

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky



Diplomová práce

**Statistická analýza výsledků hospodaření společnosti
LTU-SPED spol. s.r.o. a její perspektivy**

Anna Jirchářová

© 2022 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Anna Jirchářová

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Statistická analýza výsledků hospodaření společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. a její perspektivy

Název anglicky

Statistical analysis of economy results LTU-SPED spol. s.r.o. company and its perspective

Cíle práce

Cílem práce je posouzení dosavadního vývoje relevantních ekonomických ukazatelů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. s pomocí nástrojů finanční analýzy. Součástí řešení budou statistické předpovědi některých ukazatelů. Na základě zjištění budou formulovány návrhy a doporučení pro další rozvoj společnosti.

Metodika

Zhodnocení dat bude provedeno prostřednictvím metod z oblasti indexní analýzy a časových řad. Podkladové údaje budou zjištěny z výkazů zisků a ztrát, z rozvahy a z interní databáze společnosti.

Harmonogram:

Studium odborné literatury a odborných textů: 04/2021-09/2021

Předložení konečné podoby literární rešerše: 10/2021

Výběr a zpracování dat: 08/2021-01/2022

Předložení konečné podoby diplomové práce: 15.2. 2022

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

podnik, logistika, dopravní systém, vnitrostátní a mezinárodní doprava, finanční analýza, poměrové ukazatele, časová řada, predikce

Doporučené zdroje informací

- HINDLS, Richard. Statistika pro ekonomy. 8. vyd. Praha: Professional Publishing, 2007. ISBN 978-80-86946-43-6.
- LAMBERT, Douglas M. a Lisa M. ELLRAM. Logistika: příkladové studie, řízení zásob, přeprava a skladování, balení zboží. Praha: Computer Press. Business books (Computer Press), 2000. ISBN 80-7226-221-1.
- MARTINOVIČOVÁ, Dana, Miloš KONEČNÝ a Jan VAVŘINA. Úvod do podnikové ekonomiky. Praha: Grada, 2014. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-5316-4.
- MRKVIČKA, Josef a Pavel KOLÁŘ. Finanční analýza. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2006. ISBN 80-7357-219-2.
- NOVÁK, Radek. Přepravní, zásílatelské a logistické služby. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-735-3.
- PASTOR, Otto a Antonín TUZAR. Teorie dopravních systémů. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-285-3.
- PERNICA, Petr. Doprava a zásílatelství. Praha: ASPI Publishing, 2001. ISBN 80-86395-13-8.
- REIS, Vasco a Rosario MACARIO. Intermodal Freight Transportation. Elsevier, 2019. ISBN 978-0-12-814464-0.
- SARDER, M. D. Logistics Transportation Systems. Elsevier, 2020. ISBN 978-0-12-815974-3.
- VEBER, Jaromír a Jitka SRPOVÁ. Podnikání malé a střední firmy. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada. Expert (Grada), 2012. ISBN 978-80-247-4520-6.
-

Předběžný termín obhajoby

2021/22 LS – PEF

Vedoucí práce

doc. Ing. Marie Prášilová, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra statistiky

Elektronicky schváleno dne 8. 9. 2021

prof. Ing. Libuše Svatošová, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 5. 10. 2021

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 28. 03. 2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Statistická analýza výsledků hospodaření společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. a její perspektivy" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové 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 diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 28. 3. 2022 _____

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. Marii Prášilové, CSc. za odborné vedení, cenné rady a vstřícný přístup při vypracování této diplomové práce.

Statistická analýza výsledků hospodaření společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. a její perspektivy

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá statistickou analýzou výsledků hospodaření podniku, jehož hlavní činnost je zaměřena na dopravu a skladování. Konkrétně se jedná o spediční společnost LTU-SPED spol. s.r.o. se sídlem a provozovnou v Ústeckém kraji. Práce zkoumá postavení společnosti na dopravním trhu a její ekonomickou situaci mezi roky 2011 až 2020. Pomocí elementárních charakteristik časových řad jsou sledovány vývojové tendence společnosti v uplynulých deseti letech. Analyzovanými ukazateli jsou vývoj počtu realizovaných přeprav a z nich získaný objem tržeb. Na základě zpracované finanční analýzy, bonitních a bankrotních modelů je zhodnoceno hospodaření podniku. V závěru práce jsou pro společnost LTU-SPED spol. s.r.o. navržena doporučení, jejichž cílem je především zvýšit její konkurenceschopnost a podpořit hospodářský růst.

Klíčová slova: podnik, logistika, vnitrostátní a mezinárodní doprava, výsledek hospodaření, tržby, finanční analýza, bankrotní model, bonitní model, spider analýza, časová řada

Statistical analysis of economy results LTU-SPED spol. s.r.o. company and its perspective

Abstract

This diploma thesis focuses on statistical analysis of the results of economy of a company, whose main activity is focused on transport and storage. Specifically the shipping company LTU-SPED spol. s.r.o with registered main office and establishment Ústecký Region. The thesis examines the company's position on the transport market and their economical situation between the years 2011 and 2020. With the help of basic characteristics of timeline are monitored the company's development trends in the past ten years. The indicators analysed are the development of number realized transports and the income obtained by them. Based on the processed financial analysis, creditworthy and bankruptcy models, the company's management is evaluated. In the conclusion of the thesis there are proposed recommendations aimed primarily at increasing its competitiveness and promoting economic growth for the company LTU-SPED spol. s.r.o.

Keywords: company, logistics, domestic and international transport, economic result, sales, financial analysis, bankruptcy model, creditworthy model, spider analysis, time series

Obsah

1 Úvod	11
2 Cíl práce a metodika	12
2.1 Cíl práce.....	12
2.2 Metodika.....	12
2.2.1 Analýza časových řad.....	12
2.2.2 Finanční analýza	14
3 Teoretická východiska	19
3.1 Podnik.....	19
3.1.1 Podnikání a podnikatel	19
3.1.2 Právní formy podnikání.....	20
3.1.3 Funkce podniku.....	21
3.1.4 Cíle podniku.....	22
3.1.5 Okolí podniku	22
3.1.6 Majetková a kapitálová struktura podniku	23
3.1.7 Životní cyklus podniku.....	24
3.2 Trh dopravních služeb	25
3.2.1 Legislativní rámec	25
3.2.2 Převážný proces.....	26
3.2.3 Osobní a nákladní doprava	27
3.2.4 Vnitrostátní a mezinárodní doprava	27
3.2.5 Interní a externí doprava.....	27
3.3 Druhy dopravy	28
3.4 Negativní vlivy dopravy	31
3.5 Operační program Doprava 2014-2020.....	33
3.5.1 Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	33
3.5.2 Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu.....	33
3.5.3 Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T.....	34
3.5.4 Technická pomoc	34
4 Vlastní práce	35
4.1 Charakteristika společnosti LTU-SPED spol. s r.o.....	35
4.1.1 Základní údaje o společnosti	35
4.1.2 Charakteristika společnosti a organizační struktura.....	36
4.1.3 Informační systémy využívané v dopravě.....	37
4.1.4 Poskytované služby	38
4.1.5 Významní partneři.....	40
4.1.6 Konkurence v kraji.....	41

4.1.7	SWOT analýzy	41
4.2	Analýza dosavadního vývoje počtu přeprav	42
4.2.1	Analýza tuzemských a zahraničních přeprav	43
4.2.2	Analýza přeprav u smluvních zahraničních dopravců	45
4.2.3	Analýza přeprav u smluvních tuzemských dopravců	47
4.2.4	Analýza podílu významných partnerů na celkovém objemu přeprav.....	47
4.2.5	Analýza přeprav u významných partnerů	48
4.3	Statistická analýza vývoje počtu přeprav celkem a tržeb.....	55
4.3.1	Analýza počtu přeprav celkem	55
4.3.2	Analýza tržeb bez DPH celkem.....	58
4.3.3	Analýza zahraničních přeprav	60
4.3.4	Analýza tuzemských přeprav	62
4.4	Finanční analýza	64
4.4.1	Analýza poměrových ukazatelů.....	64
4.4.2	Bankrotní a bonitní model.....	71
4.4.3	Spider analýza	74
5	Zhodnocení a doporučení.....	77
6	Závěr	80
7	Seznam použitých zdrojů	84
8	Seznam obrázků, tabulek a grafů	89
8.1	Seznam obrázků.....	89
8.2	Seznam tabulek.....	89
8.3	Seznam grafů	90
Přílohy	91

1 Úvod

V tržním hospodářství je podnikatelská činnost hybnou silou ekonomického rozvoje. Podnik realizuje svou činnost v podnikatelském prostředí, které je ovlivněno legislativou, institucionální infrastrukturou a trhem. Dle obecných charakteristik je podnik subjektem, v němž se transformují vstupy na výstupy. Zprostředkovatelskou činností mezi jednotlivými podnikatelskými subjekty vykonávají mimo jiné podniky spadající do odvětví doprava a skladování. Mezi tyto podniky patří také spediční společnosti, které se zaměřují na zajištění přepravy vstupních zdrojů i výstupních statků.

Diplomová práce se zabývá statistickou analýzou výsledků hospodaření spediční společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. se sídlem v Ústeckém kraji. Ústecký kraj se nachází na Severozápadě České republiky a má společné hranice s Německem. Právě poloha je pro tento typ podnikatelské činnosti strategicky výhodná. Současně se jedná o tradiční průmyslovou oblast, která je orientovaná především na těžký průmysl. Kromě těžby uhlí má zde své zastoupení také chemický, strojírenský, zpracovatelský a papírenský průmysl. Subjekty podnikající v těchto odvětvích často vyváží svou produkci do zahraničí nebo naopak ze zahraničí vstupy dováží. Výstupy z těchto odvětví jsou rovněž transportovány v rámci tuzemska. V případě chemického průmyslu se přeprava uskutečňuje na základě specializované přepravy ADR určené pro přepravu nebezpečného zboží. Distribuci vstupů a výstupů zajišťují zprostředkovatelé působící na dopravním trhu jako spediční společnosti.

V Ústeckém kraji bylo v roce 2019 evidováno 5295 subjektů zařazených dle CZ-NACE do odvětví doprava a skladování. Z tohoto počtu provozovalo 651 podniků svou činnost v Děčíně. Dopravní trh je vysoce konkurenčním prostředím, ve kterém hrají důležitou roli peníze, čas a kontakty. Typická je cenová konkurence, jejímž prostřednictvím je vyvíjen tlak na spediční firmy. Na trhu dopravních služeb dochází v posledních letech ke změně cenové politiky.

Spediční společnost LTU-SPED spol. s.r.o. působí na dopravním trhu od roku 1998. Jedná se o spediční společnost s více než dvacetiletou praxí, která se zaměřuje na tuzemskou a zahraniční dopravu. Přeprava je z velké části zajišťována prostřednictvím externích dopravců. K transportu expresních a kusových zásilek využívá společnost vlastní dodávku Peugeot Expert s užitečnou hmotností 980 kilogramů. Díky dlouholeté praxi, know-how a kontaktům dispečerů má společnost navázány dlouhodobé spolupráce s tuzemskými i zahraničními partnery.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem práce je zhodnotit pomocí finanční a statistické analýzy hospodaření spediční společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020. Zhodnocení finanční situace podniku je provedeno na základě analýzy poměrových ukazatelů, bonitních i bankrotních modelů a spider analýzy. Statistické metody popisují vývoj celkového počtu realizovaných přeprav a tržeb bez DPH včetně jejich predikce. Pro lepší posouzení situace je počet přeprav celkem sledován také z hlediska zahraničí i tuzemska. Analyzovány jsou rovněž obchodní vztahy s významnými partnery a spolupráce se smluvními zahraničními i tuzemskými dopravci. Závěr práce bude věnován návrhu doporučení, která by vedla k hospodářskému růstu a zvýšení konkurenceschopnosti spediční firmy v odvětví a regionu.

2.2 Metodika

Podkladová data pro tvorbu finanční analýzy byla čerpána z výročních zpráv a rozvah spediční společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 zveřejněných na portálu www.justice.cz. Údaje o počtu realizovaných zahraničních i tuzemských přeprav, tržbách bez DPH, spolupracích s dopravci a významnými partnery byly zjištěny na základě konzultací s podnikovou fakturantkou. Finanční a statistické analýzy byly zpracovány prostřednictvím programu Excel a nástroje pro statistickou analýzu dat STATISTICA 14.

2.2.1 Analýza časových řad

Soubor metod, který popisuje chování časových řad je označován jako analýza časových řad. Jejím cílem je získat povědomí o charakteru časové řady. Analýza může rovněž předvídat chování časové řady v budoucnu. Dynamika vývoje hodnocených řad byla charakterizována prostřednictvím následujících elementárních charakteristik časových řad.

První diference (dy_t)

Vyjadřuje absolutní přírůstek nebo úbytek u posuzovaného ukazatele v daném období v porovnání s obdobím předcházejícím.

$$dy_t = y_t - y_{t-1}, \text{ kde } t = 2, 3, \dots, n.$$

Druhá diference (d^2y_t)

Charakterizuje absolutní zrychlení nebo zpomalení vývoje časové řady. Udává, o kolik se následný přírůstek změnil oproti původnímu.

$$d^2y_t = dy_t - dy_{t-1}, \text{ kde } t = 3, \dots, n.$$

Koeficient růstu (k_t)

Udává postupnou rychlost změny hodnoty v dané časové řadě. Může být označován také jako řetězový index.

$$k_t = \frac{y_t}{y_{t-1}}, \text{ kde } t = 2, 3, \dots, n.$$

Tempo růstu (k_t)

Jedná se o koeficient růstu, který je vyjádřen v procentech

$$k_t = \frac{y_t}{y_{t-1}} \cdot 100, \text{ kde } t = 2, 3, \dots, n.$$

Průměrný koeficient růstu (\bar{k})

Je charakterizován jako geometrický průměr jednotlivých koeficientů (Svatošová a Kába, 2008).

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_2}{y_1} \cdot \frac{y_3}{y_2} \cdot \dots \cdot \frac{y_n}{y_{n-1}}} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}}$$

Tempo přírůstku (r_t)

Porovnává absolutní přírůstek neboli první diferenci s daným ukazatelem časové řady.

$$r_t = \frac{dy_t}{y_{t-1}}$$

Bazický index (I)

Popisuje změnu v časové řadě, ke které dochází vzhledem k základnímu neboli bazickému období. Změna hodnot je tedy vztažena k prvnímu údaji v časové řadě y_0 .

$$BI_t = \frac{y_t}{y_0}$$

Modelování časových řad

Pokud lze jednotlivé údaje srovnat z hlediska věcného, prostorového a časového, jedná se o časovou řadu. Typické uspořádání ukazatele dle času je ve formě minulost-přítomnost.

Trend a trendová složka

Trend je charakterizován jako hlavní tendence dlouhodobého vývoje hodnot ukazatele, který je v čase analyzován. V čase může růst, klesat nebo být konstantní. Jedním z cílů analýzy časových řad je popsat tendenci vývoje řady, která je zkoumána pomocí trendových funkcí (Hindls, 2007). V diplomové práci byly použity tyto funkce:

- lineární $T_t = a + bt$
- kvadratická $T_t = a + bt + ct^2$
- logaritmická $T_t = a + b \log t$
- exponenciální $T_t = ab^t$
- mocninná $T_t = at^b$

Zhodnocení míry shody zvolené trendové funkce s empirickými údaji je provedeno na základě indexu determinace. Čím vyšší je výsledná hodnota indexu, tím lépe model zkoumaný jev popisuje (Svatošová a Kába, 2008).

$$I^2 = 1 - \frac{\sum_{t=1}^n (y_t - y'_t)^2}{\sum_{t=1}^n (y_t - \bar{y})^2}$$
$$0 \leq I^2 \leq 1$$

Prognózování

Předpovědi časových řad jsou utvářeny metodou extrapolace, kdy se vývoj z minulosti a přítomnosti přeneso do budoucnosti. Predikce budoucího vývoje lze provést bodovou nebo intervalovou předpovědí (Hindls, 2008). V případě potřeby byla predikce v diplomové práci provedena s využitím průměrného koeficientu růstu.

Kvalita odhadu byla následně ověřena prostřednictvím relativní chyby prognózy (rp). Pokud byla výsledná hodnota nižší než 5 %, model velmi dobře prognózoval. Model dobrý pro prognózu dosahoval chybovosti v rozmezí 5-10 %. V případě, že byla hodnota vyšší než 10 %, model nebyl pro prognózu vhodný.

$$rp = \frac{y'_i - y_i}{y_i} \times 100, \text{ kde } y'_i = \text{prognóza}; y_i = \text{skutečnost}$$

2.2.2 Finanční analýza

Finanční analýza je komplexním posouzením finanční situace podniku. Jedná se o nástroj, kterým lze zhodnotit jeho finanční zdraví. Znalost finanční situace pomáhá především manažerům při rozhodování o finančních zdrojích. Účetní výkazy podniku, a to především rozvaha, výkaz zisků a ztrát, přehled o peněžních tocích či výroční zprávy, jsou

základními podklady pro její sestavení. Analýza je důležitou součástí finančního řízení neboť sleduje vývoj podniku v jednotlivých oblastech. Její výstupy mohou poskytnout informace hodnotné pro budoucnost podniku (Knápková a kol., 2017).

Analýza poměrových ukazatelů

Analýza poměrových ukazatelů je jednou z nejpoužívanějších metod finanční analýzy. Jde o poměr jedné nebo více účetních položek k jiné položce nebo jejich souboru. Základem pro výpočet jsou údaje ze základních účetních dokladů, které jsou veřejně dostupné. Poměrové ukazatele z hlediska zaměření jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1: Přehled použitých poměrových ukazatelů

Ukazatel		Výpočet	Doporučené hodnoty	Zdroj
Likvidita	L1 (okamžitá) I. stupně	$\frac{KFM}{krátkodobé\ cizí\ zdroje}$	0,2 - 0,5	Knápková a kol., 2017
	L2 (pohotová) II. stupně	$\frac{krátkodobé\ pohl.\ +KFM}{krátkodobé\ cizí\ zdroje}$	1 - 1,5	Růčková, 2019
	L3 (běžná) III. stupně	$\frac{oběžná\ aktiva}{krátkodobé\ cizí\ zdroje}$	1,5 - 2,5	Knápková a kol., 2017
Rentabilita	ROS-Rentabilita tržeb	$\frac{zisk\ (EBIT)}{tržby}$	vyšší než 10 %	Růčková, 2019
	ROA- Rentabilita aktiv	$\frac{zisk\ (EBIT)}{celková\ aktiva}$	vyšší než 8 %	Růčková, 2019
	ROE- Rentabilita vlastního kapitálu	$\frac{zisk\ (EAT)}{vlastní\ kapitál}$	vyšší než 10 %	Růčková, 2019
Zadluženost	Celková zadluženost	$\frac{cizí\ zdroje}{aktiva\ celkem} \times 100$	30 % - 60 %	Knápková a kol., 2017
	Míra zadluženosti	$\frac{cizí\ zdroje}{vlastní\ kapitál} \times 100$	kolem 100 %	Růčková, 2019
	Koeficient samofinancování	$\frac{vlastní\ kapitál}{celková\ aktiva} \times 100$	vyšší než 30 %	Knápková a kol., 2017
Aktivita	Rychlost obratu aktiv	$\frac{tržby}{aktiva}$	minimálně 1	Vochozka, 2020
	Doba obratu pohledávek	$\frac{krátkodobé\ pohl.}{tržby} \times 360$	30 až 90 dní	Knápková a kol., 2017
	Doba obratu závazků	$\frac{krátkodobé\ závazky}{tržby} \times 360$	30 až 60 dní	Knápková a kol., 2017

Zdroj: Zpracováno na základě zdrojů uvedených v tabulce

Bonitní a bankrotní model

Úroveň finančního zdraví firmy může být posuzována prostřednictvím bonitních a bankrotních modelů. Jedná se o predikční modely, na jejichž základě je celopodniková analýza soustředěna do jednoho indexu nebo koeficientu. Bonitní model vyjadřuje, jestli je podnik dobrý nebo špatný. Část jeho výpočtu však vychází z teoretických poznatků založených na zobecnění některých údajů. Naopak výpočet bankrotního modelu je založen na skutečných údajích podniku. Jeho výpočtem zjistíme, zda podniku hrozí bankrot.

Mezi mezinárodně respektované modely, které se v praxi používají, patří v rámci bankrotních modelů Altmanovo Z-skóre. Dle chování podniku na kapitálovém trhu se volí varianta Altmanova modelu. V případě bonitních modelů je uznávaný například Kralickův Quicktest (Mrkvička a Kolář, 2006).

Altmanovo Z-skóre pro společnosti neobchodované na finančních trzích

Výpočet analýzy vychází z odhadnutých vah neboli koeficientů, které jsou kombinovány s poměrovými ukazateli. Analýza navržená Altmanem se nazývá také jako Z-skóre (Z_0):

$$Z_0 = 0,717x_1 + 0,847x_2 + 3,107x_3 + 0,420x_4 + 0,998x_5$$

x_1 =čistý pracovní kapitál/aktiva

x_2 =nerozdělený zisk/aktiva

x_3 =zisk (EBIT)/aktiva

x_4 =základní kapitál/cizí zdroje

x_5 =tržby/aktiva

Platí, že čím je hodnota indexu větší, tím vyšší je finanční zdraví podniku (Mrkvička a Kolář, 2006). Pokud je index Z_0 vyšší než 2,90, podnik je bonitní a pravděpodobnost jeho bankrotu je minimální. Naopak bankrot hrozí, jestliže hodnota indexu klesne pod 1,23. Šedá zóna se nachází v intervalu 1,23 – 2,9 (Vochozka, 2020).

Kralickův Quicktest

Jedná se o bonitní model, který hodnotí podnik z hlediska finanční stability a výnosové situace. Finanční stabilitu zohledňuje ukazatel R1 a R2. Výnosová situace je posuzována na základě ukazatelů R3 a R4. Jednotlivé hodnoty ukazatelů jsou ohodnoceny body. Následně dochází k součtu ukazatelů v rámci finanční stability a výnosové situace a vydělení číslem dvě. Konečného počtu bodů dosáhneme součtem obou ukazatelů a jejich

vydělením dvěma. Dle získaných bodů usuzujeme, jestli je podnik velmi dobrý nebo špatný. Tři a více bodů značí, že je podnik velmi dobrý. Špatný podnik je hodnocen jedním bodem nebo méně. Algoritmus Kralickova Quicktestu je zřejmý z obrázku č. 1.

Obrázek č. 1: Algoritmus Kralickova Quicktestu

Ukaz.	Konstrukce ukazatele	Hodnota ukazatele	Počet bodů
R1	$\frac{\text{Vlastní kapitál}}{\text{Aktiva celkem}}$	0,3 a více	4
		0,2-0,3	3
		0,1-0,2	2
		0,0-0,1	1
		0,0 a méně	0
R2	$\frac{\text{Dluhy celkem} - \text{Peněž. prostředky}}{\text{Provozní cash flow}}$	3 a méně	4
		3-5	3
		5-12	2
		12-30	1
		30 a více	0
R3	$\frac{\text{Zisk před úroky a zdaněním}}{\text{Aktiva celkem}}$	0,15 a více	4
		0,12-0,15	3
		0,08-0,12	2
		0,00-0,08	1
		0,00 a méně	0
R4	$\frac{\text{Provozní cash flow}}{\text{Provozní výnosy}}$	0,1 a více	4
		0,08-0,1	3
		0,05-0,08	2
		0,00-0,05	1
		0,00 a méně	0

Zdroj: Mrkvička a Kolář, 2006

Hodnocení finanční stability: $FS = \frac{R1+R2}{2}$

Hodnocení výnosové situace: $VS = \frac{R3+R4}{2}$

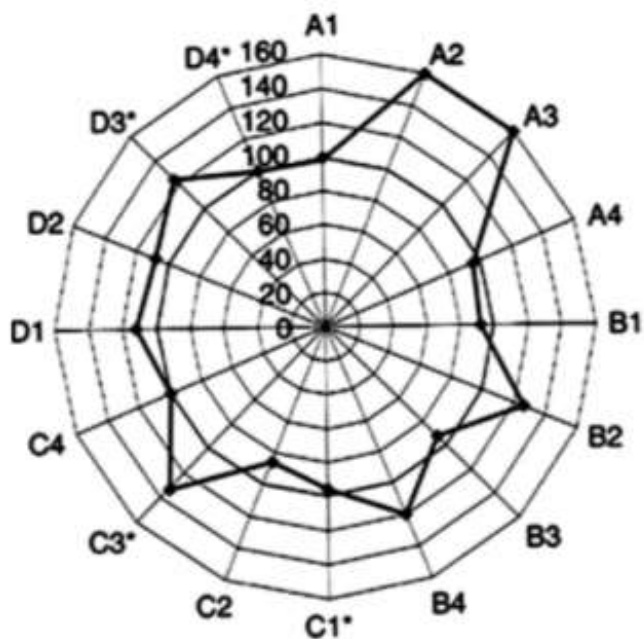
Hodnocení celkové situace: $CS = \frac{FS+VS}{2}$

Spider analýza

Finanční výkonnost podniku byla posuzována také pomocí grafického znázornění. Nejvyužívanějším nástrojem v oblasti grafické analýzy je spider graf (obrázek č. 1). Hlavní výhoda spočívá v jeho přehlednosti a okamžitém zhodnocení pozice podniku dle ukazatelů a porovnání s průměrem v odvětví. Popřípadě lze provést i srovnání s nejlepším v rámci oboru či odvětví. Prostřednictvím spider analýzy je možné zjistit, jak si sledovaná společnost vede a jestli tento vývoj odpovídá výročním zprávám nebo zda je podnik

konkurenceschopný. Hodnota ukazatele je vyjádřena v procentech oproti průměru v odvětví, který je 100 %. Výsledné grafické zobrazení vyjadřuje finanční situaci daného podniku, a to bez nutnosti detailního analyzování vypočítaných hodnot ukazatelů. Analýza se skládá ze čtyř kvadrantů, kterými jsou ukazatele rentability, aktivity, likvidity a složení finančních zdrojů (Vochozka, 2020).

Obrázek č. 2: Spider analýza



Zdroj: Vochozka, 2020

3 Teoretická východiska

3.1 Podnik

Podnik je jeden ze základních prvků národního hospodářství. Jedná se o subjekt, který vykonává hospodářskou činnost, a to bez ohledu na právní formu. Tato instituce se skládá se z:

- hmotných složek podnikání,
- osobních složek podnikání,
- nehmotných složek podnikání.

Mezi hmotné složky podnikání se řadí movitý a nemovitý majetek. Osobní složkou podnikání jsou zaměstnanci a zaměstnavatelé. Patenty, licence, ochranné známky, obchodní jméno či know-how spadají do nehmotných složek podnikání (Vochozka a Mulač, 2012).

Podnik lze podle velikosti členit na:

- mikropodnik - méně než 10 zaměstnanců a roční obrat či bilanční suma nižší než 2 mil. EUR,
- malý podnik - méně než 50 zaměstnanců a roční obrat či bilanční suma nižší než 10 mil. EUR,
- střední podnik - méně než 250 zaměstnanců a roční obrat nižší než 50 mil. EUR nebo bilanční suma nižší než 43 mil. EUR (Srpková a Řehoř, 2010).

3.1.1 Podnikání a podnikatel

Podnikání je soustavná, samostatná, udržitelná a dlouhodobě výdělečná činnost vykonávaná na vlastní odpovědnost. Vlastníci podniku usilují o zhodnocení investovaného kapitálu k dosažení zisku a maximalizaci hodnoty podniku. „*Podnikání je prostředkem k uspokojování svých potřeb uspokojováním cizích potřeb*“ (Martinovičová a kol., 2014, s. 10). Díky objevování nových podnikatelských příležitostí dochází nejen k vyplňování mezer na trhu, ale rovněž k inovacím. V České republice jsou za základní právní předpisy upravující podnikání považovány:

- zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník,
- zákon č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích
- zákon č. 304/2013 Sb., o veřejných rejstřících právnických a fyzických osob,
- zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání,
- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce (Martinovičová a kol., 2014).

Rozhodujícím faktorem pro hospodářský rozvoj je podnikatel. Úspěšný podnikatel disponuje vysokou kvalifikací, odborností a informovaností. Měl by být rovněž vůdčí osobností, která odpovídá za svá rozhodnutí. „*Za podnikatele se na základě občanského zákoníku považuje osoba, která samostatně vykonává na vlastní účet a odpovědnost výdělečnou činnost živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku*“ (Martinovičová a kol., 2014, s. 10).

3.1.2 Právní formy podnikání

Před zahájením podnikání je nutné vybrat vhodnou právní formu podnikání. Každá právní forma podléhá určitým kritériím, podle nichž se podnikatel rozhoduje. Mezi tato kritéria patří například způsob a rozsah ručení, počet zakladatelů společnosti, oprávnění k řízení, výše počátečního kapitálu, administrativní náročnost, daňové zatížení či účast na zisku (Martinovičová a kol., 2014). Právní formy podnikání jsou rozděleny do těchto kategorií:

a. Samostatný podnikatel (fyzická osoba- živnostník, OSVČ)

Jedná se o podnikatele, kteří se řídí živnostenským zákonem tedy zákonem č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání. Pro získání živnostenského oprávnění musí být splněny všeobecné i zvláštní podmínky. Dle legislativy se živnosti v České republice člení na ohlašovací a koncesované, a to podle požadavků na odbornou způsobilost (Srpová a Řehoř, 2010).

b. Obchodní společnost

Obchodní společností se rozumí sdružení osob, které je založeno na smluvním základě. Zakladatelé neboli společníci zakládají společenskou smlouvou nový právní subjekt. Zápisem do veřejného rejstříku nabývá subjekt práv a povinností. „*Obchodní společnosti jsou až na výjimky zakládány v první řadě se záměrem vytvářet maximalizovaný zisk a orientovat se na hospodářskou expanzi*“ (Srpová a Řehoř, 2010, s. 18).

Zákon o obchodních korporacích člení obchodní společnosti na osobní a kapitálové obchodní společnosti. Do osobních obchodních společností spadá veřejná obchodní společnost a komanditní společnost. Mezi kapitálové obchodní společnosti patří společnost s ručením omezeným a akciová společnost (Martinovičová a kol., 2014). U kapitálových společností je ručení společníků za závazky společnosti omezené nebo žádné. Naopak u osobních společností je ručení společníků za závazky společnosti neomezené. Zároveň se musí podnikatel osobně podílet na řízení společnosti (Srpová a Řehoř, 2010).

c. Družstvo

Dle zákona č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích § 552 je družstvo definováno jako „*společenství neuzavřeného počtu osob, které je založeno za účelem vzájemné podpory svých členů nebo třetích osob, případně za účelem podnikání*“. Družstvo může rovněž zajišťovat hospodářské, sociální nebo jiné potřeby svých členů (Veber a Srpová, 2012).

d. Státní podnik

Státní podnik, jehož zakladatelem je stát, je zřizován za účelem uspokojování strategických, celospolečenských či veřejně prospěšných zájmů. Tato instituce vzniká pouze se souhlasem vlády. Stát neručí za závazky podniku a zároveň podnik neručí za závazky státu (Veber a Srpová, 2012).

Společnost s ručením omezeným

Společnost s ručením omezeným zkráceně spol. s.r.o. nebo s.r.o. se řadí mezi kapitálové společnosti. Vklad společníka je tedy přednější než jeho osobní účast na řízení společnosti. Jedná se o nejpoužívanější formou obchodní společnosti v České republice, která je upravena zákonem č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích (Veber a Srpová, 2012).

Společnost vzniká zápisem do obchodního rejstříku, který provádí rejstříkový soud nebo notář. Dokument regulující vnitřní fungování společnosti je společenská smlouva v případě více společníků a zakladatelská listina v případě jednoho společníka. Dle zákona činí minimální výše základního kapitálu 1 koruna česká. Pokud bude zakladatelů více, výše základního kapitálu se úměrně zvyšuje (Pravdová a kol., 2021).

Jednou z výhod s.r.o. je omezené ručení společníků. Za závazky společnosti ručí všichni společníci společně a nerozdílně do výše nesplacených vkladů. Společnost rovněž odpovídá za své závazky celým svým majetkem (Veber a Srpová, 2012).

Společnost s ručením omezeným je tvořena dvěma orgány, a to nejvyšším a statutárním orgánem. Nejvyšším orgánem společnosti je valná hromada, která rozhoduje o nejdůležitějších věcech podniku. Statutárním orgánem je jednatel nebo jednatele jakožto výkonný orgán, který má zodpovědnost za vedení společnosti (Pravdová a kol., 2021).

3.1.3 Funkce podniku

Podnik dosahuje svých cílů prostřednictvím činností. Činnosti podniku jsou členěny do skupin, které se nazývají podnikovými funkcemi (Martinovičová a kol., 2014).

Funkce v podniku se člení na primární a odvozené. Primární přímo souvisí s realizací hlavního cíle podniku a patří sem funkce:

- zásobovací = zabezpečení plynulého obchodního procesu,
- výrobní = přeměna výrobních faktorů na hotové výrobky,
- prodejní = prodej výrobků a služeb.

Odvozené funkce mají za úkol podporovat a zjišťovat plynulých a efektivní chod funkcí primárních. Mezi tyto funkce patří:

- personální = získání, stabilizace, rozvoj a optimální využití potencialů lidí,
- finanční = nabytí finančních zdrojů a podnikového kapitálu,
- investiční = obnova a zhodnocení dlouhodobého majetku,
- výzkum a vývoj (Vochozka a Mulač, 2012).

Pro úspěšné fungování podniku je nutná vzájemná provázanost všech funkcí včetně účelné, věcné i finanční koordinace.

3.1.4 Cíle podniku

„Činnost podniku začíná konkretizací podnikových cílů“ (Wöhe a Kislingerová, 2007, s. 62). Před založením společnosti je nutné určit obecný cíl a současně stanovit i cíle dílčí. Tyto cíle jsou dlouhodobého i krátkodobého charakteru a týkají se sociálních, ekonomických a technických funkčních oblastí. Obecných i dílčích cílů dosahuje podnik svou činností (Martinovičová a kol., 2014).

Pro všechny podniky je primárním cílem maximalizace zisku, kdy dochází ke zvyšování zisku z provozní činnosti. Významným cílem u velkých firem je růst tržní hodnoty podniku. Dalšími podstatnými cíli jsou maximalizace obrátu či zvětšování fyzického objemu prodaných výrobků. Nelze opomenout ani cíl přežití, který je využíván v těžkých situacích, krizích či recesi na trhu (Vochozka a Mulač, 2012).

3.1.5 Okolí podniku

Podnik je závislý na okolním prostředí, které má vliv na jeho chování. Pro podnik jsou nezbytní dodavatelé, odběratelé, zákazníci i zaměstnanci. Bez okolí tedy nemůže podnik fungovat (Váchal a Vochozka, 2013). Znalost vnějšího okolí je důležitá pro identifikaci příležitostí a hrozeb. Podstatná je rovněž analýza prostředí a sledování vývojového trendu za účelem úspěšného rozvoje podniku (Veber a Srpová, 2012).

Podnikovým okolím je tedy vše, co je vně podniku a současně s ním má spojitost. Okolí podniku lze členit na:

- geografické - má vliv na rozhodnutí o umístění podniku,
- sociální - rozšiřuje společenskou zodpovědnost,
- právní a politické - zahrnuje právní normy a meze chování podniku,
- ekonomické - založeno na hospodářské politice státu,
- ekologické - při rozhodování se bere ohled na životní prostředí,
- technologické - určuje technickou úroveň podnikatelského subjektu,
- etické - vytváří tradice, principy, pravidla a zvyky,
- kulturně-historické - zajišťuje úroveň kultury a vzdělanosti lidí (Váchal a Vochozka, 2013).

3.1.6 Majetková a kapitálová struktura podniku

Základem každého úspěšného podnikání je vytvoření majetkově-finanční stability podniku. Jedná se o schopnost tvořit a trvale udržovat rovnováhu mezi majetkem a využívaným kapitálem neboli finančními zdroji. Přehled o výši majetku a kapitálu v podniku poskytuje rozvaha. Tento základní finanční výkaz má podobu účtu a skládá se z aktiv a pasiv. Levou stranu zastupují aktiva, která představují majetek podniku. Pravá strana náleží pasivu jako kapitálovým zdrojům (Vochozka a Mulač, 2012).

Majetková struktura podniku

„Majetková struktura podniku představuje podrobnou strukturu aktiv podniku“ (Martinovičová a kol., 2014, s. 28). Tato struktura vyjadřuje optimální skladbu jednotlivých položek v podniku. Majetek podniku zahrnuje peníze, pohledávky, věci a další majetkové hodnoty, které slouží k podnikání a zároveň patří podnikateli. Podle likvidnosti se majetek člení na dlouhodobý a oběžný (Synek, 2011).

Dlouhodobý majetek neboli stálá aktiva se v podniku využívají v horizontu delším než jeden rok. Jedná se o majetek s charakteristickými rysy, který není pořízován s cílem dalšího prodeje. Dlouhodobý majetek se člení na:

- dlouhodobý hmotný majetek - movitý a nemovitý majetek, pěstitelské celky trvalých porostů, zvířata základního stáda a tažná zvířata,
- dlouhodobý nehmotný majetek - patenty, licence, software, know-how,
- dlouhodobý finanční majetek - podíly, dluhopisy, dlouhodobé vklady (Martinovičová a kol., 2014).

Oběžný neboli krátkodobý majetek je v podniku používán kratší dobu než jeden rok. Tento majetek se účastní hotovostního cyklu, při kterém mění svou podobu. Oběžný majetek zahrnuje zásoby, dlouhodobé pohledávky, krátkodobé pohledávky a krátkodobý finanční majetek (Synek, 2011).

Mezi faktory, které mají vliv na majetkovou strukturu podniku, patří:

- technická náročnost výroby ovlivňující podíl dlouhodobého hmotného majetku na aktivech,
- odpisová politika v podniku,
- konkrétní ekonomická situace v podniku,
- orientace podniku v hospodářské politice,
- úroveň rozvinutosti kapitálového a peněžního trhu ((Martinovičová a kol., 2014).

Kapitálová struktura podniku

Kapitálová neboli finanční struktura podniku jsou zdroje, na jejichž základě majetek podniku vznikl. V rámci rozvahy je kapitál zachycen na straně pasiv. Finanční struktura podniku je tvořena vlastním a cizím kapitálem (Vochozka a Mulač, 2012).

Vlastní kapitál náleží majiteli, který je primárním nositelem podnikatelského rizika. Jeho výše je závislá na výsledku hospodaření. Vlastní kapitál zahrnuje základní kapitál, kapitálové fondy, fondy tvořené ze zisku, výsledek hospodaření minulých let a výsledek hospodaření běžného roku (Martinovičová a kol., 2014). Cizí kapitál je dluh, který musí podnik zaplatit. Podle lhůty splacení se rozlišuje dlouhodobý a krátkodobý cizí kapitál (Synek, 2011).

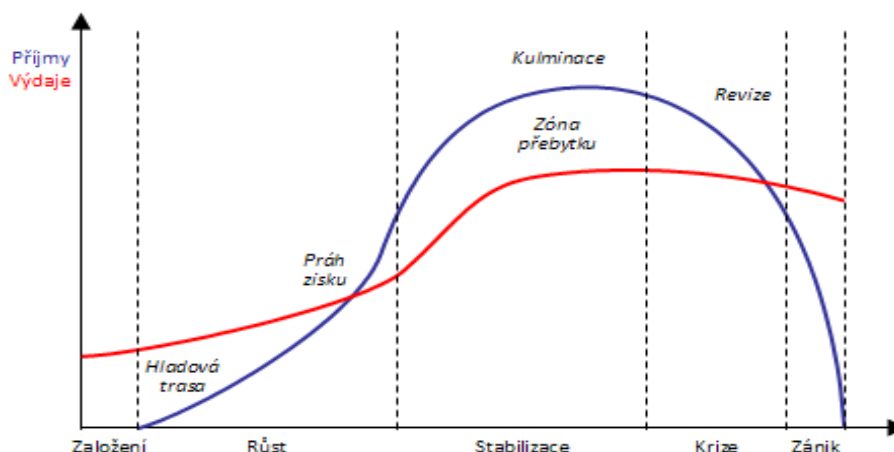
3.1.7 Životní cyklus podniku

Všechny podniky za dobu své existence prochází určitými etapami. Jedná se o životní cyklus podniku, který je rozdělen do pěti fází (Srpková a Řehoř, 2010).

Prvním stadiem je založení podniku, které je spjato s podnikatelským záměrem, získáním kapitálu a zahájením podnikatelské činnosti. Následuje fáze růstu, při níž se zvyšuje objem prodeje, rozšiřuje se činnost a dochází k růstu tržeb. Pokud podnik dosáhne optimální velikosti, nachází se ve stadiu stabilizace. V této fázi je důležité dbát o finanční zdraví podniku. Jestliže dojde k nepříznivému vývoji likvidity či tržní hodnoty, podnik se nachází ve fázi krize. Čím dříve si podnik krizi uvědomí, tím vyšší je šance na jeho

záchranu. K zániku podniku dochází v den, kdy je vymazán z veřejného rejstříku (Martinovičová a kol., 2014).

Obrázek č. 3: Životní cyklus podniku



Zdroj: Managementmania, 2016

3.2 Trh dopravních služeb

Trh dopravních služeb je místo, kde dochází ke střetu nabídky dopravních služeb a poptávky po dopravních službách. Jedná se o proces, který zahrnuje činnost dopravních firem a chování zákazníků (Řezníček a Šaradín, 2001). Dopravní společnosti zastávají na dopravním trhu pozici zprostředkovatelů. Na trhu dopravních služeb nachází své uplatnění jednotlivé druhy dopravy, které mezi sebou soupeří. Záleží především na ceně, rychlosti, frekvenci, bezpečnosti, dostupnosti či pohodlí (Adamec, 2008).

„Doprava je cílevědomá změna místa, osob anebo nákladů uskutečňovaná pomocí dopravního prostředku na dopravní cestě“ (Pastor a Tuzar, 2007, s. 12). Převážně je označení pro souhrn všech aktivit, které zahrnují přemístovací neboli přepravní proces. Patří sem rovněž služby, jako jsou nakládka, vykládka, překládka, meziskladování či celní formality, které s přepravním procesem souvisí (Novák, 2005).

3.2.1 Legislativní rámec

Při vstupu do odvětví Doprava a skladování je nutné, aby podnik vlastnil živnostenský list na základě zákona č. 455/91 Sb., o živnostenském podnikání. Důležitou roli má vláda a vládní politika, která v rámci legislativního procesu zasahuje do fungování dopravního trhu. Odvětví je ovlivňováno vyhláškami, nařízeními vlády a právními normami. Nutností podnikatele je znalost předpisů, a obecných i zvláštních. Spadají sem například přepravní smlouvy včetně podmínek jejich plnění a odpovědnosti dopravce,

system sazeb a tarifů, účetnictví, dopravní a přepravní listiny, bezpečnost provozu při přepravě zboží či prevence nehod (David a Orava, 2010).

Dle legislativy je každý druh dopravy upraven zvlášť. Platí, že doprava:

- silniční se řídí zákonem č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě,
- železniční se řídí zákonem č. 266/1994 Sb. o dráhách,
- vodní se řídí zákonem č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě,
- letecká se řídí zákonem č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a úmluvou o mezinárodním civilním letectví (David a Orava, 2010).

Zákon č. 89/2012 Sb. tedy Občanský zákoník upravuje závazky ze smluv o přepravě. Závazky se člení na dva oddíly, kterými jsou přeprava osob a věcí a provoz dopravního prostředku. Přeprava osob se řídí paragrafem 2550 a přeprava věcí paragrafem 2555. V rámci přepravy věci zákon reguluje přerušování přepravy, přepravné, náhradu škody, svépomocný prodej, náložní list a společná ustanovení o přepravě osob a věcí. Dle základního ustanovení platí, že „*smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné*“ (Zákony pro lidi: Zákon 89/2012 Sb. Občanský zákoník, 2012, § 2555). Druhý oddíl pojednává o provozu dopravního prostředku, při kterém provozce zaručuje přepravu nákladu a zároveň zajišťuje způsobilost dopravního prostředku (Zákony pro lidi, 2012).

3.2.2 Přepravní proces

Zasílatelská neboli spediční společnost zastává na dopravním trhu pozici zprostředkovatele neboli prostředníka. V rámci distribučních kanálů se tedy jedná o spojovací článek mezi dodavatelem nebo odběratelem zboží a dopravcem. Dispečer je kvalifikovaným odborníkem a znalcem přepravního trhu, na kterém se musí velmi dobře orientovat. Je zodpovědný za organizaci, řízení a koordinaci celého průběhu dopravy. Cílem přepravního procesu je zajistit dodání zboží v pravý čas a na pravé místo (David a Orava, 2010).

Přepravní proces zahrnuje tyto činnosti:

- přijetí poptávky od zákazníka dispečerem (zaměstnanec spediční společnosti),
- nalezení vhodného dopravce,
- stanovení ceny dispečerem,
- odeslání poptávky zákazníkovi k odsouhlasení,
- přijetí závazné objednávky od zákazníka,

- zajištění přepravy interní nebo externí dopravou,
- zaplacení faktury se splatností do 30 dní.

3.2.3 Osobní a nákladní doprava

V závislosti na předmětu přepravy rozlišujeme dopravu osobní a nákladní. Osobní doprava spadá do nevýrobních služeb, neboť u převážených osob nedochází ke zhodnocování jako u zboží. Po skončení transportu osob dochází k zániku užitečného efektu (Pernica, 2001).

Nákladní doprava patří do výrobní sféry, neboť vytvářená práce je produktivní. Výslednou činností je užitečný efekt tedy přeprava, která je nepostradatelnou podmínkou při realizaci užité hodnoty výrobku. Nákladní přepravou dochází ke zvyšování hodnoty převáženého zboží (Pernica, 2001).

3.2.4 Vnitrostátní a mezinárodní doprava

Podle obsluhovaného území se doprava člení na vnitrostátní a mezinárodní. Vnitrostátní doprava probíhá uvnitř jednotlivých států a k přepravě slouží primárně silnice a železnice (David a Orava, 2010). Výhodnou je nízké finanční riziko a minimální dokumentace, při které je vyžadován nákupní list, nákupní objednávka a faktura. Důraz je kladen především na rychlé vyřizování objednávek a kratší dodací doby.

Mezinárodní doprava se uskutečňuje přes hranice států a využívá všechny druhy dopravy. Jedná se o delší a složitější proces, při kterém dochází k časté manipulaci s nákladem na různých úrovních dopravní infrastruktury. Je rovněž nutné respektovat celní, dopravní i obchodní předpisy jednotlivých zemí. Náklady na mezinárodní dopravu mají vyšší podíl na hodnotě výrobků, než náklady na dopravu vnitrostátní. Důvodem je delší vzdálenost přepravy a vyšší požadavky na administrativu (Lambert a kol., 2000).

3.2.5 Interní a externí doprava

Interní neboli vlastní dopravu využívají logistické společnosti při dostatečné kapacitě dopravy a vyvážené potřebě podniku. V současné době je interní doprava na ústupu a přechází se k nákupu dopravních služeb od externích poskytovatelů.

Externí dopravu využívají přepravci, kteří nedisponují interní dopravou nebo nemají dostatečnou kapacitu. Služby jsou zadávány externím poskytovatelům přepravních služeb. Zpravidla se jedná o specializované zasílatele nebo dopravce (David a Orava, 2010).

3.3 Druhy dopravy

Každý druh dopravy má své výhody, nevýhody a vlastnosti, kterými disponuje. Před výběrem vhodného způsobu dopravy je nutné brát ohled především na velikost, hmotnost a cenu zboží (Sarder, 2020). Dle ceny zboží lze určit vhodný druh dopravy. Obvykle platí, že:

- pro hromadnou dopravu levného zboží se využívá vodní a železniční doprava,
- pro zboží vyšší cenové kategorie se využívá silniční doprava,
- pro malé množství zboží nejvyšší cenové kategorie se využívá letecká doprava.

Z hlediska přepravního servisu záleží především na spolehlivosti, rychlosti, pružnosti a přizpůsobivosti jednotlivých druhů dopravy (David a Orava, 2010). V tabulce č. 2 jsou porovnány základní vlastnosti vybraných druhů dopravy.

Pozemní doprava

Silniční doprava

Silniční doprava patří mezi progresivní a rychle se rozvíjející dopravní obor. Více než polovinu celkové přepravy zboží v rámci Evropské unie zajišťuje právě silniční doprava. Vysoká spolehlivost a flexibilita v kombinaci s přijatelnou průměrnou rychlostí a náklady jsou hlavními faktory, které stojí za jejím úspěchem (Reis a Macario, 2019). Nevýhodou je především negativní vliv na životní prostředí, nižší bezpečnost a nehodovost. Na rozdíl od železniční dopravy však zajišťuje vyšší operativnost a dostupnost (Adamec, 2008).

Navzdory rostoucímu přetížení silnic ve střední Evropě a povinným pauzám uloženým řidičům, průměrná rychlost silniční přepravy dobře odpovídá požadavkům výrobců (Reis a Macario, 2019). Silniční doprava je také schopna realizovat systém „just in time“ i službu „z domu do domu“, jejichž význam neustále roste. Dle obchodně-organizačního hlediska se silniční doprava člení na:

- celovozovou přepravu,
- přepravu kusových zásilek,
- speciální přepravu (Novák, 2011).

Celovozovou přepravou se označuje převoz zásilky jednomu odesílateli pouze jednou jízdou vozem nebo soupravou vozidel. Přeprava kusových zásilek je realizována dokládkou, příkládkou nebo sběrnou službou. Jedná se o přepravu zásilek „z domu do domu“, která je založena na sdružování a rozdělování ve sběrných střediscích. Dopravce

provádí svoz a rozvoz podle předem připraveného přepravního řádu. Zásílatel neboli dispečer zajišťují kompletní službu včetně atrakčního obvodu (David a Orava, 2010). Mezi speciální přepravy patří přeprava nadgabaritní neboli nadrozměrná, přeprava nebezpečných věcí a látek, přeprava živých zvířat a přeprava zboží pod kontrolovanou teplotou. O nadgabaritní zásilku se jedná, pokud náklad přesahuje povolené nápravové tlaky, povolenou hmotnost vozidla či maximální povolený rozměr. K uskutečnění nadrozměrné přepravy musí mít dopravce zvláštní povolení (Novák, 2011).

Železniční doprava

Železniční neboli kolejová doprava vyžaduje budování dopravních cest založených na kolejích. Při budování nových tratí musí být respektovány geografické podmínky krajiny i výšková převýšení (Adamec, 2008). Oproti silniční dopravě postrádají železnice univerzálnost a pružnost. Železniční síť má mnohem nižší rozsah než síť silniční. Výhodou je relativně nízká cena přepravy a vysoká kapacita převáženého zboží (Lambert a kol., 2000). Železniční nákladní doprava umožňuje různé způsoby přepravy, kterými jsou:

- vozové zásilky,
- kusové zásilky,
- spěšniny neboli malé zásilky do 15 kg,
- nedoprovázená kombinovaná přeprava - především kontejnery,
- doprovázená kombinovaná přeprava (Novák, 2005).

Nemotorová doprava

Nemotorová doprava zahrnuje dopravu cyklistickou a pěší. Doprava na kole se využívá na kratší vzdálenosti a kombinuje se s jinými druhy dopravy. Výhodou je šetrnost k životnímu prostředí a nenáročnost na spotřebu neobnovitelných zdrojů. Hlavním negativem je nízká bezpečnost (Adamec, 2008).

Potrubní doprava

Potrubní doprava se využívá k přepravě kapalných a plyných látek, jako jsou ropa, ropné produkty, zemní plyn, voda či chemikálie. Jedná se o nejmodernější a nejehospodárnější způsob přepravy, který je velmi spolehlivý, rychlý a finančně výhodný (Sixta a Mačát, 2005). Mezi další výhody patří vysoký stupeň automatizace a mechanizace, nízká náročnost na pracovní sílu či nezávislost na počasí. V praxi se potrubím nejčastěji přepravuje zemní plyny a ropné deriváty (Lambert a kol., 2000).

Letecká doprava

Letecká nákladní doprava je nejmladší druh dopravy. Z důvodu vysokých nákladů se jedná o nadstandardní a mimořádnou službu, která je využívána především při přepravě produktů velké hodnoty (Lambert a kol., 2000). Mezi výhody letecké přepravy patří rychlost, bezpečnost a spolehlivost. Tento druh dopravy je využíván především na střední a dlouhé trasy. Na střední vzdálenost má však velkou konkurenci v železniční a kombinované dopravě. Hlavní nevýhodou je vysoká cena (Sixta a Mačát, 2005).

Vodní doprava

Vodní doprava je páteří světového obchodu a globalizace. Doprava lodí se využívá především v mezinárodní přepravě. Tento způsob dopravy umožňuje převoz velkého množství zboží, ale je geograficky omezen. Vodní doprava je založena na několika stanovených trasách, které dohromady spojují světové přístavy. Jedná se o levný druh dopravy s minimálním vlivem na životní prostředí (Sarder, 2020).

Lodní doprava se člení na námořní a říční. Námořní doprava je nejstarším druhem přepravy, který slouží k mezikontinentálnímu transportu zboží i osob. Využívá se při přepravě velkého, těžkého a objemného zboží, jako jsou substráty nebo určité druhy komodit. (Sixta a Mačát, 2005). Říční doprava se využívá především k nadgabaritní a kontejnerové přepravě. Přestože zajišťuje integraci s evropskými námořními přístavy, její význam je omezený (Novák, 2005).

Kombinovaná doprava

„Kombinovaná doprava je definována jako systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle, které při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu“ (David a Orava, 2010, s. 74). Jedná se tedy o optimální využití různých druhů dopravy, kdy dochází k překládce nákladové jednotky nikoli zboží. Dobře organizovaná kombinovaná doprava je perspektivní a přispívá ke zvyšování kvality transportu. Nevýhodou je nižší rychlost než u přímé silniční dopravy a vyšší náklady na překládku (Sixta a Mačát, 2005).

Kombinovaná doprava se člení na doprovázenou a nedoprovázenou přepravu. Při doprovázené přepravě se využívá systém Ro/La, který zajišťuje na určitých trasách transport silničních nákladních automobilů po kolejích (Adamec, 2008). V rámci nedoprovázené přepravy se jedná o transport kontejnerů a standardizovaných palet.

Kombinovanou dopravu koordinují operátoři, kteří provozují překladiště a kontejnerové terminály (Novák, 2005).

Mezi výhody kombinované dopravy patří:

- „zvýšení bezpečnosti a ochrany přepravovaného zboží,
- zvýšení racionalizace, efektivnosti a rychlosti manipulačních operací,
- racionalizace obalů jednotlivých přepravovaných zásilek,
- mezinárodní unifikace používané techniky,
- snížení přepravních nákladů“ (Novák, 2011, s. 256).

Tabulka č. 2: Porovnání základních vlastností vybraných druhů dopravy

Druh dopravy	Nákladovost	Spolehlivost	Flexibilita	Bezpečnost	Doba přepravy
Silniční	vysoká	vysoká	velmi vysoká	nízká	nízká
Železniční	nízká	velmi nízká	nízká	vysoká	vysoká
Letecká	velmi vysoká	velmi vysoká	velmi nízká	velmi vysoká	velmi nízká
Vodní	velmi nízká	nízká	velmi nízká	vysoká	velmi vysoká

Zdroj: Zpracování dle Reis a Macario, 2019

3.4 Negativní vlivy dopravy

Doprava je jedním z faktorů, který nepříznivě ovlivňuje kvalitu životního prostředí. Hlavním znečišťovatelem je silniční doprava produkující především emise kontaminující ovzduší a zvýšenou hladinu hluku (Stejskal, 2012). Rozvoj dopravy ovlivňují ekologická opatření, která mají vliv na změnu dopravních tras s cílem chránit citlivá místa, oblast stavebních materiálů a nákladnější projektová řešení spojená s výstavbou protihlukových stěn či tunelů (Novák, 2011).

Znečišťování životního prostředí

Doprava má nepříznivý vliv především za životní prostředí. Ovlivňuje například znečištění ovzduší, vod i okolního prostředí (Neubergová, 2005). Největší zátěž pro životní prostředí představuje doprava silniční, protože má vysoký podíl na emisi skleníkových plynů. Jedná se především o oxid uhličitý, jehož emise závisí na množství spotřebovaného paliva (Brůhová Foltýnová, 2009).

Kontaminaci povrchových a podzemních vod mohou způsobit téměř všechny druhy dopravy. Silniční doprava nese riziko havárie spojené s únikem pohonných hmot a motorových olejů. Otěrem pneumatik a zároveň povrchu silnic se rovněž do vody dostávají škodliviny. V rámci železniční dopravy jde o havárie, netěsnost, střety na přejezdech či

technické závady. Nejšetrnější k vodnímu ekosystému a životnímu prostředí je doprava vodní. I zde však hrozí riziko havárie či nebezpečí úniku ropy (Neubergová, 2005).

Hluk a vibrace

Jedním z doprovodných aspektů dopravy jsou hluk a vibrace. Hlavním zdrojem hluku z vnějšího prostředí je silniční, železniční a letecká doprava (Adamec, 2008). Výše hluku závisí na konstrukci a technickém stavu dráhy i dopravního prostředku, intenzitě provozu, klimatických podmínkách nebo okolním terénu (Neubergová, 2005).

Hluk a vibrace spolu úzce souvisí a navzájem se podmiňují. Vznik vibrací je spojen s provozem vozidel a vlaků po nerovné vozovce nebo kolejích. Úroveň vibrace ovlivňuje konstrukce dopravního prostředku, nápravové tlaky, vyvinutá rychlost, konstrukce a podloží dráhy či kvalita krytu vozovky (Adamec, 2008).

Vysoká spotřeba energetických surovin

Doprava je energeticky nejnáročnějším sektorem s nejrychleji rostoucí spotřebou energie. Obecně nejvíce energetických surovin spotřebovává doprava silniční. I přes vysokou spotřebu paliva roste význam letecké dopravy při přepravě zboží. Naopak spotřebovaná energie klesá u vodní a železniční dopravy (Brůhová Foltýnová, 2009). „*Pro každý druh dopravy platí, že čím vyšší je stupeň vytížení, tím je vyšší i energetická účinnost*“ (Neubergová, 2005, s. 126).

Celosvětovým cílem je snížit závislost na ropných produktech. Existují tři způsoby, kterými lze tohoto záměru dosáhnout. Jedná se o:

- rozvoj nových paliv z domácích a obnovitelných zdrojů,
- nárůst energetické efektivity pomocí technických zlepšení,
- energetické úspory v dopravě (Brůhová Foltýnová, 2009).

Nehodovost

Největší podíl na nehodovosti má doprava silniční. Hlavními důvody je nesprávný způsob jízdy, srážky se zvěří, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost a nesprávné předjíždění. Dopravní nehody se rovněž týkají železniční a letecké dopravy. Právě železniční doprava je jedním z nejbezpečnějších druhů dopravy (Adamec, 2008).

Havárie

Při přepravě toxických, chemických, hořlavých nebo výbušných látek může dojít k havárii. Následkem je kontaminace pozemních i povrchových vod, únik nebezpečných látek, jako jsou motorové oleje, provozní kapaliny či pohonné hmoty. Každá nebezpečná

látka má typické vlastnosti a určitý stupeň nebezpečnosti. Na tyto aspekty se musí brát při volbě vhodného způsobu přepravy ohled. Jednotlivé druhy dopravy se při převozu nebezpečných látek musí řídit speciálními předpisy (Adamec, 2008).

3.5 Operační program Doprava 2014-2020

Operační program Doprava je hlavním finančním a technickým dokumentem, usilující o naplnění strategických investičních potřeb. Řeší také klíčové problémy v oblasti dopravy v České republice. Jedná se o druhý největší operační program, který je řízen Ministerstvem dopravy. Hlavním cílem Operačního programu Doprava pro programové období 2014-2020 je podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách (OPD, 2014). Tento cíl se zaměřuje především na:

- dokončení pátešní infrastruktury a napojení regionů na síť TEN-T,
- zlepšení po stránce kvality a funkčnosti,
- odstranění přetrvávajících úzkých míst v klíčové infrastruktuře,
- podporu udržitelné mobility s důrazem na města (EU-ESIF, 2015).

Na program je vyčleněno 4,56 miliard EUR, což je v přepočtu 123 miliard Kč. Tyto prostředky plynou z Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj. Program je rozdělen do čtyř prioritních os neboli základních stavebních jednotek. Tabulka č. 3 poskytuje přehled o financování jednotlivých priorit programu (SFDI, 2015).

3.5.1 Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu

První prioritní osa je zaměřena na rozvoj železniční, říční, vodní, příměstské a multimodální dopravy. Zahrnuje také obnovu vozového parku, která vede ke zvýšení efektivity. Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu zahrnuje pět specifických cílů, na které je vyčleněno 2,33 miliard euro. O dotaci mohou žádat vlastníci dopravních prostředků využívaných v železniční dopravě a vlastníci či provozovatelé plavidel vykonávající vodní nákladní dopravu (Dotační.info, 2014).

3.5.2 Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu

Cílem druhé prioritní osy je prostřednictvím investic transevropské dopravní sítě (TEN-T) podpořit jednotný evropský dopravní prostor. Udržitelné místní i regionální mobility bude dosaženo vybudováním dopravních systémů šetrnějších k přírodě. Mezi způsoby podporující šetrnost dopravy k životnímu prostředí patří výstavba systémů s nízkou hlučností, nízkouhlíkové dopravní systémy, využívání námořní a vnitrozemské

lodní dopravy či multimodálních spojů. Prioritou je také budování a modernizace rychlostních silnic a dálnic, instalace inteligentních dopravních systémů (ITS) či rozvoj sítě napájecích stanic s alternativní energií (201 Consulting, 2014). Celková dotace činí 1,25 miliard euro a mohou o ni požádat vlastníci a správci dané infrastruktury s veřejným přístupem nebo vlastníci a správci dané silniční infrastruktury jako je Ředitelství silnic a dálnic ČR (Dotační.info, 2014).

3.5.3 Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T

V rámci třetí prioritní osy jde o zvýšení regionální mobility připojením sekundárních a terciárních uzlů k transevropské dopravní síti, a to včetně uzlů multimodálních. Cílem je především zlepšit dostupnost do regionů, zvýšit plynulost a bezpečnost dopravy či obnovit parametry dálnic. O dotaci v celkové částce 902 milionů euro mohou žádat vlastníci a správci dotčené infrastruktury (Dotační.info, 2014).

3.5.4 Technická pomoc

Technická pomoc je čtvrtá prioritní osa, která doplňuje předchozí tři věcné prioritní osy. Hlavním cílem je podpora a zajištění implementace Operačního programu Doprava 2014-2020. Alokovaná částka je 70 milionů euro (EU-ESIF, 2015).

Tabulka č. 3: Přehled financování Operačního programu Doprava 2014-2020

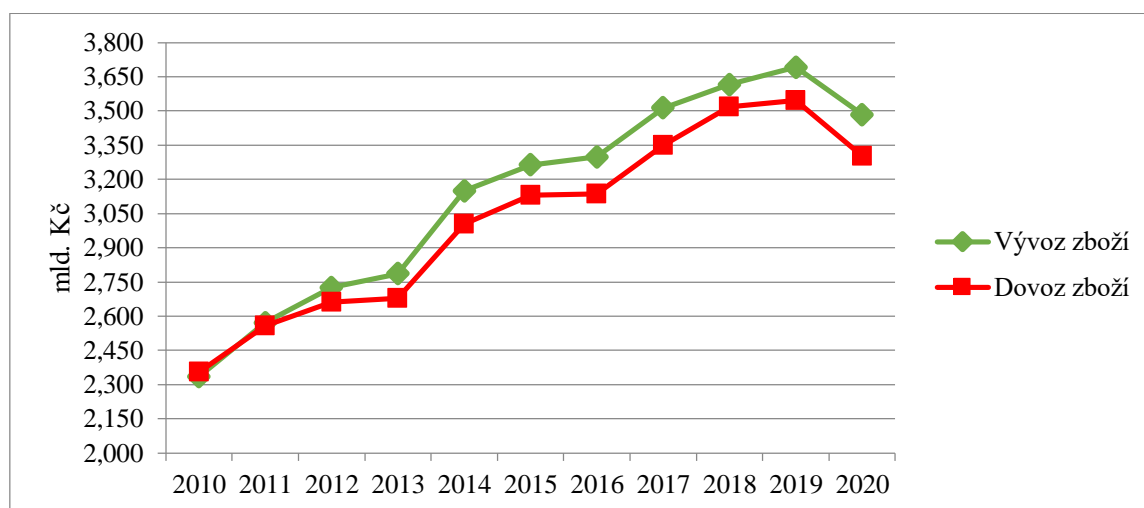
Prioritní osa	Podíl celkového příspěvku EU pro Operační program Doprava dle fondu		Alokovaná částka	
	Evropský fond pro regionální rozvoj	Fond soudržnosti	v EUR	v Kč
Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	0 %	51,18 %	2,33 mld.	63 mld.
Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu	0 %	27,49 %	1,25 mld.	33,84 mld.
Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	19,79 %	0 %	902 mil.	24,36 mld.
Technická pomoc	0 %	1,54 %	70 mil.	1,90 mld.

Zdroj: Státní fond dopravní infrastruktury, 2015

4 Vlastní práce

Pandemie nemoci COVID-19, která vypukla v roce 2020, ovlivnila téměř všechna odvětví i světové trhy. Útlum výroby a s ním spojený pokles zahraničního obchodu se zbožím měl dopad právě na logistické a spediční společnosti. Z grafu č. 1 je zřejmé, že hodnota vyvezeného zboží z České republiky dlouhodobě převyšuje hodnotu dovozeného zboží. Tento trend se udržel i v době útlumu výroby, přestože byl zaznamenán pokles. Vývoz se v roce 2020 snížil o 5,65 %, v případě dovozu to bylo dokonce o 6,85 %. Důvodem je pokles především v oblasti zpracovatelského průmyslu, kam spadá obchod se stoji, zařízeními, motorovými vozidly či elektrickými přístroji (ČSÚ, 2020). Podkladová data jsou k dispozici v příloze č. 1.

Graf č. 1: Zahraniční obchod se zbožím z hlediska České republiky v letech 2011-2020 (v mld. Kč)



Zdroj: Zpracováno na základě dat z ČSÚ, 2020

4.1 Charakteristika společnosti LTU-SPED spol. s r.o.

4.1.1 Základní údaje o společnosti

Obchodní jméno:	LTU-SPED spol. s r.o.
Právní forma:	Společnost s ručením omezeným
Datum vzniku a zápisu:	6. ledna 1998
IČO:	25030906
Sídlo společnosti:	Lovosice, Lukavecká 1189, PSČ 41002
Středisko:	Děčín, Na Stráni 546/26, PSČ 405 02
Odvětví:	[H] Doprava a skladování - 4941
Předmět podnikání:	<ul style="list-style-type: none">▪ zasilatelství,

- zprostředkovatelská činnost v oblasti nákupu a prodeje, výkonů a služeb,
- zastupování v celním řízení,
- silniční motorová doprava – nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí (Veřejný rejstřík a sbírka listin, 2021).

Obrázek č. 4: Logo společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.



Zdroj: Ltu-sped spol. s.r.o., 2021

4.1.2 Charakteristika společnosti a organizační struktura

Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. se sídlem v Ústeckém kraji vznikla 6. ledna 1998. Firma byla založena třemi zakladateli, a to Ing. Stanislavem Švarcem, Ing. Jiřím Křížkem a Jaroslavem Jelínkem. Základní kapitál vložený na začátku podnikání byl ve výši 102 000 Kč. Podíl společníků byl tedy rozdělen na třetiny. Zpočátku se společnost věnovala pouze skladování. S příchodem dispečerů s dlouholetou praxí a kontakty, začala společnost poskytovat komplexní dopravní služby. Mezi tyto služby spadá především kusová a celovozová přeprava v tuzemsku i zahraničí.

Na dopravním trhu tedy společnost zastává pozici zprostředkovatele. V rámci distribučních kanálů se jedná o spojovací článek mezi dodavatelem nebo odběratelem zboží a dopravcem. Nezbytné je zajištění organizace a koordinace celého průběhu dopravy. Jedná se o nepřímou distribuci, neboť firma jako zprostředkovatel působí mezi výrobcem a konečným zákazníkem. Podnik spadá v rámci charakteristiky malých a středních podniků do mikropodniku.

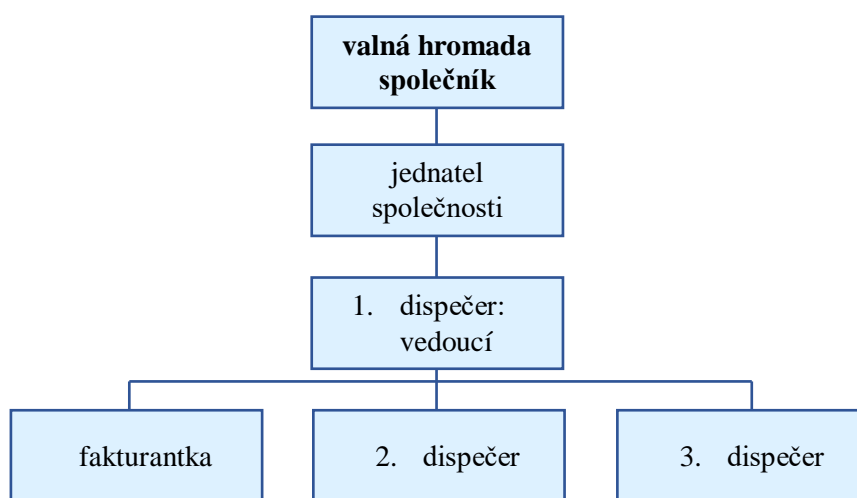
Organizační struktura

Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. byla v roce 1998 založena třemi zakladateli. V roce 2010 ukončil Jaroslav Jelínek svou účast ve firmě, a to písemnou dohodou všech společníků s úředně ověřenými podpisy. Společnost má v současné době šest zaměstnanců, kteří pracují na plný úvazek. Konkrétně se podnik skládá ze čtyř zaměstnanců, jednoho jednatele a jednoho společníka. Podíl jednatele Ing. Stanislava Švarce a společníka Ing. Jiřího Křížka je 50 % na 50 %. V rámci společnosti je jednatel oprávněn jednat jménem společnosti a zároveň má zodpovědnost za řádné vedení předepsané evidence. Má rovněž

rozhodovací pravomoci, přehled nad finančními toky a v neposlední řadě získává nové smluvní firmy a partnery.

Na středisku v Děčíně pracují čtyři zaměstnanci, a to konkrétně tři dispečeri a jedna fakturantka. Dva dispečeri se zaměřují spíše na vnitrostátní dopravu a jedna dispečerka na dopravu zahraniční. V rámci kolektivu je jmenován vedoucí, který disponuje nejlepšími komunikačními, řídicími a organizačními dovednostmi. V případě nedorozumění či problémů při přepravách je řešení v jeho kompetenci. Obrázek č. 5 znázorňuje organizační strukturu společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Obrázek č. 5: Organizační struktura společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.



Zdroj: Zpracováno na základě interních dat společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

4.1.3 Informační systémy využívané v dopravě

Zaměstnanci společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. musí ke své práci využívat specializované informační systémy. Nejvyužívanějšími a zároveň nejdůležitějšími používanými programy v podniku jsou RAALTRANS a HELIOS.

Schopnost umět pracovat s těmito programy je pro dispečery nezbytná. Zaměstnanci musí mít také přehled o největších konkurentech a jejich orientaci na dopravu. Udržování kontaktů a dobrých vztahů s dopravci je nezbytné při shánění vozů. Dobrá organizace a koordinace práce je v této oblasti prioritou, neboť právě zde platí „čas jsou peníze“.

RAALTRANS

Program RAALTRANS je spediční databanka, kterou využívají dopravní a spediční firmy, podniky poskytující služby či výrobní podniky. V současné době aktivně využívá tento program přes 10 000 firem. RAALTRANS umožňuje uživatelům získat

přehled o aktuální nabídce přeprav včetně nabídky přepravních prostředků, a to na území České republiky i v Evropě. Další funkcemi programu jsou informace o všech firmách využívající tento systém, údaje o mýtném, kilometrovník a inzerce dopravních prostředků. Charakteristický je svou spravedlivostí vůči všem uživatelům. Všechny subjekty platí stejný uživatelský poplatek a informaci o nabídkách obdrží ve stejný moment (Raal.cz, 2021).

HELIOS

Informační systém HELIOS slouží k zadávání přeprav a fakturaci. Podle velikosti firmy nabízí tento systém několik modelů. V nabídce je kromě verzí pro malé, střední a velké firmy také nejnovější systém pro veřejnou správu (Helios.eu, 2021).

Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. využívá oranžovou verzi tohoto systému s názvem Helios iNuvio. Základními funkcemi jsou účetnictví, fakturace, propojení s bankou, evidence pošty, číselníky či přepravní služby. V sekci přepravních služeb lze nalézt statistiku zásilek a přeprav, adresář zákazníků, sazebníky, saldo obalů a evidenci pojistných událostí.

4.1.4 Poskytované služby

Firma LTU-SPED spol. s.r.o. se zaměřuje na přepravu kusových a celovozových zásilek. Jedná se o proces, při kterém dochází k přemístování nákladu z bodu A do bodu B po dopravních komunikacích, a to za účelem zisku. Kusové zásilky mají zpravidla dodání do druhého dne. Jedná se o menší zásilky většinou do jedné palety. Zásilky mohou být doloženy dokládkou, ale nemusí. Tím se liší od celovozové zásilky, kdy je auto plně naloženo a dokládka již není možná. Vůz tedy jede přímo z nakládky až do bodu vykládky. Přeprava zásilek z místa nakládky až na místo určení je zajišťována prostřednictvím smluvních dopravců.

Firma LTU-SPED spol. s.r.o. má k dispozici jeden vlastní dodávkový automobil, který slouží k přepravě zboží. Konkrétně se jedná o Peugeot Expert s nákladovým prostorem na dvě palety a užitečnou hmotností 980 kilogramů. Společnost poskytuje služby na území České republiky i v Evropě. Jedná se tedy o spedici zaměřenou na tuzemskou i zahraniční dopravu. Kromě tohoto přepravního vozidla má společnost v držení dva další osobní automobily. Tyto vozy slouží k firemním účelům a jsou využívány primárně jednatelem a společníkem.

Obrázek č. 6: Dodávkový automobil společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.



Zdroj: Foto Anna Jirchářová

Vnitrostátní doprava

Na vnitrostátní dopravu se ve firmě orientují dva dispečeri. Jejich prací je zajistit přepravu kusových zásilek, přímou silniční a železniční přepravu. Společnost má k dispozici dodávku Peugeot Expert, která se využívá k přepravě expresních zásilek, zásobování a propagaci. Častěji je však k zajištění přepravy využíván nasmlouvaný dopravce. Hlavním smluvním dopravcem pro vnitrostátní dopravu je společnost TOPTRANS EU, a.s.

Mezinárodní doprava

Mezinárodní doprava představuje pro společnost vyšší zisk než vnitrostátní. Je tedy lukrativnější navazovat spolupráci se zahraničními partnery. Firma zajišťuje přepravu do Německa, Rakouska, Polska, Slovenska, Holandska, Belgie, Francie a Itálie. Nejvýznamnějším obchodním partnerem pro spolupráci je Německo. Nejvíce se dováží a vyváží z oblastí Porúří, Hamburku a Bavorska. Důležitá je rovněž strategická poloha Ústeckého kraje, která je pro společnost výhodná při realizaci přeprav služební dodávkou. Nejvyužívanějšími smluvními zahraničními partnery jsou Raben Group a CARGOLOGIX.

Vstupem ČR do Evropské unie došlo ke změně v oblasti přístupu na trh v mezinárodní silniční dopravě na území členských států. Přístup na trh je zajištěn prostřednictvím licence Společenství, tzv. Eurolicence. Jedná se o doklad nahrazující do té doby používané zahraniční vstupní povolení. Doklad také opravňuje firmu k provádění bilaterálních, tranzitních či třetizemních přeprav na území členských států EU (Ministerstvo dopravy, 2020). Toto opatření se týkalo i společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. neboť se orientuje na vnitrostátní i mezinárodní dopravu.

4.1.5 Významní partneři

Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. spolupracuje s mnoha firmami, kterým zajišťuje zahraniční i tuzemský import a export. S některými společnostmi má navázaný dlouhodobý obchodní vztah. Tyto dlouhodobé spolupráce tvoří značnou část poptávky a zakázek.

Fehrer Bohemia s.r.o.

Společnost byla založena v roce 1992 a má dva závody v České Lípě a v Liberci. Firma se 1750 zaměstnanci se zabývá výrobou pěnových sedadel, opěradel a středových konzolí do automobilů značek Škoda, Audi, Volkswagen, BMW, Seat či Opel (Fehrer Bohemia s.r.o., 2021).

ATMOS

Historie společnosti sahá až do roku 1935. Jedná se o jednoho z největších evropských výrobců kotlů a pevných paliv. Tato rodinná firma s téměř 200 zaměstnanci exportuje více než 80 % svých výrobků do zahraničí. Hlavními zahraničními odběrateli jsou Německo, Francie, Itálie, Rakousko, Polsko či Dánsko (ATMOS, 2020).

SPOLCHEMIE

Společnost byla založena v roce 1856 v Ústí nad Labem. Název je zkratkou Spolku pro chemickou a hutní výrobu. Jedná se o společnost evropského významu s 1100 zaměstnanci. Firma se zabývá inovací, vývojem a výrobou kvalitních chemických výrobků. Téměř 85 % produktů je vyváženo do celého světa (Spolchemie, 2020).

Silike keramika spol. s.r.o.

Společnost založená roku 1889 v Děčíně se zaměřuje na výrobu žáruvzdorných tvarovek. Ročně jich firma vyrobí kolem 10 000 tun. Většina celkové produkce je vyvezena z České republiky (Silike keramika spol. s.r.o., 2021).

Sauer Žandov a.s.

Společnost se sídlem v Libereckém kraji vznikla v roce 1990 a je součástí mezinárodní skupiny Sauer Gruppe. Jedná se o firmu se 150 zaměstnanci, která se orientuje na výrobu kompresorů a náhradních dílů (Sauer Žandov a.s., 2015).

STAP a.s.

Společnost sídlící ve Šluknovském výběžku byla založena roku 1948. Podnik s 245 zaměstnanci je jedním z největších evropských výrobců neelastických i elastických stuhářských výrobků a zdrhovadel. Výrobky jsou vyváženy do zemí v Evropské unii i

ostatních evropských států, USA, Mexika, Japonska, Jižní Ameriky či Ruska (STAP a.s., 2021).

4.1.6 Konkurence v kraji

Dopravní sektor je oblastí vysoce konkurenční. Typická je cenová konkurence, která má vliv na poskytované služby. Úspěch podniků spočívá v nabídnutí lepší ceny než konkurence a kvalitě poskytovaných služeb. Odběratelé na trhu volí subjekty, které jim poskytnou přepravu za nejnižší náklady s určitou kvalitou.

Počty podniků zabývajících se dopravou a skladováním v posledních letech roste. Tabulka č. 4 poskytuje přehled aktivních podniků v sekci doprava a skladování za období 2010-2019. Konkrétně bylo v Ústeckém kraji v roce 2019 evidováno 5295 firem zařazených do tohoto odvětví. Z tohoto počtu se 651 společností nachází přímo v Děčíně. Většina má právní formu podnikání společnost s ručením omezeným (ČSÚ, 2019).

Přestože je konkurence v tomto odvětví vysoká, společnost LTU-SPED spol. s.r.o. působí na trhu již více než dvacet let. Obecně spediční společnosti poskytující přepravní služby a současně mají i vlastní vozový park. Nemusí tedy využívat externí dopravce a transport si zajišťují sami. Opakem jsou spediční společnosti bez vozového parku, které působí jen jako zprostředkovatelé dopravních služeb. Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. je jedna z mála, která disponuje dodávkou s nižší užitečnou hmotností využívanou k vytěživání. Vozidlo se používá především k expresním přepravám do druhého dne, a to v rámci tuzemska i zahraničí. Tímto se podnik odlišuje od svých konkurentů v okrese i v kraji.

Tabulka č. 4: Přehled aktivních podniků v sekci doprava a skladování v letech 2010-2019

	Rok									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Počet aktivních podniků	41873	41232	40064	38944	38610	38159	39016	39791	40878	41571

Zdroj: Zpracováno na základě dat z ČSÚ

4.1.7 SWOT analýzy

SWOT analýza je metoda využívaná k poznání vlastní společnosti nebo konkurence. Zkoumány jsou hrozby, příležitosti, silné a slabé stránky podniku (Fotr, 2012). V tabulce č. 5 je zpracována SWOT analýza společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Tabulka č. 5: SWOT analýza společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

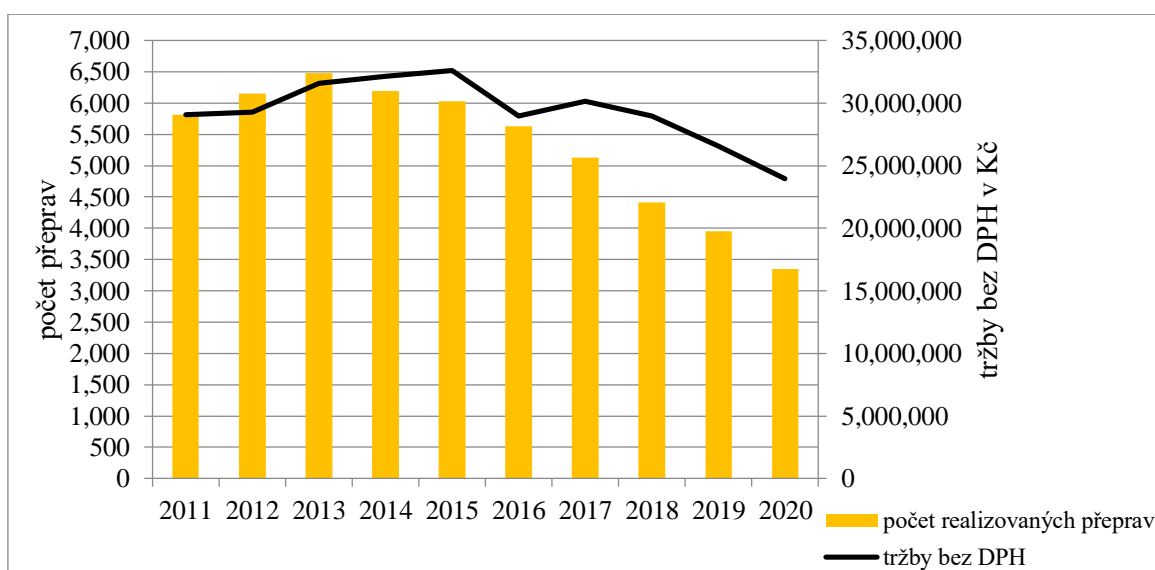
Silné stránky (Strengths)	Slabé stránky (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> • kvalita poskytovaných služeb • dlouhodobé zkušenosti a praxe dispečerů • německy mluvící dispečer • dlouhodobě navázané spolupráce v ČR • vlastní služební vůz • strategická poloha společnosti 	<ul style="list-style-type: none"> • absence anglicky mluvícího dispečera • vysoký věkový průměr dispečerů • malý vozový park • nízká propagace společnosti • absence dlouhodobého partnera v zahraničí
Příležitosti (Opportunities)	Hrozby (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> • spolupráce s novými dopravci • navázání nových obchodních vztahů • rozšíření vozového parku • přijetí nového dispečera • expanze na nové trhy 	<ul style="list-style-type: none"> • velká konkurence v odvětví • zdražování pohonných hmot • růst nákladů na dopravu • nepříznivé legislativní normy

Zdroj: Vlastní zpracování

4.2 Analýza dosavadního vývoje počtu přeprav

Počet přeprav společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. bude sledován v horizontu deseti let, a to za období 2011 až 2020. Z grafu č. 2 vyplývá, že nejvíce přeprav bylo realizováno v roce 2013. Z hlediska životního cyklu se společnost v tomto roce nacházela ve fázi stabilizace. V letech 2014 a 2015 bylo realizováno méně přeprav, avšak s vyšším finančním obrátem. Od roku 2016 počet přeprav i objem tržeb klesá. Tržby z přeprav jsou uvedeny bez DPH, neboť ve sledovaných letech se výše této daně několikrát změnila. Data jsou k dispozici v příloze č. 2.

Graf č. 2: Vývoj počtu přeprav a výše tržeb bez DPH v letech 2011-2020



Zdroj: Zpracováno na základě interních dat společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

V tabulce č. 6 jsou vypočteny řetězové indexy základních ukazatelů podniku LTU-SPED spol. s.r.o., které se váží na jeho výkonnost. V rámci počtu realizovaných přeprav je největší rozdíl zaznamenán mezi roky 2019 a 2020. Tento pokles byl ve výši 15 %, což je o 603 provedených transportů méně než v roce předchozím. Tržby se snížily o 2586019 Kč, což je 10% úbytek oproti roku 2019. Důvodem bylo pozastavení a útlum výroby v období pandemie COVID-19. Největší dopad měla koronavirová krize na automobilový průmysl, na který je navázáno mnoho výrobních podniků po celém světě. K distribuci jsou využívány právě spediční firmy, které zde zastávají roli spojovacího článku. Několik firem, pro které společnost zprostředkovávala dopravu na území České republiky, zaniklo. Tyto podniky se z velké části zabývaly právě výrobou plastových komponentů a dílů do automobilů. V důsledku poklesu poptávky a nedostatečnému odbytu musely firmy svou činnost ukončit.

Tabulka č. 6: Řetězový index základních ukazatelů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Rok	Ukazatel			
	počet realizovaných přeprav celkem	řetězový index	tržby bez DPH (Kč)	řetězový index
2011	5811	-	29085722	-
2012	6147	1,06	29298256	1,01
2013	6484	1,05	31581376	1,08
2014	6188	0,95	32134956	1,02
2015	6027	0,97	32594125	1,01
2016	5630	0,93	28969415	0,89
2017	5126	0,91	30138614	1,04
2018	4410	0,86	28973594	0,96
2019	3956	0,90	26550399	0,92
2020	3353	0,85	23964380	0,90

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

4.2.1 Analýza tuzemských a zahraničních přeprav

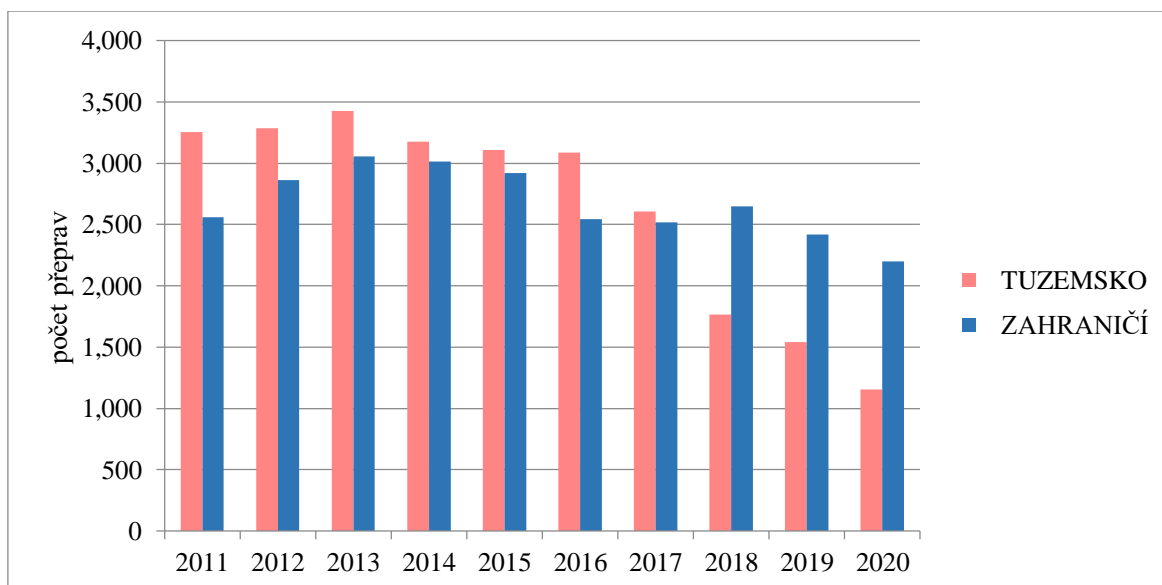
Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. poskytuje logistické služby v rámci tuzemska tedy na území České republiky i v zahraničí. Dopravu zajišťuje z velké části prostřednictvím externích dopravců. S těmito dopravci společnost spolupracuje dlouhodobě nebo jednorázově. Dlouhodobě navázanými zahraničními dopravci jsou Raben a CARGOLOGIX, v rámci tuzemska jde o dopravce Toptrans. Služební dodávka je

využívána především k expresním přepravám do druhého dne. Na celkovém objemu přeprav se dodávkový automobil podílí asi ze 3 %.

Z grafu č. 3 je zřejmé, že do roku 2017 zprostředkovala společnost více přeprav na území České republiky než v rámci zahraniční. Každoročně bylo realizováno přes 3000 tuzemských přeprav. Od roku 2016 dochází ke znatelnému poklesu, který stále přetrvává. Důvodem je změna cenové politiky ze strany ostatních spedičních firem. Roste konkurenční boj o zákazníka, a to především z hlediska ceny. Firmy jsou ochotné jít i pod cenu, aby přepravu získaly. Poskytnutím služby za nereálnou cenu, je zajištěn opětovný návrat zákazníka. V oblasti dopravních služeb je tento způsob přetahování především v posledních letech velmi častým jevem. Od roku 2016 také dochází k nárůstu podniků zabývajících se dopravou a skladováním. Přílivem nových dopravních firem dochází ke zvýšení konkurence v odvětví.

Stěžejní zahraniční obchodní partnery pro spolupráci má společnost v Německu. Nejvíce se dováží a vyváží z oblastí Porúří, Hamburku a Bavorska. Velkou výhodou je zaměstnanec, který plyně hovoří německým jazykem. Společně s několikaletou praxí a množstvím kontaktů má společnost vytvořenou silnou základnu pro zahraniční spolupráci. Důležitá je rovněž strategická poloha Ústeckého kraje, která je pro společnost výhodná při realizaci přeprav služební dodávkou. Společnost poskytuje své služby také pro zákazníky z jiných zemí, například z Rakouska, Polska, Slovenska, Holandska, Belgie, Francie a Itálie. Z tohoto důvodu nedochází ve vývoji zahraničních přeprav k tak výrazným výkyvům jako v případě tuzemska.

Graf č. 3: Vývoj počtu tuzemských a zahraničních přeprav v letech 2011-2020 (počet přeprav)



Zdroj: Zpracování na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Z tabulky č. 7 vyplývá, že zahraniční přeprava má na celkovém obratu mnohem vyšší podíl než přeprava tuzemská. Podíl se pohybuje v rozmezí od 75 % do 83 %, což mnohonásobně převyšuje podíl přeprav uskutečněných v rámci České republiky. Pro spediční firmy je lukrativní navazovat vztahy se zahraničními partnery, neboť právě ty zajišťují vysoký obrat peněz. Podkladové údaje jsou k dispozici v příloze č. 3.

Tabulka č. 7: Podíl tuzemských a zahraničních přeprav na celkovém obratu společnosti v letech 2011-2020 (v Kč)

Rok	Tržby bez DPH (v Kč)	Podíl na obratu v %	
		tuzemsko	zahraničí
2011	29085722	20%	80%
2012	29298256	17%	83%
2013	31581376	20%	80%
2014	32134956	23%	77%
2015	32594125	21%	79%
2016	28969415	25%	75%
2017	30138614	24%	76%
2018	28973594	22%	78%
2019	26550399	22%	78%
2020	23964380	18%	82%

Zdroj: Zpracování na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

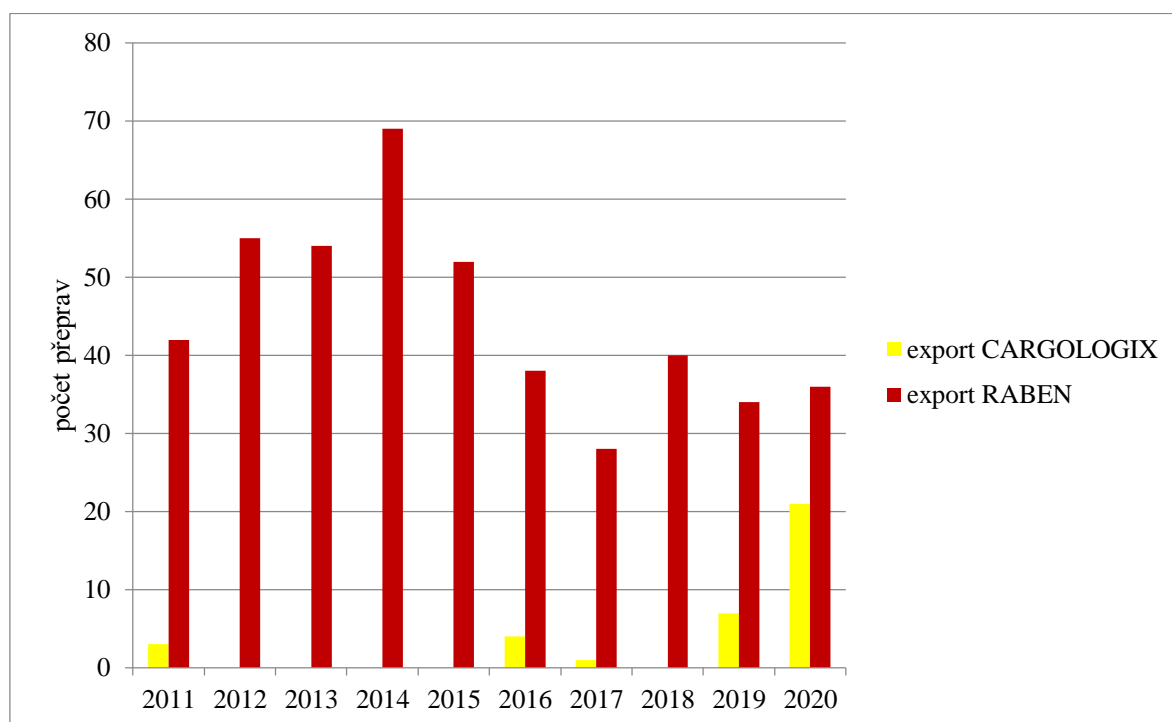
4.2.2 Analýza přeprav u smluvních zahraničních dopravců

Společnost zajišťuje přepravu zboží primárně prostřednictvím externích dopravců. Pro transport do zahraničí dlouhodobě spolupracuje se dvěma smluvními partnery, a to dopravci Raben a CARGOLOGIX. Obě firmy se zaměřují na export a import do cizích zemí. Jejich přepravní ceny se liší v závislosti na kontaktech a spolupracích v jednotlivých státech.

Z grafů č. 4 a 5 je zřejmé, že společnost LTU-SPED spol. s.r.o. více zprostředkovává export do zahraničí než import ze zahraničí. Viditelná je častější spolupráce s dopravcem Raben. Důvodem je hustší síť kontaktů, díky které je schopen nabídnout lepší cenu, a to především do Německa, Polska, Rumunska a Dánska. Pro společnost je právě spolupráce s německými firmami stěžejní, neboť z těchto spoluprací plyne nejvyšší zisk. Využívání služeb CARGOLOGIX vzrostl především v letech 2019 a 2020. Důvodem byl nárůst importu i exportu do Španělska, Itálie, Finska a Norska. V rámci těchto zemí dokázala společnost CARGOLOGIX nabídnout lepší cenu než konkurenční dopravci.

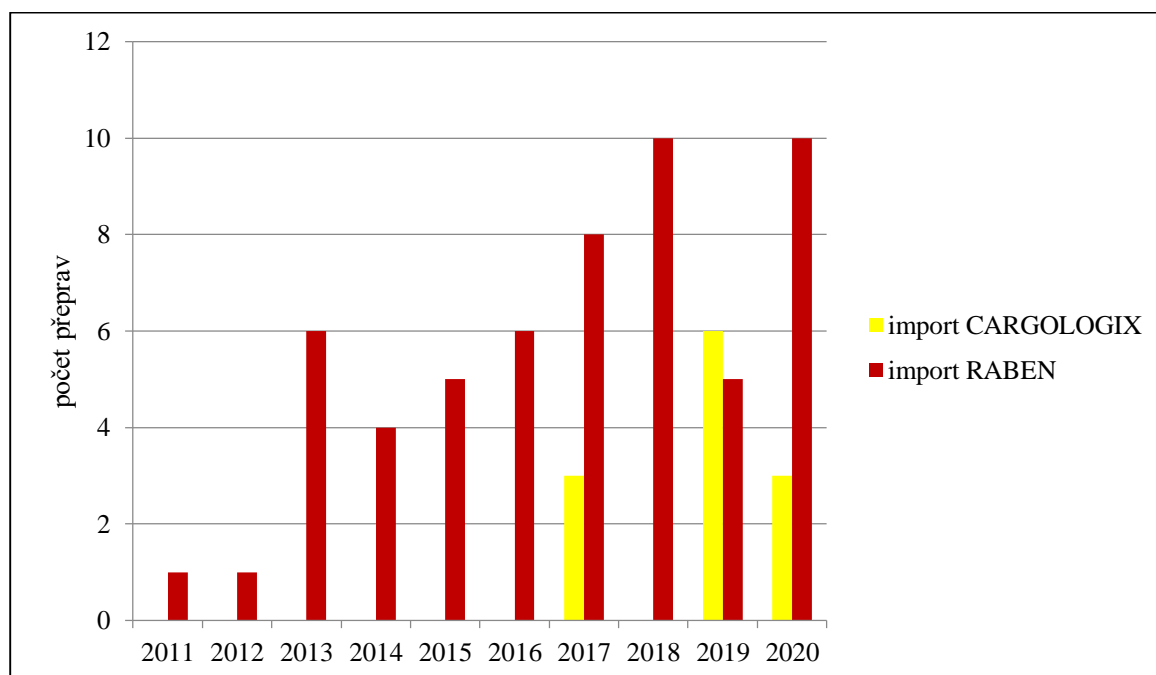
Je evidentní, že ačkoli jsou oba dopravci pro společnost smluvními partnery, ona jako zprostředkovatel musí zvolit optimální dopravní službu. Volba je závislá především na rychlosti a ceně, za kterou dokáže dopravce službu nabídnout. Podkladové údaje jsou k dispozici v příloze č. 4.

Graf č. 4: Vývoj exportu u smluvních zahraničních partnerů v letech 2011-2020 (počet přeprav)



Zdroj: Zpracování na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Graf č. 5: Vývoj importu u smluvních zahraničních partnerů v letech 2011-2020 (počet přeprav)

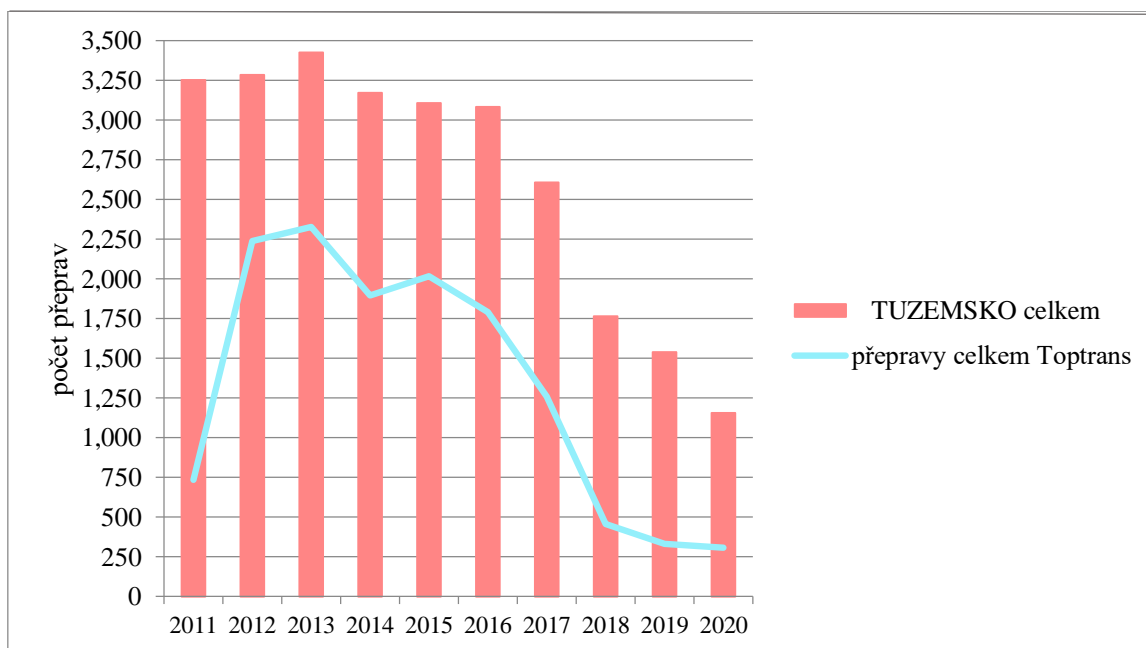


Zdroj: Zpracování na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

4.2.3 Analýza přeprav u smluvních tuzemských dopravců

V rámci tuzemska tedy na území České republiky je hlavním smluvním partnerem společnosti přepravní služba Toptrans. Tento dopravce se zaměřuje na přepravu méně objemných zásilek, zpravidla do jedné tuny. Spíše jde tedy o transport malých kusových zásilek. Z grafu č. 6 je zřejmé, že spolupráce má klesající tendenci. Velmi silná kooperace je patrná v letech 2012 až 2017. Téměř ve všech těchto letech měl Toptrans na celkové tuzemské přepravě společnosti podíl větší než 50 %. K výraznému poklesu dochází od roku 2018. Důvodem byla ztráta jedné stěžejní tuzemské firmy, při jejíž přepravě se využíval právě tento dopravce. Podkladové údaje jsou k dispozici v příloze č. 5.

Graf č. 6: Vývoj spolupráce se smluvním tuzemským partnerem Toptrans v letech 2011-2020 (počet přeprav)



Zdroj: Zpracování na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

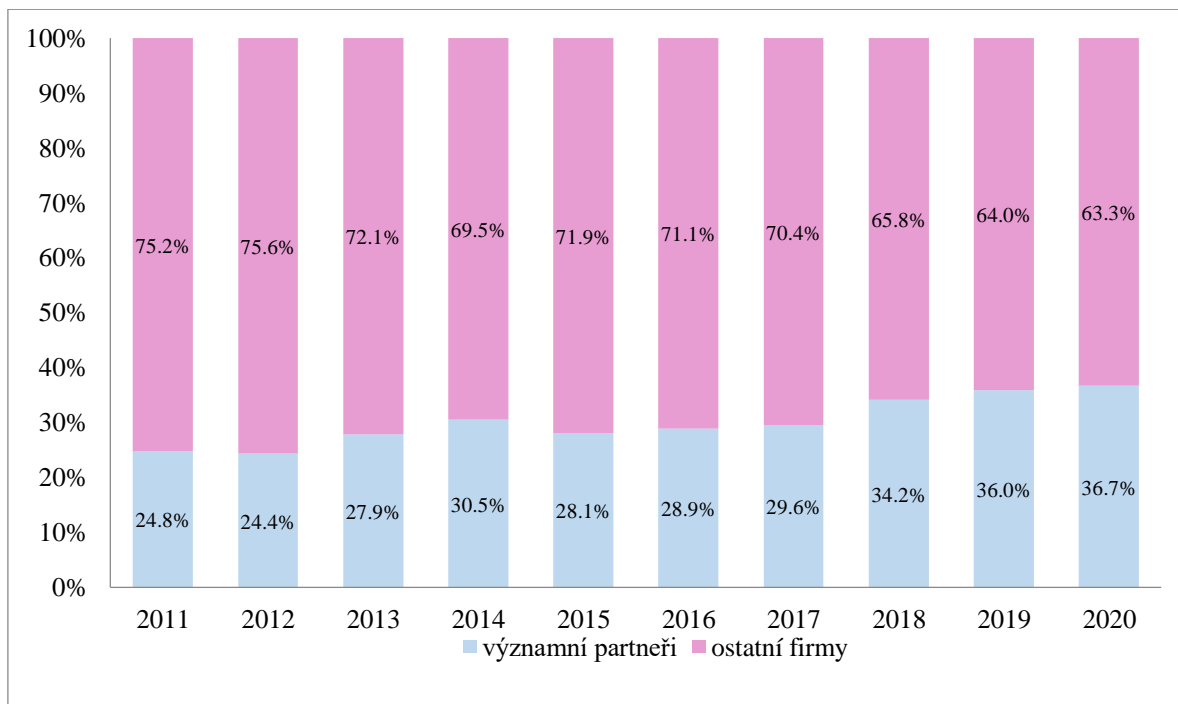
4.2.4 Analýza podílu významných partnerů na celkovém objemu přeprav

Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. si za dobu působení na dopravním trhu vybudovala silnou základnu dlouhodobých partnerů. Pro práci bylo vybráno šest významných partnerů, pro které jsou přepravní služby zajišťovány pravidelně. Podíl těchto sledovaných firem na celkovém počtu přeprav se pohybuje kolem 30 %.

Dle grafu č. 7 od roku 2015 zájem významných partnerů o služby společnosti roste. Naopak dochází k poklesu přeprav založených na principu krátkodobého nebo jednorázového obchodního vztahu. Důvodem je neochota zákazníka akceptovat vyšší cenu

transportu. Za zdražováním stojí nárůst cen vstupů. Jedná se především o růst cen pohonných hmot, zvyšování mýtného či zdražování servisních služeb a náhradních dílů. Všechny tyto aspekty mají vliv na konečnou cenu, která je zákazníkovi dispečerem nabídnuta. Dlouhodobě navázaný obchodní partner snadněji přijme navýšení ceny. Je si jistý zkušeností z předchozí transakce a vědomím o provedení rychlého a spolehlivého transportu. Podkladová data jsou k dispozici v příloze č. 6.

Graf č. 7: Vývoj podílu šesti významných partnerů na přepravách v letech 2011-2020 (%)



Zdroj: Zpracování na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

4.2.5 Analýza přeprav u významných partnerů

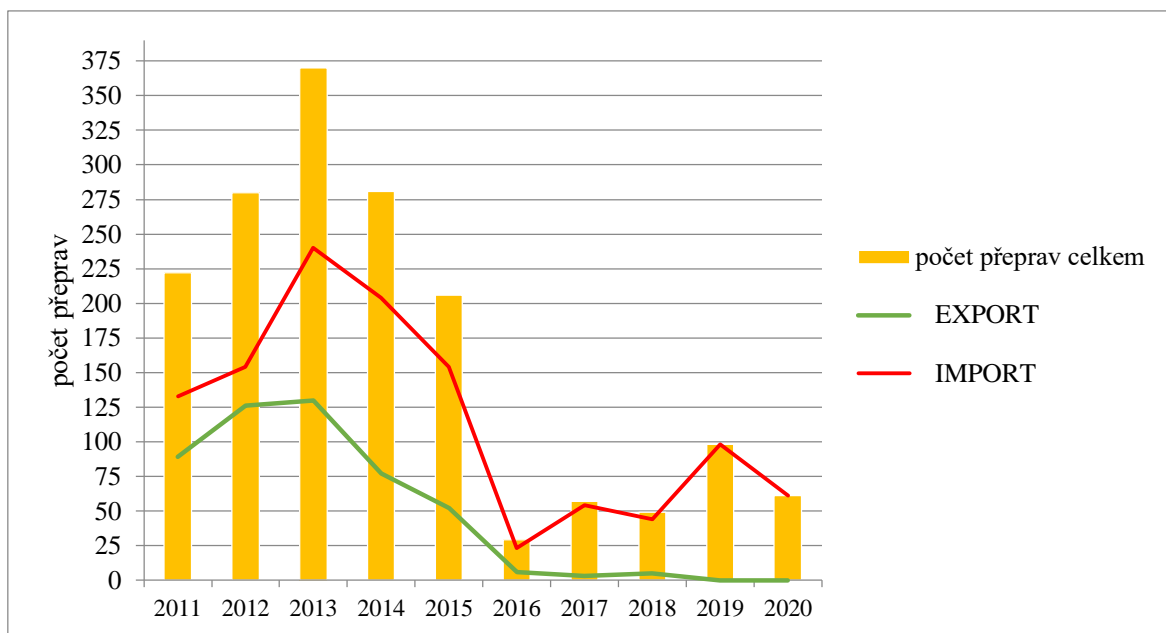
Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. má navázaný dlouhodobé obchodní vztahy s firmami Fehrer Bohemia s.r.o., ATMOS, SPOLCHEMIE, Silike keramika spol. s.r.o., Sauer Žandov a.s. a Stap a.s. Jedná se o české firmy, které dodávají své zboží do zahraničí i v rámci tuzemska.

Fehrer Bohemia s.r.o.

Firma Fehrer Bohemia s.r.o. jako výrobce interiérových dílů pro automobilový průmysl využívá služeb společnosti při exportu a importu zboží. Z grafu č. 8 je zřejmé, že ve všech sledovaných letech převažuje import zboží zprostředkovaný společností LTU-SPED spol. s.r.o. nad exportem. Import je zajišťován především z Německa, odkud jsou přiváženy náhradní díly a komponenty do automobilů. Především v letech 2011-2015 byla spolupráce mezi oběma podniky významná. Od roku 2016 však dochází k výraznému

snižování počtu přeprav. Především u exportu došlo k extrémnímu poklesu, který došel do fáze, kdy v letech 2019 a 2020 nebyla uskutečněna žádná vývozní služba. Důvodem je vynechání spediční firmy jako prostředníka v dopravním řetězci a využití dopravce s vlastními nákladními automobily. Dalším příčinou bylo výběrové řízení, které nebylo z důvodu určitých požadavků pro společnost úspěšné. Podkladová data jsou k dispozici v příloze č. 7.

Graf č. 8: Vývoj spolupráce s firmou Fehrer Bohemia s.r.o. v letech 2011-2020 (počet přeprav)



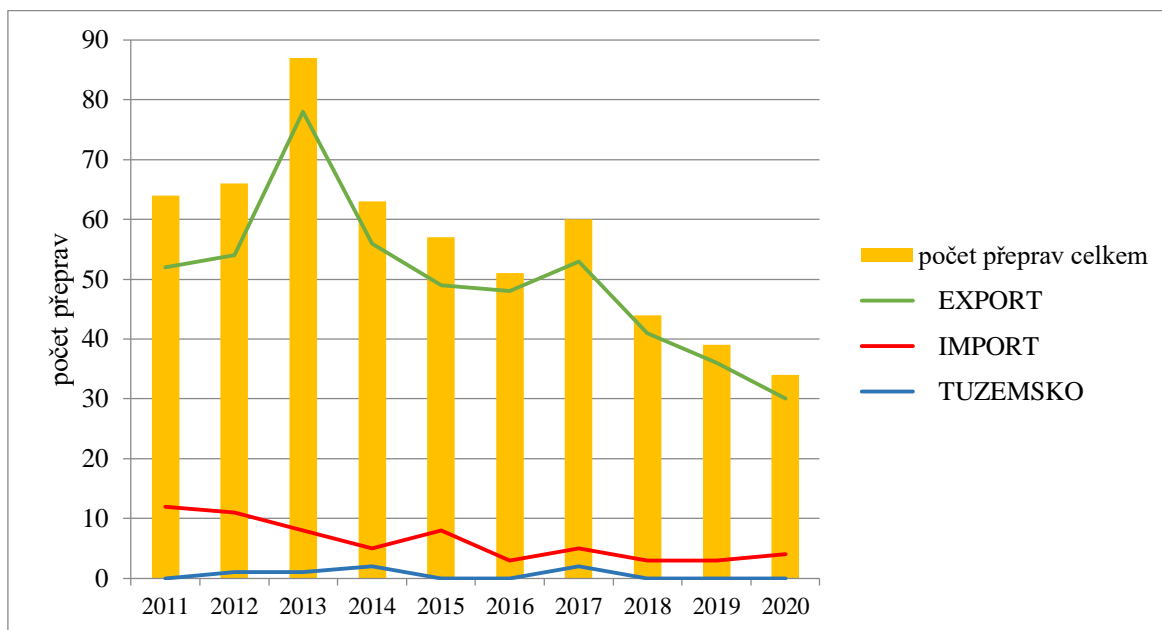
Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

ATMOS

Tato rodinná firma exportuje značnou část své produkce do zahraničí, a to především do Německa, Finska, Rumunska, Itálie, Francie, Rakouska či Polska. Z grafu č. 9 je vidět, že zprostředkovatelské služby společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. jsou využívány hlavně při exportu zboží do zahraničí. Vývoz směřuje především do Německa a Finska. V minulosti společnost zajišťovala také export do Itálie. Z důvodu zvyšující se konkurence v odvětví začala být doprava zajišťována jinou logistickou firmou. Zboží se nejvíce dováží ze Švédska, ale jen nárazově.

Na přepravě zboží po České republice se spediční společnost podílela ve sledovaném období 2011-2020 minimálně. Příčinou je přenesení výroby do Německa, na kterou se začala vázat i doprava. Jedná se o určitou formu konkurenčního boje, při kterém dochází k oslabení ostatních firem v odvětví. Pro firmu ATMOS je tato varianta výhodnější a levnější. Podkladové údaje jsou k dispozici v příloze č. 8.

Graf č. 9: Vývoj spolupráce s firmou ATMOS v letech 2011-2020 (počet přeprav)

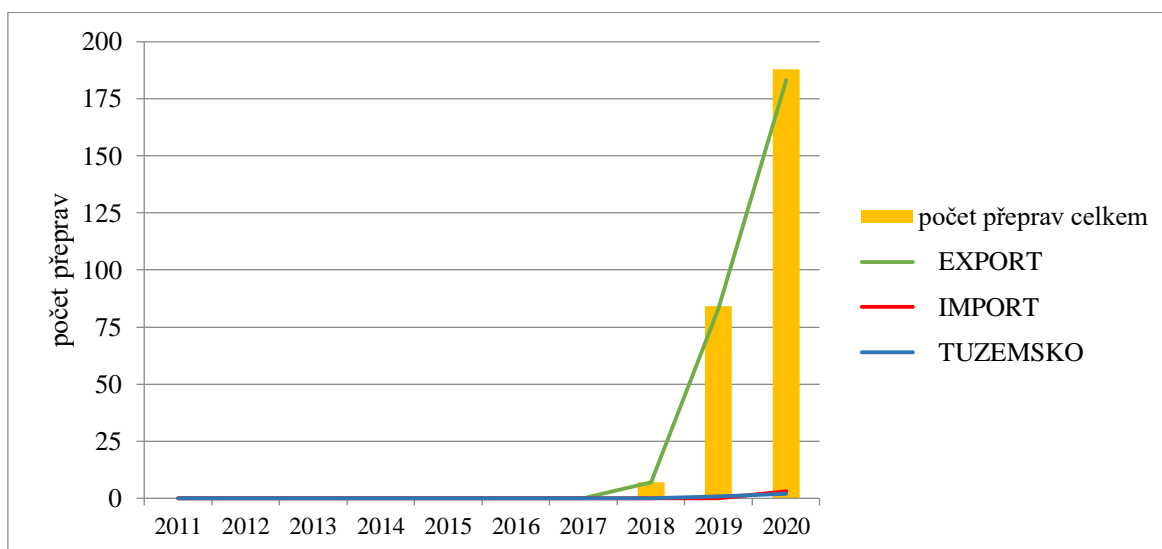


Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

SPOLCHEMIE

S touto českou chemickou firmou navázala společnost LTU-SPED spol. s.r.o. spolupráci až v roce 2018. Přesto se stala významným partnerem, kterému je pravidelně zajišťován převoz chemických produktů do celého světa. Zboží směřuje především do Německa a Polska. Transport se uskutečňuje na základě specializované přepravy ADR. Jedná se o dohodu, jejímž prostřednictvím je umožněna přeprava nebezpečného zboží. Již v roce 2020 bylo zprostředkováno 183 přeprav a tržby ve výši 2 158 120 Kč. Podkladová data jsou v příloze č. 9.

Graf č. 10: Vývoj spolupráce s firmou SPOLCHEMIE v letech 2011-2020 (počet přeprav)

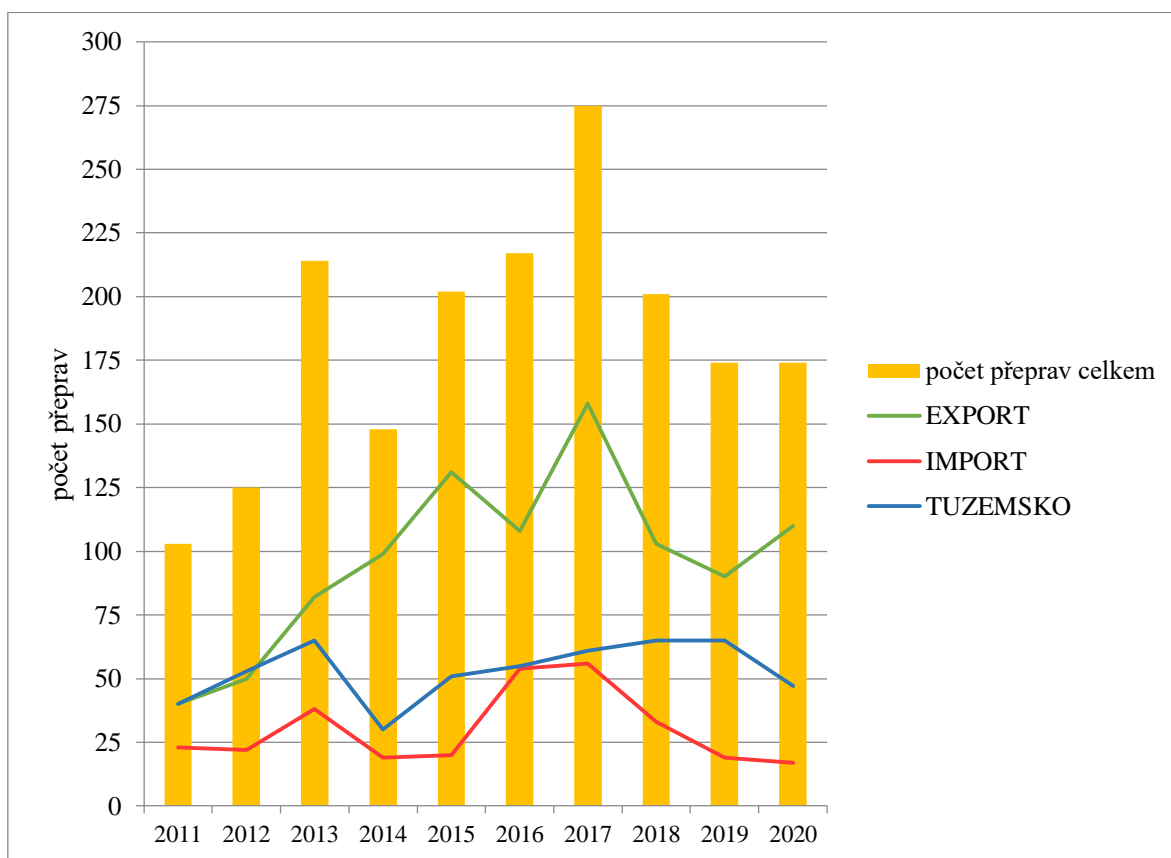


Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Silike keramika spol. s.r.o.

Dalším významným partnerem je děčínská firma Silike keramika spol. s.r.o. Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. pro ni zajišťuje export, import i tuzemskou přepravu. Kromě zajišťování exportu žáruvzdorných tvarovek do Německa, Belgie a Holandska obstarává také import, a to primárně z Německa. V případě tuzemska jde především o převoz materiálu určenému k výrobě konečného produktu do děčínské provozovny. Z grafu č. 11 vyplívá, že nejvíce přeprav bylo uskutečněno v roce 2017. Poté následoval propad, který je zapříčiněn stále vyššími cenovými tlaky. Podkladové údaje jsou v příloze č. 10.

Graf č. 11: Vývoj spolupráce s firmou Silike keramika spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (počet přeprav)



Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

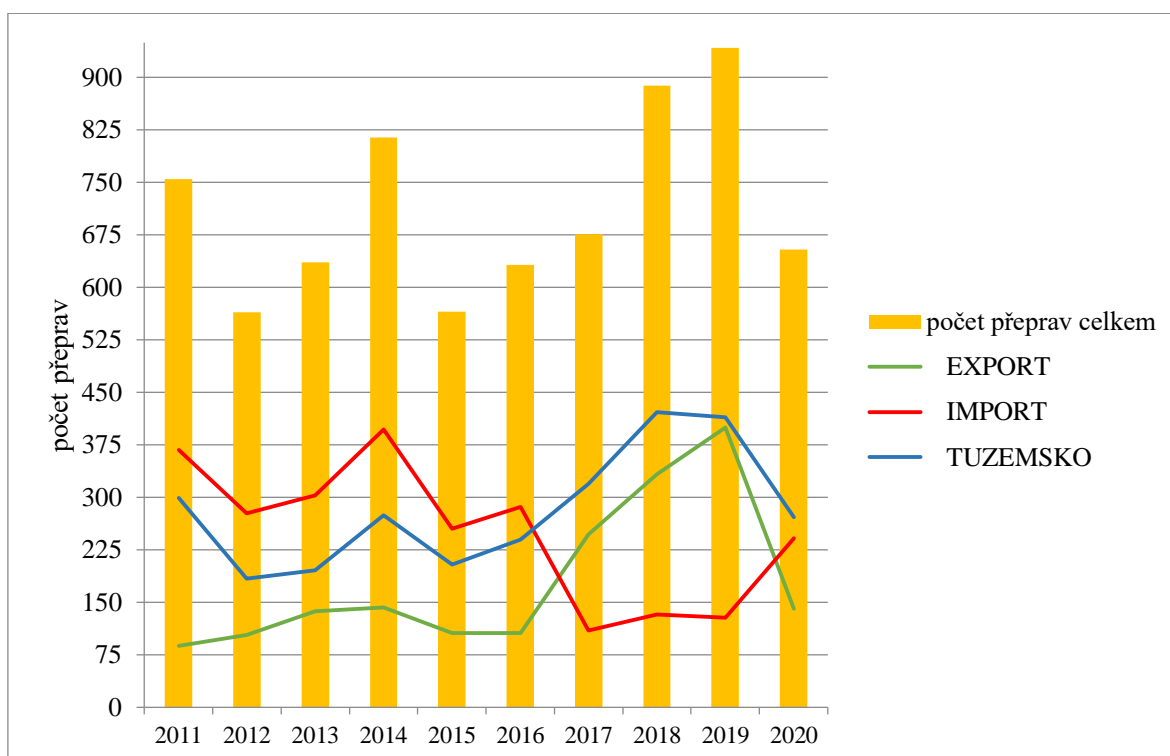
Sauer Žandov a.s.

Firma Sauer Žandov a.s. je stěžejním a dlouhodobým partnerem společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. Jedná se o podnik s významným napojením na německý trh. Z grafu č. 12 je zřejmé, že pro ně spediční firma zajišťuje velké množství exportních, importních i tuzemských přeprav. Komponenty jsou dováženy do Žandova především z Kielu, Porúří a

jižního Německa. Ve výrobních halách dochází ke kompletaci kompresorů a dalších strojírenských výrobků, které jsou následně vyvezeny zpět do Německa.

V případě tuzemska dochází k zajištění přepravy nakoupených komponent na území České republiky. Tento převoz do sídla v Žandově je často realizován prostřednictvím služební dodávky. Výhodou je, že veškerý zisk z přepravy realizované služební dodávkou je ziskem spediční společnosti. Podkladová data jsou k dispozici v příloze č. 11.

Graf č. 12: Vývoj spolupráce s firmou Sauer Žandov a.s. v letech 2011-2020 (počet přeprav)

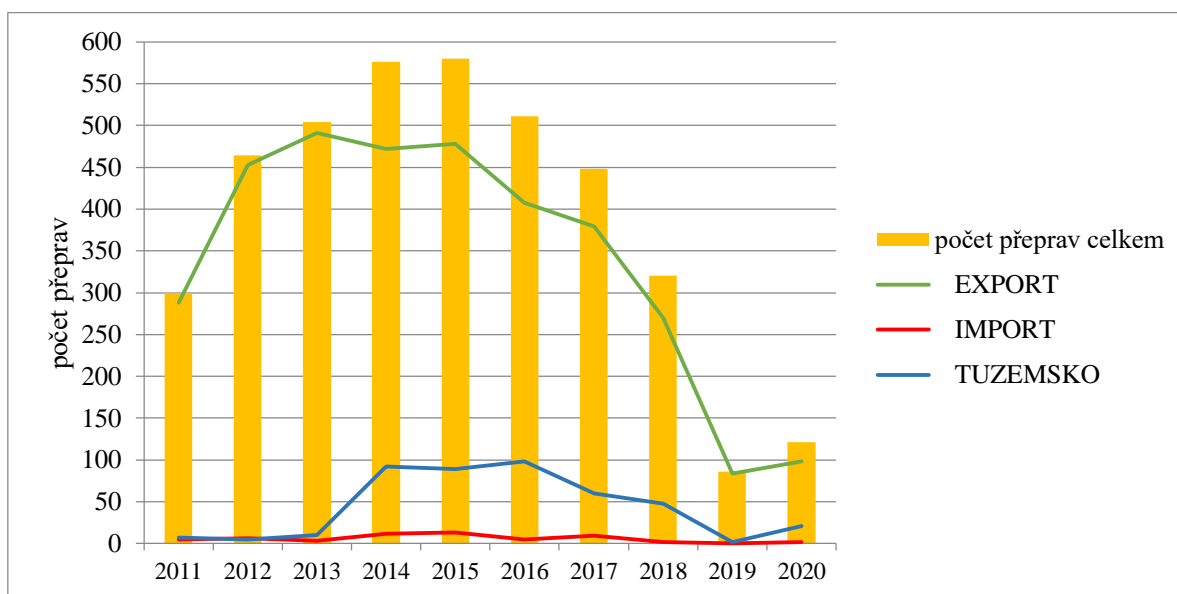


Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Stap a.s.

Firma Stap a.s. byla dříve stěžejní partner, kterému společnost LTU-SPED spol. s.r.o. zajišťovala především exportní přepravu. Z grafu č. 13 je viditelné, že velký zlom nastal v roce 2019. Důvodem byla změna vedoucího v oddělení odbytu, který začal ceny přeprav tlačit dolů. Ze strany podniku Stap a.s. došlo k navázání vztahů s novými spedičními firmami a zároveň určitému narušení dlouhodobých dobrých vztahů. Podkladová data jsou k dispozici v příloze č. 12.

Graf č. 13: Vývoj spolupráce s firmou Stap a.s. v letech 2011-2020 (počet přeprav)



Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Průměrný koeficient růstu

V tabulce č. 8 je dle dynamického ukazatele průměrný koeficient růstu sledována změna v počtu celkových realizovaných přeprav a z nich získaných tržeb u šesti významných partnerů. Analyzována je spolupráce mezi spediční společností LTU-SPED spol. s.r.o. a šesti dlouhodobými partnery v období 2011-2020. S firmou SPOLCHEMIE bylo partnerství navázáno až v roce 2018, proto ji nelze do této analýzy zahrnout.

V letech 2011-2020 průměrně klesl počet přeprav zprostředkovaných společností téměř u všech významných partnerů. Jedinou výjimkou je firma Silike keramika spol. s.r.o., u které naopak došlo k průměrnému nárůstu o 6 %. Největší průměrný propad 13,37 % byl zaznamenán u firmy Fehrer Bohemia s.r.o., a to z důvodu spojení výrobního a dopravního procesu. Nejnižší pokles je zaznamenán u firmy Sauer Žandov a.s., a to pouze necelá 2 %.

Úbytek přeprav úzce souvisí s poklesem tržeb bez DPH. Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. jako zprostředkovatel především dlouhodobým zákazníkům garantuje cenu po určitou dobu, a to s cílem udržet obchodní vztahy. Toto jednání je určitým bojem proti obrovské konkurenci v odvětví. Dopravci, kteří zboží převáží, však vyvíjejí tlak a chtějí více peněz. Příčinou jsou stále rostoucí náklady na přepravu, mezi které patří ceny pohonných hmot a mýtného, dražší náhradní díly i ostatní provozovací látky. Dochází tak k situaci, kdy ceny poskytované zákazníkovi jsou stejné, ale spedičce musí platit více dopravcům. To má za následek nižší tržby pro spediční firmu. Nejvyšší snížení bylo

registrováno u firmy ATMOS, a to průměrně o 16,07 %. Naopak růst byl zaznamenán jen u společnosti Silike keramika spol. s.r.o. Podkladové údaje jsou k dispozici v přílohách č. 7 až 12.

Tabulka č. 8: Průměrný koeficient růstu počtu zásilek celkem a tržeb bez DPH významných partnerů v letech 2011-2020

Firma	Počet přeprav celkem		Tržby bez DPH	
	průměrný koeficient růstu	změna v %	průměrný koeficient růstu	změna v %
Fehrer Bohemia s.r.o.	0,8663	-13,37 %	0,9292	-7,08 %
ATMOS	0,9321	-6,79 %	0,8393	-16,07 %
SPOLCHEMIE	nelze vypočítat- spolupráce začala až v roce 2018			
Silike keramika spol. s.r.o.	1,0599	6,0 %	1,0956	9,56 %
Sauer Žandov a.s.	0,9842	-1,58 %	0,9804	-1,96 %
Stap a.s.	0,904	-9,60 %	0,8953	-10,47 %

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Průměrný absolutní přírůstek

V tabulce č. 9 jsou vypočítány hodnoty průměrného absolutního přírůstku. Největší pokles přeprav je zaznamenán u firmy Stap a.s, kde se v období 2011-2020 průměrně snížil celkový počet přeprav o 20 ročně. V případě tržby bez DPH činí průměrný pokles 163578 Kč. Důvodem je již zmíněná změna ve strategii nového vedoucího odbytového oddělení, který změnil cenovou politiku firmy. Neúměrný tlak na ceny přeprav měl za následek oslabení vzájemné spolupráce. Takto výrazné snižování tržeb není pro společnost žádoucí a v dlouhodobém horizontu způsobuje problémy v ekonomice podniku. Nárůst přeprav i tržeb je naopak zřejmý u firmy Silike keramika spol. s.r.o. Ve sledovaném období průměrně vzrostly tržby o 229595 Kč za rok. Jedná se o průměrný roční nárůst o 8 přeprav. Podkladové údaje jsou k dispozici v přílohách č. 7 až 12.

Tabulka č. 9: Průměrný absolutní přírůstek počtu zásilek celkem a tržeb bez DPH u významných partnerů v letech 2011-2020

Firma	Průměrný absolutní přírůstek	
	Počet přeprav celkem	Tržby bez DPH (v Kč)
Fehrer Bohemia s.r.o.	-18	-70935
ATMOS	-3	-149817
SPOLCHEMIE	nelze vypočítat- spolupráce začala až v roce 2018	
Silike keramika spol. s.r.o.	8	229595
Sauer Žandov a.s.	-11	-69139
Stap a.s.	-20	-163578

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

4.3 Statistická analýza vývoje počtu přeprav celkem a tržeb

Vývojové tendence počtu přeprav a tržeb budou zkoumány prostřednictvím statistické analýzy časových řad. Konkrétně se bude jednat o časové řady intervalové neperiodické. Nepředpokládá se totiž přítomnost sezonní složky. Analýza bude provedena u ukazatelů počtu přeprav zajišťovaných spediční společností LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 a z nich získaného objemu tržeb bez DPH. Společnost v rámci svých služeb poskytuje přepravu do zahraničí i v tuzemsku. Proto bude analýza zaměřena také na tyto ukazatele. Z výsledných výstupů by měly být zřejmé dosavadní vývojové tendence společnosti. Součástí analýzy je odhad predikce na 2 následující období, tedy do roku 2022. Vzhledem k provedeným predikcím, by mělo být zjevné směřování potenciálu podniku v následujících letech. Vývoj všech ukazatelů je popsán pomocí elementárních charakteristik časových řad.

Poslední sledované období, tedy rok 2020 je ovlivněn pandemií virové nemoci COVID-19, která propukla v prosinci 2019. Výrazně narušena byla světová ekonomika, tudíž i obchodní vztahy mezi podnikatelskými subjekty po celém světě. Velký dopad měla pandemie právě na odvětví dopravy, kam spadá i sekce doprava a skladování. Útlum, zastavení výroby či dokonce krach firem vedl k oslabení pozice spedičních firem v dopravním řetězci. Pokles objemu převáženého zboží se odrazil především na výši jejich tržeb a četnosti transportů. V roce 2020 ukončilo svoji činnosti v České republice 13 % podniků z oblasti dopravy a skladování (Prazskypatriot.cz, 2021). Přispěl k tomu také fakt, že došlo k růstu nákladů souvisejících s transportem zboží přes hranice i v rámci jednoho území.

V období pandemie byl v České republice zaveden program COVID PLUS, který byl určen pouze pro velké exportéry s minimálně 250 zaměstnanci. Další podmínkou čerpání byl podíl exportu na tržbách alespoň z jedné pětiny. Částka podpory byla stanovena v rozmezí od 5 milionů Kč do 2 miliard Kč a maximální vyplacenou částkou do 25 % ročního obrátu firmy (Covid.gov.cz, 2022). Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. má v současné době pouze šest zaměstnanců, proto se na ni tento podpůrný program nevztahuje.

4.3.1 Analýza počtu přeprav celkem

V tabulce č. 10 jsou vypočítány elementární charakteristiky vývoje časové řady ukazatele počet přeprav celkem, které byly realizovány společností LTU-SPED spol. s.r.o.

Průměrný počet realizovaných přeprav mezi roky 2011-2020 dosahuje hodnoty 5313. Největší meziroční nárůst je zaznamenán v roce 2013, kdy vzrostl počet přeprav o 337 tedy o 5,5 %. Tento rok byl pro společnost úspěšný, neboť bylo zajištěno nejvíce zahraničních i tuzemských přeprav za sledovaných 10 let. V následujících letech je zřejmý klesající trend, zapříčiněný zvyšující se konkurencí v odvětví a přílivem nových spedičních firem. Absolutně nejnižšího přírůstku bylo dosaženo v roce 2018, kdy se počet přeprav snížil o 716, což je pokles o 14 %. Příčinou byla ztráta jedné stěžejní tuzemské firmy, pro kterou zprostředkovala společnost LTU-SPED spol. s.r.o. přepravu prostřednictvím navázaného dopravce Toptrans.

Nejnižší hodnota bazického indexu 0,577 je vykázána v období 2020. V tomto roce bylo provedeno jen 3353 přeprav oproti 5811 přepravám realizovaných v základním (bazickém) období, tedy v roce 2011. Příčinou je šířením nemoci COVID-19, s čímž souvisí útlum výroby a následný pokles objemu přepraveného zboží. Spediční společnost ve velkém zajišťuje přepravu náhradních dílů a komponentů do automobilů. Právě automobilový průmysl byl během pandemie zasažen nejvíce. Naopak nejvyšší hodnota bazického indexu je zaznamenána v roce 2013, což je 1,116. Důvodem je uskutečnění rekordních 6484 přeprav. Tempo růstu ve sledovaném období dosáhlo průměrně hodnoty 0,941. Z toho vyplývá, že počet přeprav od roku 2011 do roku 2020 průměrně klesal o 5,9 % každý rok.

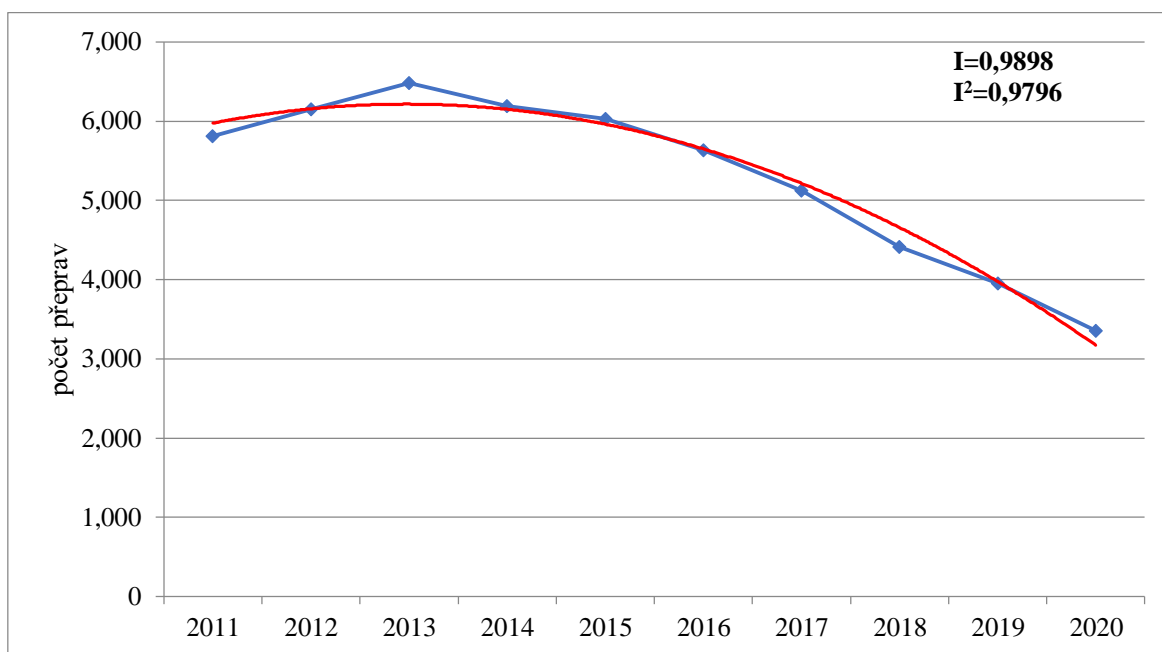
Tabulka č. 10: Elementární charakteristiky počtu přeprav celkem v letech 2011-2020

Rok	počet realizovaných přeprav	Koeficient růstu	Tempo přírůstku	První diference	Bazický index
2011	5811	-	-	-	-
2012	6147	1,058	0,058	336	1,058
2013	6484	1,055	0,055	337	1,116
2014	6188	0,954	-0,046	-296	1,065
2015	6027	0,974	-0,026	-161	1,037
2016	5630	0,934	-0,066	-397	0,969
2017	5126	0,910	-0,090	-504	0,882
2018	4410	0,860	-0,140	-716	0,759
2019	3956	0,897	-0,103	-454	0,681
2020	3353	0,848	-0,152	-603	0,577
Průměr	5313	0,941	-0,059	-273,11	x

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Graf č. 14 ukazuje vývoj počtu přeprav celkem realizovaných spediční společností LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020. Z grafu č. 14 je zřejmé, že jako nejvhodnější funkce byla zvolena funkce kvadratická.

Graf č. 14: Vývoj počtu přeprav celkem v letech 2011-2020



Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Při testování nejvhodnější funkce byly zkoumány hodnoty indexu determinace u lineární a kvadratické funkce. Nejvyšší hodnoty dosáhla funkce kvadratická, která rovněž prokázala statistickou významnost modelu. Z grafu je zřejmé, že kvadratická funkce velmi dobře kopíruje údaje časové řady. Kvadratická trendová funkce dle odhadu programu STATISTICA 14:

$$y' = 5670,767 + 366,495t - 61,644t^2$$

Na základě indexu determinace bylo zjištěno, že počet realizovaných přeprav je z 97,96 % ovlivněn roky. Jedná se o velmi vysokou těsnost mezi proměnnými. Index korelace vykazuje hodnotu 0,9796. Mezi proměnnými tedy panuje vysoká závislost. Podkladová data jsou v příloze č. 13.

Tabulka č. 11 obsahuje předpověď celkového počtu přeprav realizovaných spediční společností za rok 2021. Je zřejmé, že by mělo být realizováno 3155 přeprav. Dle interních údajů společnosti však bylo v roce 2021 realizováno 3346 přeprav. Je tedy zřejmé, že predikovaná hodnota je nižší než hodnota skutečná. Relativní míra prognózy dosahuje hodnoty 5,7 %. Lze tedy říci, že se jedná o dobrý model pro predikci.

Tabulka č. 11: Předpověď a skutečný počet přeprav celkem

Rok	Předpověď	Skutečnost
2021	3155	3346
2022	2969	x

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

4.3.2 Analýza tržeb bez DPH celkem

Elementární charakteristiky vývoje časové řady celkových tržeb bez DPH u spediční společnosti LTU-SPED spol. s. r.o. v období 2011-2020 jsou vypočítány v tabulce č. 12. Průměrné tržby bez DPH dosahují hodnoty 29329084 Kč. V roce 2013 byl zaznamenán nejvyšší absolutní přírůstek ve výši 2283120 Kč, což je nárůst o 7,8 % oproti předchozímu období. Důvodem je velké množství realizovaných exportních přeprav, které jsou pro společnost výnosnější. Největší pokles je zaznamenán v roce 2016, kdy se tržby snížily oproti předchozímu roku o 3624710 Kč. Příčinou je postupná změna cenové politiky v odvětví. S rostoucím počtem podniků v logistice sílí konkurenční boj, a to především z hlediska ceny. Firmy jsou ochotny snížit cenu dopravy na minimum, aby přepravu získaly. To však nelze učinit, pokud je cena zákazníkovi garantována. V takovém případě by poskytované služby nebyly ziskové. Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. se tak plně nemůže tomuto trendu přizpůsobit.

Nejnižší hodnota bazického indexu je opět zaznamenána v roce 2020, a to 0,824. V tomto roce klesly tržby oproti základnímu období o 5121342 Kč. Příčinou bylo především utlumení výroby u stálých partnerů v návaznosti na pandemii nemoci COVID-19. Průměrně tempo růstu ve sledovaném období dosáhlo hodnoty 0,979. Každý rok tedy hodnota tržeb společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. klesla o 2,1 %.

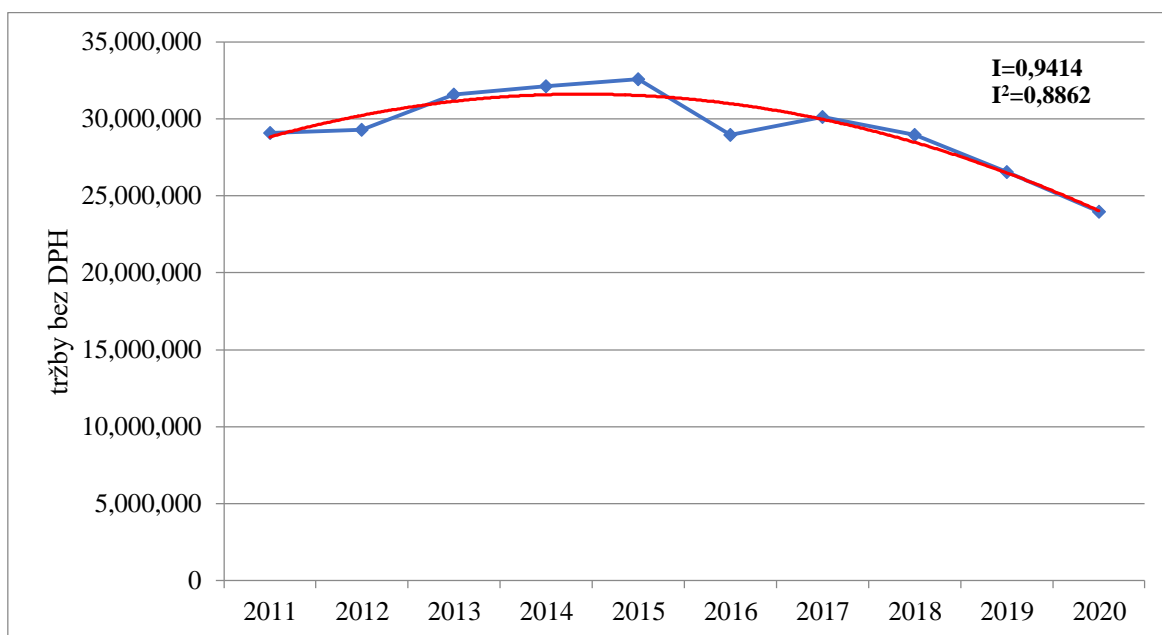
Tabulka č. 12: Elementární charakteristiky tržeb bez DPH v letech 2011-2020 (v Kč)

Rok	Tržby bez DPH (v Kč)	Koeficient růstu	Tempo přírůstku	První diference	Bazický index
2011	29085722	-	-	-	-
2012	29298256	1,007	0,007	212534	1,007
2013	31581376	1,078	0,078	2283120	1,086
2014	32134956	1,018	0,018	553580	1,105
2015	32594125	1,014	0,014	459169	1,121
2016	28969415	0,889	-0,111	-3624710	0,996
2017	30138614	1,040	0,040	1169199	1,036
2018	28973594	0,961	-0,039	-1165020	0,996
2019	26550399	0,916	-0,084	-2423195	0,913
2020	23964380	0,903	-0,097	-2586019	0,824
Průměr	29329084	0,979	-0,021	-569038	x

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Z grafu č. 15 je zřejmý vývoj tržeb bez DPH v období 2011-2020. Opět byla zvolena jako nejvhodnější funkce kvadratická.

Graf č. 15: Vývoj tržeb bez DPH v letech 2011-2020 (v Kč)



Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

V programu STATISTICA 14 byl proveden odhad parametrů trendové funkce. Nejvyšších hodnot nabyl index determinace a index korelace v kvadratické funkci. Funkce je jako celek statisticky významná a je odhadnuta ve tvaru:

$$y' = 26959081 + 2118119t - 241030t^2$$

Dle indexu determinace je počet přeprav z 88,62 % ovlivněn roky. Mezi závisle a nezávisle proměnnou existuje silná závislost. Index korelace nabývá hodnoty 0,9414. Podkladové údaje jsou v příloze č. 14.

Z tabulky č. 13 vyplývá, že počet přeprav by měl v roce 2021 dosáhnout hodnoty 21093766 Kč. S 95% pravděpodobností se bude pohybovat v intervalu 1456737 – 24730795. V roce 2022 je počet přeprav odhadnut na 17668196 Kč tedy v rozmezí od 13074812 do 22261580. Dle prognózy by tedy měl objem tržeb bez DPH v následujících letech klesat. Podkladová data jsou v příloze č. 15.

Tabulka č. 13: Předpověď tržeb bez DPH celkem

Rok	Bodová předpověď	Intervalová předpověď' ($\alpha=0,005$)	
		dolní mez	horní mez
2021	21093766	17456737	24730795
2022	17668196	13074812	22261580

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

V roce 2021 dosáhl objem tržeb bez DPH výše 21833731 Kč. Relativní chyba prognózy vykazovala hodnotu 3,4 %, což znamená, že model velmi dobře prognózuje.

4.3.3 Analýza zahraničních přeprav

Vývoj počtu zahraniční přeprav zprostředkovaných spediční společností LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 je zaznamenán prostřednictvím elementárních charakteristik v tabulce č. 14. Průměrný počet zahraničních přeprav dosáhl hodnoty 2674. Z tabulky je zřejmé, že největší meziroční nárůst nastal v roce 2012, kdy se oproti předchozímu roku počet přeprav zvýšil o 300. V relativním vyjádření šlo o nárůst ve výši 11,7 %. V tomto roce došlo k 3% úbytku podniků orientovaných na dopravu a skladování v České republice, což je v absolutní vyjádření 1120. Největší pokles je zaznamenán opět v roce 2016, a to o 375 přeprav tedy 12,8 %.

Nejnižší hodnotu bazického indexu 0,859 vykázal opět rok 2020. Naopak nejvyšší hodnota indexu je zaznamenána v roce 2013. Počet zahraničních přeprav v období 2011-2020 průměrně klesal o 1,7 % každý rok.

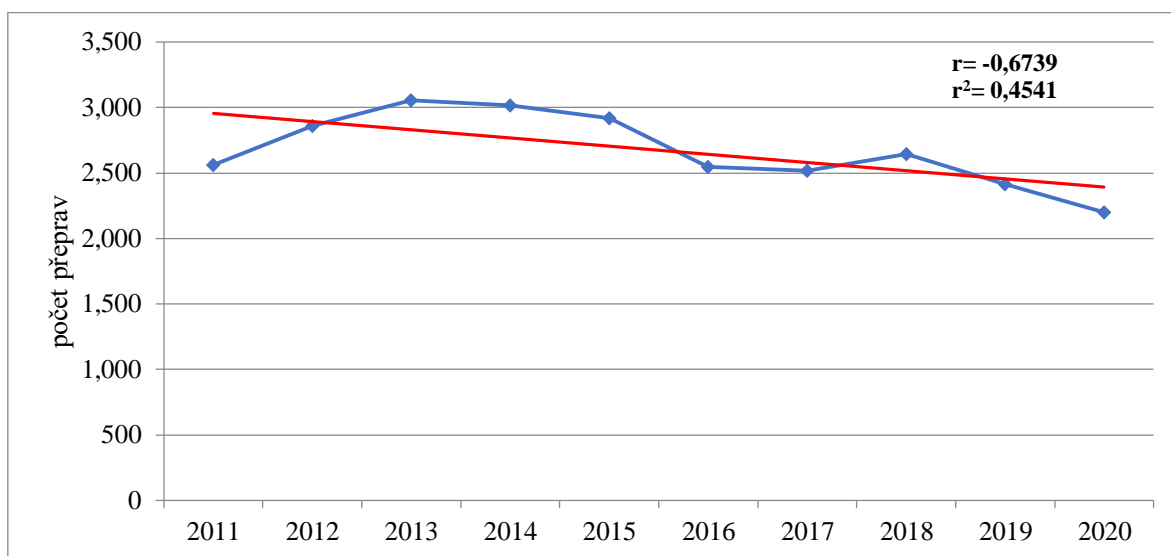
Tabulka č. 14: Elementární charakteristiky počtu zahraničních přeprav v letech 2011-2020

Rok	Zahraníční přepravy	Koeficient růstu	Tempo přírůstku	První diference	Bazický index
2011	2560	-	-	-	-
2012	2860	1,117	0,117	300	1,117
2013	3057	1,069	0,069	197	1,194
2014	3015	0,986	-0,014	-42	1,178
2015	2920	0,968	-0,032	-95	1,141
2016	2545	0,872	-0,128	-375	0,994
2017	2519	0,990	-0,010	-26	0,984
2018	2646	1,050	0,050	127	1,034
2019	2416	0,913	-0,087	-230	0,944
2020	2198	0,910	-0,090	-218	0,859
Průměr	2674	0,983	-0,017	-40,22	x

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

V grafu č. 16 je zaznamenán vývoj zahraničních přeprav provedených společností LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020. Jako nejvhodnější funkce byla zvolena lineární.

Graf č. 16: Vývoj počtu zahraničních přeprav celkem v letech 2011-2020



Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Při testování nejvhodnější funkce byly zkoumány hodnoty koeficientu determinace u lineární a kvadratické funkce. Hodnoty byly vyšší v případě kvadratické funkce. Dle p-hodnoty, která udává statistickou významnost modelu, se jako lepší jeví funkce lineární. Hodnota p u lineární funkce je nižší než 0,05, model je tedy statisticky významný. V rámci kvadratické funkce nebyla významnost modelu prokázána. Lineární trendová funkce dle odhadu programu STATISTICA 14:

$$y' = 3016,400 - 62,327t$$

Na základě koeficientu determinace bylo zjištěno, že počet realizovaných přeprav je ze 45,41 % ovlivněn roky. Jedná se o význačnou těsnost mezi proměnnými. Korelační koeficient vykazuje zápornou hodnotu -0,6739, což znamená, že mezi proměnnými panuje středně silná nepřímá neboli negativní závislost. Dle regresního koeficientu počet zahraničních přeprav v průměru meziročně klesl o 62,327. Podkladová data jsou v příloze č. 16.

Dle bodové předpovědi v tabulce č. 15 by měl počet přeprav v roce 2021 dosáhnout hodnoty 2331. S 95% pravděpodobností se počet realizovaných přeprav bude pohybovat v intervalu od 1718 do 2944. V roce 2022 je výše počtu přeprav odhadnuta na 2268,473 tedy v rozmezí 1626 – 2911. Dle předpovědi by měl počet zahraničních přeprav v budoucnu růst. Důvodem je významná spolupráce s německými firmami. Podkladová data jsou v příloze č. 17.

Tabulka č. 15: Předpověď počtu zahraničních přeprav celkem

Rok	Bodová předpověď	Intervalová předpověď ($\alpha=0,05$)	
		dolní mez	horní mez
2021	2331	1718	2944
2022	2268	1626	2911

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Spediční společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v roce 2021 realizovala 2126 zahraničních přeprav. Relativní chyba prognózy dosáhla hodnoty 9,6 %. Jedná se tedy o dobrý model pro prognózování.

4.3.4 Analýza tuzemských přeprav

Elementární charakteristiky vývoje časové řady počtu tuzemských přeprav jsou vypočítány v tabulce č. 16. Průměrný počet tuzemských přeprav dosahuje hodnoty 2640 Kč. Nejvyšší nárůst 4,3 % je zaznamenán 2013. Z hlediska absolutního přírůstku jde o 140 tuzemských přeprav víc než v roce 2012. Velký úbytek je zřetelný od roku 2017, kdy spediční společnost přišla vlivem konkurence o několik firem, kterým zajišťovala vnitrostátní přepravu. Oproti exportní přepravě je znatelný obrovský propad.

Poslední sledovaný rok má opět nejnižší hodnotu bazického indexu 0,355. Pokles oproti základnímu období činí v absolutním vyjádření 2096 přeprav. V roce 2020 zprostředkovala spediční společnost na území České republiky téměř třikrát méně přeprav než v roce 2011. Průměrně tempo růstu ve sledovaném období dosáhlo hodnoty 0,891. Každý rok se tak počet tuzemských přeprav zajištěných společnostmi LTU-SPED spol. s.r.o. snížil o 10,9 %.

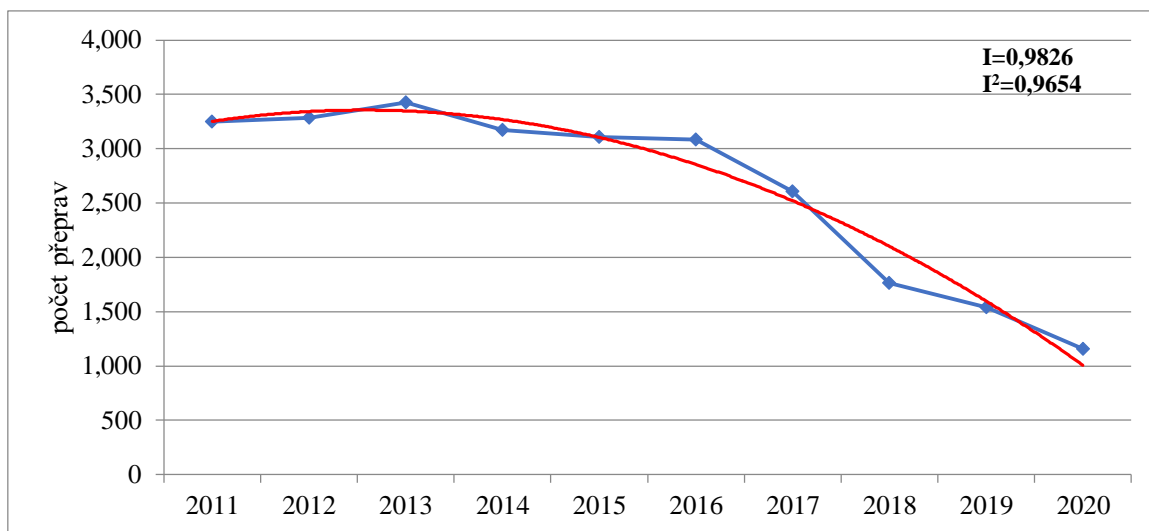
Tabulka č. 16: Elementární charakteristiky počtu tuzemských přeprav v letech 2011-2020

Rok	Tuzemské přepravy	Koeficient růstu	Tempo přírůstku	První diference	Bazický index
2011	3251	-	-	-	-
2012	3287	1,011	0,011	36	1,011
2013	3427	1,043	0,043	140	1,054
2014	3173	0,926	-0,074	-254	0,976
2015	3107	0,979	-0,021	-66	0,956
2016	3085	0,993	-0,007	-22	0,949
2017	2607	0,845	-0,155	-478	0,802
2018	1764	0,677	-0,323	-843	0,543
2019	1540	0,873	-0,127	-224	0,474
2020	1155	0,750	-0,250	-385	0,355
Průměr	2640	0,891	-0,109	-232,89	x

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Vývoj počtu tuzemských přeprav je znázorněn v grafu č. 17. Jako nejvhodnější funkce byla zvolena funkce kvadratická.

Graf č. 17: Vývoj počtu tuzemských přeprav celkem v letech 2011-2020



Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Při testování nejvhodnější funkce byly zkoumány hodnoty indexu determinace u lineární a kvadratické funkce. Nejvyšších hodnot dosáhla funkce kvadratická, která rovněž prokázala statistickou významnost modelu. Graf č. 17 ukazuje, že kvadratická funkce velmi dobře kopíruje údaje časové řady. Kvadratická trendová funkce dle odhadu programu STATISTICA 14:

$$y' = 3076,450 + 217,781t - 42,458t^2$$

Na základě indexu determinace bylo zjištěno, že počet realizovaných přeprav je z 96,54 % ovlivněn roky. Jedná se o velmi vysokou těsnost mezi proměnnými. Index korelace vykazuje hodnotu 0,9826, což znamená, že mezi závisle a nezávisle proměnnou panuje vysoká závislost. Podkladová data jsou v příloze č. 18.

Z tabulky č. 17 vyplývá, že by v roce 2021 měla společnost dle průměrného koeficientu růstu uskutečnit 1029 tuzemských přeprav. Dle interních údajů spediční společnost LTU-SPED spol. s.r.o. v roce 2021 ve skutečnosti realizovala 1220 tuzemských přeprav. Skutečná výše realizovaných přeprav tedy překročila prognózu. Relativní míra prognózy je 15,6 %, z čehož vyplývá, že model není vhodný pro prognózování.

Tabulka č. 17: Předpověď a skutečný počtu tuzemských přeprav celkem

Rok	Předpověď	Skutečnost
2021	1029	1220
2022	917	x

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

4.4 Finanční analýza

Finanční analýza spediční společnost LTU-SPED spol. s.r.o. byla zpracována na období 2011-2020. Údaje k výpočtu byly převzaty z rozvah a výročních zpráv podniku publikovaných ve veřejném rejstříku www.justice.cz. V rámci finanční analýzy byla provedena analýza poměrových ukazatelů i výpočet bankrotního a bonitního modelu. Finanční situace podniku je zkoumána také spider analýzou tedy pomocí grafického znázornění.

4.4.1 Analýza poměrových ukazatelů

Pro výpočet finanční analýzy byly použity poměrové ukazatele, mezi které patří likvidita, rentabilita, aktivita a zadluženost.

Ukazatele likvidity

Likvidita neboli platební schopnost udává, jak je podnik schopnost hradit své závazky. V tabulce č. 18 je vypočítán ukazatel likvidity ve třech stupních. Je zřejmé, že likvidita druhého a třetího stupně vykazuje stejné hodnoty. Společnost jako zprostředkovatel služeb nevlastní žádné zásoby. Z důvodu jejich absence jsou tedy hodnoty čitatele u druhého a třetího stupně likvidity totožné.

Tabulka č. 18: Ukazatele likvidity v letech 2011-2020

LIKVIDITA	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
L1 (okamžitá) I. stupně	2,25	0,71	2,38	1,69	2,20	2,32	0,71	2,28	1156,50	57,37
L2 (pohotová) II. stupně	2,46	2,05	2,66	2,25	2,82	4,67	2,10	3,65	1344,25	62,87
L3 (běžná) III. stupně	2,46	2,05	2,66	2,25	2,82	4,67	2,10	3,65	1344,25	62,87

Zdroj: Zpracováno na základě rozvah společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Z důvodu extrémních výkyvů v letech 2019 a 2020 je v grafu č. 18 sledován vývoj ukazatelů pouze v období 2011-2018. Likvidita I. stupně poměruje krátkodobý finanční majetek a krátkodobé cizí zdroje. Optimálně by měla okamžitá likvidita nabývat hodnot v intervalu 0,2 až 0,5. Z grafu č. 18 je zřejmé, že likvidita je ve sledovaných letech proměnlivá. Nejvíce se společnost přiblížila doporučenému rozmezí v letech 2012 a 2017. V roce 2012 je zaznamenána nejnižší hodnota krátkodobého finančního majetku. Krátkodobé cizí zdroje výrazně vzrostly v roce 2017, a to z důvodu nárůstu závazků z obchodních vztahů. Vysoké závazky měla společnost především vůči dopravcům. V ostatních letech nabývá ukazatel okamžité likvidity vyšších hodnot, než je doporučené

rozmezí. Krátkodobý finanční majetek mnohonásobně převýšil hodnotu krátkodobých cizích zdrojů. Společnost tedy neefektivně využívala své finanční prostředky.

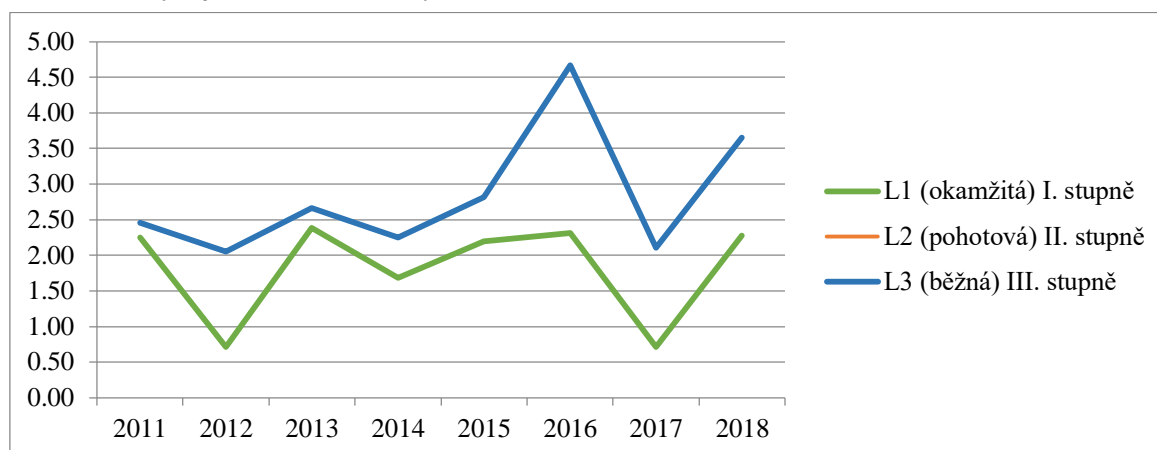
K obrovským výkyvům došlo v posledních dvou sledovaných obdobích 2019 a 2020. Extrémní nárůst okamžité likvidity je zapříčiněn poklesem krátkodobých cizích zdrojů. Spediční společnost uhradila téměř všechny své závazky vůči dopravcům. Mohla tak učinit, protože došlo ke splacení velkého množství pohledávek z obchodních vztahů. Získané peněžní prostředky tedy použila na úhradu svých krátkodobých závazků. Takto vysoká hodnota likvidity však není pro společnost příznivá. Relativně velká část oběžného majetku je totiž vázána v prostředcích, které nepřináší žádný nebo velmi nízký úrok. Tato situace má nepříznivý dopad především na rentabilitu podniku.

Pro odvětví doprava a skladování je obvyklé nedodržování lhůt splatnosti. Dochází tak k velkým prodlevám mezi platbami. Právě v tomto odvětví se lze také setkat s termínem druhotná platební neschopnost. Jedná se o situaci, kdy společnost není schopna hradit své závazky, přestože má úmysl zaplatit. Podnik nemá dostatek finančních prostředků, protože neobdržel platby od svých odběratelů (Altaxo.cz, 2016).

Likvidita II. stupně pracuje s poměrem součtu krátkodobého finančního majetku a krátkodobých pohledávek s krátkodobými cizími zdroji. U likvidity III. stupně jde o poměr oběžných aktiv a krátkodobých cizích zdrojů. Tento ukazatel do výpočtu zahrnuje zásoby, se kterými však spediční společnost LTU-SPED spol. s.r.o. nedisponuje. Dochází tedy k situaci, kdy jsou hodnoty pohotové a běžné likvidity shodné. Doporučená hodnota pohotové likvidity by měla být v rozmezí 1-1,5. U běžné likvidity se ideální hodnota pohybuje v intervalu 1,5-2,5. Pohotová likvidita ve všech sledovaných letech vykazuje zvýšené hodnoty. Jednou z příčin jsou vysoké krátkodobé pohledávky, které odběratelé nestihli zaplatit do konce roku. Podnik také drží relativně velký objem krátkodobých finančních prostředků, a to především z důvodu neustálých plateb dopravcům. V případě poruchy firemní dodávky, musí mít společnost peníze na okamžitou úhradu nákladů spojených s opravou. Spediční společnost tedy nemá problém s úhradou svých závazků. Běžná likvidita ve všech sledovaných letech dosahuje horní hranice doporučeného rozmezí nebo ji překračuje. Takto vysoké hodnoty svědčí o neefektivním hospodaření spediční společnosti.

V letech 2019 a 2020 je opět zaznamenán extrémní nárůst hodnot u pohotové i běžné likvidity. Takto vysoká hodnota je důsledkem nízkého zůstatku závazků. Podkladové údaje jsou v příloze č. 19.

Graf č. 18: Vývoj ukazatele likvidity v letech 2011-2018



Zdroj: Zpracováno na základě rozvah společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Ukazatele rentability

Vývoj rentability společnosti na období 2011-2020 je ukázán v tabulce č. 19. Konkrétně je zkoumána rentabilita tržeb, aktiv a vlastního kapitálu. Spediční společnost LTU-SPED spol. s.r.o. vykazuje vysokou likviditu v letech 2019 a 2020, což znamená, že má velké množství oběžných aktiv. Jde však o majetek, ze kterého společnost nemá téměř žádné výnosy. Vložený kapitál tedy dále nerozvíjí svůj potenciál, proto lze předpokládat nízkou hodnotu rentability.

Tabulka č. 19: Ukazatele rentability společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (v %)

RENTABILITA	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ROS-Rentabilita tržeb	6,21	4,11	5,46	6,86	5,59	2,37	0,36	0,65	0,56	0,69
ROA- Rentabilita aktiv	68,9	29,6	33,9	25	18,6	9,3	1,0	2,2	2,5	2,4
ROE- Rentabilita vlastního kapitálu	92,9	43,3	38,4	33,2	22,1	8,8	-2,4	0,9	1,1	1,2

Zdroj: Zpracováno na základě rozvah společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

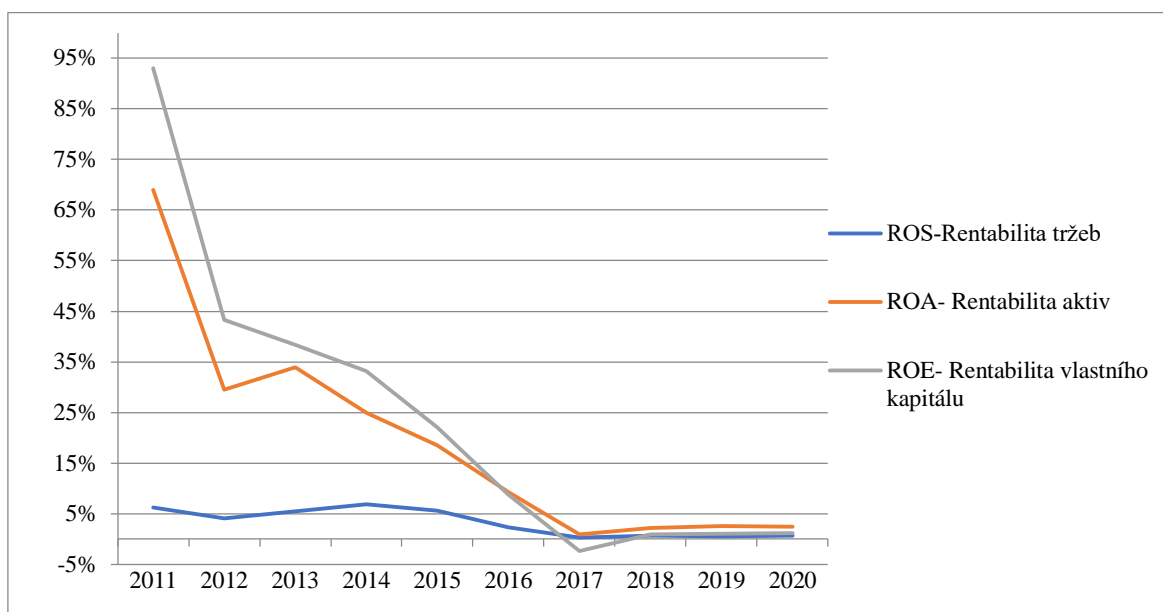
V grafu č. 19 je znázorněn vývoj ukazatelů rentability v letech 2011-2020. Rentabilita tržeb (ROS) vyjadřuje poměr mezi ziskem před zdaněním a úroky (EBIT) a tržbami. Hodnota ukazatele vyjadřuje, kolik podnik získá zisku z 1 koruny tržeb. Ideálně by rentabilita měla být vyšší než 10 %. Spediční společnost LTU-SPED spol. s.r.o. ani jednou ve sledovaném období této hodnoty nedosáhla. Ukazatel kolísal a od roku 2016 se jeho hodnota výrazně snižovala. Nejnižších hodnot dosáhl v letech 2017-2020. Pokles rentability začal již v roce 2016, kdy se výrazně snížil EBIT. Příčinou bylo především

výrazné zvýšení ostatních provozních nákladů. Nárůst byl spojen s rostoucími náklady na provoz služební dodávky, kam patří pohonné hmoty, servisní služby, opravy nebo pojištění. V tomto roce došlo také k přestěhování kanceláře do lepší lokality, což znamenalo zvýšení nájemného. S tím souvisela obnova technického vybavení podniku včetně informačních systémů. V letech 2011-2015 byla průměrná rentabilita tržeb 5,6 %, což znamená, že z každé koruny tržeb získala společnost 0,056 Kč zisku.

Výnosnost aktiv (ROA) vypovídá o tom, jak podnik hospodaří se svými aktivy. Hodnoty tohoto ukazatele jsou ve sledovaných letech velmi kolísavé. Příčinou je především proměnlivá hodnota zisku před zdaněním a úroky (EBIT). Současně podnik disponoval relativně vysokou sumou aktiv, která byla z velké části tvořena oběžným majetkem. Dle rentability aktiv hospodařila spediční společnost se svými aktivy efektivně v období 2011-2016. Průměrná výše likvidity byla 30,87 %. Výrazný pokles nastal v roce 2017, kdy byla vykázána extrémně nízká hodnota EBIT. Rentabilita aktiv dosáhla pouze 1 %. Přestože v následujících letech došlo k mírnému růstu, vykázaná hodnota rentability aktiv byla i nadále nízká.

Rentabilita vlastního kapitálu (ROE) vyjadřuje výnosnost kapitálu, který byl do podniku vložen vlastníky. Jedná se o podíl čistého zisku (EAT) a vlastního kapitálu. Hodnota ukazatele ve sledovaném období 2011-2020 značně kolísá. Důvodem je proměnlivá hodnota čistého zisku a vysoká hodnota vlastního kapitálu. Ukazatel začal výrazně klesat v roce 2016, kdy došlo k poklesu přidané hodnoty u spediční společnosti. Snižování přidané hodnoty je zapříčiněno úbytkem tržeb z prodeje služeb. Objem tržeb klesá, neboť se snižuje počet realizovaných přeprav společností LTU-SPED spol. s r.o. Velkou roli zde hraje příliv nových firem do odvětví doprava skladování. Roste konkurence a dochází k cenovému boji, což se odráží právě na výši tržeb. Současně dochází ke zvyšování výkonové spotřeby, což znamená, že rostou především náklady související s poskytovanými službami. V následujícím roce 2017 dosáhl ukazatel záporné hodnoty. Jde o následek ztráty, která byla ve výši 137000 Kč. Důvodem byl nejen pokles přidané hodnoty a růst výkonové spotřeby, ale také vysoká hodnota odpisů. Je tedy zřejmé, že v tomto roce nebyly vlastní vložené prostředky zhodnoceny. Od roku 2018 dochází k mírnému nárůstu rentability vlastního kapitálu. Přestože, tržby z prodeje služeb i nadále klesají, snižuje se i hodnota výkonové spotřeby. Výši tržeb v roce 2020 ovlivnila také pandemie COVID-19, kdy došlo k jejímu poklesu oproti roku 2019 o 2629000 Kč, což je téměř 10% úbytek. Podkladová data jsou k dispozici v příloze č. 19, 20 a 21.

Graf č. 19: Vývoj ukazatele rentability společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (v %)



Zdroj: Zpracováno na základě rozvah společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Ukazatele zadluženosti

Ukazatel zadluženosti vyjadřuje riziko, jaké má podnik při určitém poměru a složení vlastního kapitálu a cizích zdrojů. Čím je hodnota ukazatel vyšší, tím vyšší riziko na sebe společnost bere. Mezi základní ukazatele zadluženosti vypočítané v tabulce č. 20 patří celková zadluženost, míra zadluženosti a koeficient samofinancování.

Tabulka č. 20: Ukazatele zadluženosti společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (v %)

ZADLUŽENOST	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Celková zadluženost	40,7	44,7	32,7	41,9	33,1	19,5	46,4	29,7	-0,4	-1,5
Míra zadluženosti	68,7	80,7	48,6	72,0	49,5	24,2	86,7	42,3	-0,4	-1,4
Koeficient samofinancování	59,3	55,3	67,3	58,1	66,9	80,5	53,6	70,3	100,4	101,5

Zdroj: Zpracováno na základě rozvah společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

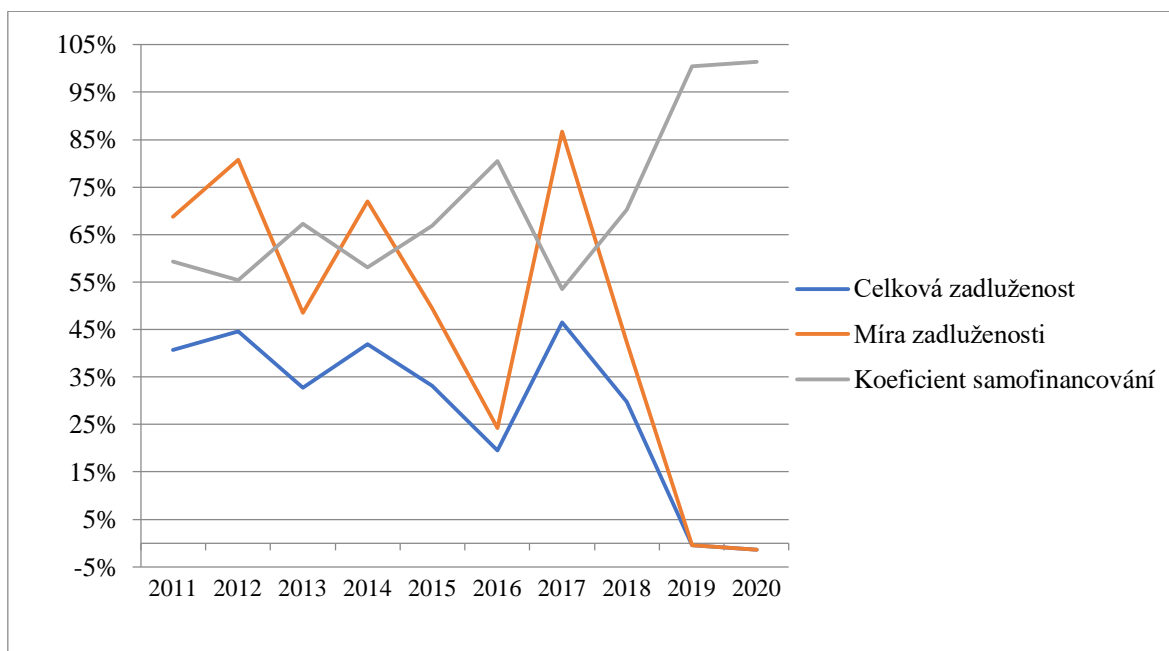
V grafu č. 20 je znázorněn vývoj vybraných ukazatelů zadluženosti. Základním ukazatelem je celková zadluženost, jehož doporučená hodnota by se měla pohybovat v rozmezí 30-60 %. Spediční společnost se v letech 2011-2018 v tomto intervalu nacházela. Výjimkou byl rok 2016, kdy došlo k poklesu cizích zdrojů téměř o 1,8 milionu korun. V tomto roce se výrazně snížily krátkodobé závazky z obchodních vztahů, protože podnik uhradil velkou část svých dluhů vůči dopravcům. V letech 2019 a 2020 dosahuje

celková zadluženost záporné hodnoty. Důvodem je minusová hodnota cizích zdrojů, konkrétně závazků k úvěrovým institucím. Spediční společnost využila možnost kontokorentu, proto je v rozvaze částka u této položky vykázána s minusem. Zároveň záporných hodnot dosahují také závazky z obchodních vztahů.

Míra zadluženosti je ukazatel významný především pro banky a poměruje cizí a vlastní kapitál. Pro podnik je lepší, pokud vlastní kapitál převyšuje cizí zdroje. Hodnota ukazatele byla ve sledovaném období 2011-2018 proměnlivá. Výrazně míra zadluženosti klesla v roce 2016, kdy došlo k již zmíněnému úbytku cizích zdrojů. Snížily se především závazky z obchodních vztahů, které byly z velké části spediční společnostmi splaceny. V posledních dvou letech 2019 a 2020 jsou hodnoty ukazatele opět záporné. Důvodem je již zmíněná minusová hodnota závazků k úvěrovým institucím a závazků z obchodních vztahů.

Dalším ukazatelem je koeficient samofinancování, který vyjadřuje podíl vlastního kapitálu na celkových aktivech. Koeficient říká, zda je podnik soběstačný. Hodnota tohoto ukazatele by neměla klesnout pod 30% hranici, což spediční společnost splňuje. Koeficient samofinancování ve všech sledovaných letech dosahuje velmi vysokých hodnot. V letech 2019 a 2020 dokonce převyšuje hodnota vlastního kapitálu hodnotu celkových aktiv. Podkladová data jsou k dispozici v příloze č. 20 a 21.

Graf č. 20: Vývoj ukazatele zadluženosti společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (v %)



Zdroj: Zpracováno na základě rozvah společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Ukazatele aktivity

Vývoj ukazatele aktivity v letech 2011-2020 je vyjádřen v tabulce č. 21. Konkrétně byla zkoumána rychlost obratu aktiv, doba obratu závazků a doba obratu pohledávek. Při výpočtu ukazatelů byla použita hodnota tržeb z prodeje služeb spediční společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Tabulka č. 21: Ukazatele aktivity společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020

AKTIVITA	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rychlost obratu aktiv	11,1	7,2	6,2	3,6	3,3	3,9	2,8	3,5	4,5	3,5
Doba obratu pohledávek (dny)	3	30	5	23	22	42	83	38	10	8
Doba obratu závazků (dny)	13	22	13	35	29	18	60	27	0	2

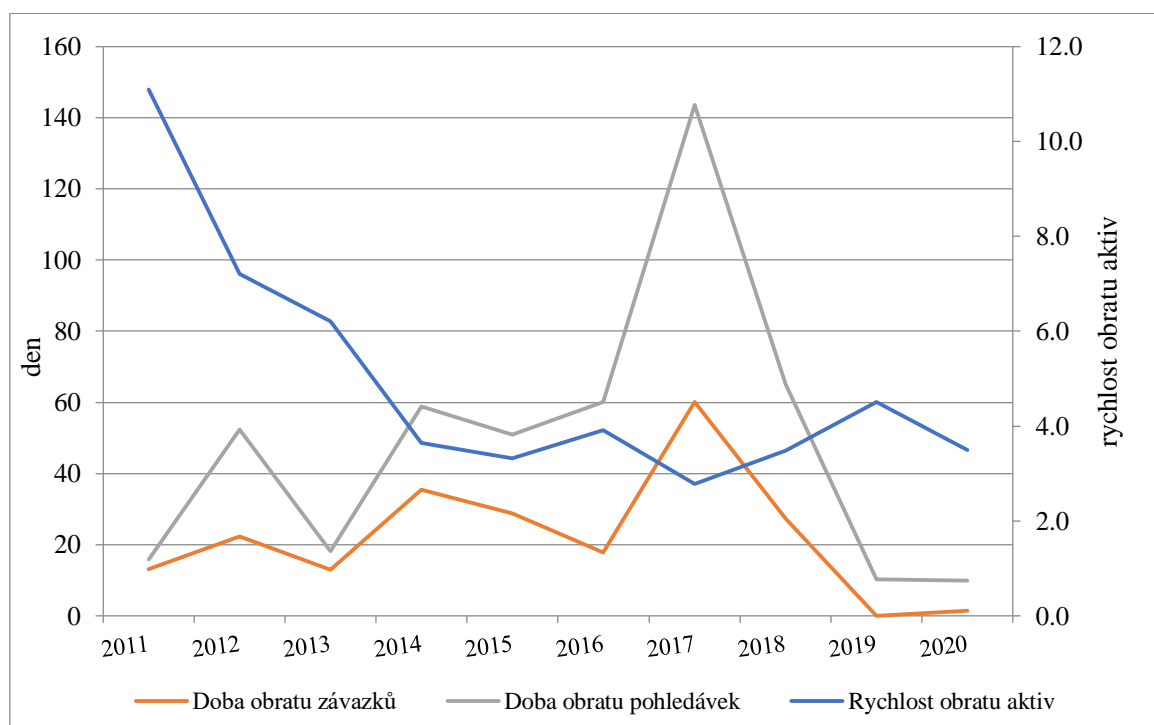
Zdroj: Zpracováno na základě rozvah společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Graf č. 21 ukazuje vývoj sledovaných ukazatelů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020. Rychlost obratu aktiv poměřuje tržby z prodeje služeb a celkovou sumu aktiv. Ukazatel vyjadřuje, kolikrát se celková aktiva obrátí v tržbách za rok. Ukazatel by měl dosáhnout minimálně hodnoty 1, což spediční společnost splňuje ve všech sledovaných letech. Hodnoty ukazatele jsou vysoké, přestože ve sledovaných letech kolísají. Vysoké ukazatele jsou zapříčiněny nerovnoměrným poměrem tržeb a sumou aktiv. Celková aktiva jsou několikanásobně nižší než tržby z prodeje vlastních výrobků a služeb. Společnost z důvodu zaměření na předprodávání služeb nevlastní žádné zásoby a hodnota dlouhodobého majetku také není velká. Aktiva jsou z velké části tvořena oběžným majetkem, a to především krátkodobými pohledávkami a krátkodobým finančním majetkem.

Počet dní, kdy odběratelé uhradí svou pohledávku, se zjišťuje pomocí doby obratu pohledávek. Tento ukazatel tedy poměřuje hodnotu krátkodobých pohledávek k tržbám. Hodnoty inkasa pohledávek se v jednotlivých letech různí. Tato doba měla být do 30 dní, ale lhůtu je možné prodloužit až na 90 dní. Lze soudit, že společnost má relativně platicí zákazníky, neboť se splatnost pohledávek téměř ve všech sledovaných letech pohybuje mezi 3 až 43 dny. Vysokou hodnotu doby obratu pohledávek 83 dní vykazuje jen rok 2017. V tomto roce měla společnost pohledávky ve výši 7 milionů korun, což se následně odrazilo na její schopnosti hradit své závazky vůči dopravcům.

Doba obratu závazků poměřuje hodnotu krátkodobých závazků vůči tržbám. Ukazatel je udáván ve dnech, proto se výsledek násobí 360 dny (rok). Ukazatel vyjadřuje, jak rychle podnik hradí své závazky. Spediční společnost musí dodržovat splatnost faktur do 30 dnů, ve výjimečných případech po dohodě do 60 dnů. Při nedodržení plateb hrozí firmám sankce a postihy. Z tabulky č. 21 je zřejmé, že podnik hradí své závazky včas. Nejdelší 60 denní prodleva mezi vystavenou fakturou a jejím zaplacením byla v roce 2017. V tomto období dlužila společnost velké množství peněz dopravcům. S tím však souvisela obrovská hodnota krátkodobých pohledávek ve výši 7 milionů korun. Společnost je závislá na platební morálce ze strany ostatních firem neboli zákazníků. Právě v odvětví doprava a skladování dochází v posledních letech ke zhoršení platební morálky, což se následně projevuje na výši finančních prostředků spedičních firem. Naopak nejnižších hodnot dosahuje ukazatel v letech 2019 a 2020. Příčinou je extrémní pokles krátkodobých závazků. V roce 2019 tedy byla spediční společnost schopna okamžitě hradit své závazky vůči dopravcům. Podkladové údaje jsou k dispozici v přílohách č. 19 a 21.

Graf č. 21: Vývoj ukazatele aktivity společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020



Zdroj: Zpracováno na základě rozvah společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

4.4.2 Bankrotní a bonitní model

Zhodnocení celkové finanční situace spediční společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. za sledované období 2011-2020 bude provedeno na základě souhrnných ukazatelů. Tyto

ukazatele se člení na dvě skupiny, a to modely bankrotní a bonitní. Pro diplomovou práci byl zvolen jeden model bonitní a jeden model bankrotní. Účelem bonitních modelů je zjistit, zda je podnik ohrožen v blízké budoucnosti bankrotem. Bonitní modely zkoumají pomocí přiřazování bodů finanční zdraví podniku.

Altmanovo Z-skóre pro společnosti neobchodované na finančních trzích

Jedním z nejpoužívanějších bankrotních modelů je Altmanovo Z-skóre. Existuje několik variant tohoto modelu. Protože spediční společnost neobchoduje na finančních trzích, byla zvolena varianta nazývaná Z'Score neboli ZETA. Výsledná hodnota skóre vyjadřuje, zda je podnik bankrotní, bonitní nebo jestli se nachází v šedé zóně. V tabulce č. 22 je ukázán vývoj tohoto modelu v období 2011-2020.

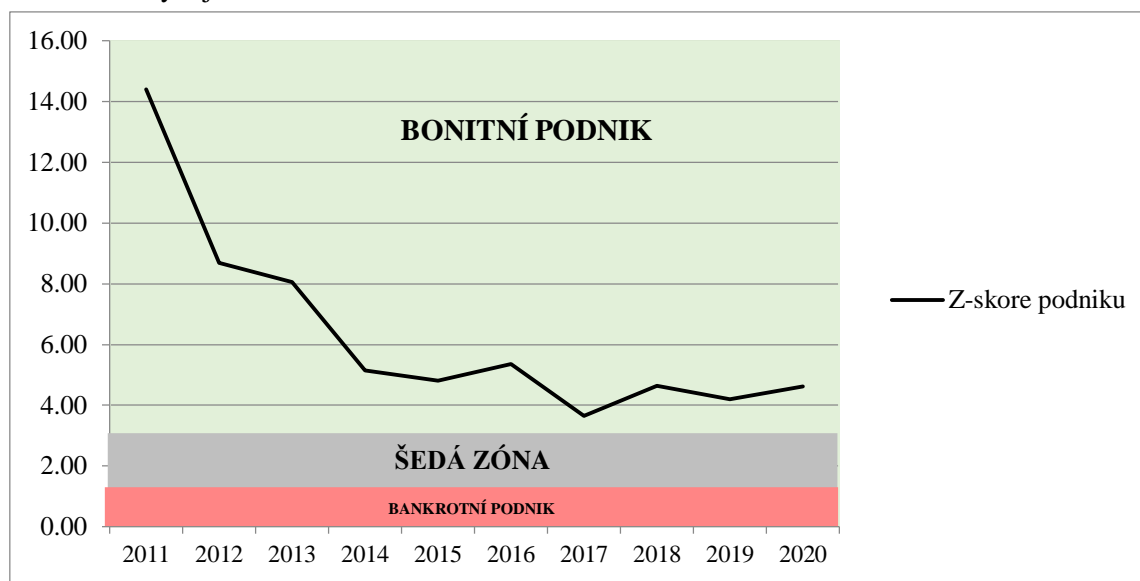
Tabulka č. 22: Vypočítané Altmanovo Z-skóre u společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. 2011-2020

Ukazatel	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
x1	1,59	0,47	0,65	0,58	0,67	0,72	0,51	0,70	0,91	0,91
x2	0,00	0,26	0,37	0,36	0,50	0,72	0,54	0,68	0,98	0,99
x3	0,69	0,30	0,34	0,25	0,19	0,09	0,01	0,02	0,03	0,02
x4	0,10	0,06	0,06	0,03	0,03	0,07	0,02	0,04	-4,43	-1,02
x5	11,10	7,20	6,21	3,65	3,32	3,92	2,78	3,48	4,51	3,49
Z-skóre	14,40	8,69	8,05	5,15	4,81	5,35	3,64	4,65	4,20	4,62
HODNOCENÍ PODNIKU	bonitní podnik	bonitní podnik	bonitní podnik	bonitní podnik	bonitní podnik	bonitní podnik	bonitní podnik	bonitní podnik	bonitní podnik	bonitní podnik

Zdroj: Zpracováno na základě rozvah a VZZ společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Spediční společnost LTU-SPED spol. s.r.o. si ve všech sledovaných letech 2011-2020 vedla dobře. Dle modelu se jedná o bonitní podnik, který nevykazuje ohrožení bankrotem v blízké budoucnosti. Nejvyššího skóre dosáhl podnik v roce 2011, což bylo způsobeno jeho vysokou rentabilitou. Od roku 2014 dochází k poklesu hodnoty modelu, přesto je podnik vysoko nad hranicí šedé zóny. Tento pokles je zapříčiněn snižování zisku a tudíž i rentability společnosti. Je zřejmé, že ani koronavirová krize v roce 2020 neohrozila budoucnost společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. V grafu č. 22 je znázorněn vývoj Altmanova modelu v letech 2011-2020 a jeho zónové zařazení dle hodnoty Z-skóre.

Graf č. 22: Vývoj Altmanova Z-skóre v letech 2011-2020



Zdroj: Zpracováno na základě rozvah a VZZ společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Kralickův Quicktest

Pro výpočet bonitního modelu byl zvolen Kralickův Quicktest. Jedná se o test založený na hodnocení podniku dle finanční stability a výnosové situace. Na základě přiřazených bodů se hodnotí finanční zdraví podniku. Výsledné hodnoty podávají informaci, jestli je podnik velmi dobrý nebo špatný. Podnik se také může nacházet v šedé zóně, a to pokud není jasné, zda bude v budoucnu prosperovat. V tabulce č. 23 je vypočítán Kralickův Quicktest pro období 2011-2020.

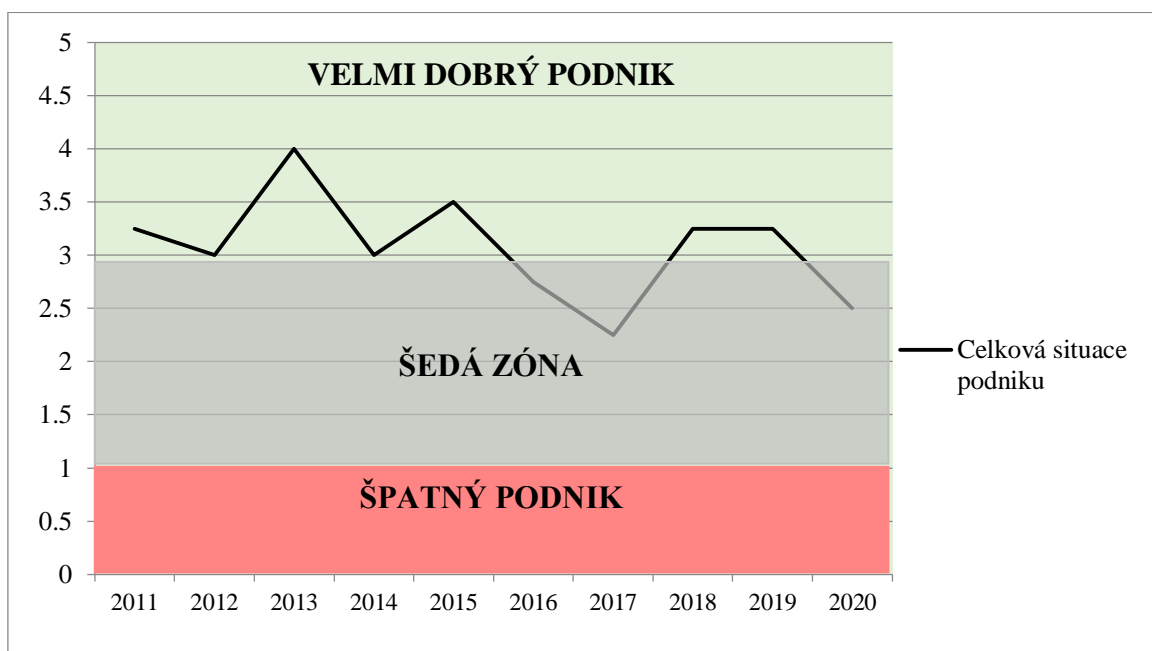
Tabulka č. 23: Vypočítaný Kralickův Quicktest u společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. 2011-2020

Ukazatel	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
R1	0,59	0,55	0,67	0,58	0,67	0,80	0,54	0,70	1,00	1,01
R2	-7,11	-0,22	-0,56	1,41	-1,69	-6,34	-0,20	-0,37	-0,99	-32,21
R3	0,69	0,30	0,34	0,25	0,19	0,09	0,01	0,02	0,025	0,02
R4	0,01	-0,08	0,13	-0,06	0,07	0,01	-0,24	0,24	0,18	0,008
Body R1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Body R2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Body R3	4	4	4	4	4	2	1	1	1	1
Body R4	1	0	4	0	2	1	0	4	4	1
Finanční stabilita	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Výnosová situace	2,5	2	4	2	3	1,5	0,5	2,5	2,5	1
Celková situace	3,25	3	4	3	3,5	2,75	2,25	3,25	3,25	2,5
HODNOCENÍ PODNIKU	velmi dobrý podnik	velmi dobrý podnik	velmi dobrý podnik	velmi dobrý podnik	velmi dobrý podnik	šedá zóna	šedá zóna	velmi dobrý podnik	velmi dobrý podnik	šedá zóna

Zdroj: Zpracováno na základě rozvah a VZZ společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Ve všech sledovaných letech dosahuje podnik výborného hodnocení z hlediska finanční stability. V případě výnosové situace hodnoty kolísají. V letech 2011-2015 dosahuje spediční společnost alespoň 3 bodů, což znamená, že se jedná o velmi dobrý neboli bonitní podnik. V letech 2016 a 2017 se podnik vlivem zhoršení výnosové situace přesouvá do šedé zóny. Nejhorší výsledek spediční firma zaznamenala v roce 2017. Důvodů byl nejen pokles ukazatele R3 tedy rentability aktiv (ROA), ale současně dosažení záporné hodnoty cash-flow. V roce 2020 se opět dostal podnik do šedé zóny. Příčinou byl pokles ukazatele R3 rentability aktiv v kombinaci s úbytkem cash-flow a objemem tržeb. Graf č. 23 ukazuje vývoj Kralickova Quicktestu, včetně jeho zařazení dle získaných bodů.

Graf č. 23: Vývoj Kralickova Quiktestu v letech 2011-2020



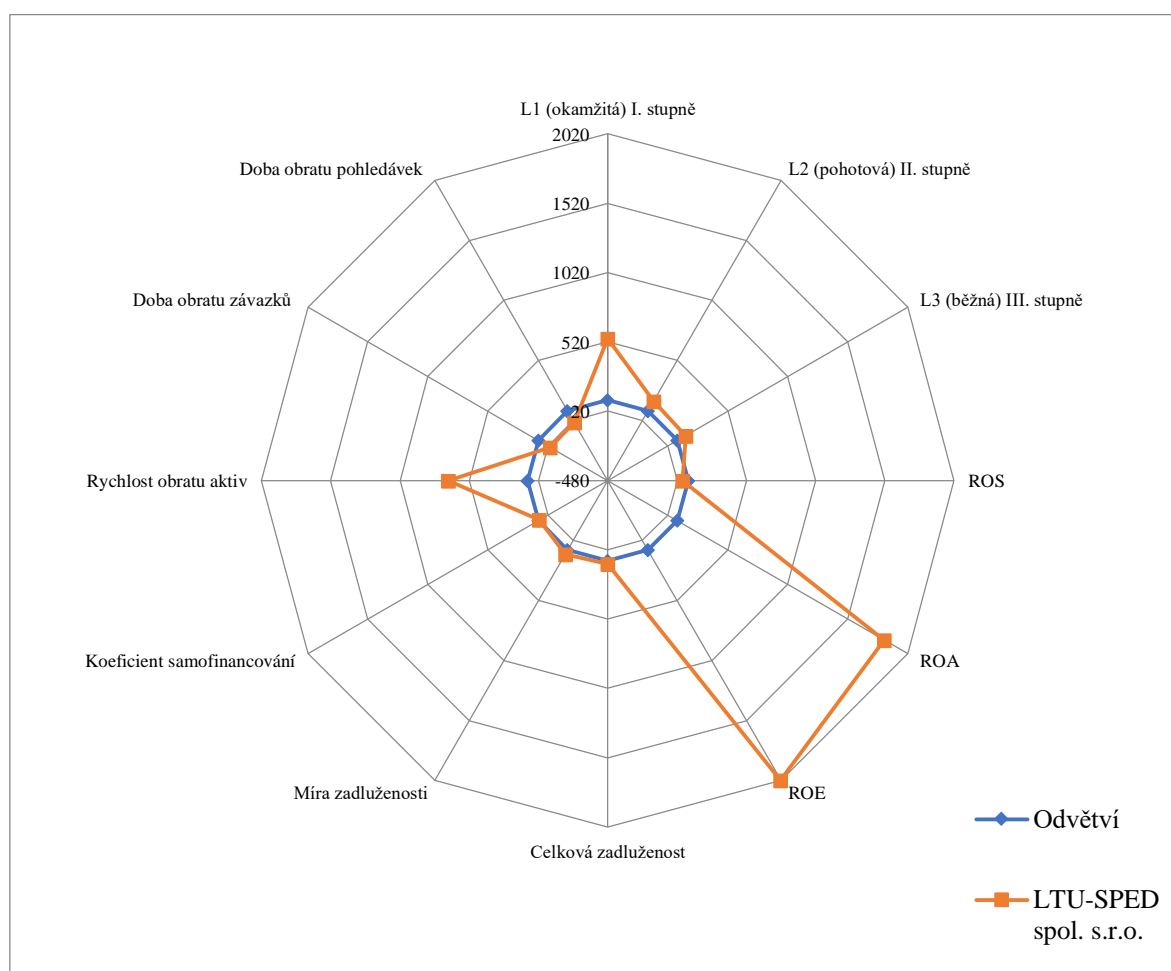
Zdroj: Zpracováno na základě rozvah a VZZ společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

4.4.3 Spider analýza

Spider analýza, jako významný nástroj grafické analýzy, slouží k okamžitému a přehlednému zhodnocení postavení daného podniku. V rámci této analýzy byly porovnávány roky 2011 a 2018. Z důvodu výrazných výkyvů hodnot poměrových ukazatelů v letech 2019 a 2020 byl k analýze použit právě rok 2018. V grafech č. 24 a 25 jsou pomocí grafického znázornění srovnány hodnoty poměrových ukazatelů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. s průměrem v odvětví, ve kterém působí. Je zřejmé, že mezi hodnotami společnosti a průměrnými hodnotami v odvětví doprava a skladování jsou ve sledovaných letech značné rozdíly.

Z analýzy je patrné, že spediční společnost v roce 2011 hradil své závazky vůči dodavatelům v kratším časovém intervalu než ostatní firmy v odvětví. Doba obratu pohledávek společnosti byla rovněž nižší než průměrná hodnota v odvětví. Inkaso pohledávek tedy probíhalo v relativně krátké době. Z pohledu okamžité, pohotové a běžné likvidity dosahovala společnost hodnot vyšších, než byl odvětvový průměr. Nejvýraznější rozdíly byly v rentabilitě aktiv a rentabilitě vlastního kapitálu. Hodnoty v odvětví jsou téměř dvacetkrát nižší než hodnoty společnosti. Celková zadluženost společnosti nabyla lehce vyšších hodnoty než u ostatních firem v odvětví. V tomto roce tedy společnost používala ke krytí svého majetku cizí zdroje ve větší míře, než byl průměr. Koeficient samofinancování dosahoval téměř totožných hodnot.

Graf č. 24: Spider analýza společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v roce 211

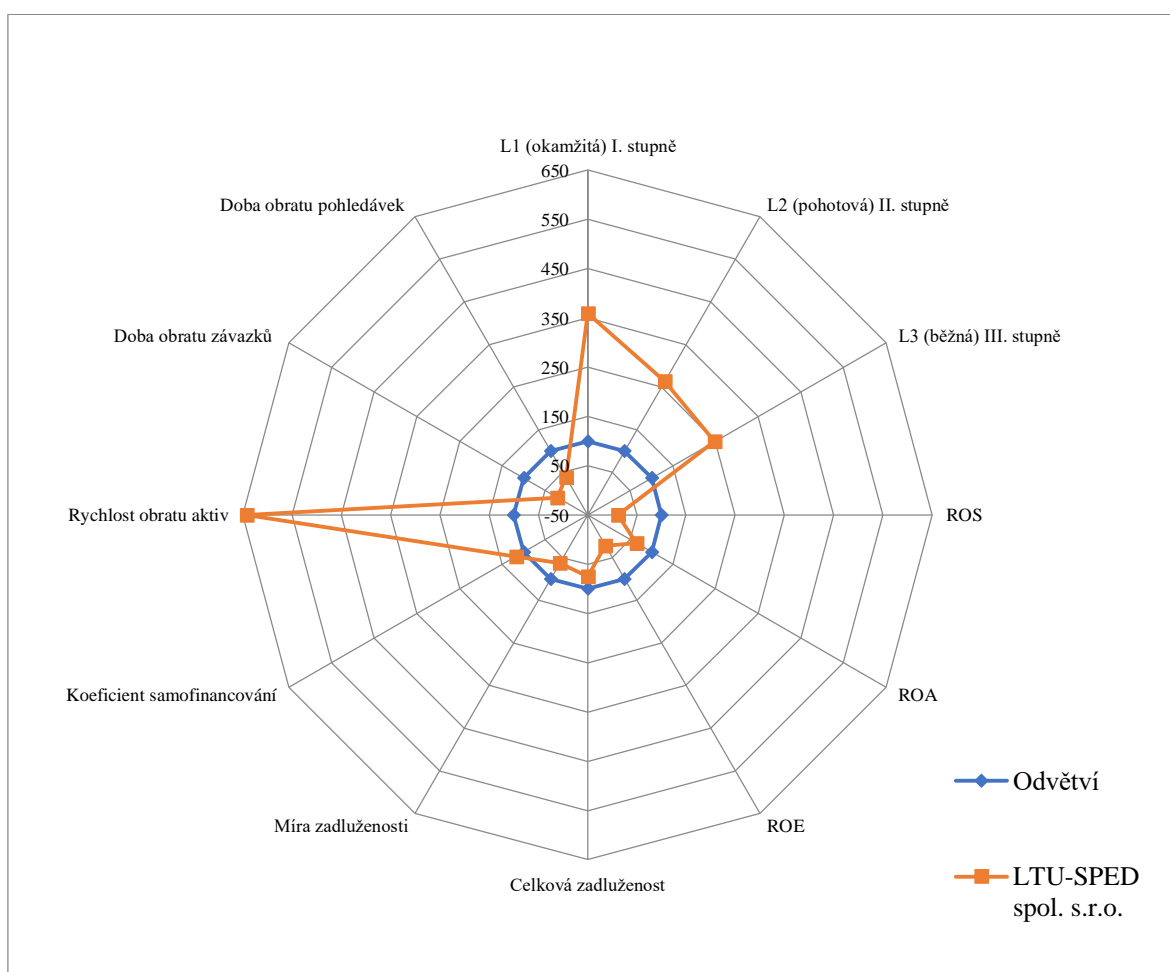


Zdroj: Zpracováno na základě MPO, rozvah a VZZ společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

V roce 2018 vykazovala společnost mnohonásobně vyšší obrat aktiv než firmy v odvětví. Ostatní firmy v odvětví tedy hospodařily se svými aktivy efektivněji než společnost LTU-SPED spol. s.r.o. Ostatní firmy však čekaly delší dobu na splacení svých

pohledávek a zároveň své závazky hradily později než analyzovaná spediční společnost. Společnost tedy dosahovala lepší platební schopnosti a zároveň převyšovala doporučené rozmezí. Zaznamenala však horší výsledky v oblasti rentability než ostatní podniky v odvětví doprava a skladování. Příznivých výsledků dosáhla společnost v ukazateli zadluženosti. V tomto roce vykázala nižší celkovou zadluženost, než byla v odvětví. Cizí zdroje využívala v menší míře než ostatní firmy, a to i v porovnání s rokem 2011. Oproti průměru v odvětví dosáhla také vyšší finanční soběstačnosti. Podkladové údaje jsou v příloze č. 22.

Graf č. 25: Spider analýza společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v roce 2018



Zdroj: Zpracováno na základě MPO, rozvah a VZZ společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

5 Zhodnocení a doporučení

Česká republika je otevřená ekonomika, kde proudí zboží a služby oběma směry. Převahu zboží v tuzemsku a zahraniční zajišťují podniky působící v odvětví doprava a skladování. Do tohoto odvětví patří kromě pozemní a potrubní dopravy také skladování, letecká i vodní doprava a v neposlední řadě poštovní a kurýrní služby. Jedná o odvětví s dlouhou historií, které v roce 2020 zaměstnávalo více než 6 % všech pracujících v České republice. Konkrétně se jednalo o 326500 lidí působících v tomto odvětví, z nichž 24200 zaměstnanců bylo evidováno v Ústeckém kraji. Tento kraj je především díky své strategické poloze v blízkosti německých hranic pro tuto podnikatelskou činnost výhodný. K poklesu počtu aktivních podniků zabývajících se dopravou a skladování došlo především v době koronavirové pandemie. Jednalo se hlavně o firmy navázané na sektor automobilové výroby a elektroniky. V souvislosti s oslabením ekonomiky pandemií byl zřízen program COVID PLUS. Čerpání však bylo umožněno pouze velkým exportérům s minimálně 250 zaměstnanci. Na dopravním trhu tak došlo ke zvýhodnění větších podniků před menšími, které neměly dostatečný kapitál k překonání krizové situace.

Doprava je také podporována z Evropského strukturálního a investičního fondu v rámci Operačního programu Doprava 2014-2020. Jedná se o druhý největší program, jehož alokovaná částka činí 123 miliard korun. Program se zaměřuje například na podporu ekologičtějších druhů dopravy, a to především železniční a vodní. S tím souvisí i rozvoj železniční infrastruktury České republiky. Cílem je tedy snížit využívání silniční dopravy, která je největším znečišťovatelem životního prostředí a přejít na alternativnější druhy dopravy. Snaha je také o větší využívání multimodální dopravy, kdy dochází v rámci jednoho přepravního procesu ke změně dopravního prostředku. Opět jde o omezování silniční nákladní dopravy, která zvyšuje nehodovost, snižuje bezpečnost na silnicích a přispívá ke znečištění ovzduší. Příjemci dotace mohou být podnikatelské subjekty, které provozují multimodální terminály nebo provozovatelé plavidel zajišťující nákladní vodní dopravu. Je tedy zřejmé, že pro podniky realizující přepravní služby pouze prostřednictvím pozemních komunikací nejsou tyto finanční prostředky určeny.

Spediční společnost LTU-SPED spol. s r.o. je mikropodnik působící v odvětví doprava a skladování více než dvacet let. Jedná se o velmi konkurenční prostředí, kde rozhoduje především cena. Podnik jakožto zprostředkovatel dopravních služeb v tuzemsku i zahraničí musí klást důraz rovněž na rychlost, kvalitu a efektivitu přepravy. I přes

vysokou konkurenci si společnost udržuje stabilní pozici na dopravním trhu. Z analýz zkoumajících realizované služby v letech 2011-2020 vyplynulo, že se společnost více orientuje na zahraniční dopravu. Pro společnost je lukrativnější navazovat spolupráci se zahraničními partnery, a to především z důvodu finanční výnosnosti. Nejvýznamnějším obchodním partnerem pro spolupráci je Německo, které se nachází nedaleko děčínského střediska. Jedna dispečerka plyně hovoří německým jazykem, což je pro podnik velmi výhodné. Dle analýz má společnost vytvořenou silnou základnu pro zahraniční i tuzemskou spolupráci. Provedené prognózy potvrzují, že by se podnik měl spíše zaměřit na mezinárodní dopravu. Velkým přínosem by byl tedy dispečer hovořící anglickým jazykem. Nový zaměstnanec s požadovanou jazykovou vybaveností by přispěl k navázání nových evropských spoluprací a zároveň pomohl podniku s expanzí na další zahraniční trhy. Dle finanční analýzy má podnik dostatek finančních prostředků na přijetí dalšího zaměstnance. Bylo rovněž zjištěno, že spedičníci v blízké budoucnosti nehrozí bankrot.

Z analýzy poměrových ukazatelů vyplývá, že v horizontu sledovaných deseti let docházelo k velkým výkyvům. Tato kolísání jsou z velké části zapříčiněna neustálým tokem plateb. Jakožto zprostředkovatel přepravy musí mít podnik neustále dostatek peněz na vyplácení dopravců, a to na bankovním účtu i v pokladně. Společnost je však závislá na platební morálce ze strany ostatních firem neboli zákazníků. Výrazné změny poměrových ukazatelů zapříčinily extrémní hodnoty krátkodobých pohledávek a závazků.

V posledních letech dochází ke změně cenové politiky spedičních firem, což zesiluje konkurenční boj na dopravním trhu. Přestože náklady dopravců na přepravu rostou, některé spedičníky za účelem získání zákazníka tlačí cenu co nejnižší, a to až na hranu ziskovosti. Snaha o přetahování zákazníků roste s přílivem nových podniků do odvětví. Řešením je postavení konkurenceschopnosti na kvalitě poskytovaných služeb a garantovaných cenách pro dlouhodobé partnery. V kombinaci s rozšířením poskytovaných služeb na nové zahraniční trhy je to šance, jak udržet stávající zákazníky a zároveň získat nové. Pro spediční společnost LTU-SPED spol. s.r.o. by bylo vhodné využít potenciálu pro rozvoj spolupráce se Spojeným královstvím či Francií, kde obecně značně převažuje export nad importem v obchodu v rámci České republiky. Expanzí na nové zahraniční trhy lze předpokládat navýšení počtu realizovaných přeprav, tudíž i větší ziskovost podniku. S tím souvisí zvýšení konkurenceschopnosti v podobě nabízení lepších cen oproti konkurenci, což by podpořilo hospodářský růst společnosti.

Velký podíl na stabilitě a prosperitě spediční společnosti mají významní partneři, kteří realizují třetinu z celkového počtu přeprav. Loajalita dlouhodobých partnerů v posledních letech roste, neboť jsou jim garantovány výhodnější ceny přeprav. Zvýšení počtu takto spřátelených firem by upevnilo pozici spediční společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. na dopravním trhu. Společně s integrací nového dispečera by také došlo ke snížení věkového průměru, který je ve společnosti vysoký. Spojení dlouholeté bohaté praxe stávajících zaměstnanců a znalostí nového pracovníka by mohlo vést k implementaci inovativních přístupů v oblasti dopravních služeb.

6 Závěr

Diplomová práce analyzovala výsledky hospodaření společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020. Na základě zhodnocení dosavadního vývoje podniku byla následně formulována doporučení, která přispějí k jeho dalšímu rozvoji. Hospodaření spediční společnosti bylo zkoumáno na základě poskytnutých interních dokumentů, výročních zpráv a rozvah. Finanční a statistické analýzy byly zpracovány prostřednictvím programu Excel a nástroje pro statistickou analýzu dat STATISTICA 14.

Společnost LTU-SPED spol. s.r.o. zprostředkovává dopravní služby již více než dvacet let. Jedná se o mikropodnik sídlící v Ústeckém kraji, který na dopravním trhu zastává roli prostředníka mezi dodavatelem nebo odběratelem zboží a dopravcem. Jeho činnost spočívá v zajištění transportu nákladu z bodu A do bodu B. Mezi poskytované služby patří především kusová a celovozová přeprava, která je realizována na území České republiky i v zahraničí. V České republice hodnota vyvezeného zboží dlouhodobě převyšuje hodnotu zboží dovezeného.

Ve vlastní práci byl analyzován vývoj počtu přeprav společnosti v letech 2011-2020. Od roku 2014 docházelo k poklesu počtu realizovaných přeprav, což byl důsledek přílivu nových firem do odvětví. Největší úbytek přeprav ve výši 15 % byl zaznamenán v roce 2020. Příčinou bylo pozastavení a útlum výroby v důsledku pandemie COVID-19. Celosvětové oslabení ekonomiky mělo vliv na firmy, které využívaly služby přepravních společností. Nicméně přestože přepravy vykazovaly klesající tendenci, tržby tento trend nekopírovaly. Velikost tržeb je závislá především na území, kam zboží směřuje. Zahraničních přepravy zpravidla přináší větší zisk, což se odráží právě ve výši tržeb.

Z analýzy tuzemských a zahraničních přeprav vyplynulo, že do roku 2017 zajišťovala spediční společnost více tuzemských přeprav. Zahraniční přepravy se do popředí dostávaly od roku 2018, zatímco podíl tuzemska klesal. Na celkovém obratu měla významný podíl ve všech sledovaných letech zahraniční přeprava, a to v průměru 79 %. Přestože z hlediska počtu realizovaných přeprav převažovalo do roku 2017 tuzemsko, jeho podíl na celkovém obratu průměrně dosahoval jen 21 %. Tato analýza tedy potvrdila lukrativnost zahraničních přeprav a navazování spoluprací s mezinárodními partnery.

Spediční společnost zajišťuje transport primárně prostřednictvím externích smluvních i jednorázových dopravců. Pokles tuzemských přeprav úzce souvisel s nižším využíváním smluvního dopravce Toptrans, se kterým společnost v letech 2012-2017 silně

kooperovala. Příčinou byla ztráta stěžejního tuzemského zákazníka. Smluvními partnery pro zahraničí jsou dopravci Raben a CARGOLOGIX. Více využívaným dopravcem byl Raben, a to ve všech sledovaných letech. Podnik jako zprostředkovatel musí nabízet zákazníkovi optimální cenu, proto jsou často voleni jednorázoví dopravci. Pro zajištění transportu především na území České republiky nebo Německa je rovněž využíván služební dodávkový vůz. Jedná se o interní dopravu s necelým 3% podílem na celkovém počtu realizovaných přeprav.

V období 2011-2020 byl sledován vývoj spolupráce spediční společnosti se šesti významnými partnery, jejichž podíl na celkovém objemu přeprav dosahoval ve sledovaných letech v průměru 30 %. Oboustranná výhodnost se zakládala na pravidelné práci pro přepravní společnost a optimální kombinaci ceny a kvality, která byla nabídnuta zákazníkovi. Utvoření základny dlouhodobých partnerů je pro úspěch firem v tomto odvětví klíčové. K budování nových kontraktů přispívá také jednatel společnosti LTU-SPED spol. s.ro., který navštěvuje potencionální partnery.

Statistická analýza časových řad u vybraných ukazatelů umožnila sledovat vývojové tendence spediční společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v období 2011-2020. Počet přeprav celkem meziročně průměrně klesal o 5,9 %. Objem tržeb bez DPH se rovněž meziročně snižoval v průměru o 2,1 %. I přes úbytek přeprav a rostoucí konkurenci v odvětví byly tržby podniku dostatečné. Průměrný roční pokles o 10,9 % zaznamenal i ukazatel počet tuzemských přeprav. Šlo však o úbytek, který neměl významný dopad na tržby společnosti. Počet zahraničních přeprav také meziročně klesal o 1,7 %. Přestože se hodnota analyzovaných ukazatelů snižovala, spediční společnosti zastává na dopravním trhu roli schopného konkurenta. Dle provedených statistických analýz by se měla zaměřit na zahraniční přepravy, z nichž plyne vyšší zisk a zároveň zvyšují šanci expanze na nové trhy.

Analýza poměrových ukazatelů hodnotila finanční situaci společnosti v letech 2011-2020. Likvidita byla sledována ve třech stupních a její hodnoty vykazovaly výrazné výkyvy. Ve všech sledovaných letech dosahovala hodnot vyšších, než jsou doporučeny. Spediční společnost jako zprostředkovatel přepravních služeb nevlastní žádné zásoby, proto se hodnoty pohotové a běžné likvidity shodovaly. V letech 2019 a 2020 došlo ke splacení téměř veškerých krátkodobých závazků, což zapříčinilo extrémně vysoké hodnoty likvidity. Vyšší hodnoty jsou důsledkem držení relativně velkého množství peněz na bankovním účtu i v pokladně. Přestože podnik musí mít okamžitě k dispozici určitý objem

peněz, takto vysoká hodnota krátkodobých finančních prostředků není nutná. Podnik by neměl být překapitalizovaný a spíše investovat, neboť hodnota peněz v čase klesá.

Ukazatele rentability vykazovaly ve sledovaném období rovněž proměnlivé hodnoty. Rentabilita tržeb ani v jednom roce nedosáhla doporučené hodnoty vyšší než 10 %. Od roku 2016 ukazatel výrazně klesal z důvodu snižování provozního výsledku hospodaření. Dle rentability aktiv hospodařila společnost se svými aktivy efektivně v letech 2011-2016. V následujících letech docházelo k výraznému úbytku provozního výsledku hospodaření, což se odrazilo na poklesu výnosnosti aktiv. Rentabilita vlastního kapitálu výrazně klesala od roku 2016, kdy došlo k úbytku čistého zisku. Tento úbytek úzce souvisel s poklesem tržeb zapříčiněným přílivem nových spedičních firem do odvětví.

Celková zadluženost spediční společnosti se v letech 2011-2018 pohybovala v intervalu doporučených hodnot. Výjimkou byl rok 2016, kdy klesla hodnota cizích zdrojů v důsledku uhrazení velké části závazků z obchodních vztahů. V letech 2019 a 2020 vykázal ukazatel minusovou hodnotu, neboť podnik využil možnost kontokorentu. Koeficient samofinancování dosahoval vysokých hodnot v celém analyzovaném období. Jedná se tedy o soběstačný podnik, který není závislý na cizím kapitálu.

Rychlost obratu aktiv ve všech letech překročila minimální hodnotu 1. Vysoké hodnoty ukazatele se značnými výkyvy byly důsledkem nerovnoměrného poměru mezi tržbami a celkovými aktivy. Nízká hodnota aktiv je důsledkem absence zásob, dlouhodobých pohledávek a malou hodnotou dlouhodobého majetku. Dle obratu pohledávek měla společnost ve sledovaném období relativně platící zákazníky. Na základě doby obratu závazků bylo zjištěno, že podnik hradil své závazky včas.

Finanční zdraví spediční společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. bylo posuzováno na základě bankrotního a bonitního modelu. Bylo zjištěno, že ani koronavirová krize neohrozila budoucnost společnosti a ani v blízké budoucnosti podniku bankrot nehrozí. Finančně stabilní byl podnik ve všech sledovaných letech. Proměnlivé hodnoty byly zjištěny v případě výnosové situace. Bonita podniku byla potvrzena v obdobích 2011-2015 a 2017-2018. V letech 2016, 2019 a 2020 byl podnik z důvodu poklesu rentability aktiv, úbytku cash-flow a poklesu tržeb zařazen do šedé zóny. Jednalo se však o horní hranici šedé zóny, což nenaznačovalo výrazné ohrožení podniku. Z predikčních modelů vyplývá, že spediční společnost není v blízké budoucnosti ohrožena bankrotem, a i přes mírné výkyvy je finančně zdravá.

Dle spider analýzy zpracované pro roky 2011 a 2018 hradila spediční společnost v obou analyzovaných letech své závazky v kratším intervalu než ostatní firmy v odvětví. V porovnání s průměrem v odvětví čekal podnik na zaplacení svých pohledávek méně dní.

Spediční společnost LTU-SPED spol. s.r.o. si i přes rostoucí konkurenci v odvětví udržuje stabilní pozici na dopravním trhu. Vzhledem ke změně cenové politiky se snaží zachovat optimální poměr ceny a kvality nabízených služeb. Z provedených analýz vyplynulo, že i přes mírný pokles tržeb související s úbytkem realizovaných přeprav, nebyla zásadně ohrožena činnost podniku. V posledních letech se podnik více zaměřuje na zahraniční přepravu, která je lukrativnější. Dle finanční analýzy má podnik dobrou platební morálku, což je pro trh dopravních služeb klíčové. Z důvodu neustálého toku plateb disponuje podnik vysokou hodnotou krátkodobých finančních prostředků a vyšším podílem vlastního kapitálu. Na základě podrobného zkoumání bylo zjištěno, že i přes určité výkyvy byla spediční společnost ve sledovaném období 2011-2020 finančně stabilní. Jedná se tedy o finančně zdravý podnik, který není díky své konkurenceschopnosti ohrožen bankrotem.

7 Seznam použitých zdrojů

Tištěné dokumenty:

ADAMEC, V. 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada. 176 s. ISBN 978-80-247-2156-9.

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H. 2009. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum. 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

DAVID, P., ORAVA F. 2010. *Vnitrostátní přeprava a zasílatelství*. Vyd. 2., přeprac. V Praze: České vysoké učení technické. 175 s. ISBN 978-80-01-04535-0.

FOTR, J. 2012. *Tvorba strategie a strategické plánování: teorie a praxe*. Praha: Grada. Expert (Grada). 416. ISBN 978-80-247-3985-4.

HINDLS, R. 2007. *Statistika pro ekonomy*. 8. vyd. Praha: Professional Publishing. 420 s. ISBN 978-80-86946-43-6.

KNÁPKOVÁ, A., PAVELKOVÁ, D., REMEŠ D., ŠTEKER, K. 2017. *Finanční analýza: komplexní průvodce s příklady*. 3., kompletně aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing. Prosperita firmy. 232 s. ISBN 978-80-271-0563-2.

LAMBERT, D.M., ELLRAM, L.M. 2000. *Logistika: příkladové studie, řízení zásob, přeprava a skladování, balení zboží*. Praha: Computer Press. Business books (Computer Press). ISBN 80-7226-221-1.

MARTINOVIČOVÁ, D., KONEČNÝ M., a VAVŘINA J. 2014. *Úvod do podnikové ekonomiky*. Praha: Grada. Expert (Grada). 208 s. ISBN 978-80-247-5316-4.

MRKVIČKA, J., KOLÁŘ P. 2006. *Finanční analýza*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI. 228 s. ISBN 80-7357-219-2.

NEUBERGOVÁ, K. 2005. *Ekologické aspekty dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT. 163 s. ISBN 80-01-03131-4.

NOVÁK, R. 2011. *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. 391 s. ISBN 978-80-7357-735-3.

NOVÁK, R. 2005. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI. 412 s. ISBN 80-7357-086-6.

PASTOR, O., TUZAR A. 2007. *Teorie dopravních systémů*. Praha: ASPI. 307 s. ISBN 978-80-7357-285-3.

PERNICA, P. 2001. *Doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI Publishing. 479 s. ISBN 80-8639513-8.

- PRAVDOVÁ, M., JOSKOVÁ L., DVOŘÁKOVÁ, E. 2021. *Nová společnost s ručením omezeným: právo - účetnictví - daně*. 4. aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing. Právo pro praxi. 232 s. ISBN 978-80-271-3017-7.
- REIS, V., MACARIO, R. 2019. *Intermodal Freight Transportation*. Elsevier, 254 s. ISBN 978-0-12-814464-0.
- RŮČKOVÁ, P. 2019. *Finanční analýza: metody, ukazatele, využití v praxi*. 6. aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing. Finanční řízení. 160 s. ISBN 978-80-271-2028-4.
- ŘEZNÍČEK, B., ŠARADÍN, P. 2001. *Marketing v dopravě*. Praha: Grada. Manažer. 66 s. ISBN 80-247-0051-4.
- SARDER, M. D., 2020. *Logistics Transportation Systems*. Elsevier, 454 s. ISBN 978-0-12-815974-3.
- SIXTA, Josef a Václav MAČÁT, 2005. *Logistika: teorie a praxe*. Brno: CP Books. Business books (CP Books). ISBN 80-251-0573-3.
- SRPOVÁ, J., ŘEHOŘ, V. 2010. *Základy podnikání: teoretické poznatky, příklady a zkušenosti českých podnikatelů*. Praha: Grada. Expert (Grada). 315 s. ISBN 978-80-247-3339-5.
- STEJSKAL, P. 2012. *Mezinárodní přeprava v České republice*. V Praze: České vysoké učení technické. 202 s. ISBN 978-80-01-05059-0.
- SVATOŠOVÁ, L., KÁBA, B. 2008. *Statistické metody II*. 1. vydání. Praha: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta. 107 s. ISBN 978-80-213-1736-9.
- SYNEK, M. 2011. *Manažerská ekonomika*. 5., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada. Expert (Grada). 480 s. ISBN 978-80-247-3494-1.
- VEBER, J., SRPOVÁ, J. 2012. *Podnikání malé a střední firmy*. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada. Expert (Grada). 320 s. ISBN 978-80-247-4520-6.
- VOCHOZKA, M. 2020. *Metody komplexního hodnocení podniku*. 2. aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing. Finance (Grada). 480 s. ISBN 978-80-271-1701-7.
- VOCHOZKA, M., MULAČ, P. 2012. *Podniková ekonomika*. Praha: Grada. Finanční řízení. 576 s. ISBN 9788024743721.
- VÁCHAL, J., VOCHOZKA, M. 2013. *Podnikové řízení*. Praha: Grada. Finanční řízení. 688 s. ISBN 978-80-247-4642-5.
- WÖHE, G., KISLINGEROVÁ, E. 2007. *Úvod do podnikového hospodářství 2.*, přeprac. a dopl. vyd., V Praze: C.H. Beck. 928 s. ISBN 978-80-7179-897-2.

Elektronické dokumenty:

ALTAXO.CZ, 2016. *Druhotná platební neschopnost* [online]. [cit. 2022-02-20]. Dostupné z: <https://www.altaxo.cz/zacatek-podnikani/podnikani-obecne/druhotna-platebni-neschopnost>

ATMOS, 2020. *Úvod* [online]. [cit. 2021-8-31]. Dostupné z: <https://www.atmos.eu/>

COVID.GOV.CZ, 2022. *Záruka COVID PLUS pro velké exportéry (program Exportní garanční a pojišťovací společnosti)* [online]. [cit. 2022-02-04]. Dostupné z: <https://covid.gov.cz/situace/kompenzace/zaruka-covid-plus-pro-velke-exportery-program-exportni-garancni-pojistovaci>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2020. *Pandemie koronaviru rozkolísala zahraniční obchod* [online]. [cit. 2021-12-07]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pandemie-koronaviru-rozkolisala-zahranicni-obchod>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2019. *Ekonomické subjekty podle převažující činnosti CZ-NACE* [online]. [cit. 2022-02-28]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&pvo=ORG04DORP&vyhltext=doprava+a+skladov%C3%A1n%C3%AD&bktv=ZG9wcmF2YSBhIHNRbGFkb3bDoW7DrQ..&z=T&f=TABULKA&katalog=all&c=v4~2__RP2019MP12DP31&&str=v7#w=

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2019. *Vybrané ukazatele dopravy a skladování* [online]. [cit. 2021-9-3]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&katalog=31028&pvo=DOP03&str=v24>

DOTAČNÍ.INFO, 2014. *Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu* [online]. [cit. 2021-8-16]. Dostupné z: <https://www.dotacni.info/operacni-program-doprava-2014-2020/infrastruktura-pro-zeleznici-a-dalsi-udrzitelnou-dopravu/>

DOTAČNÍ.INFO, 2014. *Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T* [online]. 2014 [cit. 2021-8-16]. Dostupné z: <https://www.dotacni.info/operacni-program-doprava-2014-2020/silnicni-infrastruktura-mimo-sit-ten-t/>

DOTAČNÍ.INFO, 2014. *Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu* [online]. [cit. 2021-8-16]. Dostupné z: <https://www.dotacni.info/operacni-program-doprava-2014-2020/silnicni-infrastruktura-na-siti-ten-t-a-verejna-infrastruktura-pro-cistou-mobilitu/>

EVROPSKÁ UNIE, EVROPSKÉ STRUKTURÁLNÍ A INVESTIČNÍ FONDY, 2015. *Operační program Doprava* [online]. [cit. 2021-8-13]. Dostupné z: <https://www.opd.cz/stranka/zakladni-informace>

FEHRER BOHEMIA S.R.O., 2021. *Úvod* [online]. [cit. 2021-8-30]. Dostupné z: <https://www.pracefehrer.cz/>

- HELIOS.EU, 2021. *O nás* [online]. [cit. 2021-10-22]. Dostupné z: <https://www.helios.eu/o-nas>
- LTU-SPED, SPOL S.R.O, 2021. *O nás* [online]. [cit. 2021-8-25]. Dostupné z: <https://www.ltu-sped.cz/o-nas/>
- MANAGEMENTMANIA, 2016. *Životní cyklus organizace* [online]. [cit. 2021-7-26]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/zivotni-cyklus-organizace>
- MINISTERSTVO DOPRAVY, 2020. *Licence Společenství, Osvědčení řidiče pro silniční přepravu zboží pro cizí potřeby* [online]. [cit. 2021-8-25]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-)
- MPO.CZ, 2019. *Finanční analýza podnikové sféry za rok 2018* [online]. [cit. 2022-02-23]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/rozcestnik/analyticke-materialy-a-statistiky/analyticke-materialy/financni-analyza-podnikove-sfery-za-rok-2018--248883/>
- MPO.CZ, 2012. *Finanční analýza podnikové sféry za rok 2011* [online]. [cit. 2022-02-23]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/dokument105732.html>
- OPD.CZ, 2014. *Základní informace* [online]. [cit. 2022-02-09]. Dostupné z: <http://web.opd.cz/zakladni-informace/>
- PRAZSKYPATRIOT.CZ, 2021. *V roce 2020 začalo podnikat nejméně lidí za poslední čtyři roky* [online]. [cit. 2022-02-04]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/v-roce-2020-zacalo-podnikat-nejmene-lidi-za-posledni-ctyri-roky/>
- RAAL.CZ, 2021. *O nás* [online]. [cit. 2021-10-22]. Dostupné z: https://www.raal.cz/cs/11/O_nas/
- SAUER ŽANDOV A.S., 2015. *Úvod* [online]. [cit. 2021-8-31]. Dostupné z: <http://www.sauerzandov.cz/>
- SILIKE KERAMIKA SPOL. S.R.O., 2021. *Základní informace* [online]. [cit. 2021-8-31]. Dostupné z: <http://www.silike.cz/cz/index.html>
- SPOLCHEMIE, 2020. *O nás* [online]. [cit. 2021-8-31]. Dostupné z: <https://www.spolchemie.cz/cs/historie/>
- STAP A.S., 2021. *Kdo jsme* [online]. [cit. 2021-8-31]. Dostupné z: <https://www.stap.cz/cs/o-nas/kdo-jsme>
- STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, 2015. *Operační program Doprava 2014-2020* [online]. [cit. 2021-8-13]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/fondy-eu/operacni-program-doprava-20142020/>

VEŘEJNÝ REJSTŘÍK A SBÍRKA LISTIN, 2021. *Úplný výpis z obchodního rejstříku* [online]. [cit. 2021-8-24]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=5907&typ=UPLNY>

ZÁKONY PRO LIDI, 2012. *Zákon č. 89/2012 Sb. Občanský zákoník* [online]. [cit. 2021-8-15]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89#cast4>

ZÁKONY PRO LIDI, 2012. *Zákon č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích* [online]. [cit. 2021-7-21]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-90>

201 CONSULTING, 2014. *Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu* [online]. [cit. 2021-8-16]. Dostupné z: <https://www.201consulting.cz/operacni-program-doprava-22/silnicni-infrastruktura-na-siti-ten-t-a-verejna-infrastruktura-pro-cistou-mobilitu-38>

8 Seznam obrázků, tabulek a grafů

8.1 Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Algoritmus Kralickova Quicktestu	17
Obrázek č. 2: Spider analýza	18
Obrázek č. 3: Životní cyklus podniku	25
Obrázek č. 4: Logo společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.	36
Obrázek č. 5: Organizační struktura společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.	37
Obrázek č. 6: Dodávkový automobil společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.	39

8.2 Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Přehled použitých poměrových ukazatelů	15
Tabulka č. 2: Porovnání základních vlastností vybraných druhů dopravy	31
Tabulka č. 3: Přehled financování Operačního programu Doprava 2014-2020	34
Tabulka č. 4: Přehled aktivních podniků v sekci doprava a skladování v letech 2010-2019	41
Tabulka č. 5: SWOT analýza společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.	42
Tabulka č. 6: Řetězový index základních ukazatelů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.	43
Tabulka č. 7: Podíl tuzemských a zahraničních přeprav na celkovém obratu společnosti v letech 2011-2020 (v Kč)	45
Tabulka č. 8: Průměrný koeficient růstu počtu zásilek celkem a tržeb bez DPH významných partnerů v letech 2011-2020	54
Tabulka č. 9: Průměrný absolutní přírůstek počtu zásilek celkem a tržeb bez DPH u významných partnerů v letech 2011-2020	54
Tabulka č. 10: Elementární charakteristiky počtu přeprav celkem v letech 2011-2020	56
Tabulka č. 11: Předpověď a skutečný počet přeprav celkem	57
Tabulka č. 12: Elementární charakteristiky tržeb bez DPH v letech 2011-2020 (v Kč)	58
Tabulka č. 13: Předpověď tržeb bez DPH celkem	59
Tabulka č. 14: Elementární charakteristiky počtu zahraničních přeprav v letech 2011-2020	60
Tabulka č. 15: Předpověď počtu zahraničních přeprav celkem	62
Tabulka č. 16: Elementární charakteristiky počtu tuzemských přeprav v letech 2011-2020	62
Tabulka č. 17: Předpověď a skutečný počtu tuzemských přeprav celkem	63
Tabulka č. 18: Ukazatele likvidity v letech 2011-2020	64
Tabulka č. 19: Ukazatele rentability společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (v %)	66
Tabulka č. 20: Ukazatele zadluženosti společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (v %)	68
Tabulka č. 21: Ukazatele aktivity společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020	70
Tabulka č. 22: Vypočítané Altmanovo Z-skóre u společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. 2011-2020	72
Tabulka č. 23: Vypočítaný Kralickův Quicktest u společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. 2011-2020	73

8.3 Seznam grafů

Graf č. 1: Zahraníční obchod se zbožím z hlediska České republiky v letech 2011-2020 (v mld. Kč).....	35
Graf č. 2: Vývoj počtu přeprav a výše tržeb bez DPH v letech 2011-2020.....	42
Graf č. 3: Vývoj počtu tuzemských a zahraničních přeprav v letech 2011-2020 (počet přeprav).....	44
Graf č. 4: Vývoj exportu u smluvních zahraničních partnerů v letech 2011-2020 (počet přeprav).....	46
Graf č. 5: Vývoj importu u smluvních zahraničních partnerů v letech 2011-2020 (počet přeprav).....	46
Graf č. 6: Vývoj spolupráce se smluvním tuzemským partnerem Toptrans v letech 2011-2020 (počet přeprav).....	47
Graf č. 7: Vývoj podílu šesti významných partnerů na přepravách v letech 2011-2020 (%).....	48
Graf č. 8: Vývoj spolupráce s firmou Fehrer Bohemia s.r.o. v letech 2011-2020 (počet přeprav).....	49
Graf č. 9: Vývoj spolupráce s firmou ATMOS v letech 2011-2020 (počet přeprav).....	50
Graf č. 10: Vývoj spolupráce s firmou SPOLCHEMIE v letech 2011-2020 (počet přeprav).....	50
Graf č. 11: Vývoj spolupráce s firmou Silike keramika spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (počet přeprav).....	51
Graf č. 12: Vývoj spolupráce s firmou Sauer Žandov a.s. v letech 2011-2020 (počet přeprav).....	52
Graf č. 13: Vývoj spolupráce s firmou Stap a.s. v letech 2011-2020 (počet přeprav).....	53
Graf č. 14: Vývoj počtu přeprav celkem v letech 2011-2020.....	57
Graf č. 15: Vývoj tržeb bez DPH v letech 2011-2020 (v Kč).....	59
Graf č. 16: Vývoj počtu zahraničních přeprav celkem v letech 2011-2020.....	61
Graf č. 17: Vývoj počtu tuzemských přeprav celkem v letech 2011-2020.....	63
Graf č. 18: Vývoj ukazatele likvidity v letech 2011-2018.....	66
Graf č. 19: Vývoj ukazatele rentability společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (v %).....	68
Graf č. 20: Vývoj ukazatele zadluženosti společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (v %).....	69
Graf č. 21: Vývoj ukazatele aktivity společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020.....	71
Graf č. 22: Vývoj Altmanova Z-skóre v letech 2011-2020.....	73
Graf č. 23: Vývoj Kralickova Quiktestu v letech 2011-2020.....	74
Graf č. 24: Spider analýza společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v roce 2011.....	75
Graf č. 25: Spider analýza společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v roce 2018.....	76

Přílohy

Příloha č. 1: Vývoj zahraničního obchodu z hlediska České republiky v letech 2011-2020 (v mld. Kč).....	92
Příloha č. 2: Vývoj počtu přeprav a výše tržeb společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020.....	92
Příloha č. 3: Vývoj počtu tuzemských a zahraničních přeprav a výše tržeb společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020.....	92
Příloha č. 4: Vývoj realizovaných exportů a importů smluvními zahraničními partnery v letech 2011-2020.....	93
Příloha č. 5: Vývoj počtu zásilek přepravených smluvním tuzemským partnerem v letech 2011-2020.....	93
Příloha č. 6: Vývoj podílu významných partnerů a ostatních firem na celkovém počtu přeprav společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020.....	93
Příloha č. 7: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu Fehrer Bohemia s.r.o. v letech 2011-2020.....	94
Příloha č. 8: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu ATMOS v letech 2011-2020.....	94
Příloha č. 9: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu SPOLCHEMIE v letech 2011-2020.....	94
Příloha č. 10: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu Silike keramika spol. s.r.o. v letech 2011-2020.....	95
Příloha č. 11: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu Sauer Žandov a.s. v letech 2011-2020.....	95
Příloha č. 12: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu Stap a.s. v letech 2011-2020.....	95
Příloha č. 13: Výsledky lineární a kvadratické regrese u počtu přeprav celkem.....	96
Příloha č. 14: Výsledky kvadratické regrese tržeb bez DPH.....	96
Příloha č. 15: Predikce tržeb bez DPH.....	97
Příloha č. 16: Výsledky lineární a kvadratické regrese u počtu zahraničních přeprav.....	97
Příloha č. 17: Predikce počtu zahraničních přeprav.....	98
Příloha č. 18: Výsledky lineární a kvadratické regrese u počtu tuzemských přeprav.....	98
Příloha č. 19: Vybrané rozvahové položky společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020.....	99
Příloha č. 20: Vybrané formy zisku společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020.....	99
Příloha č. 21: Vybrané položky z VZZ společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (v tis. Kč).....	100
Příloha č. 22: Podklady pro zpracování spider analýzy pro roky 2011 a 2018.....	100

Příloha č. 1: Vývoj zahraniční obchodu z hlediska České republiky v letech 2011-2020

Rok	Ukazatel			
	vývoz zboží (v mld. Kč)	řetězový index	dovoz zboží (v mld. Kč)	řetězový index
2011	2571	1,10	2559	1,09
2012	2726	1,06	2661	1,04
2013	2786	1,02	2680	1,01
2014	3149	1,13	3003	1,12
2015	3263	1,04	3132	1,04
2016	3299	1,01	3135	1,00
2017	3513	1,06	3349	1,07
2018	3616	1,03	3518	1,05
2019	3692	1,02	3546	1,01
2020	3483	0,94	3303	0,93

Zdroj: Zpracováno na základě dat z ČSÚ

Příloha č. 2: Vývoj počtu přeprav a výše tržeb společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020

Rok	Ukazatel		
	počet realizovaných přeprav	1. diference	Tržby bez DPH (v Kč)
2011	5811	-	29085722
2012	6147	336	29298256
2013	6484	337	31581376
2014	6188	-296	32134956
2015	6027	-161	32594125
2016	5630	-397	28969415
2017	5126	-504	30138614
2018	4410	-716	28973594
2019	3956	-454	26550399
2020	3353	-603	23964380

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Příloha č. 3: Vývoj počtu tuzemských a zahraničních přeprav a výše tržeb společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020

Rok	Počet realizovaných přeprav		Tržby bez DPH (v Kč)	
	tuzemsko	zahraničí	tuzemsko	zahraničí
2011	3251	2560	5795747	23289975
2012	3287	2860	4954172	24344084
2013	3427	3057	6454414	25126962
2014	3173	3015	7403034	24731922
2015	3107	2920	6877016	25717109
2016	3085	2545	7332285	21637130
2017	2607	2519	7354590	22784024
2018	1764	2646	6378515	22595079
2019	1540	2416	5809075	20741324
2020	1155	2198	4396027	19568353

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Příloha č. 4: Vývoj realizovaných exportů a importů smluvními zahraničními partnery v letech 2011-2020

Rok	Počet přeprav provedených smluvními zahraničními partnery			
	Raben Group		CARGOLOGIX	
	export	import	export	import
2011	42	1	3	0
2012	55	1	0	0
2013	54	6	0	0
2014	69	4	0	0
2015	52	5	0	0
2016	38	6	4	0
2017	28	8	1	3
2018	40	10	0	0
2019	34	5	7	6
2020	36	10	21	3

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Příloha č. 5: Vývoj počtu zásilek přepravených smluvním tuzemským partnerem v letech 2011-2020

Rok	počet zásilek	podíl na tuzemských přepravách celkem (v %)	tržby bez DPH (v Kč)
2011	737	22,7	477783
2012	2238	68,1	1303980
2013	2326	67,9	1231246
2014	1897	59,8	1113584
2015	2017	64,9	1174645
2016	1792	58,1	1099985
2017	1261	48,4	825970
2018	458	26,0	388398
2019	332	21,6	245982
2020	310	26,8	226070

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Příloha č. 6: Vývoj podílu významných partnerů a ostatních firem na celkovém počtu přeprav společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020

Rok	Významní partneři		Ostatní firmy	
	počet přeprav	podíl v %	počet přeprav	podíl v %
2011	1444	24,8	4367	75,2
2012	1499	24,4	4648	75,6
2013	1811	27,9	4673	72,1
2014	1889	30,5	4299	69,5
2015	1694	28,1	4333	71,9
2016	1628	28,9	4002	71,1
2017	1516	29,6	3610	70,4
2018	1509	34,2	2901	65,8
2019	1423	36,0	2533	64,0
2020	1232	36,7	2121	63,3

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Příloha č. 7: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu Fehrer Bohemia s.r.o. v letech 2011-2020

Fehrer Bohemia s.r.o.	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
počet přeprav celkem	222	280	370	281	206	29	57	49	98	61
tržby bez DPH celkem (Kč)	1320261	143078	2299223	1479206	908818	134650	247150	237960	693280	68 850
EXPORT	89	126	130	77	52	6	3	5	0	0
tržby a bez DPH (Kč)	366950	620750	763440	463400	304850	33450	10750	18100	0	0
IMPORT	133	154	240	204	154	23	54	44	98	61
tržby bez DPH (Kč)	953311	811328	1535783	1015806	603968	101200	236400	219860	693280	681850

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Příloha č. 8: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu ATMOS v letech 2011-2020

ATMOS	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
počet přeprav celkem	64	66	87	63	57	51	60	44	39	34
tržby bez DPH celkem (Kč)	1699350	1045510	1301544	917915	816290	676630	614989	387630	307450	351000
EXPORT	52	54	78	56	49	48	53	41	36	30
tržby bez DPH (Kč)	1 603 350	955810	1237894	857850	762090	634830	551500	344830	263700	299200
IMPORT	12	11	8	5	8	3	5	3	3	4
tržby bez DPH (Kč)	96000	86300	58150	54700	54200	41800	61650	42800	43750	51800
TUZEMSKO	0	1	1	2	0	0	2	0	0	0
tržby bez DPH (Kč)	0	3400	5500	5365	0	0	1839	0	0	0

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Příloha č. 9: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu SPOLCHEMIE v letech 2011-2020

SPOLCHEMIE	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
počet přeprav celkem	0	0	0	0	0	0	0	7	84	188
tržby bez DPH celkem (Kč)	0	0	0	0	0	0	0	42000	870000	2156120
EXPORT	0	0	0	0	0	0	0	7	83	183
tržby bez DPH (Kč)	0	0	0	0	0	0	0	42000	867200	2123300
IMPORT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
tržby a bez DPH (Kč)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29300
TUZEMSKO	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
tržby bez DPH (Kč)	0	0	0	0	0	0	0	0	2800	3520

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Příloha č. 10: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu Silike keramika spol. s.r.o. v letech 2011-2020

Silike keramika spol. s.r.o.	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
počet přeprav celkem	103	125	214	148	202	217	275	201	174	174
tržby bez DPH celkem (Kč)	1620 497	1903 313	3429692	2925504	4655 710	3706 527	5060 438	4420 458	3243 575	3686854
EXPORT	40	50	82	99	131	108	158	103	90	110
tržby bez DPH (Kč)	998 638	1115 388	2433359	2372601	3 993 900	2482 064	3 685 900	3369 499	2 329 700	2997900
IMPORT	23	22	38	19	20	54	56	33	19	17
tržby bez DPH (Kč)	402 200	441800	637135	344500	340 100	905 400	977 807	548287	352500	329900
TUZEMSKO	40	53	65	30	51	55	61	65	65	47
tržby bez DPH (Kč)	219 659	346125	359198	208403	321710	319063	396 731	502672	561375	359054

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Příloha č. 11: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu Sauer Žandov a.s. v letech 2011-2020

Sauer Žandov a.s.	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
počet přeprav celkem	755	564	636	814	565	632	676	888	942	654
tržby bez DPH celkem (Kč)	3809 614	3077 599	2880733	4004501	3027 210	2921 938	3288302	4371 766	5028787	3187 366
EXPORT	88	103	137	143	106	106	247	333	400	141
tržby bez DPH (Kč)	678390	695300	823240	983660	867690	775040	1837122	2 466 868	3053024	983 660
IMPORT	368	277	303	397	255	286	110	133	128	241
tržby bez DPH (Kč)	2454 369	1952 380	1599280	2340365	1598 601	1 560 690	785695	978960	970580	1 523 230
TUZEMSKO	299	184	196	274	204	240	319	422	414	272
tržby bez DPH (Kč)	676855	429919	458213	680476	560919	586208	665485	925938	1005183	680 476

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Příloha č. 12: Vývoj počtu realizovaných přeprav pro firmu Stap a.s. v letech 2011-2020

STAP a.s.	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
počet přeprav celkem	300	464	504	576	580	511	448	320	86	121
tržby bez DPH celkem (Kč)	2335269	3149 438	3269054	3897628	3849 184	3639 392	3165200	2195 800	661412	863 067
EXPORT	288	453	491	472	478	408	379	270	84	98
tržby bez DPH (Kč)	2282990	3093 812	3211364	3155100	3040 700	2832 555	2599400	1765 750	655950	805 450
IMPORT	5	6	3	12	13	5	9	2	0	2
tržby bez DPH (Kč)	25000	48600	36000	82260	165300	67000	69400	10400	0	8650
TUZEMSKO	7	5	10	92	89	98	60	48	2	21
tržby bez DPH (Kč)	27279	7026	21690	660268	643184	739837	496400	419650	5462	48967

Zdroj: Zpracováno na základě interních údajů společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.

Příloha č. 13: Výsledky lineární a kvadratické regrese u počtu přeprav celkem

KVADRATICKÁ:

Shnutí regrese pro závislou proměnnou: počet realizovaných přeprav (List1 v Počet přeprav celkem) R= ,98977214 R2= ,97964888 Upravené R2= ,97383427 F(2,7)=168,48 p<,00000 Směr. chyba odhadu: 172,41						
N=10	b*	Sm.chyba z b*	b	Sm.chyba z b	t(7)	p-hodnot
průsečík			5670,76	202,778	27,9653	0,00000
t	1,0410	0,24056	366,49	84,688	4,3275	0,00344
V3**2	-1,9764	0,24056	-61,644	7,5031	-8,2157	0,00007

Statistické shrnutí; ZP: počet realizovaných přeprav (List1 v Počet přeprav celkem)	
Statistika	Hodnota
Vícenás. R	0,98977214
Více R2	0,97964888
Upravené R2	0,97383427
F(2,7)	168,480709
p	0,0000012024279
Sm. chyba odhadu	172,408422

LINEÁRNÍ:

Shnutí regrese pro závislou proměnnou: počet realizovaných přeprav (List1 v Počet přeprav celkem) R= ,88510376 R2= ,78340867 Upravené R2= ,75633475 F(1,8)=28,936 p<,00066 Směr. chyba odhadu: 526,12						
N=10	b*	Sm.chyba z b*	b	Sm.chyba z b	t(8)	p-hodnot
průsečík			7026,93	359,411	19,5512	0,00000
t	-0,88510	0,16454	-311,58	57,924	-5,3792	0,00066

Statistické shrnutí; ZP: počet realizovaných přeprav (List1 v Počet přeprav celkem)	
Statistika	Hodnota
Vícenás. R	0,88510376
Více R2	0,78340866
Upravené R2	0,75633475
F(1,8)	28,935919
p	0,00066226156
Sm. chyba odhadu	526,12493

Zdroj: Interních údaje zpracovány společností LTU-SPED spol. s.r.o. v programu STATISTICA 14

Příloha č. 14: Výsledky kvadratické regrese tržeb bez DPH

KVADRATICKÁ:

Shnutí regrese pro závislou proměnnou: Tržby bez DPH (List1 v Tržby) R= ,94140269 R2= ,88623902 Upravené R2= ,85373589 F(2,7)=27,266 p<,00050 Směr. chyba odhadu: 9963E2						
N=10	b*	Sm.chyba z b*	b	Sm.chyba z b	t(7)	p-hodnot
průsečík			2695908	117180	23,0064	0,00000
t	2,4616	0,56877	211811	48939	4,3280	0,00344
V3**2	-3,1618	0,56877	-24103	4335	-5,5589	0,00085

Statistické shrnutí; ZP: Tržby bez DPH (List1 v Tržby)	
Statistika	Hodnota
Vícenás. R	0,94140269
Více R2	0,88623902
Upravené R2	0,85373589
F(2,7)	27,266262
p	0,00049656553
Sm. chyba odhadu	996304,83

Zdroj: Interních údaje zpracovány společností LTU-SPED spol. s.r.o. v programu STATISTICA 14

Příloha č. 15: Predikce tržeb bez DPH

Proměnná	Předpovězené hodnoty (List1 v Tržby) proměnné: Tržby bez DPH		
	b-váha	Hodnota	b-váha *Hodnota
t	211811	11,000	2329931
V3**2	-24103	121,000	-2916462
průsečík			2695908
Předpověď			2109376
-95,0%PL			1745673
+95,0%PL			2473079

Proměnná	Předpovězené hodnoty (List1 v Tržby) proměnné: Tržby bez DPH		
	b-váha	Hodnota	b-váha *Hodnota
t	211811	12,000	2541743
V3**2	-24103	144,000	-3470831
průsečík			2695908
Předpověď			1766819
-95,0%PL			1307481
+95,0%PL			2226158

Zdroj: Interních údaje zpracovány společností LTU-SPED spol. s.r.o. v programu STATISTICA 14

Příloha č. 16: Výsledky lineární a kvadratické regrese u počtu zahraničních přeprav
KVADRATICKÁ:

N=10	Shrnutí regrese pro závislou proměnnou: Zahraniční přepravy (List1 v Zahraniční přepravy) R= ,85415201 R2= ,72957565 Upravené R2= ,65231156 F(2,7)=9,4426 p<,01028 Směr. chyba odhadu: 165,11					
	b*	Sm.chyba z b*	b	Sm.chyba z b	t(7)	p-hodnot
průsečík			2594,317	194,194	13,3593	0,00000
t	1,6079	0,87693	148,714	81,103	1,8336	0,10936
V3**2	-2,3414	0,87693	-19,18	7,185	-2,6700	0,03199

Statistika	Statistické shrnutí; ZP: Zahraniční přepravy (List1 v Zahraniční přepravy)	
	Hodnota	
Vícenás. R	0,85415200	
Více R2	0,72957565	
Upravené R2	0,65231155	
F(2,7)	9,4426217	
p	0,010283958	
Sm. chyba odhadu	165,110082	

LINEÁRNÍ:

N=10	Shrnutí regrese pro závislou proměnnou: Zahraniční přepravy (List1 v Zahraniční přepravy) R= ,67391540 R2= ,45416196 Upravené R2= ,38593221 F(1,8)=6,6564 p<,03262 Směr. chyba odhadu: 219,43					
	b*	Sm.chyba z b*	b	Sm.chyba z b	t(8)	p-hodnot
průsečík			3016,40	149,896	20,1232	0,00000
t	-0,67391	0,26120	-62,327	24,157	-2,5799	0,032617

Statistika	Statistické shrnutí; ZP: Zahraniční přepravy (List1 v Zahraniční přepravy)	
	Hodnota	
Vícenás. R	0,673915396	
Více R2	0,454161961	
Upravené R2	0,385932207	
F(1,8)	6,65636221	
p	0,0326166935	
Sm. chyba odhadu	219,425262	

Zdroj: Interních údaje zpracovány společností LTU-SPED spol. s.r.o. v programu STATISTICA 14

Příloha č. 17: Predikce počtu zahraničních přeprav

Proměnná	Předpovězené hodnoty (List1 v Zahraniční přepravy) proměnné: Zahraniční přepravy		
	b-váha	Hodnota	b-váha *Hodnota
t	-62,3273	11,0000	-685,6000
průsečík			3016,4000
Předpověď			2330,8000
-95,0%PL			1718,0000
+95,0%PL			2943,5911

Proměnná	Předpovězené hodnoty (List1 v Zahraniční přepravy) proměnné: Zahraniční přepravy		
	b-váha	Hodnota	b-váha *Hodnota
t	-62,3273	12,0000	-747,9273
průsečík			3016,4000
Předpověď			2268,4727
-95,0%PL			1626,0145
+95,0%PL			2910,9309

Zdroj: Interních údaje zpracovány společností LTU-SPED spol. s.r.o. v programu STATISTICA 14

Příloha č. 18: Výsledky lineární a kvadratické regrese u počtu tuzemských přeprav

KVADRATICKÁ:

Shrnutí regrese pro závislou proměnnou: Tuzemské přepravy (List1 v Tuzemské přepravy) R= ,98256785 R2= ,96543959 Upravené R2= ,95556518 F(2,7)=97,772 p<,00001 Směr. chyba odhadu: 176,30						
N=10	b*	Sm.chyba z b*	b	Sm.chyba z b	t(7)	p-hodnot
průsečík			3076,4500	207,3520	14,8368	0,000002
t	0,78835	0,31349	217,7811	86,5990	2,51482	0,040113
V3**2	-1,7348	0,31349	-42,458	7,6723	-5,5339	0,00087

Statistické shrnutí; ZP: Tuzemské přepravy (List1 v Tuzemské přepravy)	
Statistika	Hodnota
Vícenás. R	0,98256785
Více R2	0,96543958
Upravené R2	0,95556518
F(2,7)	97,771937
p	0,0000076740789
Sm. chyba odhadu	176,29698

LINEÁRNÍ:

Shrnutí regrese pro závislou proměnnou: Tuzemské přepravy (List1 v Tuzemské přepravy) R= ,90235242 R2= ,81423988 Upravené R2= ,79101987 F(1,8)=35,066 p<,00035 Směr. chyba odhadu: 382,33						
N=10	b*	Sm.chyba z b*	b	Sm.chyba z b	t(8)	p-hodnot
průsečík			4010,53	261,179	15,3554	0,000001
t	-0,90235	0,15238	-249,26	42,092	-5,9216	0,00035

Statistické shrnutí; ZP: Tuzemské přepravy (List1 v Tuzemské přepravy)	
Statistika	Hodnota
Vícenás. R	0,90235241
Více R2	0,81423988
Upravené R2	0,79101987
F(1,8)	35,066295
p	0,00035302390
Sm. chyba odhadu	382,32762

Zdroj: Interních údaje zpracovány společností LTU-SPED spol. s.r.o. v programu STATISTICA 14

Příloha č. 19: Vybrané rozvahové položky společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020

Položka ve výkazu	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Aktiva celkem	2436	4028	5060	8768	9780	7391	10852	8325	5891	6863
Dlouhodobý majetek	0	0	330	170	416	416	7	7	266	265
Oběžná aktiva	2436	3695	4399	8267	9116	6727	10597	8070	5377	6350
Zásoby	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dlouhodobé pohledávky	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krátkodobé pohledávky	200	2415	456	2075	1999	3391	7002	3033	751	556
Krátkodobý finanční majetek	2236	1280	3943	6192	7117	3336	3595	5037	4626	5794
Časové rozlišení aktiv	0	333	331	331	248	248	248	248	248	248
Pasiva celkem	2436	4028	5060	8768	9780	7391	10852	8325	5891	6863
Vlastní kapitál	1444	2229	3406	5098	6543	5949	5813	5850	5914	6963
Základní kapitál	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	0	116	116	116	116	0	0	0	0	0
Výsledek hospodaření minulých let	0	1046	1880	3188	4879	5325	5849	5693	5748	6775
Výsledek hospodaření běžného účetního období	1342	965	1309	1691	1445	525	-137	54	63	85
Cizí zdroje	992	1799	1654	3670	3236	1441	5039	2475	-23	-100
Dlouhodobé závazky	0	0	0	0	0	0	0	267	-27	-201
Krátkodobé závazky	992	1799	1132	3148	2607	1441	5039	2208	4	101
Bankovní úvěry a výpomoci	0	0	522	522	629	0	0	0	0	0
Časové rozlišení pasiv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: Zpracováno na základě rozvah z justice.cz

Příloha č. 20: Vybrané formy zisku společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020

Forma zisku	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
EAT (výsledek hospodaření za účetní období)	1342	965	1309	1691	1445	525	-137	54	63	85
EBT (zisk před zdaněním)	1657	1191	1615	2 076	1729	665	53	120	80	105
EAT (zisk před úroky a zdaněním)	1679	1191	1715	2 194	1817	686	108	187	150	165

Zdroj: Zpracováno na základě rozvah z justice.cz

Příloha č. 21: Vybrané položky z VZZ společnosti LTU-SPED spol. s.r.o. v letech 2011-2020 (v tis. Kč)

Položka ve výkazu	Rok									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Obchodní marže	90	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Výkony	26941	29008	31411	31967	32509	28973	30192	28979	26580	23951
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	26941	29008	31411	31967	32509	28973	30192	28979	26580	23951
Výkonová spotřeba	21685	23339	24637	24191	25405	23429	24397	24166	21813	20066
Přidaná hodnota	5346	5669	6774	7776	7104	5544	5795	4813	4767	3885
Osobní náklady	3639	4460	4777	5285	5037	4473	4272	4244	4118	3442
Daně a poplatky	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0
Odpisy dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku	0	0	172	160	148	0	1 017	0	146	0
Ostatní provozní výnosy	20	24	39	88	35	54	49	47	53	56
Ostatní provozní náklady	48	42	149	217	137	439	447	429	406	334
Provozní výsledek hospodaření (+/-) EBIT	1679	1191	1715	2194	1817	686	108	187	150	165
Nákladové úroky	22	0	49	67	42	0	0	0	0	3
Ostatní finanční výnosy	0	0	0	0	0	39	2	1	5	0
Ostatní finanční náklady	0	0	51	51	46	60	57	68	75	57
Finanční výsledek hospodaření (+/-)	-22	0	-100	-118	-88	-21	-55	-67	-70	-60
Daň z příjmů	315	226	306	385	284	140	190	66	17	20
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	1342	965	1309	1 691	1 445	525	-137	54	63	85
Výsledek hospodaření za účetní období (+/-) EAT	1342	965	1309	1691	1445	525	-137	54	63	85
Výsledek hospodaření před zdaněním EBT	1657	1191	1615	2076	1729	665	53	120	80	105
Čistý obrat za účetní období	27051	29032	31450	32055	32544	29066	30243	29027	26638	24007

Zdroj: Zpracováno na základě rozvah z justice.cz

Příloha č. 22: Podklady pro zpracování spider analýzy pro roky 2011 a 2018

Ukazatel	2011			
	Odvětví		LTU-SPED spol. s.r.o.	
	absolutní hodnota	%	absolutní hodnota	%
L1 (okamžitá) I. stupně	0,41	100	2,25	545
L2 (pohotová) II. stupně	1,37	100	2,46	179
L3 (běžná) III. stupně	1,47	100	2,46	167
ROS	10,13	100	6,21	61
ROA	3,78	100	68,92	1823
ROE	4,61	100	92,94	2016
Celková zadluženost	33,18	100	40,7	123
Míra zadluženosti	50,54	100	68,7	136
Koeficient samofinancování	65,65	100	59,3	90
Rychlost obratu aktiv	0,52	100	3	671
Doba obratu závazků	121	100	2	1
Doba obratu pohledávek	129	100	8	6

Ukazatel	2018			
	Odvětví		LTU-SPED spol. s.r.o.	
	absolutní hodnota	%	absolutní hodnota	%
L1 (okamžitá) I. stupně	0,64	100	2,28	359
L2 (pohotová) II. stupně	1,39	100	3,65	263
L3 (běžná) III. stupně	1,48	100	3,65	248
ROS	6,18	100	0,65	11
ROA	3,51	100	2,25	64
ROE	4,19	100	0,92	22
Celková zadluženost	39,84	100	29,7	75
Míra zadluženosti	67,15	100	42,3	63
Koeficient samofinancování	59,33	100	70,3	118
Rychlost obratu aktiv	0,54	100	3	642
Doba obratu závazků	131	100	27	21
Doba obratu pohledávek	99	100	38	38

Zdroj: Zpracováno na základě MPO, rozvah a VZZ společnosti LTU-SPED spol. s.r.o.