrovým institucím	-	-	382 427	-	-
C.II.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	91 729	306 317	210 408	469 694	146 607
C.II.4.	Závazky z obchodních vztahů	10 786 231	10 122 054	10 685 757	7 140 948	9 452 160
C.II.5.	Krátkodobé směnky k úhradě	-	-	-	-	-
C.II.6.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba	-	-	-	-	-
C.II.7.	Závazky - podstatný vliv	-	-	-	-	-
C.II.8.1.	Závazky ke společníkům	-	-	-	-	-
C.II.8.2.	Krátkodobé finanční výpomoci	-	-	-	-	-
C.II.8.3.	Závazky k zaměstnancům	86 550	94 439	118 297	95 787	82 747
C.II.8.4.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	55 519	59 851	74 409	60 559	51 782
C.II.8.5.	Stát - daňové závazky a dotace	602 785	34 011	175 453	198 738	70 462
C.II.8.6.	Dohadné účty pasivní	1 365 652	799 345	1 429 336	1 625 365	3 242 435
C.II.8.7.	Jiné závazky	6 057	5 818	5 799	4 953	4 430
D.	Časové rozlišení pasiv	22 375	24 874	38 197	18 178	38 774
D.1.	Výdaje příštích období	-	-	2 475	-	-
D.2.	Výnosy příštích období	22 375	24 874	35 722	18 178	38 774

ROZVAHA Toyota v tis.Kč k		2016	2017	2018	2019	2020
	<b>AKTIVA CELKEM</b>	13 598 267	13 200 374	14 435 770	13 367 809	15 427 990
<b>A.</b>	<b>Pohledávky za upsaný základní kapitál</b>	-	-	-	-	-
<b>B.</b>	<b>Stálá aktiva</b>	8 096 889	7 106 708	6 028 994	4 977 196	5 836 745
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	335 891	336 897	280 696	199 523	109 573
B.I.1.	Nehmotné výsledky vývoje	330 702	256 425	252 619	176 146	94 415
B.I.2.1.	Software	25 523	26 583	20 751	17 888	10 093
B.I.2.2.	Ostatní ocenitelná práva	-	-	-	-	-
B.I.3.	Goodwill	-	-	-	-	-
B.I.4.	Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek	-	-	-	-	-
B.I.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	-	-	-	-	-
B.I.5.2.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	2 666	53 889	7 326	5 489	5 065
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	7 737 998	6 769 811	5 748 298	4 777 673	5 727 172
B.II.1.1.	Pozemky	305 701	305 701	305 701	305 701	305 701
B.II.1.2.	Stavby	1 952 193	1 806 280	1 640 104	1 473 528	1 555 197
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	5 331 406	4 472 384	3 699 273	2 888 511	2 404 805
B.II.3.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	-	-	-	-	-
B.II.4.1.	Pěstitelské celky trvalých porostů	-	-	-	-	-
B.II.4.2.	Dospělá zvířata a jejich skupiny	-	-	-	-	-
B.II.4.3.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	992	788	592	396	200
B.II.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	9 596	38 974	22 922	1 289	83 474
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	138 110	145 684	79 706	108 248	1 377 795
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek	-	-	-	-	-
B.III.1.	Podíly - ovládaná nebo ovládající osoba	-	-	-	-	-
B.III.2.	Zápůjčky a úvěry - ovládaná nebo ovládající osoba	-	-	-	-	-
B.III.3.	Podíly - podstatný vliv	-	-	-	-	-
B.III.4.	Zápůjčky a úvěry - podstatný vliv	-	-	-	-	-
B.III.5.	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	-	-	-	-	-
B.III.6.	Zápůjčky a úvěry - ostatní	-	-	-	-	-
B.III.7.1.	Jiný dlouhodobý finanční majetek	-	-	-	-	-
B.III.7.2.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	-	-	-	-	-
<b>C.</b>	<b>Oběžná aktiva</b>	4 488 081	5 324 331	7 722 364	7 905 670	9 321 798
C.I.	Zásoby	486 787	422 250	409 487	818 360	1 982 965
C.I.1.	Materiál	435 112	371 017	356 610	397 806	389 175
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary	51 675	51 233	52 877	411 643	1 593 790
C.I.3.1.	Výrobky	-	-	-	8 911	-
C.I.3.2.	Zboží	-	-	-	-	-
C.I.4.	Mladá a ostatní zvířata a jejich skupiny	-	-	-	-	-
C.I.5.	Poskytnuté zálohy na zásoby	-	-	-	-	-
C.II.	Pohledávky	2 321 852	3 060 544	3 248 300	2 301 209	4 272 993
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	-	-	-	-	-
C.II.1.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	-	-	-	-	-
C.II.1.2.	Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba	-	-	-	-	-
C.II.1.3.	Pohledávky - podstatný vliv	-	-	-	-	-
C.II.1.4.	Odložená daňová pohledávka	-	-	-	-	-
C.II.1.5.1.	Pohledávky za společnosti	-	-	-	-	-

C.II.1.5.2.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	-	-	-	-	-
C.II.1.5.3.	Dohadné účty aktivní	-	-	-	-	-
C.II.1.5.4.	Jiné pohledávky	-	-	-	-	-
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	2 321 852	3 060 544	3 248 300	2 301 209	4 272 993
C.II.2.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	2 209 159	2 768 068	3 181 664	2 110 454	3 993 424
C.II.2.2.	Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba	8	8	8	-	-
C.II.2.3.	Pohledávky - podstatný vliv	-	-	-	-	-
C.II.2.4.1.	Pohledávky za společníky	-	-	-	-	-
C.II.2.4.2.	Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	-	-	-	-	-
C.II.2.4.3.	Stát - daňové pohledávky	31 702	14 446	13 428	12 347	15 016
C.II.2.4.4.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	28 746	36 720	28 481	3 061	2 167
C.II.2.4.5.	Dohadné účty aktivní	40 322	230 538	23 287	173 722	255 364
C.II.2.4.6.	Jiné pohledávky	1 915	10 764	1 432	1 625	7 022
C.III.	Krátkodobý finanční majetek	-	-	-	-	-
C.III.1.	Podíly - ovládaná nebo ovládající osoba	-	-	-	-	-
C.III.2.	Ostatní krátkodobý finanční majetek	-	-	-	-	-
C.IV.	Peněžní prostředky	1 679 442	1 841 537	4 064 577	4 786 101	3 065 840
C.IV.1.	Peněžní prostředky v pokladně	225	304	268	486	466
C.IV.2.	Peněžní prostředky na účtech	1 679 217	1 841 233	4 064 309	4 785 615	3 065 374
D.	Časové rozlišení aktiv	1 013 297	769 335	684 412	484 943	269 447
D.1	Náklady příštích období	267 113	195 582	194 944	158 631	106 291
D.2	Komplexní náklady příštích období	746 184	573 753	489 468	326 312	163 156
D.3	Příjmy příštích období	-	-	-	-	-
	<b>PASIVA CELKEM</b>	<b>13 598 267</b>	<b>13 200 374</b>	<b>14 435 770</b>	<b>13 367 809</b>	<b>15 427 990</b>
A.	<b>Vlastní kapitál</b>	<b>6 296 889</b>	<b>5 873 931</b>	<b>5 924 823</b>	<b>5 907 727</b>	<b>5 875 234</b>
A.I.	Základní kapitál	5 140 000	5 140 000	5 140 000	5 140 000	5 140 000
A.I.1.	Základní kapitál	5 140 000	5 140 000	5 140 000	5 140 000	5 140 000
A.I.2.	Vlastní podíly (-)	-	-	-	-	-
A.I.3.	Změny základního kapitálu	-	-	-	-	-
A.II.	Ážio a kapitálové fondy	-	-	-	-	-
A.II.1.	Ážio	-	-	-	-	-
A.II.2.1.	Ostatní kapitálové fondy	-	-	-	-	-
A.II.2.2.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků (+/-)	-	-	-	-	-
A.II.2.3.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách obchodních korporací (+/-)	-	-	-	-	-
A.II.2.4.	Rozdíly z přeměn obchodních korporací (+/-)	-	-	-	-	-
A.II.2.5.	Rozdíly z ocenění při přeměnách obchodních korporací (+/-)	-	-	-	-	-
A.III.	Fondy ze zisku	463 101	478 674	491 437	506 106	514 000
A.III.1.	Ostatní rezervní fondy	463 101	478 674	491 437	506 106	514 000
A.III.2.	Statutární a ostatní fondy	-	-	-	-	-
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	382 326	-	-	-	-
A.IV.1.	Nerozdělený zisk nebo neuhrazená ztráta minulých let (+/-)	382 326	-	-	-	-
A.IV.2.	Jiný výsledek hospodaření minulých let (+/-)	-	-	-	-	-
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	311 462	255 257	293 386	261 621	221 234
A.VI.	Rozhodnuto o zálohové výplatě podílu na zisku (-)	-	-	-	-	-
B.	<b>Rezervy</b>	<b>21 439</b>	<b>148 498</b>	<b>117 894</b>	<b>88 974</b>	<b>114 830</b>

B.1.	Rezerva na důchody a podobné závazky	-	-	-	-	-
B.2.	Rezerva na daň z příjmů	-	102 000	68 477	43 120	6 057
B.3.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	-	-	-	-	-
B.4.	Ostatní rezervy	21 439	46 498	49 417	45 854	108 773
<b>C.</b>	<b>Závazky</b>	<b>7 279 939</b>	<b>7 177 945</b>	<b>8 393 053</b>	<b>7 371 108</b>	<b>9 437 926</b>
C.I.	Dlouhodobé závazky	262 045	244 228	187 697	127 023	109 222
C.I.1.	Vydané dluhopisy	-	-	-	-	-
C.I.2.	Závazky k úvěrovým institucím	-	-	-	-	-
C.I.3.	Dlouhodobé přijaté zálohy	-	-	-	-	-
C.I.4.	Závazky z obchodních vztahů	-	-	-	-	-
C.I.5.	Dlouhodobé směnky k úhradě	-	-	-	-	-
C.I.6.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba	-	-	-	-	-
C.I.7.	Závazky - podstatný vliv	-	-	-	-	-
C.I.8.	Odložený daňový závazek	262 045	244 238	187 697	127 023	109 222
C.I.9.1.	Závazky ke společníkům	-	-	-	-	-
C.I.9.2.	Dohadné účty pasivní	-	-	-	-	-
C.I.9.3.	Jiné závazky	-	-	-	-	-
C.II.	Krátkodobé závazky	7 017 894	6 933 707	8 205 356	7 244 085	9 328 704
C.II.1.	Vydané dluhopisy	-	-	-	-	-
C.II.2.	Závazky k úvěrovým institucím	-	-	-	-	-
C.II.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	-	-	-	-	-
C.II.4.	Závazky z obchodních vztahů	5 661 255	5 521 061	6 578 234	5 671 468	7 114 788
C.II.5.	Krátkodobé směnky k úhradě	-	-	-	-	-
C.II.6.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba	-	-	-	-	-
C.II.7.	Závazky - podstatný vliv	-	-	-	-	-
C.II.8.1.	Závazky ke společníkům	-	-	-	-	-
C.II.8.2.	Krátkodobé finanční výpomoci	-	-	-	-	-
C.II.8.3.	Závazky k zaměstnancům	56 307	57 674	62 322	70 414	103 262
C.II.8.4.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	36 035	37 650	40 191	44 308	62 832
C.II.8.5.	Stát - daňové závazky a dotace	196 539	270 111	318 344	214 826	395 020
C.II.8.6.	Dohadné účty pasivní	1 067 699	1 047 124	1 206 256	1 243 069	1 652 658
C.II.8.7.	Jiné závazky	59	87	9	-	-
<b>D.</b>	<b>Časové rozlišení pasiv</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
D.1.	Výdaje příštích období	-	-	-	-	-
D.2.	Výnosy příštích období	-	-	-	-	-



## Příloha 2 VA rozvahy u Hyundai a Toyoty

VA-ROZVAHA Hyundai k		2016	2017	2018	2019	2020
	<b>AKTIVA CELKEM</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>A.</b>	<b>Pohledávky za upsaný základní kapitál</b>	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>B.</b>	<b>Stálá aktiva</b>	<b>27,89%</b>	<b>27,38%</b>	<b>23,00%</b>	<b>23,28%</b>	<b>20,87%</b>
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	0,06%	0,06%	0,09%	0,12%	0,13%
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	<b>23,90%</b>	<b>23,84%</b>	<b>22,44%</b>	<b>22,67%</b>	<b>20,74%</b>
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek	3,93%	3,49%	0,46%	0,49%	0,00%
<b>C.</b>	<b>Oběžná aktiva</b>	<b>71,97%</b>	<b>72,46%</b>	<b>77,00%</b>	<b>76,72%</b>	<b>79,13%</b>
C.I.	Zásoby	4,53%	4,43%	4,92%	7,73%	5,50%
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	0,59%	0,63%	0,99%	1,32%	1,45%
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	<b>27,53%</b>	<b>23,66%</b>	<b>30,09%</b>	<b>20,09%</b>	<b>37,66%</b>
C.III.	Krátkodobý finanční majetek	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
C.IV.	Peněžní prostředky	<b>39,32%</b>	<b>43,73%</b>	<b>40,77%</b>	<b>47,41%</b>	<b>34,25%</b>
	<b>PASIVA CELKEM</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>A.</b>	<b>Vlastní kapitál</b>	<b>52,51%</b>	<b>58,52%</b>	<b>56,21%</b>	<b>57,67%</b>	<b>56,66%</b>
A.I.	Základní kapitál	<b>20,20%</b>	<b>18,99%</b>	<b>18,40%</b>	<b>19,76%</b>	<b>17,59%</b>
A.II.	Ážio a kapitálové fondy	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
A.III.	Fondy ze zisku	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	<b>20,01%</b>	<b>30,39%</b>	<b>28,24%</b>	<b>27,41%</b>	<b>33,75%</b>
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	<b>12,31%</b>	9,14%	9,56%	<b>10,50%</b>	5,32%
A.VI.	Rozhodnuto o zálohové výplatě podílu na zisku (-)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>B.</b>	<b>Rezervy</b>	<b>11,70%</b>	<b>10,84%</b>	<b>11,78%</b>	<b>13,14%</b>	<b>12,50%</b>
C.I.	Dlouhodobé závazky	<b>16,88%</b>	<b>15,00%</b>	<b>14,64%</b>	<b>15,53%</b>	<b>14,28%</b>
C.II.	Krátkodobé závazky	<b>18,88%</b>	<b>15,60%</b>	<b>17,32%</b>	<b>13,64%</b>	<b>16,51%</b>

VA-ROZVAHA Toyota k		2016	2017	2018	2019	2020
	<b>AKTIVA CELKEM</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>A.</b>	<b>Pohledávky za upsaný základní kapitál</b>	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>B.</b>	<b>Stálá aktiva</b>	<b>59,54%</b>	<b>53,84%</b>	<b>41,76%</b>	<b>37,23%</b>	<b>37,83%</b>
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	2,47%	2,55%	1,94%	1,49%	0,71%
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	<b>56,90%</b>	<b>51,28%</b>	<b>39,82%</b>	<b>35,74%</b>	<b>37,12%</b>
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek	0,00%	0,00%	0,00%	0,81%	0,00%
<b>C.</b>	<b>Oběžná aktiva</b>	<b>33,00%</b>	<b>40,33%</b>	<b>53,49%</b>	<b>59,14%</b>	<b>60,42%</b>
C.I.	Zásoby	3,58%	3,20%	2,84%	6,12%	<b>12,85%</b>
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	<b>17,07%</b>	<b>23,19%</b>	<b>22,50%</b>	<b>17,21%</b>	<b>27,70%</b>
C.III.	Krátkodobý finanční majetek	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
C.IV.	Peněžní prostředky	<b>12,35%</b>	<b>13,95%</b>	<b>28,16%</b>	<b>35,80%</b>	<b>19,87%</b>
<b>D.</b>	<b>Časové rozlišení aktiv</b>	<b>7,45%</b>	<b>5,83%</b>	<b>4,74%</b>	<b>3,63%</b>	<b>1,75%</b>

	<b>PASIVA CELKEM</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>A.</b>	<b><i>Vlastní kapitál</i></b>	<b>46,31%</b>	<b>44,50%</b>	<b>41,04%</b>	<b>44,19%</b>	<b>38,08%</b>
A.I.	Základní kapitál	37,80%	38,94%	35,61%	38,45%	33,32%
A.II.	Ážio a kapitálové fondy	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
A.III.	Fondy ze zisku	3,41%	3,63%	3,40%	3,79%	3,33%
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	2,81%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	2,29%	1,93%	2,03%	1,96%	1,43%
A.VI.	Rozhodnuto o zálohové výplatě podílu na zisku (-)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>B.</b>	<b><i>Rezervy</i></b>	<b>0,16%</b>	<b>1,12%</b>	<b>0,82%</b>	<b>0,67%</b>	<b>0,74%</b>
C.I.	Dlouhodobé závazky	1,93%	1,85%	1,30%	0,95%	0,71%
C.II.	Krátkodobé závazky	51,61%	52,53%	56,84%	54,19%	60,47%

## Příloha 3 HA rozvahy u Hyundai a Toyoty

HA-ROZVAHA Hyundai k		17 -16	18 - 17	19 - 18	20 - 19
	<b>AKTIVA CELKEM</b>	6,35%	3,20%	-6,85%	12,32%
<b>B.</b>	<b>Stálá aktiva</b>	4,43%	-13,34%	-5,71%	0,70%
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	5,31%	66,25%	24,18%	20,52%
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	6,06%	-2,84%	-5,93%	2,77%
B.II.1.1.	Pozemky	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
B.II.1.2.	Stavby	-3,18%	-2,80%	-4,14%	-4,17%
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	11,88%	0,63%	-21,62%	25,96%
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	11,28%	-82,92%	1950,32%	-92,37%
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek	-5,48%	-86,30%	-1,22%	-100,00%
<b>C.</b>	<b>Oběžná aktiva</b>	7,07%	9,67%	-7,19%	15,84%
C.I.	Zásoby	3,92%	14,67%	46,21%	-20,01%
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	-8,60%	31,22%	-37,79%	110,49%
C.II.2.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	-13,88%	21,47%	-32,14%	98,12%
C.II.2.2.	Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba	/0	640,62%	-100,00%	/0
C.II.2.4.3.	Stát - daňové pohledávky	5,96%	6,53%	-15,87%	33,24%
C.IV.	Peněžní prostředky	18,29%	-3,80%	8,33%	-18,86%
	<b>PASIVA CELKEM</b>	6,35%	3,20%	-6,85%	12,32%
<b>A.</b>	<b>Vlastní kapitál</b>	18,52%	-0,88%	-4,44%	10,36%
A.I.	Základní kapitál	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	61,53%	-4,08%	-9,59%	38,29%
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	-21,02%	7,94%	2,25%	-43,10%
<b>B.</b>	<b>Rezervy</b>	-1,43%	12,13%	3,92%	6,80%
C.I.	Dlouhodobé závazky	-5,48%	0,72%	-1,22%	3,29%
C.I.2.	Závazky k úvěrovým institucím	-5,48%	0,72%	-1,22%	3,29%
C.II.	Krátkodobé závazky	-12,10%	14,53%	-26,65%	36,00%
C.II.4.	Závazky z obchodních vztahů	-6,16%	5,57%	-33,17%	32,37%
C.II.8.6.	Dohadné účty pasivní	-41,47%	78,81%	13,71%	99,49%

HA-ROZVAHA Toyota k		17 - 16	18 - 17	19 - 18	20 - 19
	<b>AKTIVA CELKEM</b>	-3%	9%	-7%	15%
<b>B.</b>	<b>Stálá aktiva</b>	-12%	-15%	-17%	17%
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	0%	-17%	-29%	-45%
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	-13%	-15%	-17%	20%
B.II.1.1.	Pozemky	0%	0%	0%	0%

B.II.1.2.	Stavby	-7%	-9%	-10%	6%
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	-16%	-17%	-22%	-17%
B.II.5.2.	<i>Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek</i>	5%	-45%	<b>36%</b>	1173%
<b>C.</b>	<b>Oběžná aktiva</b>	<b>19%</b>	<b>45%</b>	<b>2%</b>	<b>18%</b>
C.I.	Zásoby	-13%	-3%	<b>100%</b>	142%
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	<b>32%</b>	6%	-29%	<b>86%</b>
C.II.2.1.	<i>Pohledávky z obchodních vztahů</i>	<b>25%</b>	<b>15%</b>	-34%	<b>89%</b>
C.II.2.4.5.	<i>Dohadné účty aktivní</i>	472%	-90%	646%	<b>47%</b>
C.IV.	Peněžní prostředky	10%	121%	<b>18%</b>	-36%
<b>D.</b>	<b>Časové rozlišení aktiv</b>	<b>-24%</b>	<b>-11%</b>	<b>-29%</b>	<b>-44%</b>
	<b>PASIVA CELKEM</b>	-3%	9%	-7%	<b>15%</b>
<b>A.</b>	<b>Vlastní kapitál</b>	-7%	1%	0%	-1%
A.I.	Základní kapitál	0%	0%	0%	0%
A.III.	Fondy ze zisku	3%	3%	3%	2%
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	-100%	x	x	x
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	-18%	<b>15%</b>	-11%	-15%
<b>B.</b>	<b>Rezervy</b>	<b>593%</b>	<b>-21%</b>	<b>-25%</b>	<b>29%</b>
C.I.	Dlouhodobé závazky	-7%	-23%	-32%	-14%
C.II.	Krátkodobé závazky	-1%	<b>18%</b>	-12%	<b>29%</b>
C.II.4.	<i>Závazky z obchodních vztahů</i>	-2%	<b>19%</b>	-14%	<b>25%</b>
C.II.8.3.	<i>Závazky k zaměstnancům</i>	2%	8%	<b>13%</b>	<b>47%</b>
C.II.8.5.	<i>Stát - daňové závazky a dotace</i>	<b>37%</b>	<b>18%</b>	-33%	<b>84%</b>
C.II.8.6.	<i>Dohadné účty pasivní</i>	-2%	<b>15%</b>	3%	<b>33%</b>

## ANOTAČNÍ ZÁZNAM

<b>AUTOR</b>	Michal Petrlík		
<b>STUDIJNÍ PROGRAM/OBOR/SPECIALIZACE</b>	6208R163 Podniková ekonomika a finanční management		
<b>NÁZEV PRÁCE</b>	Finanční analýza vybraných společností v oblasti automotive		
<b>VEDOUCÍ PRÁCE</b>	doc. Ing. Romana Čížinská, Ph.D.		
<b>KATEDRA</b>	KFU - Katedra financí a účetnictví	<b>ROK ODEVZDÁNÍ</b>	2021
<b>POČET STRAN</b>	62		
<b>POČET OBRÁZKŮ</b>	0		
<b>POČET TABULEK</b>	16		
<b>POČET PŘÍLOH</b>	3		
<b>STRUČNÝ POPIS</b>	<p>Tato bakalářská práce si klade za cíl analyzovat finanční aspekty podniků Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. a Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o. za období 2016-2020. Práce je rozdělena na čtyři hlavní části. V první jsou přiblíženy teoretické podklady k finanční analýze a jejím metodám. V druhé části se zaměřuje na vlivy pandemie Covidu-19 na automobilové odvětví. Ve třetí části je vyhodnoceno a porovnáno finanční zdraví vybraných podniků mezi sebou a s odvětvovým průměrem. V závěru jsou výsledky shrnuty a jsou uvedena některá doporučení, jak zlepšit hospodářské fungování podniků.</p>		
<b>KLÍČOVÁ SLOVA</b>	Finanční analýza, Vertikální a horizontální analýza, odvětvové srovnání, Covid-19		

## ANNOTATION

<b>AUTHOR</b>	Michal Petrlík		
<b>FIELD</b>	6208R163 Business Administration and Financial Management		
<b>THESIS TITLE</b>	Financial Analysis chosen automotive companies		
<b>SUPERVISOR</b>	doc. Ing. Romana Čížinská, Ph.D.		
<b>DEPARTMENT</b>	KFU - Department of Finance and Accounting	<b>YEAR</b>	2021
<b>NUMBER OF PAGES</b>			
	62		
<b>NUMBER OF PICTURES</b>			
	0		
<b>NUMBER OF TABLES</b>			
	16		
<b>NUMBER OF APPENDICES</b>			
	3		
<b>SUMMARY</b>			
	<p>This Bachelor thesis has its goal to analyse financial qualities of companies Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. and Toyota Motor Manufacturing Czech Republic s.r.o. in period of 2016-2020. Thesis is divided in four parts. In the first part, theoretical background to financial analysis and its methods is introduced. The second part focuses on influence of pandemic Covid-19 on automotive industry. Thirdly, financial health of above mentioned companies is evaluated and compared with each other and with automotive industry average. Lastly, the results are summarized and there are pointed out some recommendations how to improve their economic situation.</p>		
<b>KEY WORDS</b>			
	Financial Analysis, Vertical and Horizontal Analysis, Benchmarking, Covid-19		