

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky



Bakalářská práce

**Postavení dopravní firmy Ewals Cargo Care na trhu
v rámci Evropské unie**

Jana Stehlíková

© 2019 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jana Stehlíková

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Postavení dopravní firmy Ewals Cargo Care na trhu v rámci Evropské unie

Název anglicky

Position of transport company Ewals Cargo Care on the market in European Union

Cíle práce

Cílem práce je statistické posouzení vývoje vybraných ekonomických ukazatelů činnosti firmy Ewals Cargo Care, které umožní zhodnotit postavení a stabilitu firmy na trhu v rámci Evropské unie. Na základě získaných výsledků statistických analýz a zjištěných tendencí hodnocených ukazatelů budou formulovány návrhy a doporučení, které by vedly k upevnění pozice firmy na evropském trhu.

Metodika

Získaná data budou analyzována na základě metod z oblasti časových řad a indexní analýzy. Zdrojem dat bude účetní evidence společnosti a její interní materiály.

Harmonogram:

Studium odborné literatury a odborných textů: 03/2017-09/2017

Předložení konečné podoby literární rešerše: 10/2017

Výběr a zpracování dat: 08/2017-01/2018

Předložení konečné podoby bakalářské práce: 02/2018

Doporučený rozsah práce

30-50 stran

Klíčová slova

doprava, služby, finanční analýza, firemní strategie, náklady, výnosy, zisk, inovace

Doporučené zdroje informací

DOUCHA, R. Finanční analýza podniku : praktické aplikace. Praha: VOX, 1996. ISBN 80-902111-2-7.

EISLER, Jan. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. Praha: Oeconomica, 2008, 151 s. ISBN 978-80-245-1416-1

EISLER, Jan. Ekonomika dopravy. Praha: Fortuna, 2000, 136 s. ISBN 80-7168-699-9

LAMBERT, D., STOCK, J. R. A ELLARM, L, Logistika, 1. vydání. Praha: Computer Press, 2000, ISBN 80-7226-221-1

MACHKOVÁ, H. – ČERNOHLÁVKOVÁ, E. – REBUFFAT, M. Mezinárodní obchodní operace. Praha: HZ, 2000. ISBN 80-86009-34-3.

MILETÍN, Jiří a kolektiv autorů. Autodoprava. Plzeň: Typos – Digital Print, s.r.o., 2001, ISBN 80-86229-23-8

MILETÍN, Jiří. Podnikání v silniční dopravě. Žilina: Poradce podnikatele, a. s., 1995, 112 s. ISBN 80-85437-20-1

SEGER, J. – HINDLS, R. – HRONOVÁ, S. Statistika pro ekonomy. Praha: Professional Publishing, 2004. ISBN 80-86419-59-2.

SYNEK, Miloslav. Ekonomická analýza. Praha: Economica, 2003. 79 s. ISBN 80- 245-0603-3.

SYNEK, M. Podniková ekonomika. Praha: C.H. Beck, 2002. ISBN 80-7179-736-7.

Předběžný termín obhajoby

2019/20 ZS – PEF (únor 2020)

Vedoucí práce

doc. Ing. Marie Prášilová, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra statistiky

Elektronicky schváleno dne 29. 11. 2018

prof. Ing. Libuše Svatošová, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 29. 11. 2018

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 27. 10. 2019

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Postavení dopravní firmy Ewals Cargo Care na trhu v rámci Evropské unie" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 22.3.2020

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. Marii Prášilové, CSc., vedoucí mé bakalářské práce, za odborné vedení a profesionální přístup v průběhu vypracování této práce. Dále bych ráda poděkovala společnosti Ewals Cargo Care s.r.o. za poskytnuté informace a podkladová data. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat své rodině a přátelům za jejich podporu a trpělivost během mého studia na vysoké škole.

Postavení dopravní firmy Ewals Cargo Care na trhu v rámci Evropské unie

Souhrn

Bakalářská práce hodnotí postavení společnosti Ewals Cargo Care s.r.o. na trhu Evropské unie v letech 2008-2018.

Práce hodnotí dopravní společnost na základě vývoje ekonomických výsledků pomocí ukazatelů finanční analýzy, dále popisuje dlouhodobé vývojové tendence základních ekonomických ukazatelů účetních výkazů zisků a ztrát a věnuje se rozboru makroprostředí, ve kterém se společnost svou činností pohybuje. Na základě zjištěných výsledků analýz jsou formulovány návrhy a doporučení, které by společnosti mohly pomoci upevnit její finanční stabilitu a postavení na evropském trhu.

Klíčová slova: doprava, služby, finanční analýza, firemní strategie, náklady, výnosy, zisk, inovace

Position of transport company Ewals Cargo Care on the market in European Union

Summary

The bachelor thesis evaluates the position of the company Ewals Cargo Care s.r.o. on the European Union market in 2008-2018.

The thesis evaluates transport company based on the development of economic results by means of financial analysis indicators, further describes long-term development tendencies of basic economic indicators of financial statements of profit and loss and deals with analysis of macro environment in which the company operates. Based on the results of the analyses, suggestions and recommendations are formulated to help the company strengthen its financial stability and position on the European market.

Keywords: transport, services, financial analysis, corporate strategy, costs, revenue, profit, innovation

Obsah

1 Úvod	10
2 Cíl práce a metodika	11
2.1 Cíl práce.....	11
2.2 Metodika.....	11
2.2.1 Finanční analýza poměrových ukazatelů	11
2.2.2 Elementární charakteristiky časových řad.....	13
2.2.3 PEST analýza	14
3 Teoretická východiska	15
3.1 Doprava a její funkce v ekonomickém prostředí.....	15
3.1.1 Dopravní infrastruktura	15
3.1.2 Dopravní politika a Evropa 2020	16
3.2 Principy a cíle jednotného trhu Evropské unie	17
3.2.1 Jednotný digitální trh EU	17
3.2.2 Programy EU na podporu podnikání.....	18
3.3 Podnikání v dopravě, podnik a jeho cíle.....	18
3.3.1 Strategické řízení podniku.....	20
3.3.2 Inovace	22
3.3.3 IS/ICT.....	22
3.4 Finanční analýza podniku	23
3.5 Okolí podnikání v dopravě	25
3.6 Výrobní faktory podniku	26
3.6.1 Služby v nákladní dopravě	27
3.7 Majetek podniku a jeho financování	28
3.7.1 Náklady podniku	30
3.7.2 Výnosy, tržby a příjmy	30
4 Charakteristika společnosti Ewals Cargo Care spol. s.r.o.	31
4.1 Historie a vývoj společnosti	32
4.2 Strategie a inovační činnost společnosti	33
5 Analýza dosažených výsledků	35
5.1 Finanční analýza poměrových ukazatelů.....	35
5.1.1 Ukazatelé likvidity	35
5.1.2 Ukazatelé aktivity.....	37
5.1.3 Ukazatelé rentability	40

5.1.4	Ukazatelé zadluženosti	43
5.2	Statistická analýza vývoje základních ekonomických ukazatelů	44
5.2.1	Analýza celkových výnosů a nákladů	44
5.2.2	Analýza hospodářského výsledku (EBIT).....	46
5.3	Analýza PEST.....	47
5.4	Návrhy a doporučení	53
6	Závěr	56
7	Seznam použitých zdrojů	59
8	Seznam tabulek.....	61
9	Seznam obrázků.....	61
10	Seznam grafů.....	61
11	Přílohy.....	62

1 Úvod

Podnikání v dopravním odvětví prošlo od 20. století několika velkými změnami, a to především v důsledku politické situaci nejen v Evropě. Vstupem České republiky do Evropské unie v květnu roku 2004 se otevřel trh a dal možnost zahraničním investorům podnikat i na našem území. Vstupem do Unie došlo též ke změně v legislativě. Dopravci se museli přizpůsobit novým normám podle právních úprav v souladu s Unií. Na český trh vstoupila konkurence s levnější pracovní silou. Jedná se především o podniky ze států východní a jižní Evropy. Roku 2007 přišla finanční krize se svým jádrem v USA zapříčiněná americkou hypoteční krizí, která mimo jiné způsobila strmý vzrůst ceny ropy v polovině následujícího roku a překonána byla až s rokem 2014.

Situace na trhu začíná být pro dopravce velmi obtížná. Vlivem tlaku ze strany zákazníků čelí dopravní podniky dlouhodobému trendu snižování cen svých produktů. Zákazníci snižují své náklady především v cenách za dopravu a logistiku. Neucelené ekonomické podmínky napříč Unií neutvářejí dopravním společnostem vyrovnané konkurenční prostředí. Dopravci z Polska si například mohou dovolit snížit celkové náklady za přepravu díky nižším sazbám spotřebních daní nebo nižšímu zdanění práce. Málokterá západní země dokáže ještě konkurovat. Situace vývoje ceny ropy vlivem politického dění je též velice nestálá. Změny v české legislativě naopak domácím dopravcům pomáhají a je vidět snaha ze strany zákonodárců státu a odborových organizací o vytvoření konkurenceschopnějšího prostředí na českém trhu.

Tlak ze strany na ochranu životního prostředí je neodmyslitelným fenoménem doby a je třeba ho brát vážně. Evropská unie klade důraz na využívání intermodální dopravy jako jedno ze svých východisek a existuje několik dotačních programů na podporu tohoto snažení. Díky just in time přepravě z výroby do výroby, se ale do popředí dostala již dávno silniční přeprava. Během pár let se paradoxně z technicky složitější a finančně náročnější přepravy stal jakýsi standard a cena byla velmi snížena.

Dopravní společnosti stojí před nemalou výzvou, pokud chtějí nadále utvářet zisky v právě existujících politicko-ekologických a ekonomických podmínkách. Získat nové zákazníky 21. století, kteří žijí ve znamení informačních technologií, technických pokroků a jsou ekologicky šetrní, bude vyžadovat inovace v podnikání oboru doprava.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Práce analyzuje postavení dopravní firmy Ewals Cargo Care na trhu v rámci Evropské unie. Na základě výsledků jednotlivých analýz budou formulovány návrhy a doporučení, které by její postavení na trhu posílily. Práce se věnuje hodnocení finanční analýzy poměrových ukazatelů likvidity, aktivity, rentability a zadluženosti v letech 2011-2018 a statistické analýze vývoje celkových výnosů, nákladů a hospodářského výsledku v letech 2008-2018. Na základě výsledků těchto analýz budou společnosti doporučena opatření pro upevnění její finanční stability. Pomocí analýzy PEST bude zhodnoceno makroprostředí trhu, na kterém společnost působí. Výsledkem tohoto šetření budou identifikovány klíčové faktory ovlivňující podnikání v dopravě na evropském trhu.

2.2 Metodika

Zdroje dat pro finanční analýzu budou interní materiály společnosti Ewals Cargo Care s.r.o., účetní výkazy zveřejňované na portále www.justice.cz. Pro analýzu makroprostředí pak Evropa 2020, Český statistický úřad, Česmad Bohemia, NOZ a Stavební zákon, Eurostat, Česká národní banka, Ministerstvo dopravy a průmyslu, Ministerstvo pro místní rozvoj, www.kurzy.cz, Ministerstvo obchodu a průmyslu, zpracovaná data v příloze 3-5.

2.2.1 Finanční analýza poměrových ukazatelů

Principem analýzy poměrových ukazatelů je poměrování vztahu absolutních ukazatelů, které vycházejí z účetních dat. Analýza je vhodná pro získání rychlého a nenákladného obrazu finanční situace sledovaného subjektu. Nevýhodou analýzy je nízká schopnost vysvětlovat vypočtené jevy, a proto se doporučuje následovat trendovou a komparativní analýzou.

Ukazatelé likvidity

Likvidita je schopnost přeměnit majetek podniku na peněžní prostředky. Tento druh majetku neprodukuje žádný zisk, ale je vázán na vlastní zdroje. Majetek je v rozvaze uspořádán od nejméně likvidní složky po nejlikvidnější v souladu s účetním standardem. Vysoká likvidita zajišťuje solventnost podniku. Ukazatelé likvidity tedy sledují schopnost podniku hradit své krátkodobé závazky.

$$\text{Stupeň oddlužení} = \frac{\text{Cash Flow} * 100}{\text{krátkodobé závazky}} \quad (2.1)$$

Doporučená hladina 20-30 %.

$$\text{Likvidita II. stupně (pohotová)} = \frac{\text{oběžná aktiva-zásoby} - \text{dlouhodobé závazky}}{\text{krátkodobé závazky}} \quad (2.2)$$

Doporučená hladina 1-1,5.

$$\text{Likvidita III. stupně (běžná)} = \frac{\text{oběžná aktiva}}{\text{krátkodobé závazky}} \quad (2.3)$$

Doporučená hladina 0,2-0,5.

Ukazatelé aktivity

Hodnotí efektivnost hospodaření podniku se svými aktivy. Zkoumají počet obrátek majetku za určité období a dobu obratu majetku.

$$\text{Obrat celkových aktiv} = \frac{\text{tržby}}{\text{celková aktiva}} \quad (2.4)$$

Doporučená minimální hodnota doby obratu za rok je 1-1,5krát.

$$\text{Obrat pohledávek z obchodních vztahů} = \frac{\text{tržby}}{\text{pohledávky z obchodních vztahů}} \quad (2.5)$$

$$\text{Obrat závazků z obchodních vztahů} = \frac{\text{náklady na prodané zboží}}{\text{závazky z obchodních vztahů}} \quad (2.6)$$

$$\text{Doba obratu pohledávek z obchodních vztahů} = \frac{\text{pohledávky} * 360}{\text{tržby}} \quad (2.7)$$

$$\text{Doba obratu závazků z obchodních vztahů} = \frac{\text{krátkodobé závazky z obchodních vztahů} * 360}{\text{náklady na prodané zboží}} \quad (2.8)$$

Ukazatelé rentability

Ukazatelé rentability neboli ziskovosti měří výnosnost kapitálu, tedy schopnost podniku dosahovat zisku. Poměrují zisk vůči zdrojům, které byly vynaloženy na jeho tvorbu. Obecně platí, čím vyšší výnosnost, tím lépe pro podnik.

$$\text{Rentabilita tržeb (ROS, Return os Sales)} = \frac{\text{čistý zisk} * 100}{\text{tržby}} \quad (2.9)$$

$$\text{Rentabilita vlastního kapitálu (ROE, Return on Equity)} = \frac{\text{čistý zisk} * 100}{\text{vlastní kapitál}} \quad (2.10)$$

$$\text{Hrubá zisková marže (GM, Gross Margin)} = \frac{(\text{celkové výnosy-náklady}) * 100}{\text{celkové výnosy}} \quad (2.11)$$

Ukazatelé zadluženosti

Ukazatelé zadluženosti sledují míru zadlužení podniku. Kromě vlastní kapitálu společnosti využívají často kapitál cizí, což nese jistou míru rizika, ale na straně druhé se jedná o levnější strategii financování. Doporučuje se stejný poměr využívání obou kapitálů.

$$\text{Celková zadluženost (DR, Debt Ratio)} = \frac{\text{cizí kapitál} * 100}{\text{celková aktiva}} \quad (2.12)$$

$$\text{Míra samofinancování} = \frac{\text{vlastní kapitál} * 100}{\text{cizí kapitál}} \quad (2.13)$$

Doporučená hodnota je 30 %.

(www.businessinfo.cz, Procházková, Jelínková, 2018, Sedláček 2009).

2.2.2 Elementární charakteristiky časových řad

První absolutní diference – je absolutní přírůstek v určitém období oproti období (y_t) bezprostředně předcházejícím (y_{t-1}). Jde tedy o rozdíly sousedních hodnot, kde $t = 1, 2, \dots, n$. Prvních diferencí je celkem $n-1$.

$$d_{y_t} = y_t - y_{t-1}, \quad t=2, 3, \dots, n. \quad (2.14)$$

Průměrný absolutní přírůstek – značíme jako \bar{d} a vyjadřuje aritmetický průměr posloupnosti prvních diferencí.

$$\bar{d} = \frac{y_n - y_1}{n - 1} \quad (2.15)$$

Tempo přírůstku – je relativní charakteristika a udává o kolik % se změnila veličina v běžném období (tj. v následném roce atd.) oproti veličině v základním období (tj. v předchozím roce atd.).

$$r_t = \frac{y_t - y_{t-1}}{y_{t-1}} \quad (2.16)$$

Označíme-li hodnoty libovolného ukazatele jako y , časovou řadu pro období $1, 2, \dots, n$ a za bázi považujeme y_0 , vypočteme bazický index jako:

$$BI = \frac{y_t}{y_n} \quad (2.17)$$

Řetězový index neboli koeficient růstu – charakterizuje relativní postupnou rychlost změn hodnot v časové řadě. Koeficient vyjádříme jako podíl hodnoty běžného období y_t s hodnotou období předcházejícího y_{t-1} .

$$k = \frac{y_t}{y_{t-1}}, \quad t=2,3,\dots,n. \quad (2.18)$$

Tempo růstu – je procentuálním vyjádřením koeficientu růstu.

$$k_i * 100 \quad (2.19)$$

Průměrný koeficient růstu je definován jako geometrický průměr jednotlivých koeficientů růstu a vyjadřuje změnu původní hodnoty y_1 a poslední y_n .

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}} \quad (2.20)$$

(Hindls, Hronová, Seger, Fischer 2007).

2.2.3 PEST analýza

Cílem analýzy makroprostředí je identifikovat hrozby a formulovat příležitosti, které pomohou společnosti upevnit svou pozici na evropském trhu. Analýza vnějšího prostředí společnosti zkoumá politicko-legislativní, ekonomické, sociálně-kulturní a technologické faktory, které by mohly ovlivnit hospodářský vývoj podniku do budoucna:

- politické a právní faktory – ochrana životního prostředí, daňová politika, regulace státu, politická stabilita, zákonodárství,
- ekonomické faktory – vývoj HDP, inflace, zaměstnanosti, průměrných mezd, úrokové míry,
- sociální faktory – úroveň vzdělávání, přístup k práci a volnému času, změny životního cyklu,
- technologické faktory – změny technologie, vládní podpora a dotace výzkumu, inovace (Karlíček, 2018).

3 Teoretická východiska

3.1 Doprava a její funkce v ekonomickém prostředí

Dopravu lze chápat jako přemísťovací proces zboží a služeb a podle toho, pak hovoříme o nákladní nebo osobní. Procesem je proto, že probíhá v čase a prostoru. Jejím produktem je přeprava, jejímž vykonavatelem je dopravce a objednavatelem přepravce. Oba mezi sebou uzavírají přepravní smlouvu. Podle toho, kde se doprava uskutečňuje ji lze dělit na vnitrostátní a mezinárodní. V souvislosti na přepravní požadavek lze dopravu dále rozlišovat na železniční, silniční, vodní a leteckou, případně nekonvenční (ropovody a jiné produktovody). Doprava se též dělí na přímou (zajišťovaná jedním druhem dopravy) a kombinovanou (více druhů) (Kyncl, 2001).

Doprava jako součást národního hospodářství a plní následující funkce:

- přepravuje suroviny z míst těžby do míst zpracování,
- dopravuje polotovary a hotové výrobky,
- zajišťuje přepravu osob.

K uskutečnění dopravy jsou zapotřebí:

- dopravní cesty – silnice, železnice, vodní plochy, vzdušné koridory,
- dopravní prostředky – silniční vozidla, železniční vozidla, plavidla, letadla,
- pracovní síly – řidiči, strojvedoucí, piloti a ostatní pracovníci zajišťující přepravu
- a energie – pohonné hmoty, elektrická energie (Eisler, 2000).

3.1.1 Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura je obrazem ekonomické situace země, její technologickou vyspělostí a životním standardem obyvatel. Dá se říct, že je podmínkou existence a rozvoje společnosti. Dvacáté století přineslo nezadržitelný rozvoj automobilové dopravy, která postupně zastihuje městskou hromadnou dopravu. Nárůst automobilů přináší mnohá úskalí v zemích, kde nejsou kvalitně či kvantitativně postavené a rozvinuté pozemní komunikace. Dopad na životní prostředí zvyšujícím se oxidem uhličitým v ovzduší je rok od roku vyšší a alarmující. Situaci lze řešit regulačními opatřeními formou různých poplatků (za průjezd po komunikaci, za parkování, za vjezd do vymezené zóny, regulací cen pohonných hmot) či

omezením kapacity průjezdnosti, parkovišť či časovým zvýhodněním hromadné dopravy osobní i nákladní (Dopravní politika ČR 2020).

3.1.2 Dopravní politika a Evropa 2020

Evropa 2020 je snahou Evropské unie trvale podpořit všeobecný udržitelný rozvoj. Dokument shrnuje 5 cílů, kterých chce EU docílit:

1. zaměstnanost – snaha o dosažení 75% zaměstnanosti populace ve věku 20 až 64 let,
2. inovace – 3 % HDP EU by mělo směřovat do výzkumu a vývoje,
3. klimatické změny – snížení emisí CO₂ o 60 %,
4. vzdělání – 40% populace by měla dosáhnout ukončeného vysokoškolského vzdělání,
5. chudoba – zmírnění chudoby s cílem zbavit minimálně 20 % milionů obyvatel rizika chudoby (Strategie Evropa 2020).

Příspěvkem k plnění cílů Evropy 2020 představuje Národní program reforem, kde jsou uvedeny všechny podporované oblasti a zároveň je výchozím zdrojem informací pro politiku soudržnosti, která poskytuje potřebný investiční rámec za účelem plnění cílů strategie. Sedmá kapitola programu reforem se věnuje sektoru doprava (Podpora konkurenceschopnosti zlepšením dopravní infrastruktury).

Dopravní politika je vrcholným dokumentem vlády České republiky pro sektor dopravy, jejíž implementaci odpovídá ministerstvo dopravy jakožto zodpovědná instituce. Dokument identifikuje problémy v oblasti dopravy a navrhuje opatření na jejich řešení na bázi tzv. „akčních plánů“, které jsou jeho součástí. Zabývá se důležitými tématy v oblasti harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizací železniční a vodní přepravy, zlepšením kvality silniční dopravy, rozvojem transevropské dopravní sítě, snižováním energetické náročnosti sektoru doprava. Příkladem snahy plnění cílů je nedávné vyhlášení výzvy pro předkládání žádostí o podporu v rámci modernizace a výstavba překladišť kombinované dopravy, kdy za účelem zvýhodnění multimodálních přeprav mohou žadatelé obdržet podporu ve výši až 49 % za vzniklé výdaje (Dopravní politika ČR 2020).

3.2 Principy a cíle jednotného trhu Evropské unie

Jednotný trh je vnitřním trhem Společenství bez vnitřních hranic, který je definován Maastrichtskou smlouvou a platí v něm volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu, tzv cíle čtyř svobod. Jednotný trh je komplexní cíl, jehož součástí jsou společné politiky EU: společná zemědělská politika, politika volné (hospodářské) soutěže, politika vnějších obchodních vztahů, společná dopravní politika, politika životního prostředí, energetická politika, regionální politika a strukturální fondy a sociální politika.

Proces integrace jednotného trhu byl utvářen postupně sjednocováním ekonomického prostředí unie. Pro vytvoření zóny volného obchodu byly zrušeny tarifní a kvantitativní obchodní omezení, přičemž si každý stát zachovává vlastní celní předpisy a kvóty ve vztahu k jiným zemím, a utváří se společný celní sazebník vůči třetím zemím. Za účelem ochrany hospodářské soutěže jsou stanovena pravidla pro pohyb čtyř svobod a zavádí se společná měna zahrnující měnový systém a centrální banku (tzv. eurozóna). Plně jednotný trh unie pak představuje integraci členských států v orgánech unie odpovědných za utváření společné hospodářské politiky a jednotného daňového systému.

V zájmu ochránit národní trhy jednotlivých členských států vymezuje článek 30 smlouvy o EHS celkem deset netarifních omezení, která lze použít za účelem ochrany národního hospodářství před konkurencí způsobenou volným pohybem zboží (Fiala, Pitrová 2003).

3.2.1 Jednotný digitální trh EU

Vlivem digitalizace světové ekonomiky učinila EU vytvoření jednotného digitálního trhu jednou ze svých klíčových priorit. Jednotný digitální trh má zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu online. Za tímto účelem, Unie zavádí podmínky hospodářské soutěže ve prospěch ochrany všech spotřebitelů. Cílem Unie je, co nejrozsáhlejší využívání digitálního trhu. To by mohlo značně navýšit příjem HDP EU, podpořit ceny nabízených služeb či vytvořit nová pracovní místa. Pro podporu svých cílů, vytvořila Unie strategii Digital Singel Market, která stojí na třech pilířích, které obsahují čtrnáct opatření, jak postupovat.

Pilíř I: Lepší přístup k digitálnímu zboží a službám v celé Evropě. Pilíř obsahuje opatření pro posílení důvěryhodnosti prodeje a nákupu přes hranice států EU, nastavení legislativní regulace uzavírání smluv online, snížení nákladů za logistiku, ukončení geografického blokování dodávek či zjednodušení administrativní zátěže.

Pilíř II: Vytvoření rovných podmínek a pravidel, které rozvinou digitální síť a inovativní služby. Cílem pilíře je regulace telekomunikačních a audiovizuálních služeb, regulace online platform (např. sociální média, obchody s aplikacemi) a ochrana infrastruktury proti kybernetickým hrozbám.

Pilíř III: Maximalizace růstového potenciálu digitální ekonomiky za pomoci zavedení opatření týkajících se pohybu velkých objemů dat, nastavením norem pro ICT a zvýšením počtu kvalifikovaných pracovníků s digitálními dovednostmi (Pilný, 2016).

3.2.2 Programy EU na podporu podnikání

Mikropodniky a malé podniky poskytují dvě třetiny pracovních míst v soukromém sektoru a představují 99 % společností v Evropské unii. Na jejich podporu existují nejrůznější akční programy jako jsou „Small Business Act“ (Iniciativa na podporu malých a středních podniků), Horizont 2020 a program COSME. Podpora směřuje především ke zvýšení konkurenceschopnosti pomocí výzkumů a inovací nebo se zabývá otázkou financování podniků či administrativní zátěží a byrokracií. Zákon 149/2016 Sb. o podpoře malého a středního podnikání stanovuje zásady podmínky poskytování podpory při podnikání (www.mpo.cz).

Třídění podniků Evropské Unie podle počtu zaměstnanců:

- mikropodniky 1-9 zaměstnanců,
- malé podniky 10-99 zaměstnanců,
- střední podniky 100-249 zaměstnanců,
- velké podniky více jak 250 zaměstnanců (<https://www.czso.cz>).

3.3 Podnikání v dopravě, podnik a jeho cíle

Podnik je odborné označení ekonomicko-právního subjektu, který tvoří základní prvek forem organizace ekonomiky v hospodářských soustavách. Je založen na výrobě zboží a poskytování služeb za úplatu. Jeho základní znaky jsou:

- ekonomická samostatnost,
- právní subjektivita.

Obecné podmínky pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby jsou:

- živnostenské oprávnění, udělením koncese, eurolicence k předmětu podnikání silniční motorové dopravy,
- usazení, které definuje čl. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009,
- dobrá pověst definována v par. 7 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- finanční způsobilost definovaná par. 8 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a čl. 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009,
- odborná způsobilost definována par. 8 a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a článkem 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 (www.mdcr.cz).

Eurolicence je doklad, který nahrazuje od 1. května 2004 zahraniční vstupní povolení. Právní úprava vychází z nařízení evropského parlamentu a rady č. 1072/2009 ze dne 21. 10. 2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční dopravy. Na základě tohoto předpisu obdrží dopravce originál licence a tolik kopií, kolik vlastní vozidel. Pro případnou kontrolu musí být opis k dispozici v každém vozidle. Platnost licence je 10 let a vydávají ji krajské úřady. Je nutná jen pro vozidla nad 3,5 tuny. V opačném případě je dopravce povinen pouze držet koncesní listiny (zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, www.mdcr.cz).

Nákladní list CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) v mezinárodní silniční dopravě je vymezen „Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě“, která byla uzavřena v Ženevě roku 1956. Jde o jeden ze základních dokumentů o provozování mezinárodní silniční dopravy a je uveřejněna jako vyhláška ministerstva zahraničních věcí č. 11/1975 ((Machková a kol., 2010).

Doprovodce je vázán dodržovat doby řízení v rámci ČR a EU stanovené nařízením ES č. 561/2009 (přepravy vnitrostátní a na území EU) a dohodou AETR (Accord Européen sur les Transports Routiers, Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční

dopravě) sjednaná v Ženevě 1. července 1970 pro přepravy i mimo EU. Nařízení i dohoda AETR vymezují podmínky pro účastníky silničního provozu, jako jsou věkové a profesní požadavky na osádky, maximální dobu řízení, délku a četnost povinných přestávek, dobu odpočinku a jiné (www.cdvz.cz).

3.3.1 Strategické řízení podniku

Strategické řízení je procesem zajišťovaným vrcholovým managementem podniků za účelem dosažení stanovených cílů prostřednictvím integrace firmy jako jeden celek. Jeho úlohou je pomoci organizaci si udržet nebo získat strategickou konkurenční pozici. Soustřeďuje jeho síly, vytváří, upevňuje a zajišťuje systémové vazby mezi jednotlivými podnikovými činnostmi a útvary. Zaměřuje se spíše na směry vývoje podniku a jeho dlouhodobé plánování. Kvalita podnikání závisí na obchodních znalostech pracovníků a na spokojenosti zákazníka. Pro management je tedy důležité zvážit skutečné cíle firmy před výběrem nových zaměstnanců a věnovat se zvyšování jejich kvalifikace i do budoucna. Tuto činnost má ve většině organizací na starosti personální oddělení. Kvalita práce v organizaci bývá označována jako tzv. úplný management kvality (TQM, Total Quality Management). Jedná se o systémový přístup, který podporuje úroveň a zlepšování podnikových procesů k zajištění uspokojení potřeb zákazníků (Vodáček, Vodáčková, 2009, Synek a kol., 2002).

Utváření strategie je velmi složitým procesem, který se snaží sjednotit požadavky měnícího se trhu s cíli podniku a jeho zdroji. Důležitou součástí strategického řízení je jeho správné uchopení. Vrcholový management by měl ovládat a řídit se technikami strategického myšlení postavené na principech:

- analyzování prostředí – společně se doporučuje sledovat své okolí v globálním měřítku, za účelem včasné reagovat na změny. Pro tyto účely je vhodné, aby firmy měly vybudovaný strategický informační systém,
- budování vizí – jako základní motivační motor celé organizace se nesmí síla vize podceňovat,
- orientace na zákazníka – směřovat veškeré své snahy směrem k zákazníkovi, umět rozpoznat jeho potřeby a uzpůsobovat nabízené služby tím směrem,

- systémovost – uvažujeme v širších souvislostech s dopadem na společnost komplexně,
- variantnost – organizace by měla mít víc než jednu připravenou variantu řešení,
- proaktivnost – včasné rozpoznání hrozby se dá mnohdy využít v konkurenční výhodu,
- koncentrace zdrojů – je nedílnou součástí stanovení priorit,
- pružnost – čas jsou opravdu peníze a umět rychle, pružně reagovat je skutečně kritickým faktorem,
- inovativní přístup – je založen již na vizi organizace a k její implementaci je důležitá spolupráce napříč firmou, sdílení zkušeností, vzájemná kooperace a informační tok,
- připravenost ke změnám,
- filozofie jakosti – postavená na pro zákaznickém přístupu,
- vyhledávání a tvůrčí řešení problémů,
- učení se,
- integrace firmy,
- zaujatost a
- disciplína (Košťan, Šuleř, 2002, Karlíček, 2018).

Fáze procesu strategického řízení:

- strategická analýza – je analýza okolí podniku, identifikace příležitostí a ohrožení, rozpoznání vnitřních schopností a zdrojů podniku a jejich vzájemných vztahů. Výsledkem analýzy je určení vize a stanovení základních dlouhodobých cílů,
- formulace strategie – na základě analýzy se zvolí vhodná strategie použitelná napříč celým podnikem. Zahrnuje i soubor rozhodnutí o alokaci zdrojů a způsobu jejich využití,
- implementace strategie – realizace zvolené strategie,
- strategická kontrola – zhodnocuje aplikovanou strategii a současně poskytuje zpětnou vazbu posouzení správnosti jejího výběru.

Na strategické plánování navazuje taktické neboli operativní řízení, jehož úkolem je zajištění implementace zvolené strategie, a to z pozice středního managementu. Úloha marketingu neboli zajišťování potřeb zákazníků má významnou roli pro formulování firemní strategie (Synek a kol, 2002, Smith, 2000).

3.3.2 Inovace

Proto, aby se firma dokázala prosadit ve vysoce konkurenčním prostředí trhu, musí umět svého zákazníka zaujmout. Musí mu umět nabídnout výjimečný či zcela nový produkt, výrobní postup, metodu prodeje či službu. Inovace, z latinského slova „innovare“ (obnovovat), je třeba zahrnout do strategie firmy. Procesy inovace jsou velmi nákladné. Před zahájením inovačních procesů, je třeba učinit důležitá rozhodnutí proto, aby byly nové produkty či služby po zavedení na trh úspěšnými. Existuje šest základních inovačních pojetí:

- produkt, služba jsou na trhu zcela nové,
- zavedení nové řady produktů, služeb výrobcem ve smyslu rozšíření jeho existujícího portfolia produktů a služeb,
- rozšíření existující řady produktů, služeb,
- vylepšení či změna vybraných výrobků, služeb v existující řadě produktů, služeb,
- nové uplatnění již existujících produktů, služeb na trhu a
- snížení cen produktů a služeb (Pitra, 1997).

3.3.3 IS/ICT

Informační systémy (Information System, IS) založené na informačních a komunikačních technologiích (Information and Communication Technologies, ICT) mají v dnešní době kritický význam pro fungování organizačních jednotek. Tvorba a návrh IS/ICT je velmi nákladným procesem po finanční, časové i kapacitní stránce, a proto je nutné, aby byl do spolupráce s externím specialistou zapojen odborník z vlastní organizace, který má jasný přehled o jejích vnitřních procesech. IS/ICT se skládají z globální a dílčí architektury, přičemž globální architekturu lze chápat jako schéma navazujících dílčích komponentů. Právě tyto dílčí komponenty jsou důležitým nástrojem pro manažerské funkce:

- systémy datových transakcí (Transaction Processing Systems, TPS), které jsou určeny pro práci s daty na operativní úrovni,
- manažerské informační systémy (Manager Information System, MIS), které slouží především střednímu managementu jako podpora při rozhodování,
- systémy pro podporu vrcholového managementu,
- systémy pro podporu kancelářských činností (Office Information System, IOS) a
- systémy interní a externí komunikace (Electronic Data Interchange, EDI) pro výměnu dat uvnitř organizace (intranet) a pro výměnu dat mezi organizací a zákazníkem jako např. Customer Relationship Management, tzv. CRM (Vodáček, Vodáčková, 2009).

3.4 Finanční analýza podniku

Finanční analýza je nástrojem, který pomáhá odhalovat ekonomické i neekonomické působení faktorů, identifikovat problémy a odhadovat jejich budoucí vývoj. Znalost o celkovém hospodaření firmy je nutností pro její úspěšnost a stabilní postavení na trhu či schopnosti být konkurenceschopným. Klasická finanční analýza obsahuje dvě navzájem propojené části: kvalitativní (tzv. fundamentální, která se zakládá na identifikaci prostředí, v němž se podnik nachází. Např. SWOT analýza, metoda kritických faktorů úspěšnosti aj.) a kvantitativní (tzv. technická, která používá zejména matematických a statistických postupů ke zpracování a vyhodnocení ekonomických dat). Podle účelů a vybraných ukazatelů rozlišujeme technickou analýzu absolutních dat (horizontální, vertikální), analýzu rozdílových ukazatelů (fondy finančních prostředků), analýzu poměrových ukazatelů (rentabilita, likvidita, aktivita aj.) a analýzy soustav ukazatelů (pyramidové rozklady, komparativně analytické metody aj.). Metody se navzájem doplňují a propojují. Významné postavení má i využití indexní analýzy absolutních i relativních indexů (Sedláček, 2008, Doucha 1994).

Finanční analytik musí vycházet ze seriózních a kvalitních zdrojů, za účelem vytvoření reálného obrazu finanční situace daného podniku. Podkladem finanční analýzy jsou účetní výkazy podniků, popřípadě výroční zprávy, které jsou ze zákona uveřejňovány na portále

www.justice.cz, a to maximálně do dvanácti měsíců po ověření účetní závěrky auditorem. (<http://zakony.centrum.cz/zakon-o-ucetnictvi/cast-3-paragraf-21a>).

Horizontální analýza (analýza vývojových trendů)

Tato metoda patří mezi nejjednodušší a nejpoužívanější pro ilustraci grafického vývoje vybraných položek majetku a kapitálu či nákladů a výnosů podniku v čase. Absolutní či relativní změny položek výkazů se sledují po řádcích (horizontálně). Cílem této analýzy je změřit pohyb a intenzitu veličin.

Vertikální analýza

Analýza hlouběji posuzuje jednotlivé komponenty majetku a kapitálu, které vypovídají mnohé o financování podniku. Metodou lze celkem snadno ověřit, zda například podnik dodržuje ustálená ekonomická pravidla jako např. zlatá bilanční pravidla.

Indexová analýza

Pomocí indexů lze sledovat dynamiku ekonomických jevů. Porovnávat lze ukazatele v podobě absolutních čísel, poměrů či průměrů (Sedláček, 2008).

Analýza rozdílových ukazatelů

Ukazatelé pro tuto metodu získáváme rozdílem dvou absolutních ukazatelů. Někdy se též nazývají jako finanční fondy nebo fondy finančních prostředků. Pojem fond ve světě finanční analýzy chápeme jako agregaci (shrnutí) určitých stavových položek vyjadřujících aktiva nebo pasiva či jejich rozdíly (www.businessinfo.cz).

Analýza Cash Flow

Peněžní tok vychází z výkazů zisků a ztrát a sleduje pohyb peněžních prostředků podniku. Je východiskem pro řízení jeho likvidity. Metoda vyjadřuje reálné toky peněz, neboť je čistě založená na sledování pouze příjmů a výdajů společnosti.

Analýza poměrových ukazatelů

Poměrový ukazatel se získá podílem položky účetních výkazů jinou položkou. Metoda je velice oblíbená, protože díky ní lze snadno a rychle identifikovat závažnější finanční problém, jenž je třeba dále podrobit hlubší analýze (Synek, 2003).

SWOT analýza

Je analýza vnitřního prostředí podniku (mikroprostředí), kde výstup identifikuje slabé a silné stránky podniků a na základě zjištěných hodnot se formuluje vhodná strategie.

BCG analýza

BCG analýza neboli Bostonská matice, jejíž podstatou je ohodnocení portfolia služeb a produktů podniku a určení jejich podílů na trhu.

Analýza PEST

PEST je základní analýzou makroekonomického prostředí, do kterého podnik vstupuje. Analýza identifikuje příležitosti a hrozby vstupu na nový trh průzkumem jeho prostředí politicko-právního, ekonomického, sociálně-kulturního a technologického (Procházková, Jelínková 2018).

3.5 Okolí podnikání v dopravě

Volba umístění podniku je důležitou součástí jeho prosperity do budoucna. Např. strategická pozice jeho zázemí v okolí jiných firem znamená možnost získat potenciální klienty. Okolí podniku je tvořeno následujícími prvky:

- geografické okolí,
- sociální prostředí. Je důležitým, ale ne zcela snadno proveditelným faktorem pro zachování jak prospěšnosti firmě, tak i společnosti,
- politické okolí. Je nedílným ukazatelem ovlivňující existenci firmy a jejích možností,
- právní okolí. Politické vlivy jsou uplatňovány pomocí práva, které vytváří rámec prakticky pro všechny podnikové činnosti,

- ekonomické okolí. Jeho důležitost spočívá ve skutečnosti, že z něj podnik získává výrobní faktory, kapitál a nabízí v něm své služby. Daná ekonomie má přímý dopad na chod podniku prostřednictvím stanovené daňové zátěže, celkovým hospodářským růstem, měnovým a devizovým vývojem nebo cenami výrobních faktorů,
- ekologické okolí. Životní prostředí musí být respektováno,
- technologické okolí. Používání techniky a technologie má často negativní dopad, zejména na přírodní nebo sociální prostředí. Může však znamenat výzvu ze strany konkurence, jak se lze s takovým problémem vyrovnat, či dokonce prosadit,
- etické okolí. V podnikatelském světě etické chování znamená dodržování morálních principů jako je poskytování pravdivých informací, nabízení kvalitních služeb zákazníkům a jiné. Ne všichni, a ne všude se tyto principy dodržují. Nicméně na korektním jednání se dá stavět pověst a dobré jméno firmy,
- kulturně historické okolí. Z hlediska celkové vzdělanosti a kulturní úrovně obyvatelstva lze posuzovat ekonomický rozvoj a technologický pokrok (Synek a kol., 2002).

3.6 Výrobní faktory podniku

Činností podniků je přeměňování vstupů (výrobních faktorů) na výstupy (výrobky, služby). Pod pojmem výrobní faktory rozumíme práci, půdu a kapitál. Práce a půda jsou považovány za primární faktory. Řídící práce dnes označovaná jako management je základním kamenem pro fungování celé organizace. Jejím posláním je plánování, rozhodování, vedení a kontrola lidí, rozdělování úkolů a kontrola plnění cílů. Odměna za vykonanou práci se nazývá v soukromé sféře mzda a ve státní sféře plat. Výše mzdy či platu závisí na mnoha faktorech jako jsou náročnost, doba či kvalita vykonávané práce. Kapitálem se myslí fyzický majetek a nikoliv finanční. Do této skupiny patří budovy, stroje, výrobní zařízení, dopravní prostředky, nástroje, zařízení kanceláří, výpočetní technika a materiál. Kromě těchto faktorů jsou za důležité činitele považovány i čas a informace (Hřebík, 2008).

3.6.1 Služby v nákladní dopravě

Kromě standardní přepravy různých druhů zásilek z bodu A do bodu B různorodou přepravní technikou jsou součástí portfolia dopravních firem následující služby, které beze sporu hrají klíčovou roli v konkurenceschopnosti na dnešním trhu.

Intermodální přeprava jako zvláštní druh přepravy, který kombinuje druhy dopravních prostředků: kolejová – silniční, silniční – lodní, silniční – letecká nebo kolejová – lodní. Mezi nejrozšířenější patří kombinace speciálních návěsů či kontejnerů na železničním voze. Přeprava samotných návěsů (či kontejnerů) bez řidiče se nazývá nedoprovázená. Využívání těchto služeb má pozitivní dopad na snižování emisí CO₂ v ovzduší, na odlehčení provozu na silnicích a snižování nákladů přepravcům (Miletín, 1995).

Logistické služby jsou jakousi odezvou na konkurenční tlak trhu. Společnosti své aktivity přenášejí i do jiných oblastí působnosti jako např. skladování, exportní a importní operace, analýza rozmístění zařízení firem, toky zboží, peněz a informací a v neposlední řadě intermodální služby.

Zasílatelské služby. Zajištění přepravy kromě dopravců obstarávají i zasílatelé, kteří nejsou vázáni dopravu realizovat, ale pouze ji smluvně obstarat. Speditér často disponuje celým „balíčkem“ logistických služeb jako např. skladování, celní odbavení, pojištění, zajištění kombinované přepravy atd. Tímto se stává velice atraktivním pro přepravce. Právní rámec spedičních služeb je vymezen zasílatelskou smlouvou (Machková a kol., 2000).

Počítačové technologie a zákaznický servis. Využití počítačů v logistice se už dnes stalo samozřejmostí. Rychlá výměna informací mezi dopravcem a přepravcem vyzdvihla zákaznický servis na úplně novou rovinu. Počítačové softwary umožňují lépe monitorovat průběh celé přepravy a zároveň uchovávají veškerá data pro jejich další využití. Kromě internetu, XML, WWW je EDI (Elektronic Data Interchange, Elektronická výměna dat) nejpoužívanějším datovým formátem pro elektronické obchodní transakce. Mezi nejnovější trendy se zařazují i aplikace pro chytré telefony, které umožňují řidičům přeposílání informací o průběhu celé přepravy od momentu příjezdu na nakládku až po doručení zásilky, a to včetně možnosti okamžitého odeslání přepravního listu elektronickou formou, což

urychlí i celý fakturační proces a schopnost zaplacení či přijetí finančního obnosu za uskutečněnou službu. Zabudování GPS systémů do aut a jejich následné sledování pomocí webových aplikací je dnes již téměř základním vybavením (Lambert, Stock, Ellarm, 2000).

3.7 Majetek podniku a jeho financování

Pro zahájení své činnosti potřebuje podnik jednak finanční zdroje (kapitál, peníze, který může být bud vlastní nebo cizí-dluhy) a hospodářské prostředky (majetek firmy). Stav majetku zachycuje účetní doklad zvaný rozvaha (bilance podniku). Majetkové položky (co podnik vlastní) jsou označovány jako aktiva a finanční zdroje (komu to patří, zdroje krytí aktiv) značíme jako pasiva. Aktiva se dále dělí na stálá aktiva a oběžná aktiva. Do stálých aktiv patří: dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek. Oběžná aktiva jsou tvořena: zásobami, dlouhodobými a krátkodobými pohledávkami a peněžními prostředky. Vlastní kapitál je tvořen základním kapitálem, fondy ze zisku a výsledkem hospodaření z let minulých. Cizí zdroje jsou pak součtem rezerv, krátkodobých a dlouhodobých závazků. Součet aktiv se musí rovnat součtu pasiv. Rozvaha, graficky znázorněna v tabulce číslo 1, se sestavuje vždy k určitému dni a umožňuje sledování finanční situace podniku. Součástí účetní závěrky (soubor finančních výkazů, které podnik sestavuje vždy ke konci účetního období) je kromě rozvahy i výkaz zisků a ztrát a Cash Flow. Výkaz zisků a ztrát informuje o tom, jakého výsledku hospodaření daná společnost dosáhla a vede záznamy o nákladech a výnosech podniku. Cash Flow neboli peněžní tok informuje o rozdílu mezi příjmy a výdaji podniku (Dušek, 2019).

Tabulka 1: Zjednodušené schéma rozvahy

Rozvaha	
Aktiva	Pasiva
A. Stálá aktiva I. Hmotný dlouhodobý majetek II. Nehmotný dlouhodobý majetek III. Finanční majetek B. Oběžná aktiva I. Zásoby II. Pohledávky III. Finanční majetek C. Ostatní aktiva	A. Vlastní kapitál I. Základní jmění II. Zákonný rezervní fond III. Ostatní kapitálové fondy IV. Hospodářský výsledek B. Cizí zdroje I. Rezervy II. Úvěry III. Závazky C. Ostatní pasiva

Zdroj: <https://eur-lex.europa.eu> , vlastní zpracování

Charakteristickým prvkem každého podnikání je vklad základního kapitálu vlastního či vypůjčeného tzv. cizího. Cizí kapitál je do určité výše a za určitých podmínek levnější a rentabilnější. Pokud je ale cizí kapitál příliš vysoký, vystavuje se podnik finančnímu riziku insolventnosti (platební neschopnosti), jeho stabilita se naruší, náklady na cizí kapitál narostou. Primárním cíle podniků je snaha o zhodnocení neboli rentabilitu kapitálu, která se skládá na tři základní činitele:

- zisková marže, což je zisk z tržeb podniku vyjádřený v procentech,
- obrat majetku neboli celkové výnosy, který vyjadřuje kolikrát se určitá aktiva (celková, dlouhodobá, oběžná atd.) ve sledovaném období přemění v peněžní prostředky,
- finanční páka je efekt, který vznikne při upřednostňování využívání cizího kapitálu pro financování podniku. Úspora vyplývá z faktu, že úroky z cizího kapitálu se promítnou do nákladových položek, které firmě sníží základ daně a samotnou daňovou povinnost, tzv. efekt daňového štítu (Sedláček, 2008, Synek, 2003).

3.7.1 Náklady podniku

Spotřeba výrobních faktorů se peněžně nazývá náklady. Náklady lze členit z různých hledisek. Nejvýznamnějším dělením je podle nákladových druhů (náklady na materiál, mzdy, odpisy nehmotného a hmotného majetku, úroky atd.), podle účelu jejich vynaložení (výkonové a útvarové), podle položek kalkulačního vzorce (přímé a nepřímé) a podle závislosti na objemu výkonů (variabilní nezávislé a fixní závislé, měřené např. na ujetých km).

Metodika kalkulace nákladů je odlišná pro každý druh dopravy vzhledem k její technologii, struktuře přepravy a kapacitě dopravních prostředků nebo s ohlednutím různých tarifů za přepravu. Metodika kalkulace nákladů silniční dopravy, používá pro vyčíslení kalkulačního vzorce, který rozlišuje náklady závislé na ujetých km (spotřeba pohonných hmot, mýtné, pryžové obruče, opravy a údržba) či hodinách provozu (mzdy, sociální a zdravotní pojištění, cestovné) a nezávislé (odpisy dopravních prostředků, silniční dan, provozní a správní režie). Rozdělení nákladů na závislé a nezávislé je užitečné pro prognózování nákladů (Eisler, 2008, 2000).

3.7.2 Výnosy, tržby a příjmy

Výnosy jsou peněžním oceněním realizovaných služeb, přičemž hlavními jsou tržby z poskytnutých služeb. Výnosy se stávají skutečnými příjmy až po skutečném zaplacení. Výnosy jsou součtem výnosů:

- provozních – získané v důsledku hlavní a ostatní činnosti podniku,
- finančních – získané z finančních investic a finančních transakcí podniku,
- mimořádné – získané v důsledku dalších aktivit podniku, které nepatří do provozní činnosti.

Rozdíl mezi výnosy a náklady se nazývá hospodářský výsledek podniku, který se váže k určitému období. Je-li součet výnosů vyšší než náklady, jedná se o zisk (v obráceném případě pak jde o ztrátu). Tvorba zisku je v účetnictví zachycena na výkazu zisků a ztrát (výsledovka) (Synek 2002,2003).

4 Charakteristika společnosti Ewals Cargo Care spol. s.r.o.

Základní údaje:

Název firmy: Ewals Cargo Care spol. s.r.o.

Sídlo: Praha 9 – Prosek, Prosecká 851/64, PSČ 190 00

Identifikační číslo: 161890019

DIČ: CZ-16189019

Právní forma: Společnost s ručením omezeným

Statutární orgán: Společnost zastupuje jednatel, jakožto statutární orgán

Mateřská společnost: Ewals Holding B.V, se sídlem: Arienestraat 61-63, 5931 HM Tegelen, Nizozemské království

Předmět podnikání: Silniční motorová vozidla – nákladní provozovaná vozidla a jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí; zastupování v celním řízení; zprostředkování obchodu; velkoobchod; skladování zboží a manipulace s nákladem; technické činnosti v dopravě; zasilatelství; pronájem a půjčování věcí movitých; činnost podnikatelských, finančních, organizačních a ekonomických poradců; zprostředkování služeb

Počet zaměstnanců: 267 (ke dni 31.12.2018)

Pobočky a provozovny:

- Česká Lípa – centrála
- Praha – sídlo společnosti
- Bezděčín – úsek logistiky
- Brno – celovozové a projektové přepravy
- Františkov nad Ploučnicí – úsek logistiky, skladování
- Liberec – částečné a sběrné přepravy
- Mladá Boleslav – úsek logistiky
- Ostrava – celovozové projekty
- Pardubice – celovozové námořní a letecké přepravy
- Plzeň – celovozové přepravy
- Planá nad Lužnicí – úsek logistiky

Každá z poboček je specifická službami, které poskytuje. Jejich geografické umístění má praktický a strategický význam, které jsou důležitými faktory pro stávající klienty či při hledání nových zákazníků nebo dopravních partnerů.

4.1 Historie a vývoj společnosti

Společnost Ewals Cargo Care B.V. (besloten vennootschap) založil roku 1906 Alfons Ewals v holandském Tegelenu. Jeho přepravní činnosti se tehdy opíraly o svážení odpadků pomocí koňských povozů a převozem umělecky zpracovatelné hlíny z dolů ke kupcům. Po roce 1945 společnost rozšiřuje své služby do Německa a v šedesátých letech do Skandinávie, Rakouska, Švýcarska, Francie a zemí Beneluxu.

Česká pobočka firmy Ewals Cargo Care B.V. byla založena v roce 1991 a stala se první „vlastovkou“ v bývalé východní Evropě. Roku 1994 se pak česká pobočka jako první přejmenovala na Ewals Cargo Care spol. s.r.o. (dále jen Ewals).

Zázemí mateřské společnosti v Holandsku umožňuje využívat moderní technologie a vybavení, které jsou kombinované se znalostí místních podmínek České republiky. Specifikem je využívání vlastních velkokapacitních návěsů MEGA o objemu 100 m³ a nosnosti 24 tun a MEGA HUCKPACK XLS pro železniční přepravu. Pod systémem XLS se rozumí speciálně vyvinutý materiál použitý v bočních plachtách návěsů, které efektivně řeší problematiku zboží s tendencí se do plachty opírat a způsobovat tím škody, jak na zboží, tak na návěsu (např. pneumatiky). Pro velký úspěch XLS systému se v pobočce Kiefersvelden začali používat železniční soupravy zvané Jumbo Road Train XLS, které nabízí zákazníkům o 30 % více objemu a zároveň maximální ochranu přepravovaného zboží. Tahače jsou vybaveny satelitní komunikační technikou, která umožňuje nepřetržitý přehled o poloze těchto vozidel. Kromě zmíněných mega návěsů nabízí Ewals i vozidla jiných kategorií jako jsou pick-up, van, lighttruck, solotruck či huck-pack návěs, podle toho, zda se jedná o celovozové, částečné či intermodální přepravy.

Ewals holding disponuje 37 kanceláři v 18-ti zemích po celé Evropě a využívá vzájemné spolupráce k efektivnímu plánování a maximálnímu využití vozidel, což mimo jiné vede i ke snižování nákladů společnosti, a to i v případě vzájemné kooperace napříč českými pobočkami.

4.2 Strategie a inovační činnost společnosti

Strategie firmy se opírá o sdílené firemní hodnoty: vzájemná spolupráce a podnikatelský duch, prozákaznický přístup a kvalitní, dovednost a um na vysoké úrovni, odpovědnost k ekologii a udržitelnému rozvoji, pozitivní postoj nejen k inovacím a rozvoj zaměstnanců jako hlavního kapitálu společnosti. Vizí společnosti je kromě ziskovosti především stabilita svým zákazníkům v podobě různorodého produktového portfolia a partnerství svým zaměstnancům. Firma sdílí na svém intranetu důležité události a umožňuje tak předávání cenných zkušeností napříč celým holdingem. Inovaci se nekladou meze, naopak je důležitou částí strategie o udržení si své pozice na trhu. Nejčerstvější novinkou je testování tzv. duo návěsů v Holandsku, které umožňují přepravovat velké množství nákladu najednou (především v oblasti automobilového průmyslu, který je pro firmu charakteristickým) a tím mimo jiné, snižovat CO₂ v ovzduší, redukovat náklady za přepravu a efektivně reagovat na celosvětový prohlubující se problém nedostatku řidičů na trhu. Tzv. „Dolly“ o délce 32 m se skládá ze dvou návěsů a umožňuje tedy přepravu dvojnásobného množství zboží najednou. Návěsy lze aplikovat i v intermodální přepravě. Tento typ přepravy již našel své uplatnění a povolení ve Španělsku a Švédsku.

Tohoto roku uvedl Ewals do provozu novou službu MQT (Mobile Quality Team, Mobilní tým kvality), která zákazníkům a vlastním řidičům pomáhá řešit a zlepšovat kvalitu průběhu nakládek, jejich bezpečnost a plynulost a efektivnost.

Společnost investuje nejen v oblasti produktové inovace. Veliké změny proběhly a stále probíhají v oblasti administrativních procesů. Podnik investuje do nové technologie, zařízení a software, do propagace.

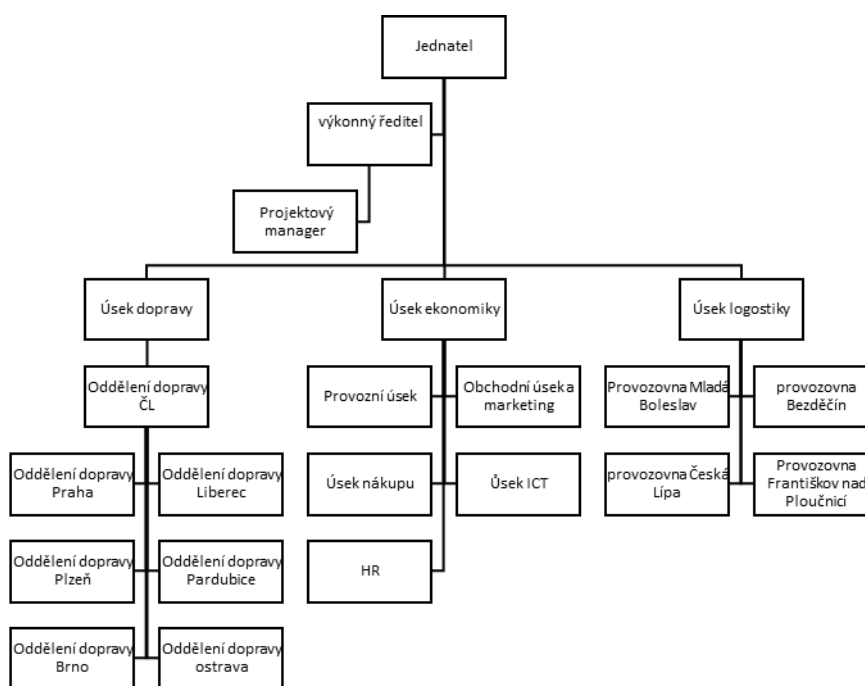
Ewals Cargo Care nabízí mnohem více i v oblasti skladování. Kromě vlastních skladů lze i využívat tzv. „sklady na kolečkách“. Zákazník si může pronajmout samostatné návěsy a dočasně si tím tak vyřešit nedostatek místa pro nově vyrobené zboží či materiál ve vlastních prostorách.

Proaktivnost, inovace, spolupráce se zákazníky, neustálé sledování trhu a nových trendů je pro Ewals druhou přirozeností. Firma neustále pružně reaguje na měnící se trh a kreativně mu přizpůsobuje své služby. Být silným, stabilním a korektním partnerem svým klientům je důležitým cílem celého holdingu.

Společnost je držitelem ČSN EN ISO 9001:2016, ČSN EN ISO 14001:2016 a ČSN OHSAS 18001:2008, které jsou zejména pro zahraniční firmy a partnery zárukou kvalitních služeb a garancí kvality evropského standardu. Od roku 2010 přijala společnost systém integrovaného manažerského systému, který je výchozím dokumentem stanovujícím cíle, vize, organizovanost, controlling a jejich průběžné sledování společně s cíli norem jejichž je firma držitelem. Od roku 2016 je společnost držitelem certifikátu AEO (Authorized Economic Operator), který potvrzuje její spolehlivost, solventnost a bezpečnostní standardy pro obchodování v rámci Evropské unie. Společnost se pyšní ratingem 1 udělený institucí Dun & Bradstreet, jakožto finanční záruka pro partnery, kteří s firmou obchodují.

Organizační struktura Ewals Cargo Care spol. s.r.o. je uvedena na obrázku 1.

Obrázek 1: Organizační struktura Ewals Cargo Care



Zdroj: Interní dokumentace společnosti Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

5 Analýza dosažených výsledků

Poměrové ukazatele byly vybrány z účetních dokladů společnosti, které se každoročně ze zákona uveřejňují na portále www.justice.cz formou auditu, jehož součástí je mimo jiné rozvaha a výkaz zisků a ztrát a přehled o peněžních tocích. Hodnoceny byli vybrané ukazatele likvidity, aktivity, rentability a zadluženosti v letech 2011 až 2018.

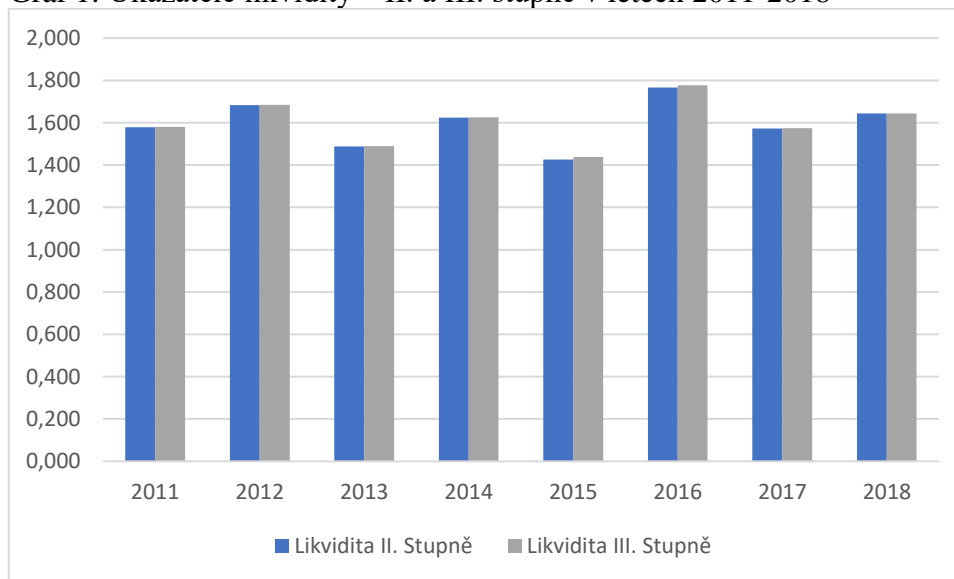
5.1 Finanční analýza poměrových ukazatelů

Analýza poměrových ukazatelů je rychlou a poměrně jednoduchou metodou, jak si udělat základní obrázek o celkové ekonomické situaci podniku před hlubší analýzou jednotlivých absolutních ukazatelů, které jsou podkladem i v této metodě. Pro rychlou a názornou prezentaci ekonomické situace je zvoleno grafické znázornění s odkazem na matici zpracovaných dat v příloze 1.

5.1.1 Ukazatelé likvidity

Pro posouzení, jak je společnost schopná dostát svým závazkům poslouží analýza tří stupňů likvidity. Likvidita je schopnost přeměnit majetek podniku na peněžní prostředky a její vysoké hodnoty zajišťují solventnost podniku neboli jeho schopnost hradit své krátkodobé závazky. Vzhledem k zaměření společnosti, což je poskytování služeb, bude kritickým ukazatelem okamžitá likvidita, která pracuje s údaji o krátkodobém finančním majetku, krátkodobých pohledávkách z obchodních vztahů (dále jen pohledávky z OV) a krátkodobých či dlouhodobých závazcích z obchodních vztahů (dále jen krátkodobé či dlouhodobé závazky z OV). Pro výpočet likvidity I. stupně neboli okamžité, která je brána jako nejdůležitější ukazatel právě proto, že vykazuje schopnost podniku platit okamžitě, se doporučuje použít ukazatel zvaný stupeň oddlužení, což je poměr Cash Flow (čistý peněžní tok) k cizímu kapitálu, namísto krátkodobého finančního majetku z rozvahy, který je udáván k určitému dni, a to by zkreslilo celkový výsledek. Absolutní ukazatelé aktiv a pasiv jsou čerpány z rozvahových položek z let 2011 až 2018. Hodnoty pro Cash Flow jsou čerpány z přehledu o peněžních tocích z interních materiálů společnosti v letech 2016 až 2018.

Graf 1: Ukazatelé likvidity – II. a III. stupně v letech 2011-2018



Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Z grafu 1 je patrné, že likvidita třetího stupně neboli běžná či celková se v zásadě hodnotově shoduje s likviditou stupně druhého a mají stejný vývojový trend. Vysvětlit to lze tím, že pro výpočet pohotové likvidity oproti běžné se od oběžných aktiv odečítají zásoby a dlouhodobé závazky. Společnost vzhledem ke své činnosti vytváří jen malé množství zásob a z účetních výkazů vyplývá, že není nijak zatížena dlouhodobými závazky. Běžná i pohotová likvidita se pohybují v normách, které jsou doporučovány pro zdravý chod firmy. Hodnoty běžné likvidity, které se pohybují za sledované období v rozmezí 1,5-1,6 vypovídají o schopnosti uspokojování svých krátkodobých věřitelů. V případě Ewalsu se jedná především o dopravce, kteří vstupují do smluvních vztahů se společností. Obecně platí, čím vyšší je hodnota ukazatele běžné likvidity, tím větší je pravděpodobnost zachování platební schopnosti podniku, což i potvrzuje vývoj zjištěných hodnot v grafu.

Hodnoty pohotové likvidity ve sledovaném období se pohybují v rozmezí 1,5 až 1,7, což je mírně nad doporučeným limitem. Výsledek vyšších hodnot je způsoben v důsledku množství pohledávek po lhůtě splatnosti. Z toho lze vyvodit, že obrat pohledávek společnosti roste, což dokazuje i graf číslo 2. Maximální naměřené hodnoty obratu pohledávek v roce 2012 a 2016 (graf 2) se promítají i do pohotové likvidity v roce 2012 hodnotou 1,68 a v roce 2016 hodnotou 1,77. Z vyšetřených hodnot lze vyvodit závěr, že má společnost problém se splatností pohledávek.

Tabulka 2: Stupeň oddlužení v letech 2016-2018 (%)

Rok	2016	2017	2018
Stupeň oddlužení (%)	17	16	15

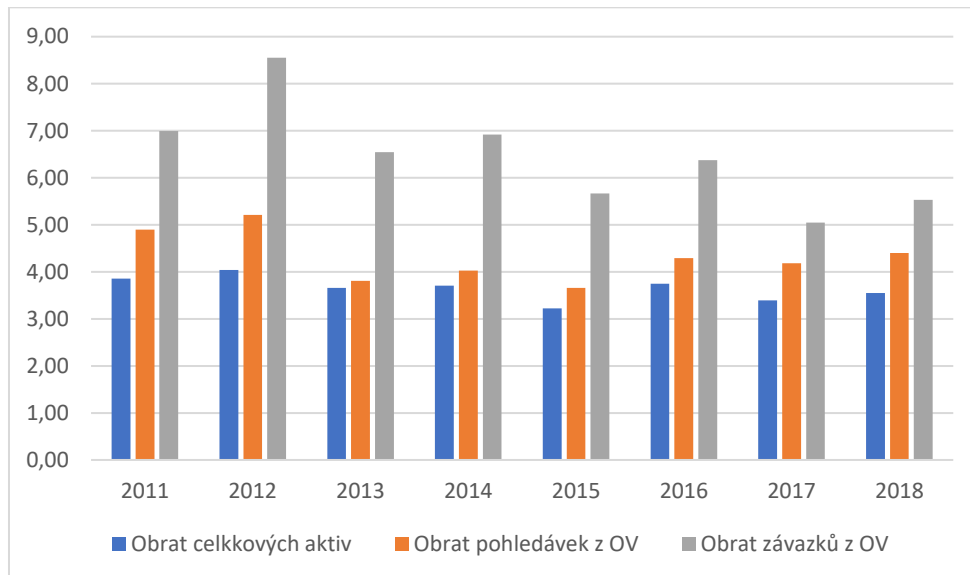
Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Stupeň oddlužení v letech 2016-2018 je zaznamenán v tabulce 2, ze které vyplývá, že se společnost pohybuje mírně pod doporučeným limitem 20-30 %. Oproti roku 2016, kdy byla likvidita na 17 % se v roce 2018 propadá až k 15 %. Objevená klesající tendence vypovídá o tom, že se společnost potýká s problémem úzce spjatým s mírou samofinancování, která je znázorněna v grafu číslo 7 celková zadluženost. Podniku nárůstá počet dnů, které musí profinancovat z vlastního kapitálu. Tento rozdíl vyjádřený počtem dnů je způsoben prodlužováním dobou splatnosti pohledávek (graf 3).

5.1.2 Ukazatelé aktivity

Absolutní ukazatelé aktivity jsou vybrány z účetních výkazů rozvahy a výkazů zisků a ztrát za období 2011 až 2018. V příloze 1 jsou zpracovány absolutní hodnoty tržeb, pohledávek a závazků z obchodního vztahu a náklady na prodané zboží na poměrové ukazatele aktivity. Je tedy důležité si uvědomit, že hlavní důvody změn poměrových ukazatelů budou souviset s úbytkem či nárůstem zmíněných hodnot. Obrat i doba obratu jednotlivých ukazatelů aktivity měří efektivnost společnosti zacházení se svými aktivy neboli ukazuje schopnost podniku, jak využívá svůj majetek. Výstup analýzy úzce souvisí s konečným hodnocením likvidity společnosti a mnohé napoví o skladbě financování společnosti v analýze zadluženosti podniku. Proto se ke zjištěným výsledkům právě z této analýzy bude nahlížet při ostatních šetření a společně budou utvářet závěrečná hodnocení o firmě.

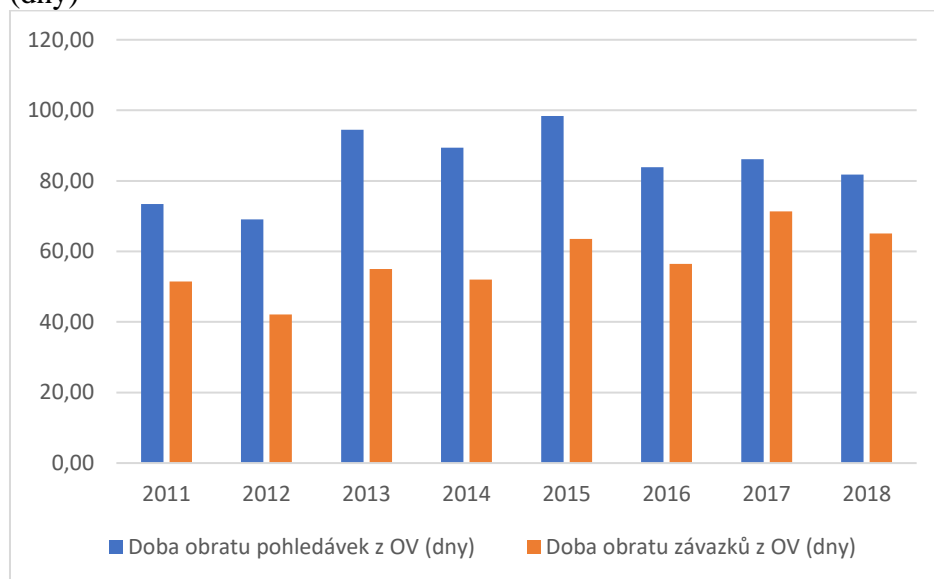
Graf 2: Ukazatelé aktivity I. – Obrat celkových aktiv, pohledávek a závazků z OV v letech 2011-2018



Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Graf 2 uvádí kolikrát se aktiva a pasiva podniku obrátí za rok. Obrat celkových aktiv se periodicky navyšuje a snižuje a jeho hodnoty se drží kolem průměru 3,64krát za sledované období. Oproti doporučovaným hodnotám (1-1,5krát za rok) se průměr obratu celkových aktiv pohybuje vysoko a vypovídá o tom, že společnost umí zacházet se svým majetkem ve svůj prospěch a je schopna vložený kapitál rychle a vysoce efektivně zhodnotit. Na skladbě celkových aktiv se nejvíce podílí pohledávky z obchodních vztahů, které se v letech 2011 a 2012 obracely v průměru 5krát za rok. Od roku 2013 se tento obrat ztelně snížil a v průměru se otočí 4krát za rok s následnou kolísavou tendencí rok od roku, přičemž se nedaří se vrátit na hodnoty z roku 2011. Lze tedy konstatovat, že má společnost jisté problémy v oblasti řízení pohledávek. Obrat závazků z obchodních vztahů dosahuje svých maximálních hodnot roku 2012, kdy se za jediný rok závazky obrátí více jak osm krát. I předcházející rok zaznamenává vysoké číslo. Roku 2013 se již obratovost snižuje a meztiročně dochází k její kolísavosti, přičemž se závazky obrátí v průměru 6krát za rok. Rozdíl rychlosti obratu závazků a pohledávek se projeví ve výsledcích analýzy likvidity společnosti.

Graf 3: Ukazatelé aktivity II – doba obratu pohledávek a závazků z OV v letech 2011-2018 (dny)



Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo care, vlastní zpracování

Graf 3 vykazuje vyšší dobu obratu pohledávek než závazků. Oba ukazatelé mají kolísavý charakter. Podle interních materiálů společnosti by měla splatnost pohledávek být 60 dní, leč ve skutečnosti se v průměru pohybuje kolem 85 dnů (příloha 1). Stejný jev se ukazuje u splatnosti závazků, kde se společnost zaručuje platební morálkou 45 dnů, ale ve skutečnosti se pohybuje v průměru kolem 57 dnů. Skutečnost výrazné odchylky ve splatnosti pohledávek a dobou úhrady krátkodobých závazků způsobuje vznik tzv. obchodního deficitu, jenž udává počet dnů, které je třeba profinancovat z majetku vlastníků. Je možné, že dodavatelé pomáhají financovat společnost, anebo firma úvěruje své zákazníky. V roce 2011 společnost získává významného klienta, který má ovšem problém s platební morálkou, a to se projevuje v době splatnosti jejich pohledávek a s nárůstem objemů pro tohoto klienta kulminuje tento fenomén roku 2013. Již následující rok se ale situace zlepšuje. Po překonání finanční krize roku 2015 se opět společnosti začíná dařit a firma získává nového klienta. Objem přeprav je ale vysoký a dochází ke zpoždění zpracování dokumentů potřebných k proplacení pohledávek za obchodní styky. Roku 2016 se daří minimalizovat počet faktur bez dokumentů a doba zpracování pohledávek se snižuje. Spouští se nový systém na řízení pohledávek a doba jejich obratu se stabilizuje.

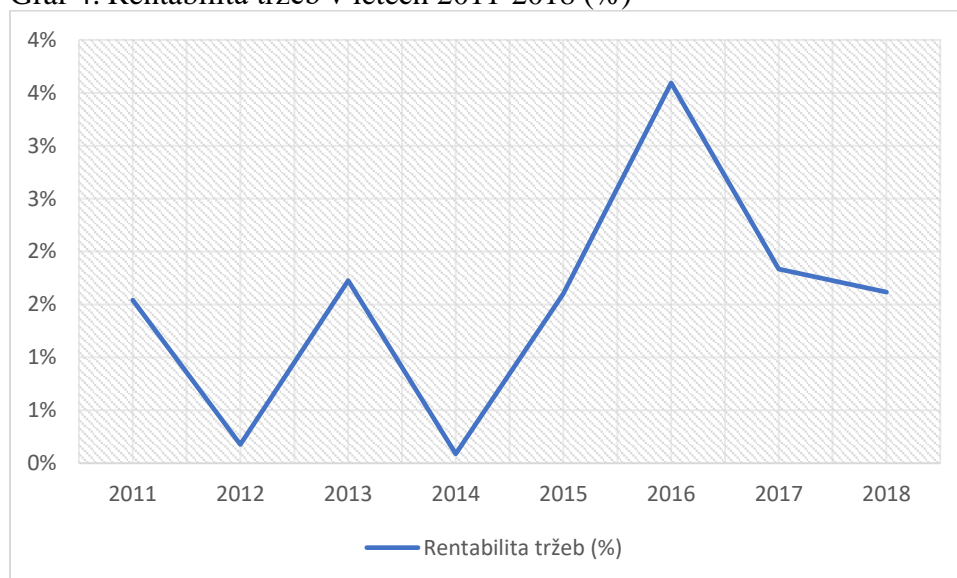
V období krize se doba obratu závazků pohybuje kolem 50 dnů. Od roku 2015 s nárůstem objemu přeprav však dochází k jeho prodloužení, a to především z důvodů nedostatku lidského kapitálu ve fakturačním oddělení. Koncem téhož roku se spouští projekt elektronické

fakturace a dochází ke vnitřním změnám ve struktuře procesu fakturování společnosti, který se ukazuje na prodlevách proplácení závazků po celý rok 2017. Situace se lepší již následující rok a nový systém se zdá být efektivním.

5.1.3 Ukazatelé rentability

Absolutní ukazatelé rentability jsou čerpány z rozvah a z výkazů zisků a ztrát za období 2011 až 2018 a dále pak zpracovány na poměrové ukazatele v příloze 1. Rentabilita charakterizuje poměr dosaženého efektu vůči prostředkům, které na něj byly vynaloženy. Ukazatele rentability by měli růst.

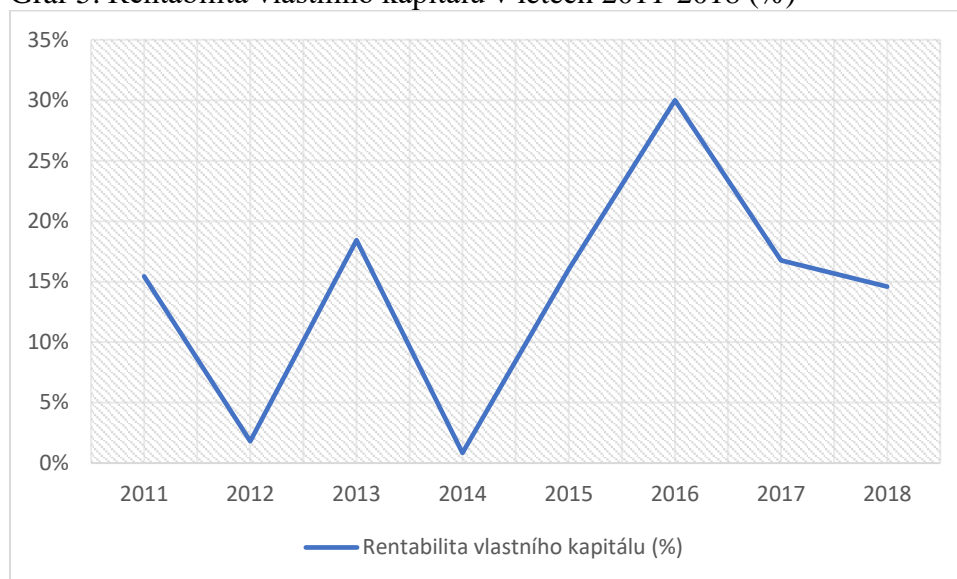
Graf 4: Rentabilita tržeb v letech 2011-2018 (%)



Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Graf 4 popisuje vývoj rentability tržeb, která informuje o tom, jak je podnik ziskový ve vztahu k tržbám. Ukazatel vyjadřuje efektivnost podniku a jeho hospodárnost. V období krize se rentabilita pohybuje kolem 2%. Roku 2012 a 2014 klesla téměř na nulu, a to v důsledku nízkého zisku. V roce 2013 s příchodem nového zákazníka zisk narostl na 9ti násobek a s ním i rentabilita vzrostla nad 2%. S příchodem každého nového klienta jsou spojeny příležitostné příjmy plynoucí z nastavování projektu, vícenáklady za čekání na nakládkách či vykládkách, urgentní přepravy. Rok 2016 vykazuje extrémní hodnoty rentability, a to 4 %. Do společnosti přicházejí tři významní klienti a přináší nebývale vysoké zisky, které jsou spojeny především s potížemi v jejich logistice. Po překonání počátečních problémů těchto klientů, které byly však finanční příležitostí pro Ewals, se rentabilita ustaluje na průměrných 2 %.

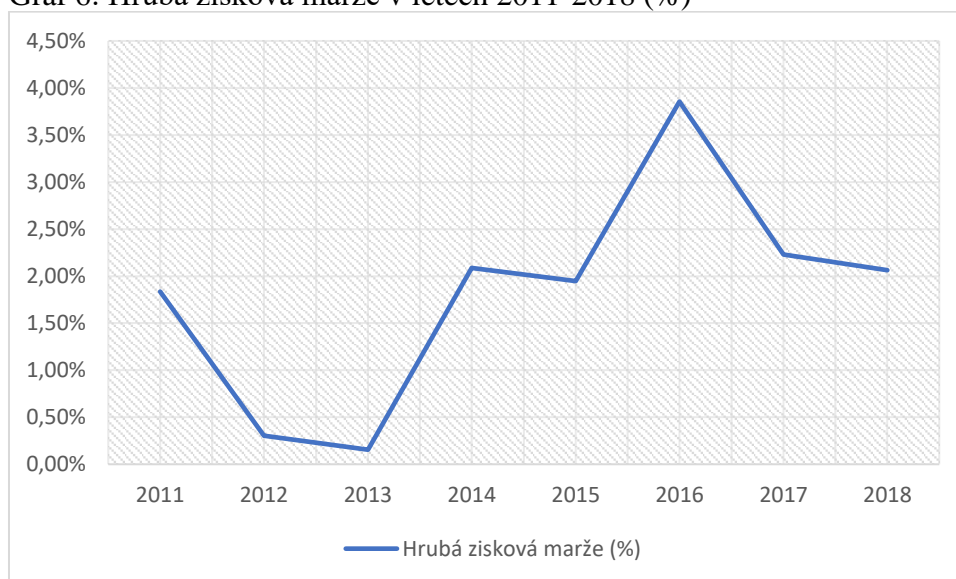
Graf 5: Rentabilita vlastního kapitálu v letech 2011-2018 (%)



Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Vývoj rentability vlastního kapitálu je značně kolísavý, jak znázorňuje graf 5. Rostoucí rentabilita kapitálu má zásadní význam pro vlastníky firmy. Nejde jen o nárůst zisku, ale i o souběžný nárůst kapitálu neboli nárůst peněžních prostředků. Roku 2012 se rentabilita propadá ke dvěma procentům, a to díky nízkému zisku. Vlastní kapitál však zůstává stejný jako v předchozím roce. Následující rok se hodnota ukazatele dostává nad 15%, což na první pohled působí jako dobrá zpráva. Zisk se navyšuje ale podíl vlastního kapitálu se snížil, a to v důsledku strmého nárůstu tempa celkových nákladů (graf 9). Po roce 2014 se společnosti opět daří. Roku 2016 se v souvislosti s novými příchozími klienty ukazatel nachází na maximálních dosažených hodnotách za celé sledované období. 30% rentabilita je provázena ziskem 67 mil. korun a navýšením vlastního kapitálu na 223 mil. korun a převýšením tempa růstu celkových výnosů nad celkovými náklady o 2,17krát (graf 9). V následujících dvou letech sice rentabilita klesá na průměr 16% , a to především v důsledku nižších zisků oproti extrému z roku 2016. Důvod poklesu je též způsoben rychle rostoucím tempem nákladů (graf 9). Nicméně velikost vlastního kapitálu roste, což je pro majitele důležitá zpráva.

Graf 6: Hrubá zisková marže v letech 2011-2018 (%)



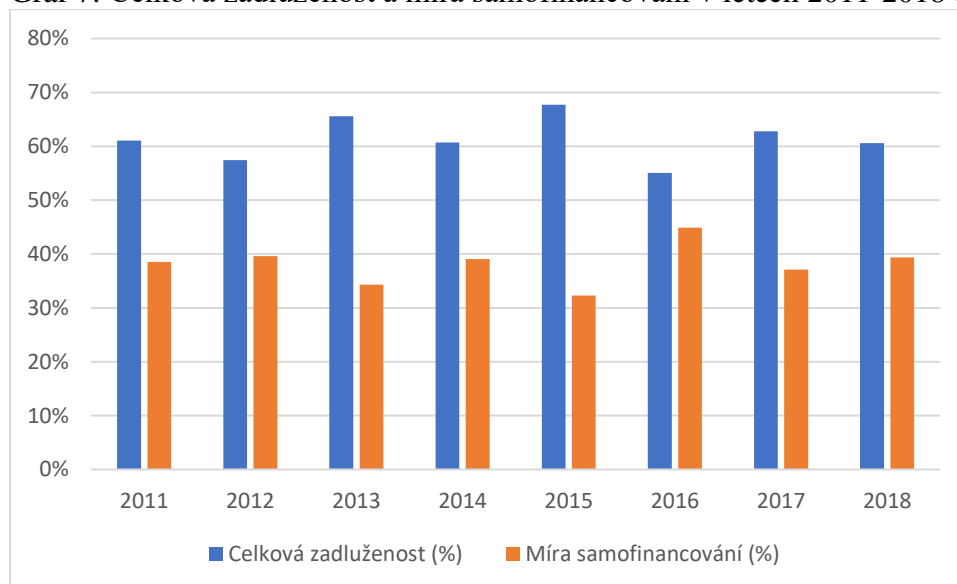
Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Vývoj hrubé ziskové marže prezentuje graf 6. Od roku 2011, kdy dosahuje necelých 2 procent, má klesající tendenci, a to až do roku 2013, kdy dosáhne minimální hodnoty za sledované období v podobě jedné čtvrtiny procenta. Nízká marže je způsobena poklesem celkových výnosů (celkovým obratem) v období krize. Zatímco obrat klesá rychleji, celkové náklady se snižují pomaleji, což lze vysvětlit zatížením režijních či osobních nákladů, které v daném období zůstávají stejné nebo se snižují až s jistou časovou prodlevou. V neposlední řadě se na nákladech podepisuje vysoká cena nafty v tomto období. Do roku 2014 se ale radikálně její směr mění v pozitivní slova smyslu a dochází k navýšení téměř o dvě procenta a zůstává na stejných hodnotách i následující rok. Jedná se o období překonání krize a opětovnému nárůstu celkového obratu výnosů a poklesu ceny nafty. Vyjimečně působí vysoké procento 3,86 zaznamenané roku 2016, které je spjato se vstupem tří významných klientů do společnosti, jak již bylo zmíněno. Od roku 2017 se marže na úkor vysokého obratu snižuje, a to především v důsledku rostoucích nákladů (graf 8). Paradoxně tedy s rostoucím obratem dochází ke snižování obchodní marže, která roku 2018 při objemu celkových výnosech překračující 2,3 miliardy korun, klesá na 2,06 %.

5.1.4 Ukazatelé zadluženosti

Absolutní ukazatelé celkové zadluženosti jsou vyjmuty z účetních výkazů rozvaha z let 2011 až 2018. Hodnoty výpočtů poměrových ukazatelů jsou zaznamenány v příloze číslo 1. Celková zadluženost vyjadřuje poměr cizího kapitálu k celkovým aktivům (celkovému majetku) a je klíčovým kritériem pro zajištění likvidity v dlouhodobém výhledu věřitelů. Zadluženost ale nemusí být chápána jako ryze záporný faktor, což dokazuje efekt finanční páky, který naopak dočasným růstem zadluženosti může vést ke zvýšení celkové rentability vložených prostředků. Míra samofinancování je doprovodný ukazatel k celkové zadluženosti a v součtu tvoří vždy sto procent, a proto je vhodné sledovat vývoj obou ukazatelů současně. Doporučená hodnota míry samofinancování zdravého podniku je 30 procent.

Graf 7: Celková zadluženost a míra samofinancování v letech 2011-2018 (%)



Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Graf 7 zachycuje vývoj ukazatelů celková zadluženost a její doplňkový ukazatel míra samofinancování. Celková zadluženost se pohybuje v průměru na 61% za sledované období a míra samofinancování okolo 39 %, což splňuje doporučené normy pro zdravý chod podniku. Roku 2011 je vzájemný poměr 61% ku 39% a roku 2012 dokonce 57% ku 40 %. Tento nepoměr je spojen s rostoucím rozdílem mezi dobou obratu pohledávek a závazků z obchodních styků. Doba splatnosti pohledávek je téměř dvojnásobně delší než doba splatnosti závazků, a proto vzniká časová prodleva mezi jednotlivými splatnostmi, kterou je třeba profinancovat z vlastních zdrojů, a to se projeví právě v nárůstu procentuálního podílu míry samofinancování.

Roku 2013 se poměr ukazatelů daří opět vyvážit na 66% ku 34% a až do roku 2015 se poměr ukazatelů razantně nemění. K vychýlení rovnováhy dochází opět roku 2016, kdy míra samofinancování dosahuje 45 %. Nárůst je ovlivněn především příchodem nových klientů, který způsobuje, že společnost není zcela připravena zvládnout velkou administrativní zátěž a objem pohledávek po splatnosti z obchodních styků rychle naroste a krátkodobé závazky z obchodních styků je třeba profinancovat z vlastních zdrojů. Situace se pozitivně vyvíjí následující rok. Se spuštěním elektronické fakturace stěžejních zákazníků se deficit splatností snižuje a s ním i míra samofinancování.

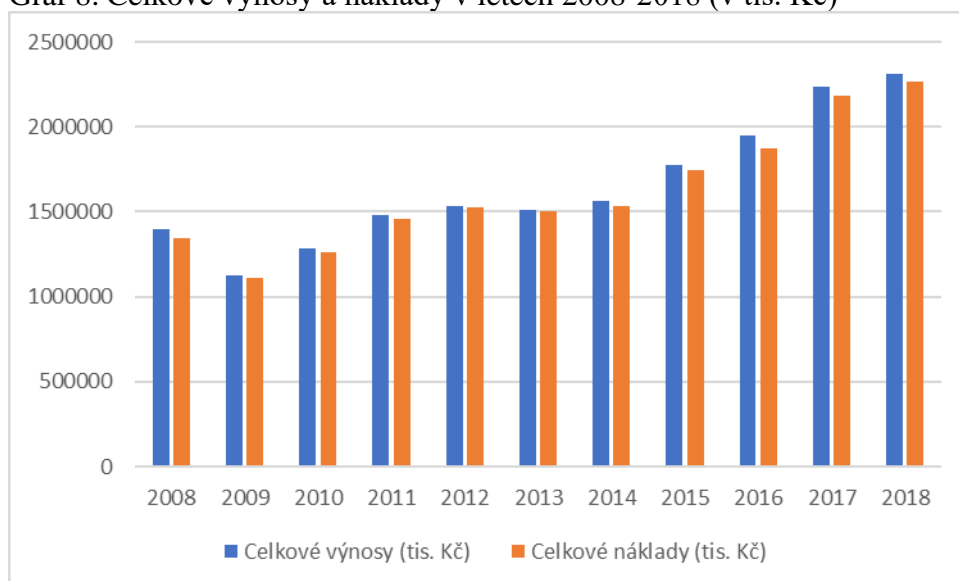
5.2 Statistická analýza vývoje základních ekonomických ukazatelů

Analýza vybraných absolutních ukazatelů z účetních výkazů zisků a ztrát z let 2008 až 2018, které se věnuje následující kapitola, má za cíl zhodnotit jejich vývoj za sledované období. Časová řada za období 2008-2018 popisuje vývoj celkových výnosů a nákladů pomocí elementárních charakteristik. Analýza hospodářského výsledku z období 2008-2018 čerpá hodnoty z výkazů rozvah jako součást účetní závěrky zveřejňované ze zákona na www.justice.cz. Zdrojem analýzy jsou dále účetní doklady a interní materiály společnosti, přílohy 2 a 3.

5.2.1 Analýza celkových výnosů a nákladů

Ukazatelé výnosů a nákladů jsou převzaty z výkazů zisků a ztrát jako součást účetní závěrky zveřejňované ze zákona na www.justice.cz. Sledované období ukazatelů se týká časového rozpětí z let 2008 až 2018. Výpočet tempa růstu celkových výnosů a nákladů je v matici dat v příloze 2. Elementární charakteristiky výnosů za období 2008-2018 jsou vypočteny v příloze 3.

Graf 8: Celkové výnosy a náklady v letech 2008-2018 (v tis. Kč)

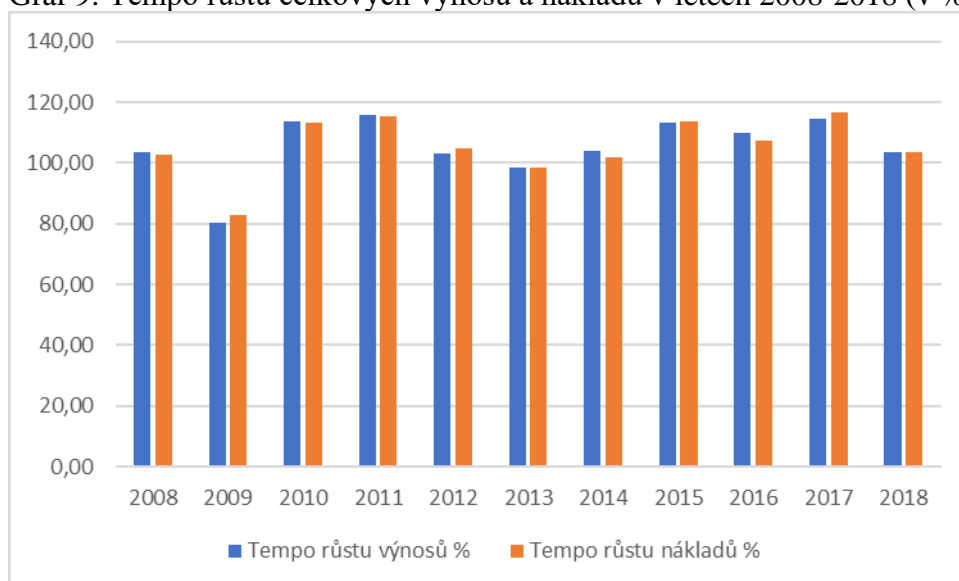


Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Graf 8 popisuje celkové výnosy a náklady podniku. V úvodu je třeba si uvědomit, že s rostoucími výnosy úměrně dochází i k navyšování nákladů. Za celé sledované období jsou výnosy vždy vyšší než náklady. S příchodem finanční krize roku 2008 výnosy klesají s maximálním zjištěným úbytkem v roce 2009, a to v hodnotě -274034 tis. korun (příloha 3). Krizi se daří překonat již následující rok, kdy výnosy narostly o 156 510 tis. korun (příloha 3). Ewals začíná s přepravou Frigo návěsů pro přepravu zboží s potřebou chlazení a regulace teploty a zároveň se rozbíhá projekt intermodálních přeprav.

Roku 2013 společnost kvůli povodním přišla o pobočku v Děčíně, souběžně založila novou logistickou pobočku v Bezděčíně a výnosy klesly o 22618 tis. korun (příloha 3). Od roku 2014 roste firma průměrným tempem 105 % ročně (příloha 3) a zakládá hned několik nových logistických poboček. Výnosy i náklady se dostávají nad hranici 1,5 miliardy korun a se stoupajícím počtem nových zákazníků se jejich hodnoty stále zvyšují. Roku 2016 firma získala několik významných nových klientů a obrat vzrostl na 2 miliardy korun. Roku 2018 výnosy dosahují 2,3 miliardy korun, což je o 65 % více oproti roku 2008 (příloha 3). Roku 2017 výnosy vzrostly o maximální hodnotu 283847 tis. korun za sledované období v tempu přírůstku 15,56 % (příloha 3).

Graf 9: Tempo růstu celkových výnosů a nákladů v letech 2008-2018 (v %)



Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Graf 9 znázorňuje vývoj tempa růstu celkových výnosů a celkových nákladů, které se v průměrných hodnotách výnosů pohybuje na 105,14 % a u nákladů na 105,34 %. Vlivem finanční krize je tempo růstu nákladů roku 2009 vyšší. Klesají výnosy, ale provozní náklady zůstávají stejné. Do nákladů společnosti se promítl silný kurz koruny vůči euru v tomto období a vysoká cena nafty. Rok 2014 je ve znamení překonání globální finanční krize a podnikání se daří obecně ve všech oborech. Příchod několika nových, významných klientů a nestandardních výnosů s tímto spojených, se projevuje ve vysokém tempu výnosů roku 2016.

Od roku 2012 strmě stoupají mzdové náklady. Průměrná měsíční mzda roste meziročně o 3 % a k roku 2018 Ewals zaměstnává již 287 lidí. Také náklady za služby z hlavní činnosti od roku 2012 rostou rychlým tempem (viz příloha 2), což znamená, že společnost pravděpodobně prodává své služby dodavatelům příliš draze nebo nakupuje od odběratelů příliš levně. Lze tedy konstatovat, že posledních sedm let (s výjimkou 2014 a 2016) náklady rostou rychleji než výnosy.

5.2.2 Analýza hospodářského výsledku (EBIT)

Rozdílový ukazatel hospodářský výsledek získáváme jako přebytek výnosů nad náklady. Samotný ukazatel je zaznamenán ve výkazu zisků a ztrát. Sledované období EBIT v letech 2008 až 2018 zobrazuje tabulka 3.

Tabulka 3: Vývoj hospodářského výsledku v letech 2008-2018 (v tis. Kč)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Hospodářský výsledek (tis. Kč)	53616	11401	18748	27217	4673	2335	32680	34606	75186	49487	47667

Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Velikost hospodářského výsledku vyjadřuje, v jakém rozsahu převýšily celkové výnosy celkové náklady za účetní období. Záleží tedy pro jaký objem zákazníků společnost daný rok obchodovala, jaká byla ekonomická situace na trhu (vyšší náklady v důsledku vývoje ceny ropy, rostoucí mzdové náklady, ztráta zákazníka, náklady spojené se vznikem nové pobočky atd.), jestli proběhly nějaké změny v legislativě (náklady spojené s mýtnými poplatky a zpoplatněním silnic I. třídy, či vstupem ČR do EU) a podobně. Za celé sledované období lze ale konstatovat, že společnost byla výdělečná, přičemž nejnižších zisků dosahovala v období finanční krize z let 2009 až 2013 doprovázené extrémně vysokou cenou nafty. Od roku 2014 se podniku opět daří a hospodářský výsledek strmě roste. Od roku 2017 i při rostoucích výnosech (příloha 3) zisk paradoxně klesá a s ním i hrubá zisková marže (graf 6).

5.3 Analýza PEST

Zdroji dat a informací pro analýzu makroprostředí byly především dokument Evropa 2020, Český statistický úřad, Česmad Bohemia, NOZ a Stavební zákon, Eurostat, Česká národní banka, Ministerstvo dopravy a průmyslu, Ministerstvo pro místní rozvoj, www.kurzy.cz, Ministerstvo obchodu a průmyslu, zpracovaná data v příloze 3-5. Cílem analýzy je makroekonomický průzkum prostředí, ve kterém se společnost pohybuje, a identifikace klíčových faktorů ovlivňující podnikání v dopravě na trhu Evropské unie.

Politické a právní prostředí

Právní systém Evropské unie je nadřazeným jednotlivým systémům členských zemí. To znamená, že i české právo nesmí být v rozporu s obsahem práva unie. Některé oblasti práva však upraveny nejsou a svoboda rozhodování je ponechána na samotných státech, a proto je důležité sledovat nové zákony i jejich novelizace, jak samotné Unie, tak jednotlivých zemí

zvlášť. Regulace ze strany státu je důležitým faktorem pro podnikání a má přímý dopad na vývoj ziskovosti či dokonce existence podniků.

Pro dopravní společnosti je důležitá platnost zákona k 1.1.2020, který zpoplatňuje vozidla nad 3,5 tuny i na silnicích I. Třídy. Počet kilometrů zpoplatněných silnic se zvýší o 868 kilometrů a celkově bude mýtné vybíráno na 1102 kilometrech. Další novelou zákona je omezení předjíždění pro kamiony na vybraných úsecích dálnic D1, D5, D8 A D11.

Důležitou změnou pro kamionovou dopravu se stala nová směrnice 96/71/ES čl. 3 odst. 7 z ledna 2019, kdy pro vstup na francouzské území byla zavedena minimální mzda pro řidiče stanovena na 10,03 eura hrubého za hodinu. Francouzský prezident Emmanuel Macron chtěl zavedení minimální mzdy ve všech zemích Evropské unie, ale návrh přijat nebyl. V rámci nového silničního balíčku z dubna 2019 se Parlament unie dohodl na kompromisu a došlo ke změnám ve způsobu trávení dvoudenních (tzv. víkendových) pauz řidičů na území Evropské unie. Řidiči již nejsou oprávněni přespávat v kabině tahačů celé dva dny, ale maximálně jeden den (tzv. zkrácená pauza). A poté musí daný stát opustit. Alternativně je však možné přespát v hotelu atd., což ale výrazně zvyšuje náklady pro dopravce.

Cílem Evropské unie je trvalé snižování emisí CO₂, a proto je nutné počítat s rostoucími cenami mýtného na území unie i do budoucna.

V současné době probíhá příprava vstupu nových kandidátů do unie. Jedná se o země blízkého východu a to: Albánie, Republika Severní Makedonie, Černá Hora, Srbsko a Turecko. Rozšíření evropského trhu může přinést mnoho nových příležitostí k podnikání na doposud těžko dostupném trhu. Zároveň je ale nutné počítat s přílivem nové konkurence pro dopravní podniky, který tento sektor citelně vnímá již od roku 2004, kdy vstoupila do unie i Česká republika. Současný stav podílu českých dopravců na domestikovaném trhu názorně popisuje příloha 4, ze které vyplývá, že podíl českých dopravců na realizaci dovozu či vývozu razantně klesá. Oproti roku 2005 se čeští dopravci dnes podílejí na vývozu domácích produktů pouze 45 % a zbytek přeprav je zajišťován dopravci registrovanými jinde v EU.

Ekonomické prostředí

Mezi ekonomické faktory, které ovlivňují dynamiku vývoje podnikání v dopravě je třeba se zaměřit například na vývoj makroekonomických ukazatelů jako jsou hrubý domácí produkt, vývoj cen pohonných hmot, inflace, měnová politika České národní banky, zaměstnanost či průměrná mzda.

HDP

Hrubý domácí produkt České republiky od roku 2015 roste a tempo přírůstku v roce 2019 bylo 2,6 %. Oproti roku 2017 je tempo o 2,5 % pomalejší a vypovídá, o tom, že česká ekonomika se lehce zpomaluje. (zdroj www.czso.cz)

Dopravní odvětví Česka je úzce spjato s ekonomikou Německa, která roku 2019 roste nejpomaleji za posledních 7 let, a to o 0,6 %. Na vině je slabší globální poptávka a obchodní konflikt mezi Spojenými státy a Čínou, který má přímý dopad na německý export a průmysl. K oslabení dochází především v automobilovém průmyslu, a to především vlivem tlaku Evropské unie, která každoročně navyšuje emisní normy pro nově vyráběná vozidla. Vysoké penalizace a strach ze ztrát se řeší snižováním produkce, masovým propouštěním zaměstnanců a nákladnými investicemi do elektromobilů. Změna produkce Německa se odráží i v českém průmyslu, a to nejen v oblasti automobilového průmyslu. Příloha 5 popisuje vývoj pohybu objemů různých komodit na území ČR. Z dat je patrné, že dovoz i vývoz všech druhů komodit meziročně klesají o 2 %, ale naopak pohyb zboží vnitrostátně meziročně o 2 % narůstá.

Vývoj cen pohonných hmot

Regulace státu pohonných hmot v Čechách se poprvé nejvíce projevila roku 1993 zavedením nové daňové soustavy (DPH a spotřební daně). Aktuální cena nafty se pohybuje kolem 32 Kč/litr a poslední dva roky se pohybuje v rozmezí 30-32,50 Kč/litr ((zdroj www.czso.cz). Cena nafty se však liší v rámci celé unie. Česko je hlavním odběratelem ruské ropy, ale západ Evropy je závislý na ropě z Ameriky či blízkého východu, který je regulovaný organizací OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries), která kontroluje 75 % veškerých ropných zásob na světě. Bílá kniha, jakožto výchozí dokument nové dopravní politiky Evropy, se podrobně věnuje iniciativám pro vybudování konkurenceschopného dopravního systému. Mezi její cíle patří například snížení závislosti Evropy na dovozu ropy, snížení uhlíkových emisí o 30 % či vyměnit používání konvenčních pohonů ve městech zaváděním alternativních energií pro dopravu, čemuž se věnuje i Státní energetická koncepce ČR. Tržní cena nafty je ovlivňována aktuálně politickým děním mezi Amerikou, Sýrií, Ruskem a Tureckem. Do budoucna se dá očekávat spíše její zdražování, a to i díky snahám Evropské unie o uhlodíkovou neutralitu.

Kurz české měny

K 6.2. 2020 Česká národní banka navýšila úrokové sazby vzhledem k rostoucí inflaci, což plánovala již delší dobu. Okamžitý dopad to mělo na posílení české koruny vůči euru. Případné další posilování české měny by mohlo ohrozit konkurenceschopnosti českého vývozu, ale naopak v důsledku tohoto kroku budou profitovat dovozci zboží na české území. Příznivý dopad lze očekávat také v přílivu zahraničního kapitálu, protože oproti České národní bance Evropská centrální banka za účelem udržení cenové stability a inflace na 2 % snižuje úrokovou sazbu v eurozóně.

Inflace

Průměrná míra inflace za rok 2019 byla 2,8 %, což je o 0,7 % více než v roce 2018. Spotřebitelské ceny vzrostly nejvíce v oddíle potravin a ve službách, které vzrostly o 2,6 %. Oddíl dopravy byl ovlivněn vyššími cenami automobilů o 0,9 % a poklesem cen pohonných hmot a olejů, které v prosinci byly o 1,2 % nižší. V rámci celé unie nejvíce vzrostly ceny v Rumunsku (o 3,8 %) a nejméně pak v Itálii a Portugalsku (o 0,2 %).

Zaměstnanost a průměrná mzda

Donedávna se dopravní a logistické společnosti potýkaly s nedostatkem pracovní síly. Ke konci roku 2019 se stav stabilizuje. Pomohla především migrační politika, která od roku 2012 realizovala několik projektů pro podporu zaměstnanosti cizinců například z Ukrajiny, Mongolska, Srbska, Indie a Filipín. Průměrný měsíční plat v letech 2015-2018 meziročně narostl o zhruba 1500 Kč na osobu, viz tabulka 4.

Tabulka 4: Průměrná hrubá mzda na zaměstnance v ČR v letech 2015-2018 (v Kč/měsíc)

Rok	Průměrný počet zaměstnanců v dopravě a logistice (os.)	Průměrná hrubá mzda v dopravě a logistice (Kč/měsíc/os.)	Průměrná hrubá mzda v ČR (Kč/měsíc/os.)
2015	227884	23872	26467
2016	234786	25043	27589
2017	242627	26678	29504
2018	245407	28475	31885

Zdroj: Český statistický úřad, www.kurzy.cz, vlastní zpracování

Sociálně-kulturní prostředí

Významným trendem současnosti je stárnutí populace, a to nejen v Unii, ale po celém světě. Vlivem nízké porodnosti a vyšší naděje dožití se mění věková pyramida, tedy počet obyvatel v důchodu převyšuje počet narozených. Také se mění podoba chápání rodiny. Lidé se berou déle a ženy se po mateřské dovolené vrací namísto dvou let až za tři roky. Neopomenutelným faktorem je i změna přístupu k práci a volnému času. Nová generace zvaná „mileniálové“ či „generace Y“ mají zcela jinak uspořádané hodnoty, než tomu bylo doposud. Kladou důraz na kvalitu osobního života, vyšší životní úroveň a sociální jistoty. Nejsou příliš ochotni trávit v zaměstnání déle času, než je nutné a dožadují se možnosti flexibility. Mají vysoký smysl pro práci s novými technologiemi a jsou otevření novým myšlenkám, což je velice důležité vzhledem k poskytování služeb na moderním trhu. Digitální gramotnost je čím dál důležitější i v dopravním sektoru. Jsou požadovány vyšší kvalifikační a dovednostní nároky i na pozicích řidičů. S příchodem internetu se mění technologie poskytování služeb a data z přílohy 6 shrnují využívání internetu v zemích EU. Zaměstnanci ze 45,7 % firem na území ČR používají ke své práci internet. Pouze 24,5 % podniků na území ČR však poskytuje v rámci firemního školení možnost zdokonalování práce s PC a internetem pro své zaměstnance.

Technologické a přírodní vlivy

Dopravní infrastruktura je v České republice definována zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, tzv. stavební zákon. Infrastrukturu vymezuje jako pozemky, stavby a s nimi související zařízení, např. pozemní komunikace, dráhy, vodní cesty a letiště. Musí tedy být v souladu s cíli územního plánování a s principy udržitelného rozvoje území, s ochranou životního prostředí a řídit se legislativními podklady.

Dopravní infrastruktura České republiky značně pokulhává v porovnání s ostatními rozvinutými státy Evropské unie. Významnou roli v tom hraje zanedbaný a nedostatečný vývoj před rokem 1990. Standardy vyspělých zemí EU poukazují především na nedostatky v bezpečnosti dopravy, na zatížení hlukem, na neuspokojivě rozvinutou dálniční či silniční síť, na podceňování železniční dopravy a intermodality, na návaznosti spojů veřejné dopravy, na zvýhodňování veřejné dopravy, na nedostatečnou výstavbu tunelů, na vzdálenosti a řešení křižovatek. Dále se pak zaměřují například na ekonomičtější řešení s prostorem či na přísnější uplatňování legislativních pravidel (C.7 Dopravní infrastruktura, www.uur.cz).

V rámci budování lepší infrastruktury probíhají přípravy na zavádění moderních technologií ITS (Inteligentní dopravní systémy) ve všech druzích dopravy. Od 1.12.2019 byl spuštěn nový mýtný systém v České republice, který využívá satelity na místo původních mýtných bran.

Tzv. TEN-T „Politika transevropských dopravních sítí“ je hlavním evropským nástrojem pro rozvoj dopravní infrastruktury. Definuje zásady rozvoje včetně opatření umožňující poskytování kvalitních služeb. Tzv. Globální síť TEN-T by měla být vybudována do roku 2050. (Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050)

Na inovace v rámci Evropy 2020 by 3 % HDP mělo směřovat do výzkumu a vývoje. Příloha 7 popisuje vývoj výstavby silnic a dálnic na území ČR z let 2004-2018, který je velmi pozvolný. Od roku 2004 se postavilo pouhých 244 km silnic a dálnic.

Inovace v automobilovém průmyslu představují nové modely nákladních vozidel, které dokáží snížit spotřebu paliva až o 1,5 %. Výzvou je i tzv. autonomní mobilita neboli vozy bez řidičů nebo elektrifikace dálnic.

Na základě uvedené analýzy makroprostředí byly identifikovány následující příležitosti v podnikání v oboru doprava, které by mohly upevnit postavení společnosti Ewals Cargo Care na trhu Evropské unie:

- rozvoj dopravní infrastruktury, politika TENT EU, zavádění ITS,
- rozšíření trhu vstupem nových členů do EU,
- inovace automobilového průmyslu a investice do výzkumu,
- inovace technologie služeb,
- migrační politika,
- inflace ve východních zemích EU,
- rostoucí objem vnitrostátních přeprav,
- intermodální přepravy,
- sociální programy pro zaměstnance,
- nástup nové generace.

5.4 Návrhy a doporučení

Analytickým posouzením a zhodnocením výsledků analýzy poměrových ukazatelů likvidity, aktivity, rentability a zadluženosti lze dospět k závěru, že po finanční stránce je společnost Ewals spolehlivým partnerem vůči svým dodavatelům (zákazníkům) či odběratelům (dopravcům), se kterými již spolupracuje nebo se kterými do smluvního vztahu teprve vstupuje. Analýza poukazuje na jediný zjištěný problém úzce spojený s rostoucí dobou splatnosti pohledávek z obchodních vztahů, který nepřímo ovlivňuje ukazatele okamžitá likvidita a míra samofinancování. Společnost je administrativně zatížená dobou zpracování svých pohledávek vůči dodavatelům a kumuluje objem pohledávek po splatnosti, které brzdí finanční tok příjmů. Dochází k tomu, že závazky z obchodních vztahů musím být profinancovány z vlastního kapitálu, což mimo jiné snižuje jeho rentabilitu. Proto se společnosti doporučuje hned několik nápravných opatření, které by rovnováhu mezi splatnostmi vyrovnalo, a nepřímo tím tak přispělo ke stabilizaci okamžité likvidity a k navýšení rentability vlastního kapitálu pomocí umírnění míry samofinancování.

Doporučení I. Jedním z kroků k zajištění rychlejší administrativy vůči odběratelům je s nimi vyjednat jednodušší podmínky platby. Tím se myslí odbourat povinnost zasílání dopravních dokumentů o provedené přepravě či zjednodušení celého procesu pomocí elektronického nahrávání dokumentů přímo do odběratelských webových portálů ihned po ukončení přepravního výkonu. Tento krok pravděpodobně bude vyžadovat delší dobu na vyjednávání vzhledem ke kapacitním možnostem odběratelů, a proto se navrhuje další způsob, a to přenesení zpracování dokladů na dodavatele změnou fakturačního procesu. Pokud dodavatelé (dopravci) převezmou administrativní zátěž na sebe, ušetří společnosti čas strávený nad kontrolou přepravních dokumentů.

Současně se podniku doporučuje prodloužení doby splatnosti dodavatelům (dopravcům) a zkrácení doby splatnosti odběratelům. Výsledkem změny nastavení splatností se vyváží poměr dnů, které je třeba financovat vlastním kapitálem a zároveň se tyto ušetřené dny mohou naopak zúročit, protože vzhledem k delší době splatnosti odběratelů nebude třeba je proplácet okamžitě.

Analýza časové řady celkových výnosů a nákladů z let 2008 až 2018 dokumentuje prosperitu společnosti za celé sledované období. Výnosy podniku neustále rostou a lze konstatovat, že

společnost utváří každoročně zisk a nenachází se ani náznakově v rizikovém pásmu ztrátovosti v rámci provozování své hlavní činnosti. Analýza tempa růstu celkových výnosů a nákladů však upozorňuje na rychlejší tempo růstu nákladů za posledních sedm sledovaných let. Růst nákladů se projevuje snižováním obchodní marže, což potvrdila analýza rentability společně s klesající rentabilitou vlastního kapitálu, která je tímto trendem také ovlivněna. Analýza hospodářského výsledku poukazuje na fakt, že navzdory rostoucím výnosům zisk klesá. Z výsledků šetření je patrné, že podnik poskytuje buď levný produkt nebo má příliš vysoké vlastní náklady, a proto se společnosti doporučuje snížit ceny svým dodavatelům a zvýšit ceny svým odběratelům.

Doporučení II. Společnosti se doporučuje snížit náklady za svými dodavateli (dopravci). Při velikosti objemu zakázek, se kterým společnost obchoduje, pomůže i velice nízké procentuální snížení cen prodávaných produktů (služeb), které dodavatele nemusí nijak extrémně zatížit, přitom může být pro podnik velice výnosné a efektivní. Dále se společnosti doporučuje zvýšení cen u svých odběratelů (zákazníků) se stejnou logikou jako při snižování cen produktů u dodavatelů. Zvyšování cen by mohlo být však velmi těžké v konkurenčních podmínkách na trhu v dnešní době.

Analýza makroprostředí trhu, ve kterém společnost podniká, odhalila hrozby, které by do budoucna mohly velice přitížit podnikání v oboru doprava. Jedná se především o regulace Evropské unie za účelem dosažení uhlíkové neutrality a s tím rostoucí ceny poplatků za mýto. Regulace jednotlivých států Unie potvrzuje, že její trh není tak jednotný, jak se zdá. Každá ze zemí má zájem na růstu především své vlastní ekonomie a brání své hospodářské prostředí proti konkurenci změnami v legislativě jako je například zavedení minimální mzdy pro řidiče ve Francii, Německu či Nizozemí. Českým dopravcům nepomáhá ani měnová politika České národní banky, která nepřímo zvýšením úrokové míry posílila korunu vůči euru a snížila tak ziskovost z vývozních přepravních úkonů. Z analýzy dále vyplývá, že český dopravce se stává příliš drahým na domácím trhu vlivem vysoké koncentrace konkurence dopravců z východu, což do budoucna pravděpodobně umocní vstup dalších členských států z Blízkého východu. Veliký dopad na dopravce má vývoj HDP jak na domácí půdě, tak především vývoj HDP v Německu. Se slábnoucí ekonomikou v Německu klesá především produkce českých automobilek, které dodávají do Německa velké množství komponentů do automobilů.

Situaci podnikání v dopravě není zapotřebí vnímat jen v negativním slova smyslu. Analýza objevila možné příležitosti, které trh 21. století nabízí. Jedná se především o evoluci technologie služeb a internetu. Podpora ČR pod záštitou programů a cílů EU unie v rámci rozvoje dopravní infrastruktury, zavádění ITS a investicemi do výzkumu napomáhá rozvoji podnikání v tomto oboru, jakožto hlavního ukazatele ekonomické vyspělosti země. Na základě zjištěných příležitostí se společnost Ewals doporučuje návrh na podporu v oblasti jeho hlavní činnosti.

Doporučení III. Společnosti se doporučuje využít inovací v technologii svých poskytovaných služeb, a to především za pomoci využití internetu, zaměstnáváním a úzkou spoluprací s novou generací, rozšířením portfolia svých služeb s důrazem na inovaci technologie svého vozového parku a pozitivním ekologickým postojem vůči životnímu prostředí. Dále se společnosti doporučuje neopomenout vzdělanost svých stávajících zaměstnanců a investovat do sociálních programů na podporu jejich rozvoje především v oblasti ICT. Podniku se doporučuje zvážit možnost rozšíření portfolia svých služeb na domácím trhu.

6 Závěr

Bakalářská práce hodnotila postavení dopravní společnosti Ewals Cargo Care na evropském trhu na základě zhodnocení finančního zdraví podniku a analýzou makroprostředí, ve kterém firma podniká. Hlavní činností organizace jsou přepravní, spediční, intermodální a logistické služby poskytované v rámci evropského trhu. Společnost je součástí nadnárodní holdingové společnosti sídlící v Nizozemském Tegelenu, která má 51 poboček po celé Evropě. Česká divize se udržuje v konkurenčním prostředí trhu již 28 let a na domácím trhu má 10 poboček strategicky rozmístěných po celém území Čech a Moravy.

Analytická část se dělí na tři ucelené kapitoly. První analýza se věnuje rozboru poměrových ukazatelů likvidity, aktivity, rentability a zadluženosti v letech 2008 až 2018. Výsledky těchto ukazatelů mají za úkol posoudit vývoj solventnosti, stability společnosti, zhodnotit její platební morálku a vysledovat vývoj hrubé ziskové marže. Druhá analýza hodnotí statistický vývoj vybraných ukazatelů rozvahy a výkazů zisků a ztrát. Cílem analýzy je zhodnotit, jestli hospodaření společnosti v rámci své hlavní činnosti je ziskové. Dílčí analýzy se věnují vztahu mezi celkovými výnosy, náklady a vývoji hospodářského výsledku společnosti. Třetí část analyzuje makroprostředí trhu, ve kterém společnost podniká. Cílem analýzy je pomocí průzkumu politicko-právního, ekonomického, sociálně-kulturního a technologického prostředí identifikovat možné příležitosti, které pomohou společnosti upevnit své postavení na evropském trhu.

Z výsledků analýzy poměrových ukazatelů likvidity, aktivity, rentability a zadluženosti lze dospět k závěru, že po finanční stránce je Ewals prosperujícím a silným partnerem vůči svým dodavatelům či odběratelům, se kterými spolupracuje. Analýza poukazuje na jediný zjištěný problém úzce spojený s rostoucí dobou splatnosti pohledávek z obchodních vztahů, který nepřímo ovlivňuje ukazatele okamžitá likvidita a míra samofinancování. Společnost je administrativně zatížená dobou zpracování svých pohledávek vůči dodavatelům a kumuluje objem pohledávek po splatnosti, což má finanční dopad na závazky z obchodních vztahů, které musí být profinancovány z vlastního kapitálu, čímž se i snižuje jeho rentabilita. Proto se společnosti doporučuje hned několik nápravných opatření, které by rovnováhu mezi splatnostmi vyrovnalo a nepřímo tím tak přispělo ke stabilizaci okamžité likvidity a k navýšení rentability vlastního kapitálu. Jedním z kroků je vyjednat jednodušší podmínky platby se svými odběrateli. Další způsob, jak si administrativně odlehčit je přenesení zpracování dokladů na

dodavatele změnou svých platebních podmínek. Současně se podniku doporučuje prodloužení doby splatnosti dodavatelům a zkrácení doby splatnosti odběratelům.

Analýza časové řady celkových výnosů a nákladů z let 2008 až 2018 dokumentuje prosperitu společnosti za celé sledované období. Výnosy podniku neustále rostou a lze konstatovat, že společnost utváří každoročně zisk a nenachází se ani náznakově v rizikovém pásmu ztrátovosti v rámci provozování své hlavní činnosti. Analýza tempa růstu celkových výnosů a nákladů však upozorňuje na rychlejší tempo růstu nákladů za posledních sedm sledovaných let. Růst nákladů a snižování zisku navzdory rostoucím výnosům se projevuje snižováním obchodní marže. Z výsledků šetření je patrné, že podnik poskytuje buď levný produkt nebo má příliš vysoké vlastní náklady, a proto se společnosti doporučuje snížení cen produktů pro své dodavatele (dopravce). Při velikosti objemu zakázek, se kterým společnost obchoduje, pomůže i velice nízké procentuální snížení cen, které dodavatele nemusí nijak extrémně zatížit. Dále se společnosti doporučuje zvýšení cen služeb (produktů) u svých odběratelů.

Analýza makroprostředí trhu, ve kterém společnost podniká odhalila hrozby, které by do budoucna mohli velice přitížit podnikání v oboru doprava. Jedná se především o regulace Evropské unie za účelem dosažení uhlíkové neutrality a s tím rostoucí ceny poplatků za mýto. Regulace jednotlivých států unie dokazuje, že její trh není tak jednotný, jak se zdá. Českým dopravcům nepomáhá ani měnová politika České národní banky, která nepřímo zvýšením úrokové míry posílila korunu vůči euru a snížila tak ziskovost z vývozních přepravních úkonů. Z analýzy dále vyplývá, že český dopravce se stává příliš drahým na domácím trhu vlivem vysoké koncentrace konkurence dopravců z východu. Veliký dopad na české dopravce má především vývoj HDP v Německu. Analýza však objevila možné příležitosti, které trh Evropské unie 21. století nabízí a na jejich základě se dopravní společnosti doporučuje využít zejména inovací v technologii poskytování služeb, a to především za pomoci využití internetu, zaměstnáváním a úzkou spoluprací s novou generací, rozšířením portfolia svých služeb s důrazem na inovaci technologie svého vozového parku a pozitivním ekologickým postojem vůči životnímu prostředí. Dále se společnosti doporučuje neopomenout vzdělanost svých stávajících zaměstnanců a investovat do sociálních programů na podporu jejich rozvoje především v oblasti ICT. Podniku se doporučuje zvážit možnost rozšíření svého portfolia služeb na domácím trhu.

Vzhledem k zjištěným závěrům všech analýz v porovnání s portfoliem služeb a produktů dopravní společnosti Ewals Cargo Care, lze konstatovat, že její postavení v rámci evropského trhu je na vysoké úrovni. Dokazuje to mimo jiné i rating 1 udělený institucí Dun &

Bradstreet. Velikou výhodou společnosti je její strategické rozmístění po celé Evropě a široké portfolio nabízených služeb včetně intermodálních. Jako přidanou hodnotu společnosti nelze upřít její inovační činnost, jak v technologii přepravy, tak i v informačních systémech. Firemní hodnoty jsou vesměs všechny zaměřené směrem k zákazníkovi a zaměstnancům. Firma se jako držitel certifikací ČSN EN ISO 9001, ČSN EN ISO 14001:2016 a ČSN OHSAS 18001:2008 a integrovaným způsobem managementu zaručuje svou kvalitou pro své zákazníky i zaměstnance.

Podnikání v dopravě čeká v budoucnosti hned několik výzev, a to především v důsledku ochrany životního prostředí a změnami v legislativě a ekonomice vyvolanými politickým děním nejen na evropském trhu. Technologický pokrok, investice do výzkumu, rozvoj dopravní infrastruktury, spolupráce členských států Evropské unie na kolektivních cílech, nová generace mladých zaměstnanců a revoluce ve způsobu poskytování služeb jsou však nadějí dopravního odvětví.

7 Seznam použitých zdrojů

1. DOUCHA, R. Finanční analýza podniku: praktické aplikace. Praha: VOX, 1996. ISBN 80-902111-2-7.
2. EISLER, J. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. Praha: Oeconomica, 2008, 151 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
3. EISLER, J. Ekonomika dopravy. Praha: Fortuna, 2000. ISBN 80-7168-699-9.
4. LAMBERT, D., STOCK, J. R. A ELLARM, L, Logistika, 1. vydání. Praha: Computer Press, 2000, ISBN 80-7226-221-1.
5. MACHKOVÁ, H. -- ČERNOHLÁVKOVÁ, E. -- REBUFFAT, M. Mezinárodní obchodní operace. Praha: HZ, 2000. ISBN 80-86009-34-3.
6. MILETÍN, J. a kolektiv autorů. Autodoprava. Plzeň: Typos – Digital Print, s.r.o., 2001, ISBN 80-86229-23-8.
7. MILETÍN, J. Podnikání v silniční dopravě. Žilina: Poradce podnikatele, a. s., 1995. ISBN 80-85437-20-1.
8. SEGER, J. -- HINDLS, R. -- HRONOVÁ, S. Statistika pro ekonomy. Praha: Professional Publishing, 2004. ISBN 80-86419-59-2.
9. SYNEK, M. Ekonomická analýza. Praha: Economica, 2003. ISBN 80-245-0603-3.
10. SYNEK, M. Podniková ekonomika. Praha: C.H. Beck, 2002. ISBN 80-7179-736-7.
11. KYNCL, J. Podnikání v silniční dopravě. Praha 2001. ISBN 8071695610.
12. SEDLÁČEK, J. Finanční analýza podniku. Praha 2008. ISBN 8025118306.
13. PROCHÁZKOVÁ P.T., JELÍNKOVÁ E. Podniková ekonomika – klíčové oblasti. Praha: Grada Publishing a.s. 2018. ISBN 9788027109456.
14. KOŠŤAN M., ŠULEŘ O. Firemní strategie. Praha: Computer Press, 2002. ISBN 8072266578.
15. PITRA Z. Inovační strategie. Praha 1997. ISBN: 80-7169-461-4.
16. KARLÍČEK M. Základy marketingu. Praha Grada 2018. ISBN 978-80-247-5869-5.
17. MACHKOVÁ H., SATO A., ZAMYKALOVÁ M. a kol. Mezinárodní obchod a marketing. Praha Grada 2002. ISBN: 80-247-0364-5.
18. VODÁČEK L., VODÁČKOVÁ O. Moderní management v teorii a praxi. Praha, 2009. ISBN: 978-80-7261-197-3.
19. PILNÝ I. Digitální ekonomika: žít nebo přežít. Brno, 2016. ISBN: 978-80-265-0481-8.

20. SMITH P. Moderní marketing. Praha 2000. ISBN: 80-7226-252-1.
21. FORET M., PROCHÁZKA P., ŠAŠINKA O. Evropská unie: evropské marketingové prostředí. Praha Computer Press, 1999. ISBN: 80-7226-203-3 .
22. ČERNÁ A. a kol. Finanční analýza. Praha Bankovní institut, 1997. ISBN: 80-7265-017-3.
23. JUROVÁ M. Evropská unie: odvětví a infrastruktura. Praha Computer Press, 1999. ISBN: 80-7226-219-X.
24. FIALA P., PITROVÁ M. Evropská unie. Brno Centrum pro studium demokracie a kultury, 2003. ISBN 80-7325-015-2.
25. HŘEBÍK F. Obecná ekonomie. Plzeň Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN: 978-80-7380-101-4.
26. DUŠEK J. Vnitropodnikové účetnictví: praktický návod s podklady na jeho zaveden. Praha, 2019. ISBN: 978-80-271-2544-9.
27. Evropa 2020
28. C.7 Dopravní infrastruktura
29. Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050
30. Občanský zákoník: zákon o obchodních společnostech a družstvech (zákon o obchodních korporacích), zákon o mezinárodním právu soukromém a prováděcí a související zvláštní právní předpisy: úplná znění. Olomouc ANAG, 2014. ISBN: 978-80-7263-855-0.

Internetové zdroje:

www.uur.cz

www.justice.cz

www.zakony.centrum.cz

www.businessinfo.cz

www.czso.cz

www.mpo.cz

www.ewals.com

www.ewals-cz.cz

<https://prodopravce.cz/>

www.mdcr.cz

<https://ec.europa.eu/>

www.kurzy.cz/

<https://managementmania.com/cs>

<https://eur-lex.europa.eu>

www.cdvz.cz

8 Seznam tabulek

Tabulka 1: Zjednodušené schéma rozvahy	29
Tabulka 2: Stupeň oddlužení v letech 2016-2018 (%).....	37
Tabulka 4: Vývoj hospodářského výsledku v letech 2008-2018 (v tis. Kč)	47
Tabulka 5: Průměrná hrubá mzda na zaměstnance v ČR v letech 2015-2018 (v Kč/měsíc) ...	50

9 Seznam obrázků

Obrázek číslo 1: Organizační struktura Ewals Cargo Care.....	35
--	----

10 Seznam grafů

Graf 1: Ukazatelé likvidity – II. a III. stupně v letech 2011-2018	36
Graf 2: Ukazatelé aktivity I. – Obrat celkových aktiv, pohledávek a závazků z OV v letech 2011-2018.....	38
Graf 3: Ukazatelé aktivity II – doba obratu pohledávek a závazků z OV v letech 2011-2018 (dny)	39
Graf 4: Rentabilita tržeb v letech 2011-2018 (%)	40
Graf 5: Rentabilita vlastního kapitálu v letech 2011-2018 (%)	41
Graf 6: Hrubá zisková marže v letech 2011-2018 (%).....	42
Graf 7: Celková zadluženost a míra samofinancování v letech 2011-2018 (%).....	43
Graf 8: Celkové výnosy a náklady v letech 2008-2018 (v tis. Kč)	45
Graf 9: Tempo růstu celkových výnosů a nákladů v letech 2008-2018 (v %).....	46

11 Přílohy

Příloha 1: Matice dat pro výpočet poměrových ukazatelů Ewals Cargo Care

Matice poměrových ukazatelů	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Oběžná aktiva (tis. Kč)	346623	348668	384568	383065	503766	472721	608735	601008
Krátkodobé závazky (tis. Kč)	219434	206947	258211	235605	350466	266050	386806	365567
L3.stupně - běžná likvidita	1,58	1,68	1,49	1,63	1,44	1,78	1,57	1,64
Oběžná aktiva (tis. Kč)	346623	348668	384568	383065	503766	472721	608735	601008
Zásoby (tis. Kč)	193	336	323	529	650	403	339	402
Dlouhodobé závazky (tis. Kč)	0	0	0	0	3323	2627	0	0
Krátkodobé závazky (tis. Kč)	219434	206947	258211	235605	350466	266050	386806	365567
L2.stupně - pohotová likvidita	1,58	1,68	1,49	1,62	1,43	1,77	1,57	1,64
Krátkodobý Finanční majetek (tis. Kč)	x	x	x	x	x	45859	62464	54892
Krátkodobé závazky (tis. Kč)	x	x	x	x	x	266050	386806	365567
Stupeň oddlužení - okamžitá likvidita	x	x	x	x	x	17%	16%	15%
Tržby (tis. Kč)	1427905	1481229	1457224	1534330	1727296	1865542	2163695	2230879
Celková aktiva (tis. Kč)	370047	366759	398171	414208	535904	497986	638133	628556
Obrat celkových aktiv	3,86	4,04	3,66	3,70	3,22	3,75	3,39	3,55
Tržby (tis. Kč)	1427905	1481229	1457224	1534330	1727296	1865542	2163695	2230879
Pohledávky z obchodních styků (tis. Kč)	291441	284387	382352	381099	472264	434790	517592	506592
Obrat pohledávek z obchodních styků	4,90	5,21	3,81	4,03	3,66	4,29	4,18	4,40
Náklady na prodané zboží (tis. Kč)	1302475	1357968	1345797	1385244	1567864	1696703	1951354	2022519
Závazky z obchodních styků (tis. Kč)	186318	158777	205669	200314	276557	266050	386806	365567
Obrat závazků z obchodních styků	6,99	8,55	6,54	6,92	5,67	6,38	5,04	5,53
Pohledávky z obchodních styků (tis. Kč)	291441	284387	382352	381099	472264	434790	517592	506592
Tržby (tis. Kč)	1427905	1481229	1457224	1534330	1727296	1865542	2163695	2230879
Doba obratu pohledávek z obchodních styků (dny)	73,48	69,12	94,46	89,42	98,43	83,90	86,12	81,75
Závazky z obchodních styků (tis. Kč)	186318	158777	205669	200314	276557	266050	386806	365567
Náklady na prodané zboží (tis. Kč)	1302475	1357968	1345797	1385244	1567864	1696703	1951354	2022519
Doba obratu závazků z obchodních styků (dny)	51,50	42,09	55,02	52,06	63,50	56,45	71,36	65,07
Doba obratu pohledávek z obchodních styků (dny)	73,48	69,12	94,46	89,42	98,43	83,90	86,12	81,75
Doba obratu závazků z obchodních styků (dny)	51,50	42,09	55,02	52,06	63,50	56,45	71,36	65,07
Obchodní deficit (dny)	21,98	27,03	39,44	37,36	34,93	27,45	14,76	16,68
Zisk čistý (tis. Kč)	22016	2637	25173	1361	27696	67033	39689	36090
Tržby (tis. Kč)	1427905	1481229	1457224	1534330	1727296	1865542	2163695	2230879
Rentabilita tržeb (ROS,%)	1,54%	0,18%	1,73%	0,09%	1,60%	3,59%	1,83%	1,62%
Zisk (tis. Kč)	27217	4673	2335	32680	34606	75186	49847	47667
Celkové náklady (tis. Kč)	1455809	1527303	1507023	1534450	1742702	1874957	2184143	2263570
Rentabilita nákladů (%)	1,87%	0,31%	0,15%	2,13%	1,99%	4,01%	2,28%	2,11%
Zisk (tis. Kč)	27217	4673	2335	32680	34606	75186	49847	47667
Celková aktiva (tis. Kč)	370047	366759	398171	414208	535904	497986	638133	628556
Rentabilita aktiv (ROA,%)	7,36%	1,27%	0,59%	7,89%	6,46%	15,10%	7,81%	7,58%
Čistý zisk (tis. Kč)	22016	2637	25173	1361	27696	67033	39689	36090
Vlastní kapitál (tis. Kč)	142569	145206	136567	161740	172936	223471	236965	247515
Rentabilita vlastního kapitálu (ROE,%)	15,44%	1,82%	18,43%	0,84%	16,02%	30,00%	16,75%	14,58%
Celkové výnosy (tis. Kč)	1483026	1531976	1509358	1567130	1777308	1950143	2233990	2311237
Celkové náklady (tis. Kč)	1455809	1527303	1507023	1534450	1742702	1874957	2184143	2263570
Hrubá zisková marže (GM,%)	1,84%	0,31%	0,15%	2,09%	1,95%	3,86%	2,23%	2,06%
Cizí kapitál (tis. Kč)	225974	210673	261174	251518	362968	274014	400774	380727
Celková aktiva (tis. Kč)	370047	366759	398171	414208	535904	497986	638133	628556
Celková zadluženost (DR) (%)	61%	57%	66%	61%	68%	55%	63%	61%
Vlastní kapitál (tis. Kč)	142569	145206	136567	161740	172936	223471	236965	247515
Celková aktiva (tis. Kč)	370047	366759	398171	414208	535904	497986	638133	628556
Kvóta vlastního kapitálu (ER)=Míra samofinancování (%)	39%	40%	34%	39%	32%	45%	37%	39%
Celková aktiva (tis. Kč)	370047	366759	398171	414208	535904	497986	638133	628556
Vlastní kapitál (tis. Kč)	142569	145206	136567	161740	172936	223471	236965	247515
Síla finanční páky	2,60	2,53	2,92	2,56	3,10	2,23	2,69	2,54

Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Příloha 2: Matice dat celkových výnosů a nákladů a jejich tempa růstu v letech 2008-2018

(tis. Kč, %)

Rok	Celkové výnosy (tis. Kč)	Provozní výnosy (tis. Kč)	Celkové náklady (tis. Kč)	Provozní náklady celkem (tis. Kč)	Náklady za služby z hlavní činnosti (tis. Kč)	Mzdové náklady (tis. Kč)	Tempo růstu celkových výnosů %	Tempo růstu celkových nákladů %	Tempo růstu nákladů za služby z hlavní činnosti %	Tempo růstu mzdových nákladů (%)
2008	1398589	1358623	1344973	1307934	1175629	84173	103,58	102,90	100,77	116,32
2009	1124555	1102262	1113154	1094388	973777	75855	80,41	82,76	82,83	90,12
2010	1281065	1265227	1262317	1245338	1121383	76942	113,92	113,40	115,16	101,43
2011	1483026	1455903	1455809	1434094	1302475	79368	115,77	115,33	116,15	103,15
2012	1531976	1506794	1527303	1497836	1357968	82335	103,30	104,91	104,26	103,74
2013	1509358	1476622	1507023	1479966	1345797	79395	98,52	98,67	99,10	96,43
2014	1567130	1559654	1534450	1526372	1385244	86090	103,83	101,82	102,93	108,43
2015	1776685	1765788	1742702	1725802	1567864	95584	113,37	113,57	113,18	111,03
2016	1950143	1905787	1874957	1865810	1696703	99124	109,76	107,59	108,22	103,70
2017	2233990	2209923	2184143	2148116	1951354	112413	114,56	116,49	115,01	113,41
2018	2311669	2287321	2263570	2239405	2022519	121318	103,48	103,64	103,65	107,92
průměr	1651653	1626719	1619127	1596824	1445519	90236	105,14	105,34	105,58	103,72
max	2311669	2287321	2263570	2239405	2022519	121318	115,76509	116,490298	116,149	116,32371
min	1124555	1102262	1113154	1094388	973777	75855	80,406395	82,7640406	82,8303	90,117971

Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Příloha 3: Vývoj celkových výnosů v letech 2008-2018 (v tis. Kč)

Rok	Celkové výnosy (tis. Kč)	1.absolutní diference (tis. Kč.)	Bazický index	Tempo přírůstku %	Koeficient růstu	Tempo růstu %
2008	1398589	x	1	x	x	x
2009	1124555	-274034	0,80	-19,59	0,80	80,41
2010	1281065	156510	0,92	13,92	1,14	113,92
2011	1483026	201961	1,06	15,77	1,16	115,77
2012	1531976	48950	1,10	3,30	1,03	103,30
2013	1509358	-22618	1,08	-1,48	0,99	98,52
2014	1567130	57772	1,12	3,83	1,04	103,83
2015	1776685	209555	1,27	13,37	1,13	113,37
2016	1950143	173458	1,39	9,76	1,10	109,76
2017	2233990	283847	1,60	14,56	1,15	114,56
2018	2311669	77679	1,65	3,48	1,03	103,48
průměr	1651653	91308	1,20	5,69	1,05	105,14
max	2311669	283847	1,65	15,77	1,16	115,77
min	1124555	-274034	0,80	-19,59	0,80	80,41

Zdroj: Účetní výkazy Ewals Cargo Care, vlastní zpracování

Příloha 4: Přeprava věcí na území ČR v letech 2005-2018 (mil. tunách, %)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Přeprava věcí celkem (mil. tun)	483	471	483	463	401	386	382	373	391	427	490	493	526	550
domácí dopravci celkem (%)	95	93	92	91	90	89	87	87	86	87	87	86	86	86
doprovci EU celkem (%)	5	7	8	9	10	11	13	13	14	13	13	14	14	14
celkem vnitrostátní přeprava (mil. tun)	424	399	409	384	326	302	289	282	290	325	377	383	419	447
vnitrostátní domácí dopravci (%)	99,92	99,89	99,77	99,57	99,86	99,78	99,81	99,70	99,84	99,83	99,39	99,67	99,71	99,69
vnitrostátní/kabotáž ostatní dopravci EU (%)	0,08	0,11	0,23	0,43	0,14	0,22	0,19	0,30	0,16	0,17	0,61	0,33	0,29	0,31
celkem vývoz (mil. tun)	24	29	28	30	30	32	36	35	39	41	44	43	41	38
vývoz domácí dopravci (%)	74	72	69	67	62	65	65	63	64	64	61	54	50	45
vývoz ostatní dopravci EU (%)	26	28	31	33	38	35	35	37	36	36	39	46	50	55
celkem dovoz (mil. tun)	20	24	25	27	26	29	33	32	35	35	41	37	35	33
dovoz domácí dopravci (%)	71	71	68	67	58	65	60	57	57	58	55	47	41	38
dovoz ostatní dopravci EU (%)	29	29	32	33	42	35	40	43	43	42	45	53	59	62
Celkem tranzit přes ČR (mil. tun)	15	21	22	23	20	23	25	23	27	27	28	30	31	32
tranzit přes ČR domácí dopravci (%)	13	12	8	10	9	8	9	7	7	7	6	3	3	1
tranzit přes ČR ostatní dopravci EU (%)	87	88	92	90	91	92	91	93	93	93	94	97	97	99

Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování

Příloha 5: Přeprava zboží dle komodit na území ČR 2008-2018 (tis. tun, %)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Komodity celkem (tis. tun)	431 855	370 115	355 911	349 278	339 314	351 517	386 243	437 118	431 889	459 433	479 235
Vnitrostátní přepravy	89%	88%	85%	83%	83%	82%	84%	86%	88%	91%	93%
Dovoz+vývoz	11%	12%	15%	17%	17%	18%	16%	14%	12%	9%	7%
Automotiv celkem (tis. tun)	9 034	7 003	10 757	12 469	12 436	13 925	15 067	17 725	16 176	22 459	21 458
Vnitrostátní přepravy	70%	73%	72%	63%	67%	64%	62%	65%	70%	81%	87%
Dovoz+vývoz	30%	27%	28%	37%	33%	36%	38%	35%	30%	19%	13%
HITEC zboží celkem (tis. tun)	11 399	9 011	9 341	9 332	10 072	10 116	10 438	12 219	9 467	10 812	9 943
Vnitrostátní přepravy	66%	68%	60%	63%	66%	59%	66%	74%	74%	82%	84%
Dovoz+vývoz	34%	32%	40%	37%	34%	41%	34%	26%	26%	18%	16%
Potraviný celkem (tis. tun)	29 193	27 215	29 038	33 170	28 023	31 528	36 198	35 577	34 256	34 053	35 251
Vnitrostátní přepravy	83%	80%	79%	80%	75%	77%	82%	83%	85%	90%	91%
Dovoz+vývoz	17%	20%	21%	20%	25%	23%	18%	17%	15%	10%	9%
Zemědělské produkty celkem (tis. tun)	45 881	42 480	42 041	43 675	45 333	48 865	49 228	50 579	49 410	48 844	47 512
Vnitrostátní přepravy	92%	89%	88%	87%	86%	87%	85%	86%	87%	90%	91%
Dovoz+vývoz	8%	11%	12%	13%	14%	13%	15%	14%	13%	10%	9%
Dřevo a dřevařské vyr. celkem (tis. tun)	23 554	18 225	19 981	13 420	12 274	12 564	13 238	13 503	12 539	12 594	11 999
Vnitrostátní přepravy	75%	67%	64%	55%	48%	51%	57%	61%	66%	73%	76%
Dovoz+vývoz	25%	33%	36%	45%	52%	49%	43%	39%	34%	27%	24%

Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování

Příloha 6: Využívání internetu v dopravních podnicích EU28 (%)

EU28	Zaměstnanci využívající v práci počítač s internetem (leden 2019)	ICT odborníci v dopravě (leden 2019)	Možnost firemního školení v ICT (2018)
Bulharsko	28,7%	11,8%	6,2%
Česká republika	45,7%	9,2%	24,5%
Francie	61,8%	10,2%	19,0%
Itálie	49,9%	9,4%	16,3%
Lotyšsko	44,2%	13,3%	15,5%
Německo	59,3%	10,6%	29,3%
Nizozemsko	69,0%	20,2%	-
Polsko	43,2%	17,7%	11,5%
Portugalsko	38,4%	10,5%	24,9%
Rakousko	57,6%	11,3%	14,9%
Rumunsko	30,9%	6,9%	4,7%
Řecko	38,0%	33,1%	12,5%
Slovensko	44,0%	13,2%	15,4%
Španělsko	52,0%	11,2%	19,0%
Švédsko	81,7%	4,3%	29,9%
Velká Británie	60,9%	18,7%	26,4%
EU28	55,1%	13,1%	21,3%

Zdroj: Český statistický úřad, vlastní zpracování

Příloha 5: Infrastruktura silniční dopravy České republiky v letech 2004-2018 (km)

Rok	Celkem (km)	Dálnice (km)	Silnice I.+II.+III. třídy (km)
2004	55500	546	54953
2005	55510	564	54945
2006	55585	633	54952
2007	55584	657	54927
2008	55654	691	54963
2009	55719	729	54990
2010	55752	734	55018
2011	55742	745	54997
2012	55716	751	54965
2013	55761	776	54985
2014	55748	776	54972
2015	55738	776	54962
2016	55757	1223	54535
2017	55756	1240	54517
2018	55744	1252	54492

Zdroj: Český statistický úřad, Eurostat, vlastní zpracování