

VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA

Katedra ekonomických studií

Analýza a zhodnocení pronájmu nákladního vozidla firmy

Building Centrum HSV, s.r.o.

Bakalářská práce

Autor: Anna Čermáková

Vedoucí práce: Ing. Martina Kuncová, Ph.D.

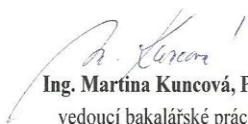
Jihlava 2013



Vysoká škola
polytechnická
Jihlava

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce: **Anna Čermáková**
Studijní program: **Ekonomika a management**
Obor: **Finance a řízení**
Název práce: **Analýza a zhodnocení pronájmu nákladního vozidla ve firmě Building Centrum HSV, s.r.o.**
Cíl práce: Cílem bakalářské práce je analyzovat logistiku dopravního oddělení u stavební společnosti Building Centrum HSV, s.r.o., a to především z pohledu využívání pronájmu nákladního vozidla nad 3,5 tuny, a dále zhodnotit, zda je pro firmu nadále výhodný pronájem vozidla nebo pořízení vozidla vlastního.


Ing. Martina Kuncová, Ph.D.
vedoucí bakalářské práce


Ing. Roman Fiala, Ph.D.
zástupce vedoucího katedry
Katedra ekonomických studií

Anotace

Bakalářská práce se zabývá analýzou a zhodnocení pronájmu nákladního vozidla firmy Building Centrum HSV, s.r.o. Teoretická část je zaměřena na logistiku podniku, rozdělení přepravců, zdroje z jakých je možno automobil pořídit, obecného podnikání v silniční dopravě, kde jsou zahrnuty daně a odpisy. Praktická část je věnována firmě, zaměstnancům, seznamu dopravních prostředků, odpisům a propočtům zda je pro firmu nadále výhodné užívat cizí nákladní dopravu. Hlavním cílem této práce je zjistit, zda je pro firmu výhodné pronajímat cizí nákladní automobil nebo si pořídit vlastní, který spadá do kategorie N2, popřípadě vlastní nákladní dopravu.

Klíčová slova

Nákladní automobil, zaměstnanec, firma, dopravce

Annotation

This bachelor thesis deals with analysis and evaluation of truck hire of the Building Centrum HSV, s.r.o.. The theoretical part is focused on logistics of the company, distribution of carriers, sources from which it is possible to buy a car, general business in road transport, where taxes and depreciations are included. The practical part is dedicated to the company, employees, list of vehicles, depreciations and calculations if it is still advantageous to use foreign cargo transport. The main purpose of this analysis is to determine whether it is advantageous for the company to hire foreign truck or to buy their own truck which falls into the category N2, or their own cargo transport.

Keywords

Truck, employee, company, carrier

Poděkování

Ráda bych poděkovala Všem, kteří mi pomáhali s tvorbou této bakalářské práce. Děkuji své vedoucí bakalářské práce Ing. Martině Kuncové, Ph.D., za poskytnuté rady, odborné vedení práce a trpělivost. Děkuji také Ivetě Kolářové za ochotu a poskytnuté materiály pro práci.

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a zpracoval/a jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušil/a autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, v platném znění, dále též „AZ“).

Souhlasím s umístěním bakalářské práce v knihovně VŠPJ a s jejím užitím k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě VŠPJ .

Byl/a jsem seznámen/a s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje **AZ**, zejména § 60 (školní dílo).

Beru na vědomí, že VŠPJ má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé bakalářské práce a prohlašuji, že **s o u h l a s í m** s případným užitím mé bakalářské práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědom/a toho, že užít své bakalářské práce či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠPJ, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených vysokou školou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše), z výdělku dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence.

V Jihlavě dne

.....

Podpis

Obsah

Úvod	8
1 Logistika	9
1.1 Logistika podniku	10
1.2 Logistika v dopravě	11
1.3 Charakteristika dopravců	12
1.4 Formy přepravy	15
1.4.1 Soukromá doprava	16
2 Zdroje financování	16
2.1 Vlastní zdroje financování	17
2.1.1 Nerozdělený zisk	17
2.1.2 Rezervy	17
2.2 Cizí zdroje financování	18
2.2.1 Leasing	18
2.3 Úvěr	21
3 Podnikání v silniční dopravě	23
3.1 Odpisování majetku	26
3.1.1 Odpisy u vozidel	29
3.2 Uvedení vozidla do užívání	30
4 Společnost Building Centrum - HSV, s.r.o.	32
4.1 Organizační struktura podniku	33
4.2 Seznam pracovníků	34
4.3 Logo firmy	34
4.4 Činnosti podniku	35
4.4.1 Hlavní stavební výroba, doprava a řemesla	36
4.4.2 Investiční a projektová činnost	36
4.4.3 Ekonomika, strážní služba, bezpečnost práce a ekologie	37
5 Mechanizace podniku	38
5.1 Odpisy nákladního automobilu	40
6 Analýza využívání nákladního automobilu	42
6.1 Doprava	43
6.1.1 Veřejní přepravci	43
6.1.2 Soukromí přepravci	47
6.1.3 Analýza dopravy u dodavatelů	49
6.1.4 Vlastní x cizí doprava	52
6.2 Detailnější analýza problému	53
6.2.1 Pronájem nákladního automobilu a absolutní využití nákladního automobilu	53
6.2.2 Vlastní autodoprava	58
6.2.3 Náklady spojené s pořízením	60
6.3 Zdroje pořízení automobilu	61
7 Závěr	64

Seznam použité literatury.....	65
Seznam obrázků:	68
Seznam tabulek:	68
Seznam grafů:.....	68

Úvod

V podnikatelském prostředí je stále náročnější zajistit rychlost a bezproblémovost toků mezi všemi procesy, které vznikají od vytvoření požadavku po dodání produktu, při přijatelných celkových nákladech. Vyhovění těmto požadavkům není jednoduché. Pojmy logistika a logistické řízení jsou stanoveny k řešení těchto problémů.

Hlavní osnovou mé bakalářské práce je logistika v podniku. Dopravní logistika vyžaduje přesnost, flexibilitu a kvalitu veškerých činností. Při správném využití dopravní logistiky může firma využít levnější a výhodnější dopravu materiálu nebo zboží.

Cílem mé práce je analyzovat logistiku dopravního oddělení u stavební společnosti Building Centrum HSV, s. r. o. Rozebrat, zda je pro firmu výhodné si pořídit vlastní nákladní automobil, který spadá do kategorie vozidel N2, nebo využívat veřejné dopravce, dodavatele, popřípadě pronájem od jiných společností. Tuto společnost jsem si vybrala proto, že jsem v ní absolvovala 15 ti týdenní praxi. Firma mě zaujala nejen svým postavením na trhu, ale také svou vstřícností a ochotou.

Bakalářská práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Teoretická část se zabývá logistikou podniku, členění přepravečů a analyzování cizích zdrojů, z kterých by bylo možné si nákladní automobil popřípadě pořídit a odpisy. Praktická část, navazuje na část teoretickou, která je zaměřena na charakteristiku podniku, členění činností podniku a mechanizace podniku včetně odpisů pro nákladní automobil.

V konečné fázi práce se budu zabývat výpočty a rozdíly mezi vlastní a cizí dopravou. Zhodnocením, zda je pro firmu výhodné si pořídit vlastní nákladní automobil na úvěr pro vnitřní použití v podniku nebo vlastní autodopravu.

1 Logistika

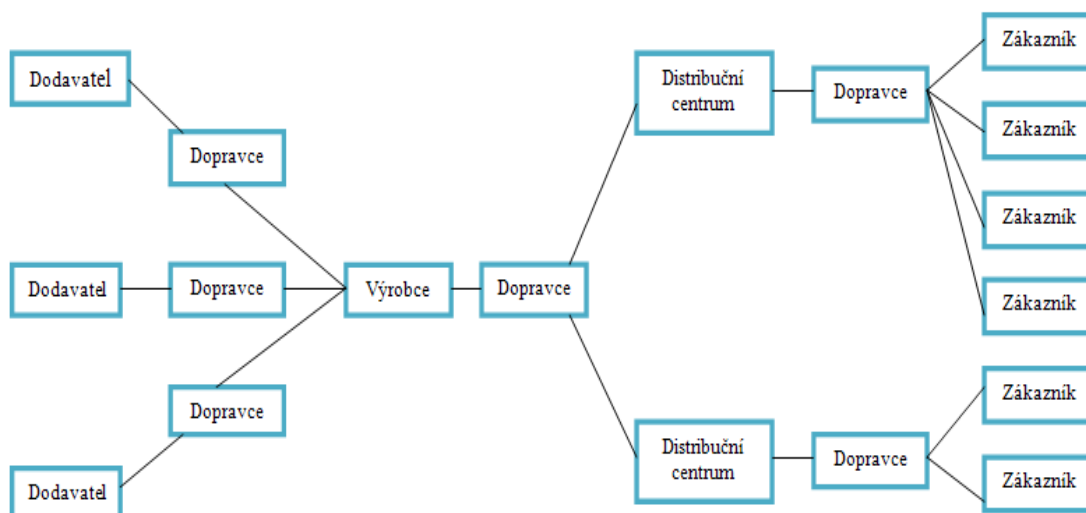
Slovo logistika pochází z řeckého slova „logos“, které lze přeložit jako počítání nebo rozum. Pojmenování logistika se užívá při efektivním využití různých faktorů, které ovlivňují pracovní cyklus nebo při organizování. Jedná se o materiálové, lidské a jiné faktory. Logistika byla chápána jako proces zásobování ve vojenských oblastech. Dřívějším úkolem bylo získat prostředky na financování vojska, které bylo třeba rozčlenit, vybavit útočnými a obrannými prostředky a připravit na každé vojenské tažení. Ve vojenské logistice je zahrnuta přeprava, zásobování jednotek, umístění, skladování a udržování vojenského materiálu. Po druhé světové válce opustilo armádu mnoho vojáků, kteří působili v různých logistických jednotkách. Vojenská logistika a její technologie byla převzata do civilní hospodářské praxe. Na rozdíl od vojenské logistiky se logistika v podnikové ekonomice vztahuje na suroviny, polotovary, výrobky, zboží, relevantní data a informace. První popud pro rozšíření logistiky jako vědecké disciplíny byl od Oskara Morgensterna v roce 1955. V 50. až 70. letech 20. stol. byl pojem logistika vypůjčen americkou literaturou podnikového managementu z vojenského názvosloví. Byly jimi označeny přepravní, manipulační, zásobovací, skladovací a balící procesy v oblasti zboží v podnicích a mezi nimi. Od 70. let v západní Evropě došlo k rozšíření systémů podnikové logistiky a k většímu vypracování celé tematiky. Od 90. let 20. století přesahují záběry logistiky integrované logistické řetězce. [1]

Logistika má řídicí a technickou složku, které jsou vzájemně podmíněny:

Technická logistika – působí v oblasti projektování a provozování manipulačních, dopravních, skladovacích a identifikačních systémů. Logistické projektování má důležité požadavky na samotný výrobek tak, aby jeho tvary a rozměry ulehčily manipulaci, výrobu, montáž a dopravu.

Logistické řízení – jde o řízení toků a organizování příslušných procesů, jejich projektování, uvádění do chodu, uspořádání, monitorování, analýzu a zlepšování. Jsou k tomu využívány kompetentní postupy, pracovníci, metody a techniky. [2]

V logistické síti je propojeno několik subjektů od dodavatele přes výrobce, distributory, prodejce, koncové zákazníky a organizace, které se zabývají sběrem a zpracováním odpadu. Mezinárodní logistická síť je zobrazena (viz Obrázek 1).



Obrázek 1: Obecné schéma logistické sítě

Zdroj: [2], str. 367

V každé organizaci je důležité řídit a vidět interní logistickou síť, která je tvořena interními procesy. Každý interní proces je zároveň zákazníkem procesu předcházejícího a dodavatelem procesu následujícího.

1.1 Logistika podniku

Logistika má důležitý vliv na náklady téměř každé společnosti. Účinné a koordinované řízení dodávek se může podílet na schopném působení firmy a úsporách. Jestliže firma bude zanedbávat tyto oblasti, může to vést k finančním ztrátám a zhoršení image firmy. Důležité je plánování a navrhování vlastní strategie podniku v logistice s docílením konkurenční výhody. Součástí podnikové strategie je tvorba logistické strategie, která zahrnuje stanovení logistických cílů. Logistická strategie podniku se zaměřuje do oblastí procesů, distribučních kanálů a trhů. Jednotlivé cíle se liší pro individuální typy požadavků zákazníka. Logistická strategie podniku by se měla opírat o existující logistické analýzy výkonnosti podniku, identifikace schopnosti dodavatelů a konkurentů.

Při realizaci zvolené logistické strategie podniku se vyžaduje řízení a naplánování logistických projektů. Logistické projekty zasahují do urovnání logistických kanálů a logistických systémů.

Logistické řízení je důležitou součástí systému řízení podniku. Má svá upřesnění pro několik činností, ale systém řízení organizace by měl být jen jeden stálý. Při logistickém řízení je nutné stanovit postupy a odpovědnosti, které je nutné dokumentovat a zároveň dokumentaci řídit. Celá řada útvarů a pracovníků se musí podílet na plnění funkcí logistického řízení. Zejména jde o řídicí pracovníky, kteří by měli uplatňovat logistická kritéria v rozhodování. Dále jde o útvary či pracovníky, kteří jsou pověřeni projekčními, diagnostickými, metodickými funkcemi v logistickém řízení. [1]

1.2 Logistika v dopravě

Logistika v dopravě využívá takový způsob dopravy výrobků a materiálu, který je pro podnik nejvýhodnější a zároveň nejlevnější. Doprava zabezpečuje přemístění výrobků z místa, kde jsou vyráběny na místo, kde jsou potřeba. Dopravní logistika musí být maximálně pružná. Dopravní analýzy ukazují, že při vhodně vybraném dopravním řešení může podnik snížit náklady na dopravu o více než 40 procent. [3]

Přesun výrobků z místa na místo přidává výrobkům hodnotu. Tato hodnota se nazývá přínos místa. [3] Jestliže výrobek není k dispozici, kdy je potřeba, může to mít vážné důsledky, např. nespokojenost zákazníků nebo výpadek ve výrobě. Přeprava vytváří jedny z největších nákladů logistiky a u některých výrobků znamená důležitý podíl na prodejní ceně. Faktory, které ovlivňují přepravní cenu, a náklady můžeme rozdělit do dvou skupin, které souvisí s charakterem výrobku a charakterem trhu. [3]

Faktory, které souvisí s charakterem výrobků – tyto faktory lze rozdělit do čtyř skupin:

Ručení – významný faktor je finanční hodnota výrobku. Výrobky s vyšším poměrem hodnoty, které lze snadněji poškodit a vyskytuje se u nich častá pravděpodobnost krádeží – jejich přeprava je pak nákladnější.

Snadnost, obtížnost, manipulace – přeprava výrobků, u kterých je obtížnější manipulace je nákladnější. Naopak výrobky, u kterých jsou fyzické charakteristiky stejnorodé, a lze

s nimi manipulovat pomocí manipulačních zařízení, potřebují nižší náklady na manipulaci a tudíž je i přeprava levnější.

Skladovatelnost výrobku – je to míra, do které je produkt schopen naplnit prostor, který je dostupný k přepravě prostředku. Například, ruda, obilí nebo ropné produkty mají dobrou skladovatelnost, naopak stroje, zvířata nebo automobily mají špatnou skladnost. Skladnost výrobku závisí na velikosti, křehkosti, tvaru a dalších fyzických charakteristikách.

Hustota – poměr hmotnosti a objemu výrobku. U výrobků jako je ocel nebo stavební materiály je tento poměr vysoký – vůči velikosti jsou dosti těžké. Naopak elektronika a oblečení jsou lehké a lze říci, že doprava výrobků s nízkou hustotou má snahu stát více, než přeprava výrobků s vyšší hustotou.

Faktory, které souvisí s charakterem trhu – přepravní cena/náklady daného výrobku je ovlivněna povahou trhu. Mezi nejdůležitější patří:

- Míra konkurence u určitého dopravního odvětví a mezi různými druhy dopravy.
- Rozmístění trhů stanovuje, do které vzdálenosti bude zboží přepravováno.
- Sezónnost přesunů výrobků.
- Jestli je výrobek přepravován mezinárodně nebo pouze vnitrostátně.
- Rozsah a povaha vládních regulačních opatření, které ovlivňují dopravu.

1.3 Charakteristika dopravců

Pro přepravu můžeme volit mezi několika základními druhy dopravy, kterými je silniční, kolejová, lodní, letecká a potrubní doprava. Také můžeme použít různé kombinace: silniční – lodní, silniční – letecká nebo kolejová – silniční. Další přepravní možnosti jsou: zasilatelské firmy, asociace přepravců, nezávislí poskytovatelé služeb, balíkové pošty a logistika třetí strany.

Druhy dopravy: [3]

Silniční doprava – silniční doprava nabízí spolehlivé a rychlé služby, které mají malou pravděpodobnost ztráty a poškození během přepravy. Autodopravci přepravují zhruba 75 % zemědělských a průmyslových výrobků. Jejich služby jsou univerzální a pružné.

Pružnost závisí na hustotě silničních sítí, které umožňují kombinaci míst určení. Ve srovnání s jinými druhy dopravy, silniční doprava poskytuje nejrozsáhlejší pokrytí trhu. Díky ní můžeme přepravovat téměř veškeré produkty. Nákladní automobilová doprava je lépe slučitelná s nároky zákazníků, u většiny podniků představuje důležitou součást jejich logistických sítí.

V tabulce č. 1 můžeme vidět množství přepravovaného zboží silničními dopravci od roku 2008 do 2012. Podle statistik se množství zboží v silniční dopravě se rok od roku se snižuje a v tunokilometrech roste. Nižší objem přepravy hlásí také železniční doprava.

Tabulka 1: Objem přepravovaného zboží silničními dopravci

Rok	Tuny (v milionech)	Tunokilometry*(v miliardách)
2008	432	51
2009	370	45
2010	356	52
2011	349	55
2012	339	51

* součin absolvované vzdálenosti a hmotnosti

Zdroj: [4], upraveno autorkou

Kolejová doprava – přestože železniční doprava je dostupná skoro ve většině větších měst a i v menších obcích, není tak rozlehlá jako síť silniční. Kolejová doprava není tak pružná a univerzální jako doprava silniční, jelikož je omezena na pevně danou trať. Tudíž železniční doprava poskytuje stejně jako lodní a letecká doprava přepravu typu terminál a ne přepravu z místa na místo. Železniční doprava stojí méně než doprava silniční nebo letecká, avšak v porovnání s ostatními druhy dopravy má větší procento poškození a ztráty.

Lodní doprava – lodní dopravu lze dělit do několika skupin: 1) doprava po vnitrozemských vodních cestách, 2) lodní doprava po jezerech, 3) přípobřežní námořní doprava, 4) mezinárodní námořní doprava. [3] Lodní doprava je omezena dostupností řek, kanálů, jezer a přípobřežních vodních cest. Lodní doprava je závislá na geografické poloze určitého území. Ve střední a severní Evropě má lodní doprava větší význam, jelikož je zde velké množství vodních cest. Převážná vzdálenost je odlišena od typu lodní dopravy. V průmyslově vyspělých zemích hraje lodní doprava důležitou roli.

Letecká doprava – přestože se zvyšuje počet přepravců, kteří leteckou nákladní dopravu užívají, je tento způsob dopravy vzhledem k vysokým nákladům považován za nadstandardní a mimořádný. Jestliže je, ale potřeba některou položku přepravit rychle, je letecká doprava nejkratší a nejrychlejší způsob přepravy. Pro komerční letecké

společnosti přeprava zboží představuje vedlejší činnost u přepravování osob a je využívána podle kapacity nákladního prostoru.

Potrubní doprava – v potrubní dopravě můžeme přepravovat omezený počet produktů – ropu, ropné produkty, vodu, zemní plyn, chemikálie nebo zkapalněné produkty. Nejčastěji je potrubní dopravou převážen zemní plyn nebo ropa. Tok produktů v potrubní dopravě je řízen a monitorován počítačem. Klimatické podmínky mohou minimálně ovlivnit přepravu produktů a k jejich ztrátě a poškození dochází zřídka. Jestliže jsou produkty kapalně nebo plynné, pak je můžeme přepravovat potrubní dopravou.

Třetí strany – jsou zde podniky, které zprostředkovávají spojení mezi dopravci a přepravci. Třetí strany často nejsou vlastníky dopravních prostředků, ale mají uzavřeny smluvní vztahy s dopravci, kteří jim poskytují dopravní prostředky, které jsou potřebné pro přepravu prostředků, které mají zabezpečit. Existuje více typů třetích stran: zasilatelé (domácí nebo zahraniční), dopravní zprostředkovatel (brokeři), nezávislí poskytovatelé logistických služeb a poskytovatelé intermodálních služeb. [3]

- **Funkce zasilatelů** – neboli speditéři odkupují dopravní služby od dopravců. Poté sdružují malé zásilky od malých přepravců do velkých zásilek. Ty jsou poté přepravovány za nižší sazbu. Jelikož speditéři na sdružení zásilek ušetří, mohou si poté dovolit nabízet výhodnější sazby. Zasilatelé jsou děleni na zahraniční a vnitrostátní, dle toho jsou dále zásilky specializovány.
- **Dopravní zprostředkovatelé** – jsou firmy, které poskytují služby v koordinaci a zajištění přepravy, a to jak dodavatelům, tak přepravcům. Za služby je účtován určitý poplatek, který je dán procentem z částky, která je získána zprostředkovatelem od přepravce. Dopravci pak zpět zaplatí zprostředkovatel. Podniky využívají zprostředkovatele k tomu, aby jim zajistili sazby za dopravu a dohlíželi na dodávku. Hlavní uživatelé, kteří využívají služby zprostředkovatelů, jsou malí a střední přepravci.

- **Nezávislí poskytovatelé logistických služeb** – u tohoto odvětví dochází k rychlému růstu. Expresní, kurýrní a balíkové služby patří také do segmentu dopravy na trhu. Jsou na trhu nabízeny od 60. let minulého století. Tito poskytovatelé stále více působí jako logističtí partneři v logistických řetězcích. Tito zprostředkovatelé se stále více rozmáhají po celém území České republiky a staly se konkurencí národní poštovní společnosti.
- **Asociace přepraveců** – jsou využívány hlavně železniční a silniční dopravci. Přeprava malých zásilek je dražší než přeprava větších zásilek, proto se podniky spojují s cílem regulovat náklady na dopravu prostřednictvím sjednocení malých zásilek do velkých.
- **Poskytovatelé intermodálních služeb (agenti přepraveců)** – fungují obdobně jako asociace přepraveců. Jejich činnosti jsou specializovány na kombinovaný způsob přepravy a jsou podstatným mezičlánkem mezi dopravci. [3]

1.4 Formy přepravy

Vedle rozdělení z hlediska druhů dopravy můžeme dopravce dělit do čtyř základních kategorií, které jsou vymezeny zákonem o zadávání veřejných zakázek ve Sbírce zákonů ČR ze dne 24. 2. 2012 pod č. 55/2012 Sb., smluvní, veřejné, zvláštní a soukromé dopravce. V prvních třech formách jsou nájemní dopravci, v poslední formě je přepravce, který si dopravu provádí sám. Nájemní dopravci přepravují zboží, které je majetkem někoho jiného. Soukromí dopravci přepravují vlastní zboží ve vlastních dopravních prostředcích.

Veřejní dopravci – nabízejí své služby přepravecům, kteří chtějí přepravit produkty za otevřené tarify. Pro poskytování činnosti musí mít povolení od příslušného federálního regulačního úřadu. Veřejní dopravci nabízejí své služby veřejnosti, a služby musí být poskytnuty každému, jehož produkty mohou svými dopravními prostředky přepravit. Nevýhoda je, že budoucí poptávka je nejistá. V důsledku toho dopravci přechází do sféry smluvní přepravy.

Smluvní dopravci – je nájemní dopravce, který poskytuje dopravní servis omezenému počtu přepraveců dle smluvních dohod. Ve smlouvě je stanoveno, že dopravce provádí přepravci dopravní službu za určitou cenu. Většinou se jedná o nižší ceny než

u veřejných dopravců. Výhodou je, že budoucí poptávku přepravních služeb zná předem.

Zvláštní dopravci – je nájemní dopravce, který přepravuje specifické produkty. Jde o nezpracované zemědělské a s tím související produkty (hospodářská zvířata, drůbež, ryby, semena rostlin a zemědělské potřeby). Sazby pro zvláštní dopravu jsou nižší než sazby pro veřejnou nebo smluvní dopravu. Jelikož je tento status omezen, pro většinu podniků je tento způsob nedostupný.

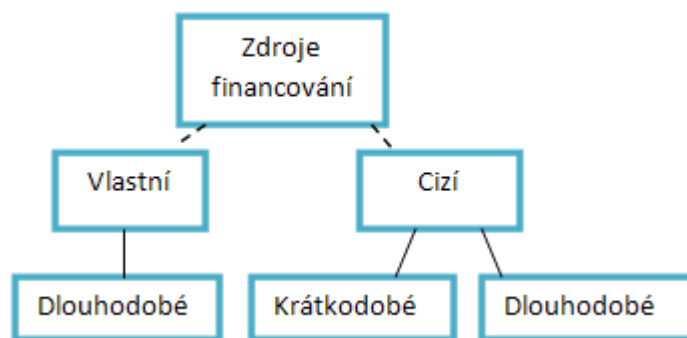
Soukromí dopravci – nelze si najmout. Z pojmu soukromá doprava vyplývá, že podnik zabezpečuje v první řadě přepravu pro své vlastní produkty. Podnik najímá nebo vlastní dopravní prostředky, které musí obsluhovat. Soukromí dopravci jsou ve výhodě oproti ostatním dopravcům, jelikož jsou flexibilní a hospodární.

1.4.1 Soukromá doprava

Soukromá doprava je prováděna pro obchodní firmu, která ji vlastní. Přesto dopravní prostředky soukromého dopravce mohou sloužit pro přepravu u ostatních firem, je hlavním účelem pro vznik soukromého dopravce přepravování v zájmu vlastního podniku. Jestliže hodnotíme finanční situaci soukromého dopravce, je zapotřebí postupovat ve dvou fázích. V první fázi jsou zahrnuty a porovnány současné údaje o servisu a ve druhé fázi je navrhován plán implementace a návrhy pro řízení systému. Podnik také při rozhodování, zda je pro firmu vhodné používat soukromou dopravu, musí provést analýzu nákladů a užitku. Firma by měla při finanční analýze brát v úvahu časovou hodnotu peněz. Také se musí počítat čisté výnosy, které se podniku vytvoří za dobu trvání, a jejich hodnotu diskontovat. Při tom je užita minimální přijatelná míra návratnosti, která je využívána u nových investic. Na závěr podnik porovná výslednou sumu s počátečními požadavky, aby zjistil, zda se investice vyplatí. [1]

2 Zdroje financování

Zdroje financování podniku vystihuje, jakým způsobem si podnik opatřil svůj majetek. Na začátku podnikání by měl mít podnik dostatečné množství zdrojů financí, kterými zaručí podniku běžný provoz. Nejčastěji jsou zdroje financování členěny na vlastní a cizí zdroje (viz Obrázek 2)



Obrázek 2: Rozdělení finančních zdrojů

Zdroj: [5] str. 48, upraveno autorkou

2.1 Vlastní zdroje financování

Mezi nejdůležitější vlastní zdroj podniku patří vlastní kapitál. Vlastní kapitál je bezpečný zdroj financování, který není třeba splácet. Vlastní kapitál obsahuje kapitálové, rezervní a nedělitelné fondy, výsledek hospodaření z minulých let a běžného účetního období. [6]

2.1.1 Nerozdělený zisk

Zisk představuje rozdíl mezi náklady a výnosy z podnikání. Nerozdělený zisk je výsledek hospodaření po odečtení daní, který není použit na další účely. „O rozdělení zisku rozhoduje valná hromada společníků, která schvaluje řádnou účetní závěrku.“ ([7], str. 84) Její konání se musí uskutečnit nejdéle do šesti měsíců po posledním dni účetního období. Z obchodního zákoníku, zákon č. 513/1991 Sb., je jasné, že akciová společnost a společnost s ručením omezeným tvoří rezervní fond a to nejdéle od prvního roku, kdy podnik dosáhl zisku. Fond je tvořen ve výši 10 % ze zisku (akciová společnost 20 %), ale nesmí překročit 5 % hodnoty základního kapitálu (akciová společnost 10 %). Fond se neustále doplňuje do té doby, než dosáhne výše rezervního fondu, která je stanovena ve společenské smlouvě. Rezervní fond je vytvářen pro ochranu zájmu společníků.

2.1.2 Rezervy

Rezervy jsou vytvořené zdroje financování, které kryjí finančně náročnější výdaje. Ne vždy jsou daňově uznatelným nákladem. Na základě toho jsou rezervy členěny

na zákonné a ostatní. V rozvaze podniku jsou rezervy cizí zdroje, jelikož vytváří budoucí závazky podniku. Tvoření zákonných rezerv je spravováno zákonem č. 593/1992 Sb. Výše rezerv na opravy hmotného majetku je stanovena dle individuálního hmotného majetku, který je určen k opravě. Rezerva nesmí být vytvářena pouze jedno zdaňovací období. Maximální doba tvorby rezervy, je závislá na odpisových

skupinách dlouhodobého majetku: [7]

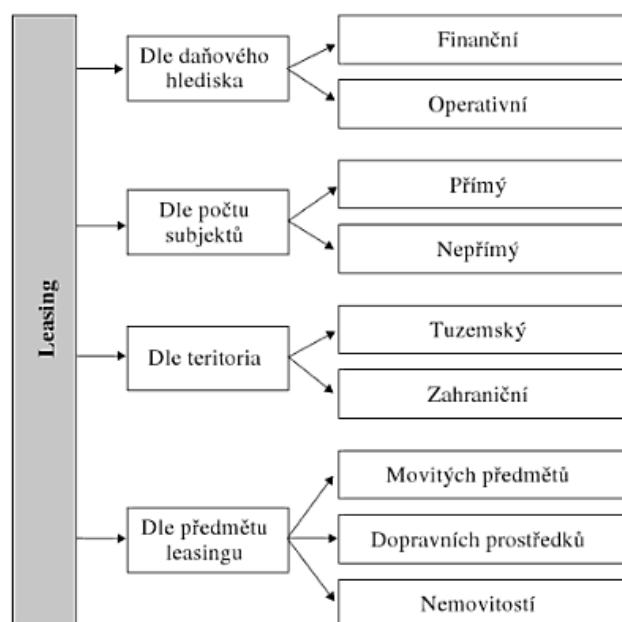
- ve 2 odpisové skupině se rezerva tvoří 3 zdaňovací období,
- ve 3 odpisové skupině se rezerva tvoří 6 zdaňvacích období,
- ve 4 odpisové skupině se rezerva tvoří 8 zdaňvacích období,
- v 5 a 6 odpisové skupině se rezerva tvoří 10 zdaňvacích období.

2.2 Cizí zdroje financování

Mezi cizí zdroje financování patří leasing finanční a operativní, bankovní a provozní úvěry, dluhopisy, faktoring, forfaiting, obligace a dotace ze státního rozpočtu. Na základě českých účetních standardů k cizím zdrojům řadíme i rezervy. Rezervy jsou vytvořeny na krytí budoucích výdajů (např. opravy), avšak z manažerské stránky jde o vlastní vytvoření zdroje. [8]

2.2.1 Leasing

Leasing je smlouva, kde pronajímatel dává právo nájemci využívat aktivum na vytyčenou dobu. Nájemné zahrnuje finanční náklady pronajímatele, vstupní cenu majetku, dodatečné náklady na služby a zisk. Leasingová smlouva je v písemné podobě a jedná se o základ leasingu. Leasing může být poskytnut fyzické nebo obchodní společnosti pokud splňuje podmínky pro privátní podnikání. Leasing je dělen z daňového hlediska na finanční a operativní a dle několika dalších kritérií. (viz. Obrázek č. 3) [9]



Obrázek 3: Druhy leasingu

Zdroj: [9], str. 232

Operativní leasing

Jedná se o dobu pronájmu po dobu do 1 roku. Smyslem leasingu je prozatímní užívání předmětu. Leasing bývá většinou poskytován přímo výrobcem. Po uplynutí leasingu se navrací věc majiteli, který zůstává majitelem předmětu po celou dobu trvání smlouvy. Nejvíce rozšířené je to u automobilů a počítačů kvůli vyšší ceně a rychlému zastarávání předmětů. V operativním leasingu je automobil používán na dohodnutou dobu nebo dohodnutý počet kilometrů. Klient hradí pouze amortizaci automobilu, která odpovídá době nájmu nebo počtu ujetých kilometrů.

Full servis leasing je nadstavbou operativního leasingu se službami, které jsou nutné k provozování vozidla. Mezi tyto služby patří: výměna a uskladnění pneumatik, údržba, záruční a pozáruční servis, silniční daň, poplatek za rádio, zákonné a havarijní pojištění, tankovací karty, dálniční známky, náhradní vozidlo apod. Dále leasingové společnosti mohou poskytovat vedení knih jízd, monitor pohybu vozidel GPS, elektronickou fakturaci atd. Full servis leasing zajišťuje komfortní a bezrizikové fungování mobility. Jedná se o hlavní formu operativního leasingu u užitkových a osobních vozidel. Tento způsob využívají živnostníci, podnikatelé, tuzemské firmy, tak i mezinárodní korporace. Nejvíce dominoval operativní leasing u silničních vozidel. Z toho 32,5% osobní automobily, 29,8% nákladní automobily a 25,4% stroje a zařízení.

Finanční leasing

Tento typ leasingu je častěji používán - dle údajů které vyhodnotila Česká leasingová asociace v České republice (viz Tabulka 2). Jedná se o vztah mezi třemi subjekty: pronajímatelem, nájemcem a leasingovou společností. Nájemce nese veškerá rizika pronajímaného předmětu. Po uplynutí doby nájmu je věc převedena na nájemce. Jedná se o nákladný způsob pořízení majetku, jelikož pronajímatel splácí s cenou předmětu také určité navýšení.

Tabulka 2: Struktura leasingových operací v České republice

Druh leasingu	2000	2001	2001	2003	2004	2005
Finanční	96,50	95,50	95,75	95,37	92,00	87,93
Operativní	3,50	4,50	4,25	4,63	8,00	12,07

Zdroj: [10], upraveno autorkou

Graf 1: Vývoj leasingových obchodů členů České leasingové a finanční asociace
(v mld. Kč.)



Zdroj: [10], upraveno autorkou

2.3 Úvěr

Jedná se o nejběžnější způsob externího financování. Jde o vztah mezi věřitelem a dlužníkem podle úvěrové smlouvy. Nejčastěji rozlišujeme krátkodobý úvěr (splatnost do 1 roku), střednědobý (splatnost do 5 let) a dlouhodobý (splatnost nad 5 let). Banky jsou hlavní zdroj, který poskytuje cizí kapitál formou úvěru. Při sjednávání úvěru je potřeba doložit podnikatelský záměr spolu s rozpočtem.

Musí být zdůvodněno:

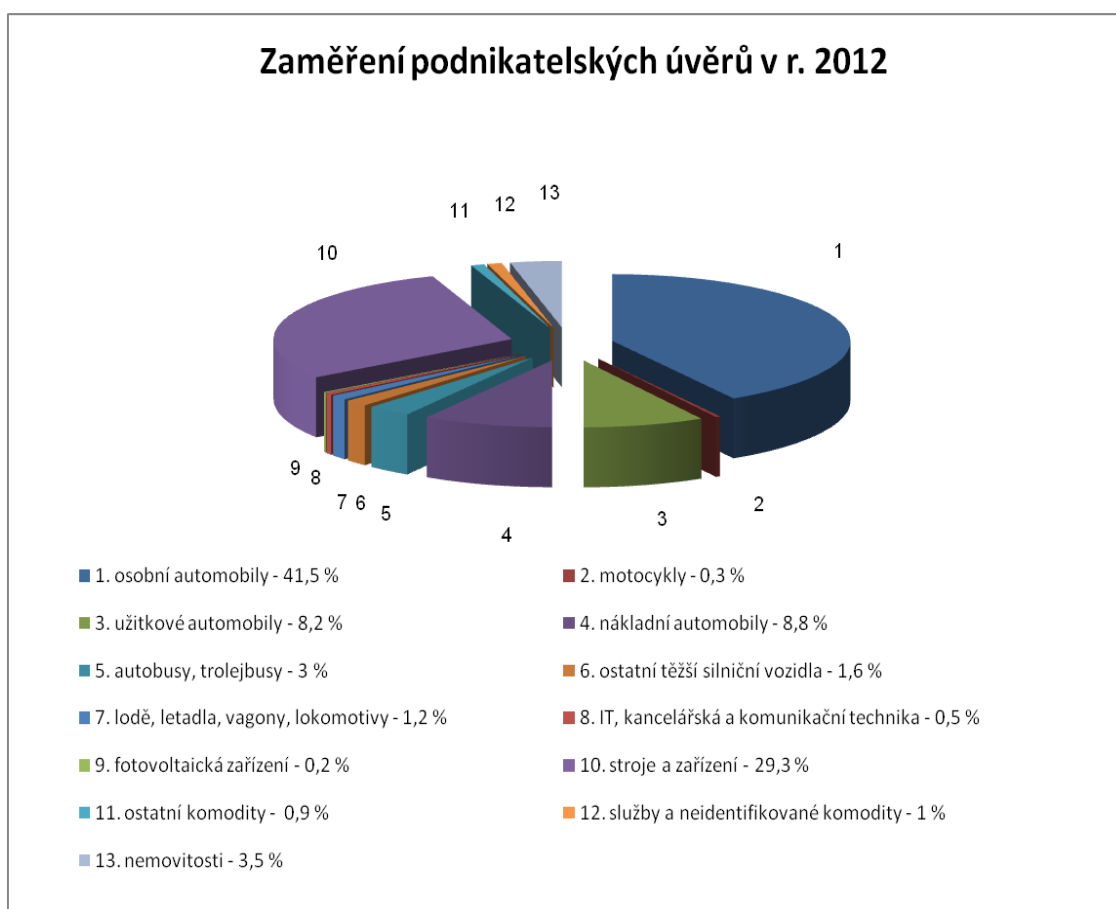
- účel půjčky,
- způsobilost podniku splácet půjčku s úroky,
- stupeň zadluženosti,
- záruky v případě zániku podniku nebo ukončení činnosti.

Úvěr se musí splácet. Ve splátkách je zahrnut úmor (vlastní splátka) a také úrok (finanční náklady). Splátky mohou mít individuální splátkový plán. [6]

Spotřebitelský úvěr

Jde o účelové nebo bezúčelné udělení finančních prostředků bankou, osobou s živnostenským oprávněním či nebankovní institucí fyzické osobě na nepodnikatelské účely. Spotřebitelské úvěry jsou poskytovány buď přímo bankou – přímé spotřebitelské úvěry nebo společnostmi, která prodává zboží a služby na spotřebitelský úvěr – nepřímé spotřebitelské úvěry. Spotřebitelské úvěry jsou k financování služeb, zboží nebo k získání hotovosti. [6]

Graf 2: Zaměření podnikatelských úvěrů v r. 2012



Zdroj: [10], upraveno autorkou

Bankovní úvěr

Cena bankovního úvěru je ovlivňována především bonitou klienta a dobou splatnosti. Krátkodobý úvěr je většinou levnější než dlouhodobý, jelikož s dobou splatnosti úvěru roste i riziko věřitelů a čím větší je riziko, tím větší je požadován výnos. Bankovní úvěr je poskytován podle žádostí. Společně s žádostí je potřebné dodat účetní výkazy 3 roky zpětně spolu s podnikatelským plánem, také rozbor závazků a pohledávek. Podle doložených údajů banky zkoumají zdraví podniku. Při ručení za dlouhodobý úvěr je požadována podepsaná směnka, zástava majetku nebo kombinace těchto způsobů. [6]

Obchodní úvěr

Tento druh úvěru je poskytován dodavateli nebo odběrateli. Častější je dodavatelský úvěr. Důležitými složkami je dodržování sjednaných termínů a důvěryhodnost obchodních vztahů. [6]

3 Podnikání v silniční dopravě

Zákon o silniční dopravě je zvláštním předpisem, který upravuje podnikání v silniční dopravě. Tento zákon se vztahuje na motorovou dopravu, která je provozována za účelem podnikání nebo pro obstarání své podnikatelské činnosti. „Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 38/1995 Sb., č. 304/1997 Sb., č. 132/2000 Sb., č. 150/2000 Sb., č. 361/2000 Sb., č. 175/2002 Sb. a zákona č. 320/2002 Sb.“ ([11], str. 17)

Silniční doprava obstarává přepravu osob, zvířat a věcí a přemísťování vozidel samotných. Vnitrostátní doprava je taková doprava, kde celá dopravní cesta je položena na území jednoho státu. Mezinárodní silniční doprava se taková, kdy se část jízdy vykonává na území jiného státu. Tuzemský dopravce (dále jen dopravce), který uskutečňuje silniční dopravu. Tuzemský dopravce je vždy fyzická osoba, která má trvalý pobyt v České republice a právnická osoba, která má sídlo v České republice. Krajské úřady jsou dopravními úřady. Vozidlo v České republice musí být evidované českou státní poznávací značkou. Řidiči jsou povinni dodržovat bezpečnostní přestávky v době řízení a doby odpočinku, které jsou stanoveny mezinárodní úmluvou.

Práci řidiče z povolání by měla vykonávat pouze osoba, která absolvovala přezkoušení nebo se zúčastnila školení řidičů. Také by měla být zdravotně způsobilá, a podstupovat pravidelné lékařské prohlídky. Tuzemský dopravce je povinen spravovat záznam o provozu vozidla. Záznam se uchovává pět let po skončení přepravy. Pokud vozidla, která jsou určena k přepravě věcí a zvířat, mají vyšší hmotnost, než 3,5 tun, pak jsou povinny dělat záznam o době řízení a přestávkách vozidla. Na osobní vozidla se toto ustanovení nevztahuje. Vozidla musí být vybaveny tachografem nebo dalším záznamem.

Náležitosti záznamu- kontrolovaný záznamovým zařízením: [11]

- „1. jméno a příjmení řidiče,
2. místo a datum založení záznamu,
3. vyjmutí záznamového listu,
4. státní poznávací značka vozidla,
5. stav počítadla kilometrů v době vložení záznamového listu,
6. v době vyjmutí,

7. doba řízení, bezpečností přestávky a doba odpočinku.

Náležitosti záznamu- ruční zápis:

1. evidenční číslo záznamu,
2. obchodní jméno dopravce,
3. jméno a příjmení řidičů vozidla,
4. státní poznávací značka vozidla,
5. datum a stav počítadla kilometrů na počátku záznamu,
6. na konci záznamu,
7. doba řízení, bezpečností přestávky a doba odpočinku každého řidiče zvlášť.“

Jestliže se dopravce chystá vykonávat dopravu s nákladními vozidly a tahači s hmotností větší než 3,5 t, musí dokázat finanční způsobilost, s výjimkou speciálních vozidel. Finanční způsobilost se dokazuje dle výše finančních prostředků na 1 rok provozu, a to činí 330 000 Kč na vozidlo plus dalších 180 000 Kč na každé další vozidlo. Finanční způsobilost je dokazována vždy nejpozději do 31. března za každý kalendářní rok.

Oprávněný dopravní úřad vydává na základě úspěšně složené zkoušky osvědčení o odborné způsobilosti k vykonávání silniční dopravy. Prokazují to vozidla, u kterých celková hmotnost překročí 3,5 tun. Odbornou způsobilost u právnické osoby splňuje statutární orgán, nebo člen. Fyzická osoba sama musí splňovat odbornou způsobilost nebo odpovědný zástupce. Žadatel vykonává zkoušky před oprávněným dopravním úřadem. Rozsah a obsah zkoušek a podrobnosti o složení zkoušky odborné způsobilosti jsou stanoveny předpisem.

Podnikatel je povinen označit nákladní vozidla a tahače, pokud přesahují hmotnost více než 3,5 tuny, svým obchodním jménem. Podnikatel také zajišťuje technický stav základny pro silniční dopravu tak, aby vybavení a rozsah odpovídali provozované silniční dopravě. V každém používaném vozidle k podnikání by měla být koncesní listina či licence. Řidič mezinárodní nákladní dopravy by měla být osoba starší 21 let, trestně bezúhonná a měla by vykonávat minimálně dva roky před nástupem práci řidiče nákladního vozidla, jehož hmotnost je větší než 3,5 tuny. Dopravnímu úřadu by měl

podnikatel před zahájením dopravy nahlásit typ a počet vozidel, poznávací značku, užitnou hmotnost a každou změnu hlásit do třiceti dnů.

Ministerstvo dopravy a spojů a dopravní úřady vykonávají odborný státní dozor. Dohlížíjí, jestli řidiči či dopravci splňují podmínky. Oprávněná osoba, která vykonává státní odborný dozor, je oprávněna vstupovat a nahlížet do dokladů. Povinnost dopravce je umožnit výkon odborného dozoru a řidiči vozidel jsou povinni přednést doklady, které by měli být ve vozidle.

Ministerstvo dopravy a spojů nebo dopravní úřad může uložit pokutu ve výši 100 000 Kč dopravci, který nemá v každém vozidle záznam o době řízení, pokud nemá správně označené vozidlo, pokud nejsou záznamy o době řízení uschovány po stanovenou dobu.
[11]

Ministerstvo dopravy a spojů nebo dopravní úřad může uložit pokutu ve výši 500 000 Kč dopravci, který nemá příslušné povolení na provozování silniční dopravy, nezabezpečí dodržování doby řízení řidičů nebo pokud nedodržuje mezinárodní dohody.

Ministerstvo dopravy a spojů nebo dopravní úřad může uložit pokutu ve výši 750 000 Kč dopravci, který neumožní provozovat státní odborný dozor.

Dopravní úřad smí podat návrh na zrušení tomu dopravci, který poruší závažným způsobem podmínky, které jsou stanoveny tímto zákonem. Důležitým porušením se také rozumí opakovaně položená pokuta nebo ztráta dobré pověsti.

Orgány Policie České republiky kontrolují, zda vozidlo je vybaveno předepsanými doklady, označeno správným způsobem, a zda řidiči dodržují bezpečností doby odpočinku řidičů.

Dopravní úřad vydává potvrzení o finanční způsobilosti podle písemné žádosti dopravce. Dopravce k žádosti přiloží rozvahu nebo výkaz a seznam vozidel, pro která se ověřuje finanční způsobilost. V seznamu se u každého vozidla uvádí státní poznávací značka a rok výroby. K ověření údajů je předložen technický průkaz vozidel nebo ověřená kopie.

3.1 Odpisování majetku

Odpisy vyjadřují peněžní opotřebení majetku v určitém období. Investiční majetek při nákupu nelze celý přenést do nákladů, jelikož se jedná o peněžní výdaj a ne náklad. Ke spotřebě majetku tedy nedochází ihned, ale v delším časovém horizontu, a to je zobrazeno ve formě odpisů.

Odpisy hmotného majetku jsou předepsány zákonem č. 586/1992 Sb., zákonem o dani z příjmu §30, 30a,b, 31. Hmotným majetkem, který lze odpisovat jsou samostatné movité věci, jejichž vstupní cena převyšuje 40 000 Kč a mají technicko-provozní funkci více než 1 rok. Jsou to například: budovy, stavby, domy byty, dospělá zvířata a další. Hmotným majetkem, však nejsou zásoby. Movité věci jsou zahrnuty do odpisových skupin dle funkčního předmětu. Nehmotný majetek lze odpisovat, pokud vstupní cena je vyšší než 60 000 Kč a doba použitelnosti je více než 1 rok. [13]

Rozpoznáváme dva typy odpisů – účetní a daňové. Účetní odpisy nejsou regulovány státem, ale podnik musí uznávat platnou účetní legislativu. Účetní jednotka si sama vytváří odpisový plán, k předpokládané době životnosti majetku. Účetní odpisy nám zobrazují skutečné opotřebení majetku. „Účetní odpisy však nejsou daňově uznatelnými náklady, a proto je potřeba stanovit též daňové odpisy.“([14], str. 98)

Odpisy pro daňové účely jsou dány zákonem č.568/1992 o daních z příjmů. Tímto zákonem jsou stanoveny předpisy pro výpočet daňových odpisů. Jedná se o pokles pořizovací ceny majetku. Odepisujeme buď podle času, nebo výkonu (např. u některých strojů).

V České republice existují dva typy daňových odpisů – lineární (rovnoměrné) a zrychlené (degresivní). Poplatník na začátku odepisování zařadí majetek do odpisových skupin (viz Tabulka č. 3). Pro každý majetek se způsob odpisování volí zvlášť. Majetek je zařazen do kompetentních odpisových skupin, podle kterých je vymezena doba odpisování. Majetek se odpisuje nejvíce do vstupní ceny, popřípadě zvýšené vstupní ceny. Technické zhodnocení odpisovaného majetku se zařadí do stejné odpisové skupiny, kde je majetek, na němž se technické zhodnocení realizovalo. Odpisy jsou zaokrouhlovány na celé koruny nahoru.

Tabulka 3: Odpisové skupiny

Odpisová skupina	Doba odpisování	Majetek
1	3 roky	dobytěk, počítač, mechanizované vozíky, měřicí, kontrolní a navigační přístroje
2	5 let	motorová vozidla, stavební technika, automobily, účelové stroje pro průmysl
3	10 let	kovové konstrukce, zvedací zařízení, generátory
4	20 let	domy a budovy ze dřeva a plastu, vedení trubní i elektrická
5	30 let	stavby kromě staveb ze dřeva a plastů, tunely, mosty, silnice
6	50 let	budovy administrativní, kulturní a historické památky

Zdroj: [15], upraveno autorkou

Způsoby výpočtu daňových odpisů:

Lineární (rovnoměrné) odpisování – Odpisy se počítají za celý rok, přestože jsme majetek pořídili třeba v půlce roku. Pro všechny odpisové skupiny jsou přiřazeny pevné odpisové sazby, které jsou různé v prvním roce odpisování a v dalších letech. „Při rovnoměrném odpisování se stanoví odpisy hmotného majetku za dané zdaňovací období výši jedné setiny součinu jeho vstupní ceny a přiřazené roční odpisové sazby.“ ([16], str. 133)

$$O = \frac{Pc}{t} \times 100$$

O – odpis v daném roce

Pc – pořizovací ceny

t – odpisová sazba

Zákon o dani z příjmu od roku 2005 dovoluje rovnoměrné odpisování následujícími způsoby.

Tabulka 4: Rovnoměrné odpisování

Odpisová skupina	Odpisová sazba 1. roce	Odpisová sazba v dalších letech	Zvýšená vstupní cena
1	20	40	33,3
2	11	22,25	20
3	5,5	10,5	10
4	2,15	5,05	5
5	1,4	3,4	3,4
6	1,02	2,02	2

Zdroj: [15], upraveno autorkou

Zrychlené (degresivní) odpisování – dle § 32 odst. 2 ZDP, je určen první rok odpisování jako podíl mezi vstupní cenou a přiřazeným koeficientem pro zrychlenou formu odpisování v prvním roce. V následujících letech jde o podíl zdvojnásobené zůstatkové ceny majetku a rozdílem mezi daným koeficientem pro zrychlenou formu odpisování a počet let, během kterých je majetek odpisován. Obdobně jak v rovnoměrném odpisování lze využít v prvním roce zvýšený odpis 10 nebo 20 % ze vstupní ceny majetku. [17]

V prvním roce
$$O = \frac{Pc}{k}$$

V dalším roce
$$O = \frac{(2 \times ZC)}{(k - n)}$$

PC – pořizovací cena

ZC – zůstatková cena

K – koeficient v prvním roce odepisování

k – koeficient platný v dalších letech

n – rok odepisování [13]

Tabulka 5: Zrychlené odpisování

Odpisová skupina	V 1. roce	V dalších letech	Zvýšená vstupní cena
1	3	4	3
2	5	6	5
3	10	11	10
4	20	21	20
5	30	31	30
6	50	51	50

Zdroj: [15], upraveno autorkou

3.1.1 Odpisy u vozidel

Vozidla jsou zařazena do různých odpisových skupiny na základě Standardní klasifikace produkce (dále jen: SKP). „Zařazení do odpisových skupin provádí daňový subjekt. Nemá-li jistotu, že vychází ze správného kódu SKP, může využít služeb pracovišť pověřených Českým statistickým úřadem k provádění tohoto zařazení do SKP.“ ([18], str. 170) Většina vozidel patří do 2 skupiny, výjimkou jsou speciální vozidla pro jízdu na sněhu, samo-výklopné a samo-nakládací přívěsy, postřikovače a rozmetadla hnojiv.

Novela, která byla realizována zákonem č. 261/2007 Sb. zrušila od 1. 1. 2008 odpisovou skupinu 1a, tato změna platila pro všechny automobily, které nebyly k tomuto datu úplně odepsány. Osobní automobily byly do roku 2007 zařazeny do odpisové skupiny 1a s dobou odpisování čtyři roky. Jestliže automobil do konce roku 2007 nebyl zcela odepsán, je přesunut do 2 odpisové skupiny. V současnosti jsou osobní automobily zahrnuty ve 2 odpisové skupině a doba odpisování je 5 let. Při odvádění odpisů není podstatné, zda vozidlo bylo ve zdaňovacím úseku využito. Vozidlo ale musí splňovat následující tři podmínky:

- musí být zařazeno v obchodním majetku,
- musí být hmotným majetkem,
- musí dosahovat a zajišťovat zdanitelné příjmy.

Odpisy lze uplatnit, pokud:

- vstupní cena vozidla převyšuje 40 000 Kč,
- technické zhodnocení nenavýšuje vstupní a zůstatkovou cenu,
- výdaje, které hradí nájemce (např. finanční leasing) převýší spolu s kupní cenou 40 000 Kč.

Započít s odpisováním lze, pokud je vozidlo zařazeno do obchodního majetku podniku, a pokud je uvedeno do užívání. Na začátku odpisování musí být určena odpisová skupina, způsob odpisování a vstupní cena vozidla. U vozidel je vždy rozdíl, mezi daňovými a účetními odpisy. Jelikož daňové odpisy, jsou stanoveny Zákonem o dani z příjmu a nezobrazují vždy reálné opotřebení a zastarání vozidla což účetní odpisy zohledňují. Daňové odpisy také nezohledňují měsíc zařazení vozidla do užívání na rozdíl od účetních odpisů. [18]

Různé druhy motorových vozidel jsou zařazeny do odpisové skupiny číslo 2 (dle §30 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmu)

„(2-19) Jen: jeřáby stavební (konstruované pro stavebnictví)

(2-20) Jen: transportní zařízení pro přepravu kusových materiálů

(2-56) Motorová vozidla pro přepravu deseti a více osob

(2-57) Motorová vozidla pro nákladní dopravu

(2-58) Terénní vyklápecí vozy (dampry)

(2-59) Jeřábové automobily

(2-60) Motorová vozidla pro speciální použití, jinde neuvedená)

(2-61) Přívěsy, návěsy, kontejnery

(2-81) Dvoustopá motorová vozidla ostatní“ [15]

3.2 Uvedení vozidla do užívání

Okamžik uvedení vozidel do užívání u použitých vozidel se státní poznávací značkou, které jsou schopné provozu, je okamžik, kdy vlastník převezme vozidlo od předchozího vlastníka. U nových vozidel bez státní poznávací značky je to náročnější. Dle zákona č. 56/2001 Sb., § 6 odst. 1, je každý, kdo chce provozovat na území České republiky

silniční motorové vozidlo povinen vozidlo přihlásit k registraci na příslušném registračním místě. Na pozemních komunikacích nesmí být provozováno vozidlo, které není v registru silničních vozidel. Do 10 dnů od nabytí vozidla je povinen vlastník zaregistrovat vozidlo do registru silničních vozidel. Vozidlu je přidělena Státní poznávací značka a vlastník je zapsán do technického průkazu a je vydáno osvědčení o registraci vozidla. Tímto jsou splněny podmínky pro uvedení vozidla do užívání. [18]

4 Společnost Building Centrum - HSV, s.r.o.

Společnost byla vytvořena 25. 2. 1991 zápisem do obchodního rejstříku. Jednatelé jsou odborníci v projektové činnosti a pozemního stavitelství. Předmětem podnikání je projektová činnost, realizace v průmyslových stavbách, občanské a bytové stavby, geodetické práce, prodej nemovitostí, zprostředkování nákupu, drcení betonových prefabrikátů, a dalšího odpadu a silniční motorová doprava. Roku 1996 byla založena firma Building Centrum, spol. s r.o., byla následnickou organizací Okresního stavebního podniku a zajistila tím práci pro mnoho lidí. Building Centrum vlastní také akciovou společnost Building Trade centre, a.s., která je jeho součástí. Building Centrum HSV má v pronájmu vozidla od společnosti Building Trade Centre, a.s.. K datu 1. 1. 2003 došlo k fúzi firem Building Centrum spol. s r.o. a Building Centrum - HSV, s.r.o., s tím že nástupnická firma je Building Centrum - HSV, s.r.o. Tím se zvýšil základní kapitál na 34 848 tis. Kč. Hlavní činností společnosti je stavební divize, která sídlí ve Velkém Meziříčí stejně jako celá společnost. Firma má 114 zaměstnanců v oboru: tesař, stavební dělník, zedník, instalatér, klempíř, malíř, elektroinstalatér, podlahář, řidič, strojník, truhlář. [19]



Obrázek 4: Administrativní budova

Zdroj: [19]

Firma má sídlo:

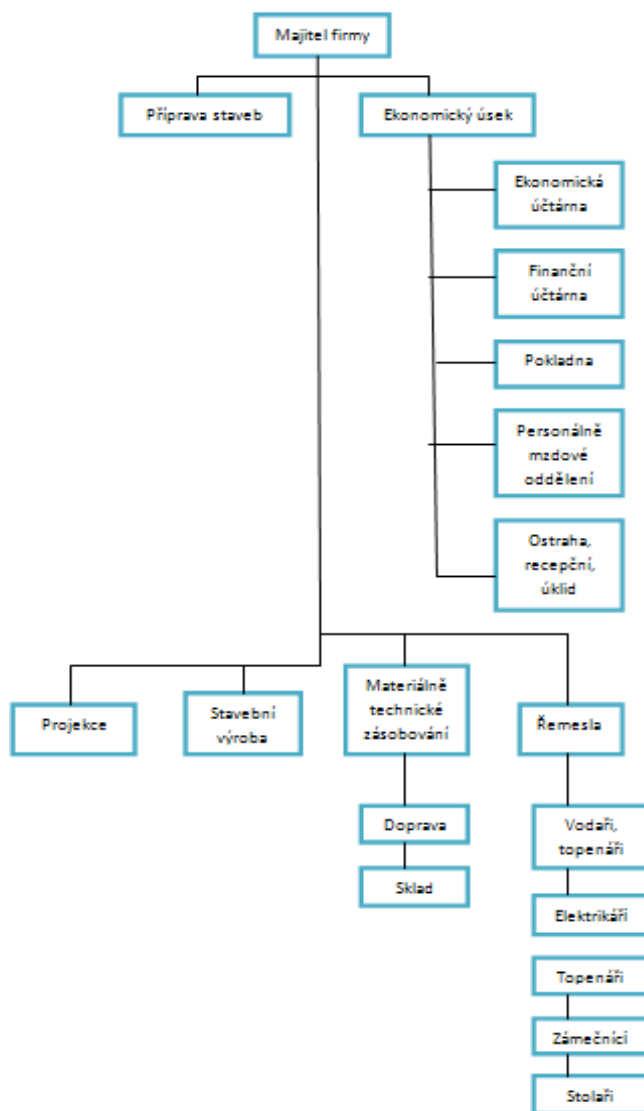
Karlov 169/88

Velké Meziříčí 59401

okres Žďár nad Sázavou

4.1 Organizační struktura podniku

Na obrázku č. 5 můžeme vidět organizační strukturu podniku, kde v čele firmy je majitel firmy Karel Věžník, který dohlíží na ekonomický úsek a přípravu staveb. V ekonomickém úseku jsou oddělení od ekonomické účtárny až po ostrahu. Dále rozhoduje v oblasti projekce, stavební výroby, materiálně technickém zásobování a řemesla, kde je nejvíce pracovníků.



Obrázek 5: Organizační struktura podniku

Zdroj: [19], upraveno autorkou

4.2 Seznam pracovníků

V tabulce č. 6 vidíme seznam pracovníků, který nám zobrazuje, jaký úsek má nejvíce zaměstnanců, jedná se převážně o řemeslníky, a v druhé řadě o dopravu a opraváře.

Tabulka 6: Seznam pracovníků

Činnosti	Počet osob
Příprava výroby	5
Stavební skupina	65
zedníci, obkladači	27
stav. dělníci	5
tesaři	8
stolaři, truhláři	7
zámečníci	8
elektrikáři	4
instalatéři	6
Doprava a opravárenství	15
Materiálně technické zásobování	7
Projekce	9
Organizace a řízení	13
ředitel	1
účetárna	5
úklid a vrátní	7
Celkem	114

Zdroj: [19], upraveno autorkou

4.3 Logo firmy

Na logu firmy můžeme vidět, že se jedná o stavební firmu, která se nazývá Building Centrum – HSV, s. r. o. Toto logo společnost používá na všech automobilech, vizitkách a reklamních předmětech. Logo se také objevuje na všech stavbách, kde společnost provádí stavební činnost



Obrázek 6: Logo společnosti

Zdroj: [14]

4.4 Činnosti podniku

Jelikož některé činnosti byly časově a obsahově náročné, tak je jednatelé firmy rozčlenili jednotlivě do tříhlavých skupin. V jednotlivých skupinách jsou děleny další pracovní oddělení: [19]

1. Hlavní stavební výroba, doprava a řemesla:

- hlavní stavební výroba,
- materiálně technické zásobování a sklad,
- doprava,
- řemesla.

2. Investiční a projektová činnost:

- projekce,
- veřejné zakázky,
- geodezie,
- projekce.

3. Ekonomika, strážní služba, bezpečnost práce a ekologie:

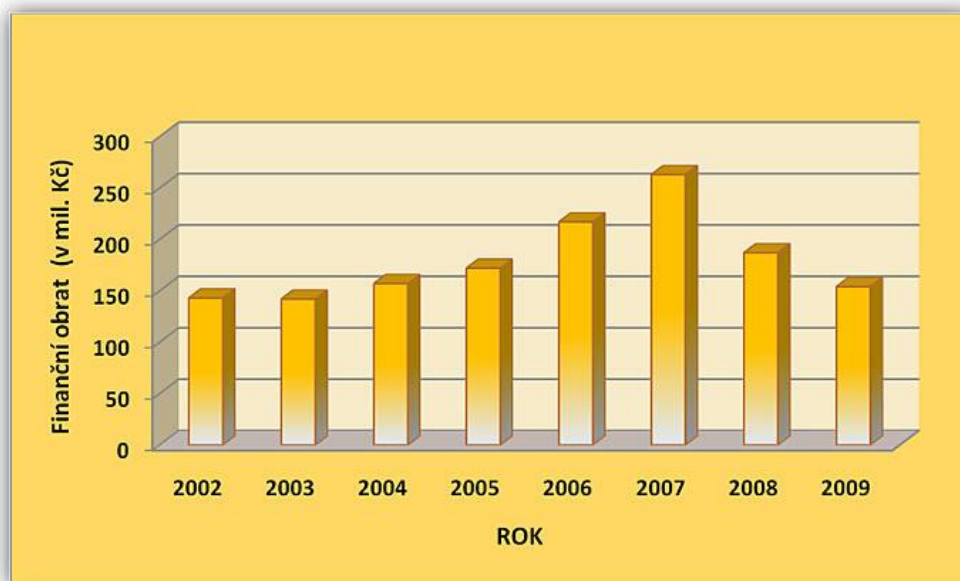
- mzdové a personální oddělení,
- ekonomické oddělení,
- ekologie a strážní služba,
- bezpečnost práce a protipožární ochrana,

- recyklace,
- realitní a propagační oddělení.

Ve všech odděleních byl zvolen vedoucí pracovník, který zodpovídá za bezchybný provoz předaného oddělení a provedení všech úkolů.

4.4.1 Hlavní stavební výroba, doprava a řemesla

Firma Building Centrum vlastní veškerá nutná opatření k budování pozemních staveb bez ohledu na technologickou složitost a náročnost. Zásadní činnosti jsou mířeny na výstavbu průmyslových, inženýrských a vodohospodářských staveb, nových budov, rekonstrukce celých staveb, rekonstrukce interiéru zahrnující rozvody a zařízení, rekonstrukce bytových jader a drobných stavebních celků, výstavba nových a oprava starých dlážděných komunikací a další. Na obrázku č. 7 můžeme vidět finanční obrát firmy v letech 2001 – 2008 ve stavebních pracích. Můžeme si všimnout, že i velký stavební podnik jako je Building Centrum zasáhla ekonomická krize.



Obrázek 7: Finanční obrát firmy ve stavebních pracích v letech 2001 – 2008

Zdroj: [19]

4.4.2 Investiční a projektová činnost

Společnost nabízí vysoce odborné a kvalifikované projektové a inženýrské činnosti a také projektovou dokumentaci všech stupňů.

Dále se firma specializuje:

- průzkumy,
- zajištění zpracování zaměření polohopisného a výškopisného,
- architektonické studie,
- zpracování projektové dokumentace pro územní rozhodnutí,
- vypracování kompletní projektové dokumentace,
- zajištění vydání územního rozhodnutí,
- zajištění vydání stavebního povolení,
- zpracování projektové dokumentace pro stavební povolení,
- zpracování projektové dokumentace pro ohlášení stavby,
- plán organizace výstavby,
- zpracovávání dokumentace pro realizace stavby,
- dokumentace skutečného provedení staveb,
- projektová dokumentace pro výběr dodavatele,
- autorské dozory,
- příprava kolaudačního řízení,
- zajištění kolaudace stavby.

Projektovou dokumentaci firma zpracovává pomocí výpočetní techniky v programu CAD. Při navrhování užívá optimální stavební konstrukce a technologie, které závisí na finanční náročnosti. [19]

4.4.3 Ekonomika, strážní služba, bezpečnost práce a ekologie

Firma Building centrum je společnost, která zařizuje realizaci bytových, občanských a průmyslových staveb. Společnost chápe, že veškeré procesy spojené s výrobou a poskytnutí služeb jsou spojeny s riziky v bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci

(dále jen BOZP). Jelikož společnost chápe, že ochrana zdraví je důležitým úkolem při práci, vytvořila následující zásady politiky BOZP:

- Zavazuje se, že péče o ochranu zdraví při práci a bezpečnost je rovnocenným a nedělitelným prvkem při řízení procesů organizace. BOZP je řízena a organizována v souladu s organizačním řádem s poučností a schématem.
- Spokojenost zákazníka, zaměstnanců a veřejnosti podmiňuje činnosti společnosti. Činnosti jsou mířeny na prevenci v BOZP a s tím související prevence havárií a nehod.
- K dodržení předepsaných cílů BOZP jsou vytvářeny programy pro trvalé zlepšování procesů a služeb.
- Společnost pravidelně prověřuje svůj systém BOZP a stanovuje prověřitelné cíle, zdroje a kompetence.
- Zavazuje se k neustálému zlepšování k ochraně zdraví při práci.

Ochrana životního prostředí je také důležitým úkolem firmy, proto bylo stanoveno několik zásad k ochraně životního prostředí:

- Společnost bude dosahovat hospodářských cílů s ohledy na ochranu životního prostředí.
- Investiční záměry budou vyjednány z hlediska snížení vlivů na životní prostředí.
- Společnost se zavazuje k neustálému zlepšování vztahu k životnímu prostředí.
- Zavazuje se k neustálému dodržování právních požadavků na ochranu životního prostředí.
- Ochrana životního prostředí závisí na každém zaměstnanci. Pomocí informování zaměstnanců je rozvíjen vztah k péči o životní prostředí. [19]

5 Mechanizace podniku

Hlavní činnost společnosti Building Centrum je stavba a rekonstrukce rodinných domů, bytů a hal, ale společnost provozuje také úsek dopravy, zásobování a mechanizace. Nabízí také realizaci požadavků zákazníka, které se týkají zemních prací, jeřábnických

prací a dopravy díky koncesní listině, kterou vlastní. Firma zajišťuje přepravu valníkovými vozidly, nakládku, vykládku, jeřábnické práce a přemísťování nákladů. Dále také přepravu sypkých substrátů, demoliční práce, výklopné a bagrovací zemní práce, dokončovací úpravy terénu u staveb a obstarání dodávky sypkých materiálů na stavby.

Firma má také vlastní dílnu, kde jsou opravárenské práce zaměřené na opravy a údržbu osobních, nákladních a stavebních vozidel, ale pouze pro vlastní potřeby organizace. Na obrázku č. 8 můžeme vidět aktuální výpis mechanizace, který firma v roce 2013 vlastní. Na obrázku můžeme vidět mechanizace, které společnost v roce 2013 vlastní a kdo je řídí.

Obrázek 8: Seznam mechanizace společnosti

Mechanizace	SPZ	Řidič
Autojeřáb T 148 – AD 8	ZRA 2231	Mikulášek
Autojeřáb T815 20t	ZR 84 – 93	Mikulášek
DAF (valník + hydraulická ruka)	4J2 8696	Pešek
Domíchávač T 815	ZRA05 – 65	Kratochvíl
JCB 3CX – 4TE (zemní stroj)		Barák
JCB 4CX SM Turbo Power Shift (zemní stroj)	J00 1422	Klimeš
JCB 4CX (zemní stroj)	J00 1452	Kvasnička
MAN – (valník + hydraulická ruka)	1J7 1345, 1J7 1905	Kosour
MAN (tahač + návěs)	3J3 7065, PS8603	Tichý
MAN (sklapka + valník)	2J1 2496	Krejčí
Nákladní auto Dempr	ZRA 17 – 92	Remer
Samsung (zemní stroj)		Holán
Tatra 815	1J 61 – 40	Pešek
Tatra 815	ZRA 00 – 46	Šmíd

Zdroj: [19], upraveno autorkou

Společnost vlastní 14 vozidel, které se skládají z osobních vozidel a transportérů, s kterými referenti firmy rozváží zaměstnance na různá pracoviště. Od začátku roku 2013 jsou nově na všech automobilech nainstalovány GPS, které napomáhají dispečerce zjistit polohu jakéhokoliv vozidla. Firma využívá pouze silniční dopravu, jelikož kupuje zboží pouze v České republice. [19]

5.1 Odpisy nákladního automobilu

Zde si ukážeme odpisy pro MAN tahač návěsů.

Poznávací značka: 3J3 7056

Pořizovací cena: 2 038 056 Kč

Datum pořízení: 30. 4. 2008

Odpovědná osoba: František Věžník – vedoucí úseku dopravy a zásobování

Odpisová skupina: 2

Klasifikace automobilu: (2-57) Motorová vozidla pro nákladní dopravu

Způsob odpisování: zrychlený

Firma koupila tento nákladní automobil jako použitý, tudíž na něj nemůže uplatnit první rok zvýšený odpis. Firma počítá stejným způsobem jak daňové, tak účetní odpisy ve zrychlené formě.

Daňové odpisy:

$$2008 = \frac{2038056}{5} = 407612 \text{ Kč}$$

$$10\% \text{ z } 2\,038\,056 \text{ Kč} = 203\,806$$

$$\text{ZC: } 2\,038\,056 - 407\,612 - 203\,806 = 1\,426\,638 \text{ Kč}$$

V důsledku hospodářské krize, měla firma možnost v roce 2008 navýšit odpis o 10% z pořizovací ceny.

$$2009 = \frac{2 \times 1\,426\,638}{6 - 1} = 570\,656 \text{ Kč}$$

$$\text{ZC: } 1\,426\,638 - 570\,656 = 855\,982 \text{ Kč}$$

$$2010 = \frac{2 \times 855\,982}{6 - 2} = 427\,991 \text{ Kč}$$

$$ZC: 855\,982 - 427\,991 = 427\,991 \text{ Kč}$$

$$2011 = \frac{2 \times 427\,991}{6 - 3} = 285\,328 \text{ Kč}$$

$$ZC: 427\,991 - 285\,328 = 142\,663 \text{ Kč}$$

$$2012 = \frac{2 \times 142\,663}{6 - 4} = 142\,663 \text{ Kč}$$

$$ZC: 142\,663 - 142\,663 = 0 \text{ Kč}$$

V roce 2012 byl nákladní automobil MAN zcela odepsán.

Účetní odpisy:

$$2008 = \frac{203\,8056}{5} = 407\,612 \text{ Kč}$$

$$\frac{407\,612}{12} = 33\,967 \text{ Kč}$$

$$\text{od } 30. 5. 2008 = 33\,967 \times 8 = 271\,741 \text{ Kč}$$

$$ZC: 2\,038\,056 - 271\,741 = 1\,766\,315 \text{ Kč}$$

$$2009 = \frac{2 \times 1\,766\,315}{6 - 1} = 706\,526 \text{ Kč}$$

$$ZC: 1\,766\,315 - 706\,526 = 1\,059\,789 \text{ Kč}$$

Od roku 2010 firma změnila hospodářský rok. Do roku 2009 hospodářský rok začal a skončil stejně jako kalendářní rok. Od roku 2010 hospodářský rok vždy začne 30. 4. a končí 31.3 následujícího roku. Tudíž firma musí od 1.1 do 31.3 2010 odpisy připočítat k roku 2009.

$$2009 = \frac{2 \times 1\,059\,789}{6 - 2} = 529\,894,5 \text{ Kč}$$

$$\frac{529\,894,5}{12} = 44\,157,875 \text{ Kč}$$

od 1.1 2010 do 31.3 2010 = $44\,157,875 \times 4 = 176\,632$ Kč

ZC: $1\,059\,789 - 176\,632 = 883\,157$ Kč

$$2010 = \frac{2 \times 883\,157}{6 - 2} = 441\,579 \text{ Kč}$$

ZC: $883\,157 - 441\,579 = 441\,578$ Kč

$$2011 = \frac{2 \times 441\,578}{6 - 3} = 294\,386 \text{ Kč}$$

ZC: $441\,578 - 294\,386 = 147\,192$ Kč

$$2012 = \frac{2 \times 147\,192}{6 - 4} = 147\,192 \text{ Kč}$$

ZC: $147\,192 - 147\,192 = 0$ Kč

Majetek byl v hospodářském roce 2012 pomocí účetních odpisů zcela odepsán.

6 Analýza využívání nákladního automobilu

Cílem mé práce je zvážit, zda by bylo pro firmu výhodné si pořídit vlastní vozidlo spadající do kategorie N2, které firma nemá ve své kompetenci. „Rozdělení vozidel podle kategorií je upraveno zákonem č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích.

Kategorie vozidel:

L – motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly

M – motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu osob

N – motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladu

O – přípojná vozidla

T - traktory zemědělské nebo lesnické

S – pracovní stroje

R – osobní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií“ ([11], str. 212)

Společnost provozuje vozidla, která spadají do kategorie N1 a N3.

„N1 – vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg,

N2 – vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, avšak nepřevyšuje 12 000kg,

N3 – vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000kg.“ ([11], str. 212)

6.1 Doprava

Společnost pro dopravu materiálu a zboží využívá několik zdrojů: veřejné a soukromé přepravce a dodavatele materiálu. V této části se nejdříve zamyslíme nad náklady na dopravu u veřejných přepraveců, poté budeme pokračovat náklady u soukromých přepraveců a analýzu dodavatelů. Následně budeme propočítávat, jak by bylo pro firmu výhodné pronajímat si automobil nebo zda má vytvořit vlastní nákladní dopravu nebo ani jedno z tohoto a nadále využívat služby dodavatelů.

6.1.1 Veřejní přepravci

Společnost Building Centrum HSV, s. r. o. pro přepravu menších balíků využívá veřejné přepravce. Nejčastěji firma využívá služby společnosti PPL, poté Českou poštou a ojediněle DHL a Top Trans.

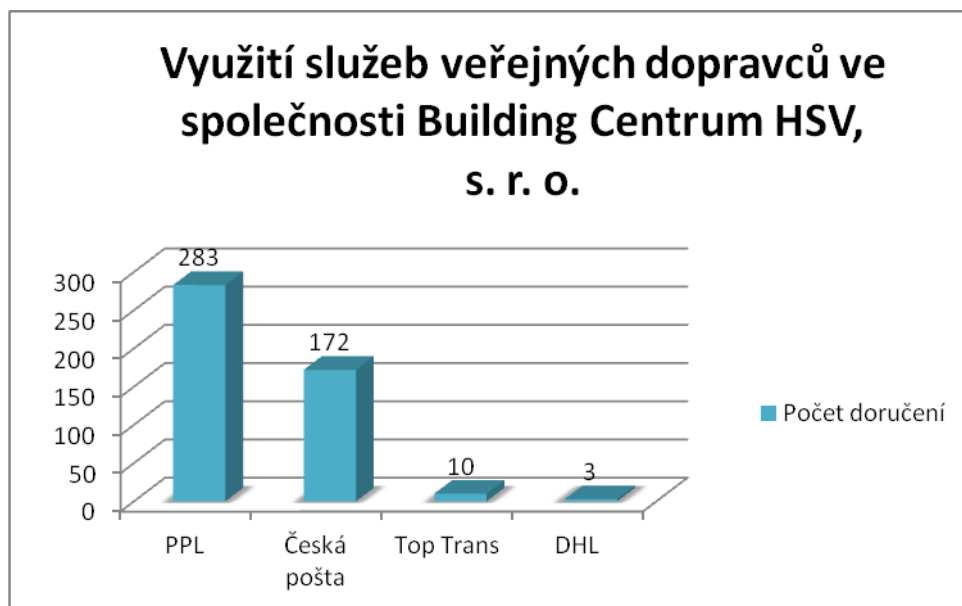
Firma si od těchto přepraveců nechává nejčastěji dopravovat např.: ochranné prostředky, hygienické pomůcky, rukavice a další zboží, které je pravidelně spotřebováváno. A také menší zboží do stavebního průmyslu: šrouby, izolace, těsnění, kliky, regulační ventily, plastové mřížky, kování, brusné kotouče atd.

Podle fakturace z předešlého hospodářského roku, který trvá od dubna 2012 do května 2013, byl vyfakturován následující počet veřejných přepraveců:

- Společnost PPL je ve firmě využívána nejvíce, v minulém roce navštívila firmu 283x, což vychází cca. 5x za týden.
- Česká pošta navštívila firmu 172x a to vychází cca. 3x za týden.
- Top Trans navštěvuje firmu ojediněle a většinou je to na přání dodavatele. V minulém hospodářském roce navštívil firmu 10x.

- Nákladní doprava DHL navštívila firmu 3x.

Graf 3: Využití veřejných dopravců ve společnosti Building Centrum HSV, s. r. o.



Zdroj: [19], vlastní tvorba

Celkové náklady firmy na přepravu menších balíků zjistíme tak, že:

Veřejní přepravci byli ve firmě využiti celkově 468x.

Při vynásobení průměrnou částkou informativně odhadnutou na 185 Kč, kterou firma zaplatí za dovoz balíku nám vyjde, že firma přepravcům odevzdá ročně **86 500 Kč**.

Rozdělení přepravců:

PPL – firma provádí expresní přepravu balíků v České republice do maximální hmotnosti 50 kg. Balíky jsou doručovány následující pracovní den od 8:00 do 18:00. Cena balíku vychází z platného ceníku viz. Tabulka 7.

Tabulka 7: Ceník přepravného firemního balíku společnosti PPL

Hmotnost zá- silky do	Cena v Kč za ba- lík bez DPH	Cena v Kč za balík včetně DPH
1 kg	94	114
3 kg	104	126
5 kg	114	138
7 kg	126	152
10 kg	145	175
12 kg	155	188
15 kg	165	200
20 kg	175	212
25 kg	185	224
30 kg	215	260
35 kg	275	333
40 kg	365	442
50 kg	475	575

Zdroj: [20], upraveno autorkou

DHL – se zabývá doručováním nejen v rámci České republiky. Umožňuje přepravu vzduchem, po moři, železnici nebo po silnici. Patří mezi jedinou společnost, která nabízí šetrnou přepravu k přírodě, služby GO GREEN. Bohužel patří k těm nejdražším přepravním společnostem.

Top Trans – provozuje v České a Slovenské republice expresní přepravu a logistické řešení zásilek. Systém expresní přepravy balíků z bodu do domu po České republice je do 24 hodin. Ceník sazeb u Top Trans závisí na hmotnosti balíku a na počtu ujetých kilometrů.

Česká pošta – Společnost nabízí několik doručovacích služeb: balík na poštu, balík do ruky, balík do ruky nad 30 kg, obyčejný balík, doporučený balíček, cenný balík a další. Firma nejvíce využívá službu balík do ruky, kde balík je doručován přímo do rukou adresáta následující den po podání zásilky. Jde o přepravu balíků o maximální hmotnosti 30 kg. V tabulce č. 8 můžeme vidět rozdělení cen balíků podle hmotnosti.

Tabulka 8: Ceník přepraveného firemního balíku společnosti Česká pošta

Hmotnost zásil- ky do	Cena v Kč za balík bez DPH	Cena v Kč za balík s DPH
2 kg	85	103
3 kg	87	106
4 kg	90	109
5 kg	95	115
6 kg	97	118
7 kg	100	121
8 kg	102,5	124
9 kg	107,5	130
10 kg	110	133
12 kg	115	139
14 kg	117,5	142
16 kg	130	157
18 kg	132,5	160
20 kg	137,5	166
22 kg	142	172
24 kg	147	178
26 kg	153	185
28 kg	155,5	188
30 kg	158	191

Zdroj: [21], upraveno autorkou

Příklad 1:

Na tomto příkladu můžeme vidět, proč je pro firmu výhodnější užívat veřejného dopravce. Firma potřebuje od společnosti Baunit v Brně 20 kg suché omítky. Jestliže tam pošle vlastního zaměstnance s firemním vozem Volkswagen Transporter, kde je počítáno 7 Kč/ km (interní informace firmy). Celkové náklady vyjdou i se mzdou pracovníka, kde cesta do Brna zabere cca 2 hodiny 926 Kč.

Tabulka 9: Ceník přepravného firemního balíku

Trasa:	Velké Meziříčí – Brno
Vzdálenost (tam i zpět):	2 x 54=108 km
Spotřeba na km:	7 Kč
Celkem:	7 x 108=756 Kč
Mzda (průměrná 85Kč/h)	2 x 85 = 170 Kč
Celkem:	756+170=926 Kč

Zdroj: vlastní tvorba

Pokud by firma užila služby České Pošty, kde by balík měl hmotnost 20 Kg, poštovné by stálo 166 Kč. Z toho vyplývá, že je pro firmu výhodnější využívat služby veřejných dopravců i pro menší balíky. Jelikož cena za přepravu veřejným dopravcem tvoří asi 17 % z ceny.

6.1.2 Soukromí přepravci

Společnost také spolupracuje s místními soukromými autodopravci, kteří se zabývají silniční nákladní dopravou. [19]

- Alena Vítešnicková (Velké Meziříčí) – Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 27x v celkové hodnotě objednávek za 285 000Kč.
- Zdenka Zachovalová (Velké Meziříčí) – Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 6x v celkové hodnotě objednávek za 52 000 Kč.

Tyto dopravní společnosti mají sídlo ve stejném městě jako společnost Building Centrum HSV, s. r. o.. Jednání s dopravci a samotná doprava je pohotovější, v případě jakýchkoliv problémů může jednatel firmy zajet za majitelkou dopravy a vše vyřešit osobně. Dopravci nejčastěji jezdí do Německa a při zpáteční cestě, aby byli více vytížení a příspěvku na pohonné hmoty vyzvedávají materiál pro jiné firmy, který vyžaduje jiná společnost, např. Building Centrum HSV, s. r. o..

Pokud se firma rozhodne využít služeb dopravců, nejdříve vypočítá, kolik by stála doprava vlastními zdroji.

Postup je následující: zjistí celkovou vzdálenost, kterou by automobil musel urazit a toto číslo vynásobí sazbou na kilometr, která je pro každý druh automobilu daná.

Z této částky vypočítají 1/3 ceny a tu nabídnou dopravci. Pokud jeden dopravce odmítne, tak ji nabídnou druhému. Doposud se nestalo, že by nabídku odmítli oba. S ohledem na vytíženost dopravních společností se firma snaží zadávat objednávky s nejméně 3 denním časovým předstihem. [19]

V grafu č. 4 můžeme vidět využití služeb Zdenky Zachovalové. Firma její služby využívá dosti zřídka.

Graf 4: Využití soukromého dopravce Zdenka Zachovalová



Zdroj: [19], upraveno autorkou

V grafu č. 5 můžeme vidět, že firma využívá služeb Aleny Vítešnikové podstatně častěji než od Zdenky Zachovalové. Jeden z hlavních důvodů je, že jezdí trasy, které více vyhovují podniku.

Graf 5: Využití soukromého dopravce Alena Vítešniková



Zdroj: [19], upraveno autorkou

Firmy, které nečastěji navštěvuje Alena Vitešniková pro firmu:

- Prefa, k. s. (Plzeň) – dlažba,
- LASSELSBERGER, s.r.o. (Plzeň) – obklady, dlažba,
- Stav-Invest střešní systémy, s. r. o. (Plzeň) – izolace, okapy, fasády.

Příklad 2:

Pokud by firma měla zájem vyzvednout materiál od Zdenky Zachovalové z Plzně, požadovala by 1/3 ceny, kterou by zaplatila za vlastní přepravu. Je počítáno 23 Kč/ km (interní informace firmy). Společnost by doprava do Plzně a zpět vyšla na 9 841 Kč,

Tabulka 10: Cena přepravného soukromého dodavatele

Trasa:	Velké Meziříčí - Plzeň
Vzdálenost (tam i zpět):	2 x 222 = 402 km
Spotřeba na km:	23 Kč
Celkem:	402 x 23 = 9 246 Kč
Mzda (průměrná 85Kč/h)	7 x 85 = 595 Kč
Celkem:	9246 + 595 = 9 841 Kč

Zdroj: vlastní tvorba

Jestliže, by firma chtěla použít vlastní dopravu pro tyto dodavatele, musela by minimálně navštívit všechny tyto tři dodavatele a naložit všechny materiál, který by potřebovala, aby to pro ni bylo výhodné.

6.1.3 Analýza dopravy u dodavatelů

Většina dodavatelů nabízí dodávky materiálu s vlastní autodopravou, a pokud si odběratelé objednají dané množství tonáže, poskytují dopravu zdarma. Tento trend se neustále rozrůstá a stále větší množství dodavatelů nabízí tuto službu. [19]

Firma pro zásobování využívá tyto dopravce, kteří mají vlastní autodopravu v ceně materiálu zdarma:

- Koupelny Ptáček, a. s. (Brno) – vodoinstalační materiál, sanitární zařízení a topenářský materiál. *Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 242x v celkové hodnotě objednávek za 2 000 000 Kč.*

- Baunit, spol. s r. o. (Brno) – suché omýtkové směsi a zateplovací systémy. *Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 136x v celkové hodnotě objednávek za 3 700 000 Kč.*
- Feron, a. s. (Brno) – hutní materiál. *Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 127x v celkové hodnotě objednávek za 3 000 000 Kč.*
- Stavebniny Smejkal (Velké Meziříčí) – stavební materiál. *Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 97x v celkové hodnotě objednávek za 2 900 000 Kč.*
- Siko koupelny, a. s. (Brno) – sanitární zařízení, obklady a dlažby. *Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 85x v celkové hodnotě objednávek za 2 300 000 Kč.*
- Plastomont Bureš, s. r. o. (Staré Město) – vodárenský materiál, klimatizace. *Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 63x v celkové hodnotě objednávek za 1 900 000 Kč.*
- Stavmat in, a. s. (Brno) – stavební materiály a doplňky. *Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 40x v celkové hodnotě objednávek za 1 400 000 Kč.*
- Ploberger, s.r.o. (Znojmo) – pracovní oděvy, obuv, ruční stroje a nářadí. *Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 23x v celkové hodnotě objednávek za 320 000 Kč.*
- Sepos, spol. s r. o. (Jihlava) – dveře, zárubně a kování. *Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 21x v celkové hodnotě objednávek za 800 000 Kč.*
- Kingspan, a. s. (Hradec Králové) izolační panely a střešní stěnové systémy. *Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 15x v celkové hodnotě objednávek za 6 000 000 Kč.*
- Gremis, s. r. o. (Velké Meziříčí) – stavební materiál, střešní krytiny, izolace a dlažby. *Společnost využila jeho služby za minulý hospodářský rok 6x v celkové hodnotě objednávek za 37 000 Kč. [19]*

V grafu č. 6 můžeme vidět množství objednávek společnosti od května roku 2012 po duben rok 2013. Celkový počet zakázek činí 855.

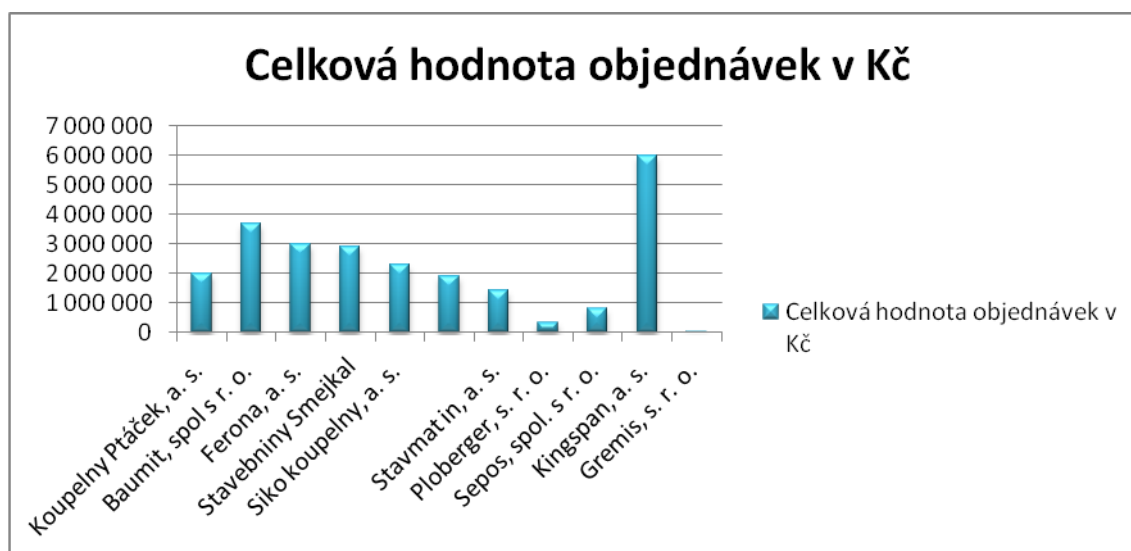
Graf 6: Množství zakázek společnosti



Zdroj: [19], upraveno autorkou

V grafu č. 7 celkovou hodnotu objednávek dodavatelů. Všimneme si, že největší tržby dělá firma společnosti Kinspan, a. s., která prodává izolační panely a střešní pěnové systémy. A nejméně využívaná je jedna z místních firem stavebniny Gremis, s. r. o.

Graf 7: Celková hodnota objednávek v Kč



Zdroj: [19], upraveno autorkou

6.1.4 Vlastní x cizí doprava

Při porovnání co by bylo pro firmu výhodnější, zda vlastní či cizí přeprava, tak ve většině případů můžeme dojít k závěru, že cizí. Na pár příkladech je zřejmé proč tomu tak je.

Příklad 3:

Firma potřebuje od společnosti Kingspan, a. s. z Hradce Králové PUR panely. Jestliže tam pošle vlastního zaměstnance s nákladním automobilem Mercedes Benz počítáno 23 Kč/ km, vyjdou celkové náklady i se mzdou pracovníka, kde cesta do Hradce Králové zabere cca. 4 hodiny tam i zpět 5 492 Kč.

Tabulka 11: Cena přepravného za zboží

Trasa:	Velké Meziříčí - Hradec Králové
Vzdálenost (tam i zpět):	2 x 112 = 224 Kč
Spotřeba na km:	23 Kč
Celkem:	23 x 224 = 5 152 Kč
Mzda (průměrná 85Kč/h)	4 x 85 = 340 Kč
Celkem:	5 152 + 340 = 5 492 Kč

Zdroj: vlastní tvorba

Společnost Kingspan, a. s. provedla závoz materiálu za 2 375Kč, což je asi 1/2 ceny, kterou by musela firma vynaložit, pokud by použila vlastní dopravu.

Příklad 4:

Firma potřebuje od společnosti Profitape s. r. o. ze Sviadnova těsnící nerezové pásy. Jestliže tam pošle vlastního zaměstnance s firemním užitkovým vozem Volkswagen Transporter, kde je počítáno 7 Kč/ km, vyjdou celkové náklady i se mzdou pracovníka, kde cesta do Nové Paky zabere cca. 6 hodin tam i zpět 3 409 Kč.

Tabulka 12: Cena přepravného za zboží

Trasa:	Velké Meziříčí - Sviadnov
Vzdálenost (tam i zpět):	$2 \times 201 = 402 \text{ km}$
Spotřeba na km:	7 Kč
Celkem:	$402 \times 7 = 2814 \text{ Kč}$
Mzda (průměrná 85Kč/h)	$7 \times 85 = 595$
Celkem:	$2\,814 + 595 = 3\,409 \text{ Kč}$

Zdroj: vlastní tvorba

Společnost Profitape s. r. o. balík poslala přes veřejného dopravce TOP Trans za 502 Kč. Což tvoří asi 15 % z ceny, kterou by musela firma vynaložit, pokud by použila vlastní dopravu.

6.2 Detailnější analýza problému

V minulém tématu jsme zjistili, že cizí doprava je levnější než vlastní. Ale pokud by si firma i přesto nákladní automobil pořídila, mohla by situaci zkusit řešit několika způsoby. V následujících bodech si jednotlivě probereme různé postupy, kterými by firma mohla dosáhnout výhodnějšího využití automobilu.

- Pronájem nákladního automobilu a absolutní využití nákladního automobilu
- Vlastní autodoprava

6.2.1 Pronájem nákladního automobilu a absolutní využití nákladního automobilu

Firma může využít pronájem nákladního automobilu od společností, které tuto službu nabízejí. V ceně pronájmu bývá kompletní pojištění pro cesty v České republice, silniční daně, poradenství a havarijní pojištění je sjednáno s 10 % účastí.

Firma by využila služeb společnosti TIR Půjčovna, která má sídlo v Praze 4 na ulici Mírového hnutí 24. Jednalo by se o nákladní automobil ATEGO 1218 L/NR, o celkové hmotnosti 11 990 kg. Užitečná hmotnost vozu je 5 440 kg.

Cena za vypůjčení vozu:

1 den 6 000 Kč bez DPH

1 měsíc od 30 000 Kč bez DPH

Kauce 30 000 Kč

K zapůjčení stačí pouze:

- občanský průkaz,
- řidičský průkaz,
- živnostenský list nebo koncesní listina.

Pokud se firma rozhodne pronajímat nákladní automobil od společnosti TIR ročně, zaplatí za pronájem **360 000 Kč**. Jestliže by firma lépe organizovala objednávky a automobil by si pronajímala na každý druhý týden, ročně by zaplatila za pronájem **180 000 Kč**.

Celkové náklady na dopravu, pokud společnost navštíví každého dodavatele zvlášť: (cesta je počítána v kilometrech tam i zpět):

- Koupelny Ptáček, a. s. (Brno) - $105 \text{ km} \times 23 \text{ Kč/km} = 2\,415 \text{ Kč} + 85 \text{ Kč mzda} = 2\,500 \text{ Kč}$
- Baunit, spol. s r. o. (Brno) – $105 \text{ km} \times 23 \text{ Kč/km} = 2\,415 \text{ Kč} + 85 \text{ Kč mzda} = 2\,500 \text{ Kč}$
- Feron, a. s. (Brno) – $105 \text{ km} \times 23 \text{ Kč/km} = 2\,415 \text{ Kč} + 85 \text{ Kč mzda} = 2\,500 \text{ Kč}$
- Stavebniny Smejkal (Velké Meziříčí) - $3 \text{ km} \times 23 \text{ Kč/km} = 69 \text{ Kč} + 22 \text{ Kč mzda} = 71 \text{ Kč}$
- Siko Koupelny, a. s. (Brno) - $105 \text{ km} \times 23 \text{ Kč/km} = 2\,415 \text{ Kč} + 85 \text{ Kč mzda} = 2\,500 \text{ Kč}$

- Plasmont Bureš, s. r. o. (Staré Město) – 240 km x 23 Kč/km = 5 520 Kč +255 Kč mzda = 5 775 Kč
- Stavmat in, a. s. (Brno) – 105 km x 23 Kč/km = 2 415 Kč +85 Kč mzda = 2 500 Kč
- Ploberger, s.r.o. (Znojmo) – 222 km x 23 Kč/km = 5016 Kč + 225 Kč mzda = 5 331 Kč
- Sepos, spol. s r. o. (Jihlava) – 92 km x 23 Kč/ km = 2 166 Kč + 85 Kč mzda = 2 201 Kč.
- Kingspan, a. s. (Hradec Králové) – 240 km x 23 = 5 520 Kč +340 Kč mzda = 5860 Kč
- Gremis, s. r. o. (Velké Meziříčí) – 19 km x 23 = 437 Kč + 22 Kč mzda = 459 Kč

Tabulka 13: Hypoteticky náklady na vlastní dopravu v r. 2012

Dodavatel	Počet objednávek	Vlastní náklady na dopravu (cesta tam i zpět)	Celkové náklady za rok
Koupelny Ptáček, a. s.	242	2 500 Kč	605 000 Kč
Baumit, spol s r. o.	136	2 500 Kč	340 000 Kč
Ferona, a. s.	127	2 500 Kč	317 500 Kč
Stavebniny Smejkal	97	71 Kč	6 887 Kč
Siko koupelny, a. s.	85	2 500 Kč	212 500 Kč
Plasmont Bureš, s. r. o.	63	5 775 Kč	363 825 Kč
Stavmat in, a. s.	40	2 500 Kč	100 000 Kč
Ploberger, s. r. o.	23	5 331 Kč	122 613 Kč
Sepos, spol. s r. o.	21	2 201 Kč	46 221 Kč
Kingspan, a. s.	15	5 860 Kč	87 900 Kč
Gremis, s. r. o.	6	459 Kč	2 754 Kč
Celkem:	855	32 197 Kč	2 205 200 Kč

Zdroj: vlastní tvorba

Celkové náklady na vlastní dopravu by firmu stály **2 205 200 Kč**, pokud by automobil jel pro každý materiál zvlášť.

Celková hodnota objednávek byla v roce 2012 u hlavních dodavatelů **24 357 000 Kč**. Většina těchto dodavatelů nabízela dopravu zdarma, jelikož náklady na dopravu byly rozpuštěny do ceny materiálu. Pokud si firma materiál sama, mohla by zkusit žádat dodavatele materiálu o slevu, kterou ušetří na dopravě.

Pokud by dodavatelé poskytli slevu ve výši:

- 3% z celkových objednávek, činí 730 710 Kč a firma by byla doprava ztrátová 1 474 490 Kč (2 205 200 Kč – 730 710 Kč).
- 4% z celkových objednávek, činí 974 280 Kč a firma by byla doprava ztrátová 1 230 920 Kč.
- 5% z celkových objednávek, činí 1 217 850 Kč a firma by byla doprava ztrátová 987 350 Kč.
- 6% z celkových objednávek, což je 974 280 Kč a firma by byla doprava ztrátová 1 230 920 Kč.
- 7% z celkových objednávek, činí 1 704 990 Kč a firma by byla doprava ztrátová 500 210 Kč.
- 8% z celkových objednávek, činí 1 948 560 Kč a firma by byla doprava ztrátová 256 640 Kč.
- 9% z celkových objednávek, činí 1 948 560 Kč a firma by byla doprava ztrátová 256 640 Kč.
- 10% z celkových objednávek, činí 2 435 700 Kč a firma by měla zisk 230 500 Kč.

V případě odečtení ročních nákladů za pronájem nákladního automobilu by se náklady na dopravu navýšily o 360 000 Kč. Pokud by se nákladní automobil půjčoval na každý druhý týden, tak by se náklady na dopravu navýšily pouze o 180 000 Kč.

Dodavatelé by museli poskytnout slevu minimálně 10% jako kompenzaci za to, že si firma poskytne vlastní dopravu, aby se firmě vyplatilo využít vlastní dopravu. Myslím si, že málo který dodavatel byl ochoten o toto procento snížit výši své objednávky. Tudíž se firmě ve většině pronájem nemůže vyplatit.

Absolutní využití nákladního automobilu

Další východisko při této situaci by bylo lépe zorganizovat objednávky, aby firma objednávala více zboží najednou od více firem, které se nachází ve stejném městě, popřípadě v blízkém okolí.

Firma Building Centrum HSV, s. r. o. má nejvíce dodavatelů z Brna a okolí. Pokud by si správně vytyčila trasu a zadala objednávky ve všech firmách na stejný termín, mohla by ušetřit hned několik cest, samozřejmě pokud by správně zvolila trasu, a objednala materiál ve všech firmách na stejný termín. Podstatné by také bylo veškerý materiál nabrat najednou.

Příklad 5:

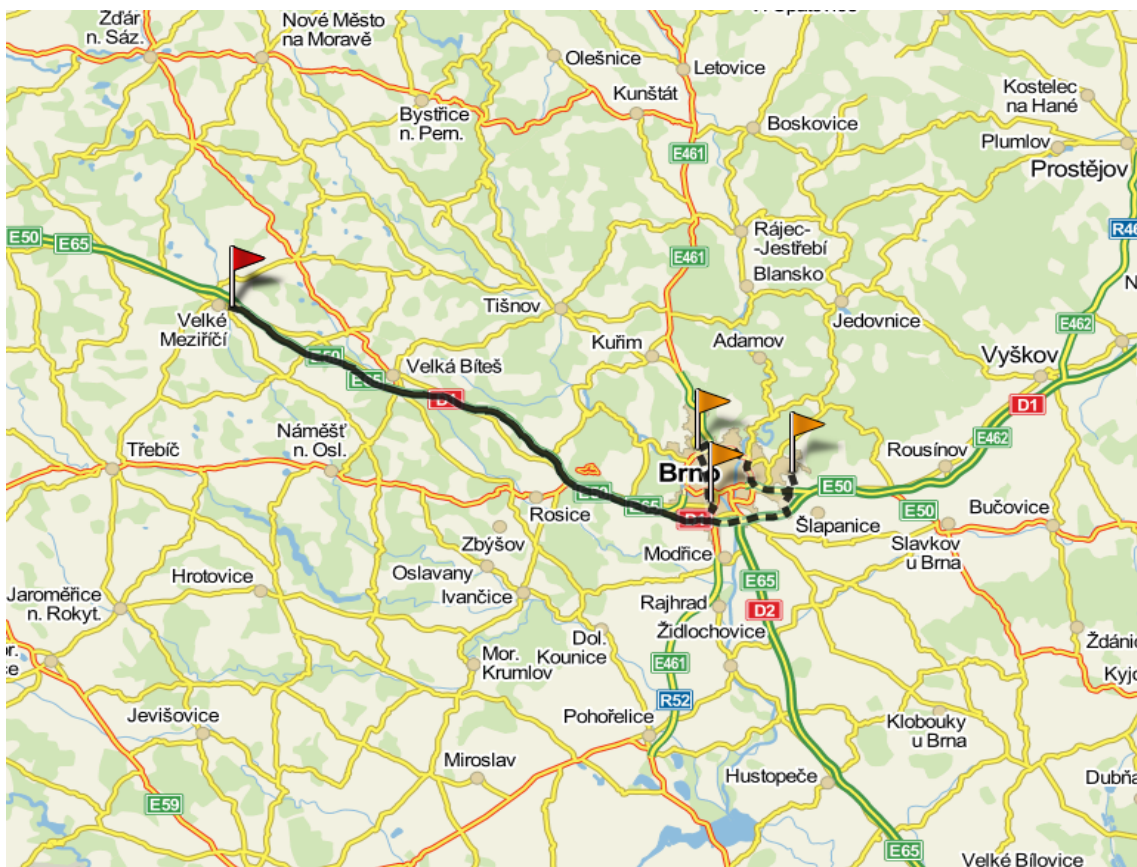
Nejvíce firma objednává od Koupelny Ptáček, a. s., Baumit, spol. s r. o. a Feron, a. s. Jelikož od těchto dodavatelů objednává poměrně často, mohla by firma naložit ve všech třech společnostech naráz. Jde o cestu dlouho 130 km tam i zpět se zastávkami v těchto třech společnostech, čekáním a nakládáním cesta trvá 3h. Při vlastní dopravě nákladním automobilem ATEGO 1218 L/NR, kde je počítáno 23 Kč/km. Kč. Celkové náklady na dopravu z Velkého Meziříčí do Brna a společností: Ptáček, a. s., Baumit, spol. s r. o. a Feron, a. s. by činili 3 245 Kč.

Tabulka 14: Cena přepravného za zboží

Trasa:	Velké Meziříčí - Brno
Vzdálenost (tam i zpět):	130 km
Spotřeba na km:	23 Kč
Celkem:	2 990 Kč
Mzda (průměrná 85 Kč/h)	255 Kč
Celkem:	2 990 + 255 = 3 245 Kč

Zdroj: vlastní tvorba

Pokud firma pojede ke každému dodavateli zvlášť, tak zaplatí: $3 \times 2\,500 \text{ Kč} = 7\,500 \text{ Kč}$, což je 2x tolik než když navštíví tři dodavatele najednou.



Obrázek 9: Maximální využitelnost automobilu

Zdroj: [22]

Z tohoto příkladu vyplývá, že pokud by si firma lépe zorganizovala objednávky, při pořízení nákladního automobilu, mohla by citelně snížit náklady na dopravu. Kombinovat by mohla téměř všechny firmy. Avšak ve stavebnictví je chvílemi velice nepředvídatelná potřeba materiálu, která je závislá na počtu zakázek, a to by mohlo komplikovat sjednocení objednávek.

6.2.2 Vlastní autodoprava

Pokud by se firma rozhodla podnikat ve vlastní silniční motorové dopravě, musela by dbát přílohy č. 3 nařízení vlády č. 278/2008 Sb., kde jsou stanoveny jednotlivé živnosti v platném znění. Šlo by o silniční motorovou dopravu – nákladní vnitrostátní provozovaná vozidly o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny.

Pro provozování silniční dopravy velkými vozidly lze udělit pouze fyzické, nebo právnické osobě, která má trvalý pobyt na území České republiky. Orgán státní správy,

který se vyjadřuje k udělení koncese, je dopravní úřad. Dále musí žadatel splňovat zvláštní podmínky:

- a. finanční způsobilost – je prokazována obchodním majetkem, provozním kapitálem, rezervami a objemem dostupných finančních prostředků, ve výši 330 000 Kč na jedno vozidlo a pro každé další vozidlo 180 000 Kč v místě sídla trvalého bydliště.
- b. dobrá pověst- jde o trestní bezúhonnost podle živnostenského zákona. U právnické osoby podmínky musí splňovat statutární orgán nebo člen. Dobrá pověst je přezkoumána nejméně jednou za pět let.
- c. odborná způsobilost – prokazuje žadatel na základě úspěšně složené zkoušky v předmětu, který je stanoven prováděcím předpisem. Je nutné, aby odborná způsobilost trvala po celou dobu při provozování dopravy. U právnické osoby musí odbornou způsobilost splňovat statutární orgán.
- d. koncese nebo povolení od dopravního úřadu. Koncese je poskytována, pokud je doprava provozována pro cizí potřeby živností. [23]

Tyto všechny náležitosti firma splňuje, tudíž by mohla podnikat v silniční nákladní vnitrostátní dopravě, která je provozována vozidly o největší povolené hmotnosti nad 3,5t..

Ceny za dopravu může firma určovat na základě:

- smluvních cen – je pevně daná částka, dohodnutá mezi dodavatelem a odběratelem. Jde o cenu, která je vyhlášena dopravcem, v úvahu nejsou brány jiné náklady. Dodavatel však musí splnit termín vykládky, nebo nakládky, pokud to nesplní, tak je pokutován nebo sankciován, popřípadě dochází ke snížení smluvní ceny.
- spotřeby na km – spotřeba automobilu je dána výrobcem. Je uváděna v technickém průkaze každého automobilu. Firma vypočítá spotřebu na 1 km a tu násobí počtem ujetých kilometrů.

Společnost by zákazníky pro dopravu mohla hledat přes vytěžovací centra nebo speditérské firmy, které zaměřují svoji činnost na vytěžování vozidel. Přes tyto agentury by firma snížila náklady, které jsou spojené s dopravou, a získala přístup k novým zákazníkům. Mohla by spojit dopravu pro jiné firmy s dopravou pro sebe sama, tím by snížila své náklady na dopravu. Myslím, že tato možnost využití nákladního automobilu by byla pro firmu nejvíce vyhovující. [23]

6.2.3 Náklady spojené s pořízením

Při odhadu skutečných nákladů na provoz nákladního automobilu musíme brát v úvahu:

Ročně ujeté km:	80 000km
Spotřeba pohonných hmot:	18/100km
Použité palivo:	nafta
Stáří vozidla:	8 let
Původní cena nového vozu:	1 000 000 Kč
Dálniční známka:	ano
Cena paliva:	35Kč/l
Sazba povinného ručení:	12 000 Kč/rok
Havarijní pojištění:	25 000 Kč/rok
Roční náklady na parkování:	0 Kč/rok
Odhad dalších nákladů:	56 000 Kč/rok

Při ročně ujetých 80 000 km:

Náklady na palivo:

504 000 Kč/rok – 6,3 Kč/km

Fixní náklady (zde je zahrnuto havarijní pojištění, povinné ručení a dálniční známka)

94 000 Kč/rok – 1,17 Kč/km

Opotřebení (5% z hodnoty vozidla je 1 272 279 Kč po započtení inflace)

63 613 Kč/rok – 0,79 Kč/km

Celkové náklady na provoz:

661 613 Kč/rok – 8,27 Kč/km

Celkové roční náklady na provoz automobilu jsou 661 613 Kč.

Zaplacena spotřební daň činí 141 840 Kč.

Náklady na 1 ujetý km jsou 8,27 Kč.

Náklady na mzdy zaměstnance činí 350 000 Kč

Mýtné: $50\,000 \times 4 \text{ Kč/km} = 200\,000 \text{ Kč}$

Tak celkové roční náklady jsou: 1 211 613 Kč

Celkové výnosy by byly, pokud bychom počítali 23 Kč/km při ujetých 80 000 km, 1 840 000 Kč

Zisk: $1\,840\,000 - 1\,211\,613 = 628\,387 \text{ Kč}$ [24]

Pokud by si firma pořídila vlastní nákladní automobil např. Mercedes ATEGO 1218 N/LR použitý za 478 800 Kč, během roku by se jim tato investice vrátila.

Uvedené výpočty platí, pouze pokud by si firma pořídila nákladní automobil pro autodopravu a ne pouze pro dopravu vlastního materiálu.

6.3 Zdroje pořízení automobilu

Firma Building Centrum HSV, s. r. o. automobily nakupuje za hotové, pokud jde o nákladnější typy automobilů, tak jsou obstarávány přes úvěr. Pořízení automobilu přes úvěr je pro firmu výhodnější, protože pokud by si firma pořídila automobil přes leasing, automobil by byl majetek leasingové společnosti, dokud by firma nesplatila celou částku. Pořízení automobilu na úvěr je výhodnější, jelikož se automobil stává hned majetkem dlužníka, a podle toho zda je firma plátcem DPH čtvrtletní nebo měsíční má nárok na odpočet hned, v případě leasingu by to bylo až na konci splácení.

Pokud se firma rozhodne pořídit si nákladní automobil v hodnotě 478 800Kč s DPH,
jde o střednědobý úvěr, který má dobu splatnosti max. 5 let.

První zvýšená splátka je ve výši 95 760 Kč. Poté bude zbývat doplatit 383 040 Kč.

Pokud výše úvěru bude: 383 040 Kč

Úroková míra: 7% [25]

Doba splácení: 5 let

Interval: 12- měsíční

Pravidelná splátka: 7584, 65 Kč

Celkově splaceno: 455 079,07 Kč

Zaplacené úroky: 72039,07 Kč [26]

V tabulce č. 15 můžeme vidět výši splátky, úroku, splátky, úroky, úmory a výši úvěrů
v jednotlivých
měsících.

Tabulka 15: Splátky nákladního automobilu

Rok	Měsíc	Splátka	Úrok	Úmor	Úvěr
1	1	7 584,65	2 234,40	5 350,25	377 689,75
1	2	7 584,65	2 203,19	5 381,46	372 308,29
1	3	7 584,65	2 171,80	5 412,85	366 895,44
1	4	7 584,65	2 140,22	5 444,43	361 451,01
1	5	7 584,65	2 108,46	5 476,19	355 974,82
1	6	7 584,65	2 076,52	5 508,13	350 466,69
1	7	7 584,65	2 044,39	5 540,26	344 926,43
1	8	7 584,65	2 012,07	5 572,58	339 353,85
1	9	7 584,65	1 979,56	5 605,09	333 748,76
1	10	7 584,65	1 946,87	5 637,78	328 110,98
1	11	7 584,65	1 913,98	5 670,67	322 440,31
1	12	7 584,65	1 880,90	5 703,75	316 736,56
2	1	7 584,65	1 847,63	5 737,02	310 999,54
2	2	7 584,65	1 814,16	5 770,49	305 229,05
2	3	7 584,65	1 780,50	5 804,15	299 424,90
2	4	7 584,65	1 746,65	5 838,01	293 586,89
2	5	7 584,65	1 712,59	5 872,06	287 714,83
2	6	7 584,65	1 678,34	5 906,31	281 808,52
2	7	7 584,65	1 643,88	5 940,77	275 867,75
2	8	7 584,65	1 609,23	5 975,42	269 892,33
2	9	7 584,65	1 574,37	6 010,28	263 882,05
2	10	7 584,65	1 539,31	6 045,34	257 836,71
2	11	7 584,65	1 504,05	6 080,60	251 756,11
2	12	7 584,65	1 468,58	6 116,07	245 640,03
3	1	7 584,65	1 432,90	6 151,75	239 488,28
3	2	7 584,65	1 397,01	6 187,64	233 300,65
3	3	7 584,65	1 360,92	6 223,73	227 076,92
3	4	7 584,65	1 324,62	6 260,04	220 816,88
3	5	7 584,65	1 288,10	6 296,55	214 520,33
3	6	7 584,65	1 251,37	6 333,28	208 187,04
3	7	7 584,65	1 214,42	6 370,23	201 816,82
3	8	7 584,65	1 177,26	6 407,39	195 409,43
3	9	7 584,65	1 139,89	6 444,76	188 964,67
3	10	7 584,65	1 102,29	6 482,36	182 482,31
3	11	7 584,65	1 064,48	6 520,17	175 962,14
3	12	7 584,65	1 026,45	6 558,21	169 403,94
4	1	7 584,65	988,19	6 596,46	162 807,47
4	2	7 584,65	949,71	6 634,94	156 172,53
4	3	7 584,65	911,01	6 673,64	149 498,89
4	4	7 584,65	872,08	6 712,57	142 786,31
4	5	7 584,65	832,92	6 751,73	136 034,58
4	6	7 584,65	793,54	6 791,12	129 243,47
4	7	7 584,65	753,92	6 830,73	122 412,74
4	8	7 584,65	714,07	6 870,58	115 542,16
4	9	7 584,65	674	6 910,66	108 631,50
4	10	7 584,65	633,68	6 950,97	101 680,54
4	11	7 584,65	593,14	6 991,51	94 689,02
4	12	7 584,65	552,35	7 032,30	87 656,70
5	1	7 584,65	511,33	7 073,32	80 583,40
5	2	7 584,65	470,07	7 114,58	73 468,82
5	3	7 584,65	428,57	7 156,08	66 312,74
5	4	7 584,65	386,82	7 197,83	59 114,91
5	5	7 584,65	344,84	7 239,81	51 875,10
5	6	7 584,65	302,6	7 282,05	44 593,05
5	7	7 584,65	260,13	7 324,52	37 268,53
5	8	7 584,65	217,4	7 367,25	29 901,28
5	9	7 584,65	174,42	7 410,23	22 491,05
5	10	7 584,65	131,2	7 453,45	15 037,60
5	11	7 584,65	87,72	7 496,93	7 540,66
5	12	7 584,65	43,99	7 540,66	0

Zdroj: [26]

7 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo analyzovat nákladní dopravu společnosti Building Centrum HSV, s. r. o. a zjistit, zda se společnosti vyplatí pronajímat nákladní automobil nad 3,5 tuny. Dále zhodnotit, zda je pro firmu výhodné nákladní vozidlo pronajímat od jiné společnosti nebo si pořídit vlastní, popřípadě začít podnikat v nákladní silniční dopravě.

Z několika výpočtů je jasné, že společnosti se nákladní automobil pouze pro vlastní dopravu materiálu pro firmu nemůže vyplatit. Pouze v případech sjednocení několika objednávek a maximálního vytížení nákladního automobilu by byl vlastní nákladní automobil přínosem.

Pokud by se firma rozhodla nákladní automobil pronajímat od společnosti TIR půjčovna s cenou za vypůjčení 30 000 Kč/ měsíc, museli by dodavatelé poskytnout slevu minimálně 10% jako kompenzaci za vlastní dopravu, aby se firmě vlastní doprava vyplatila. V dnešní době by většina dodavatelů nebyla ochotna snížit výši své objednávky. Tudíž firmě se pronájem nákladního automobilu nevyplatí, ani při sjednocení objednávek, jelikož jsou zde další náklady, které souvisí s provozem nákladního automobilu.

Jestliže by si firma i přesto chtěla nákladní automobil pořídit, mohla by podnikat, dle přílohy č. 3 nařízení vlády č. 278/2008 Sb., kde jsou stanoveny jednotlivé živnosti v platném znění. Jednalo by se o silniční motorovou dopravu – nákladní vnitrostátní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny. Firma splňuje všechny podmínky, které jsou nutné k udělení koncese. Tato varianta spojená s pořízením nákladního automobilu je z dvou předešlých pro firmu jediná zisková, i když firma bere v úvahu celkové náklady, které jsou spjaté s pořízením a údržbou nákladního automobilu.

V současné době ale firma v této oblasti podnikat nehodlá, jelikož hlavní činnost firmy je stavebnictví a dopravu má pouze jako doplňkovou činnost v rámci podniku, o zakázky ve stavebnictví nemá nouze a při provozování další činnosti by přibýlo několik dalších povinností. Samozřejmě pokud firma bude mít zájem se více rozrůstat, může si pořídit vlastní autodopravu, která by byla pro firmu velkým přínosem.

Seznam použité literatury

- [1] STEHLÍK, Antonín. *Logistika pro manažery*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2008, 266 s. ISBN 978-80-86929-37-8.
- [2] *Management*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, c2006, viii, 724 s. ISBN 80-251-0396-X.
- [3] LAMBERT, Douglas M. *Logistika: [příkladové studie, řízení zásob, přeprava a skladování, balení zboží]*. Vyd. 2. Brno: CP Books, 2005, xviii, 589 s. ISBN 80-251-0504-0.
- [4] *Objem přepravovaného zboží silničními dopravci* [online]. 2012 [cit. 2013-04-23]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/>
- [5] RŮČKOVÁ, Petra a Michaela ROUBÍČKOVÁ. *Finanční management*. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, 290 s. Finanční řízení (Grada). ISBN 978-80-247-4047-8.
- [6] VEBER, Jaromír. *Podnikání malé a střední firmy*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2008, 311 s. ISBN 978-80-247-2409-6.
- [7] ČIŽINSKÁ, Romana a Pavel MARINIČ. *Finanční řízení podniku: moderní metody a trendy*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010, 204 s. Prosperita firmy. ISBN 978-80-247-3158-2.
- [8] REŽŇÁKOVÁ, Mária. *Efektivní financování rozvoje podnikání*. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, 142 s. Finanční řízení. ISBN 978-80-247-1835-4.
- [9] POLOUČEK, Stanislav. *Bankovníctví*. Vyd. 1. Praha: C. H. Beck, 2006, xvii, 716 s. ISBN 80-717-9462-7.
- [10] Česká leasingová a finanční asociace. *Leasing* [online]. 2000 [cit. 2013-04-23]. Dostupné z: <http://www.clfa.cz/>
- [11] BŘEZINA, Jiří. *Přehled předpisů v silniční nákladní dopravě: příručka ke školení*. Vyd. 4., přeprac. Ostrava: Repronis, 2002, 211 s. ISBN 80-732-9017-0.

- [12] PELC, Vladimír. *Daňové podmínky působení neziskových subjektů*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2010, xix, 162 s. C.H. Beck pro praxi. ISBN 978-80-7400-190-1.
- [13] Odpisy. [online]. [cit. 2013-02-24]. Dostupné z: <http://www.odpisy.estranky.cz/clanky/danove-odpisy/>
- [14] FOTR, Jiří a Ivan SOUČEK. *Investiční rozhodování a řízení projektů: jak připravovat, financovat a hodnotit projekty, řídit jejich riziko a vytvářet portfolio projektů*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 408 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-3293-0
- [15] *Odpisová skupina 2* [online]. 2013 [cit. 2013-03-03]. Dostupné z: <http://business.center.cz/>
- [16] MACHÁČEK, Ivan. *Daň z příjmů fyzických osob 2010: praktická pomůcka k daňové optimalizaci*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2010, xiv, 273 s. C.H. Beck pro praxi. ISBN 978-80-7400-188-8.
- [17] FOTR, Jiří a Ivan SOUČEK. *Podnikatelský záměr a investiční rozhodování*. 1. vyd. Praha: Grada, 2005, 356 s. ISBN 80-247-0939-2.
- [18] JANOŠEK, Karel. *Automobil v podnikání: u právnické osoby, u fyzické osoby - podnikatele : vozidlo zaměstnavatele a zaměstnance: z hlediska daně z příjmů, daně z přidané hodnoty, daně silniční a účetnictví*. 1. vyd. Olomouc: ANAG, 2011, 439 s. Účetnictví (ANAG). ISBN 978-80-7263-668-6.
- [19] Building Centrum HSV, s.r.o. BUILDINGcentrum - HSV, s.r.o. [online]. 2009-2012 [cit. 2012-11-23]. Dostupné z: <http://www.bc-hsv.cz/>
- [20] PPL [online]. 2012 [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.ppl.cz/>
- [21] ČESKÁ POŠTA. *Balík do ruky* [online]. 2012 [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: www.ceskaposta.cz/
- [22] *Mapy* [online]. 2013 [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz>
- [23] *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě* [online]. 2012. vyd. 1994 [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz>

[24] *Náklady spojené s pořízením* [online]. 2012 [cit. 2013-05-02]. Dostupné z: <http://auto.na-mytince.cz/>

[25] *Horácké autodružstvo* [online]. 2010 [cit. 2013-05-02]. Dostupné z: <http://www.horacke-vm.cz/>

[26] *Úvěr* [online]. 2012 [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: www.kalkulacky.idnes.cz

Seznam obrázků:

Obrázek 1: Obecné schéma logistické sítě	10
Obrázek 2: Rozdělení finančních zdrojů	17
Obrázek 3: Druhy leasingu	19
Obrázek 4: Administrativní budova.....	32
Obrázek 5: Organizační struktura podniku	33
Obrázek 6: Logo společnosti	35
Obrázek 7: Finanční obrát firmy ve stavebních pracích v letech 2001 – 2008	36
Obrázek 8: Seznam mechanizace společnosti	39
Obrázek 9: Maximální využitelnost automobilu	58

Seznam tabulek:

Tabulka 1: Objem přepravovaného zboží silničními dopravci	13
Tabulka 2: Struktura leasingových operací v České republice	20
Tabulka 3: Odpisové skupiny	27
Tabulka 4: Rovnoměrné odpisování	28
Tabulka 5: Zrychlené odpisování	29
Tabulka 6: Seznam pracovníků.....	34
Tabulka 7: Ceník přepravného firemního balíku společnosti PPL	45
Tabulka 8: Ceník přepravného firemního balíku společnosti Česká pošta	46
Tabulka 9: Ceník přepravného firemního balíku	46
Tabulka 10: Cena přepravného soukromého dodavatele	49
Tabulka 11: Cena přepravného za zboží.....	52
Tabulka 12: Cena přepravného za zboží.....	53
Tabulka 13: Hypoteticky náklady na vlastní dopravu v r. 2012	55
Tabulka 14: Cena přepravného za zboží.....	57
Tabulka 15: Cena přepravného za zboží.....	63

Seznam grafů:

Graf 1: Vývoj leasingových obchodů členů České leasingové a finanční asociace (v mld. Kč.)	20
Graf 2: Zaměření podnikatelských úvěrů v r. 2012	22
Graf 3: Využití veřejných dopravců ve společnosti Building Centrum HSV, s. r. o.	44
Graf 4: Využití soukromého dopravce Zdenka Zachovalová	48
Graf 5: Využití soukromého dopravce Alena Vitešnicková.....	48
Graf 6: Množství zakázek společnosti	51
Graf 7: Celková hodnota objednávek v Kč.....	51