

Návrh optimálního řešení pro řízení dopravní činnosti společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o.

Pavla Jurčíková

Bakalářská práce
2011



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Vyšší odborná škola ekonomická
akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavla JURČÍKOVÁ**
Osobní číslo: **M080846**
Studijní program: **B 6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Finanční řízení podniku**

Téma práce: **Návrh optimálního řešení pro řízení dopravní
činnosti společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o.**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Prostudujte literaturu k tématu bakalářské práce.
- Charakterizujte silniční dopravu v České republice.
- Popište krátkodobé a dlouhodobé finanční zdroje.

II. Praktická část

- Popište současný stav společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o.
- Provedte analýzu dopravní činnosti společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o.
- Navrhněte způsob řešení u zjištěných problémů.

Závěr

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí:
 - bez omezení;
 - pouze prezenčně v rámci Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělčně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohou užit své dílo – bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 29.4.2011

..... Jurekova'

⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užit či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídně k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Cílem mé bakalářské práce je analyzovat současný stav dopravní činnosti společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o. V teoretické části je popsána historie silniční dopravy, vliv dopravy na životní prostředí a také způsob, jak snižovat emise ze silniční dopravy. Práce také popisuje dopravní politiku České republiky pro léta 2007–2013. Dále jsou stručně vymezeny podstatné náklady a výnosy dopravního podniku. V neposlední řadě práce zahrnuje možnosti financování dopravní činnosti. Praktická část se zaměřuje na podání návrhu optimálního řešení pro řízení dopravní činnosti společnosti.

Klíčová slova:

Řízení dopravní činnosti, úvěr, leasing, doprava a životní prostředí, dopravní politika státu

ABSTRACT

The aim of my thesis is to analyse current situation of transport activity in AREA ZLÍN Ltd. In the theoretical part, there is described history of road transport, influence of transport on the environment and also the way how to reduce emission of road transport. The thesis describes transport state policy of the Czech Republic for years 2007–2013. There is also defined important costs and earnings of transport company. The thesis includes possibilities to finance transport activity. The practical part is aimed to giving proposals of optimal solution for the management of transport activity in the company.

Keywords:

Management of transport activity, loan, leasing, transport and the environment, transport state policy

Poděkování, motto

Mé poděkování patří panu Ing. Rudolfu Palovi za cenné rady, ochotné jednání a za možnost zpracování mé bakalářské práce ve společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o.

„Člověk musí mít vždycky cíl, ale nemusí se vždycky trefit.“

Jan Werich

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 SILNIČNÍ DOPRAVA	12
1.1 KRÁTKÁ HISTORIE SILNIČNÍ DOPRAVY	12
1.2 DOPRAVA A JEJÍ VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	12
1.2.1 Snižování emisí na základě Kjótského protokolu	13
1.2.2 Nákladní doprava	13
1.3 DOPRAVNÍ POLITIKA STÁTU	14
1.3.1 Dopravní politika České republiky.....	14
1.3.2 Dopravní infrastruktura ve Zlínském kraji	15
2 PODNIKÁNÍ V DOPRAVĚ	17
2.1 POVINNOSTI PROVOZOVATELŮ SILNIČNÍ DOPRAVY	17
2.2 ÚČETNICTVÍ V DOPRAVNÍM PODNIKU	17
2.2.1 Náklady	18
2.2.1.1 Daň silniční.....	18
2.2.1.2 Mýto, dálniční poplatky	18
2.2.2 Výnosy a cenotvorba	18
3 MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ V PODNIKU	20
3.1 FINANČNÍ ROZHODOVÁNÍ Z HLEDISKA ČASU.....	20
3.1.1 Obchodní úvěr	21
3.1.2 Úvěr versus leasing	21
3.2 DOBA NÁVRATNOSTI INVESTICE	24
II PRAKTICKÁ ČÁST	25
4 PROFIL SPOLEČNOSTI	26
4.1 PŘEDMĚT ČINNOSTI	26
4.2 HISTORIE 1991–2011	26
4.3 BUDOUCNOST FIRMY	27
5 HODNOCENÍ FIRMY	28
5.1 SILNÉ A SLABÉ STRÁNKY	28
5.2 ZTRÁTOVÁ ČINNOST FIRMY	29
6 ANALÝZA SPOLEČNOSTI AREA ZLÍN SPOL. S R.O.	30
6.1 NÁKLADY A VÝNOSY DOPRAVY	30
6.2 PRONÁJEM	32
6.2.1 Výpočet ušetřených nákladů na pronájem.....	32
6.2.2 Návrh na zmenšení plochy pronájmu	34
6.3 VOZOVÝ PARK A JEHO FINANCOVÁNÍ.....	35
6.3.1 Využití úvěru na nákup nového přívěsu u ČSOB	36
6.3.2 Využití úvěru na nákup nového přívěsu u KB	38
6.3.3 Využití leasingu na nákup nového přívěsu.....	40
6.3.4 Hodnocení investice do přívěsu PV 24 L pomocí doby návratnosti	41
6.3.5 Doporučení na koupi přívěsu	42

6.4	CHYBĚJÍCÍ NAVIGAČNÍ SYSTÉM	46
6.4.1	Využití obchodního úvěru na koupi navigací.....	47
6.4.2	Řešení situace s navigacemi	47
7	PŘÍLEŽITOSTI FIRMY AREA ZLÍN SPOL. S R.O.	48
7.1	SNÍŽENÍ POČTU SPOLEČNÍKŮ NA MINIMÁLNÍ POČET 2	48
7.2	ZMĚNA V ODVODECH POJISTNÉHO OD ROKU 2013	48
8	HROZBY SPOLEČNOSTI AREA ZLÍN SPOL. S R.O.	49
8.1	RIZIKO KONKURENCE	49
8.2	OČEKÁVANÉ ZMĚNY V PLATBĚ MÝTNÉHO	50
8.3	ZMĚNY V DPH.....	50
9	NÁVRH OPTIMÁLNÍHO ŘEŠENÍ PRO ŘÍZENÍ DOPRAVNÍHO STŘEDISKA	51
	ZÁVĚR	53
	RESUMÉ	55
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	56
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	59
	SEZNAM OBRÁZKŮ	60
	SEZNAM GRAFŮ	61
	SEZNAM TABULEK.....	62
	SEZNAM PŘÍLOH.....	63

ÚVOD

Ekonomická recese způsobuje útlum průmyslu a výroby. V důsledku toho zaznamenala nákladní doprava v České republice v posledních letech poměrně značný pokles celkových přepravních výkonů. Podíl silniční nákladní dopravy se naopak zvýšil a v roce 2009 dosáhl 74,7 % z celkového objemu přepravních výkonů nákladní dopravy. Vysoký nárůst spotřeby paliv je důsledkem zvýšení podílu silniční nákladní dopravy, zároveň rostou i emise skleníkových plynů z dopravy – zejména při spalování nafty v dieselových motorech.

Vzhledem k celkové ekonomické situaci se ve své bakalářské práci zaměřuji na řešení finančních otázek v dopravním středisku společnosti tak, aby bylo zajištěno optimální využití disponibilních peněžních prostředků a byla vhodně zvolena metoda investování.

Cílem této bakalářské práce je podat návrhy na řešení u zjištěných problémů na základě analýzy společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o. Důležitým aspektem pro řešení těchto problémů je dosažení co nejnižších nákladů. Zásadní snížení nákladů je možno docílit u pronájmu. Práce proto podává návrh na zmenšení užitných ploch, které pomohou ušetřit společnosti nemalé peněžní prostředky. Dále jsou v praktické části zhodnoceny možnosti financování vozového parku – koupě přívěsu. Pro zhodnocení financování je použita metoda diskontovaných nákladů na úvěr a leasing, následným srovnáním těchto forem financování je možno vybrat méně nákladnou variantu. Pomocí doby návratnosti je určena přibližná doba, za kterou se tato investice splatí ze svých příjmů. Práce také nastiňuje příležitosti a hrozby pro společnost.

V teoretické části je popsána silniční doprava a její vliv na životní prostředí, dopravní politika státu a také napojení Zlínského kraje na dálnici D1. Práce zahrnuje možnosti financování podniku, tzn., využití obchodního úvěru při nákupu navigací a porovnání financování úvěrem a leasingem, přičemž je tato metoda využita v praktické části při pořízení přívěsu.

I TEORETICKÁ ČÁST

1 SILNIČNÍ DOPRAVA

V období let 1948–1989 bylo v Československé republice utlumováno veškeré podnikání prostřednictvím znárodnění a vyvlastnění¹. Za přelomový rok v oblasti dopravy je možno označit rok 1990. V tomto roce došlo k základním ekonomickým změnám, nejvíce změn se dotýkalo právě oblasti dopravy.[1],[2]

1.1 Krátká historie silniční dopravy

I když by se mohlo zdát, že změna ekonomického systému v 90. letech minulého století výrazně posílí průmysl, opak je pravdou. Již od začátku 90. let minulého století se začaly projevovat problémy, které byly způsobeny právě přechodem z centrálně plánované ekonomiky na ekonomiku tržní. V tomto období docházelo k nepřetržitému růstu nároků na přepravu a tudíž ani stavební firmy nebyly schopny uspokojit takovou poptávku. Zvláště pak v nákladní dopravě vysoce převyšovala poptávka nad nabídkou. [2] Zde jsou uvedeny důvody, proč byla oblast dopravy nejvíce „zasažena“ změnou ekonomického systému. Uvedená fakta se dotýkají oblasti *silniční dopravy*. [1]

- Podnikání v oblasti silniční dopravy bylo kapitálově méně náročné.
- Silniční doprava nepodléhá monopolu, např. majitel vozidla nemůže vlastnit silnici.
- Silniční doprava je flexibilní. Je to podmíněno tím, že je lehce dostupná za všech okolností. Často bývá také „poslední záchranou“ při selhání jiného druhu dopravy.
- Silniční doprava byla méně náročná na odbornou způsobilost. Týkalo se to zejména způsobilosti k provozování silničního vozidla.
- Rychlá obrátka kapitálu byla dalším důvodem rozvoje podnikání v oblasti dopravy. Kapitál vložený do podnikání v dopravě se poměrně rychle obrací, protože podíl oběžných nákladů je vyšší než podíl investice podnikatele.

1.2 Doprava a její vliv na životní prostředí

Doprava je jedním z odvětví v České republice, které zaznamenalo prudký rozvoj v řádech posledních desítek let. Pomineme-li hlavní cíl dopravy (tj. přeprava osob, zboží), naskytuje se tu problém znečišťování životního prostředí. Zejména silniční doprava velice negativně

¹ Vyvlastnění neboli expropriace je nucený přechod vlastnického práva na základě správního aktu. Jde o situaci, kdy je „zúžena“ některá složka vlastnického práva. [3]

ovlivňuje kvalitu životního prostředí. Existuje několik možností, které by mohly pomoci snížit tento negativní vliv na životní prostředí, a právě jednou z nich je Kjótský protokol. [4]

1.2.1 Snížování emisí na základě Kjótského protokolu

Jedním ze způsobů, jak regulovat znečišťování životního prostředí, je tzv. *Kjótský protokol*. Kjótský protokol (pozn. město Kjóto, Japonsko) je smlouva, která byla vydána dne 11. prosince 1997, avšak vstoupila v platnost dne 16. února 2005. Tento protokol je určen pro průmyslově vyspělé země s cílem snížení emisí skleníkových plynů jako je oxid uhličitý CO₂, methan CH₄, oxid dusný N₂O, apod. [5], [6] Oxid uhličitý vzniká spalováním fosilních paliv, tj. ropy, uhlí, zemního plynu, a je produkován v největším množství. Česká republika ratifikovala tento protokol dne 15. listopadu 2001. Tím se zavázala k redukci emisí skleníkových plynů ve výši 8 %.

Jedním z nástrojů, které také ošetřují problematiku znečišťování prostředí, je zavedení tzv. *ekologické daně*. Ekologická daň je povinná platba, kterou musí zaplatit ten, kdo vozidlo registruje (kupuje). Daň se také hradí při registraci vozidla dovezeného ze zahraničí a při změně vlastníka vozidla v České republice. Na základě předpisů Evropského společenství bylo stanoveno 6 kategorií ekologické daně. [6]

1.2.2 Nákladní doprava

Je zcela pochopitelné, že silniční doprava paralyzuje životní prostředí nejen výfukovými plyny, ale i svou hlučností. Negativní vliv má nákladní doprava i na lidské zdraví. Jedná se například o zvýšené náklady na léčení nemocných lidí, větší sociální dávky pro nemocné, náklady na obnovu poškozené přírody jedovatými látkami apod. Jakým způsobem snížit tyto negativní dopady silniční dopravy?

- Využití environmentálně šetrných druhů dopravy, popř. nalezení alternativního zdroje místo spalování fosilních paliv,
- opatření technické a infrastrukturní – tj. silniční obchvaty, protihlukové bariéry,
- prosazování radikální politiky na ochranu životního prostředí – tj. ekologická daň, závazky z Kjótského protokolu apod. [4], [7]

1.3 Dopravní politika státu

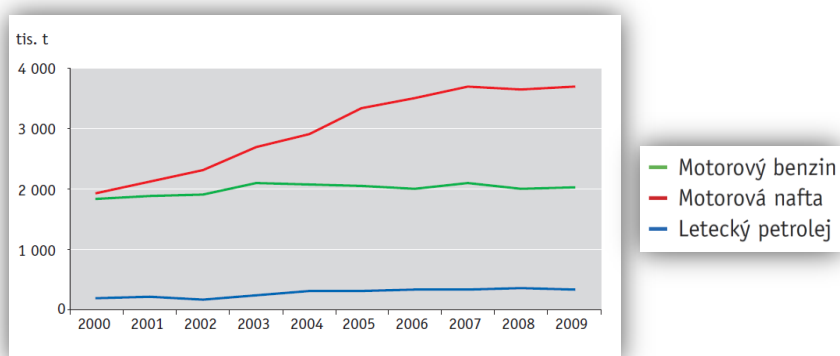
Dopravní politika je strategie zaměřená na dopravní systém státu, nalezení optimálního podílu každého druhu dopravy na celkových výkonech dopravních systémů. [2] Aby byl nalezen optimální podíl, je nutné zvážit hledisko efektivnosti (tj. technické, technologické, ekonomické charakteristiky) s ohledem na životní prostředí. [4]

1.3.1 Dopravní politika České republiky

Dopravní politika České republiky pro léta 2007–2013 vychází z cíle vytvoření takových podmínek, aby byla zajištěna kvalitní doprava v rámci principů udržitelného rozvoje. Mezi neopomenutelné podmínky patří například dělba přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy, dále zajištění dostatečné dopravní infrastruktury, zvyšování bezpečnosti dopravy a omezování vlivů dopravy na životní prostředí. [5]

Nákladní doprava v České republice v letech 2008–2009 zaznamenala výrazný meziroční pokles celkových přepravních výkonů. Jedná se o důsledek ekonomické recese, kdy veškerý průmysl a výroba byla/je v „útlumu“, kupodivu podíl **silniční nákladní dopravy** se zvýšil a v roce 2009 dosáhl 74,7 % z celkového objemu přepravních výkonů nákladní dopravy. Oproti roku 2008, kdy spotřeba paliv klesla, tak v roce 2009 spotřeba paliv v dopravě výrazně vzrostla – u nafty cca o 1,9 %, a u benzínu o 0,9 %. V důsledku tohoto nárůstu rostou i emise skleníkových plynů z dopravy, zejména při spalování nafty v dieselových motorech. Prozatím malou roli mají alternativní paliva a pohony. Naproti tomu stoupá spotřeba biopaliv, tj. biolihu, bionafty. [4],[5] Následující graf zobrazuje spotřebu paliv v dopravě v letech 2000–2009.

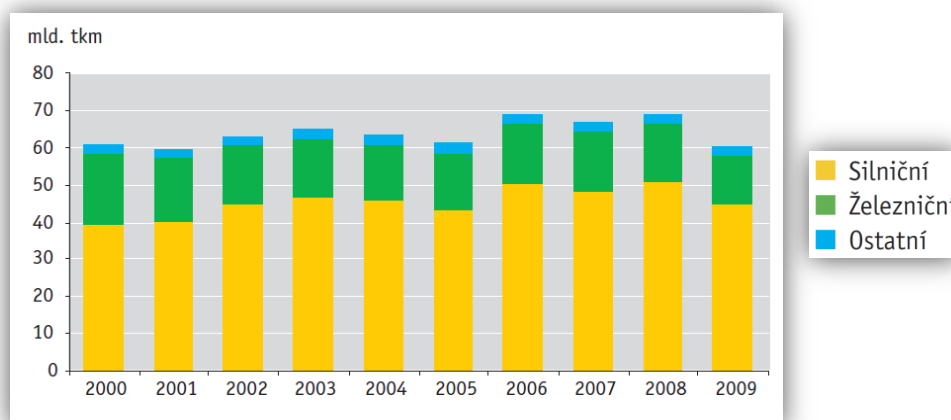
Graf 1. Spotřeba paliv v dopravě v letech 2000–2009 v tis. tunách



Zdroj: [4]

Graf 1 ukazuje rostoucí trend u spotřeby motorové nafty. Tento trend je ovlivněn samotnou cenou motorové nafty, která je obvykle levnější než motorový benzín. Prudký nárůst u spotřeby motorové nafty byl v letech 2002–2007.

Graf 2. Vývoj přepravních výkonů u jednotlivých druhů dopravy v letech 2000–2009 v mld. tunokilometrech



Zdroj: [4]

Na grafu 2 je uveden podíl jednotlivých druhů dopravy na celkových přepravních výkonech. Podíl je stanoven jednotkou tunokilometru. Je to jednotka dopravního výkonu, tzn., přeprava nákladu o hmotnosti 1 tuny na vzdálenost 1km. [4] V roce 2009 došlo k poklesu přepravních výkonů u silniční dopravy zhruba o 12,6 % v důsledku celkové ekonomické recese. Průměrný přepravní výkon u silniční nákladní dopravy je cca 46,2 mld. tkm.

1.3.2 Dopravní infrastruktura ve Zlínském kraji

Dá se říci, že Zlínský kraj je zaostalý v dopravní infrastruktuře oproti jiným krajům v republice. Je to způsobeno především politickými událostmi z roku 1989 – špatná dopravní dostupnost kraje, privatizace podniků apod. V průběhu posledních let se situace zlepšuje. [7], [8] Za pozitivum je možno považovat výstavbu nového obchvatu u města Otrokovice. Rychlostní silnice číslo 55 ulehčila centru města převážně od kamionové a nákladní dopravy. Část silnice R55, která spojuje Otrokovice s Hulínem, byla otevřena na začátku prosince 2010 a tím také došlo k napojení na dálnici D1. Tato výstavba byla prospěšná nejen pro občany města Otrokovic, ale také pro provozovatele kamionové či nákladní dopravy. Tato vozidla již nemusí projíždět městem, což bylo poměrně

komplikované, avšak problém nastal počátkem roku 2011, kdy úsek z Otrokovic směrem na Kroměříž a Hulín byl zpoplatněn. [9] Obrázek 1 zobrazuje mapu sítě silnic ve Zlínském kraji.



Obr. 1. Přehled silnic Zlínského kraje, stav k 1. 1. 2011

Zdroj: [8]

2 PODNIKÁNÍ V DOPRAVĚ

Pojem podnikání lze vysvětlit jednoduchou definicí dle Obchodního zákoníku §2 odst. 1): „Podnikání se rozumí soustavná činnost prováděná samostatně podnikatelem vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku.“ [1, s. 10] Základní právní normou, která upravuje podnikání v oblasti dopravy je Zákon č.111/1994 Sb. o silniční dopravě.

2.1 Povinnosti provozovatelů silniční dopravy

Základní povinnosti stanovuje Zákon o silniční dopravě, na jehož základě lze uvést několik hlavních povinností provozovatelů (jinak řečeno podnikatelů) silniční dopravy, a to povinnost [1]:

- provozovat dopravu vozidly, které jsou evidované v České republice,
- zajistit dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, dle nařízení ES č. 561/2006 s platností od 11. dubna 2007; platnost je i pro vnitrostátní přepravu,
- zajistit, aby byly ve vozidle doklady, jako je:
 - záznam o provozu (pokud je zde ukládána povinnost jej vést),
 - záznam o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách,
 - doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu,
 - koncesní listina, popř. licence pro mezinárodní silniční přepravu zboží, (Příloha I)
- zajistit dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích při použití vozidla,
- každoročně prokázat finanční způsobilost. (Příloha I)

2.2 Účetnictví v dopravním podniku

Dopravní podniky mají převážně formu obchodních společností (a.s. nebo s.r.o.), ale i živností. Účetnictví podniku je upraveno Zákonem o účetnictví, zákon č. 563/1991 Sb.; podnikatelé vychází ze závazné účtové osnovy, provádí účetní zápisy a vyhotovují účetní výkazy. [1], [10] V následujících odstavcích jsou uvedeny náklady a výnosy.

2.2.1 Náklady

Náklad je spotřeba výrobních faktorů oceněná penězi. Spotřeba těchto výrobních faktorů je zachycená v účetnictví, stejně jako výnosy. [2], [10] V dopravním podniku tvoří náklady zejména náklady na provoz – jako jsou mzdy, spotřeba benzínu/nafty, nájem, pojištění vozidel, údržba a opravy vozidel apod. Neopomenutelnými náklady u dopravních podniků jsou daň silniční, dále také mýto nebo dálniční známky.

2.2.1.1 Daň silniční

Daň silniční je povinná platba státu. „Předmětem daně jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozovaná v České republice.“ [11] Ovšem povinnost platit daň se vztahuje jen na vozidla používaná k podnikání nebo k jiné samostatně výdělečné činnosti. V případě vozidel s hmotností větší než 3,5 tuny, která jsou určena k přepravě nákladů, také podléhají této dani. Sazba daně se odvíjí u osobních automobilů podle zdvihového objemu motoru, u nákladních vozidel je sazba ovlivněna počtem náprav a jejich hmotností.

2.2.1.2 Mýto, dálniční poplatky

Další poplatky, které jsou povinné, jsou mýto a dálniční poplatky. Mýto a dálniční poplatek jsou poplatky, které se platí za použití cesty, silnice, dálnice, tunelu nebo mostu. Povinnost platit mýto mají vozidla s hmotností větší než 3,5 tuny (tj. nákladní vozidla). Zpoplatněny jsou dálnice, rychlostní silnice a vybrané silnice I. třídy. Ceny mýtného se liší podle emisní třídy (od EURO 0 po EURO 5) a podle typu silnice. Dálniční známku musí mít vozidla s hmotností menší než 3,5 tuny (určená k podnikání, např. dodávky). Cena dálniční známky se pohybuje dle platnosti – roční 1 200 Kč, měsíční 350 Kč, desetidenní 250 Kč. [12]

2.2.2 Výnosy a cenotvorba

Výnosy jsou peněžní částky, získané z veškerých činností podniku za určité období, bez ohledu na to, zda v tomto období došlo k jejich úhradě. [2], [10] V dopravním podniku tvoří výnosy převážně tržby za poskytování služeb. Určování cen neboli cenotvorba, je jedním ze stěžejních rozhodnutí, které ovlivňují zisk a prosperitu dopravního společenství. Při určování cenotvorby se vychází ze tří základních hledisek:

- hledisko budoucí spotřebitelské poptávky,

- hledisko ceny konkurence – tj. provedení analýzy trhu,
- hledisko nákladů – v případě soukromého podniku se cenotvorba určuje dle úplných nákladů. Princip založený na úplných nákladech spočívá ve stanovení ceny z jednotkového dovozného a přírážky zisku. [13]

3 MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ V PODNIKU

Finanční plánování je proces předvídání celkových efektů investičního a finančního rozhodování v daném podniku. Cílem finančního rozhodování je posoudit a rozhodnout o výši a druhu použitých finančních zdrojů. Naproti tomu investiční rozhodování přispívá k dosažení základního cíle podnikání – maximalizaci tržní hodnoty podniku. [14]

Obecně lze konstatovat, že *investice* jsou takové peněžní výdaje, které jsou „obětovány“ za účelem získání vyšších budoucích výnosů. Investice jsou jednorázově vynaložené peněžní zdroje, které by měly přinést peněžní příjmy během delšího časového úseku, tzn., za dobu delší než 1 rok. Obecně dělíme investice do nehmotného, hmotného a finančního majetku. Samotné investice se financují vlastními nebo cizími zdroji. Mezi vlastní zdroje patří například odpisy, nerozdělený zisk, nově vydané akcie apod. Cizími zdroji jsou investiční úvěr, leasing, podnikové dluhopisy apod. [14]-[17]

Jednou ze součástí finančního řízení je také finanční analýza. Finanční analýza je rozbor, nebo také zhodnocení finanční situace podniku. Výsledky finanční analýzy slouží nejen pro manažery podniku, ale také pro banky, investory, obchodní partnery, státní instituce apod. Každá firma musí usilovat o optimální finanční strukturu, tzn., o nejlepší poměr mezi vlastním a cizím kapitálem. Ale určitá míra zadlužení může být také pro firmu užitečná. Celková zadluženost (míra věřitelského rizika) se vypočítá jako poměr cizích zdrojů a aktiv celkem, tzn., ukazuje rozsah, ve kterém dluhy financují aktiva. [14], [17] Na základě toho, je možné posoudit finanční strukturu z dlouhodobého hlediska. Doporučená hodnota by měla být 30 % až 60 % v závislosti na odvětví. Vychází se ze vzorce:

$$\text{celková zadluženost} = \text{cizí zdroje v Kč} \div \text{aktiva celkem v Kč} \quad (1)$$

3.1 Finanční rozhodování z hlediska času

Jaký je smysl krátkodobého a dlouhodobého rozhodování? *Rozhodování krátkodobé* je rozhodování, které se dotýká pouze krátkodobého majetku a kapitálu. Jednou z výhod je menší rizikovost než při rozhodování dlouhodobém a to z toho důvodu, že u krátkodobého finančního rozhodování nehraje velkou roli faktor času a změny při rozhodování jsou snadněji realizovatelné. Zdroje krátkodobého financování jsou obchodní úvěr, zálohy, faktoring apod. *Rozhodování dlouhodobé* je rozhodování, které ovlivňuje finanční situaci podniku na dlouhé období, proto se musí respektovat faktor času. Dlouhodobé rozhodování

je ovlivněno vysokým stupněm rizika. Zdroje dlouhodobého financování jsou dlouhodobý úvěr, leasing, rezervy apod. [14], [17]

3.1.1 Obchodní úvěr

Obchodní úvěr je krátkodobý zdroj financování. Je poskytnut dodavatelem tím způsobem, že odběratel dodavateli za dodání výrobků či služeb zaplatí až za určitou dobu. Odběratel se tím dostává do pozice dlužníka, dodavatel do pozice věřitele. Obchodní úvěr je výhodný v případě, kdy odběratel nemá dostatečné finanční prostředky na nákup výrobků či služeb. [17] Jelikož se tento úvěr poskytuje zpravidla bezúročně (tj. nevznikají žádné náklady na získání kapitálu), lze říci, že se jedná o levný zdroj financování. Ale pokud dodavatel nenabídne **skonto**², může jít o velice drahý zdroj financování. Při rozhodování o využití obchodního úvěru se sazba skonta přepočítá na roční ekvivalentní sazbu z bankovního úvěru dle vzorce:

$$ú_{ef} = \frac{S}{z - s} * 360 \quad (2)$$

$ú_{ef}$ efektivní úrok (ekvivalentní roční úroková sazba z bankovního úvěru v %)

S sazba skonta v procentech z ceny

z doba splatnosti závazku (neboli dny)

s lhůta pro poskytnutí skonta (neboli dny)

Výsledkem jsou tzv. *náklady obětované příležitosti*, tedy takové, pokud nevyužijeme skonto. Tyto *náklady* porovnáme s úrokem z bankovního úvěru. Pokud je efektivní úrok $ú_{ef}$ vyšší než úrok z bankovního úvěru, znamená to, že je výhodnější využít bankovní úvěr.[14]

3.1.2 Úvěr versus leasing

Úvěr i leasing spadají do forem dlouhodobého financování. V tomto případě se jedná o *investiční úvěr*, který je určen pro financování investičního majetku – hmotného i nehmotného. Nákladem úvěru jsou úroky vyjádřené v procentech. Úroková sazba se liší v závislosti na bonitě klienta, způsobu zajištění úvěru, výši úvěru atd.[18] *Leasing*³ je

² Skonto je sleva z prodejní ceny při okamžitém nebo dřívějším zaplacení dodávky.[14]

³ Z anglického jazyka „to lease“ – pronajímat.

založen na principu, kdy pronajímatel (leasingová společnost) poskytuje za úplatu majetek nájemci (tj. podniku). Nejznámějšími formami leasingu jsou leasing finanční, operativní a zpětný.[14] U finančního leasingu jde o dlouhodobý pronájem věci (popř. majetku) za úplatu s možností odkoupení. Na druhé straně operativní leasing má krátkodobý charakter, tj. doba leasingu je kratší než doba životnosti majetku. Zpětný leasing je založen na principu takovém, kdy podnik prodá svůj existující majetek leasingové společnosti a zpětně si majetek pronajme.[18] Pro porovnání financování úvěrem a leasingem se postupuje podle *metody diskontovaných nákladů na leasing a úvěr*:

Tab. 1. Postup pro výpočet úroků u úvěru

Rok	Počáteční stav	Anuita	Splátka	Úrok	Konečný stav
...

Zdroj: [19]

$$\text{Rok} = \text{počet let, po který bude poskytnut úvěr} \quad (3)$$

$$\text{Počáteční stav} = \text{pořizovací cena} - \text{splátka úvěru v daném roce} \quad (4)$$

$$\text{Anuita (pravidelná platba)} = \text{splátka úvěru} + \text{úrok} \quad (5)$$

$$\text{Splátka} = \text{anuita} - \text{úrok v daném roce} \quad (6)$$

$$\text{Úrok} = \% \text{ z počátečního stavu úvěru} \quad (7)$$

$$\text{Konečný stav} = \text{počáteční stav v daném roce} - \text{splátka v daném roce} \quad (8)$$

V posledním roce by měl být konečný stav úvěru nulový, tj. počáteční stav úvěru v daném roce je roven splátce úvěru. [14] Dalším krokem je přepočítání daňových odpisů:

Tab. 2. Postup pro výpočet celkových nákladů úvěru

Rok	Odpisy	Úrok	Daňová úspora	Peněžní tok
...

Zdroj: [19]

Rok (y) představuje životnost majetku. *Odpisy* jsou vypočítané odpisy v jednotlivých letech. *Úrok* je úrok z úvěru, který byl poskytnut na pořízení majetku. Pro další výpočty jsou použity vzorce:

$$\text{Daňová úspora} = (\text{odpisy} + \text{úrok}) * \text{daňový koeficient} \quad (9)$$

$$\text{Splátka} = \text{anuita} - \text{úrok v daném roce} \quad (10)$$

$$\text{Peněžní tok} = \text{anuita} - \text{daňová úspora} \quad (11)$$

Suma peněžních toků podává představu o celkových nákladech na úvěr. Dále je uveden postup při výpočtu celkových nákladů u leasingu: [19]

- 1) Musí být určena výše akontace. Akontace je první zaplacená splátka leasingu, která se pohybuje ve výši od 0–70 % z pořizovací ceny v závislosti na předmětu leasingu.

$$\text{výše akontace} = \text{pořizovací cena} * \text{akontační procento} \quad (12)$$

- 2) Dále je vypočtena celková peněžní hodnota, která bude zaplacena.

$$\text{celkem zaplaceno} = \text{pořizovací cena} * \text{leasingový koeficient} \quad (13)$$

- 3) Je nutné vyčíslit roční splátku (popř. měsíční splátku) a to pomocí vzorce:

$$\begin{aligned} \text{roční splátka} &= \\ &= (\text{celková cena leasingu} - \text{akontace}) \div \text{doba leasingu v letech} \end{aligned} \quad (14)$$

- 4) V neposlední řadě je potřeba vypočítat i daňově uznatelné náklady (obvykle roční).

$$\begin{aligned} \text{daňově uznatelné náklady} &= \\ &= \text{celková cena leasingu} \div \text{doba leasingu v letech} \end{aligned} \quad (15)$$

Uvedené výpočty jsou v Kč. Tabulka dává souhrnný přehled o výších splátek leasingu v jednotlivých letech, daňové úspoře a peněžním toku. Je zapsána výše akontace (*tj. bod 1*)) a roční splátka leasingu (*tj. bod 3*)) v jednotlivých letech. Postupně se doplňuje:

$$\text{Daňová úspora} = \text{daňově uznatelný náklad} * \text{daňový koeficient} \quad (16)$$

$$\text{Peněžní tok} = \text{splátka leasingu} - \text{daňová úspora} \quad (17)$$

Tab. 3. Postup pro výpočet celkových nákladů leasingu

Rok	Splátka	Daňová úspora	Peněžní tok
akontace
1.

Zdroj: [19]

Součtem peněžních toků v jednotlivých letech vč. peněžního toku u akontace jsou vypočteny celkové náklady na leasing. V závěru se porovnají celkové náklady u úvěru a leasingu, tím je zjištěno, která forma financování je výhodnější.

3.2 Doba návratnosti investice

Existují dvě metody, jak zhodnotit efektivnost investičních projektů. První skupinou jsou metody statické, které neberou v úvahu faktor času. Druhou skupinou jsou metody dynamické, které berou v úvahu faktor času. *Doba návratnosti investice* patří do metod statických. Je to poměrně jednoduchý způsob, jak zhodnotit návratnost investice, a proto je v praxi oblíbená a často používaná. Výpočet je vyjádřen následujícím prostým vzorcem. T_u je čas, za který kumulované příjmy z investice uhradí celkové kapitálové výdaje na investici. [14], [15]

$$T_u = \frac{\text{investiční náklady}}{\text{roční příjem}} \quad (18)$$

Tento vztah se uplatňuje, pokud jsou příjmy v každém roce životnosti stejné. Pokud jsou ovšem příjmy z investice každý rok jiné, pak se doba návratnosti určí postupným načítáním ročních částek očekávaných příjmů do doby, než se kumulovaná částka rovná investičním nákladům.[15]

Obecně vzato, doba návratnosti se stanoví tak, že se určí zisk po zdanění a odpisy. Očekávané příjmy v daném roce jsou součtem zisku po zdanění a odpisy. Tyto očekávané příjmy se kumulují do výše ceny investice a následně se tak zjistí, ve kterém roce životnosti investice se náklady na investici rovnají příjmům z investice. Čím je kratší doba návratnosti, tím je investice příznivější. [19]

II PRAKTICKÁ ČÁST

4 PROFIL SPOLEČNOSTI

4.1 Předmět činnosti

Společnost AREA ZLÍN spol. s r.o. byla založena v roce 1991 ve Zlíně. Její základní kapitál činí 350 000 Kč. Předmětem podnikání jsou stavební a dopravní činnost, obchodní služby a také další drobné aktivity. Stavební činnost firma zaměřuje na opravy a rekonstrukce rodinných domů, bytů, průmyslových objektů apod. Provádí také komplexní opravy interiérů, venkovní úpravy, zateplování, ale i výstavbu rodinných domů na klíč. V rámci své stavební činnosti je firma zařazena v programu Ministerstva životního prostředí – Zelená úsporám. V dopravní činnosti zajišťuje firma zejména vnitrostátní nákladní přepravu a spediční služby. Obchodní činnost představuje dovoz, distribuci a prodej ruční pletací příze značky Uzay.



Obr. 2. Hlavní činnosti společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o.

4.2 Historie 1991–2011

Na počátku své existence vystupovala firma pod názvem „AREA“ spol. s r.o. Tato společnost vznikla v důsledku privatizace závodu Dopravy a mechanizace Malenovice, která byla součástí firmy Pozemní stavby, NP Gottwaldov (později Zlín). Tato privatizace proběhla tzv. holandskou dražbou, tj. aukce, kdy se cena postupně snižuje. [21] V roce 1991 zakládalo společnost 7 společníků – bývalý ředitel závodu Doprava a mechanizace, ekonom, technik speciálního zakládání staveb, stavbyvedoucí, předseda závodového ROH, vedoucí speciální dopravy a stavební technik. Ke konci roku 1992 firma potřebovala lepší zázemí pro své podnikání, tj. dostatek prostor pro skladování stavebního materiálu apod., ale v nabídkách byly pouze kancelářské prostory. Tentýž rok se firmě naskytla příležitost přesunout své sídlo do areálu Spotřebního družstva Jednota Příluky.

V září roku 1994 pozměnila společnost svůj název na dnešní „AREA ZLÍN spol. s r.o.“⁴. Nastaly změny i mezi společníky. V témž roce byl snížen počet společníků o jednoho, v roce 1996 pak o dalšího společníka na konečných 5 společníků. Jeden společník odešel po dohodě v rámci Valné hromady, kdy byl odkoupen jeho podíl ve společnosti ostatními společníky. Druhý společník nenacházel ve společnosti už žádná uplatnění, a proto bylo rozhodnuto, že firmu opustí. V současné době je tedy ve firmě 5 společníků, tj. 4 společníci, kteří mají stejný podíl a to 22,571 %, další společník vlastní menšinový podíl 9,176 %. Uvažuje se o odkoupení menšinového podílu, jelikož tento společník je v penzi a na aktivitách společnosti se nijak zvláště nepodílí.

Následně se firmě v roce 2003 naskytl možnost odkoupit areál Spotřebního družstva Jednota Příluky, nicméně nebyly vyřešené majetkoprávní vztahy u pozemků a také nabídnutá cena byla příliš vysoká. Areál zakoupila společnost MP Rentax, s.r.o. a část (resp. používané prostory) pronajala firmě AREA ZLÍN spol. s r.o. za cenu 427 423 Kč/rok. V současné době se cena nájemného pohybuje téměř na stejné výši (nutno brát v úvahu jinou sazbu DPH).

4.3 Budoucnost firmy

Na základě získaných informací a obeznámení s chodem firmy jsem došla k následujícímu zhodnocení. Myslím, že by se společnost *AREA ZLÍN spol. s r.o.* měla v první řadě zaměřit na doprodej pletací příze a poté se soustředit výhradně na stavební a dopravní činnost. Otázkou zůstává, jakým způsobem zajistit optimální řízení prioritních činností. Z pohledu ziskovosti jednotlivých činností firmy jsem zjistila, že dopravní činnost nezaznamenala ztrátu od doby vzniku samotné společnosti. Dalším nutným krokem je snížení počtu společníků, dle mého názoru na konečný počet 2–3.

Firma se musí v současné době zaměřit na snížení nákladů pro stabilizaci firmy tak, aby byla v budoucnu schopná rozšířit dopravní i stavební činnosti (tzn., nákup dalších vozidel pro dopravní činnost, zvýšení počtu zaměstnanců ve stavební činnosti apod.).

⁴ Původně bylo zamýšleno, že společnost bude vystupovat pod označením AREA ZLÍN, ale tehdejší (v roce 1991) platné zákony neumožňovaly uvést v názvu společnosti i město. Společnost byla v roce 1994 vyzvána olomouckou firmou *AREA spol. s r.o.*, aby byl změněn název zlínské společnosti a tak se taky stalo.

5 HODNOCENÍ FIRMY

5.1 Silné a slabé stránky

Cílem bakalářské práce je nalézt, ale i navrhnout optimální řešení pro řízení dopravní činnosti ve společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o. Jinými slovy navrhnout soubor takových opatření, které povedou k efektivnějšímu řízení dopravní činnosti. Nejvhodnější bude provést jednoduchou analýzu současného stavu celé společnosti – analýzu SWOT. SWOT analýza je marketingový nástroj, který napomáhá podniku určit jeho *silné stránky S*, *slabé stránky W*, *jeho příležitosti O* a *hrozby T*⁵. Silné a slabé stránky se dotýkají vnitřního okolí podniku, kdežto příležitosti a hrozby se objevují ve vnějším okolí. Prostřednictvím analýzy vývoje i současného stavu firmy, považují za silné stránky:

- kvalitní pracovníky se zkušenostmi; podnik ve své podstatě vznikl „z ničeho“ a základním kamenem byli právě schopní a zkušení pracovníci (společníci),
- dobrou pozici firmy na trhu – byla oceněna 8. místem v kategorii Nejsympatičtější firma Zlínského kraje v anketě Top 10 firem Zlínského kraje, kterou vyhláší Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně,
- vybudování stabilní základny odběratelů a dodavatelů,
- výhodnou lokalitu sídla firmy – průmyslová zóna Zlín-Přiluky zajišťuje dostačující zázemí vozidlům, je zde dobrá dopravní dostupnost.

I přesto, že analyzovanou firmu shledávám dobrou, našla jsem pár nedostatků. A to:

- velký počet společníků (5), kteří jsou zároveň zaměstnanci; někteří z nich již nenacházejí uplatnění ve společnosti,
- pasivní přístup při odprodeji pletacích přízí a následné snížení počtu zaměstnanců a zmenšení plochy skladovacích prostor,
- chybějící snaha o snížení nákladů na pronájem kancelářských prostor,
- hledání nových možností pro firmu.

Příležitosti a hrozby jsou nastíněny v kapitole 7 a 8.

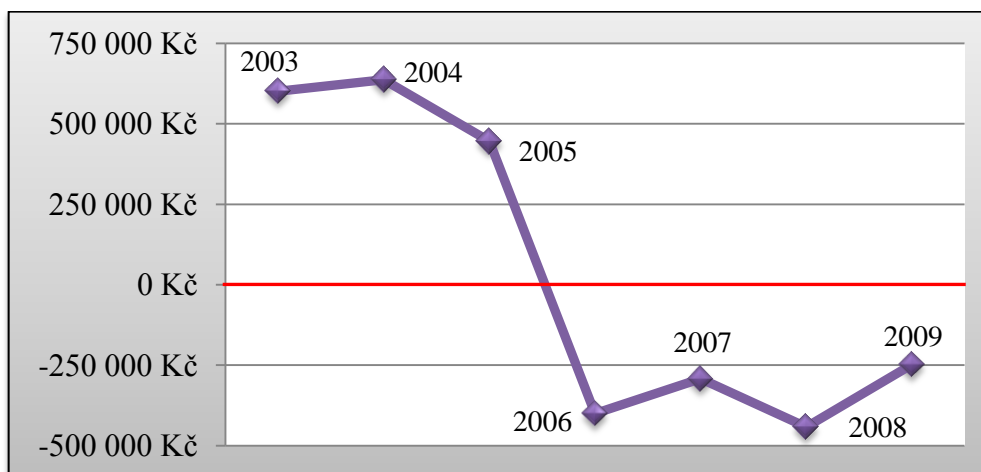
⁵ Z anglického strengths, weaknesses, opportunities, threats.

5.2 Ztrátová činnost firmy

Dovoz, distribuce a prodej ruční pletací přize značky Uzay byl zahájen v roce 1996 a doposud spadá do obchodních činností firmy. Tato činnost pro firmu byla lukrativní záležitostí zejména v zimních měsících, kdy naopak stavební a dopravní činnost „nejela na plný výkon“ a tudíž prodej pletacích přízí udržovalo kontinuální zisk celé firmy. Velký zlom v odbytu nastal v roce 2006, kdy byly rozsáhlé povodně v Čechách i Moravě. Došlo k prudkému poklesu poptávky po pletacích přízích a zároveň došlo k nárůstům skladových zásob a s nimi spojené náklady – náklady na sklad, mzda pracovníků, zajištění agendy apod. Na základě této situace bylo rozhodnuto, že prodej pletacích přízí bude postupně utlumován až do likvidace skladových zásob.

Po zhlédnutí účetních závěrek společnosti z let 2003–2009 jsem zjistila, že pletací přize dosahovaly poměrně dobrého zisku v letech 2003–2005, průměrně 562 000 Kč/rok. Nedovolím si ale odhadnout, zda by byl odbyt pletacích přízí stále tak vysoký, kdyby Českou republiku nezasáhly povodně. V současné době se firma snaží doprodat skladové zásoby pletacích přízí. Dle mého názoru je nutné rázné ukončení této činnosti, protože výrazně ovlivňuje hospodaření celé firmy.

Graf 3. Vývoj zisku u pletacích přízí v letech 2003–2009



Zdroj: [Vlastní s použitím interních materiálů firmy]

Jedná se o hrubý zisk.

6 ANALÝZA SPOLEČNOSTI AREA ZLÍN SPOL. S R.O.

Vzhledem k tomu, že společnost uvažuje o možnosti využití úvěru na financování pořízení dlouhodobého majetku, je důležité zhodnotit zadluženost celé společnosti. Aby bylo možné vyčíslit zadluženost, je potřebné znát výši cizích zdrojů a výši aktiv. Celková zadluženost představuje podíl mezi cizími zdroji a aktivy. Pro výpočet byly použity účetní závěrky z let 2006–2009 (*Příloha II*).

$$\text{Celková zadluženost} = \text{cizí zdroje v Kč} \div \text{aktiva celkem v Kč}$$

Celková zadluženost v roce 2006 = 3 814 000 Kč ÷ 6 793 000 Kč = 0,5615, tj. 56,15 %,

celková zadluženost v roce 2007 = 4 358 000 Kč ÷ 7 210 000 Kč = 0,6044, tj. 60,44 %,

celková zadluženost v roce 2008 = 3 479 000 Kč ÷ 6 252 000 Kč = 0,5565, tj. 55,65 %,

celková zadluženost v roce 2009 = 3 086 000 Kč ÷ 5 699 000 Kč = 0,5415, tj. 54,15 %.

Na základě daných výpočtů lze říci, že se zadluženost společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o. pomalu snižuje. Snižování zadluženosti je ovlivněno především v odprodeji pletací přize, ale také dochází ke splácení bankovních úvěrů. Společnost AREA ZLÍN spol. s r.o. dosahuje průměrné zadluženosti, problém se získáním úvěru by tedy neměl nastat.

6.1 Náklady a výnosy dopravy

Dopravní středisko vede pan Ing. Rudolf Pala, který občas zastává i funkci řidiče, celkem zaměstnává 5 řidičů. Náklady, které vznikají v dopravním středisku, jsou:

- mzdové náklady – 5 řidičů, 1 vedoucí,
- náklady na provoz automobilů – spotřeba pohonných hmot, platby mýtného, zákonné pojištění vozidel, údržba apod.,
- pronájem – dopravní středisko platí 1/3 z celkové ceny pronájmu vč. služeb,
- mimořádné náklady – neplánované opravy vozidel apod.

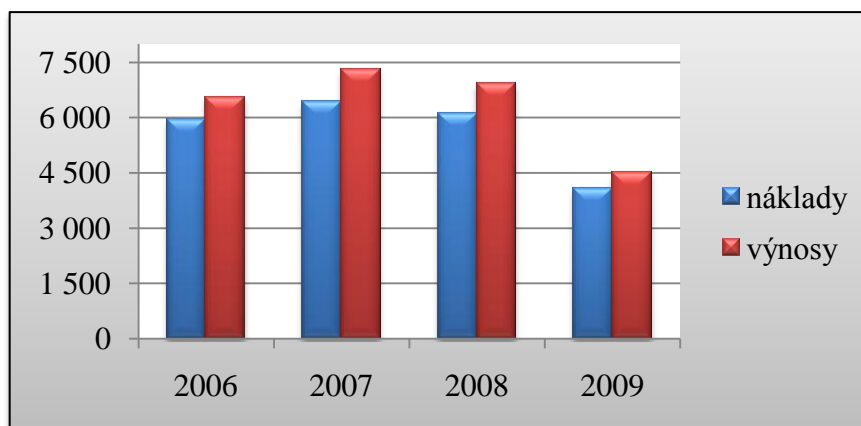
Z pohledu prodejního, ceny služeb dopravního střediska jsou velice individuální, vždy totiž závisí na 2 aspektech:

- zda dodavatel (dopravní středisko) je ochoten provést službu za poptávanou cenu,
- zda odběratel je ochoten zaplatit za služby nabízenou cenu.

Výsledná cena je pak v podstatě „kompromisem“ mezi těmito dvěma cenami. V teoretické části bylo popsáno, že se při určování cenotvorby vychází ze tří základních hledisek. Jedním z nich bylo i hledisko nákladů. Dá se říci, že v tomto případě je jedno

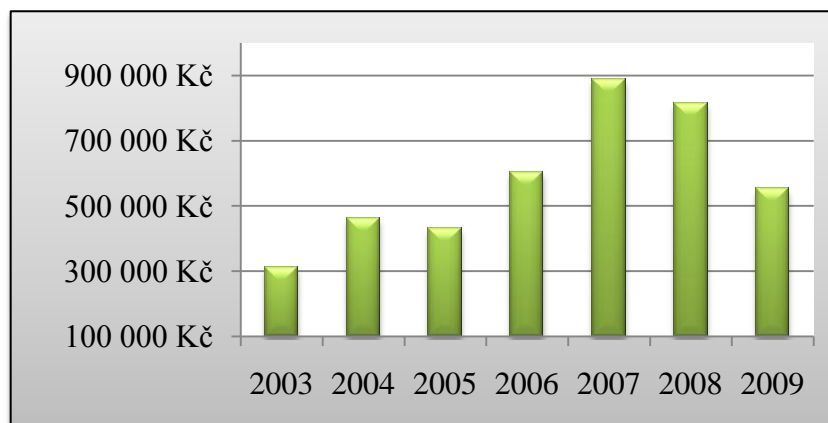
z nejdůležitějších, protože dopravní středisko usiluje o snížení nákladů. Náklady a výnosy v roce 2006–2008 se udržovaly na poměrně stejné úrovni, ale v roce 2009 došlo k poklesu v nákladech zhruba o 33,4 %, u výnosů o 34,86 %. Změnu lze vidět na grafu 4. Na grafu 5 je znázorněn vývoj hrubého zisku dopravního střediska v letech 2003–2009.

*Graf 4. Náklady a výnosy dopravního střediska v letech 2006–2009
v tis. Kč*



Zdroj: [Vlastní s použitím interních materiálů firmy]

Graf 5. Hrubý zisk dopravního střediska v letech 2003–2009



Zdroj: [Vlastní s použitím interních materiálů firmy]

Odhad nákladů za rok 20104 439 000 Kč

Odhad výnosů za rok 20104 741 000 Kč

Rozdíl.....**zisk 302 000 Kč**

6.2 Pronájem

6.2.1 Výpočet ušetřených nákladů na pronájem

Jak bylo popsáno v historii firmy, areál zakoupila společnost MP Rentax, s.r.o. a část areálu (resp. používané prostory) pronajala firmě AREA ZLÍN spol. s r.o. za cenu 427 523 Kč/rok vč. DPH. Zdá se, že nájem, ale i lokalita jsou pro firmu celkem výhodné.

V Příloze III je uvedena tabulka, ze které lze vyčíst plochu v metrech čtverečních (m²) a její cenu. Současně je i ve smlouvě sjednáno poskytování služeb. Slevu 15 %, která se vztahuje na pronájem kanceláří a skladu, poskytla společnost MP Rentax, s.r.o. v rámci dobrých vztahů mezi společníky obou firem. I když by se mohlo zdát, že tato sleva je nepatrná, pro firmu představuje výrazné ušetření nákladů na pronájem. Pro výpočet celkových ušetřených nákladů za pronájem od roku 2003 do roku 2010 se vychází z tabulky, kde:

- sleva 17 400 Kč „kanceláře“ + 34 352 Kč „hala – sklad“ = 51 752 Kč bez DPH + 5 % DPH 2 588 Kč = 54 340 Kč. Celkové ušetřené peněžní prostředky činily 54 340 Kč * 5 let = **271 700 Kč za období let 2003–2007.**

V letech 2003–2007 byla snížená sazba DPH ve výši 5 % a roční nájem kancelářských prostor a haly – skladu byl 103 530 Kč + 204 393 Kč = **307 923 Kč**. Pokud by firma neuplatňovala slevu, pak by cena za pronájem:

- kanceláře činila 116 000 Kč + 5 % DPH 5 800 Kč = 121 800 Kč,
- haly – skladu činila 229 012 Kč + 5 % DPH 11 451 Kč = 240 463 Kč.

Roční nájem kancelářských prostor a haly – skladu by v tomto případě dosáhl výše **362 263 Kč**. Při uplatnění slevy zaplatila firma o 54 340 Kč/rok méně.

V letech 2008–2009 byla snížená sazba DPH 9 %. Výpočet ceny nájmu:

- Celkový součet *cen bez DPH po slevě* 407 165 Kč + 9 % DPH 36 645 Kč = **443 810 Kč.**
- Celkový součet *cen bez DPH bez uplatnění slevy* 458 917 Kč + 9 % DPH 41 303 Kč = **500 220 Kč.**
- Ušetření bylo 500 220 Kč (bez slevy) - 443 810 Kč (se slevou) = 56 410 Kč/rok, tj. za období let 2008–2009 v úhrnu **112 820 Kč.**

Od roku 2010 platí snížená sazba DPH ve výši 10 %. Výpočet ceny nájmu:

- Celkový součet *cen bez DPH po slevě* činí 407 165 Kč * 10 % DPH 40 717 Kč = **447 882 Kč**.
- Celkový součet *cen bez DPH bez uplatnění slevy* činí 458 917 Kč * 10 % DPH 45 892 Kč = **504 809 Kč**.
- Ušetření bylo 504 809 Kč (bez slevy) - 447 882 Kč (se slevou) = **56 927 Kč/rok**.

Všechny vypočtené částky jsou roční. Přehled o ročním nájmu s uplatněním slevy a bez uplatnění slevy podává následující tabulka:

Tab. 4. Roční náklady za nájem ve společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o. v letech 2003–2010

Období	Sazba DPH	Roční nájem bez uplatnění slevy	Roční nájem s uplatněním slevy	Ušetřené náklady za rok
2003–2007	5 %	481 863Kč	427 523 Kč	54 340 Kč
2008–2009	9 %	500 220 Kč	443 810 Kč	56 410 Kč
2010	10 %	504 809 Kč	447 882 Kč	56 927 Kč

Zdroj: [Vlastní]

Náklady za nájem jsou v současné době 447 882 Kč/rok, pak tedy měsíční náklady za nájem činí 447 882 Kč ÷ 12 měsíců = **37 324 Kč**. Při neuplatnění slevy 15 % by roční nájem byl nyní 504 809 Kč ÷ 12 měsíců = **42 067 Kč**. V tabulce jsou dále uvedeny celkové ušetřené náklady za nájem v letech 2003–2010.

Tab. 5. Ušetřené náklady za nájem v letech 2003–2010 při uplatnění slevy

Období	Počet let v období	Ušetřené náklady za rok	Celkem ušetřené náklady za období
2003–2007	5	54 340 Kč	271 700 Kč
2008–2009	2	56 410 Kč	112 820 Kč
2010	1	56 927 Kč	56 927 Kč
Celkem	8	-	441 447 Kč

Zdroj: [Vlastní]

6.2.2 Návrh na zmenšení plochy pronájmu

Možnosti úspor při odběru vedlejších služeb spojených s pronájmem, konkrétně úklidu a ostrahy areálu, je poměrně těžká, neboť není snadné změnit dodavatele těchto služeb. Areál, kde má firma AREA ZLÍN spol. s r.o. sídlo, vlastní firma MP Rentax, s.r.o., která zabezpečuje veškeré služby v areálu a má uzavřeny smluvní vztahy se zavedenými firmami. Myslím, že by bylo nelogické i neekonomické pro všechny subjekty, aby jednu část uzavřeného areálu hlídala jiná bezpečnostní služba, popř. aby úklid prováděla jiná firma. Proto není možné tyto služby obměnit.

Při analýze současného stavu dopravní činnosti bych doporučila zmenšení plochy kanceláře pro vedení dopravního střediska, ale také pro vedení stavebního střediska. Poukázala bych rovněž na využitelnost haly, kde se skladují zásoby pletací příze. Jak jsem již zmínila, tato příze se pouze odprodává a firma se tak postupně zbavuje jejich zásob. Je těžké odhadovat, jak rychle se firma zásob zbaví. I když se přímo skladování pletacích přízí nedotýká dopravní činnosti, nepřimo se podílí v podstatě na pronájmu této haly (protože tato činnost je v současné době ztrátová). Jestliže se postupně bude uvolňovat místo v této hale, v budoucnu zde bude možné skladovat zásoby potřebné v dopravní činnosti – například úschova pneumatik apod.

Po podání návrhu o změně stávajících kancelářských prostor bylo rozhodnuto společně s vedoucím dopravní činnosti i stavební činnosti, že dojde ke zmenšení plochy o 70 % u:

- kanceláře z původních 116 m² na 34,8 m², cena 1000 Kč za m²/rok,
- haly – skladu z původních 327,16 m² na 98,15 m², cena 700 Kč za m²/rok.

Tab. 6. Náklady za nájem při zmenšení plochy kanceláře a haly – skladu

Plocha	Cena bez DPH	Sleva 15 %	Cena po slevě bez DPH	DPH 10 %	Celkem
Kanceláře	34 800 Kč	-5 220 Kč	29 580 Kč	2 958 Kč	32 538 Kč
Hala – sklad	68 705 Kč	-10 306 Kč	58 399 Kč	5 840 Kč	64 239 Kč
Celkem	103 505 Kč	-15 526 Kč	87 979 Kč	8 798 Kč	95 777 Kč

Zdroj: [Vlastní]

Přepočítání stávající plochy kanceláře a haly – skladu:

- kancelář 116 m², cena 1000 Kč za m²/rok, celkem 116 000 Kč,
uplatnění slevy 15% -17 400 Kč = 98 600 Kč * 10 % DPH 9 860 Kč =
= 108 460 Kč,
- hala – sklad 327,16 m², cena 700 Kč za m²/rok, celkem 229 012 Kč,
uplatnění slevy 15 % -34 352 Kč = 194 660 Kč * 10 % DPH 19 466 Kč =
= 214 126 Kč.

Celkem 108 460 Kč + 214 126 Kč = **322 586 Kč**.

Lze vidět značný rozdíl mezi náklady za nájem původní plochy a náklady za nájem při zmenšení plochy, ušetření nákladů za nájem bude:

Původní výše nájmu za kanceláře a halu – sklad:	322 586 Kč
<u>Nová výše nájmu za kanceláře a halu – sklad:</u>	<u>95 777 Kč</u>
Rozdíl:	roční úspora 226 809 Kč

Zároveň je nutno zohlednit i nižší náklady na vedlejší služby. Vypočtená roční úspora se dotýká všech středisek společnosti, tedy dopravního, stavebního i střediska přízí.

Jelikož platí dopravní středisko za pronájem 1/3 nákladů, při zmenšení plochy pronájmu by se mělo podílet na platbě nájemného podílem 1/2. Výpočet ukazuje původní výši nájmu a novou výši nájmu v Kč/rok.

	společnost	dopravní středisko
Původní výše nájmu:	447 882 Kč	149 294 Kč
<u>Nová výše nájmu:</u>	<u>221 793 Kč</u>	<u>110 897 Kč</u>
Ušetření:	226 089 Kč	38 397 Kč

Přínos pro dopravní středisko je jednoznačný. Zmenšení plochy kancelářských prostor považují za nezbytný krok pro snížení nákladů jak dopravního střediska, tak i stavebního střediska.

6.3 Vozový park a jeho financování

Firma v současné době vlastní 11 vozidel (pro dopravní činnost 6 vozů, vč. referentského vozidla). Všechny vozy byly pořízeny prostřednictvím leasingu; 5 vozů bylo již splaceno, vůz značky Iveco 120E18R bude splacen ke dni 3. 9. 2011. Referentské vozidlo je s benzinovým motorem, zbylá vozidla používají naftové motory. Přívěs značky Schwarzmüller s užitečnou hmotností 18,9 tun u vozu značky MAN 19.463 je nutné

vyměnit. V současné době je jeho technický stav špatný, a proto vedoucí dopravní činnosti požaduje výměnu. Z hlediska financování je méně nákladné pořízení staršího přívěsu, ale na druhé straně tady existuje riziko neodhadnutí technického stavu.

Běžná cena nového přívěsu na trhu se pohybuje 500 000 Kč až 600 000 Kč (i více). Firma dostala nabídku od firmy YX, a.s. na koupi nového přívěsu. Přívěs má 3 nápravy, karoserii s hliníkovými bočnicemi, užitečnou hmotnost 18,4 tun. Jeho cena je 580 000 Kč + DPH 20 %, tj. celková cena přívěsu je 696 000 Kč.

6.3.1 Využití úvěru na nákup nového přívěsu u ČSOB

Československá obchodní banka (ČSOB) nabízí pro právnické osoby tzv. malý úvěr. Jedná se o účelový úvěr pro financování investic od 50 000 Kč až do 8 000 000 Kč na dobu až 15 let. Pro výpočet celkových nákladů na úvěr je použita doba splatnosti 5 let. Jelikož úroková sazba se stanovuje individuálně, pro výpočet je stanoven odhad úrokové sazby ve výši 10 %. Nejdříve je potřeba vyčíslit anuitu, tedy částku, která v sobě zahrnuje splátku úvěru a úrok. Anuita se vypočítá dle následujícího vzorce:[14]

$$A = SH_A * \frac{i}{1 - \frac{1}{(1+i)^n}} \quad (19)$$

Kde A je anuita, SH_a je současná hodnota anuity, i je úroková sazba v %, n je počet let splácení úvěru. Dosazením do vzorce se získá hodnota anuity:

$$A = SH_A * \frac{i}{1 - \frac{1}{(1+i)^n}} = 696\,000 \text{ Kč} * \frac{0,10}{1 - \frac{1}{(1+0,10)^5}} = 183\,603 \text{ Kč}$$

Do tabulky pro výpočet úroků z úvěru je zapsána výše anuity, která je po celou dobu poskytnutí úvěru ve stejné výši. Dále je zapsán počáteční stav (tzn., konečný stav z předchozího roku) a je vypočítán úrok ve výši 10 % z počátečního stavu. Tyto úroky budou následně použity při výpočtu peněžního toku.

Je také nutné doplnit i výši splátky pro daný rok. Jelikož anuita zahrnuje splátku úvěru i úrok z úvěru, pak je tedy splátka rozdílem mezi anuitou a úrokem. Dopočítá se konečný stav, tj. rozdíl počátečního stavu a splátkou úvěru.

Tab. 7 Výpočet úroků z úvěru při úrokové sazbě 10 % p.a. u ČSOB u přívěsu PV 24 L

Rok	Počáteční stav	Anuita	Splátka	Úrok 10 %	Konečný stav
1.	696 000 Kč	183 603 Kč	114 003 Kč	69 600 Kč	581 997 Kč
2.	581 997 Kč	183 603 Kč	125 403 Kč	58 200 Kč	456 594 Kč
3.	456 594 Kč	183 603 Kč	137 944 Kč	45 659 Kč	318 650 Kč
4.	318 650 Kč	183 603 Kč	151 738 Kč	31 865 Kč	166 912 Kč
5.	166 912 Kč	183 603 Kč	166 912 Kč	16 691 Kč	0 Kč
Celkem	-	-	696 000 Kč	222 015 Kč	-

Zdroj: [Vlastní s použitím literatury]

V dalším kroku je proveden výpočet odpisů v jednotlivých letech. Poptávaný přívěs se nachází ve 2. odpisové skupině; je použit rovnoměrný odpis – sazba pro 1. rok je 11, pro další roky 22,25.

$$\text{odpis v 1. roce} = (\text{vstupní cena} * \text{sazba z tabulky pro 1. rok}) \div 100 \quad (20)$$

$$\text{odpis v dalších letech} = (\text{vstupní cena} * \text{sazba pro další léta}) \div 100 \quad (21)$$

Jednoduchým dosazením do vzorce je vypočítána výše odpisu v 1. roce = (696 000 Kč * * 11) ÷ 100 = **76 560 Kč**, odpis v dalších letech bude (696 000 Kč * 22,25) ÷ 100 = = **154 860 Kč**.

Je také nezbytné dopočítat daňovou úsporu a peněžní tok. Daňová úspora je součet odpisu a úroku v daném roce vynásobený sazbou daně, tj. 20 %. Peněžní tok je rozdíl mezi anuitou 183 603 Kč a daňovou úsporou v daném roce. Pro výpočet peněžního toku je použita následující tabulka:

Tab. 8. Výpočet peněžního toku u investice do přívěsu PV 24 L v 1. variantě

Rok	Odpisy	Úrok 10 %	Daňová úspora 20 %	Peněžní tok
1.	76 560 Kč	69 600 Kč	29 232 Kč	154 371 Kč
2.	154 860 Kč	58 200 Kč	42 612 Kč	140 991 Kč
3.	154 860 Kč	45 659 Kč	40 104 Kč	143 499 Kč
4.	154 860 Kč	31 865 Kč	37 345 Kč	146 258 Kč
5.	154 860 Kč	16 691 Kč	34 310 Kč	149 293 Kč
Celkem	696 000 Kč	222 015 Kč	-	734 412 Kč

Zdroj: [Vlastní s použitím literatury]

Peněžní tok neboli celkové náklady investice do přívěsu značky PV 24 L při využití úvěru u banky ČSOB je ve výši **734 412 Kč**.

6.3.2 Využití úvěru na nákup nového přívěsu u KB

Komerční banka (KB) nabízí pro právnické osoby tzv. Profí úvěr. Tento úvěr je stanoven buď pružnou úrokovou sazbou ve výši 9 %, která se v průběhu splácení může změnit, nebo pevnou úrokovou sazbou ve výši 12,2 %. Doba splatnosti je 1 rok, 3 roky nebo 5 let. Úvěr má spíše krátkodobý charakter, ale i tak by firma AREA ZLÍN spol. s r.o. mohla uplatnit maximální dobu splatnosti 5 let.

Opětovným dosazením do vzorce získáme hodnotu anuity:

$$A = SH_A * \frac{i}{1 - \frac{1}{(1+i)^n}} = 696\,000 \text{ Kč} * \frac{0,122}{1 - \frac{1}{(1+0,122)^5}} = 194\,035 \text{ Kč}$$

Postup pro doplnění tabulky na výpočet úroků z úvěru je stejný jako v předchozí variantě. Zapiše se anuita 194 035 Kč, vypočítá se úrok 12,2 % z počátečního stavu. Rozdílem anuity a úroku se získá splátka úvěru. V posledním kroku se provede výpočet konečného stavu, tj. rozdíl mezi počátečním stavem a splátkou úvěru.

Tab. 9. Výpočet úroků z úvěru při úrokové sazbě 12,2 % p.a. u KB u přívěsu PV 24 L

Rok	Počáteční stav	Anuita	Splátka	Úrok 12,2 %	Konečný stav
1.	696 000 Kč	194 035 Kč	109 123 Kč	84 912 Kč	586 877 Kč
2.	586 877 Kč	194 035 Kč	122 436 Kč	71 599 Kč	464 441 Kč
3.	464 441 Kč	194 035 Kč	137 373 Kč	56 662 Kč	327 068 Kč
4.	327 068 Kč	194 035 Kč	154 133 Kč	39 902 Kč	172 935 Kč
5.	172 935 Kč	194 035 Kč	172 937 Kč	21 098 Kč	= 0 Kč ^{*)}
Celkem	-	-	696 002 Kč	274 173 Kč	-

Zdroj: [Vlastní s použitím literatury]

^{*)} zaokrouhleno

Pro výpočet peněžního toku jsou dosazeny do tabulky předem vypočítané odpisy – pro 1. rok 76 560 Kč a pro další roky 154 860 Kč, dále úrok ve výši 12,2 %. Je doplněna daňová úspora a peněžní tok v jednotlivých letech.

Tab. 10. Výpočet peněžního toku u investice do přívěsu značky PV 24 L ve 2. variantě

Rok	Odpisy	Úrok 12,2 %	Daňová úspora 20 %	Peněžní tok
1.	76 560 Kč	84 912 Kč	32 294 Kč	161 741 Kč
2.	154 860 Kč	71 599 Kč	45 292 Kč	148 743 Kč
3.	154 860 Kč	56 662 Kč	42 304 Kč	151 731 Kč
4.	154 860 Kč	39 902 Kč	38 952 Kč	155 083 Kč
5.	154 860 Kč	21 098 Kč	35 192 Kč	158 843 Kč
Celkem	696 000 Kč	274 173 Kč	-	776 141 Kč

Zdroj: [Vlastní s použitím literatury]

Peněžní tok u možnosti financování úvěrem u ČSOB při úrokové sazbě 10 % dosáhl výše **734 412 Kč**. Pokud by firmě AREA ZLÍN spol. s r.o. nebyl poskytnut tento úvěr, je nutno počítat s dražší variantou při úrokové sazbě 12,2% u KB, kdy peněžní tok dosáhl výše

776 141 Kč. Výpočet peněžních toků při jednoznačně odlišných sazbách úroků není zcela zbytečný, jak by se mohlo zdát. Částky 734 412 Kč a 776 141 Kč udávají pravděpodobný rozsah nákladů na investici, tj. rozsah **734 412 Kč až 776 141 Kč.**

6.3.3 Využití leasingu na nákup nového přívěsu

Leasingová společnost může nabídnout firmě AREA ZLÍN spol. s r.o. možnost financovat přívěs s akontací 15 % z pořizovací ceny po dobu 5 let. Leasingový koeficient⁶ je 1,26. Postup výpočtu bude následující:

- 1) Výše akontace = pořizovací cena * akontační procento = 696 000 Kč * 0,15 = **104 400 Kč.**
- 2) Celkem zaplatí firma = pořizovací cena * leasingový koeficient = 696 000 Kč * 1,26 = **876 960 Kč.**
- 3) Roční splátka = (celková hodnota leasingu - akontace) ÷ doba leasingu v letech = (876 960 Kč - 104 400 Kč) ÷ 5 = **154 512 Kč.**
- 4) Daňově uznatelné náklady = celková hodnota leasingu ÷ doba leasingu v letech = 876 960 Kč ÷ 5 = **175 392 Kč.**

Tab. 11. Výpočet peněžního toku u leasingu u přívěsu PV 24 L

Rok	Splátka	Daňová úspora	Peněžní tok
akontace	104 400 Kč	-	104 400 Kč
1.	154 512 Kč	35 078 Kč	119 434 Kč
2.	154 512 Kč	35 078 Kč	119 434 Kč
3.	154 512 Kč	35 078 Kč	119 434 Kč
4.	154 512 Kč	35 078 Kč	119 434 Kč
5.	154 512 Kč	35 078 Kč	119 434 Kč
Celkem	876 960 Kč	-	701 570 Kč

Zdroj: [Vlastní s použitím literatury]

⁶ Procento akontace a leasingový koeficient byl stanoven na základě jiné uzavřené smlouvy s touto leasingovou společností, proto se předpokládá, že podmínky budou stejné.

Zjištěné údaje byly seříděny do uvedené tabulky. Akontace a výše ročních splátek byly vypočteny již v postupu. Daňová úspora jsou daňově uznatelné náklady * sazba daně 20 %. Peněžní tok pak představuje rozdíl mezi splátkou a daňovou úsporou. Peněžní tok v této variantě dosáhl výše **701 570 Kč**.

Rozdíl u financování nákupu nového přívěsu úvěrem a financování nákupu leasingem je velký. Jednoznačně lze říci, že financování pomocí leasingu by bylo méně nákladné – za přívěs značky PV 24 L by firma zaplatila částku 701 570 Kč.

6.3.4 Hodnocení investice do přívěsu PV 24 L pomocí doby návratnosti

Pro hodnocení této investice je vybrána doba návratnosti. I když tato metoda nebere v úvahu faktor času, určí alespoň přibližnou dobu, kdy se investice „splátí ze svých příjmů“. Předpokládaná doba životnosti této investice je 5 let, investiční výdaje činí 696 000 Kč, roční příjem je očekávaný zisk 40 000 Kč a odpis 139 200 Kč (696 000 Kč ÷ 5 let). Očekávaný zisk je stanoven na základě odhadu vedoucího dopravní činnosti. V úvahu se musí brát také skutečnost, že samotný přívěs „sám o sobě“ není schopen dosáhnout zisku. Proto jsou očekávané zisky u přívěsu v podstatě očekávanými zisky z celé nákladní soupravy. Využije se vzorce [15]:

$$T_u = \frac{\text{investiční náklady}}{\text{roční příjem}} = \frac{696\,000\text{ Kč}}{(40\,000 + 139\,200\text{ Kč})} = 3,88\text{ let}$$

Pro přesnější určení doby návratnosti bude nejvhodnější rozepsat kumulovaný příjem v jednotlivých letech.

Tab. 12. Doba návratnosti přívěsu PV 24 L

Rok	Očekávané zisky ^{*)}	Očekávaný příjem	Kumulovaný příjem
1.	40 000 Kč	179 200 Kč	179 200 Kč
2.	40 000 Kč	179 200 Kč	358 400 Kč
3.	40 000 Kč	179 200 Kč	537 600 Kč
4.	40 000 Kč	179 200 Kč	716 800 Kč
5.	40 000 Kč	229 200 Kč	896 000 Kč

Zdroj: [Vlastní s použitím literatury]

^{*)} zisk po zdanění

Z tabulky lze vyčíst, že doba návratnosti je mezi 3. a 4. rokem životnosti. Postup pro přepočet přesné doby návratnosti:

- 1) Pořizovací cena 696 000 Kč – kumulovaný příjem ve 3. roce 537 600 Kč = 158 400 Kč.
- 2) Protože kumulovaný příjem ve 4. roce přesahuje pořizovací cenu, použije se očekávaný příjem ve 4. roce 179 200 Kč \div 360 dní = 497,78 Kč/den. Je vypočten očekávaný příjem v Kč/den ve 4. roce.
- 3) Přepočet dnů ve 4. roce: vypočítaný rozdíl 158 400 Kč \div 497,78 Kč/den = 318 dní.

Doba návratnosti přívěsu PV 24 L je 3 roky 318 dní.

6.3.5 Doporučení na koupi přívěsu

Při porovnání financování mezi úvěrem nebo leasingem jsem došla k následujícímu závěru. Při financování nového přívěsu úvěrem se hodnota peněžního toku pohybuje v rozsahu 734 412 Kč až 776 141 Kč – spočítala jsem tyto hodnoty při nižší a vyšší úrokové sazbě z úvěru. Při volbě nižší úrokové sazby jsem vycházela pouze z odhadu, proto i samotný výsledek může mít nižší/vyšší spodní hranici peněžního toku. Při financování nového přívěsu leasingem se hodnota peněžního toku pohybuje v úrovni 701 570 Kč. Na základě toho mohu říci, že dopravní středisko (resp. firma AREA ZLÍN spol. s r.o.) by měla zvolit možnost financování nákupu nového přívěsu leasingem.

Doba návratnosti investice je poměrně dobrá – 3 roky 318 dní. Avšak současným cílem firmy AREA ZLÍN spol. s r.o. je snižování nákladů. Pokud by firma nechtěla investovat do koupě nového přívěsu v ceně 696 000 Kč, je zde možnost druhá – koupit starší přívěs. Vedoucí dopravní činnosti požaduje:

- maximální cena přívěsu 200 000 Kč až 250 000 Kč,
- starý maximálně 5 let,
- užitečná hmotnost okolo 19 tun (jako původní přívěs),
- musí mít 3 nápravy,
- musí se jednat o klasický vlek, ne o tandemový vlek.

Po průzkumu trhu jsem našla přívěs značky Kögel, rok výroby 2003, užitečná hmotnost cca 16 tun, 2 nápravy, cena 169 000 Kč. Tento výběr sice nesplňuje dané požadavky, ale bylo skutečně těžké nalézt starší přívěs, který by se alespoň přibližoval daným požadavkům.

Výše anuity při poskytnutí úvěru u banky ČSOB, tzn., při úrokové sazbě 10 % p.a.:

$$A = SH_A * \frac{i}{1 - \frac{1}{(1+i)^n}} = 169\,000 \text{ Kč} * \frac{0,10}{1 - \frac{1}{(1+0,10)^5}} = 44\,582 \text{ Kč}$$

Výše anuity při poskytnutí úvěru u banky KB, tzn., při úrokové sazbě 12,2 % p.a.:

$$A = SH_A * \frac{i}{1 - \frac{1}{(1+i)^n}} = 169\,000 \text{ Kč} * \frac{0,122}{1 - \frac{1}{(1+0,122)^5}} = 47\,115 \text{ Kč}$$

Tab. 13. Výpočet úroků z úvěru při úrokové sazbě 10 % p.a. u banky ČSOB u přívěsu Kögel

Rok	Počáteční stav	Anuita	Splátka	Úrok 10 %	Konečný stav
1.	169 000 Kč	44 582 Kč	27 682 Kč	16 900 Kč	141 318 Kč
2.	141 318 Kč	44 582 Kč	30 450 Kč	14 132 Kč	110 868 Kč
3.	110 868 Kč	44 582 Kč	33 495 Kč	11 087 Kč	77 373 Kč
4.	77 373 Kč	44 582 Kč	36 845 Kč	7 737 Kč	40 528 Kč
5.	40 528 Kč	44 582 Kč	40 529 Kč	4 053 Kč	= 0 Kč ^{*)}
Celkem	-	-	169 000 Kč	53 909 Kč	-

Zdroj: [Vlastní s použitím literatury]

^{*)} zaokrouhleno

Výpočet odpisů: přívěs Kögel se nachází ve 2. odpisové skupině; je použit rovnoměrný odpis – sazba pro 1. rok je 11, pro další roky 22,25.

$$\begin{aligned} \text{Odpis v 1. roce} &= (\text{vstupní cena} * \text{sazba z tabulky pro 1. rok}) \div 100 = \\ &= (169\,000 \text{ Kč} * 11) \div 100 = \mathbf{18\,590 \text{ Kč}}, \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{odpis v dalších letech} &= (\text{vstupní cena} * \text{sazba pro další léta}) \div 100 = \\ &= (169\,000 \text{ Kč} * 22,25) \div 100 = \mathbf{37\,603 \text{ Kč}}. \end{aligned}$$

Daňová úspora = (odpisy + úroky) * daňový koeficient 20 %.

Peněžní tok = anuita - daňová úspora = 44 582 Kč - daňová úspora.

Tab. 14. Výpočet peněžního toku u investice do přívěsu Kögel v 1. variantě

Rok	Odpisy	Úrok 10 %	Daňová úspora 20 %	Peněžní tok
1.	18 590 Kč	16 900 Kč	7 098 Kč	37 484 Kč
2.	37 603 Kč	14 132 Kč	10 347 Kč	34 235 Kč
3.	37 603 Kč	11 087 Kč	9 738 Kč	34 844 Kč
4.	37 603 Kč	7 737 Kč	9 068 Kč	35 514 Kč
5.	37 603 Kč	4 053 Kč	8 331 Kč	36 251 Kč
Celkem	169 000 Kč^{*)}	53 909 Kč	-	178 328 Kč

Zdroj: [Vlastní s použitím literatury]

^{*)} zaokrouhleno

Peněžní tok u 1. varianty, tzn., využití úvěru u banky ČSOB na nákup staršího přívěsu značky Kögel, je ve výši **178 328 Kč**. Při poskytnutí úvěru u Komerční banky při úrokové sazbě 12,2 % bude peněžní tok následující:

Tab. 15. Výpočet úroků z úvěru při úrokové sazbě 12,2 % p.a. u banky KB u přívěsu Kögel

Rok	Počáteční stav	Anuita	Splátka	Úrok 12,2 %	Konečný stav
1.	169 000 Kč	47 115 Kč	26 497 Kč	20 618 Kč	142 503 Kč
2.	142 503 Kč	47 115 Kč	29 730 Kč	17 385 Kč	112 773 Kč
3.	112 773 Kč	47 115 Kč	33 357 Kč	13 758 Kč	79 416 Kč
4.	79 416 Kč	47 115 Kč	37 426 Kč	9 689 Kč	41 990 Kč
5.	41 990 Kč	47 115 Kč	41 992 Kč	5 123 Kč	= 0 Kč ^{*)}
Celkem	-	-	169 000 Kč^{*)}	66 573 Kč	-

Zdroj: [Vlastní s použitím literatury]

Výpočet odpisů: Odpisy jsou stejné jako v předchozí variantě.

Daňová úspora = (odpisy + úroky) * daňový koeficient 20 %.

Peněžní tok = anuita - daňová úspora = 47 115 Kč - daňová úspora.

Tab. 16. Výpočet peněžního toku u investice do přívěsu Kögel v 2. variantě

Rok	Odpisy	Úrok 12,2 %	Daňová úspora 20 %	Peněžní tok
1.	18 590 Kč	20 618 Kč	7 842 Kč	39 273 Kč
2.	37 603 Kč	17 385 Kč	10 998 Kč	36 117 Kč
3.	37 603 Kč	13 758 Kč	10 272 Kč	36 843 Kč
4.	37 603 Kč	9 689 Kč	9 458 Kč	37 657 Kč
5.	37 603 Kč	5 123 Kč	8 545 Kč	38 570 Kč
Celkem	169 000 Kč^{*)}	66 573 Kč	-	188 460 Kč

Zdroj: [Vlastní s použitím literatury]

^{*)} zaokrouhleno

Peněžní tok je ve výši **188 460 Kč**. Při využití úvěru na nákup staršího přívěsu značky Kögel se peněžní tok pohybuje v rozsahu **178 327 Kč až 188 460 Kč**.

Při využití leasingové formy splácení přívěsu Kögel bude peněžní tok následující. Poskytnutí leasingu s akontací 15 % z pořizovací ceny po dobu 5 let. Leasingový koeficient je 1,26. Postup výpočtu:

- 1) Výše akontace = pořizovací cena * akontační procento = 169 000 Kč * 0,15 = **25 350 Kč**.
- 2) Celkem zaplatí firma = pořizovací cena * leasingový koeficient = 169 000 Kč * 1,26 = **212 940 Kč**.
- 3) Roční splátka = (celková hodnota leasingu - akontace) ÷ doba leasingu v letech = (212 940 Kč - 25 350 Kč) ÷ 5 = **37 518 Kč**.
- 4) Daňově uznatelné náklady = celková hodnota leasingu ÷ doba leasingu v letech = 212 940 Kč ÷ 5 = **42 588 Kč**.

Tyto údaje jsou seříděny do tabulky. Akontaci a výše ročních splátek byly vypočteny již v postupu. Daňová úspora jsou daňově uznatelné náklady * sazba daně 20 %, tedy 42 588 Kč * sazba daně 20 %. Peněžní tok pak představuje rozdíl mezi splátkou 37 518 Kč a daňovou úsporou.

Tab. 17. Výpočet peněžního toku u leasingu u přívěsu Kögel

Rok	Splátka	Daňová úspora	Peněžní tok
akontace	25 350 Kč	-	25 350 Kč
1.	37 518 Kč	8 518 Kč	29 000 Kč
2.	37 518 Kč	8 518 Kč	29 000 Kč
3.	37 518 Kč	8 518 Kč	29 000 Kč
4.	37 518 Kč	8 518 Kč	29 000 Kč
5.	37 518 Kč	8 518 Kč	29 000 Kč
Celkem	212 940 Kč	-	170 350 Kč

Zdroj: [Vlastní s použitím literatury]

Peněžní tok u leasingu je ve výši **170 350 Kč**. Opět je výhodnější financovat nákup staršího přívěsu leasingem. Existují však rizika, která jsou spojená právě s touto možností – při nákupu staršího přívěsu:

- vzniká riziko neodhadnutí technického stavu přívěsu Kögel,
- je nutné zjistit původ vozidla,
- neexistuje možnost zjištění najetých kilometrů.

Kvůli možným rizikům bych nedoporučila koupi ojetého přívěsu. Po zhodnocení možností financování nákupu nového/ojetého přívěsu úvěrem nebo leasingem, jsem dospěla k závěru, že v krátkodobém měřítku by bylo vhodné opravit stávající přívěs značky Schwarzmüller, jehož oprava se odhaduje cca na 100 000 Kč (odhad vedoucího dopravního střediska). V dlouhodobém měřítku bych firmě doporučila koupi nového přívěsu, který by byl financován leasingem.

6.4 Chybějící navigační systém

Firma AREA ZLÍN spol. s r.o., resp. dopravní činnost se potýká i s menším problémem u provozování vozidel. I přes to, že zaměstnanci jsou zkušení, bylo by vhodné vybavit vozidla GPS navigacemi. Dopravní středisko firmy dostalo nabídku od firmy XY, a.s. na koupi navigací do nákladních vozidel. Jedná se o navigaci značky Garmin Nüvi 465T, která je speciálně navržena pro nákladní přepravu.

Zjistila jsem, že se cena tohoto přístroje pohybuje od 8 200 Kč až do 9 500 Kč. Avšak při průzkumu trhu s GPS navigacemi jsem zjistila, že cena přístroje je značně rozdílná v závislosti na funkční vybavenosti – cena se pohybuje od 1 500 Kč až 20 000 Kč. Také jsem vyhledala, že kvalitní navigaci lze pořídit přibližně od 6 000 Kč.

6.4.1 Využití obchodního úvěru na koupi navigací

Firma XY, a.s. nabídla dopravnímu středisku navigaci Garmin Nüvi 465T v ceně 7 900 Kč/kus s dobou splatnosti 60 dní. Pokud by dopravní středisko zaplatilo do 7 dnů, obdrží dokonce skonto 5 %. Proto nyní firma zvažuje, jestli se vyplatí skonto v případě, že by si na zaplacení potřebné částky 47 400 Kč (tj. 7 900 Kč * 6 vozidel vč. referentského) vzala od banky krátkodobý úvěr s úrokovou sazbou 17 % p.a.⁷ Pro zhodnocení této situace se použije výpočet pro efektivní úrok.

$$u_{ef} = \frac{s}{z-s} * 360 = \frac{5}{60-7} * 360 = \mathbf{33,96 \%}$$

Efektivní úrok u_{ef} **33,96 %** – tzv. náklady obětované příležitosti. Jelikož je efektivní úrok 33,96 % vyšší než úroková sazba u bankovního úvěru 17 %, bylo by tedy výhodné vzít si bankovní úvěr a zaplatit z něj obchodní úvěr, tzn., i skonto.

6.4.2 Řešení situace s navigacemi

Pokud by firma (resp. dopravní středisko) požadovalo nákup navigací, doporučila bych zvolit levnější variantu nákupu navigací. Na základě průzkumu trhu s navigacemi, bych doporučila navigaci značky *Garmin Nüvi 1300 ČR Lifetime*. Průměrná cena na trhu je v rozmezí 2 500 Kč až 3 200 Kč, pro účely dopravního střediska je vyhovující a dokonce zaručuje i doživotní aktualizaci map České republiky zdarma. Celkové náklady na nákup navigací by pak činily 15 000 Kč až 19 200 Kč.

Dopravní středisko se nachází v situaci, kdy usiluje o udržení nákladů přinejmenším na současné úrovni. Vzhledem k těmto skutečnostem bych doporučila firmě prozatím s nákupem navigací počkat (pokud tedy nejsou nezbytně nutné).

⁷ Úroková sazba byla stanovena na základě interních materiálů ve společnosti.

7 PŘÍLEŽITOSTI FIRMY AREA ZLÍN SPOL. S R.O.

7.1 Snížení počtu společníků na minimální počet 2

Ve firmě AREA ZLÍN spol. s r.o. je nyní 5 společníků – vedoucí dopravní činnosti, vedoucí stavební činnosti, ředitel společnosti, ekonom a menšinový společník, který je od roku 2009 je ve starobním důchodu. Vzhledem ke špatné ekonomické situaci firmy v roce 2010 je nutné restrukturalizovat firmu a to nejen snížením nákladů, ale i neproduktivních pracovníků (tedy i pracujících společníků). V průběhu zpracování bakalářské práce, a doufám, že i na základě mých návrhů, proběhla klíčová Valná hromada 1. 4. 2011. Bylo rozhodnuto, že ve firmě AREA ZLÍN spol. s r.o. budou jen 2 společníci – vedoucí dopravní činnosti a vedoucí stavební činnosti. Podíl menšinového společníka byl odkoupen a tím ukončil svou činnost ve firmě.

Ekonom odešel k 1. 4. 2011 a jeho podíl byl odkoupen společníky. Náplň jeho práce nyní zastává fakturantka, účetní a ekonomka v jedné osobě. Jeho hrubá mzda činila:

- 8 000 Kč + náklady za sociální a zdravotní pojištění hrazené zaměstnavatelem (firma) 35 % 2 800 Kč = 10 800 Kč/měsíc. Ročně ušetřené náklady budou ve výši 129 600 Kč;
- V letošním roce dojde k ušetření nákladů ve výši **97 200 Kč (za 9 měsíců)**.

Bývalý ředitel společnosti (nyní zaměstnanec) odejde k 1. 9. 2011 do předčasného důchodu a jeho podíl bude odkoupen zbývajícími společníky. Jeho hrubá mzda je nyní 22 000 Kč:

- mzdové náklady 22 000 Kč + náklady za sociální a zdravotní pojištění hrazené zaměstnavatelem (firma) 35 % 7 700 Kč = 29 700 Kč/měsíc; ročně ušetřené náklady budou 356 400 Kč.
- V letošním roce dojde k ušetření nákladů ve výši **118 800 Kč (za 4 měsíce)**.

7.2 Změna v odvodech pojistného od roku 2013

Dne 18. 3. 2011 představil ministr financí reformu přímých daní a odvodů. Podle jeho uvážení, by reforma měla být platná od 1. ledna 2013. Prozatím se jedná pouze o návrh reformy, tudíž její parametry se mohou v průběhu roku 2011 i 2012 změnit. Hlavní změna pro zaměstnavatele by měla být v platbě sociálního a zdravotního pojištění. Díky reformě by měli zaměstnavatelé platit pojistné na sociální a zdravotní pojištění jednotnou 32% daň z úhrnu mezd. [22]









8 HROZBY SPOLEČNOSTI AREA ZLÍN SPOL. S R.O.

Existuje mnoho faktorů, které negativně ovlivňují hospodaření celé společnosti. Se zaměřením na činnost dopravní je možné uvést:

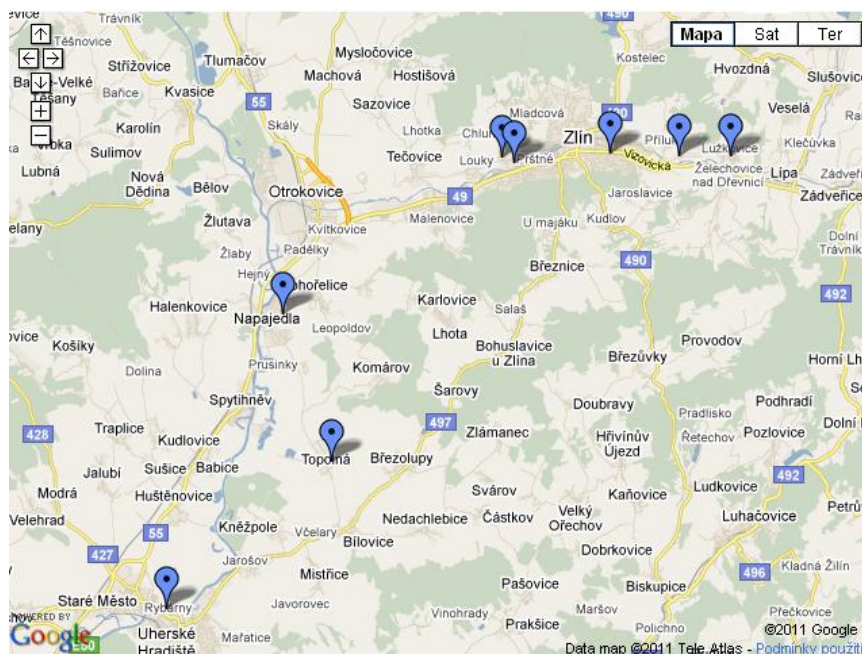
1. Riziko konkurence a snížení počtu zakázek na trhu v důsledku krize.
2. Zdražování prvotních nákladů v dopravě:
 - a. nárůst cen pohonných hmot – vývoj ceny pohonných hmot nelze odhadnout, nárůst cen se odrazí nejen ve vstupech, ale i ve výstupech – tzn., vyšší náklady na provoz dopravní činnosti → vyšší cena pro zákazníka za poskytnuté služby,
 - b. nárůst ceny pneumatik – cena kaučuku se zvedla v důsledku záplav v Thajsku (duben 2011).
3. Změny v platbě mýtného.

8.1 Riziko konkurence

Domnívám se, že dopravní středisko si dokázalo za dobu své existence vybudovat poměrně dobrou pozici na trhu. Své služby poskytuje kvalitně a pozitivně hodnotím i zkušené pracovníky. Na mapě jsou jednoduše zobrazeny dopravní společnosti v blízkém okolí Zlína. Je pochopitelné, že existují mnohem větší firmy (tzn., s větším vozovým parkem), které poskytují své služby ve větším rozsahu a kvalitněji. Je proto nemožné srovnávat firmu AREA ZLÍN spol. s r.o. (resp. dopravní středisko) s velkými dopravními společnostmi. Hlavním kritériem pro určení konkurence byla spíše lokalita, než rozsah nabízených služeb.

-  AREA ZLÍN, spol. s r.o. analyzovaná společnost se sídlem ve Zlíně-Přiluky
-  ASP AUTO, s.r.o., sídlo ve Zlíně-Rybníky
-  BOHEMIA transport cz, s.r.o., sídlo v Topolné
-  Jiří Přikryl – ADP Zlín, sídlo v Napajedlích
-  MILKTRANS, a.s., sídlo ve Zlíně-Prštné
-  QUICKTRANS, s.r.o., sídlo v Lužkovicích
-  SUNNY TRANS, sídlo v Uherském Hradišti
-  ZLINEX TRANS, s.r.o., sídlo ve Zlíně, ulice Štefánikova

Obr. 3. Mapa konkurence dopravního střediska firmy AREA ZLÍN spol. s r.o.



Zdroj: [Vlastní s použitím internetu]

8.2 Očekávané změny v platbě mýtného

Změny v platbě mýtného se dotknou silnic první třídy. Ministerstvo dopravy České republiky rozhodlo, že od poloviny roku 2012 se bude platit mýtné i na všech silnicích první třídy. Diskutuje se i o tom, že budou také zpoplatněny stovky kilometrů silnic druhé i třetí třídy. Vybrané peníze z nově zpoplatněných úseků silnic by měly dostat přímo kraje, ovšem po odečtení nákladů na provoz Státním fondem dopravní infrastruktury. [23], [24] Firma by proto měla do budoucna počítat s vyššími náklady na mýtné.

8.3 Změny v DPH

Dle informací k 31. 3. 2011 lze říci, že od počátku roku 2012 se snížená sazba DPH přechodně zvýší z nynějších 10 % na 14 %, a k 1. 1. 2013 zanikne úplně. V roce 2013 dojde ke sjednocení základní a snížené sazby DPH na úroveň 17,5 %. [25], [26] Pro dopravní středisko znamená snížení sazby DPH u základní sazby například při poskytování služeb, na druhé straně navýšení sazby DPH u snížené sazby při platbě za úklid a ostrahy areálu apod. Je proto těžké říci, zda v konečném důsledku sjednocení DPH bude mít pozitivní nebo negativní dopady.

9 NÁVRH OPTIMÁLNÍHO ŘEŠENÍ PRO ŘÍZENÍ DOPRAVNÍHO STŘEDISKA

Jelikož dopravní středisko zvažovalo nákup nového přívěsu, rozhodla jsem se zanalyzovat zadluženost celé firmy. Zadluženost se v nynější době pohybuje na úrovni cca 54,15 %. Tato zadluženost je z hlediska odvětví průměrná, proto se domnívám, že při poskytnutí úvěru a jeho následné využití na nákup nového přívěsu nebude problém.

Středisko dopravy chtělo financovat pořízení nového přívěsu úvěrem nebo leasingem. Proto jsem použila metodu diskontovaných nákladů na úvěr a leasing, abych obě tyto možnosti zhodnotila. Dle výpočtů jsem došla k závěru, že financování úvěrem by bylo nevýhodné. Při financování leasingem by středisko mělo jednoznačně nižší náklady na pořízení. Celkové náklady na úvěr by byly 734 412 Kč až 776 141 Kč, při financování leasingem dosáhly náklady pouze 701 570 Kč. Protože středisko usiluje o snížení nákladů, rozhodla jsem se najít jinou, levnější variantu. Po konzultaci s vedoucím dopravní činnosti jsme dospěli k závěru zvolit možnost buď opravy stávajícího přívěsu (oprava byla odhadem stanovena na 100 000 Kč), anebo investovat sice do staršího přívěsu, ale při nižších nákladech na pořízení. Opět při porovnání financování staršího přívěsu úvěrem a leasingem, jednoznačně zvítězila možnost financovat starší přívěs leasingem – náklady na úvěr by byly 178 328 Kč až 188 460 Kč, kdežto náklady u leasingu by činily pouze 170 350 Kč. V současné situaci dopravnímu středisku (resp. firmě) doporučuji opravit stávající přívěs při nákladech cca 100 000 Kč; ušetření nákladů bude minimálně 70 350 Kč v porovnání s nejlevnější variantou – nákup staršího přívěsu. V dlouhodobém měřítku bych spíše doporučila investovat do nákupu nového přívěsu, jehož doba návratnosti se pohybuje zhruba okolo 4 let.

V průběhu praxe jsem hledala možnosti ušetření nákladů, zaměřila jsem se na náklady za pronájem. Vzhledem k budoucím personálním změnám a snížení objemu zásob pletací příže jsem navrhla zmenšení plochy kancelářských prostor o 70 %, haly – skladu (skladu pletací příže) také o 70 %. Ve výsledném přepočtu nákladů na nájem při zmenšení daných ploch dojde k ušetření nákladů celé společnosti ve výši 226 809 Kč/rok. Doposud dopravní středisko platilo za nájem podíl 1/3, při zmenšení uvedených ploch bude dopravní středisko platit 1/2 nájmu. I přes tento nepoměr ušetří dopravní středisko 38 397 Kč/rok. Změny považuji za nezbytné a měly by být realizovány v co nejkratším časovém úseku.

Dopravní středisko také zvažovalo nákup navigací do nákladních vozidel, které doposud chyběly. Dle mých výpočtů se ukázalo, že nabídka ke koupi navigací se slevou 5 % při zaplacení do 7 dnů je výhodná v případě, pokud by si firma půjčila peněžní prostředky u banky formou krátkodobého úvěru s úrokovou sazbou 17 % a zaplatila by s ním tento obchodní úvěr. I přes to, že nabídka byla výhodná, nedoporučila jsem dopravnímu středisku zakoupit tyto navigace. Při průzkumu trhu s navigacemi jsem zjistila, že by bylo možné zakoupit i levnější produkt, který by plně vyhovoval využití v nákladním vozidle. Pak by středisko mohlo využít i tuto variantu. Navrhuji odložení nákupu navigací.

Pro celkové shrnutí zjištěných problémů si dovoluji uvést tabulku:

Tab. 18. Shrnutí návrhů pro dopravní středisko společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o.

Zjištění	Zvolená metoda zhodnocení	Návrh na řešení	Efekt
Příliš velké prostory pronájmu	vlastní výpočet	zmenšení určitých ploch	ušetření nákladů 38 397 Kč/rok
Koupě přívěsu	diskontované náklady na úvěr a leasing	oprava	ušetření minimálně 70 000 Kč
Chybějící navigační systém	využití obchodního úvěru	nevyužít	nákup je možné odložit

Zdroj: [Vlastní]

^{*)} Společníci jsou zároveň i zaměstnanci, tzn., že pobírají mzdu.

ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo podat návrhy na řešení u zjištěných problémů v dopravním středisku ve společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o. Prostřednictvím jednoduché analýzy byly určeny silné a slabé stránky celé společnosti. Slabé stránky poukázaly na špatné organizační uspořádání, tzn., velký počet společníků, a také na pasivní přístup při odprodeji pletací přize, i přes to, že je tato činnost ztrátová. Tyto zjištěné informace byly základem pro vytvoření návrhu na optimální řešení.

Zásadním úkolem bylo najít možnost ušetření nákladů celé společnosti. Rozhodla jsem se zaměřit na snížení nákladů u pronájmu. Po prostudování interních materiálů společnosti jsem zjistila, že je firmě poskytována sleva 15 % z pronájmu kancelářských prostor a haly – skladu. Dle výpočtů bylo zjištěno, že společnost ušetřila díky této slevě od roku 2003 do roku 2010 částku 441 447 Kč, což se rovná zhruba jedné výši ročního nájmu společnosti. Vzhledem k současným i budoucím personálním změnám jsme spolu s vedoucím dopravní a stavební činnosti dospěli k závěru, že se zmenší užitná plocha kancelářských prostor o 70 %. Také z důvodu odprodeje pletací přize, tj. snižování objemu zásob, bylo rozhodnuto o zmenšení užitné plochy haly – skladu o 70 %. Toto radikální zmenšení povede k ušetření nákladů společnosti ve výši 226 809 Kč/rok, dopravního střediska 38 397 Kč/rok.

V praktické části jsem se také zabývala možnostmi financování vozového parku a to konkrétně koupí nového přívěsu. Při financování pořízení nového přívěsu by bylo vhodnější jej financovat leasingem, kdy celkové náklady leasingu dosáhly částky 701 570 Kč. Jako jeden z možných návrhů byla uvedena také koupě staršího přívěsu s celkovými náklady na pořízení 170 350 Kč opět při financování leasingem. Je nutné zohlednit i skutečnost, že starší přívěs plně nevyhovuje podmínkám, které požaduje vedoucí dopravní činnosti. Proto jako nejvhodnější řešení byla vybrána oprava stávajícího přívěsu v částce cca 100 000 Kč. Do budoucna jsem firmě doporučila nákup nového přívěsu.

Dopravnímu středisku se také naskytla možnost zakoupit navigace do nákladních vozidel. I když by bylo výhodné využít bankovní úvěr a zaplatit s ním úvěr obchodní, nákup navigací považuji za méně důležitý, proto jsem navrhla nákup odložit.

Jednou z příležitostí, která se naskytla již v průběhu zpracování této bakalářské práce, byla zásadní změna ve společnosti od 1. 4. 2011. Odchodem ekonoma k 1. 4. 2011 (zaměstnanec i společník) dojde k úspoře mzdových nákladů ve výši 97 200 Kč a bývalého ředitele (zaměstnanec i společník, nyní jen zaměstnanec) k 1. 9. 2011 se v letošním roce ušetří dalších 118 800 Kč.

V rámci daňové reformy by pravděpodobně mělo dojít ke změně v odvodech pojistného a to z původních 35 % odvodu z každé hrubé mzdy na budoucích 32 % odvodu z úhrnu mezd. Náklady na sociální a zdravotní pojištění budou pro zaměstnavatele nižší.

Konkurence a snižování objemu zakázek může ohrozit dopravní středisko společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o. Změny v platbách mýtného, sjednocení sazby DPH a rostoucí ceny pohonných hmot budou mít dopad na hospodaření střediska dopravy.

RESUMÉ

The aim of this bachelor thesis was to make suggestions of solution of specific problems in transport department in AREA ZLÍN Ltd. With the help of the SWOT analysis, there were identified Strengths and Weaknesses of the whole company. Strengths showed on bad organizational structure, that means, large number of partners and also pasive attitude to the selling of knitting yarn. These information were the base towards creating proposal of the optimal solution.

The important task was to find possibility how to save costs of the whole company. I focused on reduction costs of rental. The company has 15 % discount of rental on office rooms and warehouse. Thanks this discount, there were save costs of rental, namely 441 447 CZK in years 2003–2010. Because of current and future changes in this company, it was decided together with Head of transport activity and Head of building activity that spaces of office rooms and warehouse will be reduced by 70 %. This radical reduction is going to lead to save costs of rental, namely 226 809 CZK in year of the whole company and 38 397 CZK in year in transport department.

In the practical part, there were included possibilities how to finance a truck trailer. Leasing was the best way how to finance purchase of the truck trailer. The purchase of new truck trailer will cost 701 570 CZK, the purchase of older truck trailer will cost 170 350 CZK. But I recommended reparation of existing truck trailer and this reparation will cost about 100 000 CZK. In the case of GPS navigation, I think that this purchase is not so important in these days and so I recommended this purchase not to take.

The opportunity was change in number of partners. Economist left the company and so it will save labour costs, namely 97 200 CZK in year 2011. Former director of the company is just employee and he is going to leave the company in September 2011. The company will save labour costs, namely 118 800 CZK.

The tax reform in the Czech Republic will probably change rate of social and health insurance of employers. Employers will pay instead of 35 %, only 32 %.

Competition and reduction in quantity of orders can threaten transport activity. Changes in road-toll, value added tax and increasing prices of fuels can have negative impact on economy of transport department.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] KYNCL, Jan. *Podnikání v silniční dopravě*. Havlíčkův Brod : Grada Publishing, spol. s r. o., 2001. 172 s. ISBN 80-7169-743-5.
- [2] EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha : Oeconomica, 2005. 152 s. ISBN 80-245-0772-2.
- [3] Spolek JURISTIC. *Juristic.cz* [online]. 1999 [cit. 2011-02-22]. J§ Správní právo: Vyvlastnění. Dostupné z WWW: <<http://spravni.juristic.cz/149090>>. ISSN 1802-789X.
- [4] Ministerstvo životního prostředí. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. 2008-2011 [cit. 2011-02-16]. Stav životního prostředí. Dostupné z WWW: <http://www.mzp.cz/cz/stav_zivotni_prostredi>.
- [5] *Ekolist.cz* [online]. 2005 [cit. 2011-02-16]. Co přináší Kjótský protokol?. Dostupné z WWW: <<http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/co-prinasi-kjotsky-protokol>>.
- [6] PONCAROVÁ, Jana. *Nazeleno.cz* [online]. 2008 [cit. 2011-02-16]. EURO 5: Zdraží emisní limity automobily?. Dostupné z WWW: <<http://www.nazeleno.cz/nazelenoplus/emise-co2/euro-5-zdrazi-emisni-limity-automobily.aspx>>.
- [7] WOKOUN, René, et al. Dopravní struktura a regionální rozvoj v České republice. In *I. sborník referátů z odborné konference na téma "Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji"*. Zlín : Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 27. května 2005. s. 100. ISBN 80-7318351-X.
- [8] ŘSZK. *Ředitelství silnic Zlínského kraje* [online]. 2008 [cit. 2011-02-16]. Ředitelství silnic Zlínského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.rs-zk.cz/index.htm>>.
- [9] Česká televize a dodavatelé ČTK, Reuters, EBU, JSDI. *ČT 24* [online]. 2011 [cit. 2011-02-22]. Obchvat Otrokovic je krátce po otevření zpoplatněn. Dostupné z WWW: <<http://www.ct24.cz/doprava/nove-silnice-a-dalnice/111481-obchvat-otrokovic-je-kratce-po-otevreni-zpoplatnen/>>.
- [10] RYNEŠ, Petr. *Podvojně účetnictví a účetní závěrka*. 9. aktualizované vydání. Olomouc : ANAG, 2009. 975 s. ISBN 978-80-7263-503-0.

- [11] CzechTrade. *BusinessInfo.cz* [online]. 1997-2011 [cit. 2011-02-16]. Daň silniční. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/dan-silnicni/1001648/>>.
- [12] *Ceskedalnice.cz* [online]. 27.01.2011 [cit. 2011-02-18]. České dálnice. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/>>.
- [13] MELICHAR, Vlastimil., JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. Pardubice : Tiskařské středisko Univerzity Pardubice, 2004. 192 s. ISBN 80-7194-711-3.
- [14] PAVELKOVÁ, Drahomíra., KNÁPKOVÁ, Adriana. *Podnikové finance : Studijní pomůcka pro distanční studium*. Zlín : Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2007. 292 s. ISBN 978-80-7318-593-0.
- [15] ŽIŽKA, Miroslav., MARŠÍKOVÁ, Kateřina. *Ekonomika a management podniku*. Liberec : Technická univerzita v Liberci, 2008. 184 s. ISBN 978-80-7372-385-9.
- [16] NĚMEC, Vladimír. *Řízení a ekonomika firmy*. 1. vydání. Praha : Grada Publishing, 1998. 320 s. ISBN 80-7169-613-7.
- [17] SYNEK, Miloslav. *Nauka o podniku : Učební texty pro bakalářské studium*. Vydání čtvrté. Praha : Vysoká škola ekonomická v Praze, 1998. 383 s. ISBN 80-7079-981-1.
- [18] Finance media a.s. *Finance.cz* [online]. 2000-2011 [cit. 2011-02-20]. Co je to podnikatelský úvěr. Dostupné z WWW: <<http://www.finance.cz/bankovnictvi/informace/uvery-pro-podnikatele/co-to-je/>>.
- [19] VALACH, Josef. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. Vyd. 1. Praha : Ekopress, 2001. 447 s. ISBN 8086119386.
- [20] KALOUDA, František. *Základy firemních financí*. 1. vydání. Brno : Masarykova univerzita, 2004. 105 s. ISBN 80-210-3584-6.
- [21] HAVIT, s.r.o. *Business.center.cz* [online]. 1998-2011 [cit. 2011-03-10]. Holandská dražba. Dostupné z WWW: <<http://business.center.cz/business/pojmy/p1941-holandska-drazba.aspx>>. ISSN 1213-7235.
- [22] Internet Info, s.r.o. *Měsíc.cz* [online]. 1998-2011 [cit. 2011-03-31]. Daňová reforma v roce 2012: zdražení i úspory pro běžné lidi (výpočty). Dostupné z WWW: <<http://www.mesec.cz/clanky/danova-reforma-v-roce-2012-zdrazeni-i-uspory-pro-bezne-lidi/>>. ISSN 1213-4414.

- [23] Economia, a.s. *FinWeb.iHNed.cz* [online]. 1996-2011 [cit. 2011-03-31]. Mýto v roce 2012: Všechny silnice 1. třídy a také stovky km druhých tříd. Dostupné z WWW: <<http://finweb.ihned.cz/c1-51087350-myto-v-roce-2012-vsechny-silnice-1-tridy-a-take-stovky-km-druhych-trid>>. ISSN 1213-7693.
- [24] MAFRA a.s. *iDNES.cz* [online]. 1999-2011 [cit. 2011-03-31]. Všechny silnice první třídy budou v Česku zpoplatněny. Dostupné z WWW: http://ekonomika.idnes.cz/vsechny-silnice-prvni-tridy-budou-v-cesku-zpoplatneny-pgg-/eko-doprava.aspx?c=A110311_121729_eko-doprava_jvo.
- [25] Kurzy.cz, spol. s r.o., AliaWeb, spol. s r.o. *Zpravy.kurzy.cz* [online]. 2000-2011 [cit. 2011-03-31]. Nečas: Sjednocení DPH na 20 % nebude, sazby se setkají až od roku 2013 na úrovni 17,5 %. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.kurzy.cz/263417-necas-sjednoceni-dph-na-20--nebude-sazby-se-setkaji-az-od-roku-2013-na-urovni-17-5/>>. ISSN 1801-8688.
- [26] ČTK. *FinančníNoviny.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-03-31]. DPH by se měla sjednotit na 20 %, výjimkou bude mléko či brambory. Dostupné z WWW: <http://www.financninoviny.cz/zpravy/dph-by-se-mela-sjednotit-na-20-vyjimkou-bude-mleko-ci-brambory/597923&id_seznam=>>. ISSN 1213-4996.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČSOB Československá obchodní banka

DPH Daň z přidané hodnoty

ES Evropská směrnice

GPS Global position system

KB Komerční banka

NP Národní podnik

PV Panav

ROH Revoluční odbojové hnutí

t tuna

tkm tunokilometr

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1. Přehled silnic Zlínského kraje, stav k 1. 1. 2011</i>	<i>16</i>
<i>Obr. 2. Hlavní činnosti společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o.</i>	<i>26</i>
<i>Obr. 3. Mapa konkurence dopravního střediska firmy AREA ZLÍN spol. s r.o.</i>	<i>50</i>

SEZNAM GRAFŮ

<i>Graf 1. Spotřeba paliv v dopravě v letech 2000 –2009 v tis. tunách.....</i>	<i>14</i>
<i>Graf 2. Vývoj přepravních výkonů u jednotlivých druhů dopravy v letech 2000 –2009 v mld. tunokilometrech</i>	<i>15</i>
<i>Graf 3. Vývoj zisku u pletacích přízí v letech 2003–2009</i>	<i>29</i>
<i>Graf 4. Náklady a výnosy dopravního střediska v letech 2006–2009 v tis. Kč</i>	<i>31</i>
<i>Graf 5. Hrubý zisk dopravního střediska v letech 2003–2009</i>	<i>31</i>

SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1. Postup pro výpočet úroků u úvěru</i>	22
<i>Tab. 2. Postup pro výpočet celkových nákladů úvěru.....</i>	22
<i>Tab. 3. Postup pro výpočet celkových nákladů leasingu</i>	24
<i>Tab. 4. Roční náklady za nájem ve společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o. v letech 2003–2010.....</i>	33
<i>Tab. 5. Ušetřené náklady za nájem v letech 2003–2010 při uplatnění slevy.....</i>	33
<i>Tab. 6. Náklady za nájem při zmenšení plochy kanceláře a haly – skladu</i>	34
<i>Tab. 7 Výpočet úroků z úvěru při úrokové sazbě 10 % p.a. u ČSOB u přívěsu PV 24 L.....</i>	37
<i>Tab. 8. Výpočet peněžního toku u investice do přívěsu PV 24 L v 1. variantě</i>	38
<i>Tab. 9. Výpočet úroků z úvěru při úrokové sazbě 12,2 % p.a. u KB u přívěsu PV 24 L.....</i>	39
<i>Tab. 10. Výpočet peněžního toku u investice do přívěsu značky PV 24 L ve 2. variantě.....</i>	39
<i>Tab. 11. Výpočet peněžního toku u leasingu u přívěsu PV 24 L.....</i>	40
<i>Tab. 12. Doba návratnosti přívěsu PV 24 L</i>	41
<i>Tab. 13. Výpočet úroků z úvěru při úrokové sazbě 10 % p.a. u banky ČSOB u přívěsu Kögel</i>	43
<i>Tab. 14. Výpočet peněžního toku u investice do přívěsu Kögel v 1. variantě.....</i>	44
<i>Tab. 15. Výpočet úroků z úvěru při úrokové sazbě 12,2 % p.a. u banky KB u přívěsu Kögel</i>	44
<i>Tab. 16. Výpočet peněžního toku u investice do přívěsu Kögel v 2. variantě.....</i>	45
<i>Tab. 17. Výpočet peněžního toku u leasingu u přívěsu Kögel</i>	46
<i>Tab. 18. Shrnutí návrhů pro dopravní středisko společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o.....</i>	52

SEZNAM PŘÍLOH

- P I Dokumenty k provozování dopravní činnosti
- P II Účetní závěrky z let 2006–2009
- P III Smluvní nájemné v roce 2003

Potvrzení o finanční způsobilosti

Odbor dopravy
a silničního hospodářství
oddělení dopravy a SA

AREA ZLÍN spol. s r.o.
Příluky 235
areál SD JEDNOTA
76001 Zlín 1

datum
29.12.2010

oprávněná úřední osoba
Marie Omelková

číslo jednací
č.j. KUZL 20013 /2011 DOP-Om

P o t v r z e n í

o finanční způsobilosti pro rok 2011 k podnikání v nákladní dopravě

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství jako věcně a místně příslušný dopravní úřad dle ustanovení § 67 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, § 4a) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění (dále jen "zákon o silniční dopravě") a v souladu s ustanovením § 5 vyhlášky č. 366/1999 Sb., v platném znění, o způsobu prokázání finanční způsobilosti dopravcem potvrzuje, že

dopravce **AREA ZLÍN spol. s r.o.**
trvalé bydliště (sídlo) Příluky 235
areál SD JEDNOTA
IČO: 409 94 805 76001 Zlín 1

je finančně způsobilý k podnikání v nákladní dopravě v roce 2011 nákladními automobily
uvedených RZ v počtu: 5 ks (nad 3,5 t celkové hmotnosti)

RZ	tovární značka, typ		celková hmotnost
1Z75753	MAN 12.163	2000	11990
2Z19335	MAN 19.463 FLS	1996	18000
2Z41839	MAN 19.463 FLC	1997	18000
3Z23544	IVECO ML 120E	2001	11990
ZLK 55-72	MAN 8.163 LC	2000	7490



Marie Omelková
referent odboru dopravy a SH

Krajský úřad Zlínského kraje
tř. Tomáše Bati 21, PO Box 220
761 90 Zlín

IČ: 70891320
tel.: 577 043 516, fax: 577 043 525
e-mail: marie.omelkova@kr-zlinsky.cz, www.kr-zlinsky.cz

PŘÍLOHA P II: ÚČETNÍ ZÁVĚRKY Z LET 2006–2009

Zpracováno v souladu s vyhláškou č. 500/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů	ROZVAHA ve zjednodušeném rozsahu (v celých tisících Kč) ke dni <u>31.12.2006</u>	Obchodní firma nebo jiný název účetní jednotky AREA ZLÍN spol. s r.o. <hr/> Sídlo, bydliště nebo místo podnikání účetní jednotky Příluky 235 760 01 Zlín		
<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">IČ</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">40994805</td> </tr> </table>		IČ	40994805	
IČ				
40994805				

Označení a	AKTIVA b	Číslo řádku c	Běžné účetní období			Minulé úč. období
			Brutto 1	Korekce 2	Netto 3	Netto 4
	AKTIVA CELKEM (ř. 02 + 03 + 07 + 12)	001	9969	-3176	6793	6456
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál	002	0	0	0	0
B.	Dlouhodobý majetek (ř. 04 až 06)	003	2747	2717	30	175
B. I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	004	26	26	0	
B. II.	Dlouhodobý hmotný majetek	005	2719	2691	28	73
B. III.	Dlouhodobý finanční majetek	006	2		2	102
C.	Oběžná aktiva (ř. 08 až 11)	007	6869	459	6410	5668
C. I.	Zásoby	008	2846	0	2846	2507
C. II.	Dlouhodobé pohledávky	009	0	0	0	0
C. III.	Krátkodobé pohledávky	010	3619	459	3160	2641
C. IV.	Krátkodobý finanční majetek	011	404	0	404	520
D. I.	Časové rozlišení	012	353	0	353	613

Označení a	PASIVA b	Číslo řádku c	Běžné účetní období	Minulé účetní období
			5	6
	PASIVA CELKEM (ř. 14 + 20 + 25)	013	6793	6456
A.	Vlastní kapitál (ř. 15 až 19)	014	2926	3129
A. I.	Základní kapitál	015	350	350
A. II.	Kapitálové fondy	016	1500	1600
A. III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	017	970	986
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let	018	52	143
A. V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	019	54	50
B.	Cizí zdroje (ř. 21 až 24)	020	3814	3327
B. I.	Rezervy	021	0	0
B. II.	Dlouhodobé závazky	022	0	0
B. III.	Krátkodobé závazky	023	1990	1602
B. IV.	Bankovní úvěry a výpomoci	024	1824	1725
C. I.	Časové rozlišení	025	53	0

Zpracováno v souladu s vyhláškou
č. 500/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů

ROZVAHA
ve zjednodušeném rozsahu
(v celých tisících Kč)

ke dni **31.12.2007**

IČ
40994805

Obchodní firma nebo jiný
název účetní jednotky
AREA ZLÍN spol. s r.o.

Sídlo, bydliště nebo místo
podnikání účetní jednotky

Příluky 235
760 01 Zlín

Označení a	AKTIVA b	Číslo řádku c	Běžné účetní období			Minulé úč. období
			Brutto 1	Korekce 2	Netto 3	Netto 4
	AKTIVA CELKEM (ř. 02 + 03 + 07 + 12)	001	10353	3143	7210	6793
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál	002	0	0	0	0
B.	Dlouhodobý majetek (ř. 04 až 06)	003	2709	2701	8	30
B. I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	004	26	26	0	0
B. II.	Dlouhodobý hmotný majetek	005	2681	2675	6	28
B. III.	Dlouhodobý finanční majetek	006	2	0	2	2
C.	Oběžná aktiva (ř. 08 až 11)	007	7369	442	6927	6410
C. I.	Zásoby	008	2569	0	2569	2846
C. II.	Dlouhodobé pohledávky	009	0	0	0	0
C. III.	Krátkodobé pohledávky	010	4597	442	4155	3160
C. IV.	Krátkodobý finanční majetek	011	203	0	203	404
D. I.	Časové rozlišení	012	275	0	275	353

Označení a	PASIVA b	Číslo řádku c	Běžné účetní období	Minulé účetní období
			5	6
	PASIVA CELKEM (ř. 14 + 20 + 25)	013	7210	6793
A.	Vlastní kapitál (ř. 15 až 19)	014	2805	2926
A. I.	Základní kapitál	015	350	350
A. II.	Kapitálové fondy	016	1400	1500
A. III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	017	959	970
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let	018	32	52
A. V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	019	64	54
B.	Cizí zdroje (ř. 21 až 24)	020	4358	3814
B. I.	Rezervy	021	0	0
B. II.	Dlouhodobé závazky	022	0	0
B. III.	Krátkodobé závazky	023	2283	1990
B. IV.	Bankovní úvěry a výpomoci	024	2075	1824
C. I.	Časové rozlišení	025	47	53

Zpracováno v souladu s vyhláškou
č. 500/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů

ROZVAHA
ve zjednodušeném rozsahu
(v celých tisících Kč)

ke dni 31.12.2008

IČ
40994805

Obchodní firma nebo jiný
název účetní jednotky

AREA ZLÍN spol. s r.o.

Sídlo, bydliště nebo místo
podnikání účetní jednotky

Příluky 235

760 01 Zlín

Označení a	AKTIVA b (ř. 02 + 03 + 07 + 12)	Číslo řádku c	Běžné účetní období			Minulé úč. období
			Brutto 1	Korekce 2	Netto 3	Netto 4
	AKTIVA CELKEM	001	9177	2925	6252	7210
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál	002	0	0	0	0
B.	Dlouhodobý majetek (ř. 04 až 06)	003	2762	2702	60	8
B. I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	004	80	29	51	0
B. II.	Dlouhodobý hmotný majetek	005	2680	2673	7	6
B. III.	Dlouhodobý finanční majetek	006	2	0	2	2
C.	Oběžná aktiva (ř. 08 až 11)	007	6184	223	5961	6927
C. I.	Zásoby	008	1848	0	1848	2569
C. II.	Dlouhodobé pohledávky	009	0	0	0	0
C. III.	Krátkodobé pohledávky	010	4026	223	3803	4155
C. IV.	Krátkodobý finanční majetek	011	310	0	310	203
D. I.	Časové rozlišení	012	231	0	231	275

Označení a	PASIVA b (ř. 14 + 20 + 25)	Číslo řádku c	Běžné účetní období	Minulé účetní období
			5	6
	PASIVA CELKEM	013	6252	7210
A.	Vlastní kapitál (ř. 15 až 19)	014	2773	2805
A. I.	Základní kapitál	015	350	350
A. II.	Kapitálové fondy	016	1400	1400
A. III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	017	939	959
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let	018	32	32
A. V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	019	52	64
B.	Cizí zdroje (ř. 21 až 24)	020	3479	4358
B. I.	Rezervy	021	0	0
B. II.	Dlouhodobé závazky	022	0	0
B. III.	Krátkodobé závazky	023	1241	2283
B. IV.	Bankovní úvěry a výpomoci	024	2238	2075
C. I.	Časové rozlišení	025	0	47

Zpracováno v souladu s vyhláškou
č. 500/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů

ROZVAHA
ve zjednodušeném rozsahu
(v celých tisících Kč)

ke dni **31.12.2009**

IČ
40994805

Obchodní firma nebo jiný
název účetní jednotky

AREA ZLÍN spol. s r.o.

Sídlo, bydliště nebo místo
podnikání účetní jednotky

Příluky 235

760 01 Zlín

Označení a	AKTIVA b (ř. 02 + 03 + 07 + 12)	Číslo řádku c	Běžné účetní období			Minulé úč. období
			Brutto 1	Korekce 2	Netto 3	Netto 4
	AKTIVA CELKEM	001	6303	604	5699	6252
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál	002	0	0	0	0
B.	Dlouhodobý majetek (ř. 04 až 06)	003	451	416	35	60
B. I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	004	80	47	33	51
B. II.	Dlouhodobý hmotný majetek	005	369	369	0	7
B. III.	Dlouhodobý finanční majetek	006	2	0	2	2
C.	Oběžná aktiva (ř. 08 až 11)	007	5716	188	5528	5961
C. I.	Zásoby	008	1264	0	1264	1848
C. II.	Dlouhodobé pohledávky	009	0	0	0	0
C. III.	Krátkodobé pohledávky	010	4344	188	4156	3803
C. IV.	Krátkodobý finanční majetek	011	108	0	108	310
D. I.	Časové rozlišení	012	136		136	231

Označení a	PASIVA b (ř. 14 + 20 + 25)	Číslo řádku c	Běžné účetní období	Minulé účetní období
			5	6
	PASIVA CELKEM	013	5699	6252
A.	Vlastní kapitál (ř. 15 až 19)	014	2613	2773
A. I.	Základní kapitál	015	350	350
A. II.	Kapitálové fondy	016	1400	1400
A. III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	017	940	939
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let	018	32	32
A. V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	019	-109	52
B.	Cizí zdroje (ř. 21 až 24)	020	3086	3479
B. I.	Rezervy	021	0	0
B. II.	Dlouhodobé závazky	022	0	0
B. III.	Krátkodobé závazky	023	1019	241
B. IV.	Bankovní úvěry a výpomoci	024	2067	2238
C. I.	Časové rozlišení	025	0	0

PŘÍLOHA P III: SMLUVNÍ NÁJEMNÉ V ROCE 2003

Tab. 1. Vedlejší služby k nájmu v roce 2003

Druh služby	Cena bez DPH	DPH 5 %	DPH 22 %	Celkem
Úklid	23 200 Kč	1 160 Kč	-	24 360 Kč
Ostraha areálu	27 362 Kč	1 368 Kč	-	28 730 Kč
Vodné a stočné	10 636 Kč	532 Kč	-	11 168 Kč
Topení	93 064 Kč	4 653 Kč	-	97 717 Kč
Elektrina	30 000 Kč	-	6 600 Kč	36 600 Kč
Odvoz odpadu	0 Kč	-	0 Kč	0 Kč
Celkem	184 261 Kč	7 713 Kč	6 600 Kč	198 575 Kč

Zdroj: [Vlastní s použitím interních materiálů firmy]

Tab. 2. Vedlejší služby k nájmu v roce 2010

Druh služby	Cena bez DPH	DPH 10 %	DPH 20 %	Celkem
Úklid	23 200 Kč	2 320 Kč	-	25 520 Kč
Ostraha areálu	27 362 Kč	2 736 Kč	-	30 096 Kč
Vodné a stočné	10 636 Kč	1 064 Kč	-	11 700 Kč
Topení	93 064 Kč	9 306 Kč	-	102 370 Kč
Elektrina	30 000 Kč	-	6 000 Kč	36 000 Kč
Odvoz odpadu	0 Kč	-	0 Kč	0 Kč
Celkem	184 262 Kč	15 426 Kč	6 000 Kč	205 686 Kč

Zdroj: [Vlastní]

Uvedené ceny jsou smluvní, proto mohou být v současné době zcela odlišné.

Tab. 3. Smluvní nájemné společnosti AREA ZLÍN spol. s r.o. v roce 2003

Plochy k pronájmu	Plocha v m ²	Cena za m ² /rok	Cena bez DPH	Sleva 15 %	Cena po slevě bez DPH	DPH 5 %	Celkem
Kanceláře	116	1 000 Kč	116 000 Kč	-17 400 Kč	98 600 Kč	4 930 Kč	105 530 Kč
Hala – sklad	327,16	700 Kč	229 012 Kč	-34 352 Kč	194 660 Kč	9 733 Kč	204 393 Kč
Plechový sklad	40	375 Kč	15 000 Kč	0 Kč	15 000 Kč	750 Kč	15 750 Kč
Krytá zpevněná plocha	48	375 Kč	18 000 Kč	0 Kč	18 000 Kč	900 Kč	18 900 Kč
Zpevněné plochy	104	375 Kč	39 000 Kč	0 Kč	39 000 Kč	1950 Kč	40 950 Kč
Nezpevněné plochy	11	275 Kč	3 025 Kč	0 Kč	3 025 Kč	151 Kč	3 176 Kč
Parkovací místo č. 1	2	18 000 Kč	36 000 Kč	0 Kč	36 000 Kč	1 800 Kč	37 800 Kč
Parkovací místo č. 2	0	12 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč
Šatna	2	1 440 Kč	2 880 Kč	0 Kč	2 880 Kč	144 Kč	3 024 Kč
Celkem	646,16	-	458 917 Kč	-51 752 Kč	407 165 Kč	20 358 Kč	427 523 Kč

Zdroj: [Vlastní s použitím interních materiálů firmy]