

Diplomová práce

„Racionalizace nákladových položek vybrané dopravní společnosti“

Autor DP: Bc. Petra Pokorná
Vedoucí DP: Ing. Ondrej Stopka, PhD.
Oponent DP: Ing. Lumír Pečený, PhD.



Cíl diplomové práce

- Cílem diplomové práce je provést analýzu nákladových položek konkrétní dopravní společnosti a následně navrhnout možnosti jejich racionalizace.

Metodika diplomové práce

□ **Sběr dat a jejich zpracování**

- odborná literatura,
- kvalitativní výzkum,
- interní dokumenty společnosti,
- účetní program „Daňová evidence – Tichý a spol.“

□ **Představení společnosti**

- OSVČ podnikající na základě živnostenského oprávnění,
- držitel licence k provozování nákladní silniční dopravy,
- plátce DPH, vedení daňové evidence,
- předmět podnikání: silniční nákladní doprava,
- vozový park: 2 soupravy
- malý podnik: 2 zaměstnanci.

Metodika diplomové práce

□ **Analýza nákladů společnosti**

- rozbor nákladů pomocí klasifikační analýzy,
- kalkulace nákladů na jednotku výkonu,
- analýza výsledku hospodaření společnosti,
- kritický bod rentability,
- komparace výsledků,
- analýza časových řad (tabulky a grafy).

□ **Návrh na racionalizaci nákladových položek**

- kalkulace úspor,
- technicko-ekonomické zhodnocení navrhovaných řešení.

Návrh na racionalizaci nákladů

□ Obměna stávajícího vozového parku za nový

STÁVAJÍCÍ vozový park:

NÁVĚS nákladní	Typ návěsu		Nápravy	Hmotnost
valníkový plachtový 1	SCHWARZMÜLLER SPA 3/E		3	24 tun
valníkový plachtový 2	TRAILOR		3	24 tun
TAHAČ typ	Emisní třída	Prům. spotřeba	Nápravy	Hmotnost
VOLVO 1 – FH 42TB	EURO III	34 l/100 km	2	18 tun
VOLVO 2 – FH 1242T	EURO III	34 l/100 km	2	18 tun

NAVRHOVANÝ vozový park:

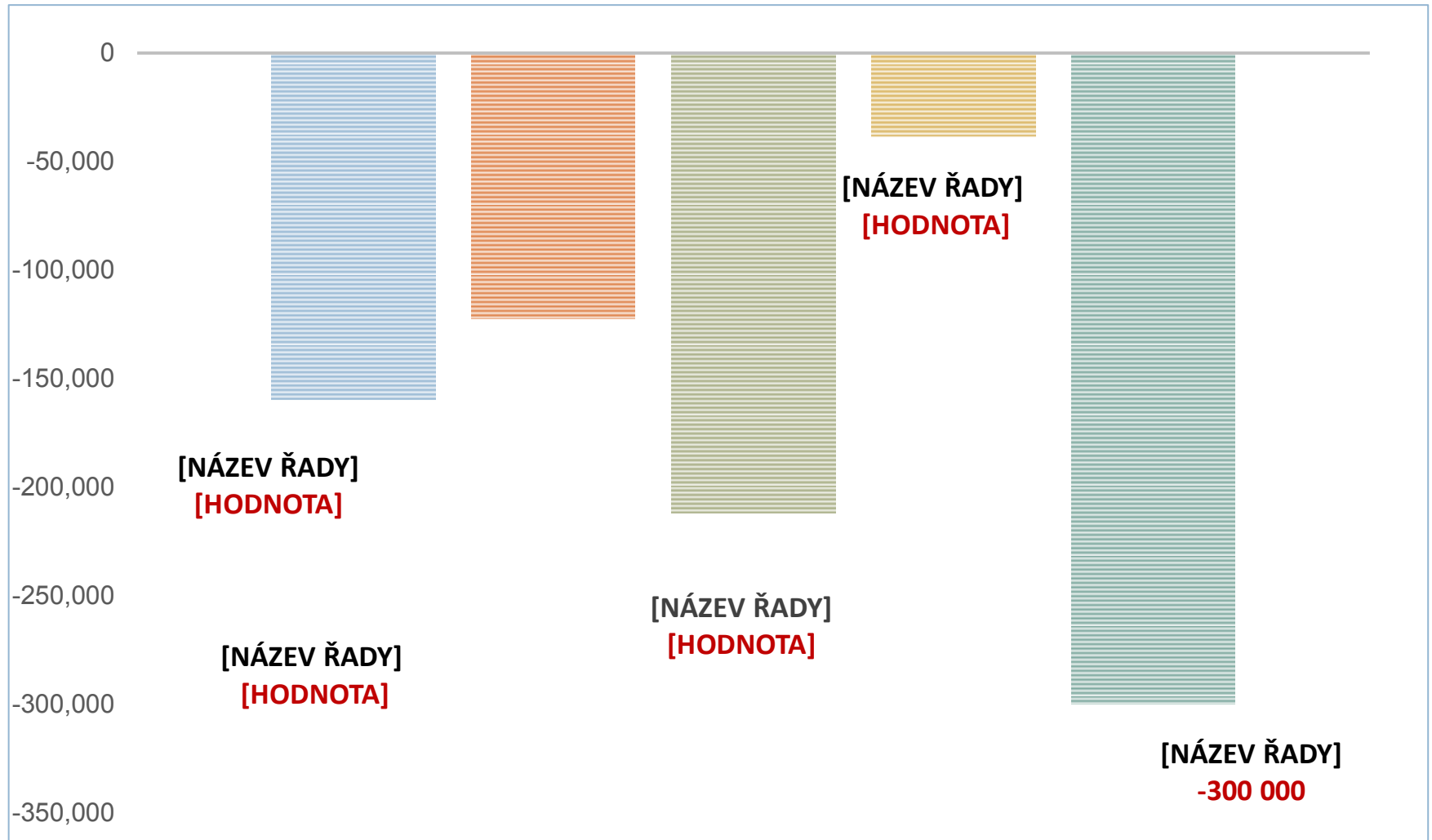
NÁVĚS nákladní	Typ návěsu		Nápravy	Hmotnost
valníkový plachtový 3	SCHWARZMÜLLER S1		3	24 tun
valníkový plachtový 4	SCHWARZMÜLLER S1		3	24 tun
TAHAČ typ	Emisní třída	Prům. spotřeba	Nápravy	Hmotnost
VOLVO 3 – FH 42TB	EURO V	31 l/100 km	2	18 tun
VOLVO 4 – FH 42 TB	EURO V	31 l/100 km	2	18 tun

Technicko-ekonomické zhodnocení

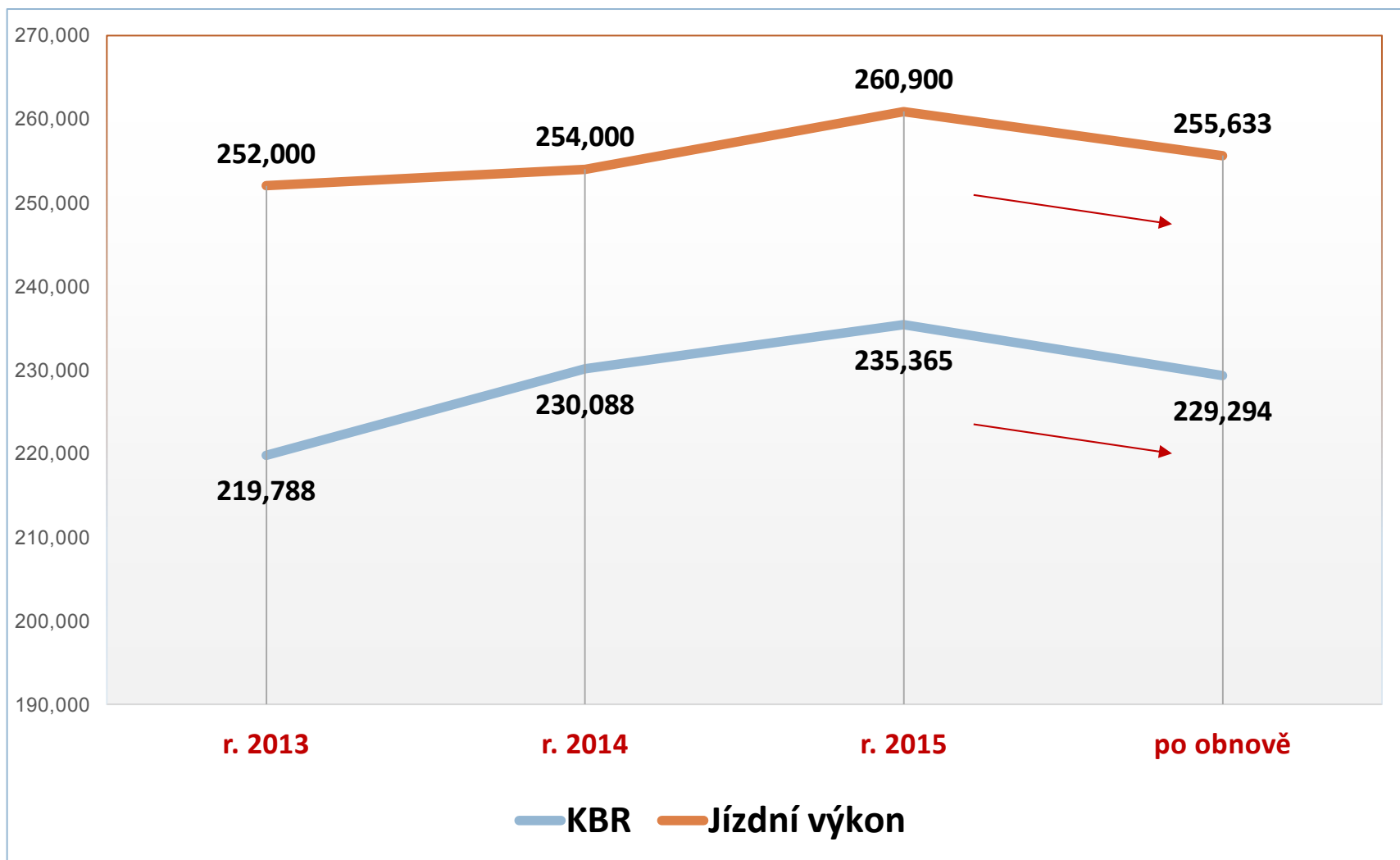
Předpoklad úspor v nákladech/rok

Přímé náklady	Úspora v Kč	Příčina úspor
PHM	- 159 514,- Kč	<i>Snížením \emptyset spotřeby nafty na 1 km.</i>
Dálniční poplatky v ČR	- 122 500,- Kč	<i>Rozdílem v poplatcích mezi emisními třídami EURO III a EURO V.</i>
Dálniční poplatky v Německu	- 211 993,- Kč	<i>Rozdílem v poplatcích mezi emisními třídami EURO III a EURO V.</i>
Silniční daň	- 38 420,- Kč	<i>Slevou u nově registrovaných vozidel.</i>
Opravy a údržba	- 300 000,- Kč	<i>Jedná se o kvalifikovaný odhad předpokládané úspory, nová technika nebude poruchová, úspora činí 2/3 z \emptyset skutečných nákladů za roky 2013-2015.</i>
Celkem	- 832 427,- Kč	<i>Celková předpokládaná roční úspora v přímých nákladech.</i>

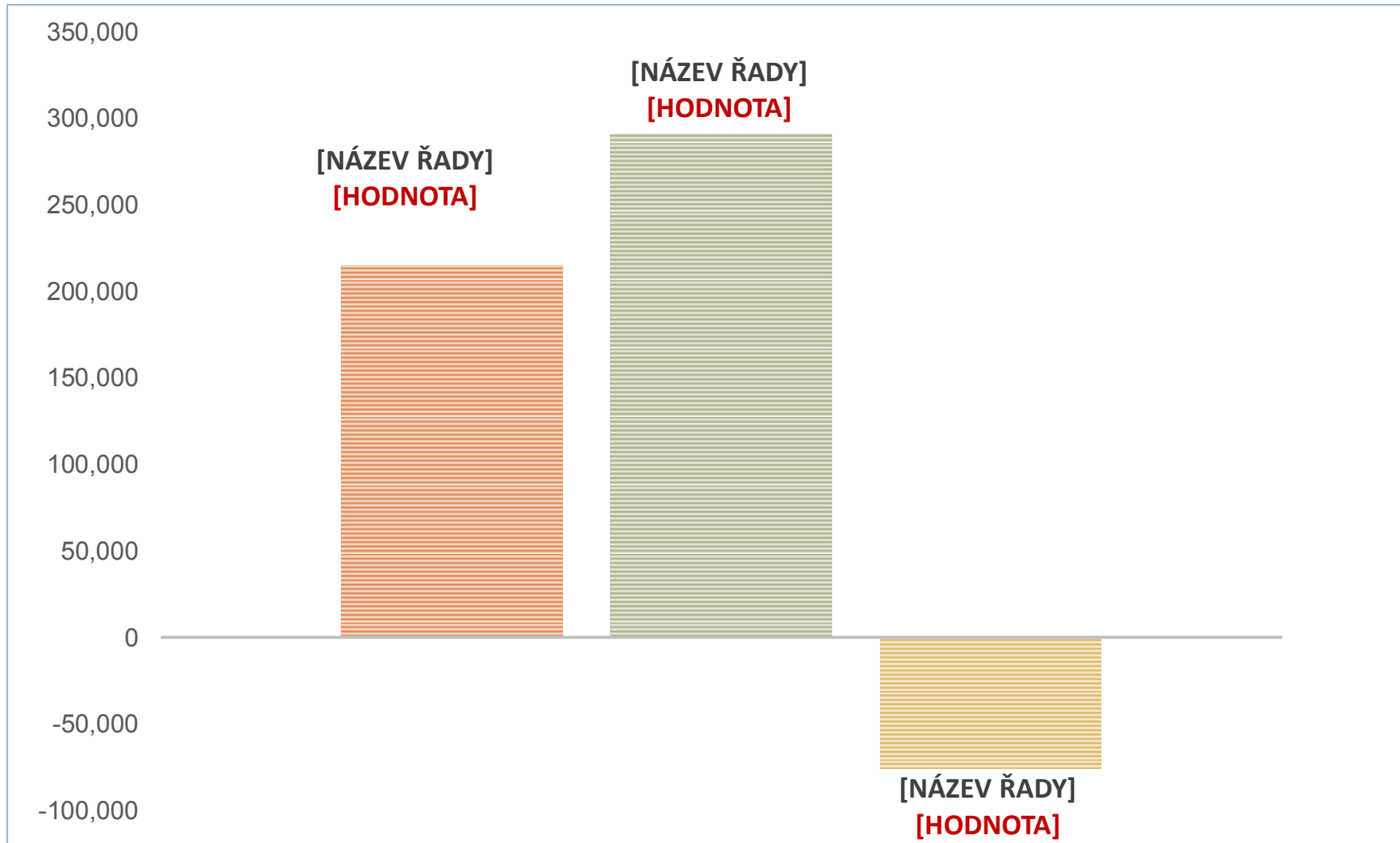
Kalkulace úspor - po obnově vozového parku



Vývoj KBR po obnově vozového parku



Zvýšení zisku – zisk před a po obnově



Přínos práce a závěrečné shrnutí

Přínos práce

Potvrzení skutečností, které podnikatel předpokládal.

Obnovou vozového parku dojde:

- k úspoře nákladů,
- k zvýšení zisku společnosti,
- k pokrytí leasingových splátek,
- k bezproblémovému zpětnému vytěžování vozidel ze zahraničí.

Závěrečné shrnutí

- malé firmy → zdroj pracovních míst → profituje celá ekonomika → nutné zlepšování podnikatelských podmínek.

Děkuji za pozornost



„Kdo chvíli stál, již stojí opodál.“

Jan Neruda

Doplňující otázky

Vedoucí DP – Ing. Ondrej Stopka, PhD.

- Existují i jiné možnosti pro minimalizaci nákladů na některé nákladové položky, např. využitím informačních systémů?
- Prosím o objasnění záležitosti ohledně nařízení 561/2006/ES Evropského parlamentu a Rady.

Oponent DP – Ing. Lumír Pečený, PhD.

- Navrhujete prodej dosavadního vozového parku, bylo by možné, aby starý vozový park odkoupila leasingová společnost za navrhovanou cenu 200 tis. Kč?
- Mohlo by dojít k úspoře nákladů využíváním intermodální dopravy, systém Ro La?