

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra systémového inženýrství**



**Bakalářská práce**

**Efektivita dopravního systému ve společnosti  
Autodoprava Fojtík**

**Kateřina Fojtíková**

© 2014 ČZU v Praze

**ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE**

Katedra systémového inženýrství

Provozně ekonomická fakulta

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Fojtíková Kateřina

Veřejná správa a regionální rozvoj - k.s. Klatovy

Název práce

**Efektivita dopravního systému ve společnosti Autodoprava Fojtík**

Anglický název

**Efficiency of transportation system in the company Autodoprava Fojtík**

---

## Cíle práce

Cílem práce je analýza efektivity podnikání v Autodopravě Fojtík.

## Metodika

- 1) nastudování odborné literatury
- 2) sběr a zpracování dat
- 3) analýza stávající situace
- 4) interpretace výsledků

## Harmonogram zpracování

Prosinec 2012 - volba tématu

Květen 2013 - účast na informačním semináři věnujícímu se bakalářským pracím , finalizce zadání práce

Červenec - srpen 2013 - studium doporučené literatury

Září 2013 - sběr ekonomických dat

Říjen – listopad 2013 - tvorba případové studie a předložení konceptu vedoucímu

Prosinec 2013- leden 2014 tvorba teoretické části

Únor 2014 - komplementace a odevzdání práce

**Rozsah textové části**

30 – 40 stran

**Klíčová slova**

dopravní společnost, efektivita, analýza, rozhodování, ekonomická kalkulace, podnikání

**Doporučené zdroje informací**

BROŽOVÁ, Helena; HOUŠKA, Milan; ŠUBRT, Tomáš. Modely pro řízení znalostí a podporu rozhodování. Praha: Česká zemědělská univerzita, 2007. ISBN 978-80-213-1633.

SYNEK, Miloslav. Manažerská ekonomika. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-277-3494-4.

DRAHOTSKÝ, Ivo; ŘEZNÍČEK, Bohumil. Logistika – procesy a jejich řízení. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-521-0.

HOLMAN, Robert. Ekonomie. Praha: C.H.Beck, 2002. ISBN 80-7179-681-6.

**Vedoucí práce**

Houška Milan, doc. Ing., Ph.D.

**Termín odevzdání**

březen 2014



**doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.**

Vedoucí katedry



**prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr. h. c.**

Děkan fakulty

V Praze dne 9.10.2013

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Efektivita dopravního systému ve společnosti Autodoprava Fojtík" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne \_\_\_\_\_

## Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. Milanu Houškovi Ph.D. za cenné rady a neskutečnou ochotu.

# **Efektivita dopravního systému ve společnosti Autodoprava Fojtík**

---

## **Efficiency of transportation system in the company Autodoprava Fojtík**

### **Souhrn**

Dopravní společnosti čelí v současné době na dopravním trhu velmi tvrdé konkurenci. Situace se zhoršila v době hospodářské recese v roce 2008 a následujícím zdražením cen pohonných hmot. Tato práce popisuje situaci začínajícího přepravce, jemuž stanovená cena v silném konkurenčním prostředí nepokryje náklady. Cílem práce je vytvořit podklad pro rozhodnutí, zda Autodoprava Fojtík má utlumit činnost nebo v ní pokračovat. Tento cíl je analyzován na základě ekonomických kalkulací porovnání nákladů s výnosy. Dílčím cílem je srovnání výnosnosti či ztrátovosti jednotlivých uskutečněných přeprav. Data popsaná ve zhodnocení výsledků ukazují, že výnosy z jednotlivých cest nepokryjí celkový náklad. Celkové náklady na kilometr jsou vyčíslené na 10Kč/km, zatímco průměrný výnos z vybraných cest je pouze 7,62Kč/km. Z těchto důvodů se autorka této práce přiklání k druhému alternativnímu scénáři, které znamená utlumení činnosti.

### **Summary**

Transportation companies face tough competition in the transport market. The situation worsened during the economic recession in 2008 and the subsequent rise in fuel prices. This work describes the situation beginning with the carrier, which in a very competitive price for transportation established so that does not cover the costs. The aim of this work is the basis for the decision whether to continue Trucking Fojtík or dampen activity. This target is analyzed based on economic calculations comparing costs with revenues. The operational objective is to compare the profitability or loss of each of the underlying transport. Data described in the evaluation results show that the yields of

individual paths do not cover the total cost. Total costs per kilometer are estimated at 10 CZK/km, while the average yield of the selected paths is only 7.62 CZK/km. Therefore, the author favors the second alternative scenario, which means muted.

**Klíčová slova:** dopravní společnost, efektivita, analýza, rozhodování, ekonomická kalkulace, podnikání

**Keywords:** transport companies, efficiency, analysis, decision, economic calculation, bussines

# Obsah

1	Úvod .....	10
2	Cíl a metodika práce .....	11
2.1	Cíl práce .....	11
2.2	Metodika práce .....	11
3	Teoretická východiska .....	12
3.1	Obecná charakteristika dopravy .....	12
3.1.1	Základní dopravní pojmy .....	12
3.1.2	Funkce dopravy .....	12
3.2	Silniční nákladní doprava .....	13
3.3	Dopravní společnosti .....	14
3.3.1	Předpoklady k založení .....	14
3.4	Ekonomika dopravního podniku .....	16
3.4.1	Náklady .....	17
3.4.2	Výnosy .....	18
3.4.3	Finanční a manažerské účetnictví .....	18
3.4.4	Cenová politika podniku .....	19
3.5	Ekonomické kalkulace .....	21
3.5.1	Úplné kalkulace .....	21
3.5.2	Metody stanovení nákladů na jednotku výkonu .....	22
3.5.3	Neúplné kalkulace .....	22
3.5.4	Hrubé rozpětí .....	23
3.6	Charakteristika rozhodovacího procesu .....	23



3.7	Rešerše obdobných prací.....	24
4	Vlastní práce .....	28
4.1	Popis společnosti.....	28
4.1.1	Předmět činnosti a strategický plán .....	29
4.1.2	Výběr pracovníků a založení živnosti.....	29
4.1.3	Faktory lokalizace .....	29
4.2	Analýza konkurence.....	30
4.3	Popis nákladových položek.....	32
4.4	Ekonomická kalkulace .....	36
4.4.1	Náklady na jednotku výkonu (1 km) .....	36
4.4.2	Kalkulace hrubého rozpětí .....	37
4.4.3	Přímé náklady na jednotku výkonu (1km).....	38
4.5	Analýza stávajících zakázek .....	38
4.6	Popis plánovacího procesu se zaměřením na zpáteční cesty .....	39
5	Zhodnocení výsledků.....	43
5.1	Alternativní scénáře s výhledem do budoucna.....	43
	Závěr .....	44
	Seznam použitých zdrojů.....	45
	Seznam příloh .....	46

# 1 Úvod

Doprava hraje klíčovou roli v rozvoji společnosti. Je jednou ze základních potřeb společnosti od samého počátku vývoje. Význam funkce dopravy zboží roste stejně rychle, jako se rozrůstá společnost a její nároky. Doprava má těsný vztah s ekonomikou. Čím lepší je ekonomická situace dané země, tím větší je potřeba přepravy osob nebo zboží.

Stejně jako všechna průmyslová odvětví i silniční doprava musí čelit tvrdé konkurenci na dopravním trhu. Situace se zhoršila hlavně v době hospodářské recese v roce 2008, kdy se rapidně snížil počet zakázek a hlavně poklesly ceny za dopravu. V následujících letech pak došlo k nárůstu cen pohonných hmot. Tyto okolnosti nutí dopravní společnosti hledat nová a efektivní úsporná opatření, vytvářet nové možnosti přivýdělku a současně tak znesnadňují vstup nových společností na dopravní trh.

Tato práce reflektuje snahu o vybudování fungující ziskové dopravní společnosti. Charakterizuje předpoklady vzniku podniku, zachycuje formy hledání zákazníků a popisuje skutečné náklady a výnosy. Stěžejní je stanovit cenu za přepravu tak, aby byla schopná obstát v konkurenčním boji. Cílovou funkcí ceny z hlediska dopravce je, aby pokryla vynaložené náklady a generovala zisk. Tato práce popisuje situaci začínajícího přepravce, jemuž stanovená cena v silném konkurenčním prostředí nepokryje náklady.

Jednou z nejvýznamnějších aktivit v podnikání je umět se správně rozhodnout. Kvalita a výsledky rozhodnutí ovlivňují fungování a prosperitu společnosti. Právě nekvalitní rozhodování může být příčinou četných neúspěchů. Rozhodování patří mezi základní manažerské dovednosti, které jsou klíčové pro vedoucí pracovníky ve státní a hlavně v soukromé sféře.

Založení a provozování podniku obnáší neustálé rozhodování o řízení, organizování a zvažování všech rizik. Autorka měla díky rodinným vazbám možnost pracovat na pozici dispečerky v analyzované společnosti. Získala tím mnoho obchodních zkušeností v plánování efektivních přeprav, dohadování ceny a podílela se na rozhodnutí, zda v činnosti pokračovat či nikoliv.

## **2 Cíl a metodika práce**

### **2.1 Cíl práce**

Autodoprava Fojtík je malá dopravní firma, která zaměstnává jen řidiče a dispečera. Byla založena jako složka lékárny U Zlatého jelena v roce 2011. Po třech letech činnosti stojí před otázkou, zda pokračovat v činnosti.

Cílem práce je vytvořit podklad pro rozhodnutí, zda Autodoprava Fojtík má utlumit činnost nebo v ní pokračovat. Tento cíl je analyzován na základě ekonomických kalkulací porovnání nákladů s výnosy. Dílčím cílem je srovnání výnosnosti či ztrátovosti jednotlivých uskutečněných přeprav.

### **2.2 Metodika práce**

Pro dosažení vytyčeného cíle je zapotřebí splnit tyto tři body:

V literární rešerši je hlavní důraz kladen na odborný výklad ekonomické situace dopravních společností, popis nákladů, výnosů a cenové politiky. Je zde také prostor pro teoretický popis ekonomických kalkulací.

Případová studie popisuje Autodopravu Fojtík z hlediska základních informací a předmětů její činnosti. Je zde detailní popis všech nákladových položek, které jsou analyzovány. Výsledkem kalkulací je popis nákladů na jednotku výkonu, který je porovnáván s výnosy.

V závěru bakalářské práce je na základě předložených údajů popsáno rozhodnutí, zda v činnosti pokračovat nebo ji utlumit.

## **3 Teoretická východiska**

### **3.1 Obecná charakteristika dopravy**

Dopravu lze definovat mnoha způsoby. Podle Chlaňa (2009, str. 7) v širším slova smyslu dopravou rozumíme zabezpečování přepravy osob, zboží a informací. V užším smyslu pak jen přemísťování osob a nákladů.

*„Doprava z hlediska funkce v ekonomice je nevýrobním odvětvím národního hospodářství s úkolem sloužit společnosti a umožňovat zvyšování jejího ekonomického rozvoje a životní úrovně obyvatelstva.“ (Chlaň, 2009, str. 7)*

#### **3.1.1 Základní dopravní pojmy**

Tyto pojmy jsou citovány z Eislera (2008, str. 27-29):

Doprava je pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Podle toho, zda jsou dopravní prostředky určeny pro dopravu zboží nebo osob, hovoříme o dopravě nákladní nebo osobní.

Přeprava je pojem, který vyjadřuje kolik zboží nebo osob bylo přemístěno. Určuje dále na jakou vzdálenost, za jakou cenu, v jaké lhůtě a za dalších právních či obchodních podmínek.

#### **3.1.2 Funkce dopravy**

Podle Eislera (2008, str. 27) doprava plní několik funkcí. Kromě své dominantní funkce, která spočívá v přemísťování zboží a osob, má doprava jako součást infrastruktury další funkce.

- 1) Stimulační funkce. Investice do dopravní infrastruktury iniciují oživení ekonomiky.

- 2) Sociálně stabilizační funkce. Doprava má velkou sociálně politickou dimenzi, poruchy v dopravním systému významně porušují stabilitu i vývoj celé ekonomiky a společnosti.
- 3) Substituční funkce. Doprava je využívána k substituci činností např. v osobní dopravě lze regulovat soustředování obyvatel do měst.
- 4) Komplementární funkce je její dominantní funkcí.

### **3.2 Silniční nákladní doprava**

Objem nákladní dopravy se neustále zvyšuje. Podle Chlaňa (2009, str. 98) se za posledních dvacet pět let ztrojnásobil počet silniční dopravy, která nyní dosahuje téměř 90% objemu celkové nákladní dopravy. Vnitrozemská plavba a železnice ve většině zemí stagnovala nebo dokonce ztrácela svůj podíl na trhu.

Silniční nákladní dopravu lze charakterizovat jako přepravu výrobků dopravcem po silničních komunikacích na základě přepravní smlouvy. Podle Petra (2011, str. 11) má své výhody a nevýhody.

Výhody silniční nákladní dopravy

- Přímé spojení mezi odesílatelem a příjemcem
- Zjednodušené přizpůsobení přepravním požadavkům
- Pohotovost a operativnost
- Rychlost
- Široká síť dopravní infrastruktury
- Možnost přepravy výrobků na krátké vzdálenosti

Nevýhody silniční nákladní dopravy

- Znečišťování životního prostředí
- Omezená kapacita komunikací
- Omezená kapacita vozidel

Chlaň (2009, str. 89) zdůrazňuje, že silniční doprava projevuje větší životaschopnost, adaptabilitu a pohotovost. Operuje na silniční síti, které oproti železniční, je schopna pružně absorbovat mnohem větší rozsah přeprav a zejména z hlediska rychlosti vede i ke kvalitnějšímu uspokojení přepravní poptávky.

### **3.3 Dopravní společnosti**

#### **3.3.1 Předpoklady k založení**

Založení podniku je významný krok, který zahrnuje splnění důležitých podmínek. Šiman (2005, str. 21) popisuje, že jde o cílevědomý proces, který je podmíněn několika předpoklady. Podle Synka (2007, str. 22) si zakladatel musí připravit strategické záměry, směřující zejména do následujících čtyř oblastí.

##### **1) Předmět činnosti**

Podle Synka (2007, str. 23) v souvislosti se zvažováním předmětu činnosti je nezbytné soustředit potřebný rozsah informací o potencionálním okruhu zákazníků, jejich kvalitě (odhad solventnosti), možnosti rozvinutí sítě zákazníků (export, potencionální trhy), ale i posouzení kvality konkurence a jejího postavení na trhu, geografickou polohu atd. Dalším důležitým okruhem otázek je analýza vazeb na dodavatele se zvážením možnosti jejich volby, vyšetření obchodních podmínek a kvality služeb.

Tyto aspekty mimo jiné souvisí s volbou sídla podniku. Správné umístění je důležitým a zvláště dlouhodobým činitelem, majícím podstatný vliv na budoucí výnosnost podniku. Jindy by přemístění bylo prakticky nemožné. Při rozhodování o umístění podniku zpravidla podnikatel zvažuje tzv. faktory lokalizace.

Mezi faktory lokalizace patří (Synek, 207, str. 23)

- Rozsah a kvalita zdrojů pracovních sil jakož i náklady spojené s využíváním pracovníků
- Přístup k surovinovým zdrojům a popřípadě s nimi spojené dopravní náklady

- Nejbližší zdroje energie a možnosti dopravních spojení
- Možnosti odbytu
- Případné možnosti využití investičních pobídek v souvislosti s podporou státu
- Daňové úlevy v dané lokalitě
- Ekologii a ochranu životního prostředí

Žádný podnik se neobejde bez pracovníků. Podle Synka (2007, str. 23) zakladatel stojí před základními okruhy problémů spojenými právě s využíváním lidské práce. Například:

- Výběr pracovníků s ohledem na potřebný počet, strukturu, kvalifikace, požadovaný profil, adaptabilitu a mobilitu atd.
- Vymezení pracovních podmínek pracovníků (stanovení pracovní doby a vymezení režimu práce, vlastní organizaci práce a pracoviště, klima na pracovišti, bezpečnost a hygienu práce atd).
- Stanovení odměny za práci včetně sociálního a zdravotního zabezpečení pracovníků

S předmětem činnosti souvisí tvorba souboru dlouhodobého hmotného a dlouhodobého nehmotného majetku, který bude vytvářet věcné předpoklady podnikatelské činnosti. Jedná se o pozemky, budovy a stavby, soubor strojů a zařízení, dopravní prostředky jakož i předměty zabezpečující zamýšlenou výrobu nebo poskytování služeb.

## **2) Strategický plán**

Podle Synka (2007, str. 24) podnikatel by měl před vlastním zahájením činnosti zpracovat strategický plán, který by měl být prioritně zaměřen na oblast financí. Přípravě plánu nákladů a výnosů musí podnikatel věnovat mimořádnou pozornost s cílem předejít riziku možného úpadku hned v první fázi života firmy. Šiman (2007, str. 21) doplňuje, že strategický plán řeší zejména reálnost podnikatelského záměru.

### **3) Sociálně psychologické aspekty**

Synek (2007, str. 24) popisuje, že sociálně psychologické aspekty jsou neméně důležité. Podnikatelem se může stát jen silná cílevědomá osobnost, která dokáže realizovat určitý nápad. Současně musí dokázat pracovat s lidmi, vést je k určitému cíli. Šiman (2007, str. 21) doplňuje, že mezi osvojení sociálně psychologických aspektů podnikání patří realizace podnikatelského nápadu, řízení a organizování a zvážení všech rizik podnikání.

### **4) Osvojení právních norem**

K úspěšnému zvládnutí založení podniku patří i osvojení si nejdůležitějších právních norem. Podle Šimana (2007, str. 21) to je obchodní zákoník, živnostenský zákon, zákoník práce a další speciální předpisy.

## **3.4 Ekonomika dopravního podniku**

Podnikatelé se musí neustále rozhodovat o celé řadě opatření směřujících k zajištění ekonomického růstu a trvalé efektivnosti podnikání.

*„Efektivnost podniku znamená jeho schopnost zhodnotit v co nejvyšší možné míře vynaložené prostředky – dosáhnout žádoucích výstupů s co nejmenším vynaložením zdrojů.“* (Peterová, 2002, str. 3)

Šiman (2007, str. 48) popisuje, že účelem podnikání je vytvoření kladného výsledku hospodaření, který je označován jako zisk. Vytvoření zisku znamená, že výnosy podniku za sledované období jsou vyšší než jeho náklady. V opačném případě (náklady za sledované období jsou vyšší než výnosy) je výsledek hospodaření záporný a podnik vykazuje ztrátu. Vytvoření zisku je jedním z předpokladů dlouhodobé existence podniku.

Výsledek hospodaření je evidován v účetním výkaze, který se nazývá výkaz zisků a ztráty. Výkaz eviduje výnosy, náklady a výsledek hospodaření za určité časové období.



### 3.4.1 Náklady

Pro další analýzu efektivity podniku je tedy nutné zjistit a analyzovat vynaložené náklady a vyhodnotit je k získaným výsledkům. Peterová (2002, str. 3) popisuje, že náklady lze definovat různými způsoby. Pro tuto práci je nejvhodnější tato definice nákladů.

*„Náklady vyjadřují spotřebu materiálu, opotřebením investičního majetku, spotřebu práce, cizích výkonů a finančních prostředků na získání vlastních výkonů, tzn. na finální výrobky, na polotovary vlastní výroby, na práce a služby.“* (Peterová, 2002, str. 3)

Peterová (2002, str. 4) uvádí, že k třídění nákladů podniku mohou být použita různá kritéria. V případové studii se držíme členění ve výkazu zisků a ztrát, proto náklady rozdělujeme na provozní, finanční a mimořádné činnosti.

Zásady při řízení nákladů (Šiman, 2007, str. 48):

- Řízení nákladů, jehož cílem je snižování nákladů, má dominantní vliv na efektivitu podnikání a je základní metodou zvyšování konkurenceschopnosti podniku.
- Spotřebou výrobních faktorů rozumíme spotřebu jednorázovou (např. materiál, energie) i postupnou (např. odpisy, které vyjadřují snížení hodnoty dlouhodobého majetku).
- Náklady musí existovat, výrobní faktory je nutné spotřebovávat hospodárně.
- Náklady je nutné odlišit od peněžních výdajů, které představují úbytek peněžních prostředků podniku bez ohledu na účel jejich použití.
- Náklady vždy musí souviset s výnosy příslušného období, musí být zajištěna věcná a časová shoda výnosů a nákladů s vykazovaným obdobím.

Pro potřeby této práce rozdělujeme náklady na přímé a nepřímé. (Synek, 2007, str. 80)

- 1) Přímé náklady přímo souvisí s určitým druhem výkonu.
- 2) Nepřímé (režijní) souvisí s více druhy výkonů, resp. chodem podniku jako celku a nelze je přímo přiřadit.

### 3.4.2 Výnosy

Podle Šimana (2007, str. 48) výnosy podniku jsou výsledky podnikání v peněžních jednotkách za určité období např. měsíc, pololetí, rok. Výnosy podniku zvyšují zisk podniku bez ohledu na to, zda došlo k jejich úhradě.

Eisler (2008, str. 101) upřesňuje, že výnosy podniku jsou součtem provozních, finančních a mimořádných výnosů.

- Provozní výnosy jsou získány v důsledku hlavní a ostatní činnosti podniku (např. tržby z přepravy).
- Finanční výnosy jsou získány z finančních investic, z finančních transakcí podniku (např. výnosy z úroků, cenných papírů, spekulací na burze).
- Mimořádné výnosy vyplývají z dalších aktivit, které nepatří do provozní činnosti podniku. Mohou to být např. přijaté náhrady za mimořádná plnění (např. plnění pojistné události pojišťovnou).

### 3.4.3 Finanční a manažerské účetnictví

Všechny nákladové položky, které jsou dále popisovány v případové studii, jsou přesně vedeny v účetnictví.

*„Finanční účetnictví sleduje majetek, závazky a výsledky činnosti účetní jednotky jako celku. Eviduje jejich styk s vnějším světem a zjišťuje náklady, výnosy a hospodářský výsledek za celou účetní jednotku“.* (Peterová, 2002, str. 7)

Pokud se informace zjištěné ve vnitropodnikovém účetnictví začnou používat po rozhodování o budoucím směřování podniku, různě se přeskupí a doplní se dalšími neúčetními informacemi vycházejícími z jiných než účetních pohledů, přeměňuje se vnitropodnikové účetnictví na účetnictví manažerské.

*„Manažerské účetnictví v širším pojetí lze definovat jako soustavu informací o nákladech a výnosech, která zobrazuje a zkoumá ekonomickou realitu podniku tak, že eviduje, třídí, seskupuje, ale také analyzuje, hodnotí a znovu uspořádává informace o*

*podnikových činnostech tak, aby sloužily řídicím pracovníkům pro rozhodování o změnách v podniku v budoucnosti.*“ (Peterová, 2002, str. 13)

Synek (2007, str. 83) upozorňuje, že manažerské pojetí nákladů zahrnuje i tzv. oportunitní (alternativní) náklady. To je částka peněz (ušlý výnos), která je ztracena, když zdroje (práce, kapitál) nejsou použity na nejlepší ušlou alternativu.

### **3.4.4 Cenová politika podniku**

Tvorba cen za přepravu představuje jedno z nejcitlivějších témat dopravní politiky. Chlaň (2009, str. 42) popisuje, že cena musí odpovídat nejen zásadám volného trhu, konkurenci dalším druhů dopravy, reakci poptávky a nabídky, ale i potřebám zabezpečení služeb ve veřejném zájmu.

Cena:

- Ovlivňuje výši poptávky
- Je základem pro určení rentability
- Ovlivňuje volbu uživatele
- Je spojena s kvalitou nabízené služby
- Je lehce srovnatelná s konkurenční službou stejného druhu

Cílovou funkcí ceny z hlediska dopravce je, aby dopravce pokryl vynaložené náklady a generoval přiměřený zisk. Podle Chlaň (2009, str. 46) to ale neznamená, že každá přeprava musí přinést zisk, ale v tom smyslu, že tržby dopravce v dlouhodobé perspektivě pokryjí vlastní náklady a vytvoří zisk.

Při rozhodování, zda zakázku přijmout či naopak zamítnout, musí dopravce zvážit několik kritérií:

- Cena
- Vzdálenost nájezdu vozidla na místo nakládky
- Vytížení vozidla na zpáteční cestě

- Jistota, že bude schopen dostát závazkům, aby nedošlo k penalizaci za nedodržení podmínek
- Předchozí zkušenosti z dopravcem a jeho solventnost

V tarifních sazbách, které vyjadřují cenu přepravy, jsou využívány dva základní principy – nákladový a hodnotový.

### **1) Nákladový princip**

Podle Chlaňa (2009, str. 46) tento princip vyžaduje, aby tarifní sazby kryly vynaložené náklady. Tento typ porovnává náklady dopravce s nabízenou cenou a rozhoduje se, jestli tuto přepravu realizuje nebo nechá dopravní prostředek nevyužít.

### **2) Hodnotový princip**

Druhý princip cenotvorby je hodnotový. Hodnota dopravního výkonu je v podstatě příspěvek na pokrytí nákladů s výnosem, který vznikne uskutečněním dopravního výkonu. Je-li hodnota přepravního výkonu nižší než cena za tuto přepravu, je ekonomicky racionální tuto přepravu uskutečnit a opačně.

Podle Chlaňa (2009, str. 89) hlavním cílem dopravce je dosažení a získání maximálních výnosů skrze maximalizaci objemů výkonů. Jestliže zvyšování ceny za přepravu je z důvodu existence dravé konkurence nerealizovatelné, pak jedinou cestou je zvyšovat objemy prodané přepravy. Dalším důležitým cíle je minimalizace rizik vyplývajících z nestability přepravního trhu. Jde zejména o využití institutu smluv o uzavření budoucích smluv a smluv o ceně za přepravu.

Petr (2011, str. 12) popisuje, že velmi důležitým kritériem je pro majitele dopravních firem vytíženost vozidel. Fakt, že firma má zajištěnou práci pro své zaměstnance, je polovinou úspěchu celé společnosti. Druhou polovinou úspěchu je finanční stránka, která je monitorována pomocí výnosů a nákladů, tedy hospodářského výsledku.

Eisler (2009, str. 52) popisuje, že u všech silničních dopravců záleží na jejich schopnosti organizovat provozně ekonomický proces tak, aby byla zachována, udržena či zvýšena konkurenční schopnost těchto subjektů přepravního trhu.

### **3.5 Ekonomické kalkulace**

Ekonomické kalkulace, které jsou pro tuto práci rozhodující, zahrnují především kalkulace nákladů.

*„Kalkulačním systémem podniku se rozumí soustava postupů zajišťujících sledování nákladů na vnitropodnikové jednotky a činnosti a jejich výsledky a na využívání znalostí těchto nákladů na řízení podniku.“*(Peterová, 2002, str. 10)

Význam kalkulace spočívá zejména: (Šiman, 2007, str. 54)

- Vyčíslují náklady podnikového výkonu
- Umožňují řízení nákladů, zvýšení efektivity a konkurenceschopnosti podnikání
- Umožňují porovnání skutečných a plánovaných nákladů na jednici podnikového výkonu
- Poskytují podklady pro cenová jednání

#### **3.5.1 Úplné kalkulace**

Podle Peterové (2002, str. 16) úplná kalkulace zahrnuje všechny náklady vztahující se k dané aktivitě oproti neúplné kalkulaci, která obsahuje pouze jejich část – buď jen přímé náklady, nebo jen variabilní náklady.

Šiman (2007, str. 56) upozorňuje, že v praxi mohou vznikat problémové okruhy, které mají vliv na stanovení návrhu ceny. Například kalkulace úplných nákladů nebere do úvahy změny v plánovaném objemu výroby.

### 3.5.2 Metody stanovení nákladů na jednotku výkonu

V tomto případě vycházíme z celkových nákladů na veškeré vyrobené množství.

Peterová (2002, str. 29) popisuje tři základní metody – metodu dělením, zůstatkovou a metodu rozčítací. Metody kalkulace závisí na předmětu kalkulace, tj. na tom, co se kalkuluje, na způsobu přičítání nákladů výkonům, na požadavcích kladených na strukturu a podobnost členění nákladů.

- 1) Synek (2007, str. 102) metodu dělením rozděluje na prostou, stupňovitou kalkulaci dělením a kalkulace dělením s poměrovými čísly. V případové studii je použita prostá metoda dělením, která se používá v případě, kdy vzniká pouze jeden výrobek, a celkové náklady se dělí celkovým vyrobeným množstvím.
- 2) Metoda zůstatková je v případě, že vzniká více výrobků, z nichž jeden je z hlediska významu považován za hlavní, ostatní se považují za vedlejší.
- 3) Metoda rozčítací se používá, vzniká-li více výrobků stejného významu. Celkové náklady se rozdělí na tolik dílčích částí, kolik je výrobků.

Podle Peterové (2002, str. 30) se úplné náklady výkonu používají ke zjišťování skutečně dosažené nebo plánované efektivnosti – porovnáním s cenou lze určit zisk a zhodnotit rentabilitu. Úplné náklady mohou být u výrobce také základem stanovení ceny tržního produktu. V případové studii vypočtením nákladů na kilometr zjistíme hranici efektivnosti, která je základem stanovení ceny přepravy za kilometr.

### 3.5.3 Neúplné kalkulace

Kalkulace s neúplnými náklady předpokládá, že z celkových nákladů stanovíme pouze část. Nejčastěji jde o přímé náklady nebo variabilní náklady. Nejdůležitější je účel kalkulace, podle kterého si vybíráme druh nákladů.

Podle Synka (2007, str. 115) tento typ kalkuluje pouze variabilní náklady. Zbývající fixní režijní náklady považuje za náklady, které je nutné vynaložit na zajištění chodu podniku. Do nákladů na výrobky je nepromítá, ale zahrnuje je až do celkového období.

Z toho vyplývá, že u jednotlivých výrobků se nezjišťuje zisk, ale pohlíží se na něj jako na výsledek činnosti podniku jako celku. Za příspěvní k tvorbě výsledku hospodaření podniku se považuje rozdíl prodejní ceny výrobku a jeho variabilních nákladů zvaný příspěvek na úhradu nákladů a zisku.

### **3.5.4 Hrubé rozpětí**

*„Hrubé rozpětí je rozdíl mezi celkovými výnosy a definovanou, pro daný účel stanovenou částí celkových nákladů.“ (Peterová, 2002, str. 35)*

Synek (2007, str. 115) pokračuje, že v praxi obvykle neznáme celkové variabilní náklady na výrobek (známe jen jejich část, a to přímé náklady), nahradí se tedy příspěvek na úhradu hrubým rozpětím, které je dáno rozdílem ceny a přímých nákladů.

## **3.6 Charakteristika rozhodovacího procesu**

Jednou z nejvýznamnějších aktivit v podnikání je umět se správně rozhodnout. Kvalita a výsledky rozhodnutí ovlivňují fungování a prosperitu jednotlivých společností a firem a právě nekvalitní rozhodování může být příčinou jejich neúspěchů.

Podle Grasseové (2013, str. 193) kvalita manažerského rozhodování je ovlivňována řadou činitelů:

- vědomosti, schopnosti a dovednosti manažerů
- druh rozhodovacího problému
- vybavenost moderními technickými prostředky řízení a komunikace
- časovým horizontem rozhodování a jeho požadovanými návaznostmi
- změnami ve vnějším a vnitřním prostředí managementu a podnikatelským rizikem, které provází v tržní ekonomice všechny podnikatelské aktivity

Rozhodování je podle Šubrt (2011, str. 116) proces, ve kterém je nutno zvolit jediné rozhodnutí z několika možných alternativ rozhodnutí. Cílem je vybrat tu alternativu, která je u určitého hlediska nejvýhodnější. V okamžiku rozhodnutí efekt, plynoucí z realizace jednotlivých alternativ rozhodnutí, není znám. Není zřejmé, která z těchto variant je nejlepší, protože v okamžiku rozhodnutí není přesně známo, jaké důsledky pro rozhodovatele její volba bude mít.

Jedním z předpokladů rozhodovacího procesu je realizovat správné rozhodnutí na základě efektivní tvorby variant. Podle Grasseové (2013, str. 207) obsahem tvorby variant je hledání nových myšlenek a výstupem pak soubor potencionálních řešení rozhodovacího problému.

Systematicko-analytické metody jsou založeny na systematickém shromažďování, třídění a členění všech prvků relevantních pro daný problém a jejich následných systematických kombinacích a variacích. Při přípravě rozhodnutí představují tyto metody obecně ověřený a logický postup zpracování informací. Jejich užití je vhodné zejména pro řešení složitých, komplexních a špatně strukturovaných problémů.

Intuitivní metody tvorby variant stavějí na intuici, dřívější zkušenosti rozhodovatele, schopnosti abstrakce či předvídavosti. Jsou založeny taktéž na schopnosti nalézání analogií a paralel a na vzájemném srovnávání. Je vhodné využívat tyto metody především u úkolů jednoduššího charakteru a dobře strukturovaných problémů.

### **3.7 Rešerše obdobných prací**

Hlavní funkce podniku je maximalizace zisku. Z tohoto důvodu je finanční analýza nutná pro posouzení efektivní činnosti podniku. Touto problematikou se z různých úhlů pohledu zabývají všechny organizace.

Tato podkapitola srovnává dvě bakalářské a jednu diplomovou práci, které analyzují ekonomickou situaci ve třech různých dopravních firmách. Práce se liší hlavně ve



zvolené metodě analýzy finanční situace hlavně podle velikosti a předmětu činností dané firmy. Těžiště těchto prací je stejné a leží v popisu nákladových položek.

Bakalářská práce Finanční analýza společnosti G&G Transport s. r. o. se zabývá analýzou malé dopravní firmy. Gumulák (2006, str. 3) popisuje, že firmu vlastní jeho rodiče. Z tohoto důvodu je práce napsána poměrně osobně.

Podle Gumuláka (2006, str. 3) je hlavním cílem jeho práce hodnotit podnik z pohledu externího uživatele, jak si stojí a kde jsou jeho slabá místa. Předmětem podnikání je mezinárodní kamionová doprava a spedice. Dlouhodobým majetkem jsou zejména kamiony, které jsou kupovány vždy na leasing.

V roce 2006 firma provozovala devět nákladních aut (tahač + návěs) typu VOLVO a DAF. Firma začínala s jedním starším kamionem a rozrostla se na firmu s obrátem přes 20 milionů Kč ročně. Mezi zaměstnance se řadí 9 řidičů nákladních vozidel a dva jednatelé jako vedení společnosti.

Finanční analýza je popisována poměrovými ukazateli, které pokrývají veškeré činnosti výkonnosti podniku. Jsou zde výpočty rentability, likvidity, zadluženosti a analýzy nákladů. První a poslední popisované roky tj. 2002 a 2005 byly roky ztrátovými, naopak 2003 a 2004 jsou období, která končila ziskem. Rok 2002 byl popsán s minimální ztrátou z důvodu vysoké tvorby rezerv. Problematickým byl hlavně rok 2005, který provázela špatná finanční situace firmy, a to hlavně díky ztrátovému finančnímu výsledku hospodaření, vysokým ostatním provozním nákladům a zároveň snížení ostatních provozních výnosů.

Tato práce byla napsána v roce 2006. Ze sbírky listin je patrné, že v následujících letech 2008, 2009 a 2010 byla společnost ve ztrátě. Rokem 2011 se ekonomicky přehoupala do zisku a v roce 2012 už vykazuje zisk. Tento popis potvrzuje fakt, že hospodářská recese v roce 2008 a zdražení pohonných hmot se podepsalo na ekonomické situaci dopravních firem.

Diplomová práce Kalkulace nákladů v kamionové dopravě se zaměřuje jen na popis nákladů v nejmenované firmě. Podle Petra (2011, str. 8) je cílem této práce vypracování detailních kalkulací nákladů v silniční nákladní dopravě z pohledu menší dopravně spediční firmy. Analyzovaným obdobím jsou roky 2008 - 2010, které jsou pro dopravní společnosti kritické z důvodu hospodářské recese.

V roce 2011 firma poskytovala vnitrostátní a mezinárodní kamionovou dopravu a zasilatelství, které zahrnovalo spediční činnost. Dále nabízela služby speciálními stroji např. vysokozvižnými vozíky, traktory nebo kolovým nakladačem. Firma převážela zboží od jedné palety po plný kamion. Dlouhodobě spolupracovala se čtyřmi většími firmami, které se na ní obraceli se svými požadavky. V roce 2011 firma zaměstnávala 14 řidičů a provozovala vozový park s 25 vozidly.

V této práci je velmi kvalitně zpracovaná teoretická část, ve které autor popisuje silniční nákladovou přepravu a ekonomiku dopravních společností. V praktické části jsou detailně popsány nákladové položky. Důraz je kladen na popis faktorů ovlivňujících ceny ropy nebo na popis mýtného. V Petrově práci se dají vyzorovat jasně dané odlišnosti v nákladech za kamionovou přepravu oproti popisované dodávkové přepravě, kterou se zabývá tato bakalářská práce. Nákladové kalkulace jsou počítány podle Soukupovy metody na základě kalkulačních schémat. Na každý typ vozidla jsou provedeny zvláštní kalkulace. Nejdříve jsou popsány kalkulace nákladů návěsových souprav, pak kalkulace valníkových nákladních vozidel. Tyto kalkulace jsou dále použity ve firmě jako šablona pro tvorbu cen za dopravní služby.

Tato diplomová práce je vypracovaná velmi pečlivě. Je zatajeno jméno firmy a všechny důležité výsledky v praktické části jsou začerněné a nečitelné. Jsou vypsány popisy metod a postupy, konkrétní čísla nejsou k dispozici. Petr (2011, str. 85) popisuje, že do budoucna sledává vedení firmy velké problémy ve stále se zvyšujících hodnotách nákladových položek, především díky zvyšující se ceně nafty, rozšiřování mýtného atd. Na tyto negativní změny nereagují ceny za dopravní služby, které jsou díky velké konkurenci stále stejné. Petr (2011, str. 85) dále popisuje, že v letech 2008-2010 ukončilo činnost mnoho dopravních a spedičních firem, a přesto je stále na dopravním trhu převaha nabídky nad poptávkou.

Poslední bakalářskou prací je Analýza nákladů kamionové dopravy společnosti ČSAD Hodonín. Podle Kolmaše (2009, str. 8) je cílem práce analyzovat náklady, které při této podnikatelské činnosti vznikají, vyhodnotit jejich výši ve vazbě na prováděné výkony i získané tržby a navrhnout kroky směřující k jejich optimalizaci za účelem zvýšení zisku.

ČSAD Hodonín a.s. se profiluje jako firma dopravní, spediční a logistická. Podle Kolmaše (2009, str. 20) v současné době patří mezi středně velké firmy, ale co do významu a nabídky širokého spektra služeb patří mezi prioritní české firmy žádané tuzemskými i zahraničními zákazníky. V roce 2009 tato firma zaměstnávala 630 osob, což je o více než 6% méně než ke konci roku 2008. Toto výrazné snížení stavu pracovníků je důsledkem hospodářské krize a z ní plynoucího poklesu poptávky po službách, které společnost v rámci svých podnikatelských aktivit poskytuje. Předmětem činnosti ČSAD Hodonín a. s. je silniční nákladní doprava a zasilatelství, expresní přeprava kusových zásilek v systému Toptrans, skladovací a distribuční logistika a celní služby. Významné místo zaujímá rovněž servisní činnost v oblasti nákladních i osobních vozidel, prodej osobních i užitkových vozidel Citroën a autobusová doprava. Z pohledu obratu firmy je dominantní činností obchod s pohonnými látkami, a to jak formou prodeje ve vlastní síti čerpacích stanic.

V praktické části autor popisuje všechny činnosti této společnosti. Hlavní důraz je kladen na silniční nákladní dopravu, která v době psaní práce procházela hospodářskou recesí. Kolmaš z pozice manažera dané firmy rozdělil náklady na variabilní a fixní. Soustředil se na variabilní náklady a jejich vazbu na ujeté kilometry. Poukázal také na nejvýraznější nákladové položky a navrhl nutná opatření ke snížení.

Díky obrovskému spektru činností ČSAD Hodonín a.s. je tato práce spíše popis všech činností se zaměřením na popis nákladů silniční nákladní dopravy.

## **4 Vlastní práce**

V této části je představena Autodoprava Fojtík z hlediska základních informací a předmětů její činnosti. Cílem praktické části je rozhodnutí, zda má Autodoprava Fojtík ukončit svou činnost nebo v ní pokračovat. Toto rozhodnutí je výsledkem analýzy efektivity podnikání malé dopravní firmy pomocí ekonomických kalkulací. Základem kalkulací je stanovení celkových a přímých nákladů na jednotku výkonu a následné porovnání se skutečnými výnosy.

### **4.1 Popis společnosti**

Autodoprava Fojtík zahájila své působení v červnu 2011, kdy byla založena jako složka lékárny U Zlatého jelena s.r.o. v Domažlicích. Tato lékárna byla před rokem 1989 centrální lékárnou pro celý domažlický okres. V roce 1993 byla zprivatizována a transformována na moderní ziskový podnik. V roce 2008 došlo ke vzniku společnosti s ručením omezením Okna Herink, která měla úzkou vazbu na lékárnu U Zlatého jelena s.r.o. Postupem času došlo k fúzi lékárny a společnosti Okna Herink. Z podnikatelské činnosti firmy Okna Herink zůstala v majetku lékárny dodávka Mercedes Sprinter s leasingem do května 2013.

Ve vozovém parku Autodopravy Fojtík je jen jedna dodávka Mercedes Benz (6paletová, 4,5 m délka; 1,3 m šířka; 1,83 m výška; 1,3 t nosnost.) V okamžiku převzetí do užívání autodopravy měla najeto 24 448 km.

Nejdůležitějším bodem zahájení autodopravy bylo zakoupení programu spediční databanky přeprav Raal Trans editor. Jedná se o jednu z největších databank dopravních informací v Evropě. Z počátku byla tato databanka jediným zdrojem přeprav.

#### **4.1.1 Předmět činnosti a strategický plán**

Výchozí strategií bylo najít skrze databanku dobře placené přepravy, což přinášelo poznání trhu a zmapování konkurence. Počáteční plánování výnosů a nákladů bylo značně intuitivní. Hlavní snahou bylo získat maximální cenu za přepravu, která se odvíjí od počtu kilometrů. Tato cena je stanovena minimálně na 10 Kč/km. Další důraz je kladen na minimalizaci přejezdů od sídla firmy v Domažlicích k nakládce. Jsou vyhledávány přepravy vzdálené maximálně do 100 km od Domažlic. Cesta zpět se uskutečňuje podobně. Nakládka je maximálně do 150 km od místa předchozí vykládky. Cena za 1 km se odvíjí od vzdálenosti místa nakládky, hmotnosti, velikosti přepravovaného zboží a od doby čekání na nakládku.

#### **4.1.2 Výběr pracovníků a založení živnosti**

Organizační strukturu tvoří dva lidé – řidič a dispečer. Lékárna poskytuje zázemí ve fakturování a účetnictví.

K provozování autodopravy si lékárna musela přidat do svého živnostenského listu koncesní oprávnění. Založení živnosti byla nutná podmínka poskytovatelů databanky.

#### **4.1.3 Faktory lokalizace**

V autodopravě hraje velkou roli správné umístění podniku jako centra, odkud se doprava uskutečňuje. Domažlice leží poblíž hranic s Německem nedaleko dálnice A5 Praha–Rozvadov. Na této dálnici je umístěno mnoho skladů a firem, které obchodují s Německem a nabízí skrze databanku přepravy.

## 4.2 Analýza konkurence

Analýza konkurence vychází z firem registrovaných v databance Raal Trans, která byla ze začátku jediným zdrojem přeprav. Databanku Raal Trans využívá 13 000 tuzemských i zahraničních firem. Přímo v Domažlicích má sídlo 15 registrovaných přepravců. Dalších 80 dopravních podniků je v dojezdové vzdálenosti do 100 km.

Společnosti s ručením omezeným mají povinnost zveřejňovat účetní uzávěrku a výroční zprávy ve sbírce listin v obchodním rejstříku. V databance je 6 společností s ručením omezeným, které mají sídlo v Domažlicích.

### 1) HRŮŠA M & M s.r.o.

Hrůša M & M s.r.o. provozuje mezinárodní a vnitrostátní dopravu. Současně si přivydělává půjčováním a prodejem dodávek a podvalníků.

Ve sbírce listin je účetní závěrka z roku 2010 a 2011. V těchto letech firma prokazuje zisk, který byl 2,88 mil. Kč v roce 2010 a 2,587 mil. Kč v roce 2012.

### 2) DOSPED s.r.o.

Společnost s ručením omezeným DOSped provozuje mezinárodní a vnitrostátní dopravu, spravuje 2 benzínové stanice Shell v Domažlicích a v Horšovském Týně. A současně vlastní opravnu vozidel v Koutě na Šumavě.

Zisk firmy kolísal. V roce 2010 byl zisk 150 mil. Kč, v roce 2011 byla společnost ve ztrátě -2,01 mil. Kč a v roce 2012 v zisku 15 mil. Kč. Tyto výkyvy jsou dány nárůstem ceny benzínu o 2,5 Kč/l v průběhu roku 2010-2012 a nutnou údržbou na technickém stavu vozidel.

### 3) OWS OST-WEST s.r.o.

OWS OST-WEST s.r.o. poskytuje nákladní, vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravu. Rozváží paletové zboží do zemí EU a do Švýcarska. V rámci ČR působí převážně v Plzeňském kraji.

Společnost vlastní německá firma OWS Ost-West GmbH, která ovládá 100% obchodního podílu. Podnik převzala v roce 2009, kdy vykazoval ztrátu – 2 345mil. Kč. Od chvíle převzetí je v zisku (1 139 mil. Kč v roce 2010, 1 623 mil. Kč v roce 2011 a 600 mil. Kč v roce 2012)

#### **4) WINKLMANN s.r.o.**

Společnost Winklmann spol. s r.o. je stavební firma, která byla založena v roce 1993. V roce 1997 zahájila prodej, který zahrnoval import cihlářských výrobků z Německa. Převážná služba jsou vedlejší činnosti.

#### **5) NIETEN Int. s.r.o.**

Firma Nieten poskytuje kompletní celní služby. Mezinárodní i vnitrostátní dopravu zboží zajišťuje vozidly smluvních dopravců.

Firma je podle účetní závěrky ze sbírky listin v zisku (17,823 mil. Kč v roce 2010 a 33 mil. Kč v roce 2011).

#### **6) FRONK s.r.o.**

Firma Fronk s.r.o. provozuje nákladní dopravu, nabízí vykládky a nakládky železničních vagonů a provádí práce automobilovými jeřáby. Podle výkazů zisků a ztrát je firma v zisku hlavně díky velkým ostatním provozním výnosům.

Z uvedeného přehledu je vidět, že přepravní společnosti se zabývají vedle dopravy i jinými činnostmi, které jim přináší zisk. Dopravní firmy provozují benzínové stanice, živí se půjčováním dodávek nebo prodávají stavebniny. V obchodním rejstříku jsou publikovány souhrnné údaje pro všechny činnosti dané společnosti.

Úskalí představuje skutečnost, že osoby, které podnikají na základě živnostenského oprávnění, nemají povinnost zveřejňovat tyto údaje. Analýza konkurence v těchto případech není adekvátní. Srovnání velkých firem s malou dopravou, která operuje pouze s jedním vozidlem, by bylo bezpředmětné.

### 4.3 Popis nákladových položek

V této kapitole je popsán obsah nejdůležitějších nákladových položek, které ovlivňovaly celkové náklady. Položky jsou popsány a seřazeny podle hospodářského výsledku z roků 2011 a 2012. Rok 2013 nebyl v době psaní této práce účetně zpracován.

#### 1) Spotřeba pohonných hmot

Náklady na pohonné hmoty jsou ovlivněny cenou za 1 litr a průměrnou spotřebou vozidla. Průměrná spotřeba vozidla závisí především na charakteru přepravovaného zboží (na hmotnosti a rozložení po nákladovém prostoru). Spotřeba vozidla v popisované přepravní firmě kolísala z uvedených důvodů mezi 10l až 11 l na 100 km.

Cena za 1 litr paliva se skládá z ceny produktu a daně. Lékárna je plátcem daně z přidané hodnoty, proto u tankování v zahraničí následně žádá o vrácení zaplacené daně.

Náklady na pohonné hmoty za uvedené období bez DPH:	
2011	127 186 Kč
2012	227 933 Kč

#### 2) Leasing

Náklady na leasing jsou uvedeny v leasingové smlouvě. Leasing skončil v květnu 2013. Měsíční splátka byla 23 000 Kč. V této ceně bylo zahrnuto i povinné ručení a havarijní pojištění.

Náklady na leasing	
2011	127 885 Kč
2012	272 963 Kč



### 3) Opravy a udržování

Náklady na opravy a udržování tvoří především platby zaplacené externím servisům za opravy. Pravidelný servis se uskutečňuje každých ujetých 30 000 km. Nejčastěji se vyměňuje olej, vzduchový a olejový filtr atd. V nákladech z roku 2011 je zahrnuta i mimořádná oprava a výměna brzdových destiček. Do této položky patří i výměna letních a zimních pneumatik a geometrie vozidla. V letech 2011-2012 nebyly uskutečněny žádné mimořádné opravy vozidla.

Součástí opravy a udržování je i spotřeba materiálu a ochranných pomůcek. Jedná se například o upínací popruhy, stěrače, motorový olej, zimní kapalina do odstříkovačů nebo žárovky do auta.

Náklady na opravy a udržování	
2011	22 109 Kč
2012	13 348 Kč

### 4) Mzdové náklady - sociální, zdravotní pojištění + cestovné

Mezi velkou nákladovou položku patří náklady na řidiče, které zahrnují hrubou mzdu, cestovné, odvod na sociálním a zdravotním pojištění a zákonné úrazové pojištění.

V této položce není zahrnuta mzda nebo odměna pro dispečera, účetní a jiné pracovníky lékárny.

Mzdové náklady	
2011	105 110 Kč
2012	231 183 Kč

## **5) Pojištění – povinné ručení, havarijní pojištění a pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce**

Povinné ručení a havarijní pojištění je zahrnuto v nákladové položce leasing, protože bylo součástí leasingové smlouvy. V případě ztráty, poškození či odcizení přepravovaného nákladu bylo povinné uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce. Toto pojištění je nutnou podmínkou k získání přeprav. Pojištění vozidla v popisované firmě je uzavřené s Českou podnikatelskou pojišťovnou. Je platné 1 rok a automaticky se převádí do dalšího roku. Kopie této smlouvy je uvedena v příloze č.3.

Pojištění	
2011	18 307 Kč
2012	17 352 Kč

## **6) Režijní náklady – telefon, poplatek za užívání databanky**

Režijní náklady jsou zařazeny do hospodářského výsledku v položce ostatní služby. Je v nich zahrnut jednorázový poplatek za užívání databanky. Toto zakoupení databanky v mezinárodní verzi Global s kilometrovníkem stálo 10 900 Kč. Paušální měsíční poplatek je za 880 Kč.

Do těchto režijních nákladů jsou započítány i poplatky za telefon.

Režijní náklady	
2011	26 108 Kč
2012	23 285 Kč

## **7) Dálniční známky**

Tyto náklady se odvíjí podle státu, ve kterém se uskutečňuje vykládka. Dodávka patří mezi vozidla do 3,5 t a vztahují se na ní stejná pravidla jako na osobní vozidla. V Německu, Belgii či Nizozemí je vozidlo do 3,5 t zcela bez poplatků.

Ceny mýtného a poplatků se v praxi hodně promítají do „výhodnosti“ přeprav. Nejčastějším cílem přeprav jsou buď státy, které jsou zcela bez poplatků, nebo státy, kde platí dálniční známky.

Ve Francii, Itálii nebo Španělsku se platí dálniční poplatky pomocí mýtných bran. Cena se odvíjí podle státu od 5-10 Euro na 100 km. Díky těmto cenám jsou přepravy do výše uvedených států odmítány, protože nejsou ekonomicky výhodné.

### **ČR**

Dálniční známka v České republice platí pro průjezdy dálnicemi, rychlostními komunikacemi a vybranými úseky silnic první třídy. Je platná pouze pro automobily do 3,5 tuny. Pro přepravu po Čechách je nutné pořídit si roční dálniční známku. V roce 2011 stála 1 200 Kč a v dalším roce 2012 se cena zvýšila na 1 500 Kč.

### **Rakousko**

V Rakousku je jízda na dálnicích a rychlostních silnicích povolena jen s dálniční známkou. V roce 2011 byla 10denní známka za 7,6 Eur, v roce 2012 pak za 7,9 Eur. Díky nižší četnosti vykládek se roční dálniční známka nevyplatila.

### **Slovensko**

Na Slovensku stejně jako v předchozím Rakousku platí dálniční známky. V roce 2011 byla 2krát zakoupena týdenní dálniční známka za 7 Eur. V roce 2012 byly tyto týdenní známky změněny na 10denní za 10 Eur. Díky menší četnosti vykládek se roční dálniční známka nevyplatila.

## Švýcarsko

Ve Švýcarsku se prodává jen roční dálniční známka s 14měsíční platností od 1.12. do 31.1. Tato známka stojí 40 Švýcarských franků. Tato cena se v uvedených rocích neměnila.

Dálniční poplatky celkově	
2011	2 905 Kč
2012	3 643 Kč

### 8) Kurzové ztráty a ostatní finanční náklady

Mezi poslední nákladovou položku patří kurzové ztráty a ostatní finanční náklady. Dle Zákona o účetnictví jsou účetní jednotky povinny vést účetnictví v peněžních jednotkách české měny. Z toho titulu vznikají kurzové rozdíly.

Mezi další finanční náklady jsou zařazeny poplatky z platebních karet.

Kurzové ztráty a další finanční náklady	
2011	957 Kč
2012	5 568 Kč

## 4.4 Ekonomická kalkulace

### 4.4.1 Náklady na jednotku výkonu (1 km)

Stanovení nákladů na jednotku výkonu představuje potřebný údaj pro zjištění hranice efektivnosti. Pro tento výpočet jsou použity náklady detailně popsáné v předchozí kapitole.

Pro výpočet nákladů na jednotku výkonu je aplikována metoda dělením. Celkové náklady jsou vyděleny počtem najetých kilometrů.

Celkový počet najetých kilometrů .....122 198 km

Celkové náklady .....1 225 842 Kč

$\text{Náklady na 1 km} = \frac{\text{celkové náklady}}{\text{počet najetých kilometrů}}$
---

$$\text{Náklady} = \frac{1\,225\,842}{122\,198} = 10,03 \text{ Kč}$$

Potřebný náklad na jednotku výkonu je zaokrouhlený 10Kč.

#### 4.4.2 Kalkulace hrubého rozpětí

Lékárna U Zlatého jelena s.r.o. má v užívání vozidlo s leasingem, který by bez ohledu na vznik autodopravy dál platila, protože vozidlo příležitostně užívá i společnost Okna Herink, která byla sloučená s lékárnou. Leasing skončil v květnu 2013, kdy vozidlo zcela přešlo do vlastnictví lékárny. V hospodářském výsledku je leasing jedinou nepřímou položkou, protože nemá vliv na činnost autodopravy. Ostatní nákladové položky přímo souvisí s činností. Například pohonné hmoty, opravy, mzda řidiče nebo pojištění odpovědnosti atd.

**Hrubé rozpětí** plynoucí z celého objemu výkonů se vypočítá tak, že se z celkových výnosů odečtou přímé náklady. Chceme-li tedy zjistit přímé náklady, odečteme z celkových nákladů jen položku leasing.

Celkové výnosy .....940 555 Kč

Celkové přímé náklady .....522 312 Kč

$\text{Hrubé rozpětí} = \text{celkové výnosy} - \text{celkové přímé náklady}$
---

Hrubé rozpětí = 940 555 - 827 994 = 112 561 Kč

Rozdíl celkového výnosu a celkových přímých nákladů vyšel 112 561 Kč. Autodoprava si svými výnosy uhradila přímé náklady. Leasing pokryla jen z menší části.

#### 4.4.3 Přímé náklady na jednotku výkonu (1km)

K ekonomické kalkulaci, která zpáteční cesta pokryje alespoň přímé náklady, je zapotřebí výpočet přímých nákladů na jednotku výkonu.

$$\text{Přímé náklady na 1 km} = \frac{\text{celkové přímé náklady}}{\text{počet najetých kilometrů}}$$

$$\text{Přímé náklady na 1 km} = \frac{827\,994}{122\,198} = 6,78 \text{ Kč}$$

Potřebný přímý náklad na jednotku výkonu je 6,78 Kč.

#### 4.5 Analýza stávajících zakázek

Většina zakázek se uskutečňuje jednorázově a neopakuje se. Mezi hlavní cílové země patří Německo a Švýcarsko. Nejpodstatnější okolnost pro uzavření přepravy je cena za kilometr. Cena za přepravu je většinou daná zákazníkem a pohybuje se kolem 10 Kč/km. Často zákazník zjišťuje u dopravců jen potenciální cenu, sbírá cenové nabídky a vybírá si nejlevnějšího přepravce. V těchto případech je cena na úrovni 3-6 Kč/km. I přes snahu o navýšení ceny ve většině případů zákazník nesleví a počká si na další zájemce, kterým stanovená cena vyhovuje.

Cílem je získat zákazníky a zakázky přímo, bez databanky, což se částečně podařilo.

BV spedice s.r.o. z Českých Budějovic po několika náhodných zakázkách volá přímo a nabízí pravidelnou přepravu. Jde o přepravu z Horšovského Týna do švýcarského Frauenfeldu. Tato přeprava se uskutečnila za dobu fungování autodopravy 20krát.

#### 4.6 Popis plánovacího procesu se zaměřením na zpáteční cesty

Plánovací proces je popsán pomocí pravidelných přeprav z Horšovského Týna do švýcarského Frauenfeldu. Díky poměrně velkému počtu opakování stejné cesty je možné vysledovat úspěšnost a výnosnost zpátečních cest.

Nakládka se uskutečňovala v Horšovském Týně od 10:00 do 14:00, clenění probíhalo následující den od 8:00 na švýcarsko-německém hraničním přechodu Barga a vykládka ve Frauenfeldu proběhla též den do 14:00. Tento harmonogram byl stejný a uskutečňoval se při všech 20 přepravách. Jedinou výjimku představovala nakládka v pátek, clenění a vykládání zboží pak probíhalo až v pondělí.

Tato cesta měří 568 km, cena za přepravu byla stále stejná 6 000 Kč. Cena za kilometr byla tedy 10,56 Kč, což je vyšší než vypočítaná hranice efektivity a nákladů.

Velký důraz je kladen na výnosnost zpáteční přepravy.

Popis zpátečních přeprav:

V těchto tabulkách jsou detailně popsány jednotlivé zpáteční cesty z Frauenfeldu. Obsahují datum zpáteční cesty, počet nakládek, místo odkud a kam se zboží převáželo, množství, hmotnost zboží a cenu za přepravu.

1.	3.8.2012	1.	Unterhaching (D) - Bor u Tachova	3 plt	770 kg	1 800 Kč
----	----------	----	----------------------------------	-------	--------	----------

2.	10.8.2012	1.	Rettenbach (D) - Horšovský Týn	1 krt	60 kg	1 000 Kč
		2.	Gosheim (D) - České Budějovice	4 pl	600 kg	5 000 Kč

3.	21.-22.8. 2012	1.	Gersthofen (D) - Plzeň	3 plt	360 kg	2 500 Kč
		2.	Dachau (D) - Čestlice	2 krt	200 kg	2 500 Kč
4.	7.2.2013	1.	Regensburg (D) - Domažlice		100 kg	2 000 Kč
5.	19.2.2013	1.	Waldstetten (D) - Praha		810 kg	6 000 Kč
6.	22.- 23.3.2013	1.	Kirchhofen (D) - Jesenice	3plt	326 kg	3 200 Kč
		2.	Radolfzell (D) - Hořovice	3krt	60 kg	2 000 Kč
7.	18.4.2013	1.	Spaichingen (D) - Mladá Boleslav	2 krt	60 kg	1 200 Kč
8.	24- 25.4.2013	1.	Memmingen (D) - Plzeň	2 plt	150 kg	2 000 Kč
		2.	Neusass (D) - Plzeň	1 plt	200 kg	1 500 Kč
9.	25- 26.7.2013	1.	Oberwangen (CH) - Dresden (D)	2 plt	270 kg	7 500 Kč
		2.	Liberec - Horšovský Týn	5 plt	205 kg	1 600 Kč
10.	5- 6.8.2013	1.	Weil an Rhein (D) - Tachov	1 plt	250 kg	3 500 Kč
		2.	Weil am Rhein (D) - Praha	1 plt	370 kg	2 000 Kč
11.	8.8.2013	1.	Lenzburg (CH) - Klášterec nad Ohří	4 plt	800 kg	6 000 Kč
12.	12.8.2013	1.	Rietheim (D) - Přelouč	5 plt	280 kg	4 000 Kč
13.	14.8.2013	1.	Lorrach (D) - Praha	1 plt	1 500 kg	4 000 Kč



14.	20.8.2013	1.	Rankweil (D) - Holýšov	3 plt	225 kg	3 000 Kč
-----	-----------	----	------------------------	-------	--------	----------

15.	28-	1.	Mosingen (D) - Prachatice	3 plt	500 kg	4 000 Kč
	29.8.2013	2.	Schwaigern (D) – České Budějovice	1 plt	200 kg	2 000 Kč

16.	3-5.9.2013	1.	Bad Sackingen (D) - Chomutov	3 plt	400 kg	3 000 Kč
		2.	Weil am Rhein (D) - Plzeň	14 krt	30 kg	2 000 Kč
		3.	Buhl (D) - Štěnovice	1 plt	272 kg	2 500 Kč
		4.	Mochov – Cham (D)	6 plt		2 700Kč

17.	17.9.2013	1.	Mauren (LI) - Mladá Boleslav		800 kg	5 500 Kč
-----	-----------	----	------------------------------	--	--------	----------

18.	24-	1.	Fischen (D) - Líbeznice	2 plt	300 kg	2 000 Kč
	26.9.2013	2.	Feldkircher (D) - Jedoměřice	2 plt	205 kg	1 600 Kč
		3.	Niederbach (D) - Bor u Tachova	1 krt		1 500 Kč
		4.	Unhošť - Staňkov	1 plt	180 kg	1 500 Kč

19.	2-	1.	Mengen (D) - Mladá Boleslav	2 plt	650 kg	4 000 Kč
	3.10.2013	2.	Wangen (D) - Milevsko	1 plt	310 kg	2 500 Kč

20.	30.10.-	1.	Chur (CH) - Lichteinsteig (CH)	5 plt		4 500 Kč
	1.11.2013	2.	Geisingen (D) - Bakov nad Jizerou	1 plt	200 kg	3 500 Kč
		3.	Herrenberg (D) – Úžice	1 plt	200 kg	3 500 Kč

V této tabulce jsou popsány výnosy z předešlých cest přepočítané na jednotky výkonu (1 km)

Číslo	Datum cesty zpět	Cena cesta zpět	Počet km zpět	Počet km celkem + 568km	Cena celkem + 6 000Kč	Celkový výnos cesty na 1km
1.	3.8.2012	1 800 Kč	560 km	1 128 km	7 800 Kč	6,91 Kč
2.	10.8.2012	6 000 Kč	880 km	1 448 km	12 000 Kč	8,28 Kč
3.	21.8.2013	5 000 Kč	871 km	1 439 km	11 000 Kč	7,64 Kč
4.	7.2.2013	2 000 Kč	504 km	1 072 km	8 000 Kč	7,46 Kč
5.	19.3.2013	6 000 Kč	848 km	1 416 km	12 000 Kč	8,47 Kč
6.	22.3.2013	5 200 Kč	884 km	1 452 km	11 200 Kč	7,71 Kč
7.	18.4.2013	1 200 Kč	983 km	1 551 km	7 200 Kč	4,64 Kč
8.	24.4.2013	3 500 Kč	632 km	1 200 km	9 500 Kč	7,92 Kč
9.	25.7.2013	9 100 Kč	1 461 km	2 029 km	15 100 Kč	7,44 Kč
10.	5.8.2013	5 500 Kč	1011 km	1 579 km	11 500 Kč	7,28 Kč
11.	8.8.2013	6 000 Kč	961 km	1 529 km	12 000 Kč	7,85 Kč
12.	12.8.2013	4 000 Kč	925 km	1 493 km	10 000 Kč	6,7 Kč
13.	14.8.2013	4 000 Kč	992 km	1 560 km	10 000 Kč	6,41 Kč
14.	20.8.2013	3 000 Kč	576 km	1 144 km	9 000 Kč	7,87 Kč
15.	28.8.2013	6 000 Kč	935 km	1 503 km	12 000 Kč	7,98 Kč
16.	3.9.2013	10 500 Kč	1 347 km	1 915 km	16 500 Kč	8,62 Kč
17.	17.9.2013	5 500 Kč	999 km	1 567 km	11 500 Kč	7,34 Kč
18.	25.9.2013	6 600 Kč	972 km	1 540km	12 600 Kč	8,18 Kč
19.	2.10.2013	6 500 Kč	948 km	1 516km	12 500 Kč	8,25 Kč
20.	30.10.2013	11 500 Kč	1 298 km	1 866 km	17 500 Kč	9,38 Kč

## 5 Zhodnocení výsledků

Celkové náklady byly vyčíslené na 10 Kč/km, z toho přímé náklady jsou 6,86 Kč. Na příkladu zpátečních cest z Frauenfeldu je vidět, že celkový výnos kolísá od 4,46 Kč/km do 9,38 Kč/km. Průměrný kilometrový výnos všech cest je 7,62 Kč. Tyto výnosy nepokryjí celkový, ale jen přímý náklad. Tři cesty nepokryly dokonce ani přímé náklady. Ani jedna cesta se nedostala nad hranici 10 Kč/km.

V celkovém pohledu je nutno přihlídnout k tomu, že všechny přímé náklady se týkají pouze nákladů nezbytných pro danou cestu. V těchto nákladech není zahrnut leasing, mzda pro dispečera a účetní.

### 5.1 Alternativní scénáře s výhledem do budoucna

Cílem bakalářské práce je vytvořit podklad pro rozhodnutí, zda ukončit činnost nebo v ní pokračovat.

První alternativní scénář je pokračování v činnosti, popřípadě osamostatnění autodopravy. Toto potenciální rozhodnutí zahrnuje několik nutných předpokladů. Z vyhodnocení výnosů a nákladů je vidět, že ani jedna individuální cesta nepokryla celkové náklady. V případě pokračování v činnosti autorka práce navrhuje zahájit jednání s BV spedicí o navýšení ceny za pravidelnou přepravu do Frauenfeldu alespoň o 2000 Kč na celkovou cenu 8000 Kč. Kvůli silné konkurenci na trhu přepravců by toto jednání bylo pravděpodobně neúspěšné.

Druhý alternativní scénář je ukončení činnosti. Hlavním úkolem jakékoliv společnosti je maximalizovat zisk. V uvedeném období 2011-2012 firma prokazovala ztrátu. Ceny za přepravu nastavené konkurencí nepokryjí náklady. Díky konkurenci není snadné získat dobře placené přepravy, a není možné tedy prokazovat zisk. Při posouzení všech těchto kritérií by autorka práce doporučovala činnost utlumit.

## Závěr

Dopravní trh se vzpamatovává z hospodářské recese v roce 2008 a z neustálého zdražování pohonných hmot. Tyto okolnosti nastavují ceny přeprav tak, že jsou nižší než náklady dopravních společností. Dopravní podniky jsou nuceny hledat nové možnosti přivýdělku. Zaměřují se na prodej vozidel, prodej pohonných hmot nebo celní služby. Mnoho dopravních společností v této zkoušce neobstálo. Buď svou činnost musely ukončit, nebo byly odkoupeny jinými subjekty

Hlavním cílem této bakalářské práce je rozhodnutí, zda má Autodoprava Fojtík pokračovat v činnosti. Data popsaná ve zhodnocení výsledků shrnují, že ani jedna cesta nepokryla celkový náklad. Alternativní scénáře pokračují v popisu a rozvádějí dvě možné situace s pohledem do budoucna.

V případě pokračování v činnosti je doporučeno jednání s BV spedicí o zvýšení ceny za přepravu. V souvislosti s popisovaným stavem, kdy je nabídka dopravních služeb větší než poptávka, a celkovou přesyceností dopravního trhu, by tato jednání byla s největší pravděpodobností neúspěšná. Proto se autorka přiklání k druhému alternativnímu scénáři, které znamená ukončení činnosti.

Cíl práce byl splněn. V teoretické práci jsou popsány charakteristiky a předpoklady vzniku podniku a specifika ekonomického fungování podniku. Je zde rešerše podobných prací, které se zabírají stejnou problematikou v podobě snížení výnosů a zvýšení nákladů z pohonných hmot. V případové studii je popsána analýza konkurence dopravních firem v Domažlicích. Dále jsou charakterizovány konkrétní nákladové položky, provedeny ekonomické kalkulace a nakonec porovnány s výnosy. Závěr práce popisuje alternativní scénáře.

## Seznam použitých zdrojů

1. EISLER, Jan, 2008. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Nakladatelství Oeconomica, str. 27-29, 52, 101. ISBN 978-80-245-1416-1
2. GRASSEOVÁ, Monika, 2013. *Efektivní rozhodování. Analyzování-Rozhodování-Implementace a hodnocení*. Brno: Edika, str. 193-230. ISBN 978-80-266-0179-1
3. GUMULÁK, Jiří, 2006. *Finanční analýza společnosti G&G Transport s. r. o.* Praha: bakalářská práce, str. 3.
4. CHLAŇ, Alexander a STEJSKAL, Petr, 2009. *Tarify a ceny v dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice, str. 7-98. ISBN 978-80-7395-104-7
5. KOLMAŠ, Dalibor, 2009. *Analýza nákladů kamionové dopravy společnosti ČSAD Hodonín a.s.* Kunovice: Bakalářská práce, str. 8-20.
6. PETEROVÁ, Jarmila a ŽÍDKOVÁ, Dana, 2002. *Kalkulace nákladů a cen*. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, str. 3-30. ISBN 80-213-0931-8
7. PETR, Martin. 2011. *Kalkulace nákladů v kamionové dopravě*. Praha: diplomová práce, str. 8-12, 85.
8. SYNEK, Miroslav, 2007. *Manažerská ekonomika*. Praha: Grada, str. 23-115. ISBN 978-80-247-1992-4
9. ŠIMAN, Josef, 2005. *Úvod do podnikových financí*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, str. 21-56. ISBN 80-86754-49-9
10. ŠUBRT, Tomáš, 2011. *Ekonomicko-matematické metody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, str. 116. ISBN 978-80-7380-345-

## **Seznam příloh**

Příloha č.1: Hospodářský výsledek 2011

Příloha č.2: Hospodářský výsledek 2012

Příloha č.3: Pojistná smlouva pro pojištění odpovědnosti silničního dopravce

Příloha č.4: Úplný výpis z obchodního restříku

## **Příloha č.1: Hospodářský výsledek za 1. až 13./2011 bez DPH v Kč**

### **Náklady celkem**

50101	Spotřeba materiálu	1 402,00
50103	Spotřeba ochranných pomůcek	1 697,00
50301	Spotřeba PHM	127 186,00
51101	Opravy a udržování	19 010,00
51201	Cestovné	25 046,00
51801	Ostatní služby	18 935,00
51802	Telefon	7 173,00
51806	Leasing Mercedes	127 885,00
52101	Mzdové náklady	59 500,00
52401	Zákonné sociální pojištění	14 875,00
52402	Zákonné zdravotní pojištění	5 355,00
54804	Zákonné úrazové pojištění zaměstnanců	334,00
54805	Pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce	18 307,00
56801	Ostatní finanční náklady	3 862,00
	<b>CELKEM</b>	<b>430 567,00</b>

### **Výnosy celkem**

60201	Tržby z prodeje služeb	347 564,00
66301	Kurzové zisky	427,00
	<b>CELKEM</b>	<b>347 991,00</b>

### **Hrubý zisk**

Náklady	430 567,00
Výnosy	347 991,00
<b>CELKEM</b>	<b>-82 576,00</b>

## **Příloha č.2: Hospodářský výsledek za 1. až 13./2012 bez DPH**

### **Náklady celkem**

50101	Spotřeba materiálu	4 918,00
50301	Spotřeba PHM	227 933,00
51101	Opravy a udržování	8 430,00
51201	Cestovné	43 670,00
51801	Ostatní služby	12 935,00
51802	Telefon	10 350,00
51806	Leasing Mercedes	272 963,00
52101	Mzdové náklady	137 476,00
52103	Mzdové náklady – náhrada za nemoc	2 525,00
52401	Zákonné sociální pojištění	34 369,00
52402	Zákonné zdravotní pojištění	12 373,00
54804	Zákonné úrazové pojištění zaměstnanců	770,00
54805	Pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce	17 352,00
56301	Kurzové ztráty	2 349,00
56801	Ostatní finanční náklady	6 862,00
	<b>CELKEM</b>	<b>795 275,00</b>

### **Výnosy celkem**

60201	Tržby z prodeje služeb	592 564,00
	<b>CELKEM</b>	<b>592 564,00</b>

### **Hrubý zisk**

Náklady	795 275,00
Výnosy	592 564,00
<b>CELKEM</b>	<b>- 202 711,00</b>



# Příloha č.3: Pojistná smlouva pro pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce



ZDE VLEPTE  
SAMOLEPKU  
S ČÍSLEM SMLOUVY

Záznamy pojistovny

Tato pojistná smlouva nahrazuje a ruší smlouvu č.:  
0012208442

Číslo pojistné smlouvy:  
0014877686

Dodatek č.:  
2

Počet příloh:  
2

## Pojistná smlouva pro pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce

**POJISTITEL:** Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group, Budějovická 5, 140 21 Praha 4, Česká republika, IČ: 63 99 85 30  
zapsaná v Obchodním rejstříku vedeném MS v Praze, oddíl B, vložka 3433, Klientská linka: 841 444 555  
bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s. Praha, číslo účtu: 700135002/0800, variabilní symbol: číslo pojistné smlouvy

**POJISTNÍK:** (ten, kdo s pojistitelem uzavírá pojistnou smlouvu a bude platit pojistné)

Jméno: \_\_\_\_\_ Příjmení: \_\_\_\_\_ Titul: \_\_\_\_\_ Rodné číslo: \_\_\_\_\_  
 Název firmy: LÉKÁRNA "U ZLATÉHO JELENA" s.r.o. Plátce DPH<sup>1)</sup>: Ano  Ne  IČ: 25230816  
 Jednatel: Jméno: Jiří Příjmení: Herink Titul: PharmDr.  
**Místo pobytu / sídlo firmy:**  
 Ulice, číslo: Náměstí Míru 123 Obec, dodávací pošta: Domažlice PSČ: 34401  
**Korespondenční adresa (je-li odlišná od místa pobytu / sídla firmy):**  
 Ulice, číslo: \_\_\_\_\_ Obec, dodávací pošta: \_\_\_\_\_ PSČ: \_\_\_\_\_  
**Kontakt:**  
 Telefon: 379 792 111 Fax: \_\_\_\_\_ E-mail: \_\_\_\_\_  
**Bankovní spojení:**  
 Peněžní ústav: \_\_\_\_\_ Číslo účtu: \_\_\_\_\_ Kod banky: \_\_\_\_\_

**POJIŠTĚNÝ:** (ten, na jehož odpovědnost za škodu se pojištění vztahuje, je-li odlišný od pojistníka)

Název firmy: \_\_\_\_\_ Plátce DPH<sup>1)</sup>: Ano  Ne  IČ: \_\_\_\_\_  
 Jednatel: Jméno: \_\_\_\_\_ Příjmení: \_\_\_\_\_ Titul: \_\_\_\_\_  
**Místo pobytu / sídlo firmy:**  
 Ulice, číslo: \_\_\_\_\_ Obec, dodávací pošta: \_\_\_\_\_ PSČ: \_\_\_\_\_  
**Kontakt:**  
 Telefon: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_ E-mail: \_\_\_\_\_

**ROZSAH POJIŠTĚNÍ:**

Počátek pojištění: 1.8.2011 Automatická prolongace<sup>2)</sup>: Ano  Ne  Konec pojištění: 31.7.2012  
 Je pojištění odpovědnosti sjednáno u jiného pojistitele? Ne  Ano  - u kterého (název, limit pojistného plnění): \_\_\_\_\_

**DRUH PŘEPRAVOVANÉHO NÁKLADU:** (uveďte nejčastěji přepravovaný náklad, nejziskovější náklad)

dle požadavku klienta - různé

**PODNIKATELSKÉ OPRAVNĚNÍ<sup>3)</sup>:** koncesní listina  jiné oprávnění  číslo jednací: \_\_\_\_\_

**SEZNAM VOZIDEL<sup>4)</sup>:** Počet vozidel: 1 Počet návěsů / přívěsů: \_\_\_\_\_ dle objednávky Příloha č.: 1

Poř.č.	Vozidlo - V Návěs - N Přívěs - P	Značka a typ	Registrační značka (RZ / SPZ)	Poř.č.	Vozidlo - V Návěs - N Přívěs - P	Značka a typ	Registrační značka (RZ / SPZ)
1.	V	Mercedes-Benz Sprinter 315	3P76936	6.			
2.				7.			
3.				8.			
4.				9.			
5.				10.			

**Základní pojištění:** Odpovědnost za škodu silničního dopravce:

Limit plnění pro 1 PU: 5 000 000 Kč Limit plnění pro všechny PU: 5 000 000 Kč Spoluúčast: 5% min. 5 000 Kč Roční pojistné (Kč): 17 688 Kč

Vnitrostátní silniční nákladní doprava (Česká republika)  Mezinárodní silniční nákladní doprava (EU, EHP, Švýcarsko, Chorvatsko)  Kabotážní silniční nákladní doprava (EU včetně Bulharska a Rumunska)  Kabotážní silniční nákladní doprava (SRN)

Smíšená silniční nákladní doprava (vnitrostátní + mezinárodní Česká republika, EU, EHP, Švýcarsko, Chorvatsko)

<sup>1)</sup> Platné označe křížkem

<sup>2)</sup> Pokud je místo nedostačující, použijte přílohu.

Strana 1

Tato smlouva obsahuje 2 strany.

T.č. SD P 1/10



## Příloha č.4: Úplný výpis z obchodního rejstříku

Tento výpis z obchodního rejstříku elektronicky podepsal "Krajský soud v Plzni [IČ 00215694]" dne 11.2.2014 v 08:47:46.  
EPVid:H81QyBkl3yzqNS4HjV5TQ

### Úplný výpis

z obchodního rejstříku, vedeného  
Krajským soudem v Plzni  
oddíl C, vložka 10889

<b>Datum zápisu:</b>	18. března 1999
<b>Spisová značka:</b>	C 10889 vedená u Krajského soudu v Plzni zapsáno 18. března 1999
<b>Obchodní firma:</b>	LÉKARNA "U ZLATÉHO JELENA" s.r.o. zapsáno 18. března 1999
<b>Sídlo:</b>	Domažlice, náměstí Míru 123, PSČ 344 01 zapsáno 18. března 1999
<b>Identifikační číslo:</b>	252 30 816 zapsáno 18. března 1999
<b>Právní forma:</b>	Společnost s ručením omezeným zapsáno 18. března 1999
<b>Předmět podnikání:</b>	lékárenská péče zapsáno 18. března 1999 Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 Živnostenského zákona zapsáno 15. října 2013 Zednictví zapsáno 15. října 2013 Truhlářství, podlahářství zapsáno 15. října 2013
<b>Statutární orgán:</b>	<b>Jednatel:</b> PharmDr. Jiří Herink, dat. nar. 9. ledna 1955 Domažlice, náměstí Míru 123, PSČ 344 01 zapsáno 18. března 1999 <del>vymazáno 18. října 2013</del> <b>Jednatel:</b> PharmDr. JIŘÍ HERINK, dat. nar. 9. ledna 1955 náměstí Míru 123, Město, 344 01 Domažlice zapsáno 18. října 2013
<b>Způsob jednání:</b>	Způsob jednání: a) zastupování - společnost ve všech věcech zastupuje jednatel samostatně b) podepisování - jednatel podepisuje tak, že k obchodnímu jménu společnosti připojí svůj podpis s označením, že se jedná o jednatele zapsáno 18. března 1999
<b>Prokura:</b>	Ivana Herinková, dat. nar. 28. srpna 1961 Domažlice, nám. Míru 123, PSČ 344 01 zapsáno 2. března 2007 Způsob jednání: Prokurista zastupuje společnost samostatně a podepisuje za ni tak,

Údaje platné ke dni: 11.02.2014 06:00

1/2

že k firmě obchodní společnosti připojí dodatek označující prokuru a svůj podpis.  
zapsáno 2. března 2007

<b>Společníci:</b>	PharmDr. Jiří Herink, dat. nar. 9. ledna 1955 Domažlice, náměstí Míru 123, PSC 344 01 <b>Vklad:</b> 100 000,- Kč <b>Splaceno:</b> 100 000,- Kč zapsáno 18. března 1999 vymazáno 15. října 2013
	JIŘÍ HERINK, dat. nar. 9. ledna 1955 náměstí Míru 123, Město, 344 01 Domažlice <b>Vklad:</b> 100 000,- Kč <b>Splaceno:</b> 100 000,- Kč <b>Obchodní podíl:</b> 100 % zapsáno 15. října 2013
<b>Základní kapitál:</b>	100 000,- Kč zapsáno 18. března 1999
<b>Ostatní skutečnosti:</b>	Na obchodní společnost LÉKÁRNA "U ZLATÉHO JELENA" s.r.o. přešlo v důsledku fúze sloučením jmění zanikající společnosti Okna Herink s.r.o., se sídlem Domažlice, U Nemocnice 128, PSC 344 01, IČ 27997243. zapsáno 15. října 2013

**Správnost tohoto výpisu se potvrzuje**

Krajský soud v Plzni