

UNIVERZITA PARDUBICE  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Rozšíření vozového parku firmy KVTrans

Bc. Kristýna Vrábelová

Diplomová práce

2011

---

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2010/2011

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Kristýna VRÁBELOVÁ**  
Osobní číslo: **D09729**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Rozšíření vozového parku firmy KVTrans**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Možnosti pořízení silničních vozidel
2. Charakteristika firmy KVTrans
3. Analýza vozového parku
4. Ekonomické zhodnocení variant pořízení vozidel

Závěr


Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**  
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucího práce**

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Jindřich Ježek, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2010**  
Termín odevzdání diplomové práce: **23. května 2011**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 23. 05. 2011

Kristýna Vrábelová

## **ANOTACE**

Diplomová práce se zabývá rozšiřováním vozového parku a formami financování u konkrétní dopravní firmy KVTrans. Teoretická část práce se zaměřuje na charakteristiku financování pomocí leasingu nebo spotřebitelských úvěrů, druhy leasingu a úvěrů a výhody nebo nevýhody každého z nich. Do teoretické této části je zahrnuta i obecná charakteristika dopravní firmy a charakteristika firmy KVTrans, na které byla provedena analýza jejího vozového parku. Obsahem praktické části je ekonomicky nejvýhodnější výběr užitkového vozidla z nabídek bankovních úvěrů, úvěru od výrobců automobilů, nebo leasingu.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

financování; leasing; spotřebitelský úvěr; vozový park

## **TITLE**

Expanding of the Fleet KVTrans Company

## **ABSTRACT**

This thesis deals with the expansion of fleet and financing of specific forms of transport companies KVTrans. The theoretical part focuses on the characteristics of the financing through leasing or consumer credit, types of leases and loans and the advantages or disadvantages of each. The theoretical part of this is included with the general characteristics of the Transport Company and characterization KVTrans Company, which was an analysis of its fleet. Practical content of the economically most advantageous choice of commercial vehicle offers bank loans, loans from car manufacturers, and leasing.

## **KEYWORDS**

financing; leasing; consumer lending; fleet

# Obsah

	strana
<b>Úvod</b> .....	<b>9</b>
<b>1 Možnosti pořízení silničních vozidel</b> .....	<b>10</b>
1.1 Leasing.....	10
1.1.1 Definice leasingu .....	10
1.1.2 Historie leasingu .....	11
1.1.3 Česká leasingová a finanční asociace.....	13
1.1.4 Základní rozdělení .....	15
1.2 Bankovní úvěr.....	17
1.3 Rozdíl mezi leasingem a spotřebitelským úvěrem .....	18
<b>2 Charakteristika firmy KVTrans</b> .....	<b>20</b>
2.1 SWOT Analýza dopravní firmy.....	21
2.1.1 Silné stránky .....	21
2.1.2 Slabé stránky .....	21
2.1.3 Příležitosti.....	21
2.1.4 Hrozby .....	21
2.2 Legislativa.....	22
2.3 Dopravní prostředky .....	22
2.3.1 Faktory při koupi .....	23
2.3.2 Bezpečnost.....	23
2.3.3 Účel a jeho použití.....	23
2.4 Hlavní typy užitkových dopravních prostředků.....	24
2.4.1 Minivany.....	24
2.4.2 Skříňové automobily .....	25
2.5 Pojištění vozidel.....	25
2.5.1 Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....	25

2.5.2	Havarijní pojištění .....	26
2.5.3	Pojištění z provozu silničního dopravce.....	27
2.5.4	Pojištění nákladu .....	27
2.6	Databáze.....	28
2.7	Nasmlouvání přeprav .....	29
2.8	Doklady k přepravě.....	29
2.8.1	Nákladní list CMR.....	29
2.8.2	Carnet TIR .....	30
2.9	Vyúčtování přepravy.....	31
2.10	Fakturace.....	31
2.11	Daně a poplatky .....	31
2.12	Vliv ekonomické krize na dopravce .....	32
2.13	Charakteristika KVTrans .....	33
2.13.1	Firma KVTrans jako dopravce .....	33
2.13.2	Firma KVTrans jako zasilatel.....	34
2.14	Finanční analýza firmy KVTrans .....	36
<b>3</b>	<b>Analýza vozového parku .....</b>	<b>40</b>
3.1	Charakteristika vozidel .....	40
3.1.1	Mercedes-Benz Sprinter .....	40
3.1.2	Ford Focus .....	41
3.2	Technický popis vozidel .....	42
3.3	Pojištění vozidel firmy KVTrans .....	43
3.4	Výpočet průměrné spotřeby pohonných hmot za přepravu .....	45
3.4.1	Výpočet průměrné spotřeby 1. řidiče .....	45
3.4.2	Výpočet průměrné spotřeby 2. řidiče .....	46
<b>4</b>	<b>Ekonomické zhodnocení variant pořízení vozidel.....</b>	<b>48</b>
4.1	Charakteristika vozidel z výběru pořízení .....	48
4.1.1	Volswagen Crafter .....	48

4.1.2	Peugeot Boxer .....	49
4.1.3	Renault Master.....	50
4.2	Technické údaje vozidel .....	50
4.3	Cena vozidel .....	51
4.4	Možnosti financování vozidel.....	51
4.5	Vlastní ekonomické zhodnocení.....	52
4.5.1	Úvěr na akontaci ve výši 166 780,- Kč .....	59
4.5.2	Úvěr na akontaci ve výši 125 180,- Kč .....	60
	<b>Závěr.....</b>	<b>63</b>
	<b>Použitá Literatura .....</b>	<b>64</b>
	<b>Seznam tabulek.....</b>	<b>66</b>
	<b>Seznam obrázků .....</b>	<b>67</b>
	<b>Seznam příloh .....</b>	<b>69</b>



# Úvod

V moderní době souvisí podnikatelská činnost s investičním rozvojem a zaváděním nových technologií. Ať už je to nová výrobní linka, softwarový program, nebo nové vozidlo, na které se tato práce zaměřuje, všechny tyto položky potřebují určitý finanční zdroj.

Teoretická část práce v první kapitole definuje pojem leasing a bankovní spotřebitelský úvěr. Z dostupné literatury budou uvedeny základní druhy leasingu a úvěrů, jejich charakteristiky a podmínky pro zřízení každého z nich. Důležitou součástí leasingu je Česká leasingová a finanční asociace, která dohlíží na všechny leasingové a úvěrové produkty jaké jsou na území ČR realizovány a každoročně vydává tiskové zprávy o statistikách leasingu. Teoretický celek pak uzavře tabulka zhodnocení leasingu proti spotřebitelskému úvěru.

Dopravní firma KVTrans působí na trhu již čtyři a půl roku a i přes postupující ekonomickou krizi má na trhu své postavení a stabilní importní i exportní zákazníky, kteří zaručují vytížení vozidel. Druhá kapitola se tedy zaměřuje na seznámení se s dopravní firmou obecně, a zároveň s firmou KVTrans v praxi. V několika podkapitolách je představen způsob hledání zakázek, vnější a vnitřní faktory ovlivňující chod firmy a charakteristiku firmy jak po materiální, tak finanční stránce. Praktická část druhé kapitoly spočívá ve finanční analýze firmy KVtrans.

Třetí kapitola se zabývá analýzou vozového parku firmy KVTrans, kde jsou představena všechna vozidla, jejich popis, financování, pojištění i technické parametry. Důležitým parametrem u přeprav je spotřeba pohonných hmot celkově a pro kontrolu technického stavu vozidla je dobré vědět, jak vypočítat průměrnou spotřebu pohonných hmot, proto je v této kapitole uveden příklad na výpočet.

V poslední závěrečné kapitole jsou představeny nabídky leasingů a úvěrů od výrobců automobilů a bank, ze kterých bude vybrána nejefektivnější varianta pořízení nového užitkového automobilu.

Cílem práce je výběr nejvýhodnějšího užitkového automobilu pro rozšíření vozového parku firmy KVTrans. Volba automobilu bude závislá na technických parametrech, výši pořizovací ceny, nabídky leasingu či spotřebitelských úvěrů a výši měsíčních splátek.

# 1 Možnosti pořízení silničních vozidel

Mimo financování nákupu vozidla klasickou formou, tedy „za hotové“, existují ještě další možnosti financování pořízení vozidla. A to na *leasing* (finanční, operativní), nákupem *na úvěr* (spotřebitelský), nebo splátkový prodej. Pro leasingové společnosti však spotřebitelský úvěr nebo splátkový prodej znamenají vyšší riziko a jsou proto většinou dražší než finanční leasing.

## 1.1 Leasing

*Podstatou leasingu je poznání člověka, že k užívání některých věcí není zapotřebí mít zároveň vlastnické právo. Užívání majetku je tedy u leasingu odděleno od jeho vlastnictví.<sup>1</sup>*

Z anglického doslovného překladu znamená *pronajímání, nájem*.

Ve své podstatě jde o finančně obchodní operaci, která umožňuje zainteresovanému podnikatelskému subjektu pořídit investici plně nebo částečně z cizích zdrojů bez přímého dopadu na výši jeho vlastního kapitálu. Ve světě dnes existuje mnoho druhů a modifikací leasingových operací zaměřených nejčastěji na stroje a zařízení, dopravní prostředky, nemovitosti. Jejich společným rysem je, že leasingové (měsíční, čtvrtletní, popřípadě roční) splátky jsou součástí nákladů nájemce, který tak má možnost financovat investici velmi efektivně, rychle a pružně.<sup>2</sup>

### 1.1.1 Definice leasingu

Obecně se dá leasing charakterizovat jako dlouhodobý pronájem s následnou koupí najaté věci, ale jeho definici lze rozdělit podle dvou hledisek. A to dle hlediska právního a finančního.

→ **Z právního hlediska:**

Třístranný právní vztah mezi dodavatelem, pronajímatelem a nájemcem, při kterém pronajímatel kupuje od dodavatele majetek a poskytuje jej za úplatu do užívání nájemci. Vlastníkem majetku je pronajímatel.

---

<sup>1</sup> Farská, P., Kofroň, M., Novotný, M., a kol.: *Finanční leasing v právní praxi*

<sup>2</sup> Domáci finance.cz, finanční magazín ([www.domacifinance.cz](http://www.domacifinance.cz))

→ **Z finančního hlediska:**

Alternativní speciální forma financování dlouhodobých potřeb podniku cizím kapitálem, lišící se od bankovních úvěrů a jiných forem cizího kapitálu především tím, že věřitel-pronajímatel se stává vlastníkem zboží.

## **1.1.2 Historie leasingu**

Forma pronájmu samozřejmě existuje od vzniku civilizované lidské společnosti. Jeho počátky se objevily už před čtyřmi tisíci let na území sumerských říší, kdy staří Sumerové používali smluvní vztah pro užívání a braní užitků z majetku, patřícímu jinému subjektu za úplatu. „*Jako rok nejstarší známé leasingové transakce se po nálezů sumerských hliněných desek uvádí rok 2010 př. n. l.*“<sup>3</sup>

První obecně závazné normy, které takovýto vztah upravují, se nalézají v Chammurapiho zákoníku, který pochází z 16. století před naším letopočtem (některé zdroje uvádí 18. století p. n. l.).

Také v antickém Řecku a Římě byly rozšířeny „leasingové“ vztahy. Právě ve starém Řecku byla v roce 370 před naším letopočtem poprvé v historii uzavřena smlouva o tzv. zpětném leasingu a v Římě, v 6. století našeho letopočtu, byly císařem Justiniánem uzákoněny dvě formy „leasingových“ vztahů, připomínajících finanční a operativní leasing. Tyto formy financování se využívaly hlavně k pořízení plavidel a válečných lodí.

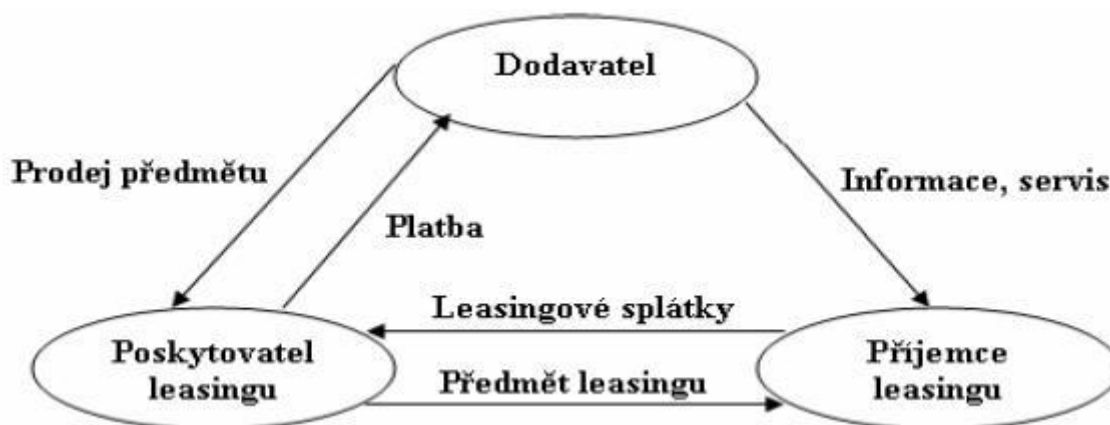
Samozřejmě tyto vztahy nelze brát leasingem jako takovým, ale v jeho prapůvodní formě. Jeho novodobé pojetí má už zcela konkrétní rysy, právní podobu a praktické využití. Toto pojetí je z 18. a 19. století spjato s průmyslovou revolucí v USA a Velké Británii. Právě v Anglii, v roce 1855, byla založena první moderní leasingová společnost na světě, když vznikla Birmingham Wagon Company - společnost, která se zabývala prodejem železničních vagónů na splátky. Zde se taky začíná uvažovat klasické trojstranné schéma leasingu (viz obrázek 1).

V tomto schématu kromě prodejce či výrobce věci a zájemce o její užívání, vystupuje také specializovaná finanční instituce, která věc pořizuje do svého vlastnictví a zmíněnému zájemci ji přenechává do užívání.

---

<sup>3</sup> Farská, P., Kofroň, M., Novotný, M., a kol.: Finanční leasing v právní praxi

**Obrázek 1: Tradiční trojstranné schéma leasingu**



Zdroj: Farská, P., Kofroň, M., Novotný, M., a kol.: Finanční leasing v právní praxi

Leasing jak ho známe v dnešním pojetí, vznikl v USA v 50. letech 20. století, kdy hlavními impulsy pro jeho rozvoj se stal, zaprvé nárůst poptávky spotřebitelů po spotřebním zboží po skončení 2. Světové války a zadruhé daňové zákonodárství, které bylo pro leasing příznivé (ve Velké Británii v 60. a 70. letech). V dalších deseti letech expandoval do Evropy a v Německu zaznamenali jeho největší úspěch. Jiný zdroj zase uvádí, že 1. leasingová společnost vznikla ve Velké Británii už roku 1855.

První leasingové smlouvy se v Československu začaly uzavírat na přelomu 60. a 70. let. V podmínkách centrálně plánované ekonomiky se ale leasing nemohl významně rozvinout, takže se leasingové financování v ČR začalo výrazněji uplatňovat až v podmínkách tržní ekonomiky v 90. letech, kdy došlo k jeho masovému nárůstu. Tehdy vedl k vytvoření široké poptávky po leasingových službách hlavně vznik a rozvoj soukromého sektoru, probíhající restituce a proces privatizace. Nejvýznamnější oblastí využití leasingu se stalo financování osobních, užitkových i nákladních automobilů, strojního zařízení a výpočetní techniky.

Ve druhé polovině 90. let se český leasingový trh stabilizoval a stal se nedílnou součástí české tržní ekonomiky a v roce 1996 se do podvědomí dostává i operativní leasing, u kterého od roku 2004 výrazně roste jeho objem.

V roce 2004 objem evropského leasingového trhu včetně splátkového financování dosáhl výše 229 mld. eur, což představuje meziroční růst o 7,2 %. Evropský leasing v roce 2004 tvořil 45 % světového leasingového trhu.

### **Stav leasingu v roce 2010**

*„Členské společnosti ČLFA financovaly v roce 2010 prostřednictvím leasingu stroje, zařízení a dopravní prostředky v souhrnu pořizovacích cen za 47 mld. korun bez DPH. Proti roku 2009 to představuje u největších patnácti společností růst o 4,8 %. Protože podíl členských společností ČLFA na českém trhu leasingu movitých věcí je dlouhodobě 97 %, lze dovodit, že v ČR byly v roce 2010 financovány leasingem stroje, zařízení a dopravní prostředky za více než 48,4 mld. korun. Celková částka (vstupní dluh) poskytnutá v roce 2010 členskými společnostmi ČLFA do leasingu movitých věcí dosáhla 41,2 mld. korun. Podíl operativního leasingu na celkovém leasingu movitých věcí v roce 2010 dosáhl 25,8 %.*

*V porovnání s rokem 2009 poklesl leasing strojů a zařízení z 32,7 % na 21,4 %. I nadále v leasingu movitých věcí dominuje leasing silničních vozidel. Podíl nových osobních aut na celkovém leasingu osobních vozů dosáhl 80,6 %. Členské společnosti ČLFA v loňském roce uzavřely 49 009 smluv o leasingu strojů, zařízení a dopravních prostředků, z toho 27 135 o finančním a 21 874 smluv o operativním leasingu. Kromě toho bylo v roce 2010 nově poskytnuto 1391 vozidel do správy vozových parků zajišťované členy ČLFA. V roce 2010 se dále zvýšila průměrná pořizovací cena movité věci financované leasingem, která dosáhla 959 000 korun.“<sup>4</sup>*

### **1.1.3 Česká leasingová a finanční asociace**

Od poloviny roku 1991 působila jako Asociace leasingových společností ČSFR. V září 1992 pak byla založena Asociace leasingových společností České republiky jako samostatné zájmové sdružení českého leasingu. V dalších letech se začalo zabývat i dalšími nebankovními finančními produkty a jejími členy se staly i někteří poskytovatelé spotřebitelských úvěrů, prodejů na splátky a factoringu. Dne 24. ledna 2005 se konala členská schůze, kde se rozhodlo o odpovídající změně názvu asociace na **Česká leasingová a finanční asociace**.

---

<sup>4</sup> Tisková zpráva ke statistikám za rok 2010 (www.clfa.cz)

**Obrázek 2: Logo české leasingové a finanční asociace**



česká leasingová a finanční  
a s o c i a c e

Zdroj: Česká leasingová a finanční asociace

***Hlavní úkoly ČLFA:***

- Podílí se na přípravě právních předpisů souvisejících s nebankovními finančními produkty a s postavením společností poskytujících leasing, spotřebitelské úvěry, splátkové prodeje a faktoring.
- Napomáhá svým členům i při výkladu a aplikaci platných právních předpisů (byly vypracovány všeobecné podmínky leasingu a připraveny další dokumenty k zajištění vlastnických i jiných práv leasingových společností v průběhu leasingových operací).
- Prosazuje naplňování Etického kodexu jednání členských společností. Vede listinu rozhodců využitelných k rozhodování sporů z leasingových a splátkových smluv.

Její členství v **Evropské federaci leasingových asociací (LEASEEUROPE)** slouží k zastupování členských společností, a v řadě ohledů i celé domácí nebankovní finanční komunity, v nekomerčních vztazích se zahraničními sdruženími s jinými cizími subjekty.

Od r. 2006 je ČLFA členem **Evropské federace asociací finančních domů (EUROFINAS)**. Informuje zahraniční partnery o podmínkách pro investice, leasing a další finanční produkty v České republice.

V současné době je **členem České leasingové a finanční asociace 59 firem**, které realizují kolem 97 % objemu všech tuzemských leasingových obchodů a většinu nebankovních úvěrů i prodejů na splátky pro spotřebitele.

## 1.1.4 Základní rozdělení

Leasing patří mezi služby s poměrně náročnou právní, účetní a daňovou problematikou. Z pohledu majetkoprávních vztahů se leasingové financování vyvinulo do dvou základních typů leasingu:

- finanční leasing,
- operativní leasing.

Dalším, ne až tak známým druhem leasingu, je zpětný leasing. Odlišují se především přechodem vlastnického práva k pronajímanému předmětu na konci období nájmu, délkou leasingového období a účelem, za kterým jsou zřizovány. Společné jim je to, že právním vlastníkem po celou dobu nájmu v obou případech zůstává pronajímatel.

Další dělení leasingu je podle<sup>5</sup>:

- typu leasingového nájemce (*restituční, bankovní, odbytový, komerční tuzemský, komerční zahraniční*),
- typu leasingového pro najímatele (*podnikatelský, komunální, spotřebitelský leasing*),
- regionu a teritoria (*tuzemský, zahraniční*),
- komodity (*zůstatkové hodnoty na konci doby nájmu, leasing s plnou amortizací, leasing se zůstatkovou hodnotou*).

### Finanční leasing

Patří mezi jednu z nejrozšířenějších a nejužívanějších forem financování pomocí leasingu na českém trhu. Tímto způsobem jsou ročně profinancovány až desítky miliard.

Je založen na dlouhodobém pronájmu předmětu leasingu upraveném příslušnou smlouvou mezi pronajímatelem a kupujícím. Součástí smlouvy je také stanovené předkupní právo nájemce po řádném ukončení (splacení) leasingové smlouvy.<sup>6</sup>

Je velmi vyhledávaný při financování vozidel. Nejen osobních, nebo pro soukromé firemní účely, ale hlavně si díky tomuto finančnímu produktu mohou podnikatelé

---

<sup>5</sup> SFinance.cz ([www.sfinance.cz](http://www.sfinance.cz))

<sup>6</sup> Leasing-cz ([www.leasing-cz.cz](http://www.leasing-cz.cz))

a společnosti snáze pořídit nákladní automobily, návěsy a přívěsy, tahače, autobusy, vysokozdvizné vozíky a jinou manipulační nebo zemědělskou techniku, a to nejen novou, ale i zánovní (ojetou). Také se s ním financuje pořízení strojního a výrobního zařízení nebo i nemovitosti

Zpravidla poskytuje nájemci právo odkupu pronajímaného předmětu či zařízení na konci leasingového období. Tuto opci<sup>7</sup> v mnoha zemích nelze vynechat. Podmínka stanovená pro daňový režim finančního leasingu platným zněním zákona o daních z příjmů je ještě striktnější. Převod vlastnického práva (koupě) musí být dopředu pevně zakotvena v leasingové smlouvě. Obvykle je u finančního leasingu stanovena i minimální doba trvání nájmu odvozená buď od obvyklé životnosti zařízení, nebo od doby odpisování předepsané pro dané zařízení zákonným normativem. S dobou trvání bývají často svázány i určité úlevy v odpisové politice. Délka pronájmu věci se liší hlavně povahou předmětu a také podle nabídek konkrétních leasingových společností.

S vlastnictvím financovaného předmětu také navíc leasingová společnost významně snižuje rizika. Např. v případě nedobytnosti pohledávky může využít § 185 trestního zákoníku o „*neoprávněném užívání cizí věci*“ Další riziko – havárie nebo zcizení je ze strany leasingové společnosti kryto havarijním pojištěním. Leasingové společnosti si můžou s pojišťovnou dohodnout nižší sazby a pro klienta se tak leasing stává výhodnějším, než kdyby pojištění řešil individuálně.

### **Operativní leasing**

Operativní leasing nezakládá nájemci žádné právo na koupi najímaného zařízení. Po skončení doby nájmu se vždy předpokládá vrácení předmětu leasingu zpět pronajímateli. Minimální délka nájmu není limitována. Účelem operativního leasingu je obstarat si pro plnění konkrétního úkolu potřebné zařízení, v některých případech i s potřebným vybavením a obsluhou s jejím know-how. Zabezpečuje se tak zařízení, pro které v podniku není dostatečné vytížení. Alternativou je dodavatelské zabezpečení požadované služby či operace. Oproti ní však operativní leasing zachovává možnost bezprostředního ovlivňování průběhu zabezpečovaného úkolu. Pokud zařízení nefunguje z důvodu jeho poruchy či z jiných důvodů spočívajících na straně pronajímatele, je tento povinen zabezpečit odpovídající náhradu.

---

<sup>7</sup> Opce = 1. Výkon opčního práva, výběru, volby něčeho. 2. Prodloužení určité smlouvy. 3. Možnost volby nebo výběru. (Slovník cizích slov)



Smlouva je nájemcem vypověditelná v předem sjednané výpovědní lhůtě. Předčasné ukončení nájmu ze strany pronajímatele je i při operativním leasingu obvykle možné pouze z důvodů nedodržování závažných podmínek smlouvy nájemcem.

### **Operativní leasing versus Finanční leasing**

Z hlediska finanční zátěže je téměř vždy pro společnosti se 3mi a více vozy výhodnější operativní leasing. Jednak proto, že se může využít flotilových slev, které leasingové společnosti nabízejí a u finančního leasingu nejsou často aplikovány.

Rozdíl je také v daňovém zvýhodnění – operativní leasing je brán, jako služba, takže je na rozdíl od finančního leasingu, možné dávat do daňových odpisů celou splátku. U operativního leasingu není potřeba žádné akontace (tj. vázání finančních prostředků do neziskového majetku společnosti) a díky tomu, že je vozidlo v majetku leasingové společnosti a nikoliv klienta, je možné ušetřit na zaměstnávání lidí, kteří se o tyto věci ve společnostech starají, jako například vyřizování pojistných událostí, STK, hlídání servisu, zajišťování náhradních vozů, odprodej ojetých vozů, atd.

Nejen díky poslední daňové reformě je pro všechny podnikající subjekty jednoznačně výhodnější Operativní leasing. Pouze s výjimkou společností, které využívají vozy déle, než 5 let. Finanční leasing je stále nejlepším řešením pro soukromé osoby.

## **1.2 Bankovní úvěr**

Pojem **bankovní úvěr** vychází z toho, že tento typ úvěrového produktu poskytují právě bankovní instituce.

U bank se rozlišují 2 typy půjček:

- a) **Obchodní** – podnikatelské: Tento typ je určen pro právnické nebo fyzické osoby (podnikatele). Slouží pro rozvoj podnikání a žadatelé jej mohou získat od komerčních či státních bank.
- b) **Soukromé** – osobní: Úvěr pro spotřebitele, kteří půjčené peníze uplatní na privátní, tedy nepodnikatelské účely, např. nákupy spotřebního zboží.

Dále pak dle volby, která je vhodná pro konkrétní případ se rozdělení posouvá do časové části. Jde tedy o to, na jak dlouho potřebujeme finance půjčit:

- Dlouhodobý úvěr – určen pro delší horizont. Jeho splatnost je až několik let.
- Krátkodobý úvěr – doba splácení se řádově pohybuje od několika dnů po měsíce.

Banky poskytují **spotřebitelský úvěr** ve dvou formách:

- a) **Hotovostní úvěr** – banka nezkontroluje účel použití zapůjčených prostředků a peníze převede na běžný účet klienta
- b) **Bezhotovostní (účelový) úvěr** – banka nejdříve zkoumá účel půjčky a až na základě jeho vyhodnocení úvěr poskytne či nikoli. Rovněž čerpání úvěru je jiné – dlužník zde s penězi reálně nedisponuje, ale banka například proplácí faktury.

### 1.3 Rozdíl mezi leasingem a spotřebitelským úvěrem

Hlavním rozdílem mezi leasingem a úvěrem je vlastnictví nakupovaného zboží. To znamená, že při nákupu na úvěr je kupující majitelem pořizovaného zboží ihned, zatímco v případě leasingu je, až do skončení leasingové smlouvy nebo převodu předmětu leasingu na pronajímatele, majitelem leasingová společnost. Také z toho vyplývá, že leasingová společnost je v právním vztahu vůči nájemci v mnohem silnější právní pozici, než banka vůči dlužníkovi a v případě špatné platební morálky tedy může leasingová společnost snadno zabavit předmět leasingu. Z bankovního úvěru také vyplývá větší možnost dispozice s financovaným předmětem, zatímco v případě leasingu je problematické po dobu trvání nájemního vztahu činit na předmětu jakékoli úpravy. Ty zpravidla podléhají souhlasu pronajímatele

Dalším rozdílem, který sice už tak podstatný není, ale rozhodování mezi leasingem a bankovním úvěrem ovlivnit může, je například snadnost vyřízení půjčky. Sepsat leasingovou smlouvu lze při předložení všech požadovaných dokladů během několika desítek minut a leasingová společnost nijak nezkontroluje nájemcovu schopnost platit splátky. U bankovních úvěrů je to naopak. Celá procedura je značně složitější a spotřebitelské úvěry takového rozsahu bývají zajišťovány obvyklými zajišťovacími instrumenty. Banka zde totiž prověřuje důkladněji bonitu žadatele o úvěr a často požaduje určité formy zajištění, především ve formě ručitelského prohlášení třetí osoby. V případě některých bank a určitých výší úvěru může být po klientovi požadována jako záruka i nemovitost.

V tabulce č. 1 je přehledně zobrazen stav leasingu a úvěru a kdo v tomto pomyslném boji “vyhrává“.

**Tabulka 1: Základní rozdíly mezi úvěrem a leasingem**

Leasing	Úvěr	Vyhrává
Automobil je po dobu trvání leasingové smlouvy ve vlastnictví leasingové společnosti.	Pokud si vezmete úvěr, stáváte se vlastníkem auta při jeho nákupu.	Úvěr
Leasing většinou nelze splatit dříve než stanovuje smlouva (výjimkou je např. "úvěrový leasing" od CAC nebo "osobní leasing" od OB Leasingu).	Úvěr je zpravidla možné splatit předčasně, obvykle bez sankce.	Úvěr
S leasingovými splátkami se splácí také pojištění, a to na účet leasingové společnosti (měsíčně nebo kvartálně).	U úvěru se pojištění platí zvlášť, a to většinou v ročních platbách předem, což je o trochu nevýhodnější než u leasingu (časová hodnota peněz).	Leasing
Leasing bývá překvapivě celkově levnější než úvěr.	Úvěr obvykle přijde celkově draže než leasing.	Leasing
Rychlost vyřízení žádosti bývá mnohem rychlejší než u úvěru.	Vyřízení žádosti trvá obvykle déle než u leasingu (v závislosti na objemu úvěru).	Leasing
Smlouva se vyřizuje většinou u prodejce automobilu, což šetří Váš čas.	Úvěrovou smlouvu je zpravidla nutné vyřídit v bance.	Leasing
Je třeba se připravit na problémy v případě předčasného ukončení leasingové smlouvy (odcizení nebo totální zničení auta). Protože vůz je v majetku leasingové společnosti, na leasingovou společnost také směřuje pojistné plnění od pojišťovny a leasingové společnosti samozřejmě nerady cokoli v těchto případech vracejí - spíše ještě žádají doplatek. Nic naplat, že jste již většinu leasingu splatili.	Při odcizení nebo totálním zničení auta dostanete pojistné plnění jako majitel auta, čímž se vyhnete problémům spojeným s leasingem.	Úvěr
Při vymáhání případných dluhů je leasingová společnost obvykle daleko agilnější než banky, protože vlastnictví předmětu leasingu je staví do značně výhodné situace.	V případě vymáhání dluhů je banka ve slabší pozici než leasingová společnost.	Úvěr

Zdroj: Finance.idnes.cz

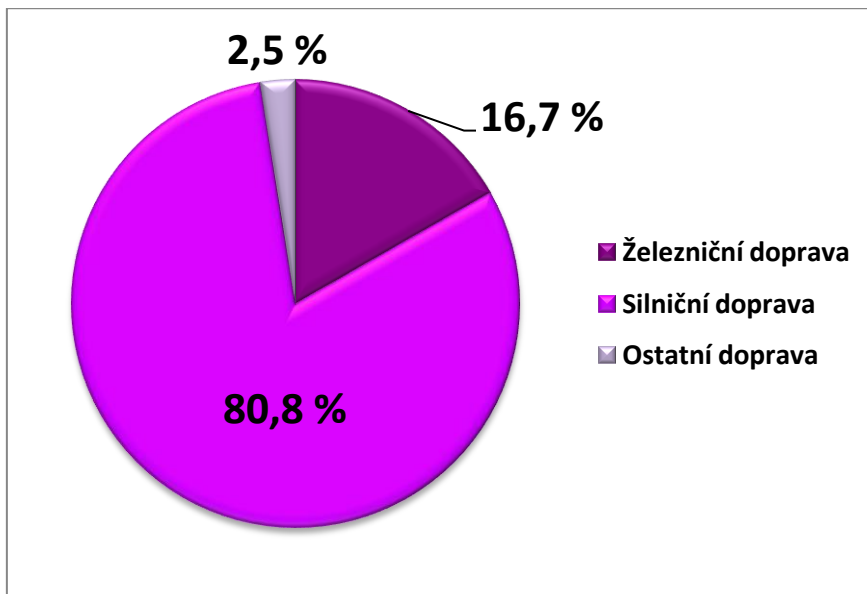
## 2 Charakteristika firmy KVTrans

Doprava jako taková samostatně nemůže existovat. Ke svému „životu“ potřebuje výrobní podniky, pro které figuruje jako prostředník.

Silniční doprava je rychlá, spolehlivá a v dnešní době patří, díky komplexní síti silnic a dálnic v Evropě, k nejrozšířenějším, neprogresivnějším a nejpohodlnějším způsobům dopravy. Lze o ní hovořit jako o dopravě „Home to home“, tedy z domu do domu. Náklady na přepravu na krátké a střední vzdálenosti jsou poměrně nízké, vozidla jsou schopna přizpůsobit se požadavkům na době nakládky/vykládky a tento způsob přepravy na rozdíl od jiných nabízí i menší prostoje a doby čekání.

Nevýhodou ovšem zůstává malý objem přepravy, vyloučení nebezpečných nákladů z přepravy (pokud nemá osvědčení ADR), rušení nebo pozastavení dopravního provozu, značná závislost na počasí a problémy se současnou přepravou velkého množství zboží.

**Obrázek 3: Podíl jednotlivých druhů nákladních doprav v roce 2009**



Zdroj: Ročenka 2009 Ministerstva dopravy

Ročenka Ministerstva dopravy za rok 2010 do termínu odevzdání diplomové práce nebyla vydána.

## **2.1 SWOT Analýza dopravní firmy**

Pomocí SWOT analýzy lze identifikovat silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby spojené s určitým typem podnikání, projektem, podnikatelským záměrem apod.

S = Strengths, W = Weaknesses, O = Opportunities, T = Threats.

### **2.1.1 Silné stránky**

Pro udržení se na dopravním trhu musí být firma operativní, komunikativní, flexibilní a spolehlivá. K tomu patří i slušné a profesionální vystupování řidičů a speditérů v průběhu celé přepravy – tzn. nejen u nakládky / vykládky. Řidiči se musí k případnému problému, který se během přepravy může vyskytnout, postavit profesionálně a s přehledem a komunikovat při jeho řešení.

### **2.1.2 Slabé stránky**

Malé firmy mají nízkou konkurenceschopnost u velkých zákazníků, kteří vyžadují komplexnost služeb – tzn., že malá firma není schopná zajistit veškerou dopravu a logistiku firmy, která tohle vyžaduje. Velké firmy v současné době šetří na zaměstnancích, kteří se o dopravu a logistiku starali např. od maličkých zásilek po velkoobjemové až nadrozměrné zásilky.

### **2.1.3 Příležitosti**

Dopravní firmy mohou své příležitosti vidět například v rozšiřování vozového parku o typy vozů schopné převážet nebezpečné zboží či vozy s teplotní regulací, může se firma těšit novým zákazníkům, nebo zakázkám od stávajících zákazníků.

### **2.1.4 Hrozby**

Mezi velké hrozby dopravců patří konkurence, postupující ekonomická krize, která zpomaluje nebo ničí výrobní podniky a v neposlední řadě také dopravní nehody. Kvůli nehodám je důležité mít uzavřeno nejen havarijní pojištění vozidla, ale i CMR pojištění nákladu a také pojištění léčebných výloh pro řidiče v zahraničí. CMR pojištění nákladu se uzavírá jak pro případ možné dopravní nehody, tak pro případ krádeže nákladu. Neuzavření těchto pojištění může mít při dopravní nehodě pro firmu fatální, zničující následky. Pokud

dojde při nehodě k poškození, zničení, či dokonce krádeži nákladu, zcela jistě bude zadavatel přepravy trvat na úhradě škody, která nebývá zanedbatelná. CMR pojištění nákladů se vztahuje i na krádež nákladu z vozidla, pokud dopravce dodržuje smluvní podmínky pojišťovny, u které má pojištění uzavřeno, tzn. parkování na vyhrazených a hlídaných parkovištích, apod.

Dalším zničujícím faktorem pro dopravce je prodlužování splatností faktur za provedenou přepravu. Pokud firma eviduje u jednoho zákazníka většinu svých pohledávek a on se dostane do platební neschopnosti až insolvence, bude to mít dopad i na tuto firmu.

## **2.2 Legislativa**

Doprava je živnost koncesovaná, ať jde o dopravu vnitrostátní, nebo mezinárodní. Je potřeba si uvážit, jaký druh dopravy bude firma provozovat. K vyřízení koncesní listiny na dopravu provozovanou vozidly do celkové hmotnosti 3,5 tuny stačí zajít na příslušný živnostenský úřad a zažádat si o vystavení koncesní listiny. Na živnostenském úřadě se také uvádí, o jakou dopravu půjde – jestli vnitrostátní, mezinárodní nebo obojí. Koncesní listina je žadateli vydávána do 30-ti dnů od zažádání, po předložení potvrzení ze správy sociálního zabezpečení a finančního úřadu o bezdlužnosti.

Pro vyřízení koncese na dopravu nad 3,5 tuny je třeba také předložit potvrzení o absolvování dopravního studia, popřípadě najít odborného zástupce, který již dopravu provozuje.

## **2.3 Dopravní prostředky**

Tato práce se zabývá kategorií užitkových vozidel do 3,5 tun. Tyto vozidla patří ve všech zemích s vyspělým tržním hospodářstvím k nejrozšířenějším dopravním prostředkům. Podle statistik je dnes každé třetí vozidlo na světě užitkové. Trh užitkových vozidel roste, stává se rentabilnějším a stabilnějším než trh osobních vozů a také umožňuje využití značného množství jejich prvků. Do této kategorie spadá široká nabídka vozidel od pick-upů až po minibusy. Řadí se sem tzv. (mini)vany a skříňové automobily.

Tato vozidla jsou buď konstrukčně odvozená od osobních automobilů, nebo tvoří samostatné řady. Vozidla jsou vesměs univerzální, pouze část produkce je vybavována

speciálními pevnými nastavbami, (např. montážními, pro rozvoz nápojů v láhvích ložených v přepravech a na paletách, pro přepravu tabulového skla, pro přepravu živých zvířat atd.) popř. prodlouženou kabinou. Manipulace při nakládce / vykládce s přepravními jednotkami je buď ruční, nebo mechanizovaná.

Všeobecnou tendencí však zůstává:

- stavebnicové konstrukční uspořádání,
- snaha o dosažení co největšího ložného prostoru,
- přizpůsobení rozměrů ložného prostoru a dveřních otvorů paletovým jednotkám,
- jízdní vlastnosti srovnatelné s běžnými osobními automobily

### **2.3.1 Faktory při koupi**

Podle průzkumů pro ČR vyplývá, že hlavními faktory při koupi nového vozidla jsou:

- pořizovací cena,
- pohodlí,
- bezpečnost,
- účel jeho použití

Další vlastnosti vozidel, které je před pořízením potřeba vyhodnotit jsou:

- výkon motoru,
- spotřeba,
- maximální rychlost.

### **2.3.2 Bezpečnost**

Konstruktéři jí v současné době věnují mimořádnou pozornost. Např. u dřívějších typů užitkových vozidel van byl pro úsporu místa motor pod sedadlem spolujezdce, v současné moderní koncepci je umístěn před posádkou, čímž vzniká nárazová a deformační zóna chránící oba pasažéry na předních sedadlech. Boční nárazy jsou výrazně tlumeny výztuhami dveří a pevností rámu.

### **2.3.3 Účel a jeho použití**

Při rozhodování o koupi je samozřejmostí ujasnit si účel jeho použití. Pro splnění podmínky užitkového vozidla a možnost odpočtu DPH, musí pak být boční okna nákladního

prostoru zcela nebo alespoň částečně zaslepena a nákladní prostor musí být od prostoru pro cestující oddělen příčkou. Příčky jsou pevné až lehce demontovatelné, plné, s okénkem, ze síťoviny, posuvné).

## 2.4 Hlavní typy užitkových dopravních prostředků

Tato práce se zabývá hlavně užitkovými vozy do 3,5 tuny a do této kategorie patří minivany a skříňové automobily

### 2.4.1 Minivany

Pod označením „minivan“ se rozumí malý užitkový automobil nejnižší kategorie se skříňovou karoserií. Konstrukce většiny těchto vozů vychází z běžného osobního vozidla. Od něho přejímají podvozkové části (obvykle se zesíleným zadním pérováním), pohonné jednotky a karoserii, resp. její přední část.

Jejich předností je značná obratnost a pohyblivost. Hodí se proto především pro rozvoz nejrůznějšího zboží zejména v městských lokalitách. Ve vyspělých zemích s vyvinutým ekologickým cítěním se stále častěji objevují minivany vybavené elektrickým pohonem.

**Obrázek 4: Příklad minivanu**



Zdroj: SUV a minibusy, pomocníci pro vaši firmu



## 2.4.2 Skříňové automobily

Tyto automobily jsou určeny pro přepravu nákladů vyžadujících krytý prostor. Lze v nich přepravovat kusové i paletizované zásilky. Tato vozidla jsou vybavena nejvýše třemi místy k sezení včetně řidiče. Vozy se dodávají v několika verzích, které vzniknou kombinací různých rozvorů a výšek střechy. Z cenových důvodů jsou velmi žádané krátké verze. Typy se zvýšenou střechou a dlouhým rozvorem jsou sice dražší, nabízejí však až dvojnásobný objem nákladového prostoru. Posuvné boční dveře umístěné na obou stranách a zadní křídlové dveře zajišťují velmi dobrý přístup k převáženému zboží. Z hlediska úspornosti jsou žádané především vozidla se vznětovým motorem.

**Obrázek 5: Příklad skříňového automobilu – Iveco Daily**



Zdroj: Iveco - strojservis

## 2.5 Pojištění vozidel

Pro dopravní firmu jsou nejdůležitější hlavně pojištění odpovědnosti z provozování motorového vozidla, havarijní pojištění a pojištění nákladu.

### 2.5.1 Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Častěji používané označení **povinné ručení** nebo zákonné pojištění, je povinně smluvní pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou při provozu vozidla. Poskytuje ochranu při ztrátě vzniklé provozováním motorového vozidla, nebo v důsledku dopravních nehod.

Povinné ručení je, dle zákona č. **168/1999 Sb.** o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, povinen sjednat každý vlastník nebo spoluvlastník motorového vozidla, fyzická nebo

právnícká osoba s trvalým pobytem na území ČR, který toto bude provozovat na veřejných komunikacích. V případě, že tak neučiní, hrozí mu pokuta až 40 000,- Kč a pokud navíc způsobí vozidlem druhému škodu na zdraví nebo na majetku, bude muset uhradit veškerou škodu z vlastních prostředků.

Z pojištění jsou tedy hrazeny věcné škody, tj. skutečné škody na věci a nutné náklady na jejich odstranění, škody vzniklé na zdraví nebo usmrcením, včetně nákladů na léčení zraněných, škody, které mají povahu ušlého zisku a účelně vynaložené náklady na právní zastoupení poškozeného, které způsobí pojištěný jiné osobě při jízdě autem na majetku a zdraví. Když tedy účastník provozu způsobí škodu, tak pojišťovna za něj zaplatí například opravu auta, které poškodil. Neuhradí ale škodu na jeho vozidle, protože tyto škody kryje havarijní pojištění. Pojištění se rovněž nevztahuje na škodu na zdraví řidiče, který nehodu způsobil. Také ne všechny škody jsou však z tohoto pojištění hrazeny. Pojištění se nevztahuje na škody, za které je řidič odpovědný sám sobě nebo osobě „blízké“ se kterou žil v době vzniku škody ve společné domácnosti (např. manžel, dítě apod.) vyjma škod, které vzniknou osobě „blízké“ v souvislosti s poškozením zdraví.

Povinné ručení je i pojištěním pro cesty do zahraničí. Dokladem o tom je tzv. zelená karta, kterou pojišťovna vydá na požádání. Zelená karta je v některých zemích povinným dokladem, bez něhož není vozidlo vpuštěno přes hranice.

## **2.5.2 Havarijní pojištění**

Dle vlastního uvážení si může majitel motorového vozidla sjednat takzvané havarijní pojištění, které však není ze zákona povinné. Jedná se o dobrovolné rozhodnutí každého majitele motorového vozidla. Sjednat si havarijní pojištění se však může skutečně vyplatit. Jedná se prakticky o stejný způsob pojištění jako u povinného ručení, jen s tím rozdílem, že v případě nehody pojišťovna vyplatí částku na pokrytí oprav i toho majitele automobilu, který nehodu zavinil. Havarijní pojištění chrání automobil dokonce i před vandalismem anebo před potenciálními zloději. V poslední době se stává součástí havarijní pojištění také pojištění na živelné katastrofy (vichřice, povodeň, krupobití,...), jichž je v poslední době mnoho.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Havarijní pojištění (online-havarijnipojisteni.cz)

### 2.5.3 Pojištění z provozu silničního dopravce

Pojištění uzavírá silniční dopravce pro případ, že by na přepravovaném nákladu vznikla škoda. Pojištění je určeno všem provozovatelům veřejné vnitrostátní nebo mezinárodní silniční nákladní dopravy, kteří svou činnost provozují na základě platné koncesní listiny nebo povolení dopravního úřadu.<sup>9</sup>

Toto pojištění pokrývá odpovědnost silničního dopravce za škody na věci v rozsahu daném zákonem a mezinárodními úmluvami. Kromě obvyklých případů se vztahuje i na odpovědnost za škodu:

- při nakládce a vykládce zboží určeného k přepravě,
- při přepravě rychle se kazícího zboží (ovoce, mražené výrobky, potraviny),
- při přepravě nebezpečného zboží s výjimkou výbušnin a třaskavin.

### 2.5.4 Pojištění nákladu

Toto pojištění bývá nabízeno buď v balíčku základního pojištění, nebo jako samostatný produkt. Jedná se o pojištění přepravy nákladu ve vlastnictví pojistníka, která je prováděna za účelem zajištění vlastní podnikatelské činnosti, vozidly ve vlastnictví nebo užívání pojistníka za předpokladu, že tuto přepravu provádí vlastní zaměstnanci, zástupci pojistníka nebo osoby pověřené.

Pojištění se vztahuje na poškození nákladu vlivem dopravní nehody nebo jiných náhlých násilných mechanických sil působících na vozidlo, požárem, výbuchem, úderem blesku, vichřicí, krupobitím, povodní, nebo záplavou a dalších živelních škod. Také zde lze pojistit rizika krádeže vloupáním do vozidla, krádeže vozidla a loupeže. Tímto pojištěním však v žádném případě nelze pojistit přepravu na základě smlouvy o přepravě (autodopravci) nebo na základě zasilatelské smlouvy.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Pojištění dopravců ([www.pojist-line.cz](http://www.pojist-line.cz))

<sup>10</sup> Pojišťovací centrum – pojištění nákladu ([www.pojistovaci-centrum.cz](http://www.pojistovaci-centrum.cz))

## 2.6 Databáze

Pokud jsou zařízené dopravní prostředky a jejich pojištění, zajišťuje se práce pro vozidla.

Firma může mít stálé klienty, kterým své služby poskytuje pravidelně. Další a hojně využívanou možností, jak získat klienty, je připojení k různým databázím spedičních a dopravních firem. Připojení se dnes většinou provádí přes internet. Od provozovatele takové databanky je třeba odkoupit licenci a program na její používání do firemního počítače, zaregistrovat se u něj a dále pak spolupracovat na základě smluvního vztahu, kdy je za měsíční poplatek k dispozici možnost kdykoliv do databáze nahlédnout a vybrat si z nabízených přeprav.

Mezi nejznámější a nejdéle fungující databanky patří RAAL Trans z Hradce Králové, která od roku 2001, kdy přišla na trh, nabízí řešení přepravních a vytěžovacích potřeb nejen pro dopravní a spediční firmy, ale také pro výrobní závody a podniky poskytující služby. V této databázi jsou registrovány stovky dopravních a spedičních firem jak z naší republiky, tak ze zahraničí. Po prohlédnutí nabízených přeprav se vybírají ty, které jsou pro firmu zajímavé, kontaktují se zadavatelé přeprav a dohodnou se podmínky, za kterých mají být dané přepravy provedeny.

**Obrázek 6: Hlavní strana databáze RAALTrans, verze 7.600**



Zdroj: Raal.cz, popisy verzí programu RaalTrans Editor

V databázi RAAL je u každého zadavatele přepravy také stručná poznámka, jestli je neplatič, nebo platí své závazky včas. To je důležité hlavně z pohledu image firmy, protože pokud je o zadavateli napsáno, že je neplatič, jen těžko pro svou nabídku nalezne ochotného dopravce.

## **2.7 Nasmlouvání přeprav**

Budoucí zákazníci se kontaktují telefonicky a nastíní se jim předpokládané náklady na vozidlo a z toho vyplývající ceny přeprav. Po telefonické dohodě zasilatelská firma zašle písemnou objednávku – smlouvu o provedení přepravy – buďto faxem nebo e-mailem.

Ve smlouvě musí být přesně uvedena data, za kterých se musí daná přeprava vykonat. Každá změna, která se liší od písemného zadání ve smlouvě, co se týče dat nakládky nebo vykládky či množství naloženého zboží se musí okamžitě konzultovat se zasilatelem, aby se předcházelo případným zbytečným problémům a nepříjemnostem.

Jelikož je první kontakt se zákazníkem telefonický, musí dispečer (nebo ten, kdo nasmlouvání přepravy vyřizuje) jednat solidně, mluvit přímo a netajit nebo nezamlžovat žádné údaje. Zákazník by měl mít od prvního dojmu pocit, že se s ním jedná na rovinu. Tak si o firmě utvoří kladný obrázek – image a naváže s dopravní firmou pracovní vztah.

## **2.8 Doklady k přepravě**

Jsou to dokumenty, které se vystavují ke každému přepravenému zboží zvlášť. Tyto doklady jdou s každým zbožím až do místa určení a informují o povaze zboží. Jejich potvrzením vzniká přepravní smlouva mezi odesílatelem a dopravcem.

### **2.8.1 Nákladní list CMR**

Nejdůležitější listinou je doklad CMR. Je to několikastránkový samopropisovací barevně odlišený průvodní dokument ke zboží, do kterého se vypisují ručně nebo strojově specifikata daného nákladu, kdy si po jednom listu nechává každý účastník daného smluvního vztahu – jeden doklad tedy patří odesílateli, další doklad doprovází zásilku a 3. Doklad si nechává dopravce. Dopravce pak jeden doklad posílá s fakturou za dopravu a kopii si nechává v archivaci.

Po dokončení přepravy musí být v každém případě CMR - nákladní list opatřen razítkem a podpisem příjemce, jako potvrzení, že přeprava proběhla v pořádku a bez výhrad.

***Nákladní list CMR obsahuje:***

- Místo a datum vystavení, doložku o platnosti CMR pro danou přepravu,
- jméno a adresu odesílatele,
- místo a datum převzetí zásilky,
- jméno a adresu dopravce; výhrady dopravce,
- jméno a adresu příjemce,
- obvyklé pojmenování věci, obal, označení nepopsané zásilky,
- počet kusů, značky, čísla,
- hrubou hmotnost zásilky, objem zásilky,
- náklady spojené s dopravou (dovozné, cla, vedlejší poplatky, výdaje apod.),
- pokyny pro celní a jiná řízení.

## **2.8.2 Carnet TIR**

Daleko složitější situace nastává, když se provádějí přepravy i mimo EU. V takovém případě je třeba ke každé přepravě dokument Carnet TIR, který vydává sdružení Česmad. Pro získání Carnetu je potřeba stát se řádným členem sdružení Česmad a složit jistinu v hotovosti, která je vypočítána na základě toho, kolik Carnetů chce mít firma k dispozici. Dále pak se pokračuje výměnným způsobem – za každý použitý, řádně ukončený Carnet, se dostává další do výše sjednaného kontingentu.

Při přepravách mimo EU se používá na každou přepravu jeden Carnet, v jednom směru ho ovšem můžeme použít pro více zákazníků, přičemž maximální počet celních úřadů uvedených v Carnetu jsou 4 (to znamená pro příklad: můžu mít 2 celní úřady jako odesílatele a 2 jako příjemce, nebo 3 odesílatele a jednoho příjemce, aj.).

Každý dopravce musí každý rok projít testem společnosti Česmad ohledně Carnetů. Pokud dopravce testem neprojde, může mu být výdej Carnetů pozastaven.

Každé zboží převážené na Carnet má své specifické číslo komodity. Na internetových stránkách firmy Česmad lze najít seznam zakázaných, nebo citlivých komodit, které jsou zakázány vyvážet. Patří mezi ně například cukr, čokoláda, žvýkačky, olivový olej, alkohol, tabákové výrobky atd.

## 2.9 Vyúčtování přepravy

Po každé provedené přepravě se s řidičem vykoná vyúčtování přepravy, kdy se převezmou průvodní doklady k přepravě, zkontroluje se potvrzení od příjemců a odesílatelů objednávek a převezmou se účty ke zkontrolování (účty za pohonné hmoty, telefon, spediční poplatky, nákup náhradních dílů, pomůcek, atd.). Podle *Záznamu o provozu vozidla* zjistíme přejezdy, ze kterých pak vypočítáme výšku diety (zahraniční stravné) řidiče za provedenou přepravu.

## 2.10 Fakturace

Po ukončení přepravy včetně jejího vyúčtování, se vykonaná práce vyfakturuje.

V dnešní době je standardní splatnost za vykonanou službu cca. 45 – 60 dní. Lze se ovšem setkat i s firmami, které udávají splatnost 14 dní (což je výborné), nebo 90 i více dní. Záleží jen na politice firmy, jestli toto hledisko bude akceptovat a jestli s takovou firmou uzavře smluvní vztah. Je nutno si uvědomit, že 90-ti denní splatnost je dlouhá doba a mezi tím se musí hradit firemní závazky, mezi které patří vedle leasingových splátek a mezd zaměstnanců (řidiči, speditéři, účetní,...), také náklady na pohonné hmoty do vozidel, náhradní díly, pojistné, telefony, odvody na sociální a zdravotní pojištění a v neposlední řadě také daně.

## 2.11 Daně a poplatky

### Daně

Podnikatel - fyzická osoba platí DAŇ Z PŘÍJMU FYZICKÝCH OSOB - 15% (to znamená, že když je dejme tomu zisk 200 000,- Kč - to je čistý zisk po odečtení všech provozních ročních nákladů, tak se finančnímu úřadu uhradí daň z příjmu ve výši 30 000,- Kč. Lze si však z toho odečíst základní slevu na poplatníka 24.840,-Kč (tato částka je daná státem), takže ve finále fyzická osoba zaplatí ze zisku 200 000,-Kč **daň ve výšce 5 160,-Kč**

Za zaměstnance se také z výpočtu z hrubé mzdy odvádí sociální pojištění ve výši 29,6 % a zdravotní pojištění ve výši 13,5 %.

## **Poplatky**

Užitková vozidla do 3,5 tun a vozidla do 12,5 tun celkové hmotnosti hradí dálniční poplatky formou roční dálniční známky, která musí být viditelně umístěna na předním skle.

Vozidla nad 12,5 tuny hradí na území ČR elektronické mýtné. Dopravce má u společnosti UTA GO zařízený účet a na každém vozidle čipový měřič, který při průjezdu mýtnými bránami odečítá impulzy přímo z účtu dopravce vedeného u UTA GO. Na tomto účtu si dopravce pravidelně kontroluje výši hotovosti a doplňuje na něm částky pro další transakce.

## **2.12 Vliv ekonomické krize na dopravce**

Situace po hlavní vlně ekonomické krize ve světě i u nás byla velice komplikovaná, ale postupem času se stav lepší. Světová finanční krize měla tíživé dopady i na řadu našich velkých podniků i malých podnikatelů. Tím, že se zastavila výroba nebo dokonce zkrachoval podnik (velký, či malý), mělo neblahé účinky nejen na zaměstnance tohoto podniku. Přišli o zaměstnání nejen kmenoví zaměstnanci, ale v důsledku to mělo dopad jak na dodavatele, tak na odběratele. V neposlední řadě na dopravce, bez kterých se žádný výrobní podnik neobejde, ať už je to stran zásobování podniku, nebo vývoz výrobků.

Ale i nyní, protože si dopravci chtějí udržet své stále zákazníky a navazovat kontakty s novými, se lze stále častěji setkat s doslova rivalitou, kdy se dopravci snaží udržet na dopravním trhu i za cenu snižování a takřkajíc „podlézání“ cen ostatním dopravcům. Toto počínání, nejen, že je nesolidární, ale také není vůbec k dobru a prosperitě firmy. Takovéto opatření je pouze přechodné, než si daná firma vyčerpá své „zásoby“. Je jen otázkou času, kdy i takový dopravce zkrachuje, protože mu začnou náklady převyšovat výnosy. Samozřejmě je na trhu v dopravě i řada nereseriových spedičních firem, které aktuální špatné situace využívají a nechávají si za zprostředkování dopravy vysoké odměny. Převážně, které pak vyplácejí dopravcům je až na hranici existence.

Situace na dopravním trhu práce se však pomalu obrací k lepšímu. Například koncem roku 2007 bylo v databance RAAL Trans denně aktualizováno cca 11 000 přeprav ve všech relacích. Koncem roku 2008 to bylo necelých 3 000 a koncem roku 2010 to již bylo cca 7 000 přeprav.

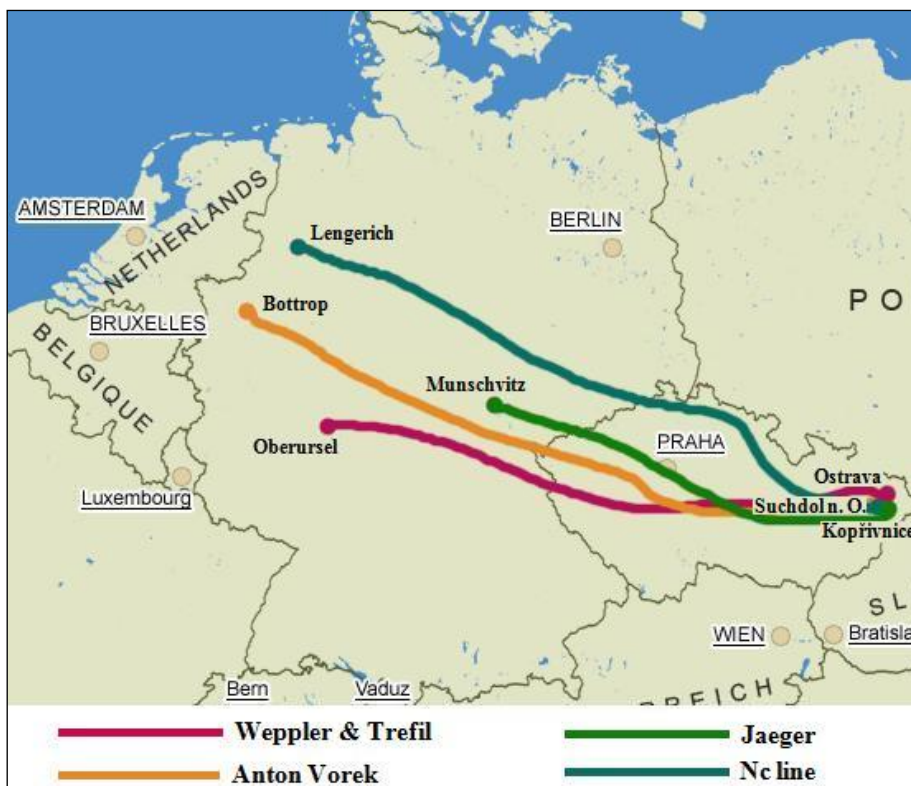


## 2.13 Charakteristika KVTrans

- Tato firma začala podnikat na trhu práce k 01. 01. 2007.
- V současné době disponuje dvěma vozidly značky Mercedes Sprinter do 3,5 tun (zaměstnává dva řidiče) o objemu 14 m<sup>3</sup> a ložné délce 4,4 m, výšce 1,9 m a šířce 1,7 m a osobním automobilem Ford Focus.
- Zákazníci se hledají v databance RAAL Trans verze 6.0, která je v distribuci od srpna 2005 (viz kap. Databáze)
- Hlavními a pravidelnými zákazníky jsou výrobní firmy Weppler & Trefil, TATRA a.s. Kopřivnice, Anton Vorek, Jaeger, Nc line, AUTOPAL Nový Jičín, Tukový průmysl Praha a spediční firmy: GEBRUDER WEISS, TOPTRANS EU, DSV ROAD, RELCOM a další.
- Firma vede daňovou evidenci (jednoduché účetnictví).

### 2.13.1 Firma KVTrans jako dopravce

Obrázek 7: Nejfrekventovanější trasy exportů z ČR do Německa



Zdroj: Autorka na základě interních dokladů

Předcházející obrázek zobrazuje nejčastější trasy exportů pro čtyři hlavní vývozce z České Republiky do Německa. Objemy přeprav tvoří v největší míře autodíly, zpracované plechy a kovovýrobky.

Na dalším obrázku jsou zobrazena města pravidelných nakládek pro zpáteční vytížení vozidel z Německa a Holandska pro tři největší odběratele. Objem nakládek pro TATRU Kopřivnice a AUTOPAL Nový Jičín tvoří komponenty pro výrobu a montáž nákladních vozidel a pro KES Vratimov díly pro výrobu kabelových systémů.

**Obrázek 8: Města pravidelných nakládek pro zpáteční přepravy**



Zdroj: Autorka na základě interních dokladů

### 2.13.2 Firma KVTrans jako zasilatel

Firma KVTrans má na trhu postavení nejen jako dopravce, ale někdy i jako zasilatel. Zasilatel zprostředkovává, po přidání určité finanční marže (svého zisku) jiným dopravním firmám zakázky.

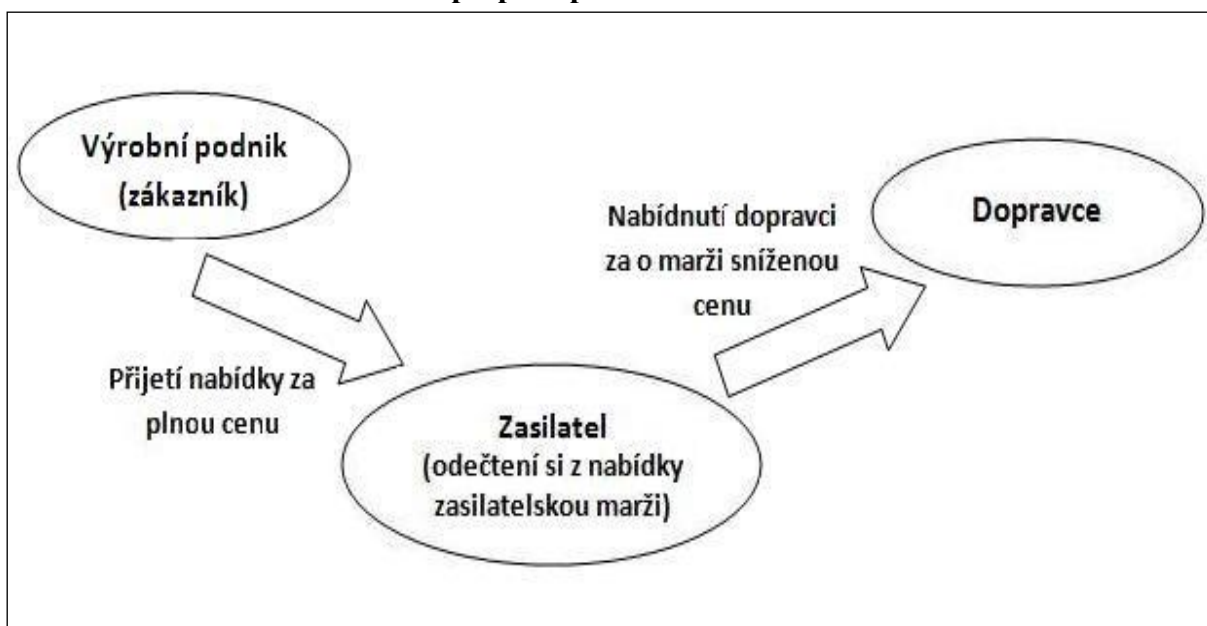
**Obrázek 9: Znázornění řetězce přeprav přímo k dopravci**



Zdroj: Autorka

V praktickém životě to dnes funguje tak, že výrobní podnik nebo jiný zákazník si cenu za přepravu stanoví hned na začátku nabídky (objeví se i s cenou například v databance RAALTrans). Dopravce, pokud nabídku vezme pro sebe, si nechá celou částku. Pokud by tuto nabídku vzal zasilatel, ten si od nabízené částky odečte svůj zisk (zasílatelskou marži) a přepravu nabídne spolupracujícím dopravcům.

**Obrázek 10: Znázornění řetězce přeprav přes zasilatele**



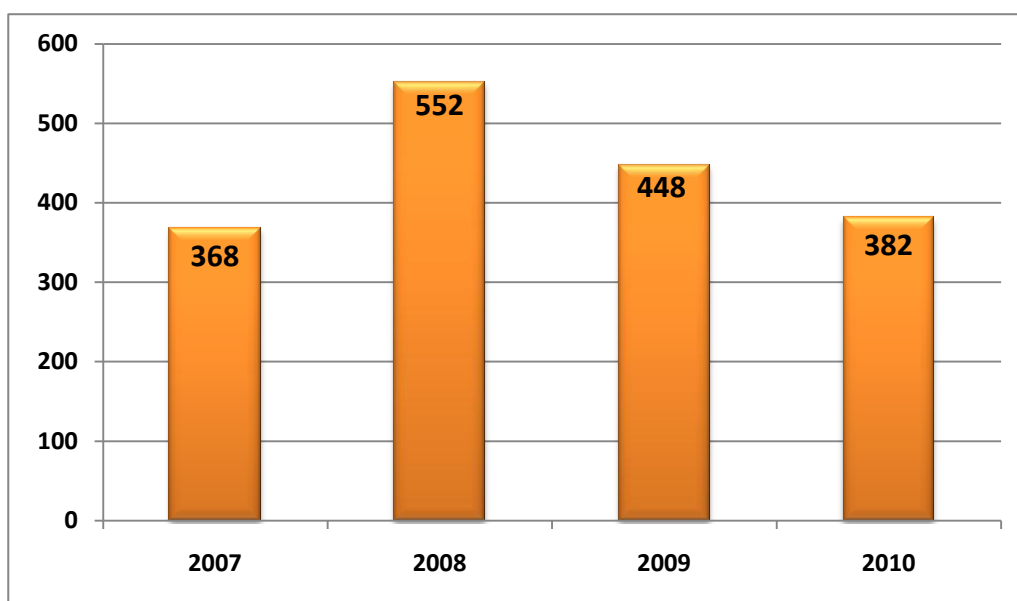
Zdroj: Autorka

Firma KVTrans si za svou zasilatelskou činnost strhává z nabízené částky cca 6 - 10 % podle výšky přepravného. Tzn., že pokud by například byla nabídka 12 000,- Kč, tak má firma KVTrans jako zasilatel zisk 1 200,- Kč.

## 2.14 Finanční analýza firmy KVTrans

Firma měla i přes ekonomickou krizi a opravy vozidel stále dost pracovních nabídek, jak je patrné z následujícího obrázku počtu vydaných faktur v letech 2007 – 2010. Pokud tyto nabídky nebyly od stálých klientů, tak se nacházeli klienti noví, kteří se rozhodli s firmou ať už jednorázově, nebo dlouhodobě spolupracovat.

**Obrázek 11: Počet vydaných faktur v letech 2007 – 2010**



Zdroj: Interní doklady firmy KVTrans

Podle uzávěrkových výkazů, viz tabulka, o majetku a závazcích od roku 2007 do roku 2010 lze vidět, že součet majetku až několikanásobně převyšuje součet závazků.

Uzávěrkové výkazy jsou uvedeny v přílohách.

**Tabulka 2: Ukazatele majetku a závazků z uzávěrkových výkazů za roky 2007 – 2010**

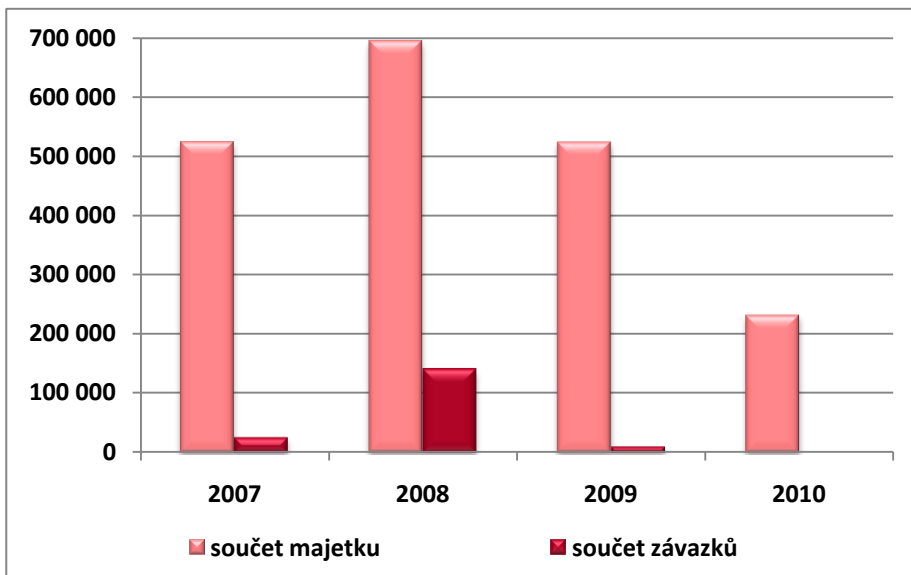
	2007	2008	2009	2010
Součet majetku	524 667	694 838	524 204	233 098
Součet závazků	25 905	139 612	11 026	0
Rozdíl součtů majetku a závazků	498 762	555 226	513 178	233 098

Zdroj: Interní doklady firmy KVTrans

Na následujících obrázcích (obrázek 12 a 13), které vychází z údajů v tabulce, jsou přehledněji zobrazeny stavy majetku a závazků v jednotlivých uplynulých letech.

Největší objem součtu majetku tvoří pohledávky z obchodního styku, tedy za dopravní služby. Součet závazků pak tvoří splátky bankovních úvěrů, úhrady automobilovým servisům za náhradní díly apod.

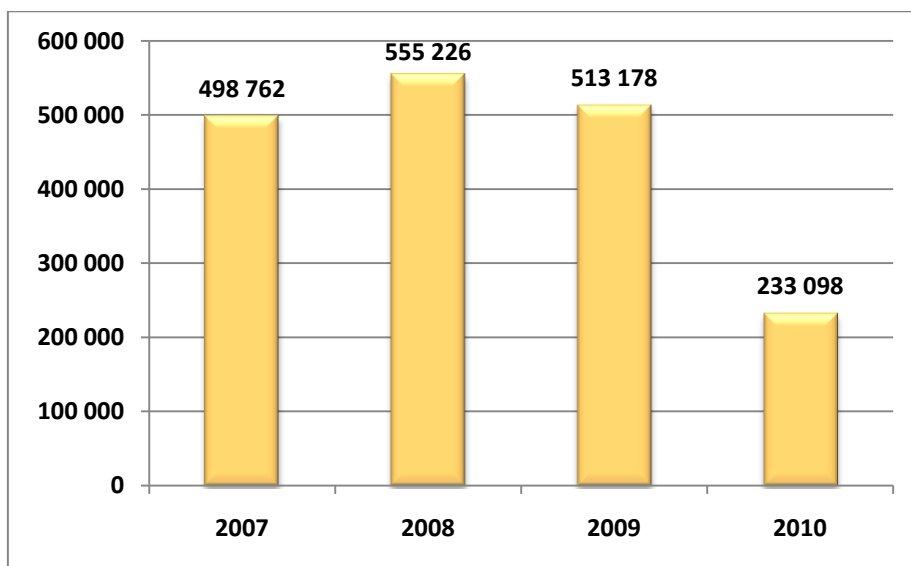
**Obrázek 12: Poměr součtu majetku k součtu závazků za roky 2007 – 2010 v Kč**



Zdroj: Interní doklady firmy KVTrans

Součet majetku za rok 2010 klesl proto, že se nevytvářely nové pohledávky a hlavní odběratelé firmy nebyli schopni z důvodů ekonomické, či jiné krize, splácet své závazky vůči firmě KVTrans.

**Obrázek 13: Rozdíl součtů majetku a závazků za roky 2007 – 2010 v Kč**



Zdroj: Interní doklady firmy KVTrans

Tak jako poměr součtu majetku k součtu závazkům, lze do tabulky zapsat i poměr součtu výdajů k součtu příjmů v jednotlivých letech.

Údaje jsou opět převzaty z výkazů příjmů a výdajů v letech 2007 – 2010.

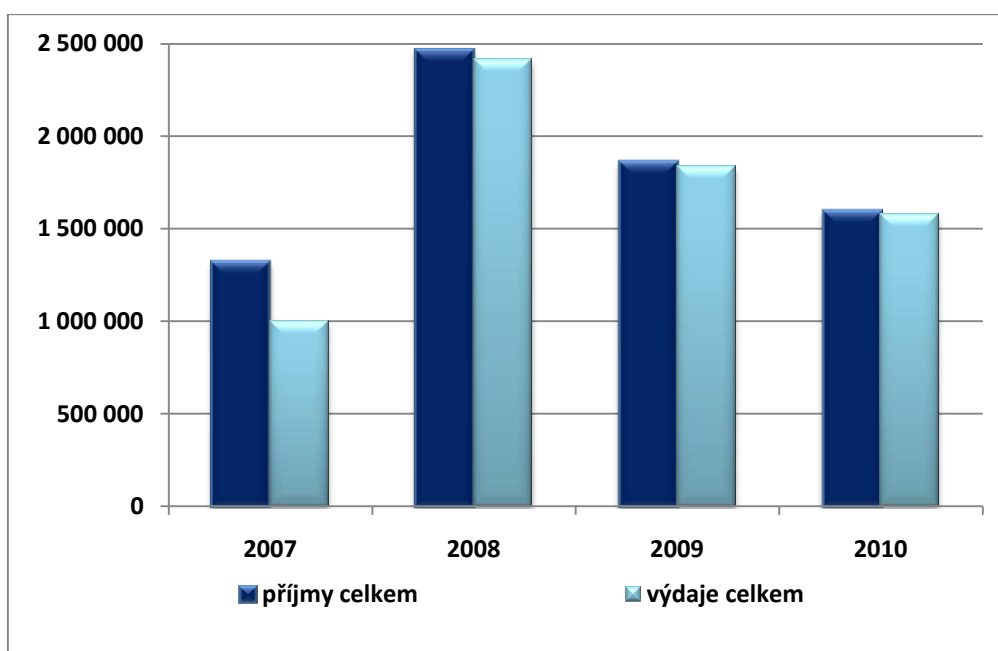
**Tabulka 3: Ukazatele příjmů a výdajů z uzávěrkových výkazů za roky 2007 – 2010 v Kč**

	2007	2008	2009	2010
<b>Příjmy celkem</b>	1 320 490	2 461 109	1 858 121	1 595 069
<b>Výdaje celkem</b>	1 001 592	2 416 164	1 837 979	1 577 945
<b>Rozdíl příjmů a výdajů</b>	318 898	44 945	20 142	17 124

Zdroj: Interní doklady firmy KVTrans

Na následujících grafech, které ukazují vývoj příjmů a výdajů v letech 2007 –2010 lze vidět, že příjmy vždy přesáhly výdaje, i když někdy jen o malé množství.

**Obrázek 14: Poměr příjmů a výdajů celkem v letech 2007 – 2010 v Kč**

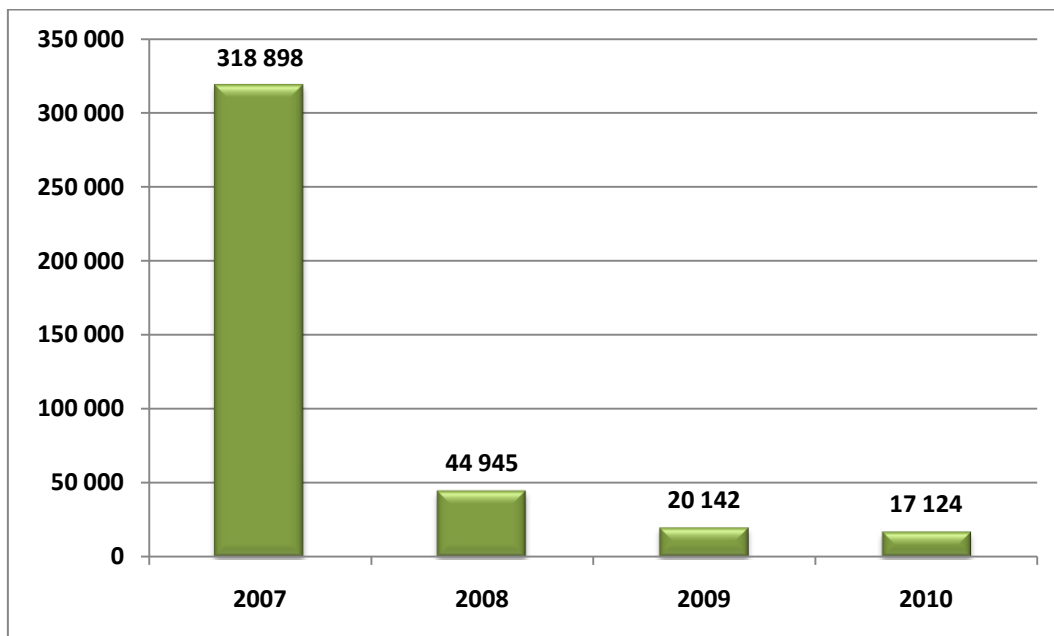


Zdroj: Interní doklady firmy KVTrans

Hlavním důvodem pro takový růst výdajů byly opravy motorů, filtrů a brzd vozidel, kdy obě vozidla střídavě stála v servisu až 6 měsíců. Největším problémem bylo, když obě vozidla byla současně odstavena pár týdnů v servisu – vozidla na sebe nevydělávala, přesto se musely hradit leasingové splátky, vyplácet mzdy zaměstnancům a další náklady. V takovémto případě se zastaví přísun financí a trvá dost dlouho, než se do koloběhu firma vrátí.

Rozdíl mezi příjmy a výdaji rapidně klesl až na hranici únosnosti také díky dalším vlivům jako jsou ekonomické krize, nárůst ceny za pohonné hmoty atd. (viz obrázek 15).

**Obrázek 15: Rozdíl příjmů a výdajů celkem v letech 2007 - 2010**



Zdroj: Interní doklady firmy KVTrans

## 3 Analýza vozového parku

Jak už bylo řečeno v předchozí kapitole, firma KVTrans disponuje dvěma nákladními vozidly značky Mercedes-Benz Sprinter a jedním osobním vozidlem Ford Focus, který se používá nejen pro vyřizování ostatních pochůzek (např. jízda na poštu, pro náhradní díly, mzdy, atd.), ale občas také pro převoz malých objednávek.

### 3.1 Charakteristika vozidel

#### 3.1.1 Mercedes-Benz Sprinter

Je užitkový skříňový automobil do 3,5 t, vyráběný německou firmou Mercedes-Benz. Výroba první generace Sprinteru byla zahájena v Evropě, v roce 1995, kdy se stal nástupcem slavného, ale zastaralého modelu Mercedes-Benz T1 („Bremer Transporter“), vyráběného od roku 1977.

Druhá generace řady Sprinter byla představena v roce 2006. Roku 2007 a 2008 se podle magazínu *Professional Van and Light Truck* stal Dodávkou roku (oficiální titul „Van of the Year“). Na trhu v severní Americe se prodává od roku 2001 pod značkou Dodge Sprinter.<sup>11</sup>

Jeho největší konkurencí na trhu jsou Renault Master a Iveco Daily.

#### Obrázek 16: Mercedes Sprinter



Zdroj: Cars.cz, tisíce aut na internetu.

---

<sup>11</sup> Cars.cz, tisíce aut na internetu (www.cars.cz)



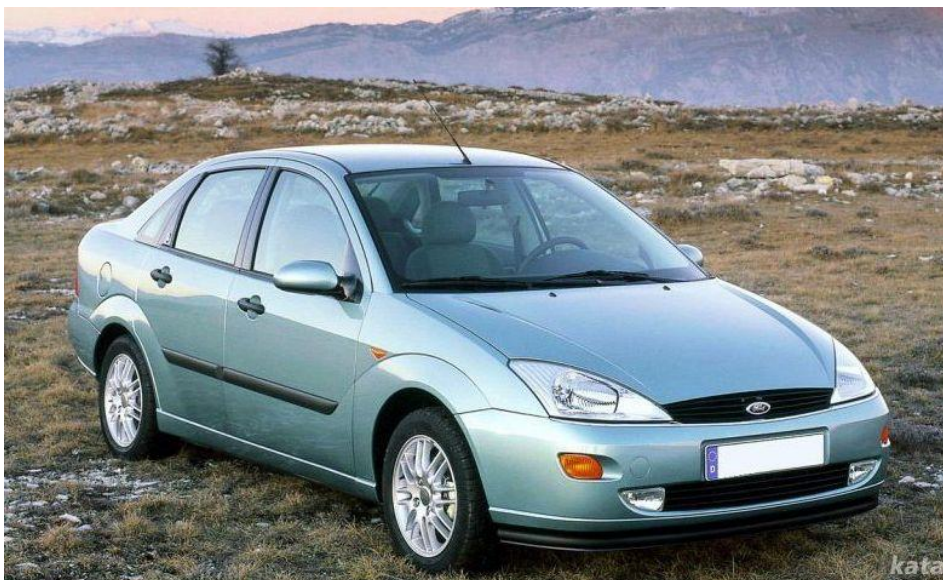
### 3.1.2 Ford Focus

Tento osobní automobil je produkt americké značky Ford Motor Company v nižší střední třídě a vyrábí se již od roku 1998, kdy nahradil svého předchůdce – Ford Escort. Roku 2008 proběhla modernizace. Z pohledu jízdních vlastností považován za měřítko segmentu vozů nižší střední třídy, protože efektivně navržený podvozek a pečlivé naladění odpružení dodává řidiči velkou dávku jistoty a kontroly nad vozem, ale dokáže si také poradit i s velkými hrboly nebo nebezpečnými výmoly na nekvalitní vozovce. Vyrábí se v typu karoserie hatchback, sedan a kombi. Typ karoserie coupé- kabriolet se zavedl od druhé generace.<sup>12</sup>

Po svém uvedení na trh si získal řadu příznivců pro svůj mimořádně odvážný design interiéru i exteriéru. Odborníci po prvních seznamovacích jízdách také nešetřili chválou za výborné jízdní vlastnosti, prostorný interiér a průkopnický design. Také proto získal Ford Focus prestižní titul Auto roku 1999 (Car of the year 99) a následně roku 2006 získal tento titul také Ford druhé generace.<sup>13</sup>

Jeho hlavními konkurenty jsou Renault Megane, Volkswagen Golf a Opel Astra.

**Obrázek 17: Ford Focus Sedan 1.4 16V**



Zdroj: Katalog automobilů

---

<sup>12</sup> Referentské vozy ([www.referentskevozy.cz](http://www.referentskevozy.cz))

<sup>13</sup> Katalog automobilů ([www.katalog-automobilu.cz](http://www.katalog-automobilu.cz))

## 3.2 Technický popis vozidel

Obě nákladní vozidla Mercedes Sprinter mají sice stejnou karoserii, ale liší se hlavně ve zdvihovém objemu vozidla a jeho maximálním výkonu, viz technické průkazy vozidel.

**Tabulka 4: Rozdíl v parametrech užitkových vozidel firmy KVTrans**

	4T38552	4T46594
Zdvihový objem vozidla (cm <sup>3</sup> )	2 987	2 148
Maximální výkon (kW)	135	110

Zdroj: Autorka

Zdvihový objem se používá na porovnávání velikosti pístových stojů, protože je to veličina, na které přímo závisí výkonové parametry stroje.

**Obrázek 18: Popis nákladního vozidla 4T38552 podle technického průkazu**

1 Druh vozidla:	NAKLADNÍ AUTOMOBIL		
2	SKŘÍŇOVÝ		
J Kategorie vozidla (zkratka):	N1		
1.1 Tovární značka:	MERCEDES-BENZ		
1.2 Typ:	906 KA 35	Varianata:	Verze:
1.3 Obchodní označení:	SPRINTER 318 CDI KA/43L		
E Identifikační číslo vozidla (VIN):	WDB9066371S132355		
3 Výrobce vozidla:	DAIMLERCHRYSLER AG, STUTTGART, SRN		
4 Výrobce:	DAIMLERCHRYSLER AG, STUTTGART, SRN		
5 Typ:	OM 642.992	P.3 Palivo:	NM
2.2 Max. výkon [kW] / P.4 ot. [min <sup>-1</sup> ]:	135/3 800	P.1 Zdvih. objem [cm <sup>3</sup> ]:	2 987
3.3 Předpis EHK OSN č.:		Směrnice EHS/ES č.:	2005/78B
1.6 Korigovaný součinitel absorpce [m <sup>2</sup> ]:	0.5	V.7 CO <sub>2</sub> [g.km <sup>-1</sup> ]:	
6 Výrobce:			
7 Druh (typ):			
B Výrobní číslo (nástavby, kabiny):			
R Barva:	BÍLÁ		
S Počet míst - celkem:	2/3	S.1 - k sezení:	2/3
		S.2 - k stání:	0
		9 - lůžek:	0
10 Maximální zatížení střechy [kg]:	150	11 Objem cisterny [m <sup>3</sup> ]:	
12 Celková [mm] - délka:	7 345	13 - šířka:	1 993
		14 - výška:	2 725
M Rozvor [mm]:	4 325		
15 Rozměry ložné plochy [mm] - délka:	4 700	16 - šířka:	1 350
G Provozní hmotnost [kg]:	2 231 - 2 819		
F.1 Největší technicky přípustná / F.2 povolená hmotnost [kg]:	3 500/3 500		
N Největší technicky přípustná/povolená hmotnost na nápravu [kg]: N.1; N.2; N.3; N.4	1 650/1 650; 2 250/2 250		
17 Největší svislé statické zatížení spojovacího zařízení (závěs/točnice) [kg]:	Z 100		
1.1 Největší technicky přípustná/povolená hmotnost přípojného vozidla [kg]: - brzděného:	2 000/2 000		
1.2	- nebrzděného: 750/750		
18 Největší technicky přípustná / F.3 povolená hmotnost jízdní soupravy [kg]:	5 500/5 500		
19 Spojovací zařízení - druh a typ:			

Zdroj: Technický průkaz vozidla 4T38552.

Osobní automobil Ford Focus je využíván nejen pro každodenní pochůzky chodu firmy, ale i pro přepravu malých objednávek. Popis tohoto automobilu je na obrázku 20.

### Obrázek 19: Popis osobního automobilu 4T58782 podle technického průkazu

1	Druh vozidla:	<b>OSOBNÍ AUTOMOBIL</b>		
2	<b>SEDAN</b>			
J	Kategorie vozidla (zkratka):	<b>M1</b>		
D.1	Tovární značka:	<b>FORD</b>		
D.2	Typ:	<b>DEWEYDC</b>	Varianta:	<b>1.8</b>
			Verze:	
D.3	Obchodní označení:	<b>FOCUS</b>		
E	Identifikační číslo vozidla (VIN):	<b>WFOFXKWPDFIK48975</b>		
3	Výrobce vozidla:	<b>FORD WERKE, KÖLN, SRN</b>		
4	Výrobce:	<b>FORD WERKE, KÖLN, SRN</b>		
5	Typ:	<b>1.8 ZETEC E EYDC</b>	P.3 Palivo:	<b>BA 95 B</b>
P.2	Max. výkon [kW] / P.4 ot. [min <sup>-1</sup> ]:	<b>85,0/5 500</b>	P.1 Zdvih. objem [cm <sup>3</sup> ]:	<b>1 796</b>
V.9	Předpis EHK OSN č.:		Směrnice EHS/ES č.:	<b>96/69</b>
V.6	Korigovaný součinitel absorpce [m <sup>2</sup> ]:		V.7 CO <sub>2</sub> [g.km <sup>-1</sup> ]:	
6	Výrobce:	<b>FORD WERKE, KÖLN, SRN</b>		
7	Druh (typ):	<b>SEDAN, SAMONOSNÁ</b>		
8	Výrobní číslo (nástavby, kabiny):			
R	Barva:	<b>ČERVENÁ-METAL</b>		
S	Počet míst - celkem:	<b>5</b>	S.1 - k sezení:	<b>5</b>
			S.2 - k stání:	<b>0</b>
			9 - lůžek:	<b>0</b>
10	Maximální zatížení střechy [kg]:	<b>75</b>	11 Objem cisterny [m <sup>3</sup> ]:	
12	Celková [mm] - délka:	<b>4 362</b>	13 - šířka:	<b>1 702</b>
			14 - výška:	<b>1 440</b>
M	Rozvor [mm]:	<b>2 615</b>		
15	Rozměry ložné plochy [mm] - délka:		16 - šířka:	
G	Provozní hmotnost [kg]:	<b>1 218</b>		
F.1	Největší technicky přípustná / F.2 povolená hmotnost [kg]:	<b>1 650/1 650</b>		
N	Největší technicky přípustná/povolená hmotnost na nápravu [kg]:	N.1; N.2; N.3; N.4		
		<b>885/885; 880/880</b>		
17	Největší svítlé statické zařízení spojovacího zařízení (závěsňočné) [kg]:	<b>Z 75</b>		
O.1	Největší technicky přípustná/povolená hmotnost přípojného vozidla [kg]:	- brzděného:	<b>1 200/1 200</b>	
O.2		- nebrzděného:	<b>605/605</b>	
18	Největší technicky přípustná / F.3 povolená hmotnost jízdní soupravy [kg]:	<b>2 850/2 850</b>		
19	Spojovací zařízení - druh a typ:			

Zdroj: Technický průkaz vozidla 4T58782.

## 3.3 Pojištění vozidel firmy KVTrans

Všechny tři vozidla už za dobu existence firmy byly pojištěny u různých pojišťoven. Nynější stav je, že obě nákladní vozidla Mercedes Sprinter i Ford Focus mají uzavřené **pojištění o odpovědnosti z provozu motorového vozidla**. Jedno z nákladních vozidel je pojištěno u Direct pojišťovny od 23. 02. 2011 a druhé nákladní vozidlo u České pojišťovny od 19. 03. 2011. Osobní vozidlo bylo nově pojištěno také u České Pojišťovny dne 01. 03. 2011.

**Havarijní pojištění** mají nákladní vozidla vyřízeno přes leasing u České Pojišťovny a Ford Focus nemá uzavřeno havarijní pojištění.

Pro případ ztráty, poškození, krádeže nákladu je dobré mít sjednáno **pojištění z provozu silničního dopravce**. To má firma sjednáno u České pojišťovny.

Firma KVTrans zatím neměla žádnou pojistnou událost, takže nelze porovnat například rychlost nebo výše plnění pojišťoven.

Obě užitková vozidla jsou pojištěna u jiných pojišťoven, protože jedno pojištění bylo v ceně leasingu a druhé si musela firma vyřídit sama.

**Tabulka 5: Přehled povinného ručení u České pojišťovny a Direct pojišťovny**

	Česká pojišťovna	Direct
<b>Limit pojistného plnění:</b>	V CZK	V CZK
Škody na zdraví	50 000 000,-	70 000 000,-
Hmotné škody	50 000 000,-	70 000 000,-
<b>Zelená karta</b>	ANO	ANO
<b>Roční pojistné:</b>		
Celkem	7 934,-	9 060,-
Přepočet pojistného na jednotku (10 mil.,- Kč)	1587,-	1294,-
<b>Doplňkové pojištění:</b>	Pojištění čelního skla.	Asistenční služby, pojištění úrazu předních sedadel, pojištění všech skel, kabelka.
<b>Bonusy/malusy</b>	0 %	20 %
<b>Hlavní výhody</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Měsíční platby</li> <li>• Vyřízení online nebo telefonem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velký výběr připojištění</li> <li>• Vyřízení online nebo telefonem</li> </ul>
<b>Hlavní nevýhody</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malý výběr připojištění</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Čtvrtletní platby (větší částka)</li> </ul>

Zdroj: Autorka

Hlavní výhodou u Direct pojišťovny je velký výběr připojištění, ale za vyšší cenu. Pojištění u České pojišťovny bylo sjednáno v rámci leasingové smlouvy společnosti Mercedes-Benz, takže firma nijak nemohla ovlivnit podmínky pojistné smlouvy včetně připojištění.

## 3.4 Výpočet průměrné spotřeby pohonných hmot za přepravu

Pro lepší a přehlednější kontrolu spotřebovaných pohonných hmot, kontrolu řidiče a zároveň i vozidla, si ze Záznamu o provozu vozidla můžeme spočítat, jaká byla na dané přepravě spotřeba pohonných hmot.

Na příkladu si lze ukázat, jak takový výpočet provádí.

### 3.4.1 Výpočet průměrné spotřeby 1. řidiče

Tabulka 6: Podklady pro výpočet spotřeby PHM 1. řidiče

Cesta tam	
Počet ujetých km podle tachometru	750
Stav nádrže před odjezdem	65 l
Stav nádrže po příjezdu na místo vykládky	65 l
Celkem dotankovaných PHM	80,3 l
<b>Celkem spotřebovaných PHM</b>	<b>80,3 l</b>
Cesta zpět	
Počet ujetých km podle tachometru	1087
Stav nádrže před odjezdem z vykládky	65 l
Stav nádrže po příjezdu do firmy	60 l
Celkem dotankovaných PHM	111,4 l
<b>Celkem spotřebovaných PHM</b>	<b>116,4 l</b>

Zdroj: Interní záznamy o provozu vozidla 1. řidiče.

#### Výpočet pro cestu tam:

Celkem spotřebovaných PHM se vypočítá jako součet stavu nádrže před odjezdem a celkem dotankovaných PHM minus stav nádrže po příjezdu na místo vykládky. V tomto případě je to tedy 80,3 litrů.

Následuje hlavní výpočet, který se provede podle vzorce:

$$\frac{\text{Celkem spotřebovaných PHM}}{\text{Počet ujetých km}} \cdot 100$$

Když tedy do vzorce dosadíme hodnoty z tabulky, zjistíme, že na cestě tam se průměrně spotřebovalo 10,7 litrů pohonných hmot  $\rightarrow (80,3 / 750) \cdot 100 = 10,7$  litrů.

### Výpočet pro cestu zpět:

Na cestě zpět se celkem spotřebovaných PHM vypočítá jako součet stavu nádrže před odjezdem z vykládky a celkem dotankovaných PHM mínus stav nádrže po příjezdu zpět do firmy. Zde je to 116,4 litrů.

Po opětovném dosazení do hlavního vzorce zjistíme, že na cestě zpět se průměrně spotřebovalo opět 10,7 litrů pohonných hmot  $\rightarrow (116,4 / 1087) * 100 = 10,7$  litrů.

Výpočtem průměru za obě cesty opět dojedeme k číslu 10,7 litr.

Druhý řidič má silnější vozidlo s jiným objemem motoru, takže jeho spotřeba by měla být o něco málo větší, viz příklad 2.

### 3.4.2 Výpočet průměrné spotřeby 2. řidiče

Tabulka 7: Podklady pro výpočet spotřeby PHM 2. řidiče

Cesta tam	
Počet ujetých km podle tachometru	1745
Stav nádrže před odjezdem	55 l
Stav nádrže po příjezdu na místo vykládky	20 l
Celkem dotankovaných PHM	197,7 l
<b>Celkem spotřebovaných PHM</b>	<b>232,7 l</b>
Cesta zpět	
Počet ujetých km podle tachometru	1444
Stav nádrže před odjezdem z vykládky	20 l
Stav nádrže po příjezdu do firmy	60 l
Celkem dotankovaných PHM	198,8 l
<b>Celkem spotřebovaných PHM</b>	<b>158,8 l</b>

Zdroj: Interní záznamy o provozu vozidla 2. řidiče

#### Výpočet pro cestu tam i pro cestu zpět

Postup i vzorec je stejný jako u prvního řidiče, toho vyplývá, že pro cestu tam spotřeboval:  $(232,7 / 1745) * 100 = 13,4$  litrů a na cestě zpátky:  $(158,8 / 1444) * 100 = 11$  litrů.

Průměrem vypočítáme, že průměrná spotřeba PHM u druhého řidiče je 12,2 litrů.

### **Závěr k příkladům**

Kontrola průměrné spotřeby PHM za přepravu je pro firmu důležitá. Při opakovaných kontrolách můžeme zjistit, zda řidič jezdí ekonomicky (nejezdí moc rychle), nebo zda nemá vozidlo poruchu. Snížit spotřebu lze tedy způsobem jízdy. V případě poruchy by se muselo vozidlo odstavit na diagnostiku a zjistit se příčina přílišné spotřeby.



## 4 Ekonomické zhodnocení variant pořízení vozidel

Firma KVTrans má možnost výběru ze tří užitkových vozidel. Jsou to vozidla Peugeot Boxer, Renault Master a Volkswagen Crafter. Charakteristika vozidel, jejich technické údaje a další informace o vozidlech jsou vypsány v následujících podkapitolách.

### 4.1 Charakteristika vozidel z výběru pořízení

#### 4.1.1 Volkswagen Crafter

Tento typ v roce 1996 vystřídal svého předchůdce Volkswagen LT (LT = Lasten – Transporter = přepravník zboží). Crafter je postaven na stejném základu jako Mercedes-Benz Sprinter, protože vznikl ve spolupráci s automobilkou Mercedes-Benz.

Jeho design je velmi působivý a již na první pohled se postará o rozruch. Také nekompromisní hospodárnost přesvědčí zákazníka od prvního až po poslední kilometr, stejně jako jeho výkonné a úsporné motory TDI. Díky mnoha možnostem individualizace nezůstane žádné přání nesplněné. Ergonomie si získá řidiče i spolujezdce jakéhokoli věku. A na jeho bezpečnostní koncepci se lze kdykoli a kdekoli spolehnout. Řečeno ve zkratce: nový Crafter je prostě mimořádně silný.

#### **Obrázek 20: Užitkový automobil Volkswagen Crafter**



Zdroj: Propagační materiály pro Volkswagen Crafter.



## 4.1.2 Peugeot Boxer

Je lehké užitkové vozidlo, které automobilka Peugeot vyrábí již od roku 1993, kdy nahradil Peugeot J5.

Výrazný a dynamický styl, mohutná přední maska a robustní linie – to je charakteristický dynamický design modelu Boxer. Má také vynikající jízdní vlastnosti a vybavení na úrovni osobního vozu, takže je řízení maximálně pohodlné, bezpečné a snadné. K pohodlnému řízení také patří komfortní a funkční sedadlo řidiče, které se přizpůsobí všem jeho požadavkům tak, aby byl den v kabině co nejpříjemnější. Tento typ je i vybaven účinnými zabezpečovacími systémy, které chrání kabinu vozu i náklad proti násilnému vniknutí a krádeži. Z hlediska životního prostředí je poháněn motorem HDI Common rail poslední generace, který splňuje evropské normy a je vybaven také diagnostikou EOBD pro kontrolu emisí.

**Obrázek 21: Užitkový automobil Peugeot Boxer**



Zdroj: Propagační materiály pro Peugeot Boxer

### 4.1.3 Renault Master

Dodávkový automobil, který firma Renault vyrábí již od roku 1981.

Design tohoto vozidla má robustní a dynamickou přední část, která na první pohled vyjadřuje jeho efektivitu. Výrazné velké světlometry a nová přední maska zdůrazňují jeho osobitý charakter. Široký přední nárazník poskytuje karoserii účinnou ochranu, přičemž celek působí velmi moderním dojmem. Pro snadnou a bezpečnou jízdu na každodenních pracovních cestách je konstruována prostorná, příjemná a pohodlná kabina vozu, která je ukázkou profesionálního přístupu (optimální výhled, ergonomie ovladačů, nastavitelné sedadlo a volant vyhoví řidičům všech postav, klimatizace, lepší odhlučnění). Tento výkonný a efektivní vůz se více než kdy jindy dokáže přizpůsobit i těm nejnáročnějším požadavkům svých uživatelů. Nový Master s pohonem zadních kol garantuje jízdní vlastnosti odpovídající všem profesním nárokům, když je potřeba přepravovat těžké a objemné náklady. A s tažným zařízením můžete táhnout až 3 tuny.

#### Obrázek 22: Užitkový automobil Renault Master



Zdroj: Propagační materiály pro Renault Master

## 4.2 Technické údaje vozidel

Asi nejdůležitějším parametrem u nákladního vozidla (hned po ceně) je objem nákladového prostoru a užitná hmotnost, protože čím větší užitná hmotnost a objem jsou, tím víc zakázek pro přepravu můžeme naložit.

Dalším důležitým parametrem, který může napomoci v rozhodnutí, které auto si zvolit může být jaký je ve vozidle motor a jak je výkonné. Motory TDI (turbodiesel) mají výhradně Volkswageny. Motory HDI a dCi jsou novější, úspornější a víc šetří životní prostředí.

V následující tabulce je srovnání hlavních technických údajů vozidel.

**Tabulka 8: Hlavní technické údaje vozidel**

Technické údaje	Peugeot	Renault	Volkswagen
Objem nákladového prostoru (m <sup>3</sup> )	15,0	14,9	14,0
Užitečná hmotnost (kg)	1440	1037	1301
Motor	2,2 HDI	2,3 dCi	2,5 TDI
Výkon (kW)	88	107	120
Objem palivové nádrže (l)	90	105	100

Zdroj: Autorka podle reklamních materiálů vozidel.

### 4.3 Cena vozidel

Jedním z hlavních a prakticky nejdůležitějších parametrů v rozhodování o pořízení nového užitkového vozu je jeho pořizovací cena.

**Tabulka 9: Pořizovací ceny jednotlivých vozidel**

Užitkové vozidlo	Pořizovací cena v Kč
Volkswagen Crafter	883 800,-
Peugeot (oficiální cena)	884 900,-
Peugeot (v akci do 30. 06. 2011)	625 880,-
Renault Master	657 900,-

Zdroj: Nabídky prodejců vozidel Volkswagen, Peugeot a Renault

### 4.4 Možnosti financování vozidel

V nejnovějších nabídkách financování přímo od automobilek se stále častěji lze setkat s bezhotovostním úvěrem a leasing částečně ustupuje do pozadí zájmu.

Na základě ceny užitkových vozidel z nabídek jsem byla zjistit údaje o podmínkách úvěru ve dvou bankách – Komerční Bance a ČSOB. Komerční banka nabízí úvěr až do výše 2 500 000,- Kč, zatímco ČSOB jen do výše 600 000,- Kč. To znamená, že pokud by firma chtěla financovat vozidlo úvěrem od ČSOB, musela by si vzít úvěry dva. V takovém případě

ale není jisté, že by druhý úvěr prošel schvalovacím řízením. Další možností je vzít si úvěr v obou bankách a následně využít například možnost konsolidace půjček, pokud by se tato možnost naskytla. Ale ani v případě půjčky od dvou bank není jistota schválení.

## 4.5 Vlastní ekonomické zhodnocení

K prvnímu zhodnocení se vycházelo z financování úvěrem u vozidel Peugeot Boxer a Volkswagen Crafter a dvěma úvěry z Komerční Banky ve stejné výši, jako jsou ceny vozidel. Na první pohled není rozdíl v ceně vozidel až tak patrný.

Splátky jsou u všech úvěrů a leasingu stanoveny na 60 měsíců a do celkové částky splatné spotřebitelem je započítána i výška akontace.<sup>14</sup> Výše akontace je u všech tří porovnávaných vozidel 20 % z pořizovací ceny vozidla.

**Tabulka 10: Výše akontace jednotlivých vozidel**

Užitkové vozidlo	Výše akontace v Kč
Volkswagen Crafter	166 776,-
Peugeot Boxer (oficiální cena)	176 980,-
Peugeot Boxer (v akci do 30. 06. 2011)	125 176,-
Renault Master	131 580,-

Zdroj: Nabídky prodejců vozidel Volkswagen, Peugeot a Renault

Tabulka 11 zobrazuje hlavní parametry financování vozidla Peugeot Boxer srovnávaných u úvěru z Komerční Banky a úvěru, který nabízí přímo automobilový výrobce Peugeot.

**Tabulka 11: Srovnání financování pro Peugeot Boxer**

	KB – úvěr Peugeot	Peugeot Boxer úvěr
Požizovací cena (Kč)	884 900,00	884 900,00
Pravidelná měsíční splátka (Kč)	19 222,00	15 251,00
Úroková sazba (%)	10,40	3,70
Celková částka splatná spotřebitelem (Kč)	1 142 039,00	1 076 789,00
Rozdíl mezi půjčenými a splatnými penězi	257 139,00	191 889,00

Zdroj: Autorka

<sup>14</sup> Akontace = zálohová úhrada, částečné placení předem.

Následující tabulka zobrazuje hlavní parametry financování vozidla Volkswagen Crafter srovnávaných také u úvěru z Komerční Banky a úvěru, který nabízí přímo automobilový výrobce Volkswagen.

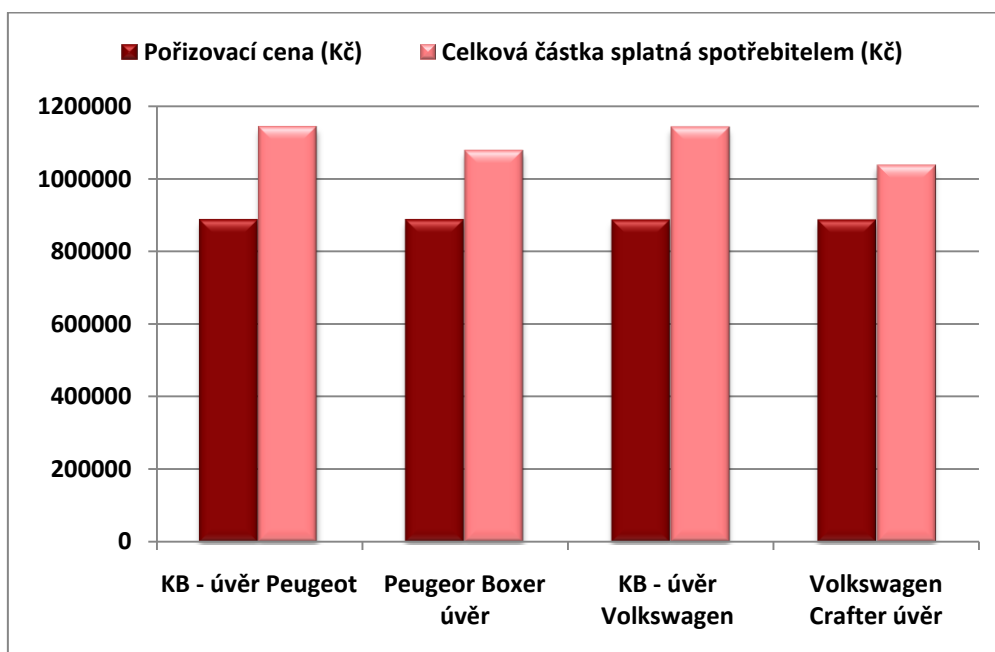
**Tabulka 12: Srovnání financování pro Volkswagen Crafter**

	KB – úvěr Volkswagen	Volkswagen Crafter úvěr
Požizovací cena (Kč)	883 800,00	883 800,00
Pravidelná měsíční splátka (Kč)	19 198,00	14 728,00
Úroková sazba (%)	10,40	4,90
Celková částka splatná spotřebitelem (Kč)	1 140 627,00	1 035 701,00
Rozdíl mezi půjčenými a splatnými penězi	256 827,00	151 901,00

Zdroj: Autorka

Podle obrázku 23 lze říct, že ekonomicky nejvýhodnější varianta je Volkswagen Crafter financovaný úvěrem přímo od výrobce Volkswagen.

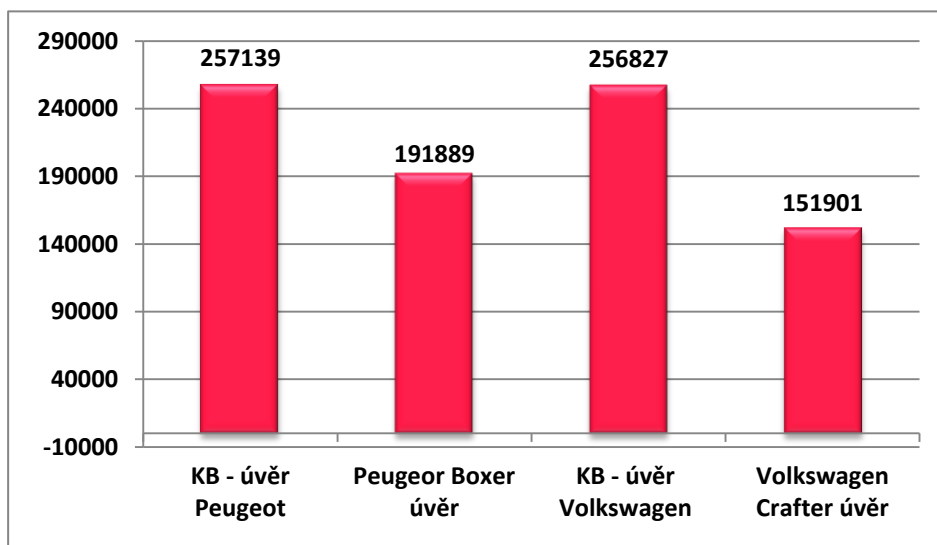
**Obrázek 23: Porovnání mezi pořizovací cenou vozidla a částkou, kterou spotřebitel doopravdy splatí (v Kč)**



Zdroj: Autorka

Pro názornější rozdíl je na dalším obrázku uvedeno o kolik Kč pořizovací cenu „přeřinancujeme“, to znamená, jaký je rozdíl mezi základní cenou pořízení úvěru a částkou, kterou firma (spotřebitel) doopravdy zaplatí.

**Obrázek 24: Rozdíl mezi základní cenou vozidla a částkou, kterou spotřebitel doopravdy splatí v Kč**



Zdroj: Autorka

V předchozích tabulkách a výpočtech se ale u úvěrů z Komerční Banky nepočítalo s povinným ručením, které je u úvěrů od automobilových výrobců součástí měsíčních splátek. Proto jsem našla nejlevnější povinné ručení od České podnikatelské pojišťovny, které je hrazeno čtvrtletně ve výši 1 521,- Kč. To znamená, že k oběma úvěrům z Komerční Banky musíme přičíst ještě 30 420,- Kč (roční pojištění = 6 084,- Kč, pojištění se hradí stejně jako splátka vozidel 5 let:  $5 * 6 084,- = 30 420,-$  Kč).

**Tabulka 13: Srovnání financování včetně povinného ručení u vozidla Peugeot Boxer**

	KB - úvěr Peugeot	Peugeot Boxer úvěr
Požizovací cena (Kč)	884 900,00	884 900,00
Pravidelná měsíční splátka (Kč)	19 222,00	15 251,00
Úroková sazba (%)	10,40	3,70
Celková částka splatná spotřebitelem + pojištění (Kč)	1 172 459,00	1 076 789,00
Rozdíl mezi půjčenými a splatnými penězi	287 559,00	191 889,00

Zdroj: Autorka

Stejná výše povinného ručení, tedy 30 420,- Kč, se přičítá i k úvěru Komerční banky pro vozidlo Volkswagen Crafter.

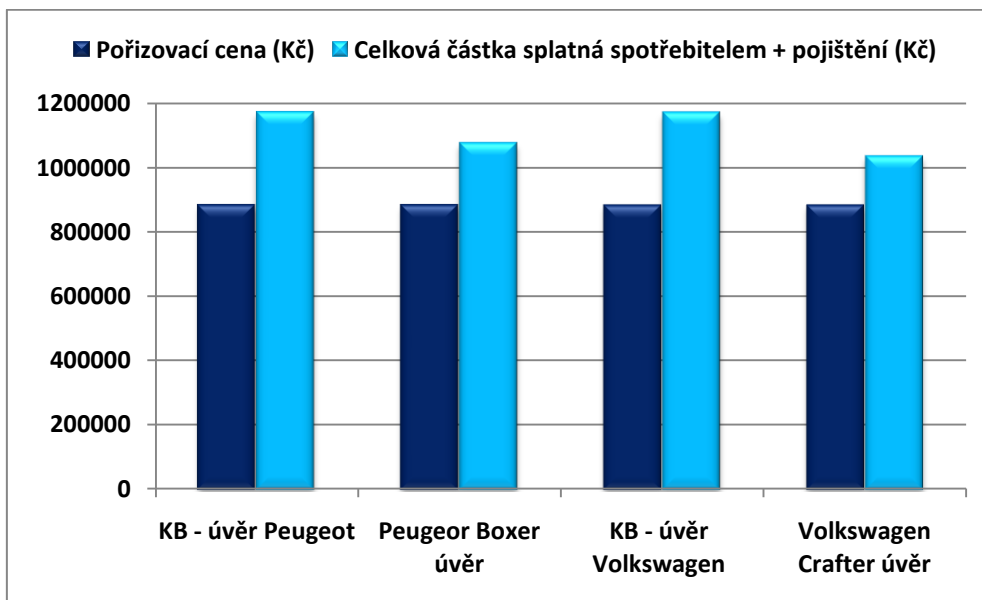
**Tabulka 14: Srovnání financování včetně povinného ručení u vozidla Volkswagen Crafter**

	KB - úvěr Volkswagen	Volkswagen Crafter úvěr
Pořizovací cena (Kč)	883 800,00	883 800,00
Pravidelná měsíční splátka (Kč)	19 198,00	14 728,00
Úroková sazba (%)	10,40	4,90
Celková částka splatná spotřebitelem + pojištění (Kč)	1171047,00	1035701,00
Rozdíl mezi půjčenými a splatnými penězi	287 247,00	151 901,00

Zdroj: Autorka

Protože se povinné ručení přičítá jen k úvěrům z Komerční Banky (u úvěrů od prodejců automobilů je zahrnuto v měsíčních splátkách), na výsledku z předchozích výpočtů to nemělo žádný vliv a nejvýhodnější variantou zůstává Volkswagen Crafter

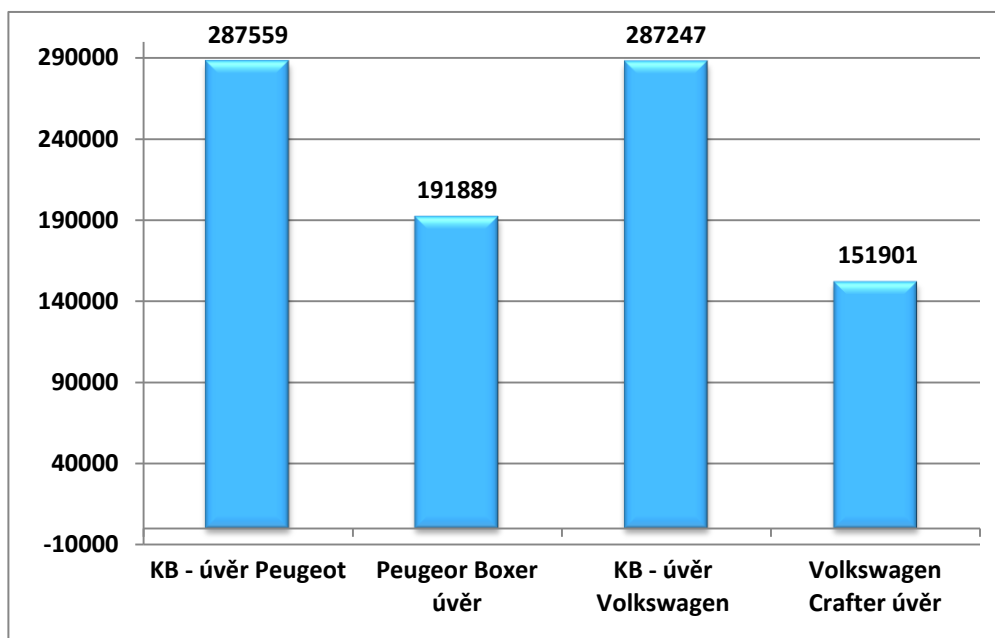
**Obrázek 24: Porovnání mezi pořizovací cenou vozidla a částkou, kterou spotřebitel doopravdy splatí (včetně povinného ručení) v Kč**



Zdroj: Autorka

Názornější zobrazení rozdílu mezi pořizovací cenou a částkou, kterou firma (spotřebitel) doopravdy zaplatí včetně povinného ručení.

**Obrázek 25: Rozdíl mezi pořizovací cenou vozidla (úvěru) a částkou, kterou spotřebitel doopravdy zaplatí (včetně povinného ručení) v Kč**



Zdroj: Autorka

Z ukazatelů vypočítaných v předchozích tabulkách a následného převedení do grafů lze říci, že nejefektivnější možností pořízení je Volkswagen, protože má ze všech čtyř možností nejen nejmenší měsíční splátky, ale i rozdíl mezi pořizovací cenou a částkou splacenou celkem.

Další možností, kterou firma může využít je akce na Peugeot, která trvá do 30. 06. 2011 a vozidlo je za výhodnější cenu **625 880,- Kč**. Toto vozidlo lze srovnat s Renaultem Master, který je za cenu **657 900,- Kč**. Podle ceny lze na první pohled říct, že cenově vychází financovat Peugeot Boxer. Otázkou zůstává, jestli jej financovat pomocí úvěru, který nám dá banka nebo úvěru přímo od automobilky Peugeot.

Podle dalších podkladů jsem se tedy rozhodla srovnat podmínky dalších dvou úvěrů od Komerční banky ve stejné výši, jako je úvěr, který pro financování nabízí Peugeot a leasingu, který nabízí Renault.

Splátky jsou u všech úvěrů a leasingu opět stanoveny na 60 měsíců.



Tabulky 15 a 16 už jsou dopočítány včetně akontace na vozidlo (20 % z pořizovací ceny) a povinného ručení, které činí 30 420,- Kč.

Přehledný výpis podmínek financování pro Peugeot Boxer v cenové akci a Renault Master uvádí tabulka 15.

**Tabulka 15: Srovnání financování pro Peugeot Boxer v akci**

	KB -úvěr Peugeot	Peugeot Boxer úvěr
Pořizovací cena (Kč)	625 880,00	625 880,00
Pravidelná měsíční splátka (Kč)	13 596,00	13 871,00
Úroková sazba (%)	10,40	1,88
Celková částka splatná spotřebitelem + pojištění (Kč)	840 414,00	943 565,00
Rozdíl mezi půjčenými a splatnými penězi	214 534,00	317 685,00

Zdroj: Autorka

Taktéž následující tabulka zobrazuje podmínky financování, v tomto případě však pro vozidlo Renault Master

**Tabulka 16: Srovnání financování pro Renault Master**

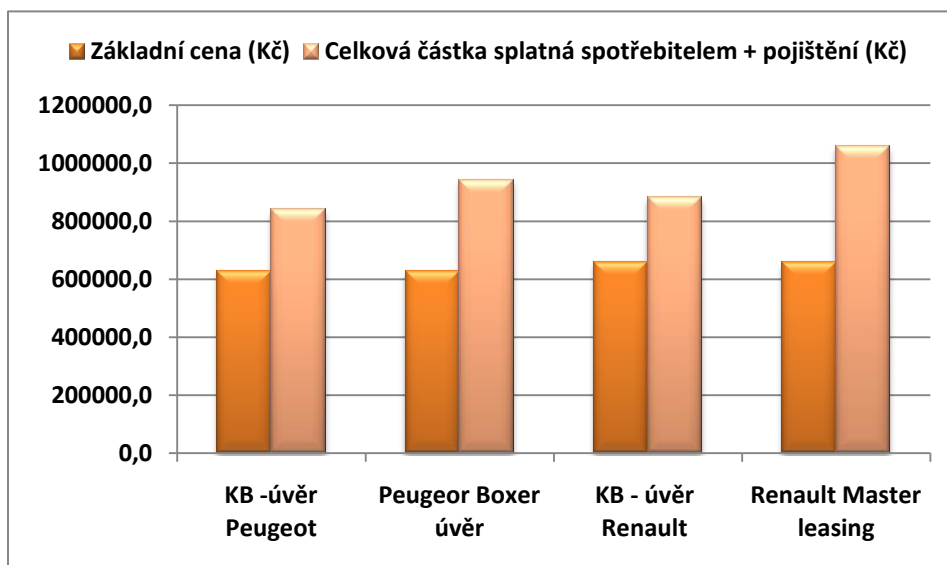
	KB -úvěr Renault	Renault Master leasing
Pořizovací cena (Kč)	657 900, 00	657 900, 00
Pravidelná měsíční splátka (Kč)	14 333, 00	15 701,00
Úroková sazba (%)	10,40	2,06
Celková částka splatná spotřebitelem + pojištění (Kč)	881 469,00	1 057 939,00
Rozdíl mezi půjčenými a splatnými penězi	223 569,00	400 039,00

Zdroj: Autorka

Výpočty z tabulek dokazují, že nejlepší variantou pořízení nového vozu je v tomto případě Peugeot Boxer s akční cenou 625 880,- Kč s využitím financování spotřebitelským úvěrem od Komerční Banky.

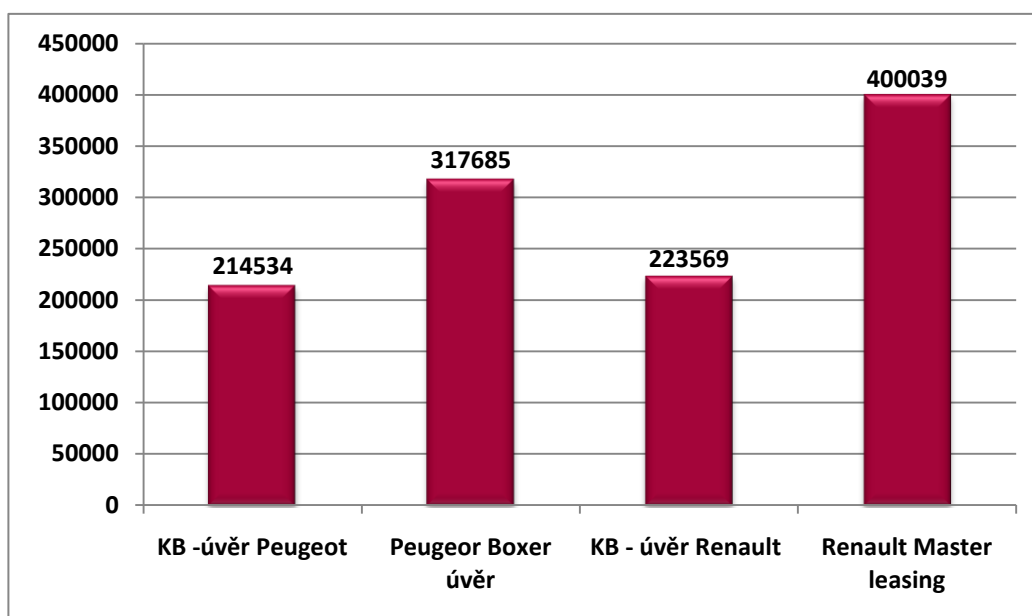
U nabídky úvěru od Komerční Banky je nejmenší rozdíl mezi pořizovací cenou a částkou, která bude skutečně splacena, jak lze vidět na obrázku 27.

**Obrázek 26: Porovnání mezi pořizovací cenou vozidla a částkou, kterou spotřebitel doopravdy splatí (včetně povinného ručení) v akci Peugeot**



Zdroj: Autorka

**Obrázek 27: Rozdíl mezi pořizovací cenou vozidla a částkou, kterou spotřebitel doopravdy splatí (včetně povinného ručení) v akci Peugeot v Kč**



Zdroj: Autorka

Pokud by firma akce na vozidlo Peugeot nevyužila, nejlepší variantou by pak byl Volkswagen Crafter, financovaný spotřebitelským úvěrem od automobilky Volkswagen, protože má ze všech čtyř možností nejmenší měsíční splátky a rozdíl mezi půjčenými a splatnými penězi.

Ovšem není jisté, jestli firma má finanční prostředky na zaplacení akontace, která je stanovena jak pro Peugeot Boxer, tak i pro Volkswagen Crafter, které díky předchozím výpočtům vyšly jako nejlepší financované možnosti. Firma si na akontaci může půjčit úvěr od banky. Proto jsem se rozhodla srovnat čtyři banky poskytující úvěry a jejich podmínky.

Výše úvěrů jsou stanoveny jako 20% akontace, tzn. 166 780,- Kč pro Volkswagen Crafter a 125 180,- Kč pro Peugeot Boxer.

Splátky jsou opět stanoveny na 60 měsíců, protože se splácejí souběžně se splátkami vozidel.

#### 4.5.1 Úvěr na akontaci ve výši 166 780,- Kč

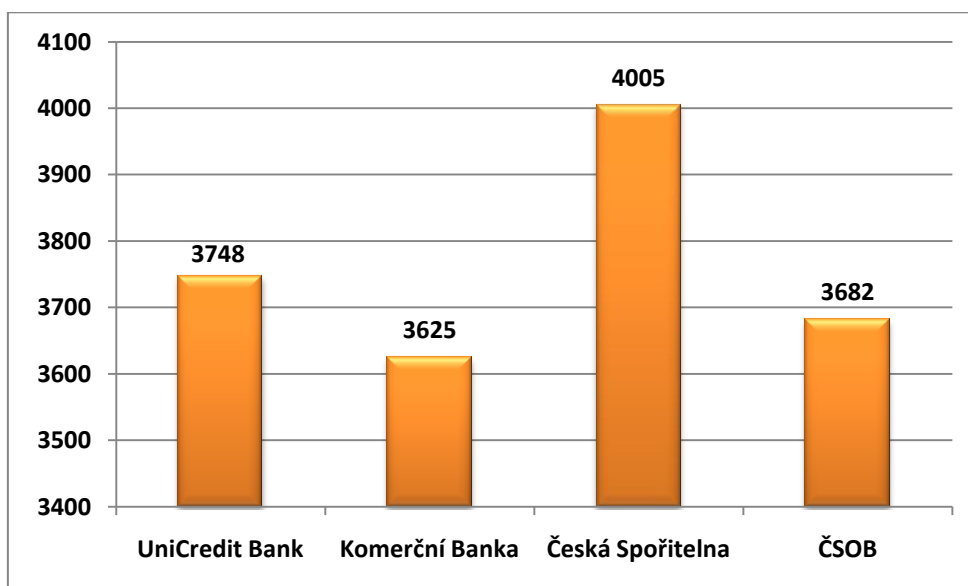
Přehled o podmínkách financování akontace ve výši 166 780,- Kč zachycuje tabulka 17 a výše měsíční splátky pro názornější přehled je na obrázku 28.

**Tabulka 17: Porovnání bank při výši úvěru 166 780,- Kč**

	Splátka (v Kč)	Celková splacená částka (v Kč)	Rozdíl mezi půjčkou a splátkou celkem (v Kč)
UniCredit Bank	3748	226335	59555
Komerční Banka	3625	224557	57777
Česká Spořitelna	4005	240300	73520
ČSOB	3682	217920	51140

Zdroj: Autorka

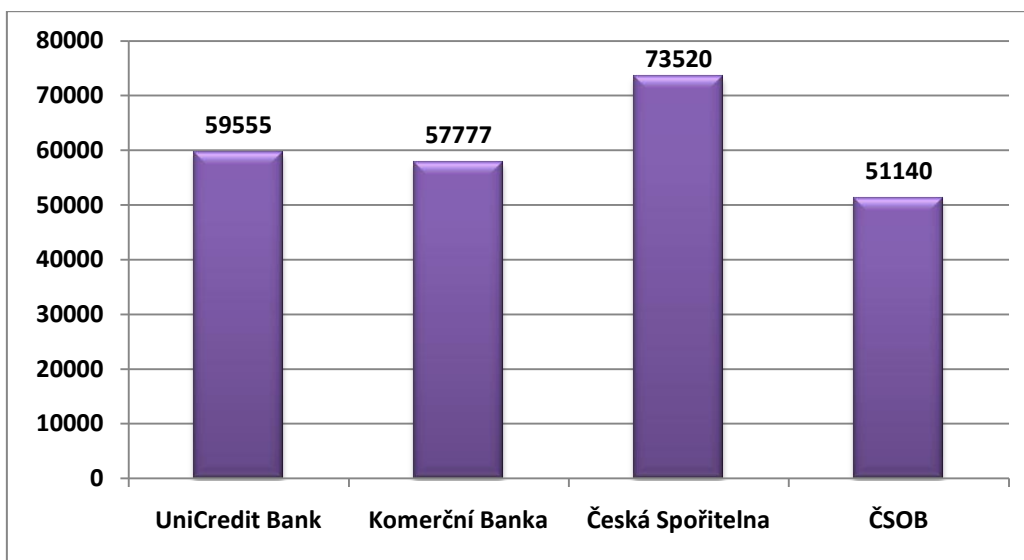
**Obrázek 28: Výše měsíční splátky (v Kč) u jednotlivých bank při úvěru 166 780,- Kč**



Zdroj: Autorka

Na základě tabulky 17 by jako nejvýhodnější variantou měl být zvolen úvěr od Komerční Banky, obrázek 29 však udává, že nejmenší rozdíl mezi výší úvěru a částkou splatnou celkem není u navrhované Komerční banky, nýbrž u ČSOB. Důvodem může být například nejnižší úroková sazba u ČSOB.

**Obrázek 29: Rozdíl mezi výší úvěru a částkou splatnou celkem v Kč při úvěru 166 780,- Kč**



Zdroj: Autorka

#### 4.5.2 Úvěr na akontaci ve výši 125 180,- Kč

Informace o podmínkách financování akontace ve výši 125 180,- Kč podává tabulka 18.

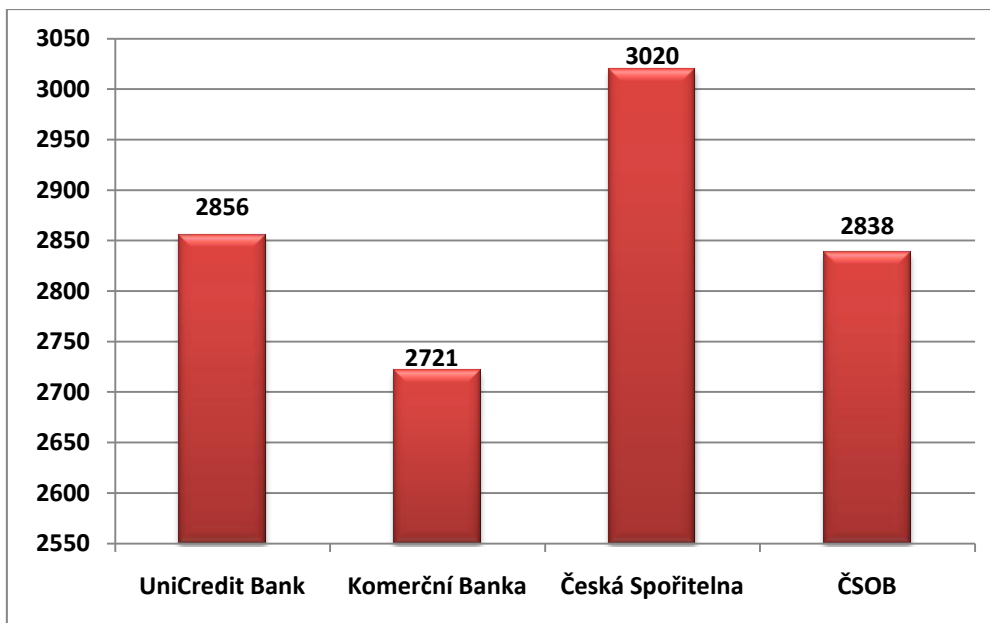
**Tabulka 18: Porovnání bank při výši úvěru 125 180,- Kč**

	Splátka (v Kč)	Celková splacená částka (v Kč)	Rozdíl mezi půjčkou a splátkou celkem (v Kč)
UniCredit Bank	2856	172454	47274
Komerční Banka	2721	170535	45355
Česká Spořitelna	3020	181200	56020
ČSOB	2838	170280	45100

Zdroj: Autorka

Dále uvedený obrázek 30 porovnává výši měsíčních splátek u jednotlivých bank a na obrázku 31 je zřetelně vidět, u které banky se pořizovací cena úvěru přefinancuje nejvíce, a nejméně.

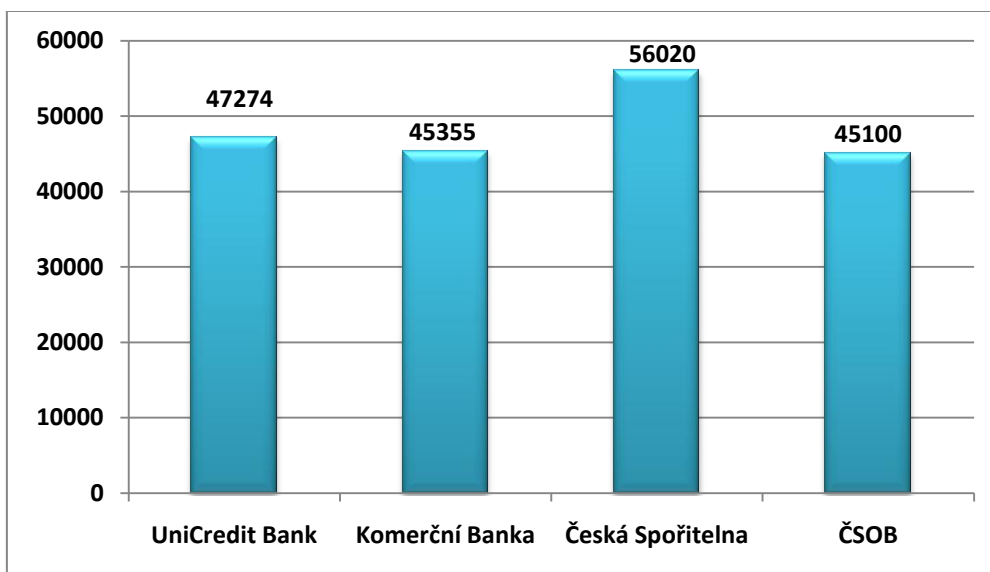
**Obrázek 30: Výše měsíční splátky (v Kč) u jednotlivých bank při úvěru 125 180,- Kč**



Zdroj: Autorka

I podle tabulky 18 a obrázku 30, by byl nejvýhodnější variantou úvěr od Komerční Banky. Rozhodnutí se ale zakládá na rozdílu mezi výší úvěru a částkou splatnou celkem. Proto je pro financování zvolen úvěr od ČSOB. Důvodem může být opět například nejnižší úroková sazba u ČSOB.

**Obrázek 31: Rozdíl mezi výší úvěru a částkou splatnou celkem v Kč při úvěru 125 180,- Kč**



Zdroj: Autorka

Podle výše měsíčních splátek by u obou variant úvěrů byl nejlepší možností výběru úvěr od Komerční Banky, ale jako nejvýhodnější možností jsem zvolila ČSOB, protože má na úvěru menší úrokovou sazbu a to znamená, rozdíl mezi pořizovací cenou úvěru a částkou splatnou celkem je menší než u Komerční Banky.

Z výpočtů tedy vyplývá, že **celková výše měsíční splátky** (měsíční splátka na vozidlo včetně akontace + měsíční splátka úroku u ČSOB) činí pro automobil:

→ **Volkswagen Crafter**  $(14\,728 + 3\,682) = 18\,410,-$  Kč.

→ **Peugeot Boxer v akci**  $(13\,596 + 2\,838) = 16\,434,-$  Kč.

## Závěr

Každá firma potřebuje finanční prostředky pro svůj rozvoj a ne všechny mají to štěstí, že si pořízení např. nového automobilu, nebo stroje mohou dovolit zaplatit v hotovosti. Proto se v hojné míře využívá účelných či neúčelných spotřebitelských úvěrů a finančního či operativního leasingu.

V kapitolách této práce je popsána teorie nejen problematiky leasingu a spotřebitelského úvěru, včetně vysvětlení definice a charakteristiky jednotlivých produktů, ale i seznámení se s dopravní firmou obecně. Praktická část je pak zaměřena na firmu KVTrans, její stávající vozový park a nabídku nových užitkových vozidel, ze kterých má firma možnost výběru pořízení.

Cílem práce byl výběr nejvýhodnějšího užitkového automobilu pro rozšíření vozového parku firmy KVTrans. Hlavními aspekty pro volbu automobilu byly technické parametry, výše pořizovací ceny, nabídka leasingu či spotřebitelských úvěrů a výše měsíčních splátek. Výpočty pro nejefektivnější ekonomickou variantu pořízení byly určeny podle vozidla Peugeot Boxer, který je ve dvou cenových relacích – oficiální pořizovací cena 884 000,- Kč, nebo cena v akci za 625 880,-Kč. Tato akce trvá do konce června 2011. K těmto nabídkám jsou přiřazeny konkurenční vozidla Volkswagen Crafter a Renault Master s podobnou cenou. Podmínky pro financování jsou srovnány také s úvěry od Komerční Banky ve stejných výších, jako jsou pořizovací ceny vozidel.

Z výpočtů vyplývá, že v cenové relaci 800 tisíc a výš je nejlepší volbou Volkswagen Crafter financovaný úvěrem přímo od společnosti Volkswagen a při ceně 600 tisíc a výš je nejlepší variantou Peugeot Boxer financovaný úvěrem od Komerční Banky. Obě tato vozidla však mají v podmínkách financování nutnost zaplacení 20 % akontace z pořizovací ceny při první splátce. Z toho důvodu jsou v práci zhodnoceny čtyři banky, které zřizují spotřebitelské úvěry. Výše těchto úvěrů je shodná s výší akontace na jednotlivá vozidla. Podle rozdílu pořizovací ceny úvěru a částkou splatnou celkem je ekonomicky nejefektivnější volba ČSOB.

Pořízení nového užitkového vozidla si firma žádá na základě rostoucích požadavků na přepravu od stálých zákazníků, nebo domluvených kontraktů s novými zákazníky.

# Použitá literatura

## Knihy

- [1] FARSKÁ, P., KOFROŇ, M., NOVOTNÝ, M. a kol. *Finanční leasing v právní praxi*. Praha: C. H. BECK, 2003. ISBN 80-7179-836-3.

## Internetové stránky

- [2] Domáci finance.cz, finanční magazín [online]. Aktualizováno 30. 11. 2008 [cit. 2011-03-31]. Dostupné na WWW: <<http://www.domacifinance.cz/510/leasing/>>.
- [3] Česká leasingová a finanční asociace. [online]. Aktualizováno 2009 [cit. 2011-03-20]. Dostupné na WWW: <<http://www.clfa.cz/>>.
- [4] SFinance.cz. [online]. Aktualizováno 29. 01. 2007 [cit. 2011-03-24]. Dostupné na WWW: <<http://www.sfinance.cz/firmy-a-podnikani/informace/pruvodce/rozdeleni/>>.
- [5] Leasing-cz. [online]. Aktualizováno 14. 01. 2011 [cit. 2011-03-27]. Dostupné na WWW: <<http://www.leasing-cz.cz/financni-leasing>>.
- [6] Slovník cizích slov. [online]. Aktualizováno 2011 [cit. 2011-03-12]. Dostupné na WWW: <<http://www.slovník-cizich-slov.cz/>>.
- [7] Havarijní pojištění online. [online]. Aktualizováno 14. 01. 2011 [cit. 2011-03-24]. Dostupné na WWW: <<http://online-havarijnipojisteni.cz/>>.
- [8] Pojišťovací centrum – pojištění nákladu. [online]. Aktualizováno 2011 [cit. 2011-04-24]. Dostupné na WWW: <[http://www.pojistovaci-centrum.cz/firmy\\_poj\\_nakladu.htm](http://www.pojistovaci-centrum.cz/firmy_poj_nakladu.htm)>.
- [9] Pojist-line.cz. [online]. Aktualizováno 2011 [cit. 2011-05-14]. Dostupné na WWW: <<http://www.pojist-line.cz/files/103.pdf>>.
- [10] Cars.cz, tisíce aut na internetu. [online]. Aktualizováno 2011 [cit. 2011-03-22]. Dostupné na WWW: <<http://www.cars.cz/xchanger/meta/mercedes-benz-sprinter.html>>.



- [11] Katalog automobilů. [online]. Aktualizováno 2011 [cit. 2011-03-19]. Dostupné na WWW: <<http://ford.katalog-automobilu.cz/automobil/ford-focus-sedan-1-4-16v/#>>.
- [12] Referentské vozy. [online]. Aktualizováno 2009 [cit. 2011-03-20]. Dostupné na WWW: <<http://www.referentskevozy.cz/ford-focus-recenze-testy-zkusenosti-historie>>.
- [13] Finance idnes. [online]. Aktualizováno 2011 [cit. 2011-01-17]. Dostupné na WWW: <<http://finance.idnes.cz/leasing.asp?y=leasing/leasxspotreb.htm>>.
- [14] Ročenka 2009 Ministerstva dopravy. [online]. Aktualizováno 2010 [cit. 2011-03-12]. Dostupné na WWW: <<https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2009/index.html>>.
- [15] SUV a minibusy, pomocníci pro vaši firmu. [online]. Aktualizováno 2011 [cit. 2011-04-15]. Dostupné na WWW: <<http://www.suv-minibusy.cz/>>.
- [16] Iveco – strojservis. [online]. Aktualizováno 2011 [cit. 2011-04-11]. Dostupné na WWW: <<http://www.iveco-strojservis.cz/iveco-daily.htm>>.
- [17] Měsec.cz – Povinné ručení. [online]. Aktualizováno 2011 [cit. 2011-04-12]. Dostupné na WWW: <<http://www.mesec.cz/pojisteni/pojisteni-aut/povinne-ruceni/pruvodce/>>.
- [18] Raal.cz. [online]. Aktualizováno 2008 [cit. 2011-03-12]. Dostupné na WWW: <<http://www.raal.cz/cs/popis-raal>>.
- [19] Povinné ručení.com...vše o povinném ručení. [online]. Aktualizováno 14. 01. 2011 [cit. 2011-03-24]. Dostupné na WWW: <<http://www.povinne-ruceni.com/povinne-ruceni-srovnani.html>>.

## **Elektronické dokumenty**

- [20] Interní doklady firmy KVTRans.
- [21] Propagační materiály výrobců automobilů Peugeot, Renault a Volkswagen.

# Seznam tabulek

	strana
Tabulka 1: Základní rozdíly mezi úvěrem a leasingem.....	19
Tabulka 2: Ukazatele majetku a závazků z uzávěrkových výkazů za roky 2007 – 2010.....	36
Tabulka 3: Ukazatele příjmů a výdajů z uzávěrkových výkazů za roky 2007 – 2010 v Kč ....	38
Tabulka 4: Rozdíl v parametrech užitkových vozidel firmy KVTrans .....	42
Tabulka 5: Přehled povinného ručení u České pojišťovny a Direct pojišťovny .....	44
Tabulka 6: Podklady pro výpočet spotřeby PHM 1. řidiče .....	45
Tabulka 7: Podklady pro výpočet spotřeby PHM 2. řidiče .....	46
Tabulka 8: Hlavní technické údaje vozidel .....	51
Tabulka 9: Pořizovací ceny jednotlivých vozidel.....	51
Tabulka 10: Výše akontace jednotlivých vozidel.....	52
Tabulka 11: Srovnání financování pro Peugeot Boxer.....	52
Tabulka 12: Srovnání financování pro Volkswagen Crafter .....	53
Tabulka 13: Srovnání financování včetně povinného ručení u vozidla Peugeot Boxer .....	54
Tabulka 14: Srovnání financování včetně povinného ručení u vozidla Volkswagen Crafter ..	55
Tabulka 15: Srovnání financování pro Peugeot Boxer v akci .....	57
Tabulka 16: Srovnání financování pro Renault Master.....	57
Tabulka 17: Porovnání bank při výši úvěru 166 780,- Kč .....	59
Tabulka 18: Porovnání bank při výši úvěru 125 180,- Kč .....	60

# Seznam obrázků

	strana
Obrázek 1: Tradiční trojstranné schéma leasingu.....	12
Obrázek 2: Logo české leasingové a finanční asociace.....	14
Obrázek 3: Podíl jednotlivých druhů nákladních doprav v roce 2009 .....	20
Obrázek 4: Příklad minivanu.....	24
Obrázek 5: Příklad skříňového automobilu – Iveco Daily .....	25
Obrázek 6: Hlavní strana databáze RAALTrans, verze 7.600 .....	28
Obrázek 7: Nejfrekventovanější trasy exportů z ČR do Německa.....	33
Obrázek 8: Města pravidelných nakládek pro zpáteční přepravy.....	34
Obrázek 9: Znázornění řetězce přeprav přímo k dopravci .....	35
Obrázek 10: Znázornění řetězce přeprav přes zasilatele .....	35
Obrázek 11: Počet vydaných faktur v letech 2007 – 2010.....	36
Obrázek 12: Poměr součtu majetku k součtu závazků za roky 2007 – 2010 v Kč.....	37
Obrázek 13: Rozdíl součtů majetku a závazků za roky 2007 – 2010 v Kč .....	37
Obrázek 14: Poměr příjmů a výdajů celkem v letech 2007 – 2010 v Kč.....	38
Obrázek 15: Rozdíl příjmů a výdajů celkem v letech 2007 - 2010 .....	39
Obrázek 16: Mercedes Sprinter .....	40
Obrázek 17: Ford Focus Sedan 1.4 16V .....	41
Obrázek 18: Popis nákladního vozidla 4T38552 podle technického průkazu.....	42
Obrázek 19: Popis osobního automobilu 4T58782 podle technického průkazu .....	43
Obrázek 20: Užitkový automobil Volkswagen Crafter .....	48
Obrázek 21: Užitkový automobil Paugeot Boxer.....	49
Obrázek 22: Užitkový automobil Renault Master .....	50
Obrázek 23: Porovnání mezi pořizovací cenou vozidla a částkou, kterou spotřebitel doopravdy splatí (v Kč) .....	53

Obrázek 24: Porovnání mezi pořizovací cenou vozidla a částkou, kterou spotřebitel doopravdy splatí (včetně povinného ručení) v Kč.....	55
Obrázek 25: Rozdíl mezi pořizovací cenou vozidla (úvěru) a částkou, kterou spotřebitel doopravdy splatí (včetně povinného ručení) v Kč.....	56
Obrázek 26: Porovnání mezi pořizovací cenou vozidla a částkou, kterou spotřebitel doopravdy splatí (včetně povinného ručení) v akci Peugeot.....	58
Obrázek 27: Rozdíl mezi pořizovací cenou vozidla a částkou, kterou spotřebitel doopravdy splatí (včetně povinného ručení) v akci Peugeot v Kč .....	58
Obrázek 28: Výše měsíční splátky (v Kč) u jednotlivých bank při úvěru 166 780,- Kč.....	59
Obrázek 29: Rozdíl mezi výší úvěru a částkou splatnou celkem v Kč při úvěru 166 780,- Kč.....	60
Obrázek 30: Výše měsíční splátky (v Kč) u jednotlivých bank při úvěru 125 180,- Kč.....	61
Obrázek 31: Rozdíl mezi výší úvěru a částkou splatnou celkem v Kč při úvěru 125 180,- Kč.....	61

# **Seznam příloh**

Příloha č. 1 – Uzávěrkové výkazy firmy KVTrans (rok 2008 – 2010)



Příloha č. 1 – Uzávěrkové výkazy firmy KVTrans (rok 2008 – 2010)

Ze dne: 06.04.2011

**Uzávěrkové výkazy**

Strana: 1

Za období 01.01.2008 - 31.12.2008

**Výkaz o majetku a závazcích**

<b>Majetek</b>	<b>řádek</b>	<b>Na začátku období</b>	<b>Na konci období</b>
Nehmotný investiční majetek	01		
Hmotný investiční majetek	02	128 614	85 742
Zásoby	03		
Pohledávky	07	391 035	495 056
Peníze a ceniny	08	2 896	41 729
Bankovní účty	09	2 122	72 311
Majetkové cenné papíry a vklady	10		
Ostatní finanční majetek	11		
Opravné položky k nabytému majetku (aktivní)	12		
<b>SOUČET MAJETKU (ř. 1 až 12)</b>	13	524 667	694 838
Kontrolní číslo (ř. 1 až 13)	99	1 049 334	1 389 676
<b>Závazky</b>	<b>řádek</b>	<b>Na začátku období</b>	<b>Na konci období</b>
Rezervy	14		
Závazky	15	13 519	17 824
Úvěry	16	12 386	121 788
Opravné položky k nabytému majetku (pasivní)	17		
<b>SOUČET ZÁVAZKŮ (ř. 14 až 17)</b>	18	25 905	139 612
Jmění podnikatele (ř. 13 - ř. 18)	19	498 762	555 226
Kontrolní číslo (ř. 14 až 19)	20	51 810	279 224

**Výkaz příjmů a výdajů**

<b>Příjmy</b>	<b>řádek</b>	<b>Za sledované období</b>
Prodej zboží, výrobků a služeb	01	2 431 419
Ostatní	02	29 365
Uzávěrková úprava příjmů	03	325
<b>PŘÍJMY CELKEM (ř. 1 až 3)</b>	04	2 461 109
Kontrolní číslo (ř. 1 až 4)	99	4 922 218
<b>Výdaje</b>	<b>řádek</b>	<b>Za sledované období</b>
Nákup materiálu a zboží	05	
Mzdy	06	197 069
Platby pojistného	07	89 146
Provozní režie	08	2 063 997
Uzávěrková úprava výdajů	09	65 952
<b>VÝDAJE CELKEM (ř. 5 až 9)</b>	10	2 416 164
Rozdíl příjmů a výdajů (ř. 4 - ř. 10)	11	44 945
Kontrolní číslo (ř. 5 až 11)	99	4 877 273

Ze dne: 06.04.2011

## Uzávěrkové výkazy

Strana: 1

Za období 01.01.2009 - 31.12.2009

## Výkaz o majetku a závazcích

Majetek	řádek	Na začátku období	Na konci období
Nehmotný investiční majetek	01		
Hmotný investiční majetek	02	85 742	42 870
Zásoby	03		
Pohledávky	07	495 056	414 034
Peníze a ceniny	08	41 729	44 214
Bankovní účty	09	72 311	23 086
Majetkové cenné papíry a vklady	10		
Ostatní finanční majetek	11		
Opravné položky k nabytému majetku (aktivní)	12		
<b>SOUČET MAJETKU (ř. 1 až 12)</b>	13	694 838	524 204
Kontrolní číslo (ř. 1 až 13)	99	1 389 676	1 048 408
Závazky	řádek	Na začátku období	Na konci období
Rezervy	14		
Závazky	15	17 824	11 026
Úvěry	16		
Opravné položky k nabytému majetku (pasivní)	17		
<b>SOUČET ZÁVAZKŮ (ř. 14 až 17)</b>	18	17 824	11 026
Jmění podnikatele (ř. 13 - ř. 18)	19	677 014	513 178
Kontrolní číslo (ř. 14 až 19)	20	35 648	22 052

## Výkaz příjmů a výdajů

Příjmy	řádek	Za sledované období
Prodej zboží, výrobků a služeb	01	1 819 872
Ostatní	02	38 249
Uzávěrková úprava příjmů	03	
<b>PŘÍJMY CELKEM (ř. 1 až 3)</b>	04	1 858 121
Kontrolní číslo (ř. 1 až 4)	99	3 716 242
Výdaje	řádek	Za sledované období
Nákup materiálu a zboží	05	
Mzdy	06	154 262
Platby pojistného	07	14 582
Provozní režie	08	1 151 593
Uzávěrková úprava výdajů	09	517 542
<b>VÝDAJE CELKEM (ř. 5 až 9)</b>	10	1 837 979
Rozdíl příjmů a výdajů (ř. 4 - ř. 10)	11	20 142
Kontrolní číslo (ř. 5 až 11)	99	3 696 100



## Výkaz o majetku a závazcích

Majetek	řádek	Na začátku období	Na konci období
Nehmotný investiční majetek	01		
Hmotný investiční majetek	02	42 870	
Zásoby	03		
Pohledávky	07	414 034	146 669
Peníze a ceniny	08	24 214	60 881
Bankovní účty	09	23 086	25 548
Majetkové cenné papíry a vklady	10		
Ostatní finanční majetek	11		
Opravné položky k nabytému majetku (aktivní)	12		
SOUČET MAJETKU (ř. 1 až 12)	13	504 204	233 098
Kontrolní číslo (ř. 1 až 13)	99	1 008 408	466 196
Závazky	řádek	Na začátku období	Na konci období
Rezervy	14		
Závazky	15	11 026	
Úvěry	16		
Opravné položky k nabytému majetku (pasivní)	17		
SOUČET ZÁVAZKŮ (ř. 14 až 17)	18	11 026	
Jmění podnikatele (ř. 13 - ř. 18)	19	493 178	233 098
Kontrolní číslo (ř. 14 až 19)	20	22 052	

## Výkaz příjmů a výdajů

Příjmy	řádek	Za sledované období
Prodej zboží, výrobků a služeb	01	1 576 760
Ostatní	02	18 309
Uzávěrková úprava příjmů	03	
PŘÍJMY CELKEM (ř. 1 až 3)	04	1 595 069
Kontrolní číslo (ř. 1 až 4)	99	3 190 138
Výdaje	řádek	Za sledované období
Nákup materiálu a zboží	05	
Mzdy	06	198 624
Platby pojistného	07	22 270
Provozní režie	08	759 215
Uzávěrková úprava výdajů	09	597 836
VÝDAJE CELKEM (ř. 5 až 9)	10	1 577 945
Rozdíl příjmů a výdajů (ř. 4 - ř. 10)	11	17 124
Kontrolní číslo (ř. 5 až 11)	99	3 173 014