

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

Evidenčné číslo: 101006/B/2024/36122358757678340

VPLYV COVID-19 NA ZADLŽENIE SPOLOČNOSTI

Bakalárska práca

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

VPLYV COVID-19 NA ZADLŽENIE SPOLOČNOSTI

Bakalárska práca

Študijný program: Financie, bankovníctvo a poisťovníctvo
Študijný odbor: Financie, bankovníctvo a poisťovníctvo
Školiace pracovisko: Katedra financií
Vedúci záverečnej práce: Ing. Mária Vojtasová

Čestné vyhlásenie

**Čestne vyhlasujem, že bakalársku prácu som vypracoval samostatne s použitím
všetkej uvedenej literatúry.**

Dátum:

.....

(podpis študenta)

Pod'akovanie

Týmto by som chcela pod'akovať vedúcej mojej práce Ing. Márii Vojtasovej, za všetky cenné rady, trpezlivosť a pripomienky, ktoré mi pomohli pri vypracovaní záverečnej práce.

ABSTRAKT

SOVOVÁ, Hedviga: *Vplyv Covid-19 na zadlženie spoločnosti*. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Národohospodárska fakulta: Katedra financií : Ing. Mária Vojtasová – Bratislava: NHF EU, 2024, 41 s.

Cieľom záverečnej práce je skúmanie vplyvu pandémie Covid-19 na zadlženosti firiem. Práca je rozdelená do troch kapitol, obsahuje 20 grafov. Prvá kapitola sa venuje teoretickej časti práce, v ktorej sú predstavené základné pojmy týkajúce sa zadlženosti, finančnej analýzy a aj stav svetovej ekonomiky v súvislosti s pandemiou Covid-19. Druhá kapitola sa zameriava na analyticko-empirickú časť práce, kde skúmame ročné finančné výsledky vybraných firiem pred a po vypuknutí pandémie. Zamerali sme sa konkrétne na ich zadlženosť a ukazovatele finančnej stability. Tretia kapitola sa zameriava na výsledky práce, ktoré ukazujú, že pandémia Covid-19 má/nemá vplyv na zadlženosť firiem a ich finančnú stabilitu. Tieto výsledky majú potenciál poskytnúť užitočné informácie pre investorov a finančných analytikov, ktorí sledujú vývoj ekonomiky v súvislosti s pandemiou Covid-19.

Kľúčové slová:

Zadlženosť, finančná stabilita, Covid-19, finančná analýza, porovnanie

ABSTRACT

SOVOVÁ, Hedviga: *The impact of COVID-19 on the company's indebtedness*. - University of Economics in Bratislava. Faculty of Economics: Department of Finance: Ing. Mária Vojtasová - Bratislava: NHF EU, 2024, 41 pp.

The aim of the final thesis is to examine the impact of the Covid-19 pandemic on the indebtedness of companies. The work is divided into three chapters, contains 20 graphs. The first chapter is devoted to the theoretical part of the work, in which the basic concepts related to indebtedness, financial analysis and the state of the world economy in connection with the Covid-19 pandemic are introduced. The second chapter focuses on the analytical-empirical part of the work, where we examine the annual financial results of selected companies before and after the outbreak of the pandemic. We specifically focused on their indebtedness and indicators of financial stability. The third chapter focuses on the results of the work, which show that the Covid-19 pandemic has/does not have an impact on the indebtedness of companies and their financial stability. These results have the potential to provide useful information for investors and financial analysts monitoring economic developments in relation to the Covid-19 pandemic.

Keywords:

indebtedness, financial stability, Covid-19, financial analysis, comparison

Zoznam grafov

Graf 1: Zisky spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	24
Graf 2: Tržby spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	24
Graf 3: Celkový dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	25
Graf 4: Čistý dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	26
Graf 5: Čistý dlh/EBITDA spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	26
Graf 6: Celková zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	27
Graf 7: Úročený dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	28
Graf 8: Dlhodobá zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	28
Graf 9: Krátkodobá zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	29
Graf 10: Úverová zaťaženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	29
Graf 11: Zisky spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.	31
Graf 12: Tržby spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.	31
Graf 13: Celkový dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.	32
Graf 14: Čistý dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.	32
Graf 15: Čistý dlh/EBITDA spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.	33
Graf 16: Celková zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.	34
Graf 17: Úročený dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.	34
Graf 18: Dlhodobá zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.	35
Graf 19: Krátkodobá zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.	35
Graf 20: Úverová zaťaženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.	36

Obsah

ÚVOD.....	10
1 SÚČASNÝ STAV DANEJ PROBLEMATIKY DOMA A V ZAHRANIČÍ	11
1.1 Dlh.....	11
1.2 Ukazovatele zadlženosti	12
1.2.1 Koeficient samostatnosti.....	12
1.2.2 Úroková zadlženosť	13
1.2.3 Miera zadlženosti.....	13
1.3 Finančná kríza.....	13
1.4 Finančná analýza.....	14
1.4.1 Finančné ukazovatele.....	15
1.4.1.1 Ukazovateľ likvidity	16
1.4.1.2 Ukazovatele aktivity	17
1.4.1.3 Ukazovatele rentability	17
1.5 Kríza počas pandémie Covid-19	17
2 Cieľ práce, metodika práce a metódy skúmania	21
3 Výsledky práce a diskusia	23
3.1 T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	23
3.1.1 Finančná analýza podniku T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.	24
3.2 T.O.P. AUTO Premium, a.s.	30
3.2.1 Finančná analýza podniku T.O.P. AUTO Premium, a.s.	31
Diskusia.....	37
4 Záver	39
ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY	40

ÚVOD

Pandémia Covid-19 znepríjemnila život mnohým z nás. Nemohli sme sa stretávať s rodinou, navštevovať priateľov, ísť von a veľa z nás stratilo prácu. Zmenil sa spôsob pracovania a tiež aj výučby v školách. Všetci sme zostali uväznení za obrazovkami našich počítačov a telefónov. Táto situácia ovplyvnila nie len ľudí ale tiež aj firmy, podniky, spoločnosť, štát a svet ako taký. Pandémia Covid-19 mala veľký vplyv na ekonomiku našej krajiny a aj na ekonomiku rôznych spoločností.

Cieľom tejto práce bolo zistiť, či mal Covid-19 vplyv na zadlženie spoločnosti. V prvej kapitole sme si dopodrobna rozpísali situácie, pojmy a princípy, ktoré sa týkajú dlhu ako takého. Tiež sme sa zamerali na vymedzenie pojmov, ktoré sa týkajú zadlženosti podnikov. V neposlednom rade sme sa pozreli na problematiku s pandémiou Covid-19 a ako nám ovplyvnila život.

V praktickej časti sme si stanovili hypotézy, ktoré zneli nasledovne:

H0: Pandémia Covid-19 mala vplyv a dopad na zadlženie spoločností.

H1: Spoločnosť T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. mala počas pandémie Covid-19 nižšie zisky ako spoločnosť T.O.P. Premium Bratislava, a.s.

Nasledovne sme sa zamerali na analýzu dvoch spoločností. Prvou bola spoločnosť T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. a druhou spoločnosťou bola T.O.P. AUTO Premium, a.s. Tieto firmy sme jednotlivito analyzovali a skúmali ich zadlženosti a dlhy. Tieto údaje sme zaznamenávali do grafov. Na základe získaných informácií sme vykonali porovnanie, aby sme mohli hypotézy buď vyvrátiť, alebo zamietnuť.

1 SÚČASNÝ STAV DANEJ PROBLEMATIKY DOMA A V ZAHRANIČÍ

V prvej kapitole bakalárskej práce sme charakterizovali základné termíny spojené so zadlženosťou malých a stredných podnikov. Bližšie sme sa venovali ukazovateľom ako je celková zadlženosť, miera samostatnosti, úverová zadlženosť, úrokové zaťaženia a rentabilita podniku. Ďalej sme sa venovali činiteľom a faktorom, ktoré ovplyvnili v sledovanom období vybrané podniky. Definovali sme dlh a zadlženie slovenských podnikov. Tieto poznatky boli základom pre lepšie pochopenie danej problematiky a správnu interpretáciu výsledkov v praktickej časti bakalárskej práce so zameraním na konkrétne podniky.

1.1 Dlh

Dlh je nezaplatený záväzok, ktorý dlžníkovi vyplýva buď zo zmluvy, alebo zo zákona. Ide o určitú povinnosť, ako napríklad zaplatiť kúpnu cenu alebo vrátiť pôžičku, ktorú má dlžník voči svojmu veriteľovi. Keď nesplní svoj dlh včas a riadne. Nachádza sa v omeškaní. Ak dlžník nenaplní svoj záväzok ani po dodatočnej primeranej lehote, ktorú mu poskytne veriteľ, má veriteľ právo od zmluvy odstúpiť. V prípade omeškania pri plnení peňažného dlhu má veriteľ právo požadovať od dlžníka okrem hlavnej sumy aj úroky z omeškania. Ak bola v zmluve dojednaná zmluvná pokuta pre tento prípad, má veriteľ právo si ju nárokovať.

- Dlh spoločností

Dlh spoločností sú finančné záväzky, ktoré má podnik voči externým veriteľom. Tieto záväzky môžu mať rôzne formy a to napríklad bankové pôžičky, dlhopisy, pôžičky od súkromných investičných fondov, úvery od finančných inštitúcií. Vyššie spomenuté záväzky sú najčastejšie uzatvárané za účelom získavania finančných prostriedkov na investície do nových technológií alebo do vývoja nových produktov.

- Dlh štátu

Dlh štátu predstavuje celkovú sumu finančných záväzkov, ktoré má vláda voči rôznym veriteľom. Tieto záväzky môžu zahŕňať dlhopisy, úvery od medzinárodných organizácií, ako napríklad Medzinárodný menový fond alebo Svetová banka a pôžičky od iných krajín alebo súkromných investorov. Dlh štátu sa využíva na financovanie verejných

výdavkov, ako sú investície do infraštruktúry, zdravotníctva, vzdelávania a podobne.

1.2 Ukazovatele zadlženosti

Zadlženosť podniku sa týka situácie, kedy podnik na financovanie svojich činností využíva nielen vlastné zdroje, ale aj externé.

„Ukazovatele zadlženosti slúžia na monitorovanie štruktúry finančných zdrojov podniku, t. j. rozsahu použitia vlastného a cudzieho kapitálu. Podiel vlastných a cudzích zdrojov ovplyvňuje finančnú stabilitu podniku. Vysoký podiel vlastných zdrojov zabezpečuje stabilitu, nezávislosť, pri ich nízkom podiele je podnik labilný, výkyvy na trhu a zneistenie veriteľov môžu mať vážne dôsledky.“ (Kotulič, 2007, s. 65)

- Celková zadlženosť

Ukazovateľ vyjadrujúci rozsah majetku firmy, ktorý je krytý cudzími zdrojmi sa nazýva celková zadlženosť.

Tento ukazovateľ, známy aj ako ukazovateľ veriteľského rizika, je zásadným meradlom zadlženosti podniku. Vypočíta sa ako pomer cudzích zdrojov k celkovej hodnote aktív. Všeobecne platí, že so zvyšujúcou sa hodnotou tohto ukazovateľa rastie aj riziko pre veriteľov. Hodnoty nad 50 % signalizujú, že podnik primárne financuje svoje aktíva cudzím kapitálom. Celková úroveň zadlženosti závisí od odvetvia, v ktorom spoločnosť podniká. Tento ukazovateľ je by sa mal posudzovať v kontexte celkovej výkonnosti podniku a štruktúry jeho cudzích zdrojov. Vo finančnej stabilnej firme môže dočasný nárast zadlženosti viesť k zvýšeniu rentability investovaných prostriedkov vďaka pákovému efektu.

$$\text{Celková zadlženosť} = \frac{\text{cudzie zdroje}}{\text{celkové aktíva}}$$

1.2.1 Koeficient samostatnosti

Koeficient samofinancovania (Equity Ratio) predstavuje pomer vlastného kapitálu k celkovým aktívam, čím ukazuje, aká časť aktív podniku je financovaná z vlastných zdrojov. Tento ukazovateľ je doplnkovým meradlom k celkovej zadlženosti, pričom ich súčet by mal byť rovný 1.

$$\text{Koeficient samofinancovania} = \frac{\text{vlastný kapitál}}{\text{celkové aktíva}}$$

1.2.2 Úroková zadlženosť

Miera úverovej zadlženosti aktív hovorí o tom, do akej miery je majetok podniku financovaný pomocou úverov. V prvých dvoch rokoch podnik dosiahol značne nepriaznivé výsledky, ale následne sa situácia zlepšila a podnik dokázal celkový dlh splatiť. Pre veriteľov je to pozitívny signál, no podnik by mal znovu zvážiť možnosť získania dlhodobých bankových úverov.

$$\text{Úverová zadlženosť aktív} = \frac{\text{bankové úvery}}{\text{aktíva}}$$

1.2.3 Miera zadlženosti

Tento ukazovateľ je významný najmä pre akcionárov a vlastníkov. Ukazuje, akú časť každej koruny z vlastných vložených zdrojov tvorí dlh podniku.

Pri hodnotení výsledkov je kľúčový aj jeho časový vývoj, či sa podiel cudzích zdrojov zvyšuje alebo znižuje.

$$\text{Miera zadlženosti} = \frac{\text{cudzie zdroje}}{\text{vlastné imanie}}$$

1.3 Finančná kríza

Pri definovaní pojmu “finančná kríza” je dôležité zdôrazniť, že príčiny ekonomických problémov sa nevyskytujú v reálnej ekonomike, ale vznikajú vo finančnom systéme. V teoretických analýzach sa pod širokým pojmom “finančná kríza” zahŕňajú nasledujúce špecifické prípady porúch finančného systému:

- Menová kríza
- Banková kríza
- Dlhová či úverová kríza
- Systematická finančná kríza
- Menová kríza

Menová kríza nastáva, keď sa domáca mena prudko a neočakávane oslabí voči iným menám. Tento jav sa môže prejaviť buď ako deprecia alebo devalvácia menového kurzu, v závislosti od toho, aký typ rozvinutého menového kurzu štát používa. Okrem toho sa môže

prejaviť aj v podobe javov, ktoré sprevádzajú úspešné snahy brániť hodnote meny. Takého čisté menové krízy sú relatívne vzácne, napríklad v prípade rozpadu európskeho menového systému.

- Banková kríza

Banková kríza je označovaná ako situácia, keď sa vyskytuje nedostatok likvidity, predovšetkým však insolventnosť niektorých komerčných bánk. V rozvojových krajinách je najčastejšou príčinou takejto krízy náhla strata dôvery vkladateľov, ktorá sa prejavuje bankovým runom.

Naopak, v krajinách ide často o problém, ktorý z prudkého poklesu hodnoty niektorých bankových aktív. Tento nedostatok aktív môže vzniknúť aj ako dôsledok dlhovej či menovej krízy, ako sa to stalo napríklad v severských krajinách na začiatku 90. rokov.

- Dlhová kríza

Dlhová kríza nastáva, keď štát nie je schopný splácať svoje zahraničné dlhy, ako sa to stalo napríklad v Argentíne v roku 2001. Táto situácia, známa ako „sovereign default“, vzniká vtedy, keď vláda nedokáže uhrádzať svoje zahraničné dlhy. V rámci tejto krízy môžeme rozpoznať ďalšie prípady: vonkajšiu dlhovú krízu, ktorá vzniká, keď zadlžené súkromné firmy a banky nesplácajú svoje zahraničné dlhy a internú dlhovú krízu, ktorá sa prejavuje chronickou vnútornou zadlženosťou ekonomík, platobnou neschopnosťou a nárastom objemu klasifikovaných úverov. (Dvořák, 2008, s. 169-171)

1.4 Finančná analýza

Cieľom finančnej analýzy je preskúmať finančnú situáciu v podniku, ktorá predstavuje celkové vyjadrenie úrovne všetkých aktivít, ktorými sa podnik prezentuje na trhu. Úlohou finančnej analýzy je identifikovať činitele a ich príspevok k formovaniu finančnej situácie, pri čom je dôležité systematicky ich zosumarizovať a pochopiť charakter ich vplyvu. (Sochor, 2006, s.5)

Finančná analýza je formálna metóda, ktorá porovnáva získané údaje medzi sebou a rozširuje tak ich schopnosť poskytovať informácie. Táto analýza umožňuje dospieť k určitým záverom o celkovom hospodárení, majetkovej a finančnej situácii podniku, na základe ktorých možno prijať rôzne opatrenia. (Holečková, 2008, s. 9)

Ekonomická analýza predstavuje vedeckú disciplínu, ktorá má vlastný systém

poznatkov spojených so skúmaním ekonomických procesov a ich vzájomných vzťahoch, s hlbokým a objektívnym hodnotením, s meraním stupňa a sily vplyvu jednotlivých ekonomických javov zisťovaním zákonitosti vo vzťahu k rozvoju právneho subjektu a jeho cieľu. Z toho vyplýva, že finančná analýza je:

- Nástrojom systematickej kontroly a hodnotenia
- Nástrojom hľadania rezerv a naznačenia možností ich využitia
- Nástrojom rastu efektívnosti činností právneho subjektu, kde jej závery slúžia ako východisko pri stanovení budúcich úloh právneho subjektu (Strážovská, 2006, s.8)

1.4.1 *Finančné ukazovatele*

„Ukazovateľom pre potreby finančnej analýzy sa vo všeobecnosti rozumie každá informácia (najčastejšie v podobe čísla), ktorá opisuje, resp. kvantifikuje nejaký ekonomický jav. Inými slovami, je to veličina, ktorá kvantitatívne opisuje určitú skutočnosť staticky – ak kvantifikuje len hodnoty ukazovateľov, alebo dynamicky – ak sleduje aj ich vývoj (zmeny) v čase alebo vplyvom iného faktora.

- Každý ukazovateľ je charakterizovaný:
- Názvom (pomenovanie ukazovateľa).
- Obsahom (čo ukazovateľ popisuje).
- Metodikou výpočtu (ako sa ukazovateľ vypočíta, algoritmus, vzorec).
- Kvantitatívnou charakteristikou (vlastnosti a obmedzenia hodnoty ukazovateľa, merná jednotka).
- Časovým vymedzením (na aké časové obdobie alebo okamih sa ukazovateľ vzťahuje).
- Priestorovým vymedzením (na aké regionálne – mesto, kraj, štát, región – a organizačné – odvetvie, skupina podnikov, útvar a pod. – umiestnenie sa ukazovateľ vzťahuje)“ (Kotulič, 2007, s. 24)

Veľké množstvo indikátorov sa vyskytuje v oblasti finančnej analýzy. Preto sú

zoskupené podľa ich obsahu a metód výpočtu do kategórií, kde majú logické zaradenie. Niektoré indikátory alebo ich skupiny sa bežne využívajú, zatiaľ čo iné sa uplatňujú ojedinele, obzvlášť pri dôkladnejších (čiasťočných) analýzach. V odbornej literatúre sa ustálilo päť základných kategórií indikátorov (Kotulič, 2007, s. 58):

- Ukazovatele likvidity
- Ukazovatele aktivity
- Ukazovatele zadlženosti
- Ukazovatele rentability
- Ukazovatele trhovej hodnoty

Okrem základných ukazovateľov retrospektívnej analýzy máme k dispozícii aj ďalšie indikátory perspektívnej analýzy, ktoré Hečková opisuje nasledovne:

Pri predpovedaní finančnej situácie podniku sa obvykle využívajú metódy hodnotenia a matematicko-štatistické metódy. V prípade hodnotiacich metód sa zameriavajú na finančné ukazovatele, ktorým pridávajú body na základe dosiahnutého súčtu a na základe tejto hodnoty zaradí podnik medzi úspešné alebo problematické. Nevýhodou je subjektívny prístup k určení bodov. Matematicko-štatistické závislosti medzi vybranými ukazovateľmi a ich výsledky sa považujú za presnejšie. Z hodnotiacich metód sa často používa metóda "rýchleho testu", z matematicko-štatistických metód je populárny "index bonity". (Hečková, 2007, s. 218)

1.4.1.1 Ukazovateľ likvidity

Solventnosť podniku je v skutočnosti vyjadrením pohotovostnej likvidity. To znamená, aký podiel krátkodobého cudzieho kapitálu by bol podnik schopný okamžite splatiť z ľahko speňažiteľných prostriedkov. Ak by vypočítaná hodnota bola 1, tak dostupné by boli platobné prostriedky vo výške, ktorá odpovedá všetkým krátkodobým dlhom. V podmienkach trhovej ekonomiky sú akceptovateľné hodnoty z intervalu 0,2 až 0,8. Avšak pre podnik nemusí byť kritická ani nižšia hodnota, ak využíva formy zabezpečenia likvidity, ako napríklad kontokorentný úver.

Bežná likvidita začleňuje do pomeru s krátkodobým cudzím kapitálom okrem najlikvidnejších prostriedkov aj krátkodobý majetok bez zásob. Najlepšie hodnoty

ukazovateľ sa nachádzajú v intervale 1,0 až 1,5.

Celková likvidita opisuje schopnosť podniku splácať svoje dlhy v hodnote krátkodobého cudzieho kapitálu prostredníctvom krátkodobého majetku, teda či má podnik dostatok krátkodobých prostriedkov na riadenie svojej bežnej prevádzky. Interval optimálnych hodnôt 1,5 až 2,5. V porovnaní s bežnou či pohotovou likviditou je táto hodnota zvýšená kvôli nižšej likvidite zásob. Krátkodobý cudzí kapitál by tak nemal presiahnuť 40 % hodnoty krátkodobého majetku. (Kotulič, 2007, s. 50)

1.4.1.2 Ukazovatele aktivity

Obrat zásob charakterizuje obdobie, počas ktorého dochádza k jednému otočeniu zásob. Vyjadruje priemerný počet dní, počas ktorých sú zásoby zahrnuté v obchodných operáciách až do ich spotreby (v prípade surovín a materiálov) alebo do ich predaja (v prípade hotových výrobkov). Indikátory počítané zo stredného stavu aktív a jeho jednotlivých častí majú lepšiu výpovednú hodnotu, pretože vytvárajú pomer medzi stavovou veličinou majetku a tokovou veličinou tržieb. Je výhodné, ak je doba obratu čo najkratšia. Analogicky sa vypočíta doba obratu výrobných zásob a doba obratu nedokončenej výroby. (Sochor, 2006, s. 7)

1.4.1.3 Ukazovatele rentability

Rentabilné ukazovatele vyjadrujú efektívnosť podnikového úsilia v zmysle výkonnosti. Ich úroveň a vývoj sú odrazom likvidity, aktivity a zadlženosti podniku a tieto faktory sú zahrnuté (syntetizované) v samotných ukazovateľoch rentability. Niektoré z týchto ukazovateľov sú veľmi komplexné a syntetické, schopné celkovo zachytiť základné charakteristiky výkonnosti podniku. Tieto ukazovatele patria medzi nástroje používané na vyjadrenie a analyzovanie efektívnosti podnikovej činnosti. (Hamarová, 2009, s. 162)

1.5 Kríza počas pandémie Covid-19

Ochorenie Covid-19 je infekčná choroba, spôsobená koronavírusom SARS-CoV-2. Prvý krát bolo identifikované u pacientov s vážnymi respiračnými problémami v decembri v roku 2019 v čínskom meste Wu-chan. Odvtedy sa ochorenie rýchlo rozšírilo po celom svete, výrazne ovplyvňujúc bežný život ľudí a spoločnosti. Covid-19 hlavne postihuje dýchací systém, v závažných prípadoch spôsobuje zápal pľúc, ktorý môže viesť aj k smrti pacienta. Vírus sa šíri kvapôčkami sekrétov pri kašli, kýchaní a rozprávaní. Osoby, ktoré sú v blízkom alebo dlhodobom kontakte s nakazenou osobou, sú v ohrození. Infekcia sa môže

prenášať aj cez kontaminované predmety.

Infekčné ochorenie SARS nie je ale vo svete novinou. Na jeseň roku 2002 vypukla táto pandémia v Číne a následne sa dostala do 29 krajín sveta. V tejto pandémii bolo 8 422 zaznamenaných pozitívnych prípadov a 916 obetí tejto choroby. Po celosvetovom úsilí, mali pandémiu do siedmich mesiacov zvládnutú. (James D Cherry, Paul Krogstat, 2004)

Pandémia z roku 2002 sa líšila oproti dnešnej tým, že sa v tom roku menej cestovalo než dnes. Bola teda menšia pravdepodobnosť prenosu choroby než dnes. Dôvod bol taký, že letenky a cestovanie ako také bolo v tej dobe drahé. Dnes máme všetko dostupné a práve aj cestovanie do iných krajín.

Súčasná kríza spôsobená pandémiu Covid-19 sa od finančnej krízy v roku 2008 líši v niekoľkých ohľadoch:

- Hlboký hospodársky úpadok
- Reakcia vlád a centrálnych bánk
- Rozdielny dopad na odvetvia
- Hlboký hospodársky úpadok

Pandémia spôsobila výrazný pokles hospodárskej činnosti po celom svete. Hrubý domáci produkt klesal aj v najvyspelejších krajinách. Globálny pokles hrubého domáceho produktu v roku 2020 bol 3,1 %, na Slovensku klesol o 4,8 %. V porovnaní s finančnou krízou v roku 2008, kedy globálny hrubý domáci produkt klesol len o 0,1 % a na Slovensku o 5,5 %.

Finančná kríza začala už v roku 2007 no nikto jej nedával veľkú pozornosť. Problémy ako také prišli do Európy v roku 2008. Začiatkom tohto roka pociťovala Európa najvyššie ceny za posledných 14 rokov.

- Reakcia vlád a centrálnych bánk

Počas finančnej krízy v roku 2008 došlo k všeobecnému poklesu ekonomickej aktivity a dopytu. V súčasnosti sa vlády a centrálné banky zameriavajú na podporu dopytu, čím zároveň zaťažujú ponukovú stranu ekonomiky. Ako ale vláda a centrálna banka zareagovala práve na COVID-19? Európska centrálna banka sa vyjadrila, že táto kríza nie je spôsobená bankami ako kríza z roku 2008, musia ale byť súčasťou riešenia tejto krízy.

Európska centrálna banka zaviedla niekoľko opatrení a to napríklad:

- Zabezpečiť prístup podnikov a domácností k úverom
- Znižovať riziká a zvyšovať úverovú kapacitu bánk
- Pomôcť bankám sústrediť sa na zabezpečenie nevyhnutného financovania ekonomiky
- Podnecovať banky, aby si plnili svoju úlohu
- Pomôcť ekonomike absorbovať šok prostredníctvom nákupov aktív a dlhodobých úverov (europa.sk)
- Rozdielny dopad na odvetvia

Pandémia má nerovnomerný dopad na jednotlivé sektory ekonomiky. Odvetvia ako letecká doprava, cestovný ruch a gastronómia boli najviac zasiahnuté. Naopak, farmaceutický priemysel a informačné technológie dosahujú prudko rastúce zisky.

Ako sme spomínali vyššie máme aj odvetvia, na ktoré mal COVID-19 dobrý dopad. Ide napríklad o zdravotnú starostlivosť, vedu a inovácie, informačné technológie a digitálnu komunikáciu.

Počas pandémie sa štáty v celom svete spoliehali na zdravotníctvo a očakávalo sa, že v nasledujúcich rokoch bude tento sektor prežívať rast. Hoci zdravotná starostlivosť je a aj zostane kľúčovým odvetvím, pandémia zdôraznila jeho význam. Zmenila jeho prostredie, vytvárajúc tak priestor pre viac pracovných príležitostí. (europa.eu)

Pandémia priniesla do sveta vedy mnoho otázok, na ktoré sa ešte len hľadajú odpovede a ktoré si vyžadujú posilnenie vedeckých a výskumných kruhov. V čase krízy sa dostala do stredu pozornosti aj veda, životné prostredie a inovácie. Záujem o trendy vo vedeckom vývoji, vplyv práce z domu na životné prostredie a hľadanie nových riešení sa výrazne zvýšil. (europa.eu)

Pandémia výrazne podnietila integrovanie virtuálnej reality a umelej inteligencie do každodenného života. Vzhľadom na rýchly prechod pracovných stretnutí, vyučovania a kultúrnych udalostí na virtuálne platformy sa zvýšil dopyt po technológiách zároveň aj po odborníkoch, ktorí s nimi vedia pracovať, pričom sa predpokladalo, že tento trend bude pokračovať. Počas pandémie prebiehalo mnoho podujatí online nielen preto, že neexistovala

iná možnosť, ale aj preto, že táto forma sa ukázala ako účinná, ekonomicky a časovo výhodná.

Sektor komunikácie pravdepodobne bude aj naďalej rásť a transformovať sa vzhľadom na neustále prírastky nových digitálnych nástrojov. Pandémia výrazne zrýchľovala adaptáciu týchto zariadení, ale často dochádzalo k nedostatku zručností na ich riadenie a ovládanie. Okrem toho, v dôsledku ochorenia COVID-19, sa výrazne zvýšil počet ľudí pracujúcich na diaľku, pričom digitálna komunikácia sa stala kľúčovým prostriedkom. (europa.eu)

- Reálna recesia

Je to zvýšenie kapitálových výdavkov, ktoré sa premietajú do recesie. Vonkajšie šoky môžu tiež ovplyvniť ekonomiku, ponuku a dopyt. (What Coronavirus Could Mean for the Global Economy, 2020)

- Politická recesia

Politická recesia nastáva v prípade, keď centrálné banky ponechajú základné úrokové sadzby príliš vysoké v porovnaní s neutrálnou úrokovou sadzbou ekonomiky, čím sprísňujú finančné podmienky a oneskorujú expanziu úverov. (What Coronavirus Could Mean for the Global Economy, 2020)

- Finančná recesia

Situácia kde autori článku pochybujú o tom, platí analógia s recesiou v roku 2008, ktorá bola spôsobená „zlými pôžičkami“. (What Coronavirus Could Mean for the Global Economy, 2020)

2 Cieľ práce, metodika práce a metódy skúmania

Hlavným cieľom tejto práce bolo zistiť, či Covid-19 mal vplyv na zadlženie spoločnosti. K dosiahnutiu hlavného cieľa práce sme si stanovili parciálne ciele. Prvým z nich bola analýza zadlženosti spoločností pred pandémiou Covid-19 a po pandémii. Získané údaje sme porovnávali. Na základe výsledkov sme zistili, či Covid-19 mal vplyv na zadlženosť podnikov. Druhým parciálnym cieľom bolo skúmanie podnikov a ich solventnosti v týchto obdobiach. Zamerali sme sa aj na úvery a hypotéky, ktoré si podniky museli brať a tiež na záväzky podnikov. Zisťovali sme kedy mali podniky väčší problém uhrádzať svoje záväzky. Sledovali sme obdobie od roku 2017 do roku 2022.

Taktiež sme sa pozreli na zisky a výnosy firiem v pred covidovom a po covidovom období. Na porovnanie sme si zvolili dve spoločnosti. Prvou bola firma s predajom áut Volvo s názvom T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. a porovnali sme to s druhou spoločnosťou, ktorá sa tiež zameriava na autá, Jguar a Land Rover, ktorá sa volá T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Tu sme zistili, či bol rozdiel v zadlženosti dvoch podnikoch. Skúmali sme otázku, či Covid-19 mal vplyv na zadlženie podnikov a predpokladali sme, že mal.

H0: Pandémia Covid-19 mala vplyv a dopad na zadlženie spoločností.

H1: Spoločnosť T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. mala počas pandémie Covid-19 nižšie zisky ako spoločnosť T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Pri tejto práci sme sa venovali analýze dvoch spoločností ako sme spomenuli vyššie. Pri tvorbe bakalárskej práce sme využili viaceré metódy:

- Metóda komparácie
- Metóda analýzy
- Grafické znázornenie

Prvým krokom pri zostavovaní a príprave bakalárskej práce bolo zhromažďovanie potrebných odborných zdrojov, ktoré sa týkajú danej problematiky. Po zhromaždení jednotlivých zdrojov sme použili metódu analýzy na zistenie potrebných ukazovateľov a výpočtov, ktoré nám pomohli pri vyvodzovaní záverov. Na vyhodnotenie vývoja podniku v jednotlivých rokoch sledovaného obdobia sme použili metódu komparácie. Pri zhrnutí

získaných informácií za sledované obdobie sme sa opierali o metódu syntézy. Grafické metódy nám potom umožnili prehľadne interpretovať zistené informácie z finančnej analýzy. Informácie o firmách sme čerpali s Finstatu.

3 Výsledky práce a diskusia

V praktickej časti bakalárskej práce sme analyzovali finančnú situáciu v podnikoch T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. a T.O.P. AUTO Premium, a.s. Tu sme si porovnali ich situáciu pred Covidom, počas Covidu a po Covide. Pozreli sme sa na ich finančnú stránku, zistili sme aké majú zisky a záväzky.

3.1 T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

Názov: T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

IČO: 35721014

DIČ: 2020250331

SK NACE: 45110 Predaj automobilov a ľahkých motorových vozidiel

Sídlo: T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. Rožňavská 30 821 Bratislava

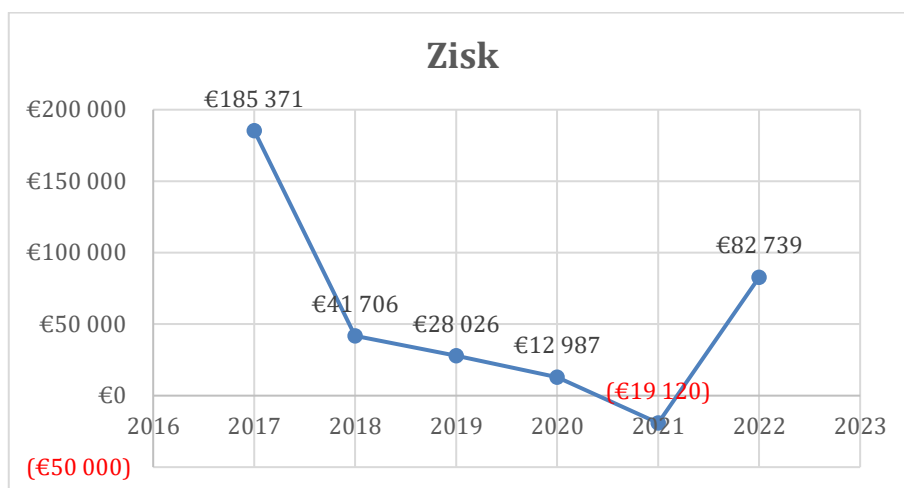
Právna forma: Akc. Spol.

Druh vlastníctva: Súkromné tuzemské

Dátum vzniku: 1. 7. 1997

Spoločnosť T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. začala svoj príbeh písať v roku 1994. Táto spoločnosť je skúsená v predaji a servise automobilov značky Volvo. Ich prioritou je poskytovať kvalitné služby a mať zodpovedný prístup ku klientom. Od roku 2023 je táto spoločnosť oficiálnym predajným a servisným zástupcom značky INEOS GRENADIER na slovenskom trhu.

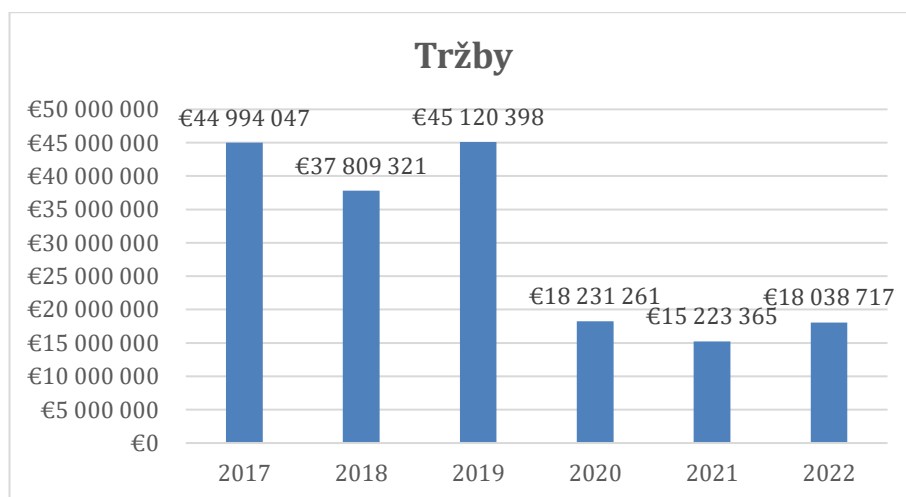
3.1.1 Finančná analýza podniku T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.



Graf 1: Zisky spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

Na tomto grafe sme mohli vidieť zisky firmy T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. kde sledujeme postupný pokles. V roku 2017 boli zisky spoločnosti na úrovni 185 371 €. Rok 2018 priniesol veľký pokles a to hneď o 143 665 €. Rok 2019 priniesol tiež zníženie a spoločnosť sa dostala na úroveň 28 026 €, nasledujúci rok išiel v takom istom tempe a dostali sa na úroveň 12 987 €. Veľká zmena nastala v roku 2021 kde spoločnosť dosiahla stratu vo výške 19 128 €. Oproti roku 2020 nastal pokles o 32 115 €. V roku 2022 sa firme polepšilo a zvýšili svoje zisky na 82 739 €.

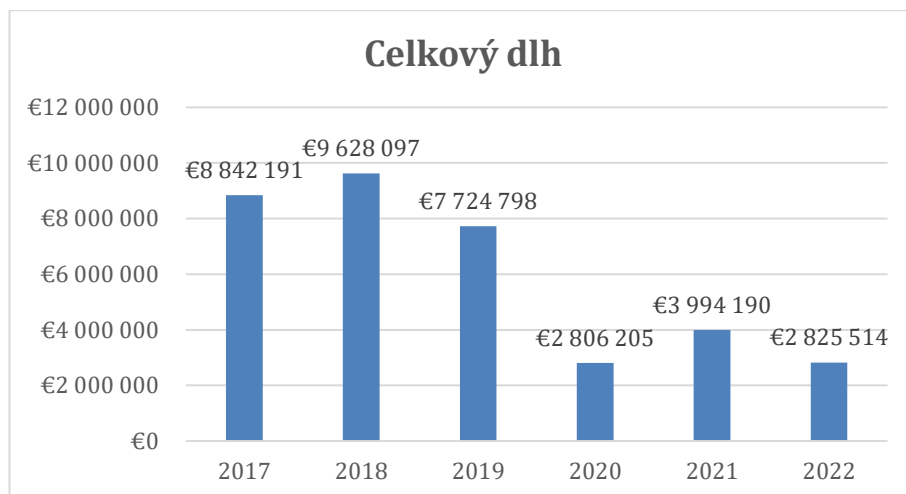


Graf 2: Tržby spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

Na grafe tržby sme mohli vidieť ako sa firme darilo s predajom a poskytovaním svojich služieb. Mohli sme si všimnúť, že v pred Covidovom období boli tržby vyššie ako počas Covidu a po pandémie. V roku 2017 boli tržby vo výške 44,99 mil. €, v roku 2018

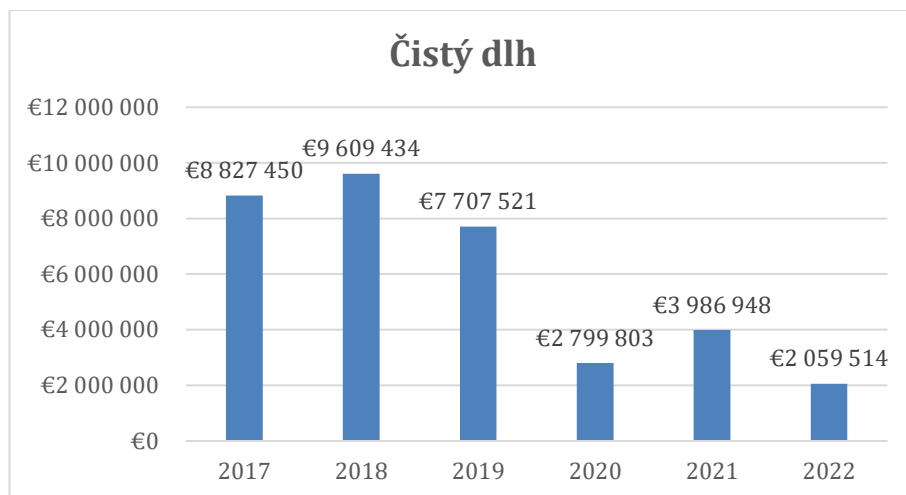
prišiel mierny pokles a tržby sa dostali na úroveň 37,80 mil. €. Rok 2019 bol najúspešnejším a tržby dosiahli hodnotu 45,12 mil. €. Ďalšie roky sa už niesli v znamení poklesu. Rok 2020 bol oproti roku 2019 slabší o 26,88 mil. €. Rok 2021 bol ešte slabší a tržby klesli na hodnotu 15,22 mil. €, v roku 2022 sa spoločnosti postupne zasa začínalo dariť viac a teda ich tržby postupne začali stúpať na 18,03 mil. €.



Graf 3: Celkový dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

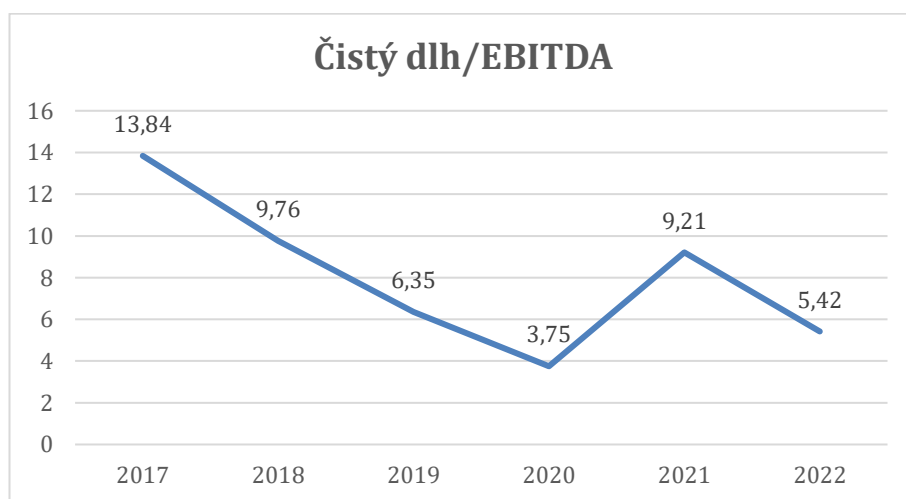
Na grafe Celkový dlh sme si mohli všimnúť ako sa vyvíjala situácia spoločnosti pred pandémiou, počas pandémie a po skončení pandémie. V pred Covidovom období bol tento dlh väčší ako počas a po Covide. V roku 2017 mala spoločnosť celkový dlh v hodnote 8 842 191 €. V roku 2018 stúpol celkový dlh podniku na 9 628 097 €. V roku 2019 začal celkový dlh v spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. postupne klesať. Oproti predchádzajúcemu roku klesol o 1 903 299 €. V tomto roku bola teda hodnota celkového dlhu na úrovni 7 724 798 €. Hneď nato, v roku 2020, kedy už začala pandémia Covid-19 sme zaznamenali ešte väčší pokles a to až o 4 918 593 €. V nasledujúcom roku prišlo mierne zvýšenie na 3 994 190 € a v roku 2022 sme si mohli všimnúť znovu zníženie o 1 168 676 €.



Graf 4: Čistý dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

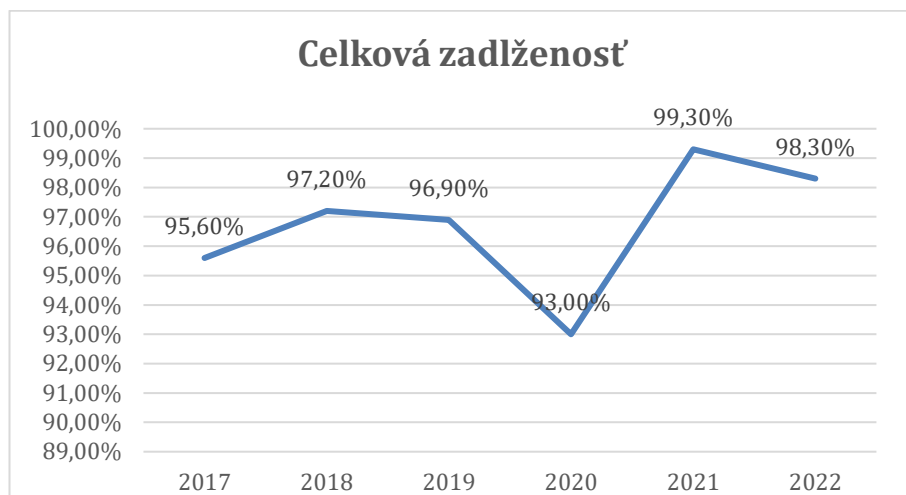
Na tomto grafe sme zaznamenali celkový dlh znížený o hodnotu finančných prostriedkov tejto spoločnosti. To znamená, že tu môžeme vidieť ako by vyzeral ich dlh, keby všetky svoje finančné prostriedky použili na splatenie dlhu. V roku 2017 bol pre túto spoločnosť čistý dlh vo výške 8 827 450 € a v roku 2018 vzrástol o 781 984 €. V roku 2019 sme zaznamenali zníženie čistého dlhu v spoločnosti na 7 707 521 € čo je o 1 901 913 € menej ako v roku 2018. Ďalšie roky boli ešte nižšie. V roku 2020 sme zaznamenali obrovský skok čistého dlhu až o 4 907 718 €. V roku 2021 sa trochu zvýšil ale nedostal sa na úroveň rokov 2017, 2018 a 2019. Rok 2022 bol ako sme si mohli všimnúť bol najlepším pre spoločnosť. V porovnaní z rokov 2021 išlo o zníženie dlhu o 1 927 434. Keď si porovnáme rok s najvyšším a rok s najnižším čistým dlhom, teda rok 2018 a rok 2022, tak ide o zníženie na úrovni 7 549 920 €, čo je obrovský skok.



Graf 5: Čistý dlh/EBITDA spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

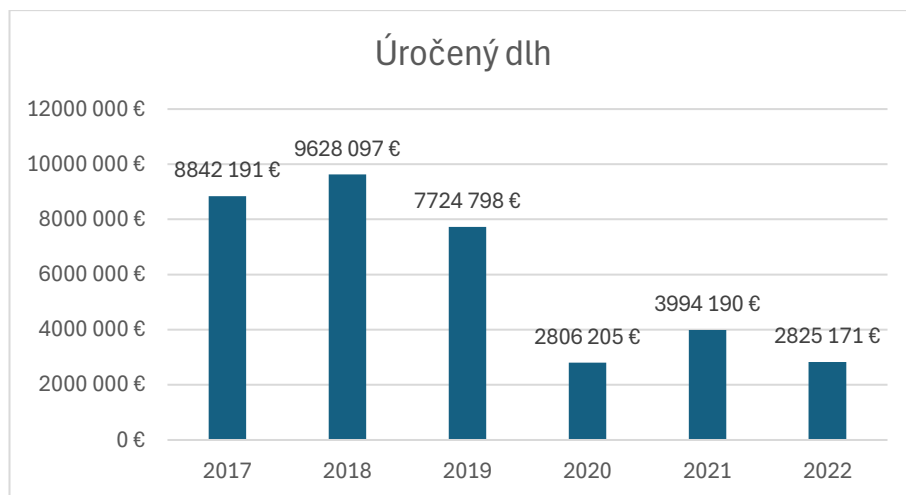
Na grafe Čistý dlh/EBITDA sme skúmali schopnosť firmy splatiť čistý dlh z EBITDA. Najprv sme sa zamerali na to, čo to je EBITDA. EBITDA teda je výsledok hospodárenia podniku pred odpočítaním dane z príjmov bez nejakého zohľadnenia nákladových úrokov a tiež odpisov. Na grafe sme mohli vidieť počet rokov, ktoré by spoločnosť potrebovala na aby vedela splatiť svoj čistý dlh z EBITDA. V roku 2017 to bolo pre túto spoločnosť 13,84 roka. V roku 2018 táto schopnosť klesla na 9,76 roka, čo je teda lepšie ako v predchádzajúcom roku. Rok 2019 to bolo na 6,35 roka čo je ešte nižšie ako v predchádzajúcich rokoch. Klesajúci trend trval aj v roku 2020 kde sa spoločnosť dostala na úroveň 3,75 roka. Mohli sme si všimnúť aj to, že rok 2020 napriek tomu, že bol Covidovým rokom, bol pre firmu celkom úspešný, čo znamená splatenie čistého dlhu z EBITDA. Nasledujúci rok sme už zaznamenali zvýšenie o 5,46 roka čo je pomerne veľa za tak krátku dobu. Rok 2022 priniesol pokles o 3,79 roka.



Graf 6: Celková zadlženost spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

Ďalej sme sa zamerali na celkovú zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s., kde sme zistili tieto údaje. V roku 2017 celková zadlženosť tejto firmy bola na úrovni 95,60 %. V roku 2018 sa celková zadlženosť zvýšila o 1,6 %. V roku 2019 nastal menší pokles tejto úrovne a to na 96,90 %. Rok 2020 pre nás Covidový rok priniesol tejto spoločnosti pokles úrovne celkovej zadlženosti o 3,90 %. To sme nemohli vidieť aj v roku 2021, pretože tu to bolo práve naopak. Celková zadlženosť v tomto roku rapídne stúpila o 6,30 %. Je to teda rok, kde spoločnosť mala najvyššiu celkovú zadlženosť za obdobie piatich rokov. V nasledujúcom roku 2022 sa celková zadlženosť postupne začala vraciť na úroveň predchádzajúcich rokov. V tomto období sme zaznamenali pokles na úrovni 1 % oproti predchádzajúcemu roku.



Graf 7: Úročený dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

Na tomto grafe sme skúmali, z akej časti svojho dlhu spoločnosť platí úroky. Do toho rátame všetky krátkodobé výpomoci, záväzky voči dcérskej/matrskej spoločnosti, bankové úvery, vydané dlhopisy a podobne. V roku 2017 mala spoločnosť úročený dlh vo výške 8 842 191 €. Rok potom teda rok 2018 tento dlh ešte stúpol a to o 785 906 €. V roku 2019 úročený dlh klesol na sumu 7 724 798 €. V roku 2020 bol tento dlh najnižší v porovnaní s ostatnými rokmi a teda bol na úrovni 2 806 205 €. Rok 2021 priniesol mierne zvýšenie dlhu. Môžeme však povedať, že nie o veľa, nakoľko sa toto číslo nepribližovalo k roku 2018, kde tento dlh za sledované obdobie bol najvyšší. V roku 2022 dlh klesol o 1 169 019 €.

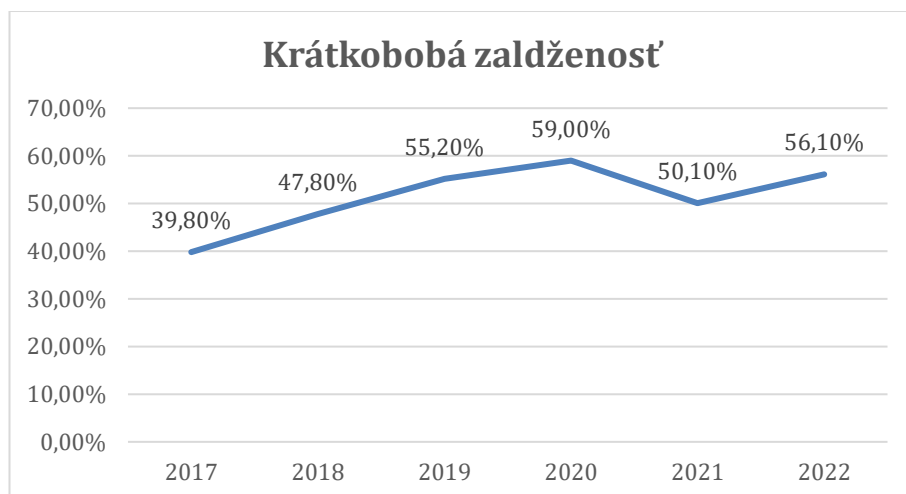


Graf 8: Dlhodobá zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

V tomto grafe sme mohli sledovať akú časť aktív spoločnosti tvoria dlhodobé záväzky. Mohli sme si tu všimnúť, že v spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. dlhodobé

záväzky netvorí veľkú časť aktív tejto spoločnosti. V roku 2017 to bolo na úrovni 0,20 %, týmto trendom sa to ťahalo až do roku 2019. Prelomom bol rok 2020 kde to stúplo z 0,20 % na 0,30 %, čo sa nezmenilo ani v rokoch 2021 a 2022, teda táto hodnota sa udržala na 0,30 %.



Graf 9: Krátkodobá zadlženost spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

Na tomto grafe sme mohli sledovať aký podiel krátkodobých záväzkov tvoria aktíva danej spoločnosti. Mohli sme si všimnúť, že od roku 2017 až po rok 2020 krátkodobá zadlženost spoločnosti stále narastala. V roku 2017 bola krátkodobá zadlženost spoločnosti na úrovni 39,80 % a v roku 2018 stúpila na 47,80 % a v roku 2019 krátkodobá zadlženost stúpila o 7,4 %. Rok 2020 ako sme už vyššie spomínali, tiež patril k stúpajúcim rokom a teda krátkodobá zadlženost v tomto roku sa spoločnosti zvýšila na 59,00 %. Rok 2021 priniesol mierny pokles o 8,9 %, ale v roku 2022 krátkodobá zadlženost znova stúpala a dostala sa na hodnotu 56,10 %.



Graf 10: Úverová záťažnosť spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

Na tomto grafe sme mohli sledovať, akú časť aktív tvoria úvery spoločnosti. V roku 2017 to bolo 54,90 % čo je najväčší podiel úverov z aktív v sledovanom období. Rok 2018 priniesol pokles o 6,8 %. Klesajúci trend pokračoval aj v roku 2019 kde úvery tvorili 40,6 % aktív a to sa týka aj roku 2020 kde sme videli pokles o 7,9 %. Rok 2021 už nepatrí k rokom klesajúcim ale naopak. Úverová zaťaženosť nám stúpila na 48 % a v roku 2022 úverová zaťaženosť znova klesla o 7,7 %.

3.2 T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Názov: T.O.P. AUTO Premium, a.s.

IČO: 35970880

DIČ: 2022113808

SK NACE: 45110 Predaj automobilov a ľahkých motorových vozidiel

Sídlo: Rožňavská 30 821 Bratislava

Právna forma: Akc. spol.

Druh vlastníctva: Súkromné tuzemské

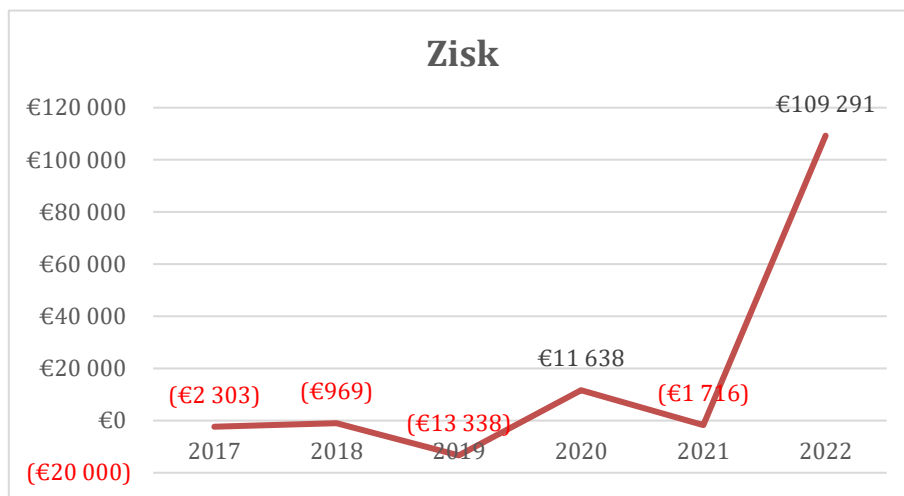
Dátum vzniku: 01. 01. 2006

Spoločnosť T.O.P. AUTO Premium, a.s. je popredným poskytovateľom predajných a servisných služieb vozidiel značiek Jaguar a Land Rover na Slovensku. Ich sídlo na Rožňavskej ulici 30 v Bratislave je domovom pre moderné predajno-servisné stredisko, ktoré poskytuje širokú škálu služieb.

V ich prostrediach nájdete moderný showroom, ktorý disponuje kompletnou ponukou modelov značiek Jaguar a Land Rover. S najväčším výberom vozidiel a najširšou paletou predvádzacích vozidiel na trhu, majú zákazníci možnosť veľkého výberu z bohatého sortimentu.

Pracovníci v spoločnosti T.O.P. AUTO Premium sú vybavení vysokými odbornými znalosťami. Spoločnosť sa na základe expertízy a kvalitným službám stala najväčším a najskúsenejším predajcom a servisným strediskom prémiových automobilov Jaguar a Land Rover na Slovensku.

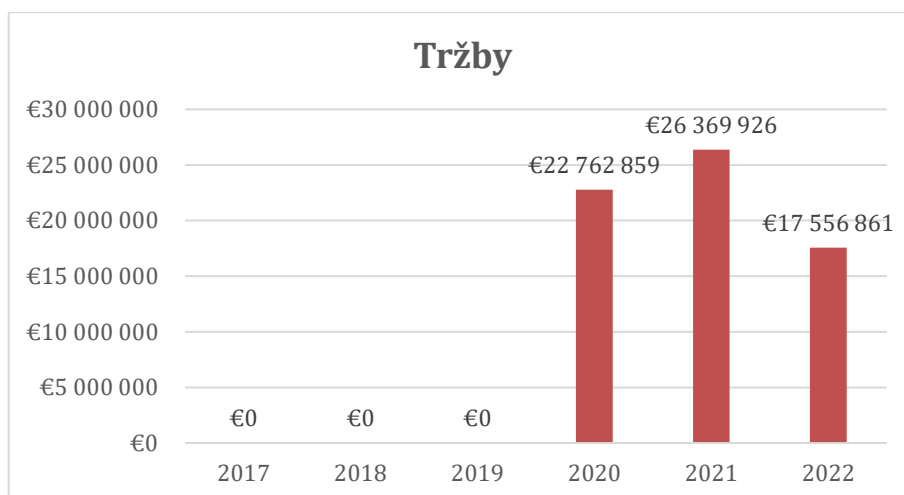
3.2.1 Finančná analýza podniku T.O.P. AUTO Premium, a.s.



Graf 11: Zisky spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

Na tomto grafe sme mohli vidieť zisky spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s. kde sme zaznamenali v prvých troch rokoch sledovaného obdobia straty. V roku 2017 bola táto strata vo výške 2 303 €, v roku 2018 sa mierne znížila na 969 €. V roku 2019 bola strata najväčšia za sledované obdobie a to až 13 338 €, pričom rok 2020 priniesol zisk vo výške 11 638 €. V ďalšom roku sme zaznamenali znova pokles, čo znamenalo v spoločnosti v roku 2021 stratu 1 716 €. Rok 2022 bol viditeľne úspešnejší než predchádzajúce roky a zisk stúpol na hodnotu 106 291 €.

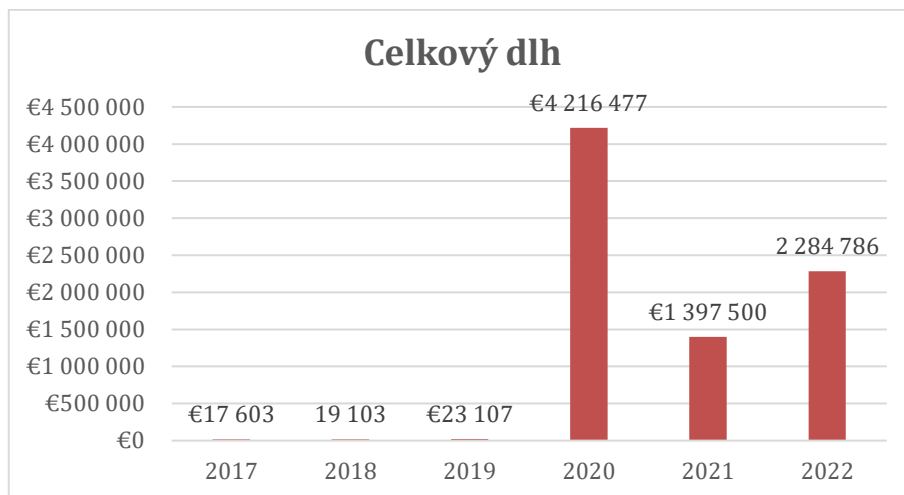


Graf 12: Tržby spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

Na grafe tržby sme zaznamenali tržby spoločnosti za predané tovary a služby. Môžeme vidieť, že v prvých troch rokoch tržby dosahovali hodnotu 0 €. V roku 2020 prišiel

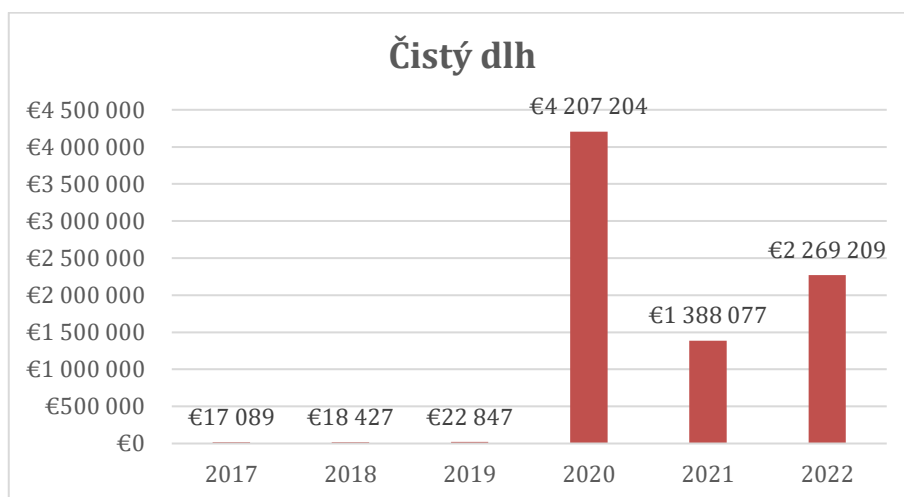
náhly vzrast tržieb spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s. a dosiahli hodnotu 22 762 859 €. Rok 2021 bol ešte prínosnejším a spoločnosť dosiahla vyššie tržby o 3 607 067 € oproti predchádzajúcemu roku. V roku 2022 tržby mierne klesli na hodnotu 17 556 861 €.



Graf 13: Celkový dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

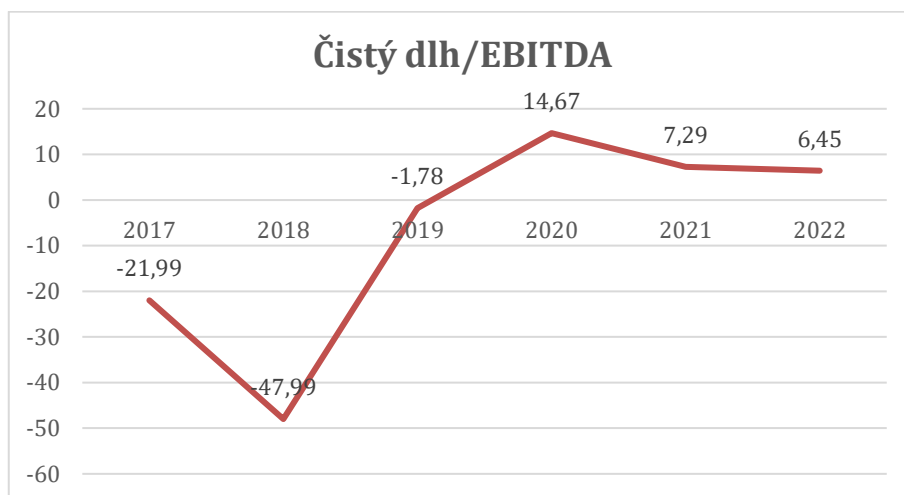
Celkový dlh spoločnosti sa v prvých troch rokoch sledovaného obdobia držal v miernych číslach. Toto obdobie teda nazvime pred Covidové obdobie. Môžeme teda vidieť, že celkový dlh spoločnosti sa v pred covidovom období držal pomerne nízko. V roku 2017 išlo o hodnotu 17 603 €, v roku 2018 bol dlh 19 103 € a v roku 2019 začal dlh mierne stúpať na hodnotu 23 107 €. V roku 2020 sme zaznamenali rýchli nárast dlhu spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s. a to na hodnotu 4 216 477 €. V roku 2021 tento dlh klesol o 2 818 977 € a nasledujúci rok 2022 priniesol vzostup celkového dlhu na hodnotu 2 284 786 €.



Graf 14: Čistý dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

Ako na ďalší ukazovateľ sme sa pozreli na čistý dlh danej spoločnosti. Tento nám ukazuje, ako veľký dlh by spoločnosti zostal, ak by všetky svoje finančné prostriedky použili na splatenie dlhu. V roku 2017 mala spoločnosť čistý dlh v hodnote 17 089 €, pričom v rokoch 2018 a 2019 čistý dlh mierne stúpal. Veľký skok sme zaznamenali v roku 2020 kde čistý dlh stúpol z 22 847 € na 4 207 204 €. V roku 2021 sa situácia mierne upokojila a čistý dlh klesol na 1 388 077 €. Ďalší rok priniesol mierny nárast čistého dlhu danej firmy o 881 132 €.



Graf 15: Čistý dlh/EBITDA spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

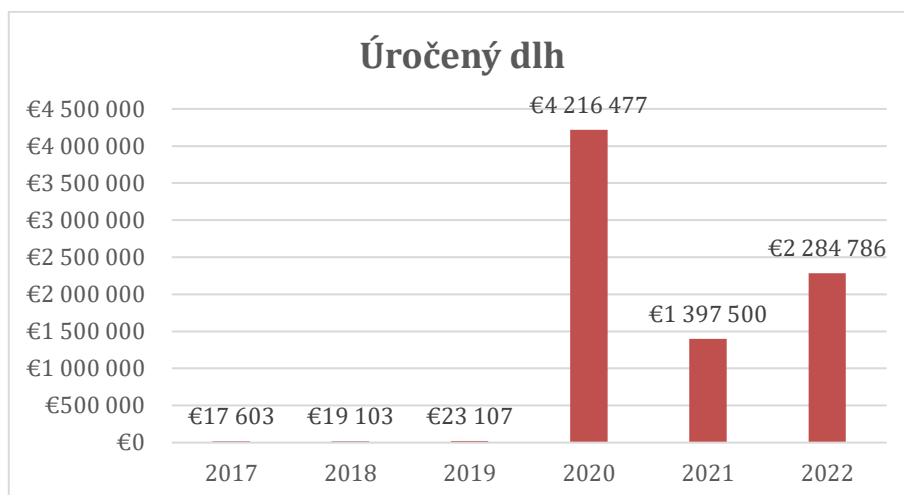
Na tomto grafe sme sa zamerali na to, koľko rokov by spoločnosť splácala svoj dlh z EBITDA. Mohli sme si všimnúť, že v prvých troch rokoch sa nám ukázali záporné čísla. V roku 2017 išlo o -21,99 roka, v roku 2018 -47,99 roka a v roku 2019 išlo o -1,78 roka. V roku 2020 prišiel zlom a roky začali stúpať. V tomto roku to bolo 14,67 roka. V roku 2021 prišiel pokles skoro o polovicu, oproti roku 2020 bol tento rozdiel o 7,38 roka nižší. Rok 2022 išiel v rovnakom tempe, teda klesavom, kde sme zaznamenali pokles o 0,84 roka.



Graf 16: Celková zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

Na grafe celková zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s. sme skúmali, do akej miery spoločnosť financovala aktíva pomocou cudzích zdrojov. Zaznamenali sme tieto výsledky: v roku 2017 išlo o celkovú zadlženosť na úrovni 19,80 %, v roku 2018 prišiel mierny nárast o 2 % a roky 2019 a 2020 už mali vyšší nárast. V roku 2019 išlo o 41,80 % celkovej zadlženosti, v roku 2020 dosiahla celková zadlženosť hodnotu 87,90 %. V roku 2021 prišiel mierny pokles o 11,6 %. V nasledujúcom roku sa spoločnosti podarilo celkovú zadlženosť udržať na tej istej úrovni ako v predchádzajúcom roku.



Graf 17: Úročený dlh spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

Na tomto grafe môžeme vidieť výšku dlhu, z ktorého sa platia úroky. V roku 2017 bol tento dlh vo výške 17 603 €, v roku 2018 sa mierne zvýšil na 19 103 €. Tento stúpajúci trend pokračoval aj v roku 2019 kde úročený dlh stúpol na 23 107 €. Mohli sme si všimnúť že v roku 2020 úročený dlh vyskočil veľmi vysoko, bol na úrovni 4 216 477 €. Nasledujúci

rok 2021 prišlo zníženie úročeného dlhu o 2 818 977 € av roku 2022 prišlo mierne zvýšenie tohto dlhu na úroveň 2 284 786 €.



Graf 18: Dlhodobá zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa fínstat.sk

Na tomto grafe sme zaznamenávali akú časť aktív tvoria dlhodobé záväzky. V rokoch 2017, 2018 a v roku 2019 bola dlhodobá zadlženosť na úrovni 0,00 %. V roku 2020 spoločnosti dlhodobá zadlženosť mierne stúpila na 0,20 %. Najväčšiu dlhodobú zadlženosť sme v spoločnosti zaznamenali v roku 2021 kde bola na úrovni 0,40 %. Rok 2022 priniesol mierne zníženie dlhodobej zadlženosti o 0,10 %.



Graf 19: Krátkodobá zadlženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa fínstat.sk

Na tomto grafe sme zaznamenávali opak a to akú časť aktív tvoria v spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s. krátkodobé záväzky. V roku 2017 a v roku 2018 teda nazvime to v pred covidovom období mala spoločnosť krátkodobú zadlženosť na úrovni približne 4 %. V roku 2019 začala krátkodobá zadlženosť postupne stúpať a dostala sa na úroveň 24,20

%. Rok 2020 teda covidové obdobie sme zaznamenali zvýšenie krátkodobej zadlženosti kde sa dostala na 45,70 %, v roku 2021 zadlženosť ešte mierne stúpila na úroveň 48,20 % a ďalej už v roku 2022 klesala až na 34,70 %.



Graf 20: Úverová zataženosť spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa finstat.sk

V tomto grafe sme sledovali, akú časť aktív v danej sledovanej spoločnosti tvoria úvery. Hneď na začiatku sme si všimli rozdiel medzi pred covidovým obdobím, počas pandémie a po pandémii. Pred covidom úverová zataženosť nebola na tak veľkej úrovni ako počas covidu a po cvide. V roku 2017 sa úverová zataženosť rovnala 15,50 %, v nasledujúcom roku 2018 sa zdvihla o 1,30 %. Rok 2019 bol na úrovni 17,60 %. V covidovom období teda v roku 2020 sme si všimli veľký rozdiel oproti predchádzajúcemu rokom. Úverová zataženosť stúpila o 24 % a v roku 2021 znova začala klesať a dostala sa na úroveň 26,90 %. Posledný sledovaný rok bol znova vysoký pomerne blízko roku 2020 a teda bol na úrovni 40,60 %.

Diskusia

Na porovnanie sme si v praktickej časti práce zobrali dve spoločnosti, ktoré sa venujú predaju a servisu áut. Spoločnosť T.O.P. AUTO Bratislava, a.s., ktorá sa venuje predaju Volva a druhá spoločnosť T.O.P. AUTO Premium, a.s., sa venuje predaju značky Jaguar a Land Rover. V praktickej časti sme sa zamerali na analýzu tržieb, ziskov a zadlženosti týchto spoločností. Zadlženosť sme skúmali z viacerých pohľadov a z rôznych skupín, ako je krátkodobá alebo dlhodobá zadlženosť. Taktiež sme sa pozreli aj na úverové zaťaženie spoločností.

V prvej sledovanej spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. sme zaznamenali nasledovné výsledky. Spoločnosť mala zisk aj zadlženosť pred pandémiou Covid-19 vyšší ako počas a po pandémii. Položili sme si otázku prečo to tak bolo. Odpoveď môže byť práve taká, že spoločnosť predáva autá. Pred pandémiou Covid-19 sa autá vyrábali a predávali viac ako cez pandémiu. To znamená, že spoločnosť kupovala autá, ktoré kupovala na faktoring a na leasing. V čase Covidu-19 bolo veľa podnikov zatvorených. Kvôli Lockdownu na Slovenku i v iných krajinách, taktiež sa zatvorili hranice. Nebolo možné v tej dobe dovážať nové autá a teda spoločnosť T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. nebola tak zadlžená ako pred pandémiou. Problémy im ale zo zadlženosťou postupne začali pribúdať po pandémii Covid-19. Týmto sme si mohli vysvetliť, prečo táto spoločnosť bola viac zadlžená pred pandémiou.

V druhej sledovanej spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s. sme zaznamenali opačný jav ako v prvej spoločnosti. Zadlženosť im stúpala práve počas pandémie Covid-19. Na otázku prečo sme si odpovedali nasledovne. Jaguar a Land Rover patria práve k drahším značkám áut, ktoré si žiaľ počas pandémie Covid-19 veľa ľudí dovoliť nemohlo. Pre porovnanie s Volvom sme si zobrali Jaguar I-Pace ktorý sa predáva od 93 000 €, Land Rover SPORT ktorý sa predáva od 88 000 € a v porovnaní s Volvom XC 60, ktoré sa predáva od 63 000 € vidíme, že sú o dosť drahšie. Samozrejme, dali sme do pomeru približne rovnaké alebo podobné modely. A keďže veľa ľudí zostalo bez práce, dostávali menšie mzdy nemohli si dovoliť autá kúpiť. Spoločnosť T.O.P. AUTO Premium, a.s. ako sa domnievame mala na sklade veľa áut, ktoré nevedela predáť ale musela ich splácať, nakoľko autá kupujú taktiež na leasing a faktoring. To znamená, že v čase, keď sa autá nepredávali, spoločnosť ich držala vo svojom majetku a musela ich splácať, tak zadlženosť stúpala.

Zamysleli sme sa teda nad našou výskumnou otázkou, ktorú sme si položili na začiatku našej práce. Mal Covid-19 vplyv na zadlženie spoločnosti? A tiež nad otázku, či spoločnosť T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. mala nižšie zisky počas pandémie než spoločnosť

T.O.P. AUTO Premium, a.s. V našej práci sme zistili, že áno Covid-19 mal vplyv na zadlženie spoločnosti. Pri niektorých spoločnostiach možno menej a pri niektorých možno viac ale tieto dve spoločnosti nám jasne ukázali, že ich zadlženosť a fungovanie pandémie Covid-19 jasne ovplyvnila. V jednej sme si síce povedali že bola viac zadlžená pred Covidom-19, ale pozrime sa nato, že ich zisk bol v mínuse a nie práve malé číslo. To znamená, že boli v tejto situácii nútený pokryť svoje určité náklady, krátkodobými pôžičkami alebo inými finančnými prostriedkami. V druhej spoločnosti sme videli vplyv Covidu-19 na zadlženosti úplne presne, nakoľko išlo o veľké čísla zadlženosti a úverovej zaťažnosti.

4 Záver

Zámerom tejto práce bolo zistiť, či Covid-19 mal vplyv na zadlženie spoločnosti. V rámci tejto práce sme si v teoretickej časti vymedzili potrebné pojmy, ktoré sme neskôr používali v praktickej časti bakalárskej práce.

Bakalárska práca je rozdelená na štyri časti. Prvá časť našej práce bola teoretická, kde sme si postupne vysvetlili jednotlivé pojmy, postupy a vzorce na výpočty. V tejto časti sme vysvetľovali pojmy, ktoré sa týkajú dlhu ako takého a tiež všetko spojené s ním v rámci Slovenskej republiky. Tiež sme sa aj zamerali všeobecne na problematiku s Covidom-19 a krízou, ktorá nastala kvôli tejto pandémie. V druhej časti našej bakalárskej práce sme sa zamerali na ciele, metodiku práce a metódy skúmania. Tu sme si vymedzili metódy a ciele práce pre túto bakalársku prácu. Tretia časť našej práce bola zameraná na výsledky práce a diskusiu. Tu sme si vybrali dve firmy, kde sme skúmali, aká bola ich zadlženosť v sledovanom období. Nakoniec sme analyzovali, či Covid-19 mal vplyv na zadlženosť týchto dvoch spoločností.

Výsledky tejto práce zneli nasledovne: Prijali sme hypotézu H0: Pandémia Covid-19 mala vplyv a dopad na zadlženie spoločností a zamietli sme hypotézu H1. Odôvodnenie je nasledovné. Po preskúmaní týchto dvoch spoločností, teda T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. a spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s. sme zistili, že Covid-19 mal vplyv na zadlženosť spoločností. Pri spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s. sme zistili, že nemali problém so zadlženosťou počas pandémie Covid-19 ale pred touto pandemiou. Musíme ale poznamenať, že tak ako s príchodom pandémie začala klesať zadlženosť spoločnosti, tak takým istým tempom sa uberali aj tržby a zisky. V druhej spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s. sme odpozorovali, že začali mať celkové problémy, či už s celkovým dlhom, úročným dlhom alebo celkovou zadlženosťou v roku 2020 kedy začala pandémia Covid-19. Môžeme teda povedať, že áno, Covid-19 mal vplyv nie len na život bežných ľudí ale aj na zadlženosť spoločností.

Zistili sme teda po dôkladnej analýze našich dvoch vybraných spoločnostiach, že pandémia mala vplyv na zadlženie ale nie v každej rovnaký. Jednej sa situácia príchodom pandémie zlepšila ale len situácia so zadlženosťou, no práve naopak to bolo so ziskami a tržbami tejto firmy. V druhej sme sledovali opak. Zadlženosť a tržby tejto spoločnosti počas pandémie Covid-19 začala stúpať ale zisky klesať.

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

Knižné zdroje:

1. DVOŘÁK, Pavel. *Veřejné finance, fiškální nerovnováha a finanční krize*. 1. vydanie. Praha: C. H. Beck, 343s. ISBN 978-80-7400-075-1.
2. HEČKOVÁ, Jaroslava. *Podnikové financie*. 2007. Prešov: Prešovská univerzita v Prešove. 257 s. ISBN 978-80-8068-689-5
3. HOLEČKOVÁ, Jaroslava. 2008. *Finanční analýza firmy*. 1. vydanie. Praha: ASPI-Wolters Kluwer. 208s. ISBN 978-80-7357-392-8
4. KOHOUT, Pavel. *Finance po krizi*. 1. vydanie. Praha: GRADA Publishing, a.s. 224s. ISBN 978-80-247-3199-5.
5. KOTULIČ, Rastislav – KIRÁLY, Peter – RAJČÁNIOVÁ, Miroslava. 2007. *Finančná analýza podniku*. Bratislava: Iura Edition, ISBN 978-80-8078-117-0.
6. SOCHOR, Milan a kol. 2006. *Finančný manažment*. Bratislava: Iura Edition, 227s. ISBN 80-8078-041-2
7. STRÁŽOVSKÁ, Ľubomíra - STRÁŽOVSKÁ, Helena. *Ekonomické analýzy*. 2006. Bratislava: Vysoká škola ekonómie a manažmentu verejnej správy. 152s. ISBN 80-89143-38-5.

Internetové zdroje:

8. Európska Centrálna Banka. (2023). *Reakcia na pandémiu koronavírusu*
<https://www.bankingsupervision.europa.eu/home/search/coronavirus/html/index.sk.html>
[luropa](#)
9. Finstat. (2017-2022). *Informácie o spoločnosti T.O.P. AUTO Bratislava, a.s.*
https://www.finstat.sk/35721014/financne_ukazovatele
Finstat. (2017-2022). *Informácie o spoločnosti T.O.P. AUTO Premium, a.s.*
https://www.finstat.sk/35970880/financne_ukazovatele
10. REEVAS Martin et al. 2020 *In Harward Business Review: What Coronavirus Could Mean for the Global Economy*
<https://hbr.org/2020/03/what-coronavirus-could-mean-for-the-global-economy>
11. CHERRY, James D. a Paul KROGSTAD. 2004. SARS: *The First Pandemic of the 21st Century*. *Pediatric Research* [online]. Vol. 56, č. 1. Dostupné na:
<https://doi.org/10.1203/01.PDR.0000129184.87042.FC>
12. Podnikovaanalyza. (2018). *Ukazovatele zadlženosti*
<https://podnikovaanalyza.sk/financna-analyza/pomerove-financne-ukazovatele/ukazovatele-zadlzenosti/>
13. WEISSLEDER, Ralph et al. 2020. *COVID-19 diagnostics in context*. *Science Translational Medicine* [online]. Vol. 12, č. 546, s. eabc1931. Dostupné na: [10.1126/scitranslmed.abc1931](https://doi.org/10.1126/scitranslmed.abc1931)