

Výročná správa

spoločnosti B.T. Transport, s.r.o., Trenčín

za rok 2014

OBSAH VÝROČNEJ SPRÁVY

1. Základné informácie o spoločnosti
2. Stručný úvod
3. Orgány spoločnosti
4. Oznámenie o zvolaní valného zhromaždenia a program rokovania
5. Hlavné výsledky
6. Bilancia a výkaz ziskov strát
7. Výhľad do budúcnosti.
8. Súvaha a výkaz ziskov a strát
9. Správa nezávislého audítora
10. Dodatok správy audítora o overení súladu výročnej správy s účtovnou závierkou

1. Základné informácie o spoločnosti

Obchodné meno klienta:	B.T. Transport s.r.o.
Sídlo klienta:	Piaristická 6, 911 01 Trenčín
IČO (príp. rodné číslo):	36 331 171
DIČ:	2020180580
IČ DPH:	SK2020180580
Dátum založenia:	03.10.2003
Dátum zápisu do OR:	12.11.2003
Základné imanie:	6640 EUR
Predmet činnosti, OKEČ:	vnútroštátna cestná nákladná doprava, medzinárodná nákladná cestná doprava, kúpa tovaru na účely jeho predaja iným prevádzkovateľom živností
Konatelia	Ing. Norbert Tanoczký Ľubomír Babic

2. Stručný úvod

Spoločnosť bola založená spoločenskou zmluvou vo forme notárskej zápisnice dňa 03.10.2003 za účelom prevádzkovania podnikateľskej činnosti nákladná cestná doprava. V roku 2003 prevádzkovala v danom predmete podnikania 2 vozidlá, uvedený stav bol v priebehu roka 2004 navýšený postupne na 36 ks a v 1.Q. roku 2005 na 42 ks kamiónových súprav.

Počas svojho vývoja bola spoločnosť nútená vysporiadať sa so špecifikami odvetvia, ktoré boli zosilnené liberalizáciou európskeho dopravného trhu po dni 01.04.2004 – rozšírenie EÚ. Práve odbúranie bariér vstupov do odvetvia, o ktoré sa výraznou mierou pričínilo odbúranie prepravných povolení pri prepravách v rámci EÚ spôsobilo pretlak na trhu a predmetná skutočnosť bola zosilnená zrýchlením vykonávania prepráv z titulu zníženia prestojov spôsobených vybavovaním colných formalít na hraničných prechodoch.

Predmetné činitele determinovali v priebehu prevádzkovania medzinárodnej nákladnej cestnej prepravy zmeny v oblasti štruktúry vykonávania prepráv. Hľadanie svojej pozície na trhu sa realizovalo na základe kontaktovania vysokého počtu špedícií, činných na rôznych

prepravných trhoch v rámci EÚ. Po cca 1,5 roku fungovania spoločnosti, realizuje spoločnosť dominantnú časť prepráv s overenými a solventnými partnermi, pričom v posledných mesiacoch výraznou mierou v porovnaní s predchádzajúcim obdobím diverzifikovala rastom počtu pravidelných partnerov riziko. Vzťahy nadviazané s jednotlivými firmami vytvárajú priestor na realizáciu vyššieho objemu prepráv, preto sa spoločnosť rozhodla navýšiť do konca roka 2005 stav vozového parku o ďalších 30 ks súprav. Etablovanie sa na trhu v rámci EÚ a spokojnosť zákazníkov so servisom poskytovaným zo strany spoločnosti vyústil do nákupu ďalších 18 súprav vo 4.Q. 2006, v ktorom došlo i k uzavretiu kúpnej zmluvy na 32 jazdených súprav, ktoré ale spoločnosť zaradila do svojho autoparku s účinnosťou od 01.01.2007. Investičným nákupom za roky 2007 a 2008 dosiahla spoločnosť celkový počet súprav vo výške 219 ks. Po stagnácii počas rokov celosvetovej hospodárskej krízy v rokoch 2009-2010, pristúpila spoločnosť s cieľom ďalšieho znižovania svojich fixných nákladov k zásadnému omladeniu dopravnej techniky a v roku 2012 zaznamenala rast počtu súprav na 244 ks, počet ktorých sa ku koncu roku 2014 dostal až na úroveň 294 ks. Znižovanie prevádzkových nákladov spojených so zásadnou reštrukturalizáciou financovania a dopravnej techniky sa premietli už v roku 2012 do zlepšenia celkovej finančnej situácie spoločnosti. Uvedenému zodpovedá i vývoj dotknutých objemových ako i pomerových ukazovateľov.

Vývoj výšky aktív a pasív a vývoj ich štruktúry zodpovedal rastovým štádiám firmy a aplikovaným spôsobom financovania kamiónových súprav a pohľadávok z obchodného styku. Rast podielu obežného majetku na celkových aktívach firmy súvisel s trendom rastúcej doby splatnosti pohľadávok ako i postupnou zmenou spôsobu financovania dopravnej technológie. Kvalitný vývoj na strane štruktúry aktív a pasív sa premietol do všetkých ukazovateľov likvidity, rentability a aktivity.

Spoločnosť za sledované obdobie napriek turbulentným časom ekonomickej krízy ročne zvyšovala úroveň svojich tržieb. Vplyvy celosvetovej hospodárskej krízy spojené s prepadom objemu prepráv a cien determinovali vývoj štruktúru tvorby hospodárskeho výsledku. Tempo rastu externých a interných zdrojov vlastného imania zaostávalo z titulu investičnej expanzie spoločnosti za tempom rastu cudzích zdrojov, v rámci ktorých najrýchlejšie rástla úverová zadlženosť spoločnosti z dôvodov krytia rozdielu splatnosti pohľadávok a záväzkov z obchodného styku.

3. Orgány spoločnosti

Orgány spoločnosti pracovali k 31.12.2014 v nasledovnom zložení:

Konatelia:

Lubomír Babic,	výška vkladu 3.320 EUR, podiel na základnom imaní 50%
Norbert Tanoczký	výška vkladu 3.320 EUR, podiel na základnom imaní 50%

Výkonné vedenie:

Ing. Ladislav Haulík - generálny riaditeľ
Ing. Lucia Danišová – obchodná riaditeľka
Mário Klučka – riaditeľ dopravy

4. Oznámenie o zvolaní valného zhromaždenia a program rokovania

Rokovanie riadneho valného zhromaždenia spoločnosti bolo v zmysle § 125 Obchodného zákonníka a Stanov spoločnosti čl. X. zvolané konateľom spoločnosti B.T. Transport s.r.o., Trenčín na 11. mája 2015 o 9⁰⁰ hod do sídla spoločnosti na Piaristickej 6, Trenčín
Program riadneho valného zhromaždenia bol nasledovný:

1. Otvorenie.
2. Voľba orgánov valného zhromaždenia.
3. Prerokovanie materiálov.
 - Výročnej správy o podnikateľskej činnosti spoločnosti, o stave majetku a obchodnej činnosti za rok 2014.
 - Ročnej účtovnej závierky za rok 2014.
 - Návrhu na rozdelenie hospodárskeho výsledku za rok 2014.
 - Schválenie audítora účtovnej závierky za rok 2015.
4. Rôzne.
5. Záver.

Návrh na rozdelenie hospodárskeho výsledku za rok 2014 predložený na valné zhromaždenie bol nasledovný:

N á v r h n a v y s p o r i a d a n i e h o s p o d á r s k e h o v ý s l e d k u

Hospodársky výsledok za účtovný rok 2014 - zisk	718.527,07 EUR
Odvod do zákonného rezervného fondu	0,- EUR
Úhrada nerozdelenej straty minulých rokov	0,- EUR
Prevod na nerozdelení zisk minulých rokov	718.527,07 EUR
Výplata podielov na zisku	0,- EUR

5. Hlavné výsledky

Roky 2009 až 2011 predstavovali pre spoločnosť B.T. Transport, s.r.o. roky stabilizácie a hľadania interných a externých rezerv. Výsledky spoločnosti boli výrazné ovplyvnené celosvetovou hospodárskou krízou. Tá sa prejavila prudkým prepadom objemu prepráv a s tým súvisiacim poklesom cien. Spoločnosť B.T. Transport, s.r.o. rovnako ako všetky spoločnosti s vysokým nárokom na inovačnú činnosť a s tým súvisiacim finančným zaťažením, čelila z uvedeného dôvodu tlakom na tvorbu zdrojov pokrývajúcich fixné náklady. Za účelom naplnenia uvedeného cieľa bola uskutočnená interná reštrukturalizácia nákladov a zdrojov financovania, ktorá významným dôvodom prispela zabezpečeniu efektívnosti reprodukčného procesu firmy. Sprievodným javom krízy bolo predlžovanie doby splatnosti odberateľských faktúr, ktoré vygenerovalo dodatočnú potrebu zdrojov financovania. V rokoch 2011 až 2013 sa uskutočnila rozsiahla reštrukturalizácia dopravnej techniky a spôsobu jej financovania, ktorá sa premietla vo forme poklesu prevádzkových nákladov do vyššej rentability firmy.

6. Bilancia a výkaz ziskov strát

Vyššie uvedené skutočnosti výraznou mierou prispeli k úrovni dosiahnutej finančnej situácie, kvalitu ktorej sprostredkujú nižšie uvedené absolútne a relatívne ukazovatele:

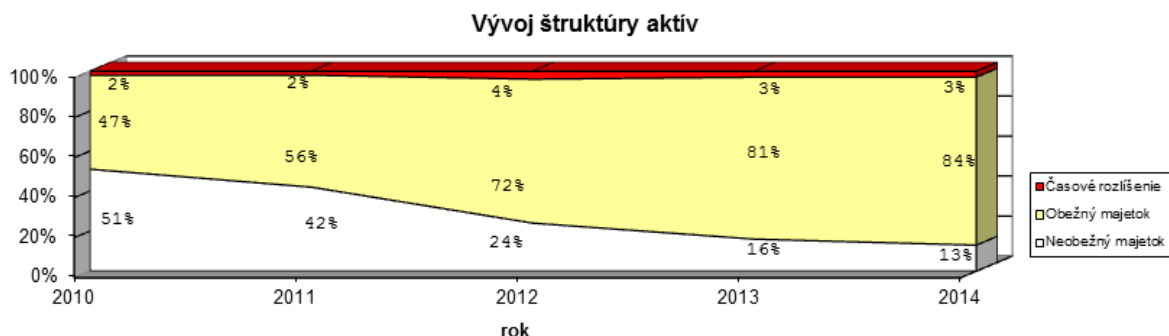
ZADĹŽENOSŤ - vertikálna analýza aktív a pasív:

Počas sledovaného analyzovaného obdobia od roku 2010 do roku 2014 zaznamenal majetok spoločnosti pokles. Ten sa popri raste pohľadávok prejavil výlučne na strane poklesu fixných aktív. Najrýchlejšie rastúcou zložkou obežného majetku boli pohľadávky z obchodného styku, ich výška odráža vývoj doby splatnosti pohľadávok v odvetví Dynamický prírastok počtu vozidiel, ktorými spoločnosť vykonáva svoju podnikateľskú činnosť sa premietol aj do štruktúry pasív spoločnosti, v rámci ktorých mali najvyššie zastúpenie bankové úvery.

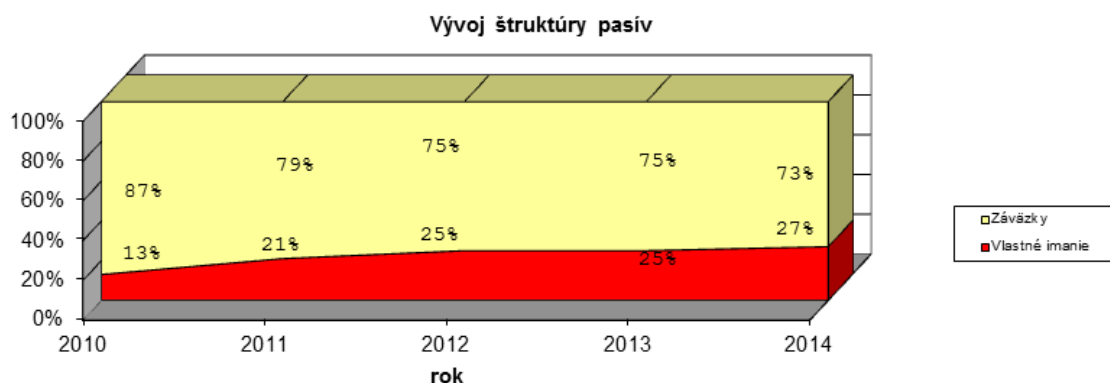
Potreba financovania rastu prevádzkového kapitálu si vyžiadala čerpanie bežných bankových úverov, ktoré predstavujú dominantný zdroj krytia pohľadávok z obchodného styku.

Vertikálna štruktúra aktív a pasív

	údaje v tis. EUR					relatívne vyjadrenie				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
MAJETOK SPOLU	18 597	13 324	12 938	13 318	13 590	100%	100%	100%	100%	100%
Neobežný majetok	9 501	5 579	3 107	2 149	1 813	51%	42%	24%	16%	13%
Obežný majetok	8 734	7 452	9 335	10 779	11 454	47%	56%	72%	81%	84%
Časové rozlíšenie	362	293	496	390	323	2%	2%	4%	3%	3%



údaje v tis. EUR						relatívne vyjadrenie					
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014	
VI A ZÁVAZKY SPOLU	18 597	13 324	12 938	13 318	13 590	100%	100%	100%	100%	100%	
Vlastné imanie	2 363	2 736	3 254	3 388	3 607	13%	21%	25%	25%	27%	
Závazky	16 234	10 588	9 684	9 930	9 983	87%	79%	75%	75%	73%	



Vyššie uvedené skutočnosti sa adekvátne premietli do úrovni všetkých ukazovateľov podnikovej zadĺženosti. Pri ich interpretácii je nevyhnutné zohľadniť nasledovné činitele:

- predmet podnikania spoločnosti je vysoko investične náročný, vysoká leasingová zadĺženosť je pre firmy v danom predmete podnikania štandardná,
- vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť dynamicky rástla zrealizovala vysoké tempo investícií ktoré sa premietli do úrovne neobežných aktív a dlhodobých záväzkov, nakoľko však bude spoločnosť využívať takto obstaraný majetok pri neklesajúcich výkonoch aj nasledujúce roky a pritom bude splácať leasingy, výška neobežného majetku ako i dlhodobých záväzkov poklesne a uvedená skutočnosť sa zodpovedajúcim spôsobom premietne i do zadĺženosti firmy,
- predmetné odvetvie podnikania je vysoko investične náročné a tiež si vyžaduje vysoký objem prevádzkového kapitálu, práve tieto skutočnosti predstavujú výraznú bariéru vstupu do uvedeného odvetvia,
- zmena štruktúry tvorby hospodárskeho výsledku v roku 2010 a 2014 súvisí s dopadmi celosvetovej krízy na odvetvie ako i zmenou štruktúry financovania vozidiel.

Po zohľadnení uvedených skutočností možno hodnotiť vývoj podnikovej zadĺženosti pozitívne. Výraznou formou ju ovplyvnili i dodatočné externé vlastné zdroje majiteľov.

Ukazovatele zadíženosti

	2010	2011	2012	2013	2014
kvóta vlastného imania	13%	21%	25%	25%	27%
dlhodobá zadíženosť VI - koef	2,0	0,9	0,4	0,2	0,1
celková zadíženosť VI - koef	6,9	3,9	3,0	2,9	2,8

Likvidita:

Pre účely objektivizácie výsledkov vertikálnej analýzy majetku a zdrojov krytia je potrebné časť ostatných záväzkov, ktoré predstavujú do roka splatné investičné záväzky odpočítať z celkovej výšky krátkodobých záväzkov, nakoľko len táto objektivizácia sprostredkuje vierohodný obraz o zachovaní zlatého bilančného pravidla financovania rastu podnikového majetku.

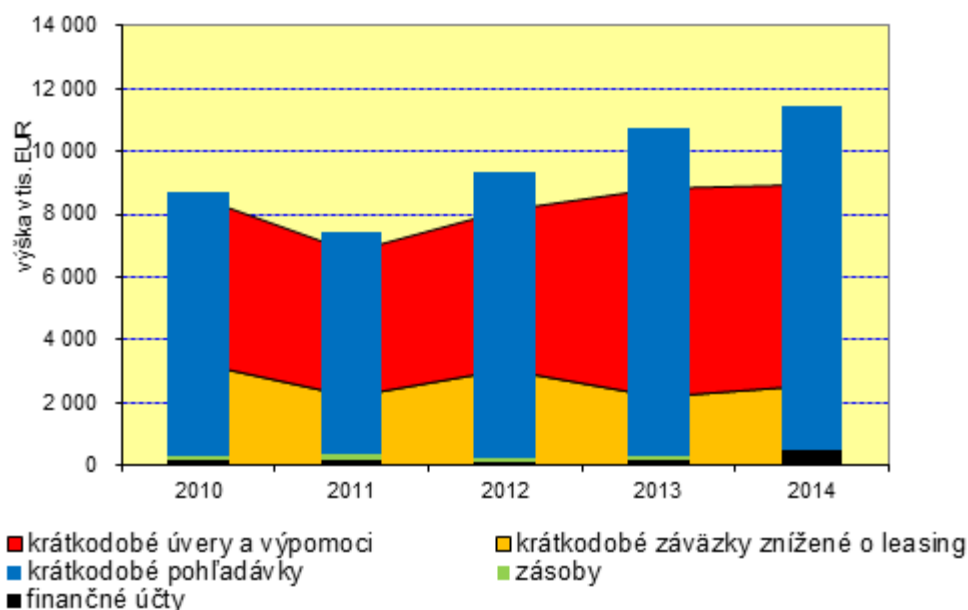
Rast pohľadávok bol popri zvýšení krátkodobých záväzkov a bežných bankových úverov zdrojovo kryli aj vlastné zdroje vo forme navýšenia ostatných kapitálových fondov.

Horizontálna štruktúra aktív a pasív

údaje v tis. EUR

	2010	2011	2012	2013	2014
OBEŽNÉ AKTÍVA	8 734	7 452	9 335	10 779	11 454
zásoby	143	195	108	105	0
krátkodobé pohľadávky	8 418	7 115	9 131	10 515	10 985
finančné účty	173	142	96	159	469
OBEŽNÉ PASÍVA	8 548	6 799	8 122	8 825	8 960
krátkodobé záväzky	6 075	3 580	3 383	2 417	3 162
časť ostatných investičných záväzkov splatná do roka	-2 825	-1 389	-330	-238	-600
krátkodobé úvery a výpomoci	5 298	4 608	5 069	6 646	6 398
ČISTÝ PRACOVNÝ KAPITÁL	186	653	1 213	1 954	2 494
Celková likvidita	1,02	1,10	1,15	1,22	1,28
Bežná likvidita	1,01	1,07	1,14	1,21	1,28

Vývoj výšky bežných aktiv a bežných pasív



Aktivita:

Kvalitu využívania podnikového majetku sprostredkujú nižšie uvedené ukazovatele aktivity. Ich úroveň bola však výrazným spôsobom ovplyvnená vysokým tempom investícií financovaných formou finančného leasingu, ktoré sa na začiatku činnosti spoločnosti premietli do dynamického rastu neobežného majetku. Zmena spôsobu financovania z finančného leasingu na operatívny prenájom zdynamizovala od roku 2010 popri prirodzenom poklese stálych aktiv prostredníctvom ich odpisovania, pokles podielu neobežného majetku na celkových aktívach. Táto skutočnosť však nemá dopad na úroveň tržieb, ktoré medziročne rastu, čo sa v konečnom dôsledku sa pozitívne premieta do rýchlosti obratu všetkých zložiek majetku i záväzkov.

Ukazovatele aktivity

	údaje v dňoch				
	2010	2011	2012	2013	2014
doba splatnosti pohľadávok z OS z prevádzkových tržieb	97	79	96	92	90
doba splatnosti záväzkov z OS z prevádzkových	40	28	31	17	18
doba obratu aktiv z tržieb	231	160	151	129	121

Rentabilita:

Na úroveň rentability spoločnosti počas vykonávania podnikateľskej činnosti vplýval rad objektívnych faktorov, medzi ktoré možno zaradiť najmä nasledovné:

- rast svetových cien ropy a pohonných hmôt,
- celoeurópsky rast cien diaľničných poplatkov,
- dynamické posilňovanie kurzu SKK voči mene EUR v období pred vstupom SR do eurozóny,
- potreba hľadania nových zákazníkov v záujme získania lukratívnejších kontraktov predpokladala prieniky na nové trhy, ktoré v začiatkoch predstavovali výrazne zvýšené náklady,
- tlak na rýchle tempo investícií súvisiace s ekologizáciou dopravy (zavádzanie nových ekologickejších vozidiel),
- voľný pohyb pracovných síl v rámci EU a potreba negociácie ceny práce,
- deformácie v oblasti negatívneho demografického vývoja populácie súvisiace s nedostatočnou reprodukciou pracovných zdrojov,
- prepád objemu prepráv a s nimi súvisiacich cien v období celosvetovej hospodárskej krízy.

7. Výhľad do budúcnosti

Nastúpený trend rastu je v súlade so stratégiou spoločnosti dynamicky a kvalitne medziročne navyšovať objem svojich podnikateľských aktivít a vybudovaním kvalitnej a stabilnej odberateľskej a dodávateľskej bázy partnerov integrovať medzinárodnú kamiónovú prepravu s nadväzujúcimi obslužnými a manipulačnými činnosťami. Už koncom roka 2007 nastúpila recesia v odvetví a tá výrazne ovplyvnila efektívnosť výkonu podnikateľskej činnosti. Celosvetová hospodárska kríza, ktorá zasiahla ekonomiku západoeurópskych krajín v roku 2008 sa prejavila i na hospodárení spoločnosti rokoch 2008, 2009 ale i 2010. Jej vplyvy výrazným spôsobom preverili schopnosti firiem (sektor je závislý od vysokého investičného zaťaženia) vysporiadať sa dostatočnou tvorbou zdrojov na úhradu svojich najmä fixných nákladov a zredukovali počet subjektov podnikajúcich v danom predmete podnikania. Oživenie celého sektora je závislé nielen od výkonnosti najväčších ekonomík v Európe, ale predovšetkým od vývoja cien, prepád ktorých bol logickým vyústením prebytku vozidiel na trhu. K zabezpečeniu dlhodobej rentability nemalou mierou prispievame tlakom na reštrukturalizáciu a optimalizáciu investícií, ktorá zvyšuje konkurencieschopnosť firmy prostredníctvom relatívneho poklesu prevádzkových a fixných nákladov spoločnosti.

8. Sůvaha a výkaz ziskov a strát, poznámky

9. Správa nezávislého audítora

10. Dodatok správy audítora o overení súladu výročnej správy
s účtovnou závierkou

Výroční správu svojimi podpismi schvaľujú konatelia spoločnosti:

Ľubomír Babic

.....

Norbert Tanoczky

.....