

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Adéla Selnarová

Vývoj nákladů v silniční nákladní dopravě

Bakalářská práce

2018



K617..... Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Adéla Selnarová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – LOG – Logistika a řízení dopravních procesů

Název tématu (česky): **Vývoj nákladů v silniční nákladní dopravě**

Název tématu (anglicky): Cost Developement in Road Freight Transport

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

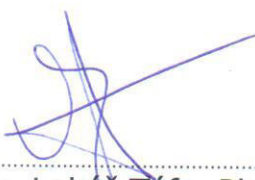
- Kalkulace nákladů, přístupy, metody, rozdělení nákladů, kalkulační vzorec
- Popis společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.
- Vývoj nákladů v silniční nákladní dopravě a jejich indexace s využitím dat společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.
- Vyhodnocení hlavních trendů, identifikace zásadních vlivů na vývoj nákladů


- Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Tichý, J. Kalkulace nákladů v silniční dopravě. IODA, 2017
Tichý, J., Říha, Z. Nákladové indexy v silniční nákladní dopravě. CMDTUR, 2016


Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.**
Ing. Jan Tichý, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: **2. března 2018**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **12. června 2019**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia
a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy


doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty



Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


Adéla Selnarová
jméno a podpis studenta

V Praze dne 2. března 2018

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Adéla Selnarová

V Praze dne 23. srpna 2018

.....

vlastnoruční podpis

Poděkování

V tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště děkuji panu doc. Ing. Zdeňku Říhovi, Ph.D. a Ing. Janu Tichému za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za rady, které mi poskytovali po celou dobu mého studia.

Zároveň děkuji firmě KAFKA TRANSPORT, a.s. a to především paní Marii Hájíčkové za umožnění přístupu k mnoha důležitým informacím a materiálům.

V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia.

Abstrakt

Autor:	Adéla Selnarová
Název bakalářské práce:	Vývoj nákladů v silniční nákladní dopravě
Vedoucí bakalářské práce:	doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D. Ing. Jan Tichý
Škola:	České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní, Ústav logistiky a managementu dopravy
Rok vydání:	2018

Bakalářská práce se zabývá vývojem nákladů v silniční nákladní dopravě a jejich kalkulací. Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V teoretické části práce zabíhá do členění nákladů, druhů kalkulace a pojmů s kalkulací spojenými.

V praktické části jsou použity informace týkající se společnosti KAFKA TRANSPORT a.s., jež mi k této práci poskytla interní data. Společnost je zde strukturově popsána a jsou popsány jednotlivé služby, které na trhu společnost poskytuje. V druhé polovině této části se práce věnuje rozboru nákladů, které firmě vznikají a váží se na její výkony. V závěru práce jsou náklady indexovány a porovnány s nákladovým indexem společnosti ČESMAD.

Klíčová slova: kalkulace, náklady, silniční kamionová doprava, nákladový index ČESMAD

Abstract

Author: Adéla Selnarová

Title: Cost Developement in Road Freight Transport

Thesis advisor: doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.
Ing. Jan Tichý

School: Czech Technical University in Prague, Faculty of
Transportation Sciences, Institute of Logistics and
Transport Management

Year of publication: 2018

The bachelor thesis deals with the development of costs in transport and their calculation. The thesis is divided into the theoretical and practical part. The theoretical part of the thesis is about costs breakdown, types of calculations and concepts related to this.

The practical part uses information about KAFKA TRANSPORT a.s.. They provided internal data for this work. There is the structure of the company and describes the various services that the company provides on the market. In the second half of this part are analysis of the costs that the company creates. At the end of the thesis are indexed costs and compared with the cost index of ČESMAD.

Keywords: calculation, costs, road truck transport, freight index ČESMAD

Obsah

Seznam použitých veličin, zkratek a symbolů	8
Úvod	10
1. Základní charakteristika a klasifikace nákladů	11
1.1. Charakteristika nákladů	11
1.2. Klasifikace nákladů	11
1.2.1. Druhové členění nákladů.....	12
1.2.2. Členění nákladů ke vztahu k výkonům	13
2. Nákladové druhy v detailnějším pohledu.....	16
2.1. Náklady na pohonné hmoty	16
2.2. Náklady na materiál a energie	18
2.3. Náklady na opravy a údržbu	19
2.4. Náklady na odpisy a leasing	19
2.5. Náklady na mzdy	22
2.6. Náklady na stravné a kapesné.....	23
2.7. Náklady na povinné daně	24
2.8. Náklady na silniční daň a mýto	24
2.9. Ostatní náklady.....	25
2.10. Režie	25
3. Kalkulační metody a hodnocení nákladů.....	26
3.1. Pojem a využití kalkulace.....	26
3.2. Metody kalkulace	26
3.3. Kalkulační vzorec.....	27
4. Popis společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.	29
4.1. Historie a vznik společnosti.....	29
4.2. Struktura podniku	31
4.3. Služby a působení na trhu	33
5. Identifikace zásadních vlivů na vývoj nákladů	37
5.1. Pneumatiky.....	38
5.2. Opravy a materiál	40
5.3. Mzdy a cestovné.....	42
5.4. Spotřeba PHM	44
5.5. Poplatky.....	46

5.6. Pojištění.....	49
5.7. Leasing.....	51
5.8. Náklady celkem	53
6. Indexace nákladů.....	57
Závěr	62
Seznam použité literatury a zdrojů	64
Seznam grafů	66
Seznam obrázků.....	67
Seznam tabulek	67
Seznam příloh.....	67

Seznam použitých veličin, zkratek a symbolů

V práci jsou použity tyto jednotky a jejich zkratky:

Veličina	Název jednotky	Značka jednotky
plocha	metr čtvereční	m^2
vzdálenost	kilometr	km
objem	litr, metr krychlový	l, m^3
hmotnost	kilogram	kg
hmotnost	tuna	t
peněžní jednotka	koruna česká	Kč
peněžní jednotka	euro	Euro, €
čas	hodina	hod, h
rychlost	kilometr/hodina	km/h
šířka	metr	m
období	měsíc, rok	měs, rok
část celku	procento	%
celkové náklady provozu	N_C	Kč/km
cena jednoho kilometru provozu	$cena_{KM}$	Kč/km
ujeté kilometry za jeden rok	L	km/rok
cena jedné hodiny provozu	$cena_{HOD}$	Kč/hod
doba provozu	T	hod/rok
výše nákladů na mzdy	n_{mzd}^h	Kč/hod
výše ostatních nákladů, např. diety	n_{ost}^h	Kč/hod
jednotková cena pohonných hmot	p_{PH}	Kč/l
ostatní přímé náklady	n_p	Kč/km
odpisy dopravního prostředku	N_{ODP}	Kč/rok
režijní náklady	N_R	Kč/rok
jednotkové náklady na pohonné hmoty	n_{PH}	Kč/km
jednotkové náklady na pneumatiky	n_{PNEU}	Kč/km
ostatní přímé náklady	n_{OST}	Kč/km
cestovní rychlost	v	Km/hod
jednotkové režijní náklady	n_R	Kč/km
odpisové náklady	n_{ODP}	Kč/rok
spotřeba pohonných hmot na jeden kilometr	c	l/km

V práci jsou použity tyto zkratky:

Název

STK

EU

EUR paleta

JUDr.

PHM

SP

ZP

IDS

DPH

USD

CMR

Zkratka

stanice technické kontroly

Evropská unie

normovaná europaleta

doktor práv

pohonné hmoty

sociální pojištění

zdravotní pojištění

International Diesel Service

daň z přidané hodnoty

americký dolar, cca 23 Kč

Convention Marchandise Routière -

úmluva o přepravní smlouvě

v mezinárodní silniční dopravě

Úvod

Tato bakalářská práce se věnuje tématu vývoje nákladů v silniční nákladní dopravě. Cílem práce je analyzovat náklady ve společnosti KAFKA TRANSPORT a.s. a porovnat je s indexem ČESMAD. Index ČESMAD je nákladový index, který sleduje vývoj nákladů u českých kamionových dopravců. Index poskytuje objektivní informace o vývoji nákladů na 1 kilometr. Tento index je pravidelně čtvrtletně uveřejňován na webové aplikaci www.indexcesmad.cz

Bakalářská práce se skládá ze dvou částí, z nichž první část je zaměřena na teorii zmíněného tématu a druhá část práce pojednává o kalkulaci nákladů v dané společnosti. V teoretické části práce je popsána základní charakteristika a klasifikace nákladů, na kterou navazuje detailní popis jednotlivých nákladových druhů. V třetí kapitole teoretické části dochází k vysvětlení pojmu kalkulace a kalkulačního vzorce.

V druhé části práce je zmíněna krátká charakteristika a historický vývoj vybrané společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.. Po pohledu na vývoj společnosti následuje popis vozového parku a míra působení společnosti na trhu. V páté kapitole zachází práce do detailních pohledů na dílčí části celkových nákladů v letech 2014 až 2016. Jsou zde rozklíčovány jednotlivé dílčí náklady, ze kterých poté vychází náklady celkové. Jednotlivé části budou doprovázeny graficky zobrazenými náklady po jednotlivých měsících vybraného období. V závěru této kapitoly dochází k porovnání celkových nákladů za sledované období.

Vývoj nákladů společnosti KAFKA TRANSPORT a.s. je rozebrán v kapitole šest a je porovnán s hodnotami nákladových indexů společnosti ČESMAD.

Závěr práce hovoří o vyhodnocení hlavních trendů a faktorů ve společnostech zabývajících se nákladní dopravou.

1. Základní charakteristika a klasifikace nákladů

V této kapitole nalezneme charakteristiku nákladů a základní členění nákladů. Nejvíce vypovídajícím a nejrychleji pochopitelným je obrázek 1.1, kde jsou náklady rozděleny graficky.

1.1. Charakteristika nákladů

„Náklady jsou chápány jako pokles ekonomického prospěchu v účetním období, který se projeví úbytkem nebo snížením užitečnosti aktiv nebo nárůstem závazků a který vede ke snížení vlastního kapitálu jiným způsobem, než jsou přídělky z vlastního kapitálu vlastníkům. Náklady vznikají teprve ve chvíli skutečné spotřeby. Tzn. náklad a výdaj nemusí být ve stejný okamžik.“ [1]

Z druhé strany můžeme na náklady pohlížet z manažerského a účetního hlediska a náklady definovat z interního či externího manažerského pohledu, o čemž pojednává finanční účetnictví.

1.2. Klasifikace nákladů

V České republice není kalkulace nákladů pevně ukotvena v zákonech, a proto dochází k různým interpelacím a členění. Data od podniků nejsou plošně sbírána a nastává problém určování minimální a maximální ceny. Každý podnik se k této situaci může postavit dle vlastního uvážení a tímto následkem dochází k nepřiměřeně nízkým cenám a k problému regulace ceny na trhu.

V závislosti na nutnosti a potřebě kalkulace nákladů je potřeba náklady klasifikovat. Význam členění jednotlivých nákladů vychází z nákladových položek podniku, které je nutno seskupovat do jednotlivých složek. Na náklady lze pohlížet i různými pohledy podle toho, jak chceme s náklady dále pracovat a v jaké situaci je potřebujeme vyčíslit. [2]

Náklady z pohledu finančního účetnictví

Finanční pohled na náklady je spojen s vynaložením ekonomických zdrojů, které potřebujeme k dosažení výnosů podniku. Na náklady je pohlíženo jako na něco, co snižuje ekonomický prospěch. Finanční účetnictví poskytuje informace o finanční situaci pro banky a státní instituce. V zákoně o účetnictví je přesně definováno, které položky vynaložených zdrojů jsou uznatelné jako náklady. [3]

Náklady z pohledu manažerského účetnictví

Pohled na náklady z manažerské pozice je jiný než pohled, který zajímá osoby pohybující se ve finanční sféře. Manažera většinou zajímá, jaké náklady byly vynaloženy na jakou aktivitu podniku. Lze si odpovědět na otázku: jaké náklady byly vynaloženy za jakým účelem. V poslední době se manažerský pohled na náklady začíná spojovat s pohledem finančního účetnictví a dochází k provázání obou pohledů. [4,3]

1.2.1. Druhové členění nákladů

Při druhovém členění jsou náklady rozděleny do homogenních skupin. Dělení nákladů se v každém podniku rozčleňuje rozdílně. Druhové dělení nákladů se nejčastěji používá pro běžné finanční účetnictví. Obecně můžeme říci, že existuje 5 základních skupin, do kterých se náklady dělí podle druhu:

- spotřeba surovin a materiálu, paliv a energií, provozních látek,
- odpisy budov, výrobních zařízení, nástrojů, nehmotného investičního majetku,
- mzdové a osobní náklady - mzdy, sociální a zdravotní pojištění,
- externí práce a služby - opravy, servis, nájemné, dopravné, cestovné,
- finanční náklady - pojistné, placené úroky, bankovní výlohy. [3,5]

Při druhovém členění dochází k rozdělení nákladů do jednotlivých skupin a následně získáváme přehled o tom, jaké zdroje jsou spotřebovávány, kdy a za jakým účelem. Tento proces je nezbytný k optimalizaci nákladů, jelikož optimalizace ukazuje, jaký podíl mají jednotlivé náklady a jak jsou pro podnik důležité či markantní. Výsledkem při druhovém členění nákladů je rovnováha mezi zdroji, které společnost potřebuje k zajištění včasných a správných dodávek (dodavatelé a zaměstnanci - externí partneři). Tohoto členění si můžeme povšimnout ve výkazu zisků a ztrát nebo v účtové osnově. [6]

V nejobecnější rovině slouží druhové členění nákladů spolu s daty o budoucím plánu rozsahu činnosti k řízení dodávek služeb, materiálu a zásob pro budoucí produkci. V dopravní firmě se jedná o plán budoucích přeprav. Tato skutečnost má za následek včasné jednání společnosti ve svůj prospěch (například uzavírání smluv), možnost optimalizace výroby i cen. Jedinou nevýhodou tohoto členění je skutečnost, že členění nevypovídá nic o vazbě mezi náklady a výnosy podniku. Hlavním problémem je, že nezjistíme, jak byly náklady vynaloženy a ani k jakému účelu. [6,3]

Oproti tomu účelové členění rozděljuje vynaložené náklady k jednotlivým výkonům, účelům a činnostem. Účelové třídění je používáno ke zjištění stavu, zda jsou překračovány nebo dochází k úsporám nákladů. Účelové náklady jsou děleny do několika odlišných skupin. [6]

1.2.2. Členění nákladů ke vztahu k výkonům

Členění nákladů ke vztahu k výkonům je též nazýváno kalkulačním členěním a slouží ke zjištění, za jakým účelem byly náklady vynaloženy. Odpovídá nám na otázku, ke kterým výrobkům, a službám můžeme náklady započítat. Kalkulační členění je důležité pro sestavení kalkulace a zároveň bere v potaz požadavky kalkulace. Tato kalkulace nám umožňuje započítat i to, že se každý výrobek či služba podílí na zisku různou silou. Dokážeme zjistit zisk jednotlivých výrobků a můžeme upravovat strukturu výrobků. Členění nákladů ke vztahu k výkonům je nápomocné při určování minimální ceny, či zda se vyplatí investovat do nové služby či výrobku. [4,5]

Náklady dělíme na několik hlavních skupin. První zmiňovanou a nejčastější je dělení na dvě hlavní skupiny podle způsobu přiřazení na kalkulační jednici. Náklady dělíme na:

- náklady přímé,
- náklady nepřímé.

Náklady přímé neboli také jednicové náklady se jednoznačně pojí s konkrétním výkonem. Jinými slovy jsou přímo přiřaditelné ke konkrétnímu výrobku či službě. V případě výrobní firmy přímo spojené s výrobou, proto ten název. Vycházejí z technické přípravy výroby, či se přímo pojí k dané službě. Přímé náklady jsou mzdy nebo přímý materiál (suroviny, komponenty...). [4]

Náklady nepřímé zabezpečují výrobu jako celek, někdy se jim také říká režijní. Nejdou dělit a souvisí s více druhy výkonů. Tyto náklady se musí rozpočítávat. Nepřímým nákladem je například režie. [3]

V obrázku 1.1 níže můžeme vidět dělení nákladů na přímé a variabilní. Je zde spojeno dělení nákladů na přímé a nepřímé, spolu s variabilními a fixními, a také výrobními a nevýrobními.

Obrázek 1.1 - Dělení nákladů

Přímé náklady	Variabilní	Výrobní	přímé materiálové, mzdové a ostatní náklady
	Fixní	Výrobní	jednorázové náklady na nastavení výrobní linky pro konkrétní výrobek (částka nezáleží na počtu vyrobených kusů)
Nepřímé náklady	Variabilní	Výrobní	variabilní složka nákladů na energie spotřebované při výrobním procesu, která se mění s objemem produkce, ale není přímo identifikovatelná ke konkrétnímu výrobku
	Fixní	Výrobní	fixní složka nákladů na energie ve výrobních prostorách; odpisy, pojištění nebo nájemné výrobního zařízení nebo továrny; mzdy výrobních kontrolorů, pokud nejsou jasně identifikovatelné s určitým výrobkem
	Fixní	Nevýrobní	odpisy, pojištění nebo nájemné administrativní budovy; mzdy administrativních pracovníků; náklady na statutární audit

Zdroj: <https://www.febmat.com/clanek-prime-jednicove-naklady/>

Druhé významné členění nákladů je dělení na fixní a variabilní náklady. Toto dělení patří mezi nejdůležitější členění z hlediska řízení nákladů a zisků. Toto členění vhodně doplňuje rozdělení nákladů na přímé a nepřímé. Tohoto spojení jsme si mohli všimnout i v obrázku číslo 1.1, kde jsou náklady děleny podle těchto dvou základních kritérií a je zde nastíněno nejčastější dělení.

Fixní náklady jsou někdy nazývány také jako náklady stálé. Tyto náklady se nemění závisle na výkonech. S rostoucím objemem výkonů podíl fixních nákladů klesá a naopak. Je to celkem logické, čím větší objem výroby, tím více kusů, tím více se fixní náklady rozpočítají a tím nižší výše fixních nákladů je na jednotlivý kus. Toto je velice klíčové pro společnosti, které cokoliv vyrábějí, je zde důležité správně rozhodnout, jak velký objem výroby je potřeba vyrábět. [3]

Variabilní náklady spotřebováváme v určitém poměru objemu výkonů. Například ve výrobní firmě čím více vyrobíme, tím více spotřebujeme variabilních nákladů. Variabilní náklady jsou závislé na objemu výkonů. V některých publikacích můžeme místo variabilních nákladů najít pojem náklady proměnné. Tyto náklady jsou shodné a publikace zřejmě jen chtěla používat česká slova. [2]

Variabilní náklady dělíme nejčastěji na 3 hlavní skupiny:

- lineární,
- progresivní,
- degresivní.

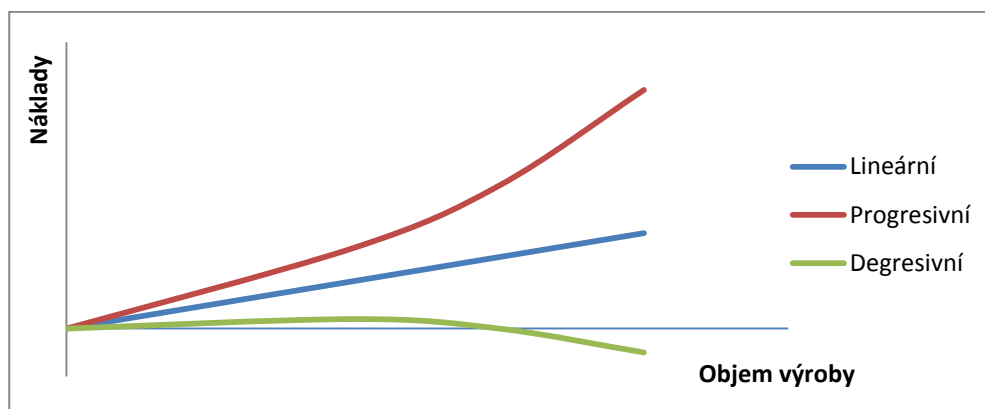
Lineární variabilní náklady rostou ve stejném poměru, jako roste objem produkce. Tento vývoj můžeme vidět například na základních surovinách.

Progresivní variabilní náklady se zvyšují rychlejším tempem, než je růst objemu produkce. Z dlouhodobějšího hlediska je nákladová progresivita nežádoucí jev, jelikož jsou zvyšovány jednotkové náklady. Příkladem progresivních nákladů jsou například bonusy či prémie za přesčasy v práci. [3]

Částečným opakem progresivních nákladů jsou náklady degresivní. Degresivní variabilní náklady jsou náklady, které se zvyšují vůči objemu produkce pomalejším tempem. Degresivita je z dlouhodobého hlediska také nežádoucí jev, jelikož dochází ke snižování jednotkových nákladů. [9]

V grafu 1.1 níže můžeme vidět pro lepší pochopení tyto tři typy variabilních nákladů zobrazeny křivkou.

Graf 1.1 - Náklady



Zdroj: vlastní tvorba

2. Nákladové druhy v detailnějším pohledu

V této kapitole se práce zaměřuje na jednotlivé nákladové druhy, které byly vysvětleny v kapitole 1.2.1.. Náklady ovlivňují finanční stránku jakékoliv společnosti a odráží se v jejich hospodaření i postavení na trhu. Jednotlivé podkapitoly se věnují dílčím nákladům v silniční dopravě. Mezi ty, které všechny hned napadnou, jsou pohonné hmoty, opravy, mýtné, silniční daně, mzda řidičů, diety, ale je jich mnohem více.

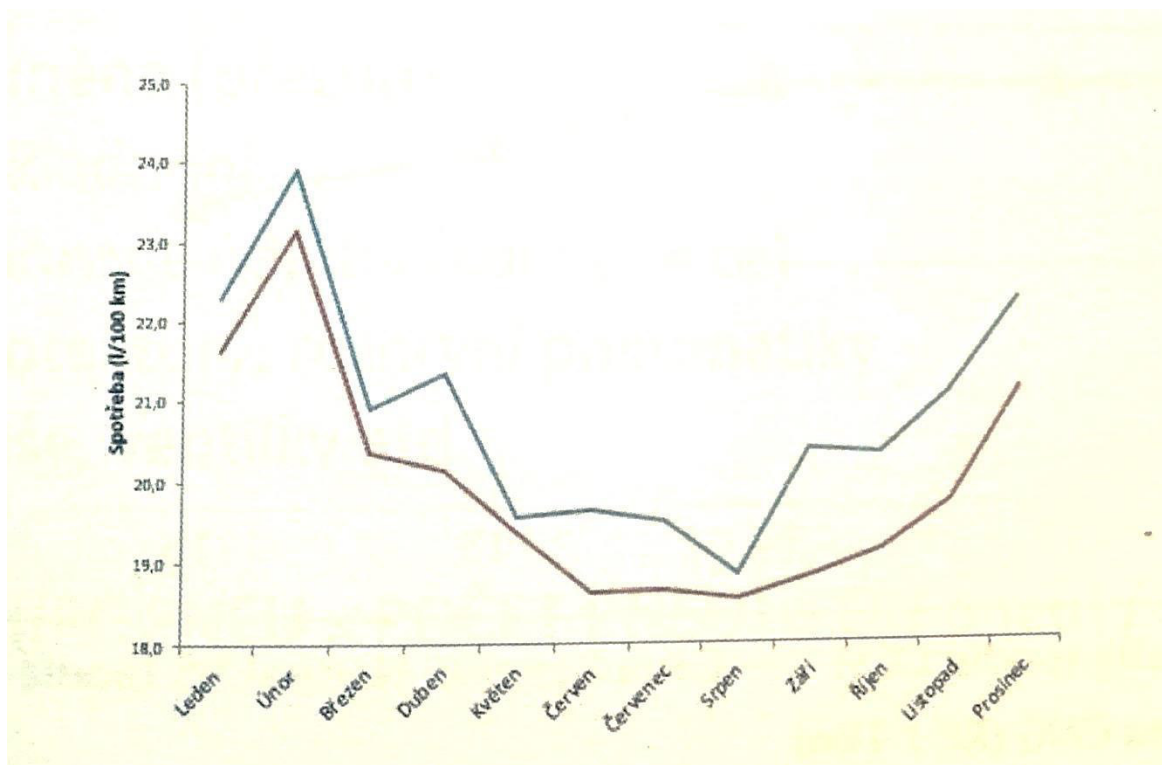
2.1. Náklady na pohonné hmoty

Většina vozidel, které jsou v tomto odvětví provozovány, jsou naftová. Spotřebu pohonných hmot v silniční dopravě ovlivňuje poměrně mnoho faktorů. Mezi nejvýznamnější faktory řadíme:

- profil terénu - zde záleží na horizontálním i vertikálním,
- hustotu infrastruktury - počet rozjezdů a zastavení vozidel, nutnost brždění či úplného zastavení,
- intenzitu provozu,
- hmotnost vozidla,
- vlastní způsob jízdy daného řidiče,
- nezávislé topení/chlazení ve vozidle. [2]

Vliv výše uvedených parametrů na průměrnou spotřebu pohonných hmot dokresluje i průzkum společnosti Borge, která se zabývala spotřebou nafty v závislosti na ročním období. Spotřeba nafty se v průběhu roku změní až o 5 litrů na 100 km. Z grafu číslo 2.1 můžeme vidět, že spotřeba se v daném výzkumu pohybovala od přibližně 24 l na 100 km za únor až po 18,5 litru v srpnu. Modrá a červená křivka nám značí dva roky, z nichž se vycházelo. V zimních a podzimních měsících je potřeba nafty více, jelikož jsou obtížnější podmínky na vozovce. [2]

Graf 2.1 - Spotřeba nafty v závislosti na ročním období



Zdroj: [2, strana 21]

Pro stanovení nákladů na pohonné hmoty, respektive naftu, jsou rozhodující tyto faktory:

- plán tankování pohonných hmot,
- vlastní spotřeba daného prostředku,
- cena paliva,
- měnový kurz,
- DPH daného státu, kde je čerpáno. [2, 10]

V poslední době je v tomto odvětví velkým trendem vlastní čerpací stanice, která je silně protěžována a často je s ní i počítáno v plánu přeprav. Při obecné kalkulaci však používáme aktuální ceny čerpacích stanic. [10]

V obecné rovině můžeme spotřebu pohonných hmot vozidla vypočítat jako podíl ceny 1 l pohonných hmot se 100 kilometry vynásobenými průměrnou spotřebou daného vozidla.

$$\text{náklady PHM} = \frac{\text{cena litru PHM} * \text{průměrná spotřeba PHM vozidla}}{100 \text{ km}}$$

Tento vzorec nejvíce ovlivňuje cena pohonných hmot za litr kapaliny, jelikož průměrná spotřeba PHM vozidla bude přibližně konstantní. Ostatní provozní hmoty jako jsou motorový olej, maziva, brzdová kapalina, Ad-Blue či kapalina do ostříkovačů by měly být do nákladů také započítány, ale často se započítávají pouze okrajově či se vypouští. [2, 10]

2.2. Náklady na materiál a energie

Tato kategorie má na podíl celkových nákladů relativně malý vliv. Pro výpočty se často používá pouze vyčíslení nákladů na pneumatiky a na ostatní náklady na materiál se pozapomíná. Kromě pneumatik jsou dalšími náklady na materiál a energie například:

- náhradní díly,
- materiál na běžné opravy,
- čisticí a mycí prostředky,
- elektro,
- nemrznoucí směsi,
- pracovní ochranné pomůcky. [2, 10]

V této kategorii dochází k různým výkladům a rozdílům ve výpočtech, neboť náklady na údržbu a opravu buďto můžeme řadit do této kategorie (náklady na materiál a energie) nebo do kategorie kapitoly 2.3 Náklady na opravy a údržbu. To samé platí o ostatních přímých nákladech. Ostatní přímé náklady jsou někdy započítávány jako režijní náklady.

Jak již bylo řečeno, nejvýznamnějším nákladem na materiál jsou pneumatiky. Spotřebu počtu pneumatik ovlivňuje:

- typ pneumatik,
- počet pneumatik,
- kvalita / životnost pneumatik,
- kvalita pozemní komunikace,
- styl jízdy řidiče,
- cena pneumatik. [2, 10]

Kromě pořizovací ceny za jednotlivé pneumatiky je potřeba započítat i náklady, které se vážou k pneumatikám. Ostatní náklady, které souvisí s pneumatikami, jsou:

- přezouvání / výměna,
- uskladnění,
- opravy a údržba pneumatik,
- protektory a rezervní pneumatiky,
- duše, ventilký a ostatní materiál. [2, 10]

2.3. Náklady na opravy a údržbu

Náklady na opravy a údržbu můžeme rozdělit na tři základní skupiny:

- pravidelné,
- nepravidelné,
- nehody.

Pravidelné opravy a údržba jsou prováděny preventivně, celoročně a zahrnují opravy pouze běžného používání. Opravy nepravidelné jsou opravy, které jsou opravy většího rozsahu a výměny. Můžeme je dělit na plánované a neplánované. Poslední skupinou jsou nehody. Tato skupina se většinou do nákladů nezapočítává a započítává se přímým odečtem ze zisku.

Náklady na opravy a údržbu ovlivňuje inflace a výše mezd pracovníků/mechaniků. Inflace ovlivní cenu náhradních dílů a výše mzdy ovlivní náklady na práci mechanika. Míru inflace stanovuje Český statistický úřad a hrubou mzdu ovlivňuje společnost sama spolu s ministerstvem financí. [2]

2.4. Náklady na odpisy a leasing

Náklady na vozidlo se mohou lišit podle toho, jakým způsobem si vozidlo pořídíme. Mezi nejčastější způsob pořízení vozidla je leasing. Způsoby pořízení vozidla jsou čtyři základní:

- koupě za hotové,
- koupě na úvěr,
- koupě na leasing (operativní či finanční),
- pronájem.

Při koupi za hotové budeme platit pořizovací cenu, ale musíme mít finanční prostředky okamžitě k dispozici. U zbylých případů můžeme finanční náklady dělit či mít k dispozici postupně. Při koupi na úvěr, na leasing i při pronájmu ovšem musíme započítat i to, že tato služba nese i další spolu náklady pronajímatele či prodávajícího - náklady na servis, údržbu, úroky a jiné. [2, 10]

Obecně můžeme říci, že náklady na jedno vozidlo můžeme vypočítat třemi způsoby podle toho, za jaké období chceme výsledek. Za prvé počáteční cena vozidla mínus zůstatková cena vozidla poděleno dobou provozu jsou náklady vozidla na 1 rok. [10]

$$\text{náklady vozidlo 1 rok} = \frac{\text{počáteční cena vozu} - \text{zůstatková cena vozu}}{\text{počet let}}$$

Náklady na vozidlo za jednu hodinu se vypočítají jako odpisy vozidla za 1 rok děleno dobou provozu.

$$\text{náklady vozidlo 1 hodina} = \frac{\text{odpisy vozidla za 1 rok}}{\text{doba provozu}}$$

Třetí způsob je náklady na vozidlo při 1 km, což se vypočítá jako odpisy vozidla za 1 rok děleno dopravním výkonem, popřípadě odpisy vozidla 1 hodiny děleno průměrnou rychlostí.

$$\text{náklady vozidlo 1 km} = \frac{\text{odpisy vozidla za 1 rok}}{\text{dopravní výkon}}$$

$$\text{náklady vozidlo 1 km} = \frac{\text{odpisy vozidla za 1 hod}}{\text{průměrná rychlost}}$$

V praxi nejčastěji dochází ke koupi na leasing po dobu 5 či 6 let. Stejná doba je počítána i pro životnost většiny vozidel dopravních společností. Životnost návěsů je při vhodném zacházení, údržbě a opravách okolo 8 let. [10]

Z hlediska odpisů, respektive kalkulace nákladů, se koupě vozidla za hotové projeví v rozvaze jako aktivum (majetek). Majetek se bude průběžně odepisovat jako každý jiný (bude se snižovat jeho účetní hodnota).

V současné době jsou různé způsoby odepisování vozidel a každá společnost k tomu přistupuje jinak. Nejčastějším odepisováním je samozřejmě daňové, ale lze si například rozložit částku na libovolně dlouhé období. Daňový odpis je část ceny majetku, který uplatníme za příslušné daňové období k přiznání daně z příjmu. Daňové odepisování

můžeme využít buďto zrychlené nebo rovnoměrné. Majetek je rozdělen do různých odepisovacích skupin a podle těchto skupin se liší minimální doba odpisu. [11]

Naopak účetní odpisy vyjadřují opotřebení majetku v průběhu času. Jedná se o předpokládané opotřebení majetku, které je stanoveno dle odhadu. Do opotřebení zohledňujeme opotřebení fyzické i morální (zastarání technologie). To, jakým způsobem jsou účetní odpisy realizovány, není dáno zákonem. Kompetence spadá přímo do rukou účetních jednotek. Mezi nejčastější metodu patří odpis časový (majetek odpisujeme dle času) či výkonnostní (majetek odpisujeme z hlediska odpracované doby či počtu vyrobených výrobků). [11]

Pokud si vozidlo koupíme na úvěr, leasing či si ho pouze pronajmeme, jsou tyto platby většinou konstantní a domluveny po nějaké společné dohodě. Leasingy nejčastěji dělíme na dva druhy:

- finanční leasing,
- operativní leasing.

Leasing obecně je dohoda zavazující nájemce zaplatit pronajímateli za užívání aktiva, v tomto případě vozidla. Leasing funguje na principu, že dokud nájemce nezaplatí všechny splátky, tak vlastníkem je stále pronajímatel. Leasingová cena se platí v pravidelných intervalech, nejčastěji měsíčních splátkách. Leasingová cena obsahuje splátky postupně pořizovaného majetku, marži leasingu a další ostatní náklady, které jsou spojeny s pronajatým majetkem. Celková výše je dána součtem jednotlivých měsíčních splátek. Leasingový koeficient nám udává, o kolik je vyšší leasingová cena majetku oproti pořizovací ceně majetku. [12]

Finanční leasing je typem leasingu, kdy vozidlo je majetkem leasingové společnosti a teprve na konci leasingu přechází vlastnictví na zákazníka. V případě finančního leasingu nese pronajímatel i povinnosti spojené s údržbou, opravami a servisem, a také je hradí. Naopak operativní leasing je obdobou finančního leasingu, ale liší se tím, že předmět nájmu (vozidlo) zůstává ve vlastnictví pronajímatele i po skončení smlouvy. Zde se doba leasingu pohybuje od 6 do 60 měsíců, což je podstatně méně než u finančního leasingu. Při operativním leasingu většinou povinnosti spojené s údržbou, opravami a servisem hradí pronajímatel. [12]

2.5. Náklady na mzdy

Tato kategorie nákladů zahrnuje náklady na mzdy řidičů, ale můžeme zahrnout i mzdy zaměstnanců, kteří jsou přímo vázáni na provoz. Výkon řidiče ovlivňuje mnoho faktorů. Mezi jeden z nejvíce omezujících řadíme předpis omezující dobu řízení vozidla. Doba řízení vozidla zkracují nejvíce 3 legislativní omezení. V zákoníku práce nalezneme obecná pravidla pracovní doby, nařízení Evropského parlamentu upravuje pracovní dobu v silniční dopravě a Evropská dohoda o práci osádek upravuje řízení vozidla v mezinárodní silniční dopravě. [2, 10]

Celková omezení a podmínky poté vytváří tzv. turnusy pro řidiče, které berou v potaz legislativní zákony, fyzické, biologické i sociální potřeby pracujících. Turnusy řidičů upravují dobu řízení, bezpečnostní přestávky i čas na odpočinek. Tyto všechny parametry zohledňují i technické možnosti vozidla a zákazy jízdy v různé svátky, dny a hodiny. [2, 10]

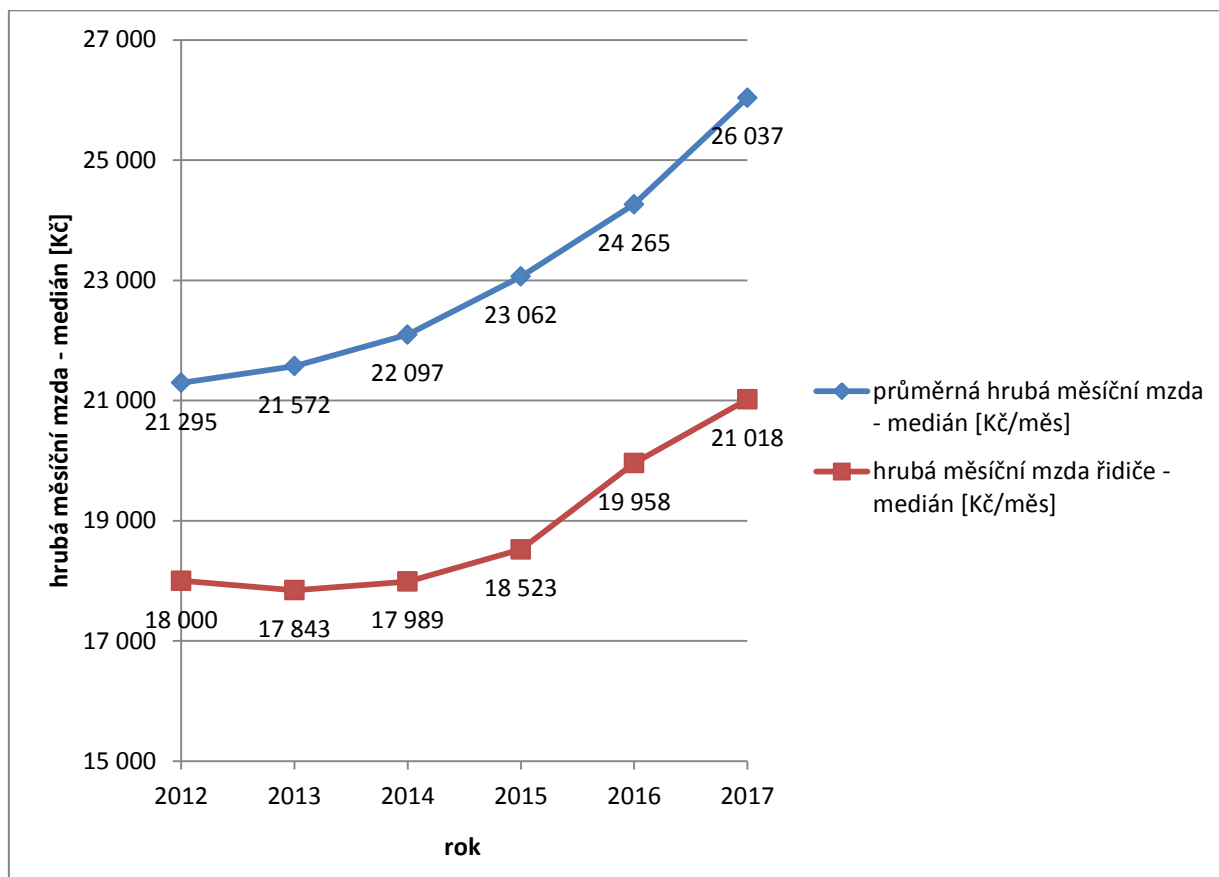
Průměrná hrubá mzda řidiče se v České republice pohybuje okolo 15 000 Kč. Mzda řidiče se vypočítává z podmínek a omezení uvedených výše a přímo závisí na výkonu řidiče. Náklady na mzdu řidiče vypočteme jako součet fixní složky, což je suma vyplacená za měsíc, a proměnné složky výkonu řidiče. Mzdu řidiče vypočteme jako kilometr krát suma peněz za kilometr plus hodina krát suma peněz za hodinu. [2, 10]

$$\text{celkové náklady mzdy řidiče} = \text{fixní složka} + \text{pohyblivá složka výkonu}$$

$$\text{celkové náklady mzdy řidiče} = \frac{\text{Kč}}{\text{měsíc}} + \left(\text{kilometr} * \frac{\text{Kč}}{\text{kilometr}} + \text{hodina} * \frac{\text{Kč}}{\text{hodina}} \right)$$

Blíže se můžeme podívat na průměrnou mzdu a průměrnou mzdu řidiče v letech 2012 až 2017. Jak můžeme vidět z grafu 2.2 níže průměrná hrubá mzda - medián, dále jen průměrná hrubá mzda, se v letech 2012 až 2017 zvýšila o 4 465 Kč. Zatímco průměrná mzda řidiče se zvýšila pouze o 3 018 Kč. V letech 2014 a 2015 došlo k nárůstu mezd a tento trend se stále drží. V roce 2017 měl řidič průměrnou čistou mzdu přes 16 500 Kč. Toto číslo se zdá řidičům obecně poměrně nízké, jelikož když poplatí vše, co musí, měla by jim tato výše kompenzovat to, že vcelku nejsou doma a nevidí své rodiny. Nesmíme ale zapomenout na to, že toto není kompletní částka, která je řidiči vyplácena, ještě diety a stravné. Výši mzdy řidičů také ovlivnil nedostatek řidičů na pracovním trhu. Společnosti se snaží si své řidiče udržet různými benefity a bonusy. Dále se musí snažit přeplatit odchod řidiče ke konkurenci.

Graf 2.2 - Průměrná mzda



Zdroj: portál www.ISPV.cz - vlastní tvorba

2.6. Náklady na stravné a kapesné

Tato složka představuje jednu z poměrně významných cestovních náhrad řidiče. V roce 2015 byla tato část ještě nenároková, to znamenalo, že záleželo pouze na zaměstnavateli, zda zaměstnanci tuto složku přizná. Nyní to již neplatí a zaměstnanec může očekávat příjemný bonus. [2, 10]

Pokud budeme počítat náklady na zaměstnance, je nutné započítat náklady na stravné a kapesné. Výši stravného neboli diety jsou závislé na těchto faktorech:

- turnusy řidiče/pracovní doba řidiče,
- doba pobytu v zahraničí,
- doba pohybu v tuzemsku,
- výše sazby stravného. [2, 10]

Výše sazby stravného je pružná, jelikož se skládá ze dvou složek. První složkou je základní výše dána zákonem a druhou pohyblivou složkou je příspěvek zaměstnavatele, tzv. kapesné. K vypočtení výše nákladů stravného je nutné znát přibližný časový harmonogram cesty řidiče. U zahraniční cesty počítáme stravné zákonem stanovených sazeb a na základě počtu hodin strávených v zahraničí. První a poslední den se sazba krátí podle počtu hodin strávených v zahraničí.

$$\text{náklady na stravné} = \sum (\text{počet dnů} * \text{sazba stravného})$$

[2, 10]

2.7. Náklady na povinné daně

Mezi povinné daně řadíme sociální a zdravotní pojištění. Povinné odvody sociálního a zdravotního pojištění se vypočítávají z hrubé mzdy řidiče. Dělíme je na dvě skupiny:

- zdravotní pojištění právnických osob,
- sociální pojištění právnických osob.

$$\text{náklady na sociální a zdravotní pojištění} = \text{hrubá mzda řidiče} * \frac{\text{sazba SZP}}{100}$$

Náklady na sociální a zdravotní pojištění vypočítáme vynásobením hrubé mzdy sazbou sociálního a zdravotního pojištění děleno stem. Daná sazba pro právnické osoby je pro SP 25% a pro ZP je sazba 9%. [2]

2.8. Náklady na silniční daň a mýto

Tyto náklady jsou za úhradu za použití dopravní infrastruktury, úhradu silniční daně a výběr elektronického mýtného. Jak můžeme vidět, všechny tři kategorie se zabývají použitím infrastruktury a provozem vozidla. Některé z těchto nákladů se týkají přímo jednotlivých vozidel - silniční daň, jiné zase se vztahují k určité části infrastruktury - mýtné, vjezd do měst, parkovací stání, dálniční známky. Tyto náklady jsou poměrně individuální a mají různé výše. [2]

2.9. Ostatní náklady

Do kategorie ostatních náklady řadíme náklady, které nemají svou vlastní kategorii. Obecně můžeme říci, že se jedná o:

- havarijní pojištění,
- pojištění zboží (CMR),
- povinné ručení (pojištění odpovědnosti),
- pojištění řidičů,
- náklady na STK a emise,
- školení řidičů.

U jednotlivých dopravců mohou pak ostatní náklady shlukovat i jiné náklady, například poplatky za televizi a rádio, hasicí přístroje, noclehárny. Tato kategorie nákladů často koliduje s režijními náklady, jelikož je na každém dopravci, kam daný náklad začlení. [2]

2.10. Režie

Režijní náklady jsou specifickou složkou nákladů. Je na každém dopravci, zda je zařadí do jednotlivých složek, které jsou zde jmenovány. To znamená, že z nákladu bude náklad přímý či jej zařadí do balíků režijních nákladů. Skupina režijních nákladů je jakýmsi balíkem nákladů, který se rozpočítává mezi vozidla, zatímco konkrétní složky nákladů jsou přímé náklady a pojí se s konkrétním vozidlem. Režijní náklady dělíme na provozní a správní a každé započítáváme podle jiných vzorců a klíčů. Provozní náklady jsou náklady spojené s provozováním dopravy. Mezi nejtypičtější řadíme náklady na dispečink, parkovací plochy, garážová stání a jiné. Správní režie naopak souvisí se správou chodu firmy, to znamená pronájem kancelářských prostor, mediální propagace, média, plat ředitele, mzdy účetních a mnohé další. [2]

3. Kalkulační metody a hodnocení nákladů

Kalkulace je výpočetní postup, který v podnikové praxi znamená kalkulační výpočet zaměřený na vystihnoutí nákladů. Tyto náklady je potřeba vynaložit na výkon, který právě vzniká (vznikající výkon). Kalkulace je součástí informačního systému podniku a je závislá na vnitropodnikových informacích. V obecné rovině se kalkulací rozumí výpočty nákladů na produkci, jež je výrobek nebo služba - tzv. kalkulační jednice. [4]

3.1. Pojem a využití kalkulace

Kalkulací se rozumí přiřazení nákladů, zisků a hodnotových veličin ke kalkulační jednici, kterou představuje: služba, činnost či operace. Nejčastěji se kalkulace využívá k určení výše hodnoty ceny, zisku popřípadě marže. Jednotlivé kalkulační metody se liší od sebe způsobem přiřazení nepřímých nákladů. Vhodný typ kalkulace se volí podle charakteru společnosti či organizace a následného využití kalkulace. Předmětem kalkulace jsou jednotlivé druhy výkonů. [1]

Podle účelu využití kalkulace dělíme kalkulaci na:

- předběžná kalkulace,
- výsledná kalkulace,
- operativní kalkulace. [1]

Díky kalkulaci jsme schopni rozhodovat o změnách a struktuře sortimentu nabízených výkonů či určovat náročnost a ziskovost jednotlivých výkonů či skupin výkonů. Mezi další významné využití patří stanovení hranice ceny mezi základním a doplňkovým sortimentem či obhájení výše ceny při jednání s potencionálním zákazníkem. [1]

3.2. Metody kalkulace

Metoda kalkulace znamená, jakým způsobem se zjišťují v podniku náklady na daný výkon. Metody kalkulace obecně závisí na:

- předmětu kalkulace,
- struktuře nákladových položek,
- způsobu přiřazování nákladů předmětu kalkulace. [1]

Předmětem kalkulace mohou být různé druhy výkonů. Pokud bude předmětem kalkulace drobný výrobek, nemusí být předmětem pouze jeden kus ale například 1 kg či 1 tuna. Naopak u výrobků většího rozsahu to může být dílčí část výrobku. Tyto dva druhy kalkulace můžeme porovnat například na matičkách a šroubech, kdy je počítáno většinou na kilogramy či tisíce kusů a naopak v zemědělství u píce počítáme s tunou slámy či zrna.

Kalkulační jednicí se rozumí nějaký konkrétní výkon, který je vymezen měrnou jednotkou (ks, kg, hod, atd.) nebo druhem. A poté se na něj stanovují nebo zjišťují náklady. Je to tedy taková jednotka, na kterou má smysl zjišťovat náklady. [6]

Kalkulované množství je přesný počet kalkulačních jednic, pro které jsou zjišťovány náklady. Význam kalkulovaného množství je důležitý při určování průměrného podílu nepřímých nákladů na kalkulační jednici. Pro kalkulované množství jsou v účetnictví stanoveny celkové náklady, které mají být vynaloženy za určité období. [4]

„Dobrá nákladová kalkulace podává nejenom informaci o celkové výši nákladů na výkon, ale poskytuje obraz o tom, z jakých skupin se náklady výkonu skládají. Taková strukturovaná kalkulace nejenom podává informace o výši jednotlivých skupin nákladů, ale umožňuje stanovovat úroveň ceny při různých situacích.“ [3]

3.3. Kalkulační vzorec

V kalkulačním vzorci se stanovují a zjišťují náklady výkonů. Kalkulační vzorec znázorňuje dílčí kategorie v kalkulaci. V každém podniku je struktura individuální a různá. Kalkulační vzorec v důsledku vzorcem není a každá kalkulace se řeší individuálně pouze podle obecného předpokladu. Z tohoto důvodu je kalkulace poměrně náročná na zpracování. Nejčastěji kalkulace vychází tzv. kalkulace plných nákladů, zde jsou přiřazovány náklady k výkonům s rozlišením, zda jsou to náklady přímé či nepřímé. [2,3]

Základní struktura výše zmíněného kalkulačního vzorce je:

- přímé náklady,
- režijní náklady,
- fixní náklady,
- variabilní náklady. [3]

Přímé náklady jsou náklady, které jde přímo v okamžiku jejich vzniku přiřadit na kalkulační jednici. Například pro představu můžeme říci, že jsou to náklady k uvedení vozidla do provozu - pohonné hmoty, pneumatiky a jiné. Náklady, které musíme vynaložit, ale nemůžeme je přímo přiřadit, jsou režijní neboli nepřímé. Jako další zde máme uvedeny

náklady fixní a variabilní. Zde je potřeba je rozdělit podle toho, zda jsou závislé na rozsahu dopravního výkonu či nikoliv. Závislé náklady na výkonu jsou variabilní a nezávislé jsou fixní. Rozebereme-li si náklady na kilometr detailněji je potřeba zohlednit jednotlivé dílčí náklady. Přímé náklady jsou závislé na kilometru popřípadě hodině provozu. Nezávislé náklady je potřeba rozpočítat. K tomuto dochází vydělením nezávislých nákladů roční dobou provozu a tato hodnota je považována za náklad sazby hodinového stání vozidel. U závislých nákladů je to o něco jednodušší. Ty vydělíme rychlostí a toto číslo je náklad za ujetý kilometr. [13]

$$\text{cena}_{\text{km}} = n_{\text{PH}} + n_{\text{PNEU}} + n_{\text{OST}} + \frac{n_{\text{HOD}}^{\text{P}}}{v} + n_{\text{ODP}} + n_{\text{R}}$$

n_{PH}	jednotkové náklady na pohonné hmoty (Kč/km)
n_{PNEU}	jednotkové náklady na pneumatiky (Kč/km)
n_{OST}	ostatní přímé náklady, zejména náklady na údržbu a materiál (Kč/km)
v	cestovní rychlost (km/hod)
n_{R}	jednotkové režijní náklady (Kč/km)
n_{ODP}	odpisové náklady (Kč/rok)

Jednotkové náklady na pohonné hmoty vypočítáme ze spotřeby pohonných hmot na jeden kilometr, kterou vynásobíme jednotkovou cenou pohonných hmot. Jednotkové režijní náklady a odpisové náklady vypočteme z jejich celkové roční hodnoty podělením ujetými ročními kilometry. [13]

$$\text{cena}_{\text{km}} = c \cdot p_{\text{PH}} + n_{\text{PNEU}} + n_{\text{OST}} + \frac{n_{\text{HOD}}^{\text{P}}}{v} + \frac{N_{\text{ODP}} + N_{\text{R}}}{L}$$

c	spotřeba pohonných hmot na jeden kilometr (l/km)
p_{PH}	jednotková cena pohonných hmot (Kč/l)
n_{p}	ostatní přímé náklady - opravy, přímé mzdy, apod. (Kč/km)
N_{ODP}	odpisy dopravního prostředku (Kč/rok)
N_{R}	režijní náklady (Kč/rok)
L	ujeté kilometry za jeden rok km/rok)

Dále zde ještě máme režijní náklady. Tyto náklady je potřeba nějakým způsobem připočítat k jednotkovým přímým nákladům. Dělení režijních nákladů je individuální. Můžeme celkové režijní náklady například podělit počtem vozidel či počtem kilometrů, tudíž dopravním výkonem. Popřípadě je možno použít jakoukoliv kombinaci kapacity, pořizovací ceny či dopravního výkonu. Při dělení dopravním výkonem si musíme uvědomit, že vozidlo ještě nakládá, skládá a vykonává povinné přestávky. [13]

Cenu provozu jedné hodiny vypočteme součtem dle vzorce níže:

$$\text{cena}_{\text{HOD}} = n_{\text{mzd}}^h + n_{\text{ost}}^h + \frac{N_{\text{ODP}} + N_{\text{R}}}{T}$$

cena_{HOD}	cena jedné hodiny provozu (Kč/hod)
T	doba provozu (hod/rok)
n_{mzd}^h	výše nákladů na mzdy (Kč/hod)
n_{ost}^h	výše ostatních nákladů, např. diety (Kč/hod)

Celkové náklady provozu vypočteme přes součet nákladů na stání a celkových nákladů jízdy

$$N_c = \text{cena}_{\text{km}} \cdot L + \text{cena}_{\text{hod}} \cdot T$$

N_c	celkové náklady provozu (Kč)
cena_{KM}	cena jednoho kilometru provozu (Kč/km)
L	ujeté kilometry za jeden rok (Kč/rok)
cena_{HOD}	cena jedné hodiny provozu (Kč/hod)
T	doba provozu (hod/rok)

Cílem kalkulačních metod je podat co nejvěrohodnější informace o výši a skladbě nákladů, které jsou potřebné k vyčíslení nákladů výkonů. V rámci vědy a výzkumu můžeme kalkulaci využít k propočtu nasazování alternativně poháněných vozidel (pohon na plyn či elektřinu).

4. Popis společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Společnost KAFKA TRANSPORT se zabývá mezinárodní kamionovou dopravou a již řadu let patří k předním dopravním firmám v České republice. O stabilním postavení na trhu vypovídá 25-ti letá historie působení společnosti v mezinárodní přepravě. Společnost se snaží uspokojit své zákazníky kvalitou, rychlostí a spolehlivostí. Ke každému zákazníkovi společnost přistupuje individuálně a snaží se mu plně vyhovět. Cílem společnosti je poskytování dopravních služeb na co nejvyšší úrovni.

4.1. Historie a vznik společnosti

Společnost KAFKA TRANSPORT vznikla z myšlenky majitele společnosti pana Josefa Kafky. Majitel společnosti začal v prosinci roku 1991 podnikat jako fyzická osoba - Josef Kafka transport. Jeho práce byla ztížena nulovým vstupním kapitálem. První dopravní prostředky byly pronajímány a poté postupně odkupovány do vlastnictví.

Činnost společnosti se začala rozrůstat náborem zaměstnanců, jelikož obstarání veškerých přeprav již nebylo pro jednu osobu. K tomuto kroku došlo zhruba po necelém roce působení na trhu. Velkým mezníkem pro pana Kafku byla možnost využívat leasingové služby, díky kterým bylo možné získat nové dopravní prostředky.

V roce 1996 došlo k přechodu fyzické osoby v akciovou společnost KAFKA TRANSPORT, a.s.. Akciová společnost byla zapsána do obchodního rejstříku a mohla zahájit podnikatelskou činnost.

Rok 1996 byl pro firmu velice významný, jelikož jako první dopravní firma v ČR získala Certifikaci jakosti služeb EN ISO 9001 (norma kvality). Společnost rozšířila svou činnost v silniční nákladní dopravě, připojila zasilatelství, překup zboží pro další prodej a opravy vlastních i cizích motorových vozidel. [14]

O rok později otevřela společnost logistický sklad v Opařanech o rozloze 1200 m², a tím se jí otevřela možnost poskytování skladových služeb.

Postupným utvářením firmy došlo i v roce 1998 k ustálení výhradních dodavatelů dopravní techniky. Dodavateli byly vybrány značky Volvo a Schmitz.

V roce 1999 otevřela společnost novou provozovnu v Bechyni v areálu Jíka Bechyně. Následující rok ve firmě změnil prostory zázemí. Sídlo firmy se do roku 2000 nacházelo v pronajatých prostorech. Koupí sousední nemovitosti a pozemků vedle skladu v Opařanech došlo k centralizování správní budovy a všech ostatních činností do jednoho místa. [14]

Nová administrativní budova potřebovala opravy, ke kterým došlo roku 2001, a poté začala být plně využívána. V této budově se sídlo firmy nachází i v současné době, tudíž již 17 let. Nemalým krokem společnosti v roce 2001 bylo zavedení nového informačního softwaru PRYTANIS, který je stále využíván.

Roku 2002 začala výstavba budovy servisu vozidel, který byl téhož roku otevřen. Na výstavbu servisního střediska navázala roku 2004 výstavba vlastní čerpací stanice a rekonstrukce správní budovy.

V průběhu let se společnost více a více rozrůstala a roku 2007 vystavěla diagnostické a servisní centrum. Po jejím dokončení získala pro značky vozidel Volvo a Schmitz statut nezávislého servisního partnera oprav. [16]

Následující roky se společnost věnovala svému vlastnímu růstu, z čehož v letech 2008 a 2011 získala certifikaci služeb podle normy ISO 9001.

V roce 2012 čítal vozový park společnosti KAFKA TRANSPORT celkem 81 nákladních vozidel. K rozšíření na toto poměrně vysoké číslo došlo v letech 2011 až 2012, kdy společnost nakoupila nové kamiony a proběhla tak obnova vozového parku. S nárůstem vozidel došlo k zabezpečení areálu, který byl roku 2011 kompletně oplocen. Dále byla s nárůstem vozidel spojena problematika monitoringu vozidel. Roku 2012 byl zaveden

monitorovací systém Echotrack ve všech vozidlech společnosti. Systém funguje na satelitním principu a zajišťuje komunikaci mezi vozidly a mezi vozidly a dispečinkem. Dispečink sídlící v Opařanech zároveň může sledovat pohyb všech vozidel po Evropě. [16]

Roku 2014 firma rozšířila své odstavné plochy o 5 500m². V návaznosti na rozšíření ploch společnosti došlo také k výstavbě mycí linky pro kamiony v areálu podniku. Tato myšlenka vznikla ve firmě již roku 2011 a realizace se podařila již za 3 roky. S nárůstem vozidel dochází i k nárůstu počtu pneumatik na vozidla, a proto byl roku 2014 vystavěn sklad pneumatik. Rok 2014 byl pro společnost poměrně významný, jelikož opět došlo k úspěšné certifikaci podle normy ISO 9001 a vybudovaly se nové objekty. [14, 16]

Jelikož byl roku 2014 rozšířen pozemek společnosti, mohlo roku 2015 dojít k uspořádání parkovacích ploch a výstavbě parkoviště pro osobní vozidla řidičů. S nárůstem ploch společnosti bylo rozhodnuto o vybudování bezpečnostního kamerového systému kolem celého areálu v Opařanech. Tentýž rok byl zahájen plný provoz mycí linky pro vlastní i cizí vozidla.

V roce 2016 se firma pustila do oprav administrativní budovy, kdy byla celá budova zateplena a byla opravena sociální zařízení. V průběhu let dochází k pořízení nových nákladních vozidel. V témže roce získala společnost KAFKA TRANSPORT a.s. skóringové ocenění Czech Stability Award ocenění od společnosti CZECH TOP 100. Tímto se zařadila mezi nejstabilnější firmy v České republice.

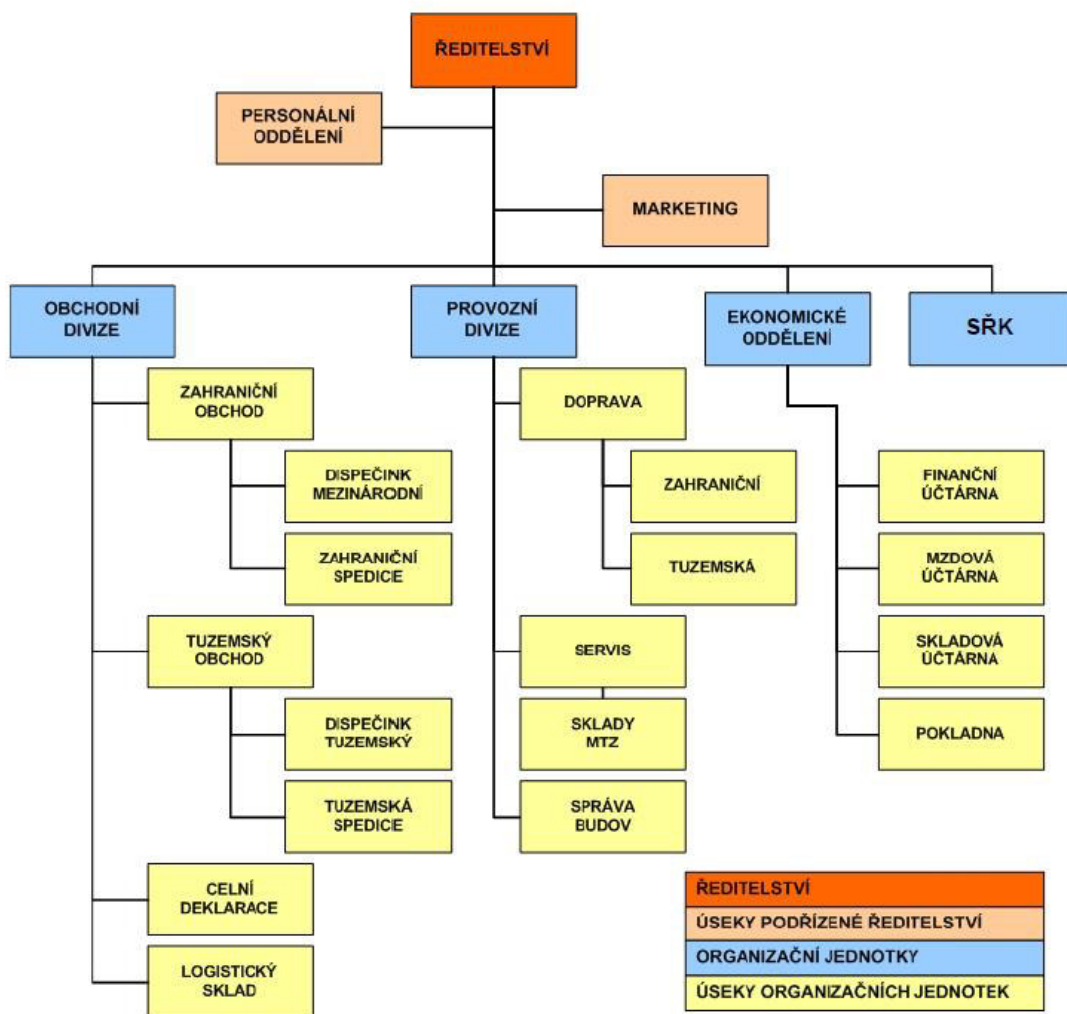
V roce 2017 se společnost zaměřila na kvalitu poskytovaných služeb. Nově byly nakoupeny nové vozy značky Volvo splňující emisní skupinu EURO VI. Snaha zapracovat méně zkušené řidiče na složitějších trasách. V současné době čítá vozový park okolo 100 nákladních vozidel. [15]

4.2. Struktura podniku

Společnost KAFKA TRANSPORT sídlí na adrese Opařany 312, která se nachází po levé straně obce při výjezdu směrem na Písek. Společnost je zapsána jako akciová společnost v obchodním rejstříku od roku 1996. Předmětem podnikání společnosti je silniční motorová doprava, a to nákladní vnitrostátní i mezinárodní o povolené hmotnosti do 3,5 tuny i nad 3,5 tuny. Dále opravy silničních vozidel, klempířství a oprava karoserií a dále výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona. [17]

Společnost KAFKA TRANSPORT je rozdělena do několika středisek, která spolu ve všem musí plně spolupracovat. Na organigramu níže můžeme vidět graficky zobrazenou strukturu.

Obrázek 4.1 – Organigram společnosti KAFKA TRANSPORT a.s



Zdroj: interní údaje společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Jednotlivá střediska jsou číselně rozdělena na:

- 100 - Režie
- 101 - Logistický sklad - skladové hospodaření, manipulace a příprava zboží
- 102 - Sklady MTZ - sklad materiálu - výdej zboží ze skladu
- 108 - Mycí linka
- 109 - Servis - dílna a opravy
- 200 - Zahraniční obchod - nákup přeprav pro středisko 301
- 220 - Tuzemský obchod - nákup přeprav pro středisko 302
- 230 - Celní deklarace - středisko ztratilo význam po vstupu do Schengenského prostoru
- 240 - Obchodní činnost - Spedice - pře-prodej zakázek
- 301 - Zahraniční dopravní kolona - okolo 90 vozidel
- 302 - Tuzemská dopravní kolona - okolo 10 vozidel

K poslednímu dni roku 2017 měla společnost ve stálém pracovním poměru 145 zaměstnanců. V následující tabulce číslo 4.1 jsou uvedeny pozice a jednotlivé počty zaměstnanců na těchto pozicích ke konci roku 2017.

Tabulka 4.1 - Počty zaměstnanců

pozice zaměstnance	počet zaměstnanců
ředitel společnosti	1
odborný asistent ředitele	1
ekonomický ředitel	1
obchodní ředitel	1
provozní ředitel	1
vedoucí servisu	1
dispečer, speditér	9
personální oddělení	1
ekonomické oddělení	3
pracovník logistického skladu	2
provozní technik	4
pracovník servisu	4
administrativní pracovník	2
údržba, úklid	1
řidič nákladního vozidla	113
celkem zaměstnanců	145

Zdroj: interní údaje společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

4.3. Služby a působení na trhu

Společnost KAFKA TRANSPORT působí na trhu přes více než 25 let. V průběhu jejího působení se rozrůstal areál, vozový park, ale také služby, které společnost poskytuje. V současné době se společnost věnuje pěti základním okruhům, ve kterých působí.

1. Mezinárodní kamionová doprava a spedice

Mezinárodní kamionová doprava má ve společnosti největší význam a podíl. Firma se specializuje na přepravu do Španělska, Francie, Portugalska, Německa a ostatních států EU. Mezi nejvýznamnější obchodní partnery patří LAUFEN CZ, spol. s.r.o., SIKO KOUPELNY a.s., CRAISS Logistic s.r.o. a SIT SCHERM s.r.o..

Přeprava je zajišťována různými typy vozů s různými specifikacemi, pro které jsou určena různá vozidla. Společnost disponuje i vozidly pro přepravu nebezpečných látek. Typy vozidel, které má KAFKA TRANSPORT ve vozovém parku jsou vyobrazeny níže na obrázcích.

- Přeprava plachtovými vozidly 33 EUR palet

Obrázek 4.2 - Plachtové vozidlo 33 EUR palet



Zdroj: vlastní fotografie - Adéla Selnarová

- Přeprava chladírenskými vozidly 33 EUR palet

Obrázek 4.3 - Chladírenské vozidlo 33 EUR palet



Zdroj: vlastní fotografie - Adéla Selnarová

- Přeprava velkoobjemovými vozidly (100 m³) 33 EUR palet

Obrázek 4.4 - Velkoobjemové vozidlo (100 m³) 33 EUR palet - LOW-DECK



Zdroj: vlastní fotografie - Adéla Selnarová

- Přeprava velkoobjemovými vozidly (120 m³) 38 EUR palet

Obrázek 4.5 - Velkoobjemové vozidlo (120 m³) 38 EUR palet EUR palet



Zdroj: vlastní fotografie - Adéla Selnarová

- Přeprava walking-floor návěsy

Obrázek 4.6 - Walking-floor vozidlo



Zdroj: firemní fotografie - Milan Koktan

2. Tuzemská doprava a spedice

Tuzemská doprava dokáže zajistit přepravu až 38 EUR palet. Většina vozidel na tuzemsku přepravuje 33 EUR palet, a to jak plachtovými tak chladírenskými vozy.

3. Opravárenské služby

Roku 2002 byl v areálu vystavěn servis pro nákladní vozidla a od tohoto roku se společnost věnuje i opravárenské činnosti. Společnost se roku 2007 stala nezávislým servisním partnerem pro značky Volvo a Schmitz. Tuto skutečnost posílila v roce 2013, kdy se stala autorizovaným servisem značky Schmitz. V Opařanech jsou poskytovány servisní služby, jako třeba garanční prohlídky, opravy chladírenských návěsů, výměny olejů, přípravy na STK, opravy nezávislého topení, kontrola brzd a mnoho dalšího. [14]

4. Skladování a logistický sklad

Možnost skladování ve vlastním logistickém skladu v Opařanech a poskytování služeb souvisejících se skladováním: přebalování, kompletace zásilek, etiketace.

5. Mycí linka nákladních vozidel

Myčka nákladních vozidel nabízí dva druhy programu - standart a komfort. Ceník se liší dle typu vozidla, zašpinění a požadavků. Nejčastěji je využíván program standart pro pravidelné mytí. Vozidlo je omyto základním programem strojového kartáčového mytí v trojkombinaci voda, šampon, vosk. [14]

5. Identifikace zásadních vlivů na vývoj nákladů

V jednotlivých dílčích kapitolách níže můžeme vidět vždy 3 grafy skupiny za roky 2014, 2015 a 2016. Dle tabulek dopravních výkonů, které jsou přílohou, můžeme vidět jednotlivé významné dílčí náklady, které ovlivňují výši celkových nákladů, a poté výsledek celkového hospodaření společnosti.

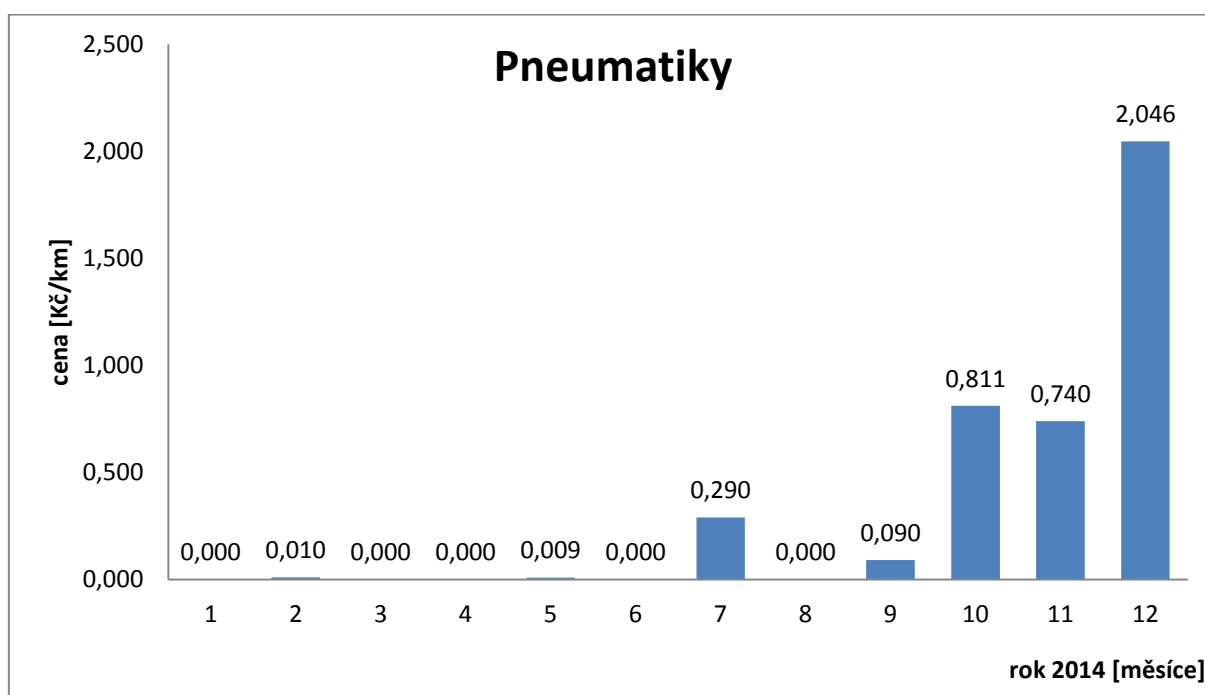
Pro tuto práci byly použity dopravní indexy pouze plachtových vozidel společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.. Plachtová vozidla ve společnosti jsou značky Volvo a ložná plocha je 33 EUR palet. Plachtová vozidla se skládají z tahače a návěsu o hmotnosti 15 500 kilogramů. Hmotnost, která je k užití je 24 tun. Tyto vozidla mají 5 náprav a kromě dvou vozidel splňují emisní skupinu EURO V a EURO VI. Návěs, jak již bylo řečeno, je

plachtový. Roční proběh je v průměru přibližně 140 000 kilometrů, což znamená na jedno vozidlo 11 500 kilometrů měsíčně. Objem nádrže na naftu těchto vozidel je 1 000 litrů. Průměrná spotřeba nafty 28,5l/100km. V současné době jsou tyto vozidla pořizována na finanční leasing s dobou splácení 5 let. Životnost vozidla je 9 let a životnost návěsu 11 let. Společnost disponuje 72 plachtovými vozidly.

5.1. Pneumatiky

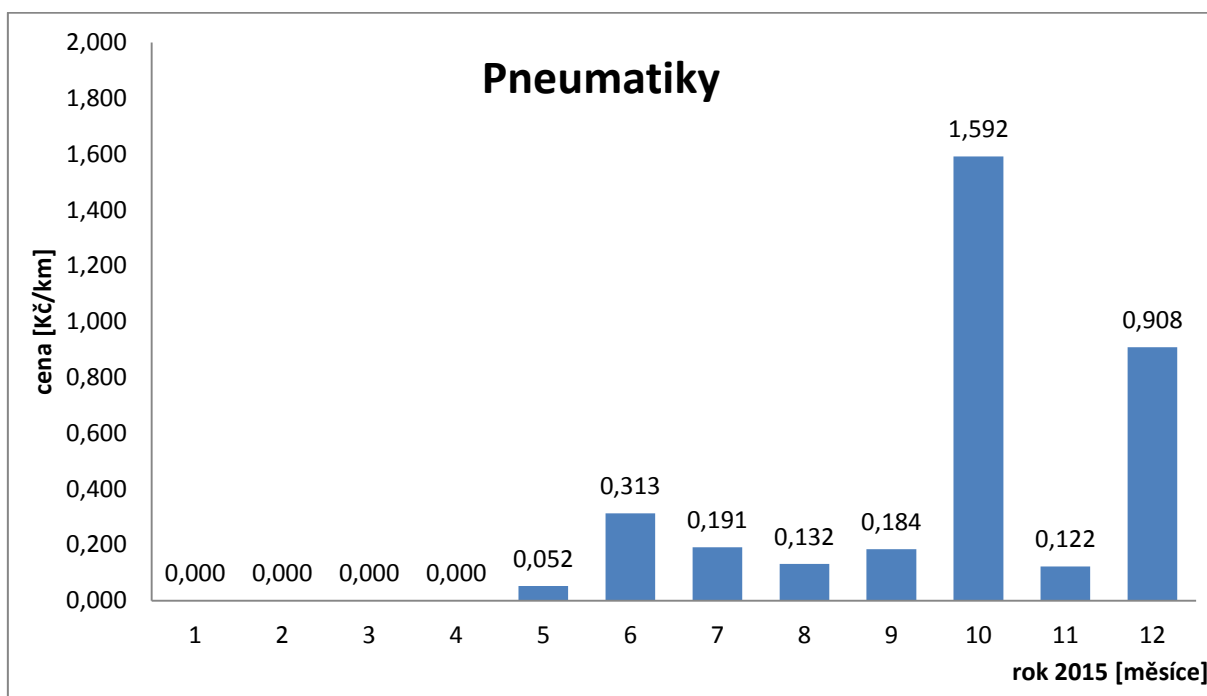
Na konci roku jsou náklady na pneumatiky oproti zbytku roku poměrně vysoké, jelikož se pneumatiky nakupují v období od září do konce roku a snahou účetnictví je všechny faktury toho roku zaúčtovat vždy v aktuálním roce. Nákup nových pneumatik je řešen v podzimních obdobích se snahou nepůsobit na komunikaci v zimě problémy. Z důsledku nákupu na podzim je i začátek roku vždy na nulových hodnotách. Ve společnosti KAFKA TRANSPORT se využívají pneumatiky nebo protektory. Protektor je obnovená pneumatika, která umožňuje prodloužení vlastností pneumatiky. Také se jedná o neekologičtější způsob, jak recyklovat pneu. Cena jedné pneumatiky se pohybuje okolo 12 000 Kč. Společnost používá pneumatiky značky Michelin. Nejčastějším rozměrem pneu je 295 x 60 x R22,5. Nájezd na novou pneu toho typu se pohybuje okolo 180 000 km, na protektor je to zhruba asi o 50 000 km méně, tudíž 130 000 km. Průměr nákladů za pneumatiky se pohybuje kolem hodnoty 0,3 Kč/km, což je srovnatelné pro všechny roky. Toto všechno je graficky zobrazeno v grafech 5.1 až 5.3.

Graf 5.1 - Náklady na pneumatiky 2014



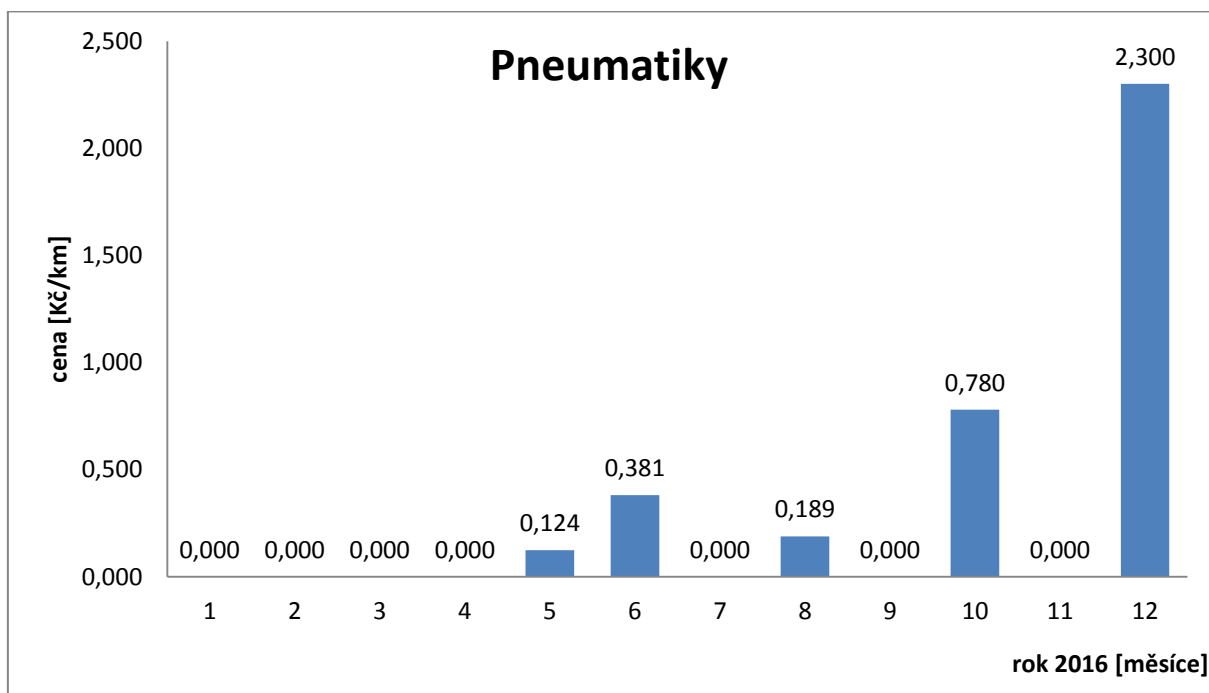
Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.2 - Náklady na pneumatiky 2015



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.3 - Náklady na pneumatiky 2016

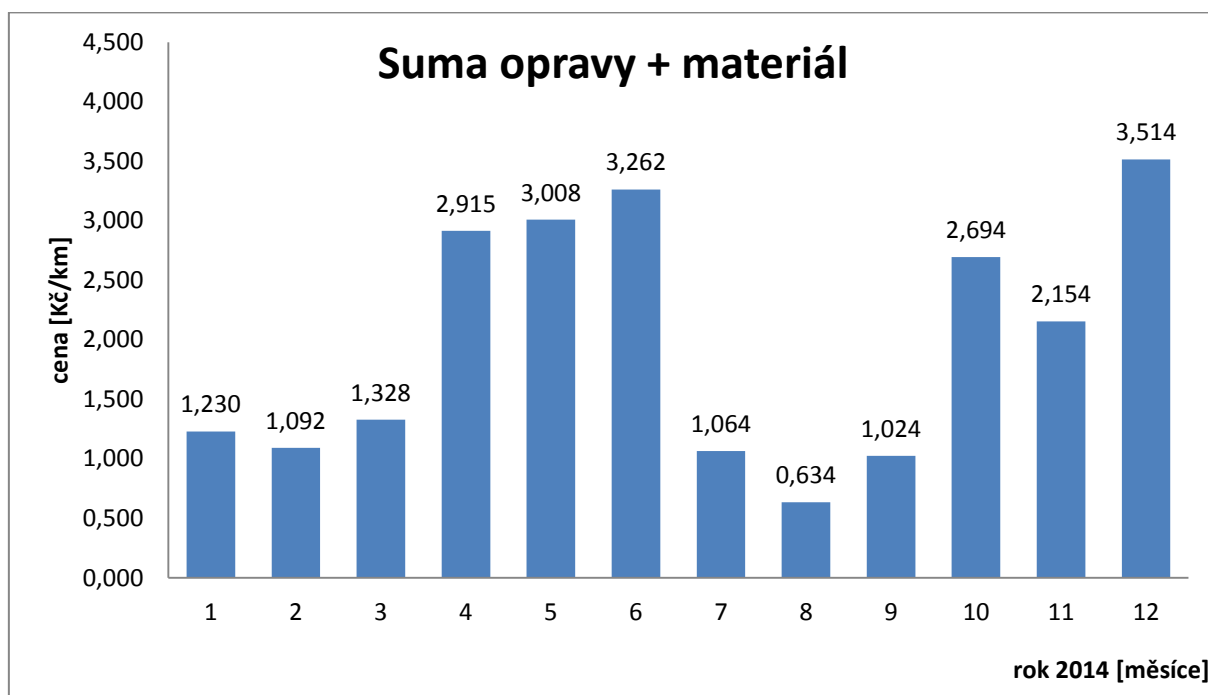


Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

5.2. Opravy a materiál

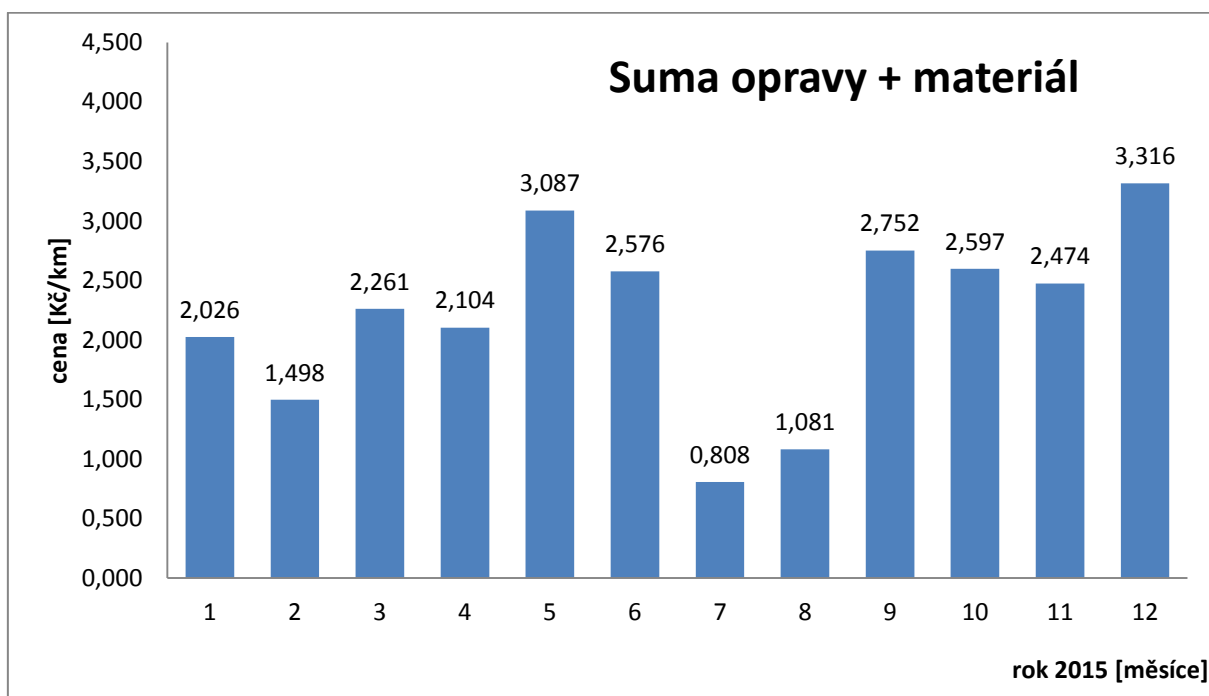
V grafech 5.4, 5.5 a 5.6 můžeme vidět růst a pokles nákladů za opravy včetně materiálu za roky 2014, 2015 a 2016. Celkově můžeme říci, že v roce 2015 a 2016 jsou mírně v průměru náklady o něco vyšší. Toto můžeme přisoudit pravděpodobně výstavbě myčky, která jak můžeme vidět v příloze 2 a 3 v roce 2014 nebyla ještě vystavěna. Nejvýraznější položkou nákladů je výše náhradních dílů servisu. V roce 2014 došlo v dubnu, květnu a červnu k zásadním opravám na dosavadních vozidlech. Tyto opravy bylo nutné již učinit a neodkládat, naopak o prázdninách část vozidel stála, tudíž nedocházelo k poruchám a náklady se rapidně snížily. Tento propad je také způsoben zaúčtováním dobropisů společnosti Volvo na náhradní díly. Naopak v říjnu skončily dovolené, jak řidičů, tak společností a vozidla se opět dostala do plného pracovního vytížení, toto se opět projevilo na výši nutných oprav. Tento podobný průběh můžeme vidět i v grafech 5.5 a 5.6, důvody jsou zde obdobné. Celkově můžeme vidět opět vysoké náklady na konci každého roku. Toto je způsobeno snahou udržet faktury z daného roku v daném roce a nepřetahovat je do roku následujícího. Průměrná hodnota nákladů za opravy v roce 2014 je 1,993 Kč/km zatímco roky 2015 a 2016 se hodnota vyšplhala přes dvě celé. Konkrétně 2,215 Kč/km a 2,333 Kč/km.

Graf 5.4 - Náklady za opravy včetně materiálu 2014



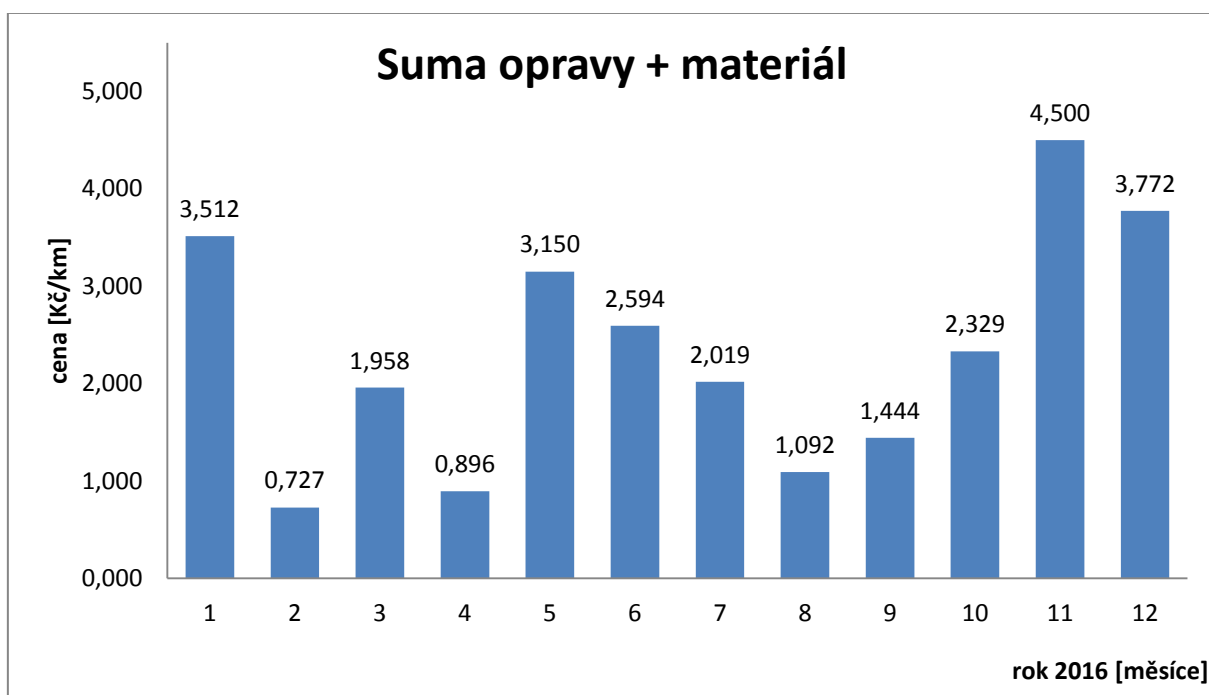
Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.5 - Náklady za opravy včetně materiálu 2015



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.6 - Náklady za opravy včetně materiálu 2016

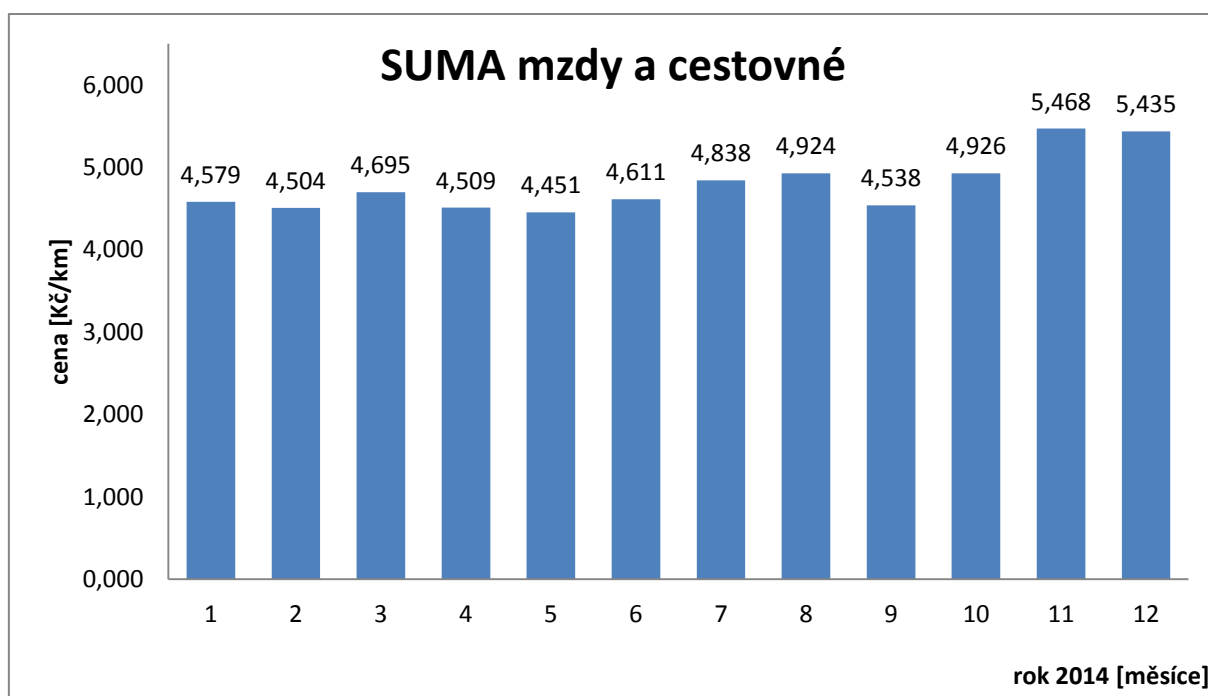


Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

5.3. Mzdy a cestovné

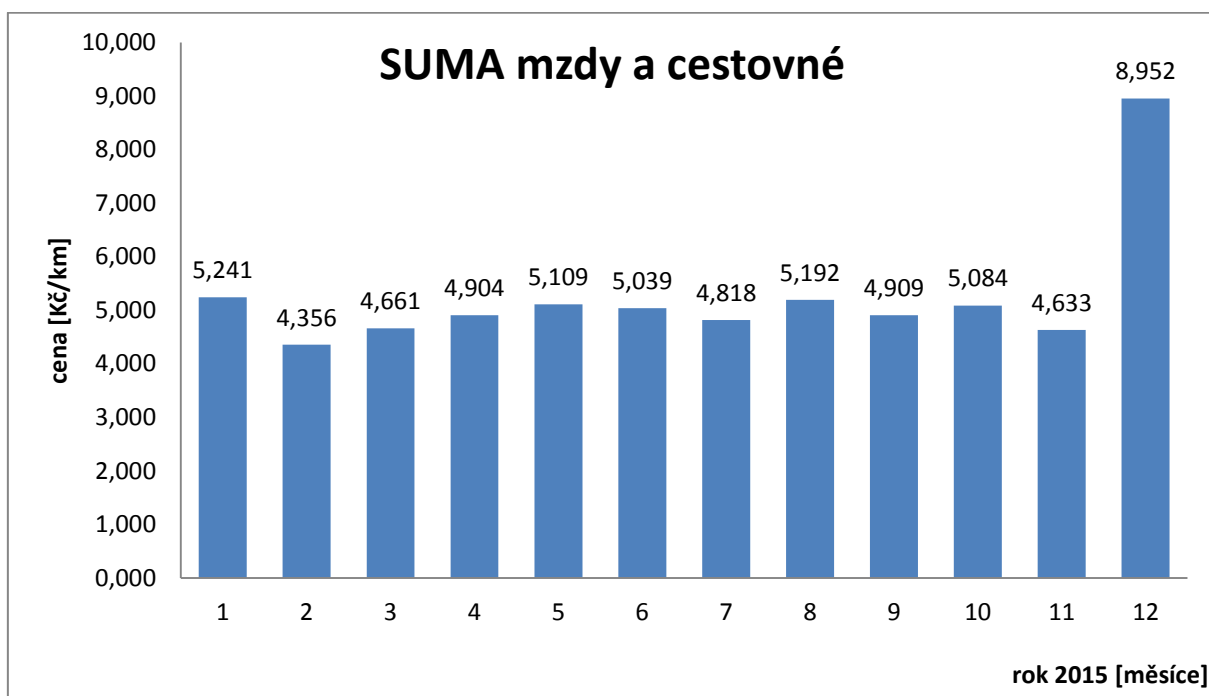
V těchto nákladech jsou započítány mzdy včetně cestovného v zahraničí a v tuzemsku. V grafech 5.7, 5.8 a 5.9, můžeme vidět pozvolný růst napříč všemi roky. V roce 2014 se hodnoty na začátku roku pohybovaly v průměru na 4,593 Kč/km zatímco na konci roku 2014 se zdálo, že finanční rok bude úspěšný a tak došlo k rozdělování prémie a odměn. Náklady na mzdy vystoupily na průměr 5,267 Kč/km. V roce 2015 se náklady v průměru pohybovaly okolo hodnoty 5,242 Kč/km, pokud vezmeme do průměru celý rok. Použijeme-li průměr pouze za prvních 11 měsíců, dostaneme číslo 4,731 Kč/km. V prosinci roku 2015 byl zaměstnancům vyplacen 13. plat, proto se samotná hodnota vyšlahala na 8,952 Kč/km. Rok 2016 se pohyboval v průměru na 5,393 Kč/km. V roce 2016 společnost pomalu reagovala na obecný růst mezd řidičů. Propady v roce 2016 jsou měsíce bez prémie, jelikož například nevyšel hospodářský měsíc a tak bylo méně prémie. V prosinci byla snaha prémie dorovnat, jelikož bylo vidět, že hospodářský rok bude poměrně úspěšný.

Graf 5.7 - Náklady na mzdy a cestovné 2014



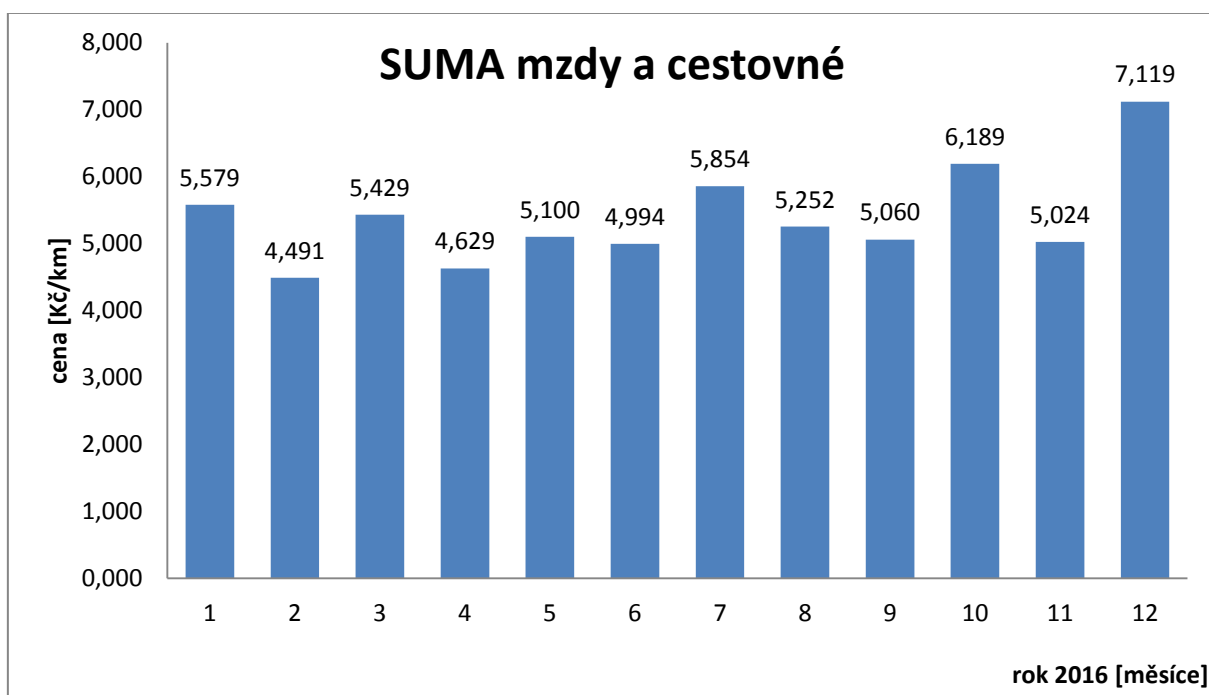
Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.8 - Náklady na mzdy a cestovné 2015



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.9 - Náklady na mzdy a cestovné 2016

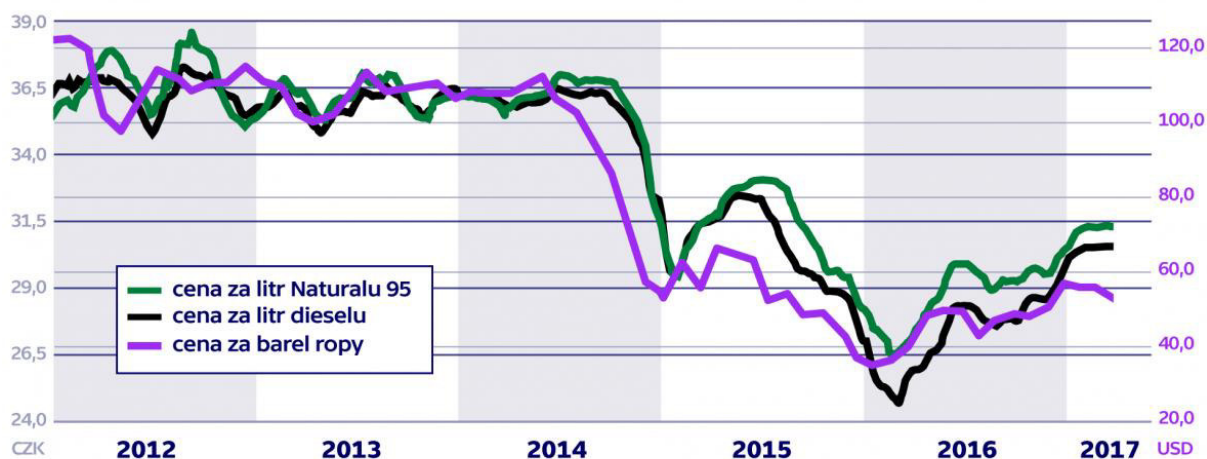


Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

5.4. Spotřeba PHM

Obecně můžeme říci, že náklady na PHM dlouhodobě klesaly až do roku 2016, kdy nastal zlom. Z grafu 5.10 níže můžeme vidět, že cena Naturalu, dieselu i ropy vždy v první polovině roku roste, ale dlouhodobě klesá. Pravděpodobně silná koruna tlačila ceny pohonných hmot dolů.

Graf 5.10 - Vývoj ceny benzínu, nafty a ropy v letech 2012-2017

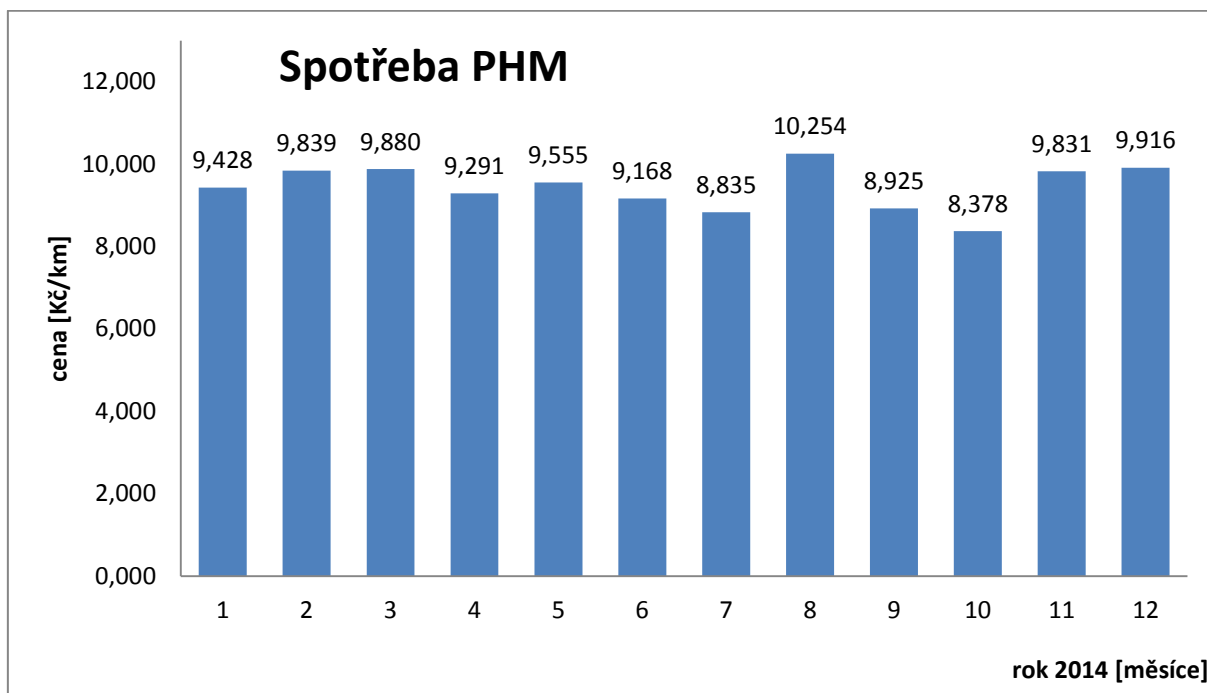


Zdroj: https://ct24.ceskatelevize.cz/sites/default/files/styles/scale_1180/public/1886238-cenabenzinu.png?itok=xwk4M5E1

Společnost KAFKA TRANSPORT a.s. vystavěla v roce 2004 vlastní čerpací stanici o objemu 37 000 litrů nafty. Jedna nádrž nafty v současné době vydrží cca na tři čtvrtě týdne až týden a je doplňována cca 6 krát měsíčně. Ve společnosti KAFKA TRANSPORT a.s. je trendem natankovat v místě firmy plnou nádrž a vyjet na přepravu. Pokud během přepravy dojde k vyčerpání nádrže, řidič natankuje v místě, kde potřebuje. Společnost má po státech Evropy, kde jezdí, vytipovány výhodná tankovací místa. Přes společnosti EUROWAG a IDS, je společnost schopna dohodnout nižší cenu PHM v cizině. Některá vozidla jezdí pravidelnou linku a tak se na firmu vrací minimálně. Tyto vozidla mají sjednané tankovací místa přímo v místě přepravy. V grafech 5.11, 5.12 5.13 jsou použity hodnoty PHM bez vratek DPH. Vratky na pohonné hmoty jsou zaúčtovány podle natankovaného množství. Jelikož společnost tankuje nejvíce ve Španělsku, tak jsou vratky vytvářeny měsíčně. Pro Rakousko a Francii je to dvakrát ročně a pro ostatní státy jeden krát ročně. Tyto vratky způsobují v grafech poměrně velké výkyvy, a tak jsou zobrazeny grafy bez vratek DPH. V grafu 5.11 vidíme hodnoty za rok 2014 poměrně vyrovnané. Průměr za rok 2014 je 9,442 Kč/km. Z grafu 5.10 výše vidíme, že cena nafty klesala, a tak klesal i průměr nákladů za rok 2015. Hodnota nákladů se za rok 2015 pohybuje na 8,060 Kč/km. V roce 2016 dokonce na průměr 7,098 Kč/km. Z grafů můžeme vidět, že pro roky 2014 - 2016 náklady na pohonné hmoty klesaly, rozdíl mezi roky 2014 a 2016 je v průměru o 2,433 Kč/km. Toto bylo způsobeno

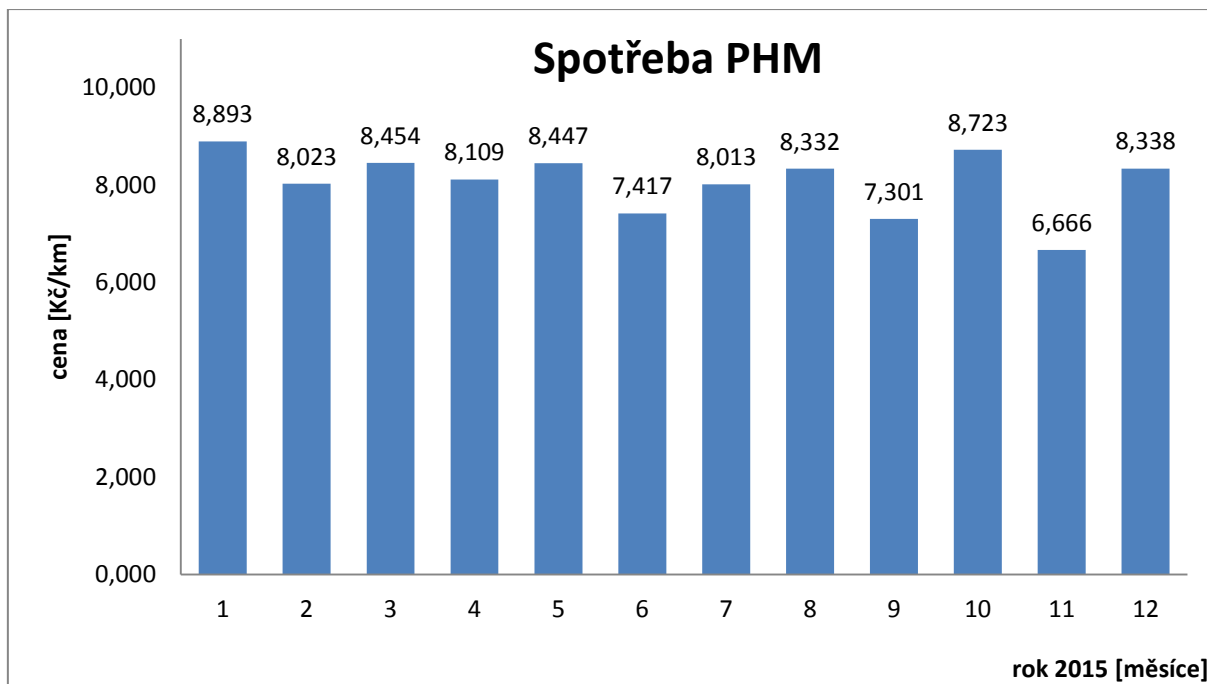
poklesem cen nafty a nákupem nových vozidel lepší kvality a emisní třídy. S nákupem nových vozidel skupiny EURO VI stoupla ve společnosti spotřeba AdBlue. Ve sledovaných letech toto nemělo na náklady vliv, ovšem v současné době je AdBlue významná nákladová položka.

Graf 5.11 - Náklady na pohonné hmoty bez vrátek DPH 2014



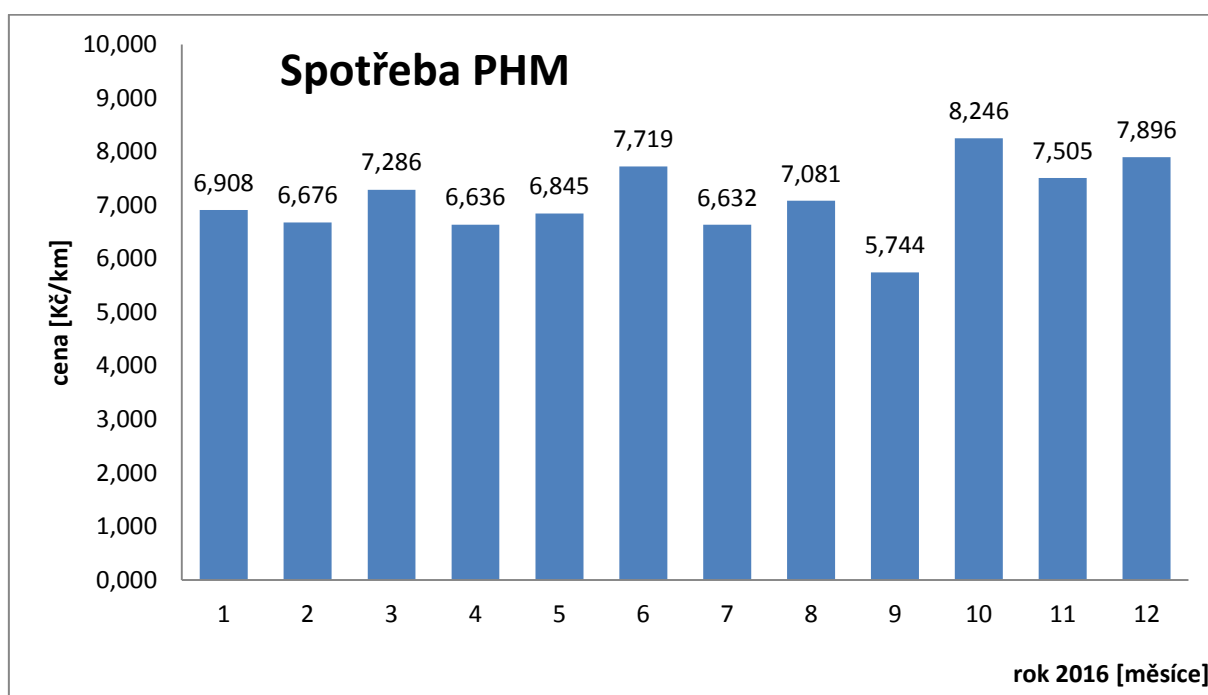
Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.12 - Náklady na pohonné hmoty bez vrátek DPH 2015



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.13 - Náklady na pohonné hmoty bez vratek DPH 2016



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

5.5. Poplatky

Při přepravě dochází k mnoha vedlejším poplatkům, které se pojí přímo nebo nepřímo s přepravou. Z místa nakládky do místa vykládky si většinou zákazník žádá včasné a rychlé dodání, proto je výhodné používat dálnice a zpoplatněné komunikace, které jsou pohodlnější pro zákazníka, řidiče i bezpečnější pro zboží. Pro správnou navigaci a komunikaci je důležité mít možnost neustále komunikovat s dispečinkem a vědět, že se máte na koho obrátit při problému. Můžeme tedy říci, že do poplatků řadíme dálniční poplatky, telefony, dále pak parkovací poplatky, clo, pokuty a trajekty.

Ve společnosti KAFKA TRANSPORT a.s. mají hlavní státy, ve kterých platí společnost dálniční poplatky svou kategorii, aby bylo vidět, jaké poplatky jsou nejvyšší náklad. Společnost dělí poplatky na: ČR, Rakousko, Německo, Francii, Španělsko spolu s Portugalskem a ostatní.

V roce 2014 došlo ke snížení nákladů v září a říjnu. Tento propad je způsoben méně cestami do Německa a Francie. Toto má za následek snížení dálničních poplatků. Tento propad můžeme vidět v grafu 5.15. V roce 2015 došlo dle grafu 5.16 k největšímu poklesu nákladů na poplatky v listopadu. Tento měsíc se neplatilo tolik za ostatní poplatky a z tras se zaplatilo méně na dálničních poplatcích ve Španělsku a Portugalsku. V roce 2016 není v grafu 5.17 žádný významný pokles kromě projevení se prázdnin. Prázdniny způsobují dovolené řidičů,

čímž některá vozidla stojí, dále odstávky celých společností - turnusové odstávky. Proto není placeno tolik poplatků a tyto náklady mohou být nižší.

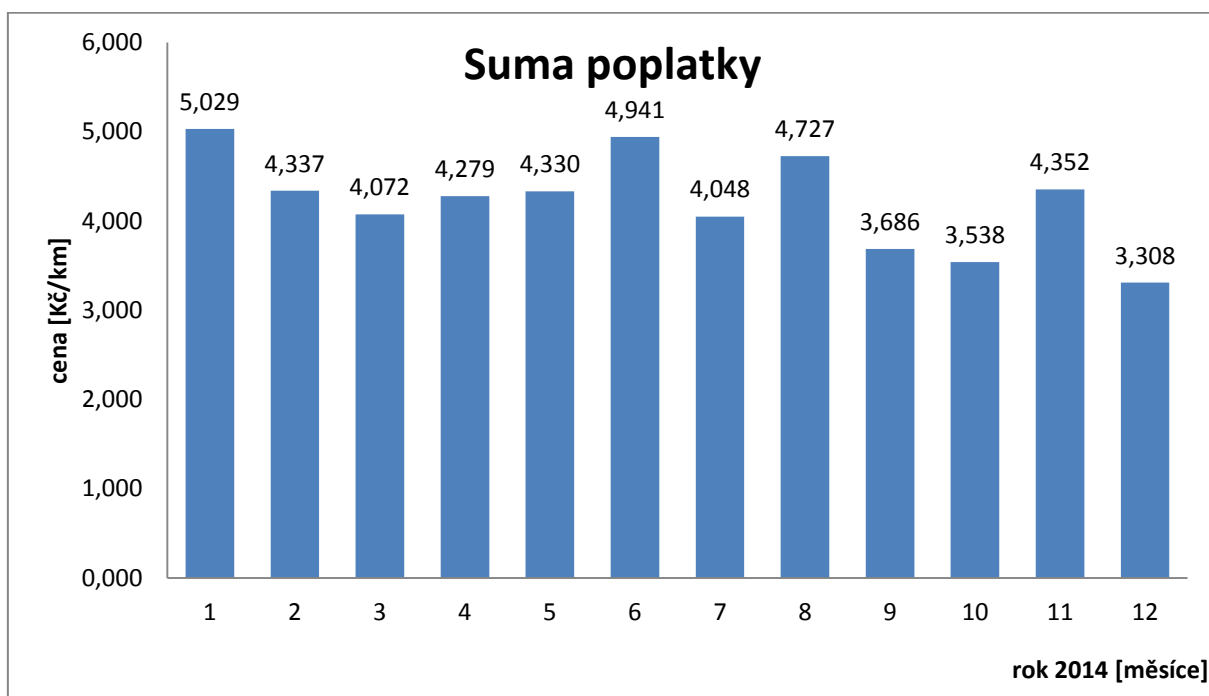
Na poplatky výrazně působí devalvace měny, devalvace je oslabení domácí měny. Z grafu 5.14 níže můžeme vidět, že devalvace měny proběhla na podzim roku 2013, kdy hodnota Eura stoupla z 25,50 Kč na 27,50 Kč. V roce 2015 se hodnota Eura vyšplhala až na hodnotu přibližně 28,41 Kč, ovšem v roce 2016 se poté ustálila na 27 Kč. Tento trend můžeme pozorovat i na poplatkách ve společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.. Hodnota nákladů na poplatky je v roce 2015 vyšší než v roce 2016. V červenci roku 2015 posílilo Euro asi o 0,5 Kč a náklady na mýto se snížily. Toto ale nemůže být vidět vždy, jelikož poplatky jsou velice citlivé na složení tras. Obecně můžeme říci, že měnový kurz má vliv na poplatky mimo ČR, ale v nákladech se přímo neprojeví.

Graf 5.14 - Statistický graf kurzu euro/česká koruna



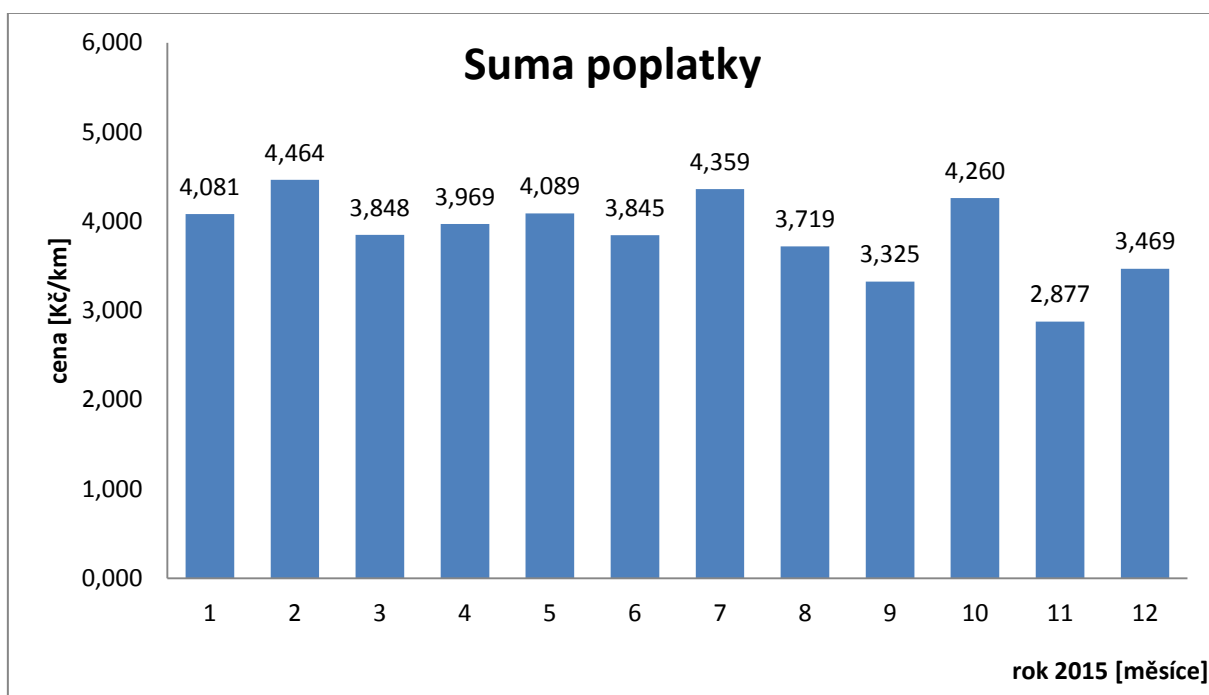
Zdroj: <https://www.kurzy.cz/kurzy-men/grafy/nr/CZK-EUR/od-14.8.2013/>

Graf 5.15 - Náklady na poplatky 2014



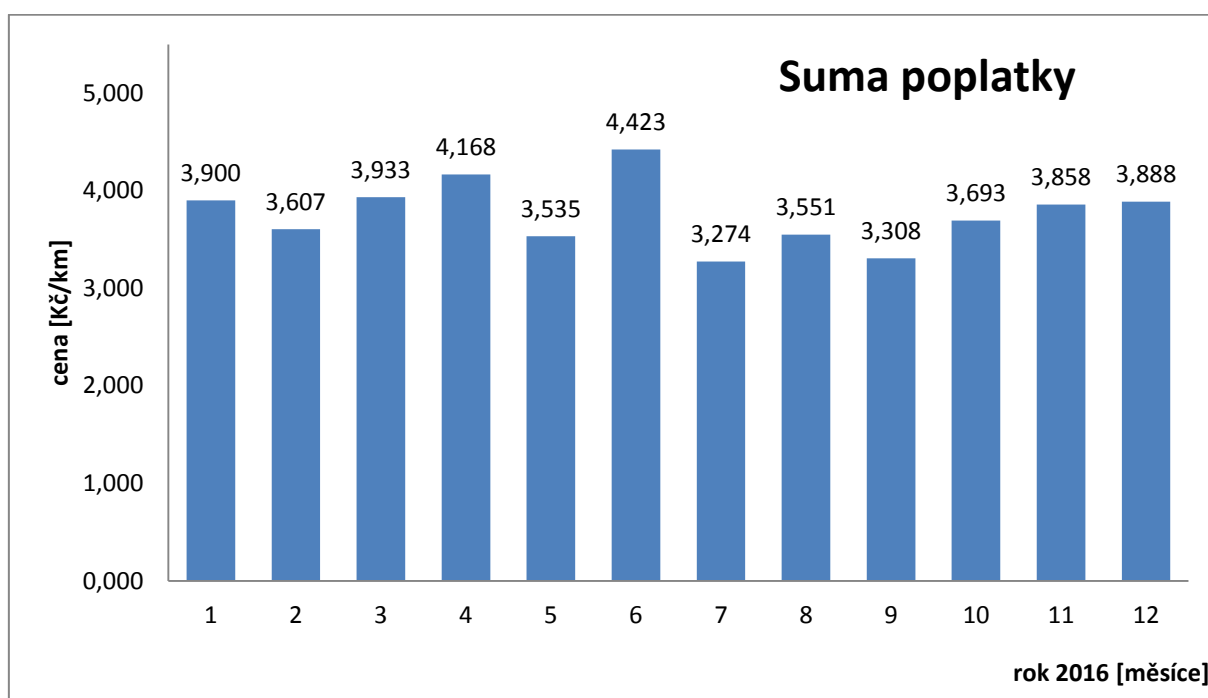
Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.16 - Náklady na poplatky 2015



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.17 - Náklady na poplatky 2016



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

5.6. Pojištění

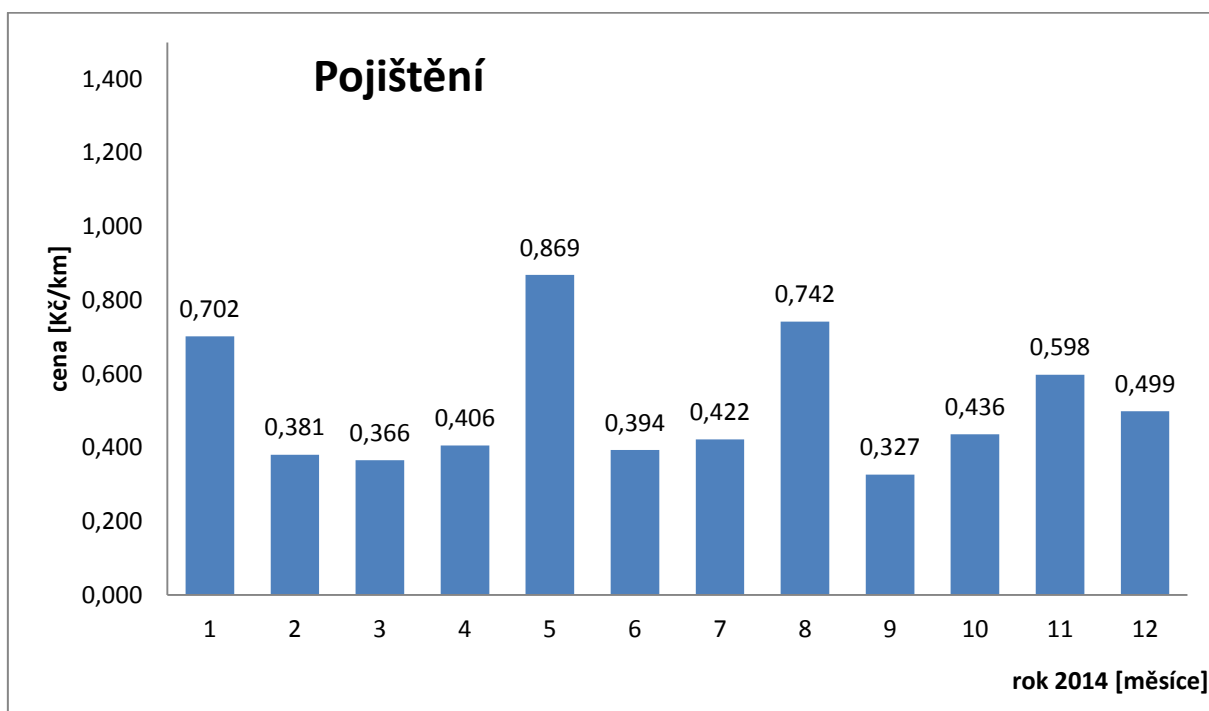
V nákladech na pojištění jsou zaúčtovány veškeré pojistky, které společnost platí. Společnost platí povinné pojistky i havarijní pojistky. Havarijní pojištění se pořizuje na dobu 7 let stáří vozidla. Sedm let se skládá z doby, kdy je vozidlo spláceno na leasing - 5 let + 2 roky navíc.

V roce 2016 můžeme vidět pozvolný nárůst nákladů na pojistky. Tento nárůst má za příčinu celoplošné zdražení pojistek. V celé republice narostl škodní průběh a takto na něj reagovaly pojišťovny. Ve společnosti KAFKA TRANSPORT je obecně nehodovost nízká a minimální.

Jedenkrát ročně se platí flotilová odpovědnostní pojistka - tzv. pojistka na blbost nebo-li odpovědnost zaměstnance. Tato pojistka je ve firmě vyžadována. Zaměstnanec má na výběr, zda vstoupí do flotilové nebo si zařídí svoji. Tato flotilová pojistka se platí jeden krát ročně a v grafech 5.18, 5.19 a 5.20 ji vidíme zaúčtovanou v pátém měsíci. Dále jsou placeny veškeré pojistky zaměstnanců a pojistky na tahače a návěsy.

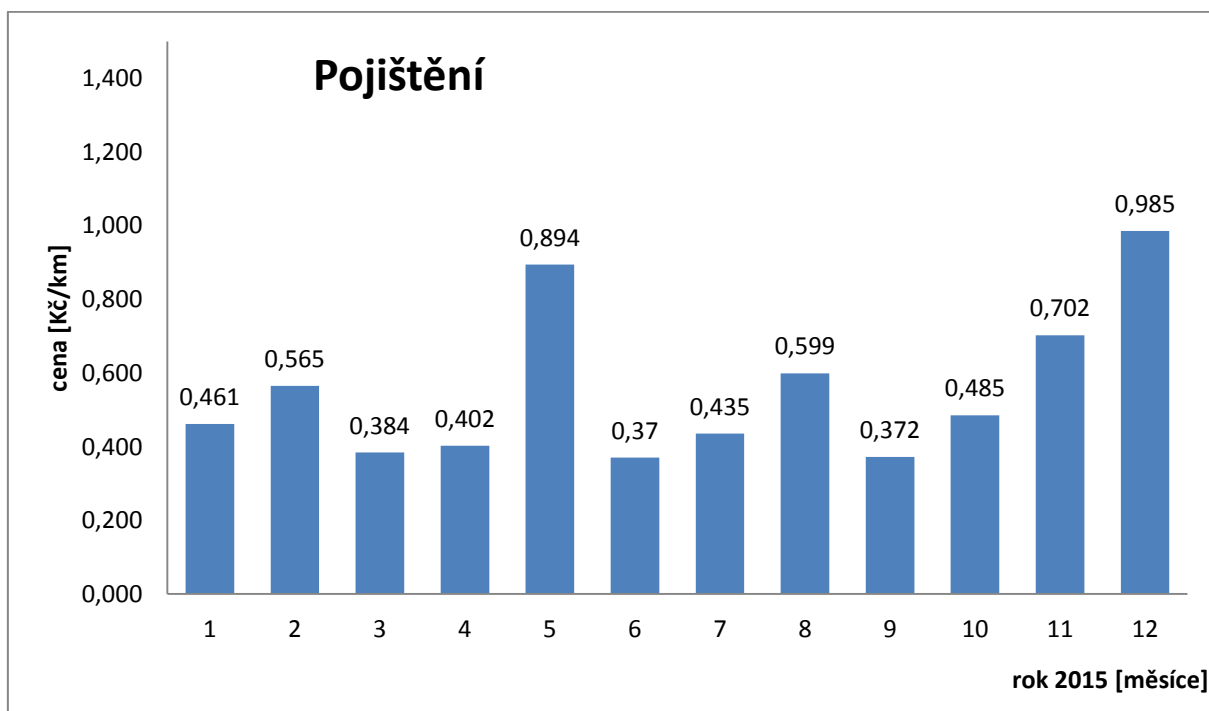
V grafech 5.18, 5.19 a 5.20 můžeme vidět nárůst vždy v prvním nebo druhém, pátém, osmém a dvanáctém měsíci – dá se říci čtvrtletní nárůst. V těchto měsících bylo placeno pojištění CMR. V listopadu každého roku jsou také placeny pojistky za budovy a majetek.

Graf 5.18 - Náklady na pojištění 2014



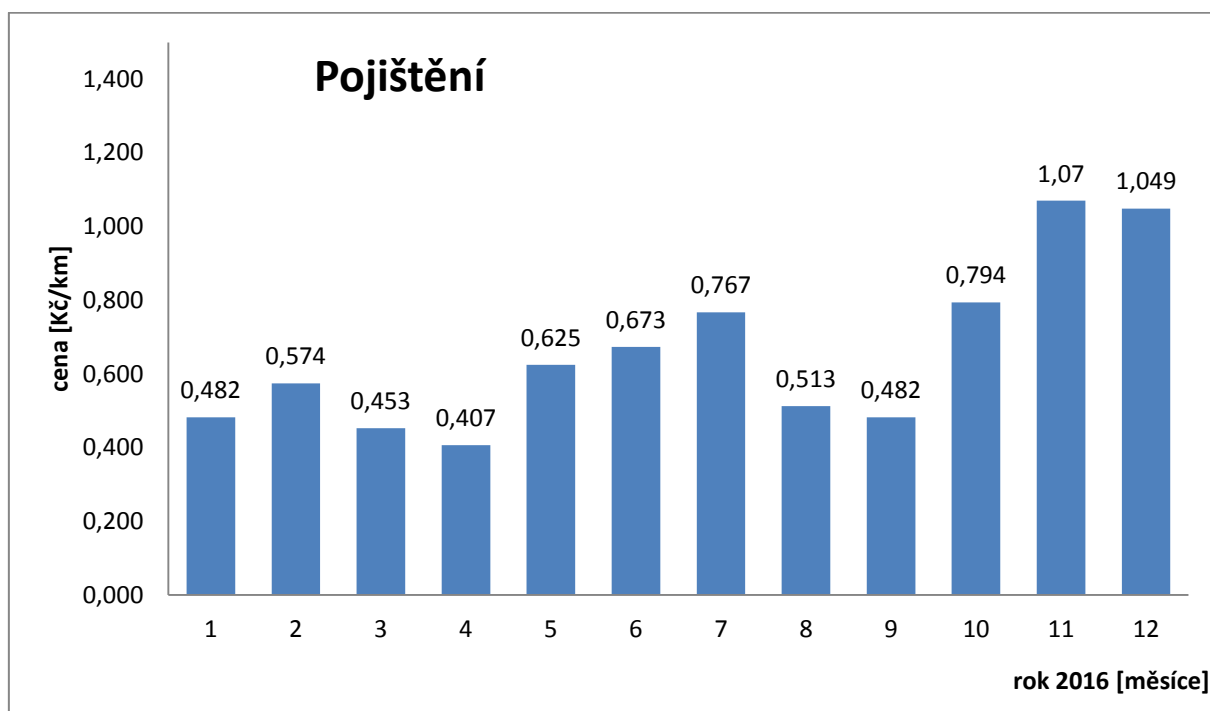
Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.19 - Náklady na pojištění 2015



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.20 - Náklady na pojištění 2016



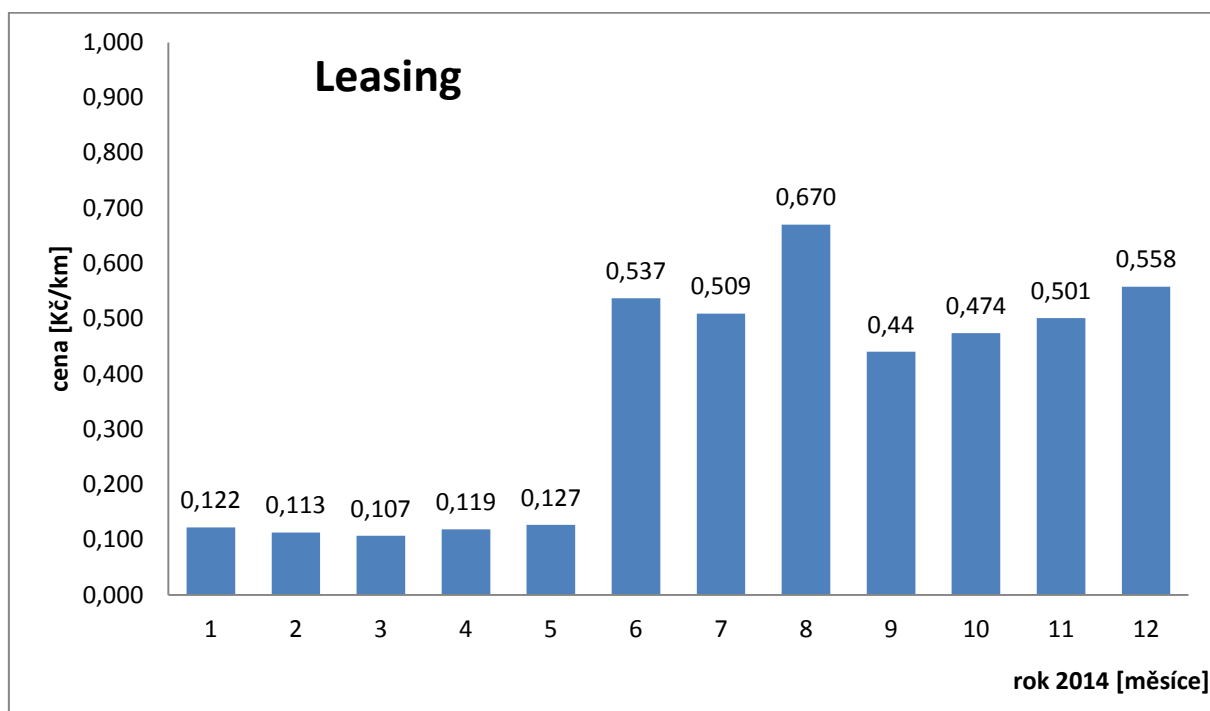
Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

5.7. Leasing

Ve společnosti KAFKA TRANSPORT a.s. se dříve pořizovaly vozidla na leasing na 3 roky. Dle finančních výhledů bylo pro firmu jistější dříve splatit splátky a vlastnit vozidlo. To jaké budou výše splátek, se určovalo a stále určuje, individuálně k dané finanční situaci roku. Když proběhla změna zákona, byly leasingy na tři roky zakázány. Nyní jsou od finančních konzultantů a společností nabízeny leasingy na 54 či 60 měsíců. Společnost využívá spíše leasingy na 60 měsíců podle toho, jak vyhodnotí hospodářský rok a jaké jsou vyhlídky na rok následující. Z grafů 5.21, 5.22 a 5.23 můžeme vidět, kdy byla pořízena nová auta na leasing. Nízká čísla v první polovině roku 2014 dokazují, že leasing je nákladem a tak je důležité jej nezapomenout zahrnout do nákladů. Nárůsty na koncích let jsou další pořízení vozidel na leasingy. V roce 2015 se doplatil leasing, proto tak náhlý náklad v prosinci.

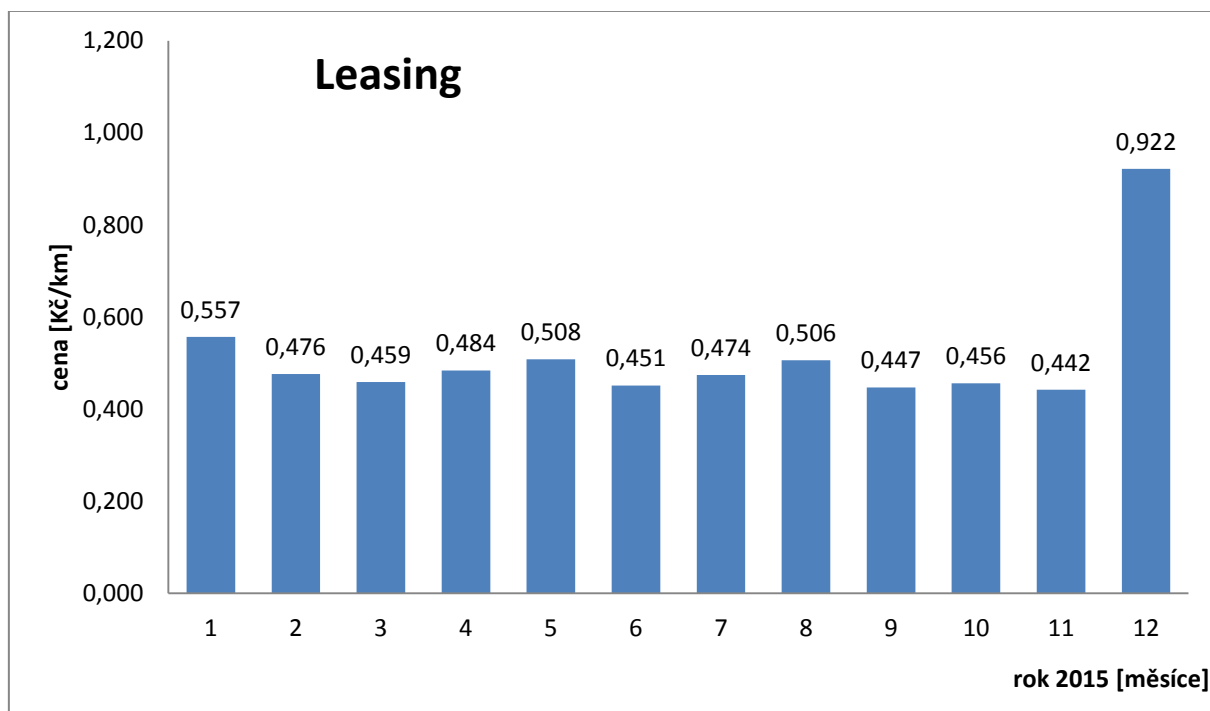
Vozidlo na leasing začne společnosti vynášet zisk přibližně po třech měsících od nákupu. Nejprve máme na vozidlo náklady (polepy, STK, PHM), poté vozidlo vyjede, vrátí se zpět a přeprava je vyfakturována. Splatnost faktur se obvykle pohybuje okolo hodnoty 60 dní. To znamená, že zisk za přepravu bude zaplacen až za dva měsíce. Ve výsledku tedy auto přináší zisk za 2 až 3 měsíce.

Graf 5.21 - Náklady na leasing 2014



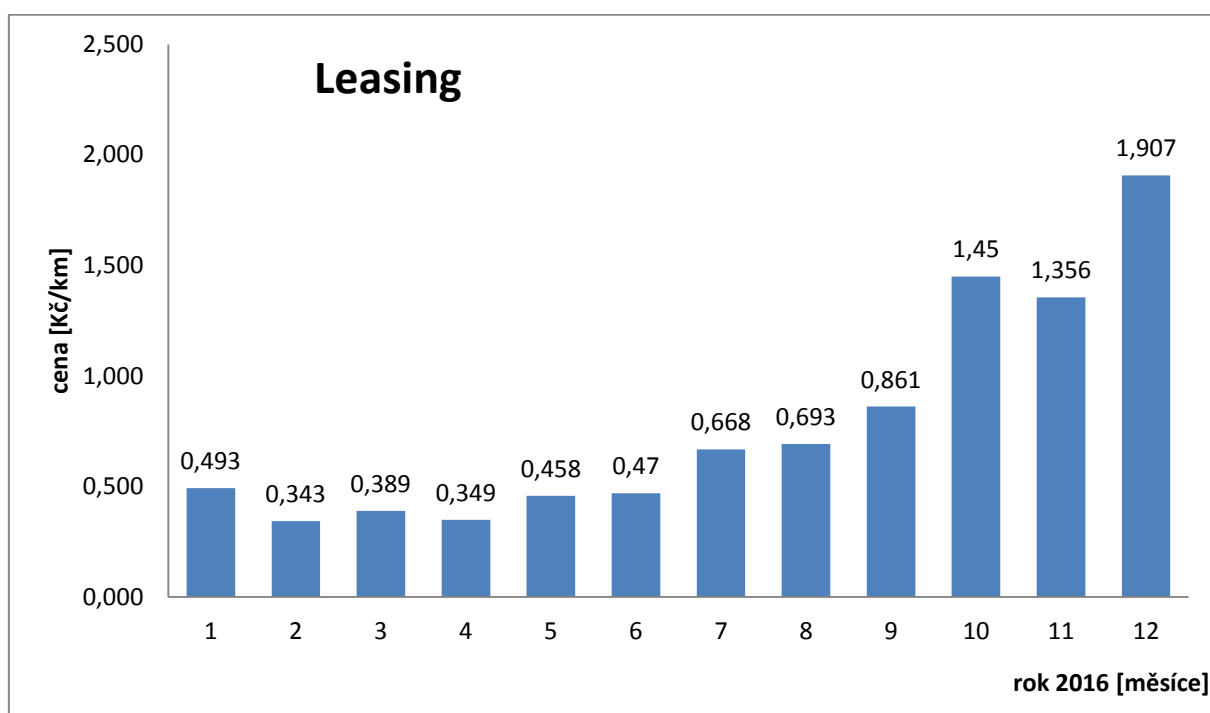
Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.22 - Náklady na leasing 2015



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.23 - Náklady na leasing 2016



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

5.8. Náklady celkem

Celkové náklady v roce 2014 se průměrně pohybovaly na hodnotě 22,438 Kč/km. Tato hodnota se následující roky snížila na 21,879 Kč/km za rok 2015 a za rok 2016 na 21,664 Kč/km. Celkové náklady jsou vždy na konci roku vyšší, jelikož společnost se snaží finanční rok zaúčtovat v daném roce a nepřetahovat doklady do roku následujícího. Můžeme zde vidět trend, o kterém hovoří index ČESMAD. Index ČESMAD říká, že celkové náklady se snižují, což výsledky společnosti KAFKA TRANSPORT potvrzují. Tyto všechny celkové náklady společnosti jsou zobrazeny bez vratek DPH na pohonných hmotách. Tento důvod, že zde nejsou zaúčtovány vratky je poměrně jasný. Vratky DPH za pohonné hmoty působí poměrně velké výkyvy. Toto je více popsáno v kapitole 5.4.

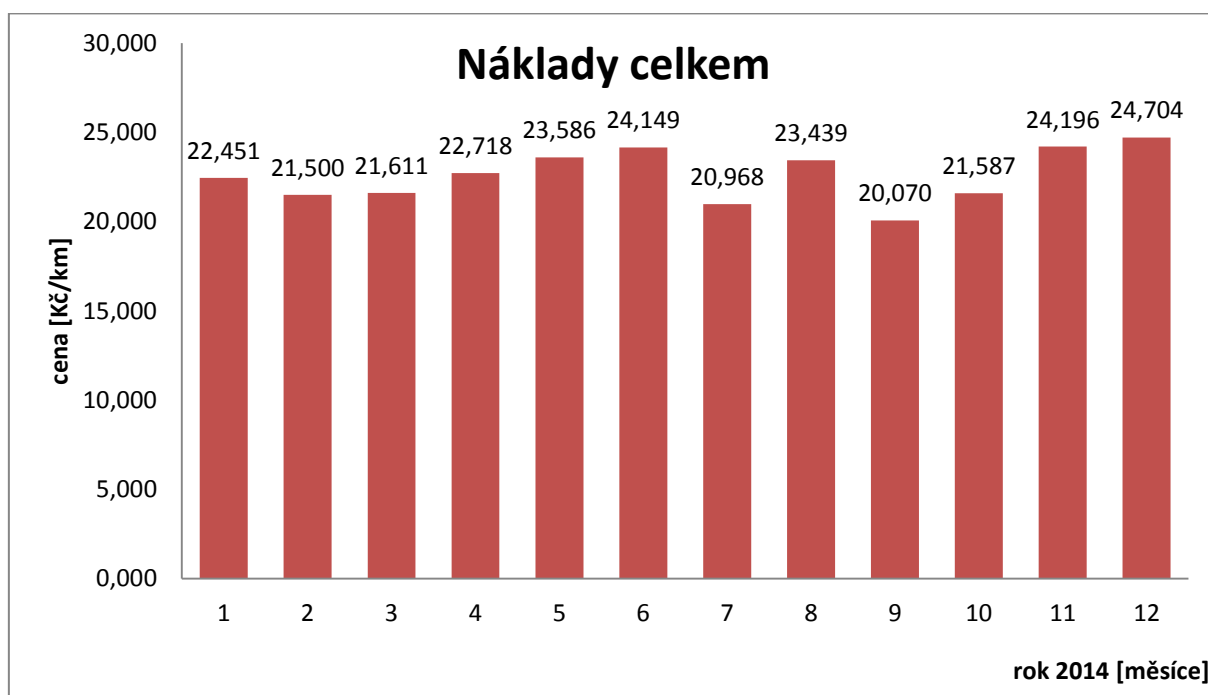
V grafu číslo 5.24 vidíme poměrně vysoké náklady v červnu 2014. Tento výkyv způsobily vysoké náklady za opravy a zvyšování mezd. Také byla snaha dopravit všechn přepravovaný materiál dříve, než začnou prázdninové zakazy, dovolené a odstávky společností. Naopak v červenci 2014 jsou náklady poměrně nízké. Tento měsíc nebylo tolik poplatků, což je spjato s důvodem prázdnin.

V roce 2015 již nedošlo k výkyvům o prázdninách, což vidíme o graf dále - číslo 5.25. Naopak ale došlo k poklesu celkových nákladů na podzim. V listopadu se náklady pohybují

na hodnotě 19,225 Kč/km, což je oproti průměru 21,879 Kč/km rozdíl okolo 2,50 Kč/km. V listopadu 2015 nebyly oproti měsícům vedle nakupovány pneumatiky. Výkyv směrem nahoru v prosinci 2015 je opět způsoben finanční teorií, o které již bylo hovořeno a vyplacením 13. platů v celé společnosti. Mírný vliv zde měly i opravy vozidel.

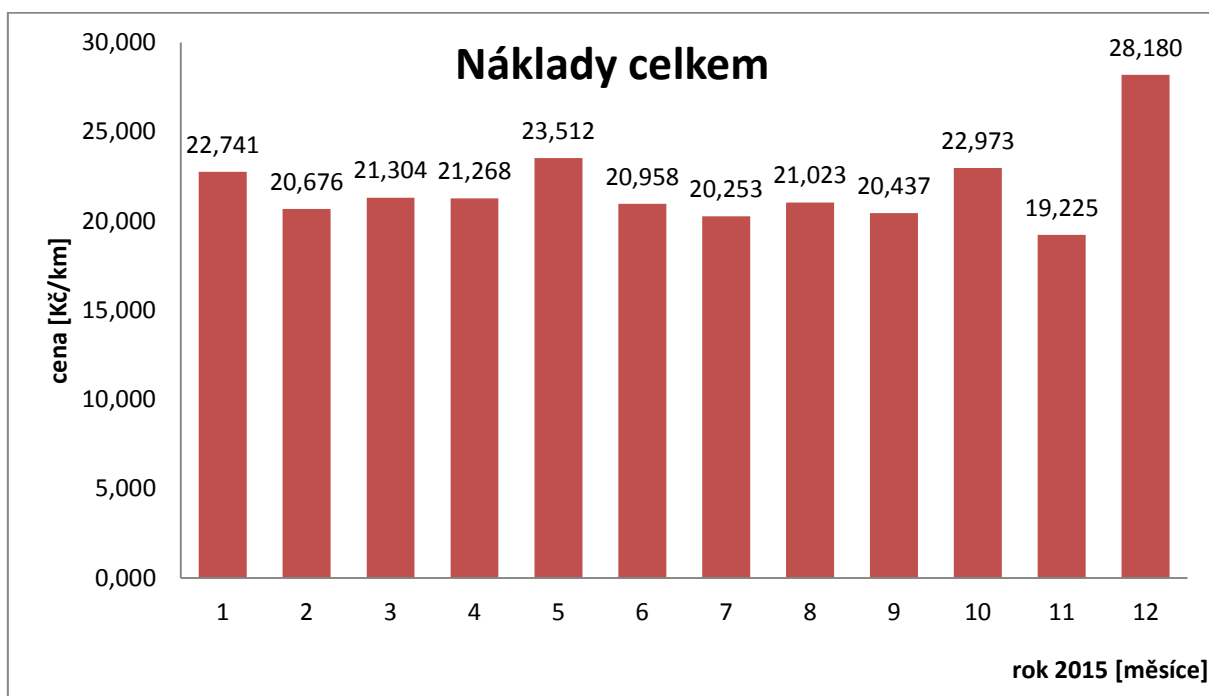
Na začátku roku 2016 bylo málo oprav, a tak se převážně v únoru náklady držely při nižší hodnotě. Nebylo zde ani moc prémie, jelikož se nevědělo, jak si finančně bude stát budoucí rok. V říjnu roku 2016 došlo ke zvýšení nákladů. Byla pořízena nová vozidla na leasing a vyplaceny prémie. Tento trend se držel i v listopadu. V prosinci roku 2016 je opět stejný jako roky minulé. Opět byly vyplaceny prémie a zaúčtovány faktury 2016. Toto všechno vidíme v grafu číslo 5.26.

Graf 5.24 - Celkové náklady 2014



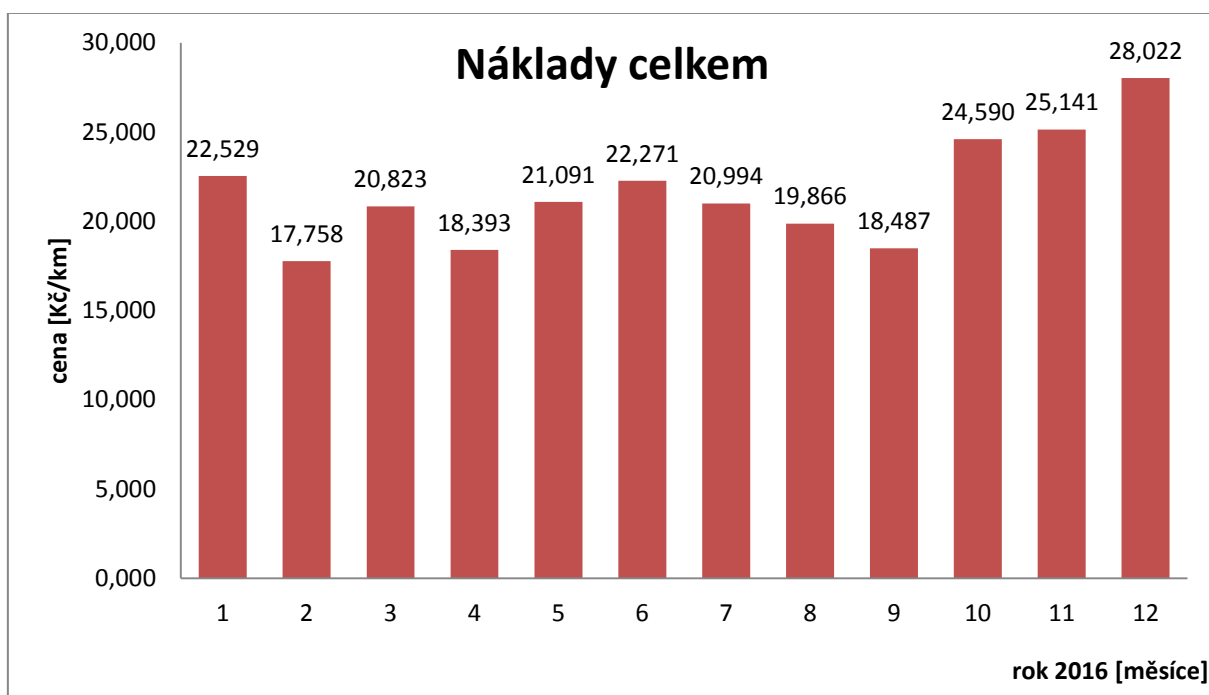
Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Graf 5.25 - Celkové náklady 2015



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

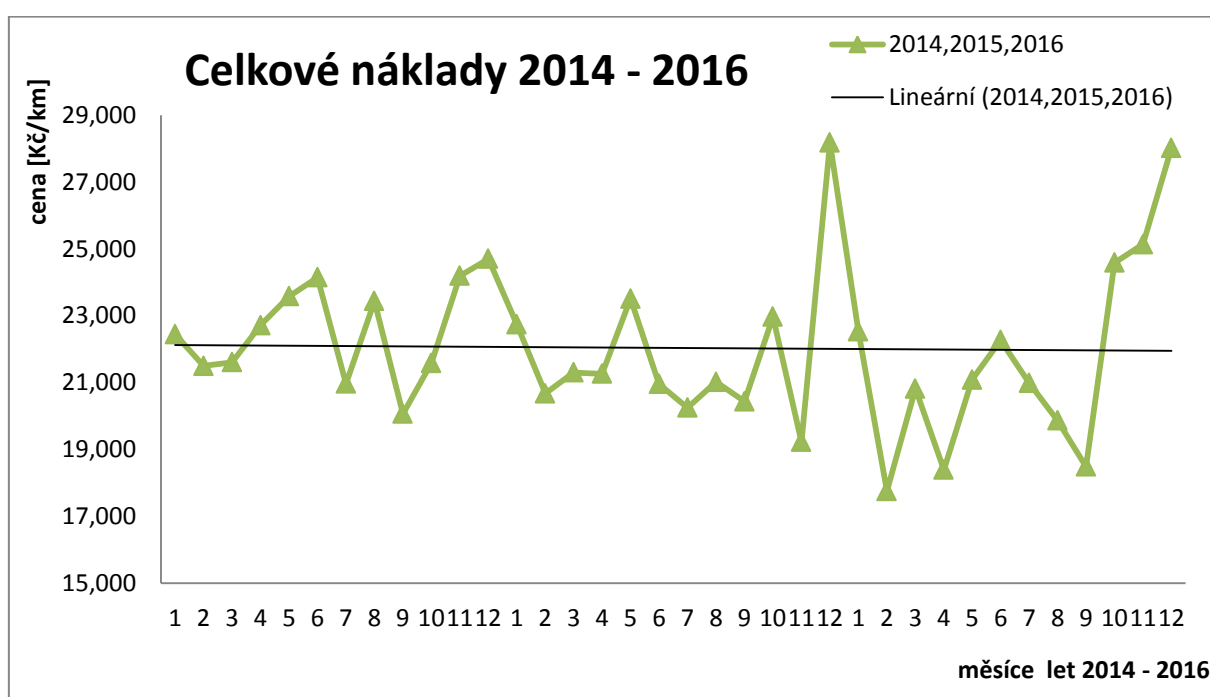
Graf 5.26 - Celkové náklady 2016



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.

Všechny tyto změny a důsledky vidíme postupně i v grafu 5.27. Tento graf obsahuje všechny tři roky po sobě. Můžeme zde pozorovat klesající trend celkových nákladů. Tento pokles nám mírně kazí prosince, jelikož jsou zaúčtovány doklady vždy téhož roku ještě ten rok. Celkové náklady v roce 2014 se průměrně pohybovaly na hodnotě 22,438 Kč/km. Tato hodnota se následující rok snížila na 21,879 Kč/km a v roce 2016 dokonce na 21,664 Kč/km. Tento graf není zcela matematicky správně, ale zobrazuje klesající tendenci celkových nákladů. Hodnoty celkových nákladů bez vratek k jednotlivým rokům vidíme v tabulce 5.1 pod grafem.

Graf 5.27 - Celkové náklady 2014 - 2016



Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s

Tabulka 5.1 - Celkové náklady 2014 - 2016

[Kč/km]	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	průměr
rok 2014	22,451	21,500	21,611	22,718	23,586	24,149	20,968	23,439	20,070	21,587	24,196	24,704	22,438
rok 2015	22,741	20,676	21,304	21,268	23,512	20,958	20,253	21,023	20,437	22,973	19,225	28,180	21,879
rok 2016	22,529	17,758	20,823	18,393	21,091	22,271	20,994	19,866	18,487	24,590	25,141	28,022	21,664

Zdroj: dopravní indexy střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s

6. Indexace nákladů

Data společnosti KAFKA TRANSPORT jsou porovnávána s nákladovým indexem společnosti ČESMAD BOHEMIA, kterým je KAFKA TRANSPORT také členem.

„Nákladový index ČESMAD BOHEMIA je systém sledování vývoje nákladů českých kamionových dopravců. Vychází z metodiky holandské společnosti NEA a z metodiky odborníků z Fakulty dopravní ČVUT v Praze, kteří jsou jeho zpracovateli. Index je zkonstruován tak, aby dával objektivní informace o vývoji nákladů na 1 km, které má dopravce v různých evropských relacích a také obecný přehled o vývoji na celém trhu kamionové dopravy.“ [7]

Nákladový index je počítán pro co nejobecnější dopravní prostředek. V krátkosti jej můžeme specifikovat, ale detailní specifikace je uvedena přímo na webových stránkách indexu v záložce metodika. Vozidlo, se kterým je v indexu počítáno je plachta nebo lowdeck o hmotnosti 40t, splňující emisní kategorii EURO V či VI. Roční proběh je 120 000 km a objem nádrže 800 litrů. Objem ložné plochy je 100 m³ a průměrná spotřeba nafty je 30l/100km při EURO V a 28l/100km při EURO VI. Vozidlo bylo pořízeno na leasing, se splatností 5 let. Je počítáno se životností 5 let u tahače a 8 u návěsu. Pořizovací cena soupravy byla 100 000 EUR. Pro porovnání indexu byla použita trasa Jihlava - Madrid.[7]

V tabulce 6.1 níže můžeme vidět meziroční náklady, respektive jejich změnu ve společnosti KAFKA TRANSPORT a.s. a o řádek níže index ČESMAD. Ve společnosti KAFKA TRANSPORT byly v roce 2014 celkové náklady na průměru 22,438 Kč/km. V roce 2015 byly průměrné celkové náklady 21,879 Kč/km. Pokud spočítáme meziroční index těchto dat, vychází nám pokles nákladů o 2,5%. Celkové náklady v roce 2016 byly na průměru 21,664 Kč/km. Meziroční index roků 2016 a 2015 je 0,990. Tento údaj nám říká, že celkové náklady v roce 2016 klesly o 1%. Respektive podíl těchto dvou let je 0,990 což je 99%.

Index ČESMAD je při podílu let 2016 a 2015 na hodnotě 0,988, což při přepočtu na procenta je 98,8%. Jak vidíme, tyto dva indexy se liší pouze o dvě desetiny procenta. Můžeme tedy říci, že tyto indexy jsou vyrovnané a obecná teorie poklesu nákladů se zde setkala s praxí poměrně úplně. Při porovnání indexu společnosti a indexu ČESMAD můžeme říci, že pokud srovnáváme reálná čísla indexů s objektivní analýzou dat, tak se poměrně v celkových nákladech shodují.

Tabulka 6.1 - Meziroční index průměrných celkových nákladů

	rok	procenta	rok	procenta
	2015/2014	%	2016/2015	%
index KAFKA	0,975	97,5	0,990	99,0
index ČESMAD			0,988	98,8

Zdroj: vlastní tvorba + data indexu ČESMAD

Detailněji jsou tyto celkové náklady vidět v tabulce 6.2, kdy jsou jednotlivé roky po měsících. Tento měsíční meziroční index obsahuje taktéž celkové náklady, ale je zde možné vysledovat jednotlivé změny v měsících. Vidíme, že meziroční index roků 2015 a 2014 se na začátku a konci roku pohybuje přes hodnotu 100% či blízko ní. Hodnota v listopadu je způsobena vysokými náklady roku 2015 a nízkou hodnotou roku 2014. Jedná se o celkové náklady za rok 2014 o 24,196 Kč/km a 2015 19,225 Kč/km.

V indexu let 2016/2015 je opět v listopadu 130,8%, toto je také způsobeno nízkými náklady v listopadu roku 2015.

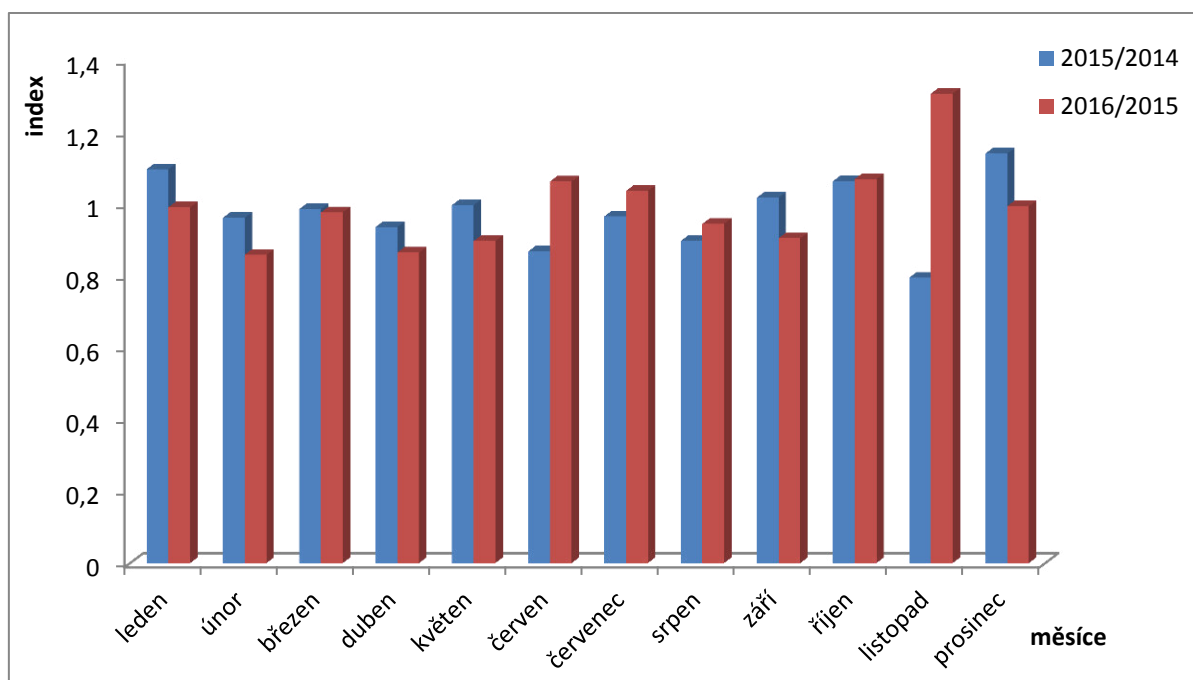
Tabulka 6.2 - Měsíční meziroční indexy celkových nákladů

	rok	procenta	rok	procenta
měsíce	2015/2014	%	2016/2015	%
leden	1,097	109,7	0,991	99,1
únor	0,962	96,2	0,859	85,9
březen	0,986	98,6	0,977	97,7
duben	0,936	93,6	0,865	86,5
květen	0,997	99,7	0,897	89,7
červen	0,868	86,8	1,063	106,3
červenec	0,966	96,6	1,037	103,7
srpen	0,897	89,7	0,945	94,5
září	1,018	101,8	0,905	90,5
říjen	1,064	106,4	1,070	107,0
listopad	0,795	79,5	1,308	130,8
prosinec	1,141	114,1	0,994	99,4

Zdroj: vlastní tvorba

Hodnoty, které vyšly v tabulce 6.2, můžeme vidět znázorněny v grafu 6.1. Vidíme již zmiňovaný vyčnívající listopad. U zbylých hodnot lze říci, že se pohybují na průměrné hodnotě 0,9.

Graf 6.1 - Měsíční meziroční indexy celkových nákladů



Zdroj: vlastní tvorba

Pokud bychom porovnávali jednotlivá čtvrtletí roku, jak jsou za sebou spolu, vidíme v tabulce 6.3, že index má obdobný průběh. Vždy klesající a rostoucí čtvrtletí. Toto je způsobeno zaúčtováním větších sum nárazově. Například vratky za materiál, platba pojištění a mnohé další. Dále nás mohou napadnout vratky DPH za pohonné hmoty, ale s těmi zde není počítáno.

Jednotlivá čtvrtletí v letech 2015 a 2016 můžeme srovnat s indexem ČESMAD. Poměrně velký rozdíl je mezi indexem 3. čtvrtletí roku 2015 ku 2. čtvrtletí 2015. Ve společnosti KAFKA TRANSPORT vyšel index 0,939 oproti tomu index ČESMAD 0,973. Velký pokles způsobuje celkový náklad v září 2015, který byl 20,437 Kč/km. Tento celkový náklad je v opačném případě viditelný i v následujícím období, kde naopak navyšuje procenta na 114%. V podílu 1. čtvrtletí 2016 a 4. čtvrtletí 2015 je opět podobný zvrát jako v září 2015. Tento pokles je způsoben zaúčtováním veškerých faktur/nákladů ještě v roce 2015 a poté rok 2016 na začátku má nižší celkové náklady. Index ČESMAD tento výkyv nemá a drží se na hodnotě 98,8%.

Tabulka 6.3 - Mezičtvrtletní roční indexy celkových nákladů

rok	index KAFKA	%	index ČESMAD	%
2/2014:1/2014	1,104	110,4		
3/2014:2/2014	0,915	91,5		
4/2014:3/2014	1,093	109,3		
1/2015:4/2014	0,918	91,8		
2/2015:1/2015	1,016	101,6	1,008	100,8
3/2015:2/2015	0,939	93,9	0,973	97,3
4/2015:3/2015	1,140	114,0	0,988	98,8
1/2016:4/2015	0,868	86,8	0,988	98,8
2/2016:1/2016	1,011	101,1	1,021	102,1
3/2016:2/2016	0,961	96,1	1,004	100,4
4/2016:3/2016	1,129	112,9	1,012	101,2

Zdroj: vlastní tvorba + data indexu ČESMAD

Detailněji se můžeme podívat na indexaci mýta, pohonných hmot a mezd. Tyto tři veličiny jsou vybrány z důvodu nejmenších výkyvů. V tabulce 6.4 vidíme, že mezičtvrtletní indexy mýta jsou ve srovnání poměrně obdobné. Uvědomme si, že změnou cílových destinací kamionu se může změnit hodnota mýta. Tato změna je viditelná bez jakékoliv další změny, myšleno změny vozového parku, výše mýta či měnového kurzu. Mýto nemusí být zaúčtováno správně, jelikož dodavatel nepošle včas fakturu. Tento problém se ve společnosti KAFKA TRANSPORT vyskytl v roce 2014.

Tabulka 6.4 - Mezičtvrtletní indexy mýta

rok	index KAFKA	%	index ČESMAD	%
2/2014:1/2014	0,942	94,2		
3/2014:2/2014	0,985	98,5		
4/2014:3/2014	0,899	89,9		
1/2015:4/2014	1,106	110,6		
2/2015:1/2015	0,998	99,8	0,987	98,7
3/2015:2/2015	0,957	95,7	0,985	98,5
4/2015:3/2015	0,958	95,8	0,995	99,5
1/2016:4/2015	1,019	101,9	1,053	105,3
2/2016:1/2016	1,040	104,0	0,999	99,9
3/2016:2/2016	0,915	91,5	1,000	100,0
4/2016:3/2016	1,060	106,0	0,999	99,9

Zdroj: vlastní tvorba + data indexu ČESMAD

Při porovnání indexů pohonných hmot jsou za společnost KAFKA TRANSPORT použity data bez vrátek, tato situace ničemu nevádí, jelikož DPH se v této době nezměnilo. Navíc je toto podíl období a podělily by se. Naopak zde nám nepůsobí tak velké výkyvy, které můžeme

vidět v přílohách 1, 2 a 3. Index ČESMAD vychází z aktuálních dat daných Eurostatem. V indexu Česmad je počítáno s tankováním na přesně ujetou vzdálenost v dané zemi. Tzn., ujedeme-li v Rakousku 1200 km, natankujeme zde na 1200 km v dané zemi, zatímco společnost KAFKA TRANSPORT má vlastní čerpací stanici a vyjednané výše nafty v zahraničí.

Tabulka 6.5 - Mezičtvrtletní indexy PHM bez vratek DPH

rok	index KAFKA	%	index ČESMAD	%
2/2014:1/2014	0,961	96,1		
3/2014:2/2014	1,000	100,0		
4/2014:3/2014	1,004	100,4		
1/2015:4/2014	0,902	90,2		
2/2015:1/2015	0,945	94,5	1,038	103,8
3/2015:2/2015	0,986	98,6	0,922	92,2
4/2015:3/2015	1,003	100,3	0,955	95,5
1/2016:4/2015	0,880	88,0	0,917	91,7
2/2016:1/2016	1,016	101,6	1,074	107,4
3/2016:2/2016	0,918	91,8	1,006	100,6
4/2016:3/2016	1,050	105,0	1,037	103,7

Zdroj: vlastní tvorba + data indexu ČESMAD

Ve společnosti v letech 2014 a 2015 došlo k nárůstu mezd a tento trend se stále drží. O tomto nárůstu svědčí i index ČESMAD. Společnost KAFKA TRANSPORT na toto reagovala v prosinci roku 2016, kdy zaměstnancům byly vyplaceny 13. platy. Toto můžeme vidět i v indexu v tabulce 6.6. Společnost nárůst platů vyrovnává prémie a bonusy, které zaměstnancům poskytuje. Výše bonusů se odráží od aktuální finanční skutečnosti společnosti.

Tabulka 6.6 - Mezičtvrtletní indexy mezd

rok	index KAFKA	%	index ČESMAD	%
2/2014:1/2014	0,985	98,5		
3/2014:2/2014	1,054	105,4		
4/2014:3/2014	1,107	110,7		
1/2015:4/2014	0,901	90,1		
2/2015:1/2015	0,902	90,2	1,016	101,6
3/2015:2/2015	1,005	100,5	1,016	101,6
4/2015:3/2015	1,063	106,3	1,021	102,1
1/2016:4/2015	0,830	83,0	1,012	101,2
2/2016:1/2016	0,950	95,0	1,010	101,0
3/2016:2/2016	1,085	108,5	1,005	100,5
4/2016:3/2016	1,215	121,5	1,005	100,5

Zdroj: vlastní tvorba + data indexu ČESMAD

Závěr

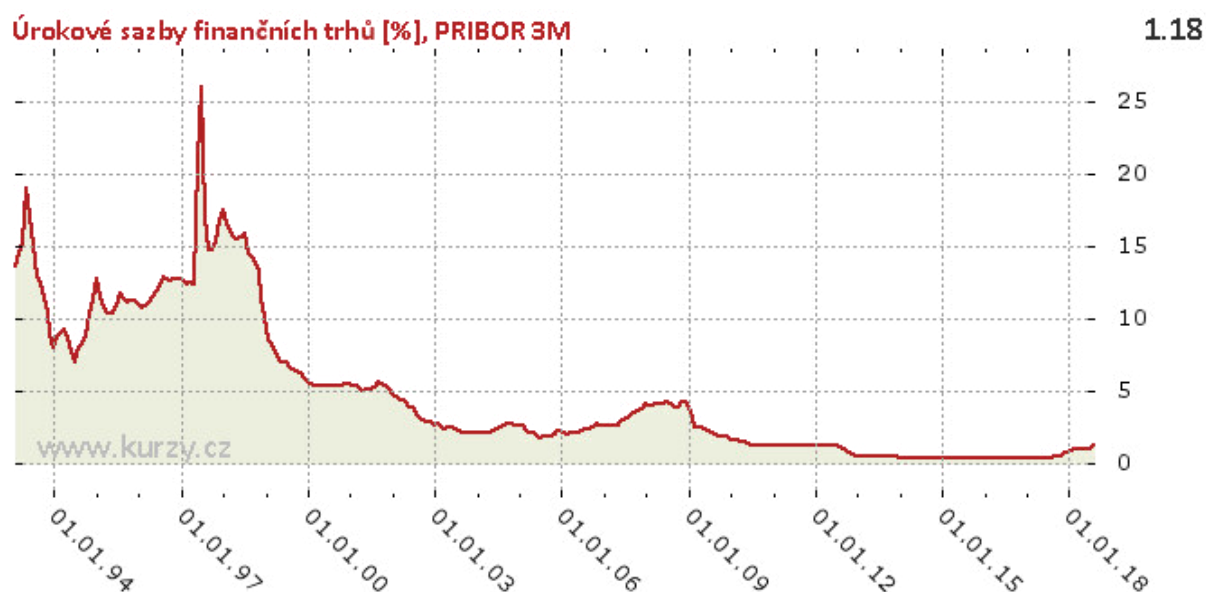
Cílem bakalářské práce byla analýza celkových nákladů ve společnosti KAFKA TRANSPORT a.s. a následné porovnání s hodnotami indexu ČESMAD Bohemia. Z provedeného šetření byly zjištěny fakta a poznatky, které jsou popsány níže. Náklady ve společnosti KAFKA TRANSPORT a.s. jsou sledovány velice podrobně s rozdělením na jednotlivá střediska. Ve sledovaných letech 2014, 2015 a 2016 ve středisku 301 (zahraniční dopravní kolona) se specifikací pouze na plachtová vozidla můžeme vidět dlouhodobý pokles celkových nákladů. Tento pokles potvrzuje i index společnosti ČESMAD. Účetnictví konkrétní společnosti je specifické a není možné automaticky porovnávat vývoj nákladů ve společnosti s indexem, který je koncipován na analýze makroekonomických dat. Oproti tomu náklady reálné společnosti jsou závislé na ujetých kilometrech, cílových destinacích, rozložení peněžních nákladů v celém roce (pojištění, leasing), ale i na způsobu čerpání pohonných hmot.

Společnost KAFKA TRANSPORT a.s. disponuje na konci každého roku určitou výší volných finančních prostředků, které používá k rozvoji sebe samé. Z výsledků kalkulace nákladů můžeme zmínit nákup pneu na podzim a na konci roku či odměnění zaměstnanců 13. platy. Tyto náklady ovlivní podobu mezičtvrtletních a měsíčních nákladů, ale pokud je zprůměrujeme do ročních nákladů, odpovídají indexu společnosti ČESMAD.

Zaměříme-li se na vyhodnocení hlavních makroekonomických trendů, můžeme říci, že tyto aspekty poměrně dost ovlivňují výši celkových nákladů. Z grafu 5.10 jsme mohli vidět pokles cen ropy, a tím způsobený pokles cen pohonných hmot v mnou sledovaném období. Toto je vidět i v datech společnosti KAFKA TRANSPORT a.s. Průměrná hodnota nákladů na pohonné hmoty se ve sledovaném období snížila o 2,433 Kč/km. Jako další sféru je důležité zmínit mzdové náklady. V období 2014 - 2016 došlo k nárůstu mzdových nákladů. Toto dokazují i hodnoty nákladového indexu ČESMAD, které jsou vidět v tabulce mezičtvrtletních indexů mezd, tabulka 6.6. Zde vidíme, že dle obecných předpokladů podle indexu ČESMAD je mzda stále rostoucí, ale velmi pomalu. Naopak ve společnosti KAFKA TRANSPORT je vidět odraz prémie a 13. platů.

Situaci na trhu dále ovlivňovala inflace. Inflace se v letech 2014 - 2016 držela na hodnotě okolo 0,1%, kromě konce roku 2016, kdy vzrostla k hodnotě okolo 0,6%. Velmi nízká inflace ovlivnila i úrokové sazby. Úrokové sazby se v daném období držely na historicky velmi nízkých hodnotách. Tento stav dokazuje i graf Z. 1, kde jsou vyobrazeny úrokové sazby finančních trhů v %. Můžeme si všimnout nejnižší hodnoty ve sledovaném období grafu. Hodnoty se pohybovaly okolo hodnot 0,34%. Naopak v roce 1997 se hodnota vyšplhala na 25,99%.

Graf Z.1 – Úrokové sazby finančních trhů



Zdroj: <https://img1.kurzy.cz/cnb/ekonomika/pribor-3m-id22643003.png>

Velký vliv na výši nákladů mezinárodních dopravců má měnový kurz. Měnový kurz má vliv na PHM, mýto a pořízení vozidel, a zároveň ovlivňuje inflaci, což zprostředkovaně může mít vliv na výši mezd. Ve sledovaném období se významně neměnil měnový kurz, kromě července 2015, kdy koruna posílila vůči Euru asi o 0,50 Kč. Toto posílení se v nákladech přímo neprojevalo. Sledované období začíná těsně po devalvaci české koruny Českou národní bankou. Tato masivní devalvace měny musela mít vliv na náklady ve smyslu zvýšení. Měna se stala slabší a v zahraničí bylo nutno vynaložit více měny k pořízení věci.

Uvedené makroekonomické faktory měli vliv i na náklady společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.. Zejména na pokles nákladů na pohonné hmoty a růst mzdových nákladů. Toto potvrzují i data společnosti ČESMAD. Celkové náklady se mezi roky 2015 a 2016 poměrově změnily velice málo. Jediná změna, kterou lze pozorovat je změna v nákladech na mzdy a pohonné hmoty. Náklady na mzdy vzrostly z 10,26% na 11,26% a náklady na pohonné hmoty klesly z 29,22% na 27,60%.

Seznam použité literatury a zdrojů

- [1] MÁROVÁ, Tereza. *Analýza nákladů společnosti podnikající v silniční dopravě*. České Budějovice, 2012. Bakalářská práce (Bc.). Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Ekonomická fakulta, Katedra účetnictví a financí.
- [2] TICHÝ, Jan. *Kalkulace nákladů v silniční dopravě*. Praha: IODA, 2017. ISBN 978-80-270-1405-7.
- [3] POPESKO, Boris. *Moderní metody řízení nákladů, Jak dosáhnout efektivního vynakládání nákladů a jejich snížení*. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-2974-9.
- [4] HYBLER, Jakub. *Podnikové náklady a jejich kalkulace*. Praha, 2011. Bakalářská práce (Bc.). Česká zemědělská univerzita v Praze. Provozně ekonomická fakulta, Katedra ekonomiky.
- [5] SYNEK, Miloslav a kol. *Manažerská ekonomika*. 3. přepracované a aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing, 2006, ISBN 80-247-0515-X.
- [6] FIBÍROVÁ, Jana, ŠOLJAKOVÁ, Libuše a WAGNER, Jaroslav. *Nákladové a manažerské účetnictví*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-299-0.
- [7] Index ČESMAD Bohemia. *Index ČESMAD Bohemia* [online]. Copyright © 2016 [cit. 18.08.2018]. Dostupné z: <http://indexcesmad.cz/>
- [8] Přímé jednicové náklady. Febmat. *Články. Febmat* [online]. Dostupné z: <https://www.febmat.com/clanek-prime-jednicove-naklady/>
- [9] Variabilní náklady. Febmat. *Články. Febmat* [online]. Dostupné z: <https://www.febmat.com/clanek-variabilni-naklady/>
- [10] Index ČESMAD Bohemia. *Metodika. Index ČESMAD Bohemia* [online]. Copyright © [cit. 23.08.2018]. Dostupné z: http://indexcesmad.cz/files/metodika_index_2016.pdf
- [11] Účetní a daňové odpisy majetku - Portál POHODA. *Informace pro účetní a podnikatele - Portál POHODA* [online]. Copyright © 2012 STORMWARE s.r.o. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://portal.pohoda.cz/dane-ucetnictvi-mzdy/ucetnictvi/ucetni-a-danove-odpisy-majetku/>

[12] Leasing při podnikání - iPodnikatel.cz. *Pomůžeme vám vydělat peníze. iPodnikatel.cz* [online]. Copyright © 2011 [cit. 19.08.2018]. Dostupné z: <http://www.ipodnikatel.cz/Financovani/vse-o-leasingu.html>

[13] ŘÍHA, Zdeněk, TICHÝ, Jan, *The Costs Calculation And Modelling In Transport* In: Transport Means 2015. Transport means 2015. Kaunas, 22.10.2015 - 23.10.2015. Kaunas: Kauno technologijos universitetas. 2015, s. 388-391. ISSN 1822-296X. Stať ve sborníku ze zahraniční prestižní konference

[14] KAFKA TRANSPORT a.s. © 1991-2018 [cit. 23.08.2018]. [online]. Dostupné z: <http://www.kafkatransport.cz>

[15] Veřejný rejstřík a Sbírka listin - Ministerstvo spravedlnosti České republiky. [online]. Copyright © 2012 [cit. 23.08.2018]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=56170>

[16] HANZALÍKOVÁ, Vendula, Bc. *Komparace účetní uzávěrky dle českých účetních standardů a IAS/IFRS*. České Budějovice, 2012. Diplomová práce (Ing.). Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Ekonomická fakulta, Katedra účetnictví a financí.

[17] Veřejný rejstřík a Sbírka listin - Ministerstvo spravedlnosti České republiky. [online]. Copyright © 2012 [cit. 23.08.2018]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=56170&typ=UPLNY>

Seznam grafů

Graf 1.1	Náklady.....	15
Graf 2.1	Spotřeba nafty v závislosti na ročním období.....	17
Graf 2.2	Průměrná mzda	23
Graf 5.1	Náklady na pneumatiky 2014	38
Graf 5.2	Náklady na pneumatiky 2015	39
Graf 5.3	Náklady na pneumatiky 2016	39
Graf 5.4	Náklady za opravy včetně materiálu 2014	40
Graf 5.5	Náklady za opravy včetně materiálu 2015	41
Graf 5.6	Náklady za opravy včetně materiálu 2016	41
Graf 5.7	Náklady na mzdy a cestovné 2014	42
Graf 5.8	Náklady na mzdy a cestovné 2015	43
Graf 5.9	Náklady na mzdy a cestovné 2016	43
Graf 5.10	Vývoj ceny benzínu, nafty a ropy v letech 2012-2017	44
Graf 5.11	Náklady na pohonné hmoty bez vratek DPH 2014	45
Graf 5.12	Náklady na pohonné hmoty bez vratek DPH 2015	45
Graf 5.13	Náklady na pohonné hmoty bez vratek DPH 2016	46
Graf 5.14	Statistický graf kurzu euro/česká koruna	47
Graf 5.15	Náklady na poplatky 2014	48
Graf 5.16	Náklady na poplatky 2015	48
Graf 5.17	Náklady na poplatky 2016	49
Graf 5.18	Náklady na pojištění 2014	50
Graf 5.19	Náklady na pojištění 2015	50
Graf 5.20	Náklady na pojištění 2016	51
Graf 5.21	Náklady na leasing 2014	52
Graf 5.22	Náklady na leasing 2015	52
Graf 5.23	Náklady na leasing 2016	53
Graf 5.24	Celkové náklady 2014	54
Graf 5.25	Celkové náklady 2015	55
Graf 5.26	Celkové náklady 2016	55
Graf 5.27	Celkové náklady 2014 - 2016	56
Graf 6.1	Měsíční meziroční indexy celkových nákladů	59
Graf Z.1	Úrokové sazby finančních trhů	63

Seznam obrázků

Obrázek 1.1	Dělení nákladů	14
Obrázek 4.1	Organigram společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.	32
Obrázek 4.2	Plachtové vozidlo 33 EUR palet	34
Obrázek 4.3	Chladírenské vozidlo 33 EUR palet	35
Obrázek 4.4	Velkoobjemové vozidlo (100 m ³) 33 EUR palet - LOW-DECK	35
Obrázek 4.5	Velkoobjemové vozidlo (120 m ³) 38 EUR palet EUR palet	36
Obrázek 4.6	Walking-floor vozidlo	36

Seznam tabulek

Tabulka 4.1	Počty zaměstnanců	33
Tabulka 5.1	Celkové náklady 2014 - 2016	56
Tabulka 6.1	Meziroční index průměrných celkových nákladů	58
Tabulka 6.2	Měsíční meziroční indexy celkových nákladů	58
Tabulka 6.3	Mezičtvrtletní roční indexy celkových nákladů	60
Tabulka 6.4	Mezičtvrtletní indexy mýta	60
Tabulka 6.5	Mezičtvrtletní indexy PHM bez vratek DPH	61
Tabulka 6.6	Mezičtvrtletní indexy mezd	61

Seznam příloh

Příloha 1	Dopravní indexy 2014 střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.	68
Příloha 2	Dopravní indexy 2015 střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.	69
Příloha 3	Dopravní indexy 2016 střediska 301 PL společnosti KAFKA TRANSPORT a.s.	70

ND CZ vlastní (UCTO)	0,144	0,057	0,055	0,072	-0,034	0,197	0,081	0,096	0,224	0,015	0,086	0,309	0,109
Opravy, ND CZ dodavatelské	0,007	0,098	0,214	1,771	0,318	0,287	0,420	0,209	0,034	0,217	0,022	0,242	0,320
Opravy zahrnutí (UCTO)	0,000	0,385	0,000	0,019	0,000	0,000	0,002	0,000	0,062	0,000	0,000	0,026	0,041
Pneumatiky (UCTO)	0,000	0,010	0,000	0,000	0,009	0,000	0,290	0,000	0,090	0,811	0,740	2,046	0,333
Service ZAK - práce	0,261	0,259	0,336	0,319	0,789	0,512	0,129	0,032	0,223	0,273	0,212	0,285	0,303
Service ZAK- ND	0,818	0,283	0,283	1,926	1,926	2,266	0,142	0,729	0,391	1,378	1,094	0,606	0,888
Suma oprav + materiál	1,230	1,092	1,328	2,915	3,008	3,262	1,064	0,634	1,024	2,694	2,154	3,514	1,993
Mzdy vř. pojípaní (UCTO)	2,406	2,438	2,500	2,451	2,515	2,514	2,667	2,683	2,511	2,636	2,734	3,4	2,621
Cestovné zahrnutí (UCTO)	2,070	1,982	2,088	1,969	1,858	2,019	2,084	2,158	1,943	2,218	2,672	1,978	2,086
Cestovné lužensko (UCTO)	0,103	0,084	0,107	0,089	0,078	0,078	0,087	0,086	0,084	0,072	0,062	0,057	0,082
Suma mzdy a cestovné	4,579	4,504	4,695	4,509	4,451	4,611	4,838	4,924	4,438	4,926	5,468	5,435	4,790
PHM CS	3,055	3,289	3,179	2,705	3,540	2,943	2,718	3,757	3,442	2,634	3,974	2,936	3,181
PHM CR (UCTO)	0,427	0,084	0,905	0,874	0,552	0,774	0,988	0,578	0,646	0,970	0,70	0,444	0,659
PHM zahrnutí (UCTO)	5,642	5,279	4,416	5,089	4,362	6,810	1,609	5,579	4,405	4,284	4,414	5,674	4,847
Spotřeba PHM	9,124	8,652	8,500	8,668	9,054	10,527	5,315	9,914	8,493	7,580	9,358	9,054	8,687
PHM FRC	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PHM marie 102	0,042	0,046	0,046	0,041	0,054	0,045	0,041	0,056	0,052	0,041	0,062	0,048	0,048
Suma PHM bez vrátek DPH	9,428	9,839	9,880	9,291	9,555	9,168	8,835	10,254	8,925	8,378	9,831	9,916	9,442
Suma PHM	9,166	8,698	8,546	8,709	9,108	10,572	5,356	9,970	8,545	7,621	9,420	9,102	8,734
Dáinní poplatky - CR (UCTO)	0,250	0,184	0,219	0,290	0,208	0,170	0,187	0,173	0,181	0,199	0,223	0,217	0,208
Dáinní poplatky - A (UCTO)	0,502	0,657	0,451	0,367	0,505	0,358	0,513	0,553	0,380	0,326	0,380	0,510	0,459
Dáinní poplatky - D (UCTO)	1,418	1,279	1,132	1,063	1,408	1,165	1,182	1,505	0,750	0,954	1,104	0,902	1,153
Dáinní poplatky F (UCTO)	1,702	1,416	1,446	1,563	1,188	1,466	1,056	1,436	1,235	1,291	1,533	1,458	1,399
Dáinní poplatky E-P (UCTO)	0,202	0,228	0,305	0,292	0,258	0,196	0,222	0,298	0,263	0,240	0,307	0,342	0,263
Dáinní poplatky ostatní	0,406	0,249	0,236	0,165	0,494	0,414	0,688	0,545	0,280	0,207	0,425	-0,546	0,295
Ostatní poplatky park, jízdné, kurz.	0,386	0,194	0,020	0,423	0,201	0,130	0,121	0,088	0,509	0,263	0,220	0,336	0,331
Cl + spedice (UCTO)	0,000	0,043	0,020	0,020	0,000	0,000	0,060	0,052	0,000	0,063	0,000	0,000	0,024
Pokuty, mim. výdaje (UCTO)	0,002	0,031	0,000	0,027	0,000	0,073	0,007	0,000	0,000	0,000	0,043	0,030	0,018
Provizie	0,034	0,031	0,034	0,043	0,041	0,041	0,035	0,042	0,030	0,033	0,028	0,029	0,035
Trajekt (UCTO)	0,099	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,009
Telefony direkt KONST	0,028	0,025	0,024	0,026	0,027	0,028	0,027	0,035	0,023	0,025	0,026	0,030	0,027
Komunikace	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Suma poplatky	5,029	4,337	4,072	4,279	4,330	4,941	4,048	4,727	3,686	3,538	4,352	3,308	4,221
Odpisy (UCTO)	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,003	0,001
Leasing (UCTO)	0,122	0,113	0,107	0,119	0,127	0,537	0,509	0,670	0,44	0,474	0,501	0,558	0,356
Silnící dak, dñ.znám. KONST	0,338	0,299	0,288	0,313	0,329	0,349	0,333	0,325	0,365	0,325	0,365	0,331	0,331
Pojípaní (UCTO)	0,702	0,381	0,366	0,406	0,869	0,394	0,422	0,742	0,327	0,436	0,598	0,499	0,512
Suma pojípaní + leasing	1,163	0,794	0,762	0,839	1,326	1,281	1,265	1,847	1,054	1,221	1,425	1,425	1,200
Správní reie KONST	1,022	0,934	0,874	0,885	0,916	0,886	0,918	1,053	0,843	0,83	0,966	1,106	0,936
Náklady celkem	22,189	20,359	20,277	22,136	23,139	25,553	17,489	23,155	19,690	20,830	23,785	23,690	21,874
Náklady celkem bez vrátek DPH	20,730	21,500	21,611	22,718	23,586	24,149	20,968	23,439	20,070	21,587	24,196	24,704	22,438
Km prádné	0,103	0,083	0,110	0,055	0,07	0,086	0,086	0,119	0,083	0,062	0,071	0,09	0,085
Km vyřčené	0,930	0,903	0,892	0,945	0,93	0,914	0,914	0,914	0,917	0,938	0,929	0,874	0,915
Km motorového vozidla	1,000	1,000	1,000	1,000	1	1,000	1,000	1,000	1	1,000	1,000	1,000	1,000
Km celkem	1,033	0,986	1,002	1,000	1,000	1,000	1,000	1,011	1,000	1,000	1,000	0,964	1,000
Spotřeba PH/100km UCTO	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000	0,000	0,000
Spotřeba PH	0,302	0,300	0,318	0,297	0,316	0,297	0,286	0,334	0,293	0,281	0,34	0,305	0,306
Norma PHM.1	0,329	0,315	0,325	0,319	0,319	0,316	0,317	0,324	0,321	0,321	0,32	0,327	0,321
Trby (UCTO)	23,427	23,837	22,457	22,657	23,89	23,363	23,102	22,999	22,137	22,715	23,511	21,1	22,933
Trba osánní	0,021	0,055	0,056	0,028	0,048	0,089	0,017	0,151	0,157	0,111	0,104	0,097	0,078
Trba na km	23,448	23,892	22,513	22,685	23,938	23,452	23,119	23,150	22,294	22,826	23,615	21,197	23,011
Náklady vozidla na km	22,189	20,359	20,277	22,136	23,139	25,553	17,489	23,155	19,690	20,830	23,785	23,690	21,874
Zisk na km	1,259	3,533	2,236	0,549	0,799	-2,101	5,630	-0,005	2,604	1,996	-0,170	-2,693	1,136
Zisk (+), ztráta (-)	1,259	3,533	2,236	0,549	0,799	-2,101	5,630	-0,005	2,604	1,996	-0,170	-2,693	1,136
Náklady na kody cizí	0,310	0,265	0	0,447	0,336	0	0,023	0,536	0,038	0,076	0	0	0,169
Náklady na kody vlastní materiál	0,012	0	0	0	1,151	0	0	0	0	1,255	0	0	0,202
Náklady na kody vlastní práce	0,104	0	0	0	0,212	0	0	0	0	0,143	0	0	0,038
Trby za vzniklé kody	0,000	0,38	0,02	3,758	0,046	0,028	1,336	0	0	0,269	1,553	0,045	0,620
Rozdílné (+) zisk, (-) ztráta	-0,426	0,115	0,020	3,311	-1,653	0,028	1,313	-0,536	-0,038	-1,205	1,553	0,045	0,211
Celkový zisk	0,833	3,648	2,256	3,860	-0,854	-2,073	6,943	-0,541	2,566	0,791	1,383	-2,648	1,347

Pilota 2												KAFKA Transport a.s.	
Opatary												DOPRAVNÍ INDEXY sfp 301 PL 2015	
leden	únor	březen	duben	kveten	Terven	Tervenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	0	
ND CZ vlastní (UCTO)	0,136	0,079	0,145	0,057	0,034	0,046	0,098	0,095	0,074	0,205	0,083	0,116	0,097
Opravy, ND CZ dodavatelské	0,625	0,086	0,076	0,085	0,080	0,067	0,001	0,014	0,044	0,064	0,391	0,058	0,133
Opravy zahraniční (UCTO)	0,011	0,000	0,070	0,000	0,002	0,010	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,003
Pneumatiky (UCTO)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,052	0,033	0,191	0,132	0,184	1,592	0,122	0,908	0,291
Service ZAK - práce	0,334	0,383	0,558	0,451	0,732	0,511	0,158	0,137	0,562	0,188	0,395	0,443	0,404
Service ZAK- ND	0,825	0,843	1,372	1,411	1,216	1,534	0,276	0,635	1,815	0,470	1,412	1,617	1,194
Mýtko	0,095	0,107	0,100	0,100	0,071	0,095	0,084	0,068	0,073	0,078	0,071	0,174	0,093
Suma oprav + materiál	2,026	1,488	2,261	2,104	3,087	2,576	0,808	1,081	2,752	2,597	2,474	3,316	2,215
Mzdy vt. pojíplání (UCTO)	2,922	2,363	2,600	2,763	2,744	2,787	2,744	2,845	2,631	2,866	2,532	6,928	3,060
Cestovné zahraniční (UCTO)	2,229	1,917	1,983	2,060	2,288	2,189	1,998	2,272	2,208	2,152	2,042	1,914	2,104
Cestovné lužensko (UCTO)	0,090	0,076	0,078	0,081	0,076	0,063	0,076	0,075	0,070	0,066	0,059	0,110	0,077
Suma mzdy a cestovné	5,241	4,356	4,661	4,904	5,109	5,039	4,818	5,192	4,909	5,084	4,633	8,952	5,242
PHM CS	3,436	3,650	3,879	3,183	4,101	3,139	3,379	3,623	3,066	3,988	2,478	4,146	3,339
PHM CR (UCTO)	0,395	0,000	0,531	0,561	0,175	0,297	0,095	0,574	0,219	0,172	0,596	0,140	0,313
PHM zahraniční (UCTO)	4,643	3,858	4,286	4,004	3,748	3,608	4,149	4,574	0,582	0,258	2,971	3,538	3,347
Suma PHM bez vratek DPH	8,393	8,023	8,454	8,109	8,447	7,417	8,013	8,723	7,301	8,723	6,666	8,338	8,060
Spotřeba PHM	8,474	7,508	7,646	7,748	8,024	7,044	7,623	7,771	3,367	4,418	6,045	7,824	6,999
PHM FRC	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PHM marie 102	0,061	0,062	0,047	0,053	0,066	0,051	0,057	0,046	0,053	0,071	0,045	0,079	0,058
Suma PHM	8,535	7,570	7,693	7,801	8,090	7,095	7,680	7,817	3,920	4,489	6,090	7,903	7,057
Dálční poplatky - CR (UCTO)	0,238	0,218	0,254	0,267	0,308	0,336	0,332	0,310	0,315	0,328	0,254	0,261	0,285
Dálční poplatky - A (UCTO)	0,500	0,530	0,352	0,411	0,390	0,300	0,194	0,710	0,198	0,343	0,373	0,297	0,383
Dálční poplatky - D (UCTO)	0,969	1,008	1,082	1,102	1,117	0,818	0,800	0,900	0,663	0,871	0,767	0,998	0,908
Dálční poplatky F (UCTO)	1,232	1,633	1,480	1,442	1,520	1,586	1,483	1,660	1,392	1,839	0,944	1,599	1,481
Dálční poplatky-E,P (UCTO)	0,219	0,240	0,294	0,231	0,202	0,269	0,855	-0,248	0,226	0,294	0,172	0,217	0,248
Dálční poplatky ostatní	0,403	0,426	0,279	0,205	0,301	0,306	0,404	0,126	0,338	0,379	0,236	0,019	0,285
Ostatní poplatky-park., jízdné, kurz.	0,223	0,202	0,291	0,284	0,208	0,188	0,252	0,318	0,156	0,156	0,080	0,445	0,234
Cló + spedice (UCTO)	0,072	0,019	0,018	0,000	0,020	0,018	0,037	0,020	0,017	0,023	0,022	0,000	0,022
Pokuty, mim. výdaje (UCTO)	0,000	0,002	0,000	0,012	0,000	0,005	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,012	0,003
Provizie	0,000	-0,003	-0,007	-0,009	-0,002	-0,003	-0,001	-0,102	0,000	0,000	0,000	-0,439	-0,047
Tražky (UCTO)	0,195	0,163	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,030
Telefony direkt KONST	0,030	0,026	0,025	0,024	0,025	0,022	0,023	0,025	0,021	0,027	0,027	0,060	0,028
Komunikace	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Suma poplatky	4,081	4,464	3,848	3,969	4,089	3,845	4,359	3,719	3,325	4,260	2,877	3,469	3,859
Odpsy (UCTO)	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,002	0,001
Leasing (UCTO)	0,557	0,476	0,459	0,484	0,508	0,451	0,474	0,506	0,447	0,456	0,442	0,922	0,515
Silniční dak. dálznam. KONST	0,372	0,317	0,309	0,322	0,341	0,304	0,312	0,338	0,29	0,371	0,363	0,79	0,369
Pojíztní (UCTO)	0,461	0,565	0,384	0,402	0,894	0,37	0,435	0,599	0,372	0,485	0,702	0,985	0,555
Suma pojíplání + leasing	1,391	1,359	1,153	1,209	1,744	1,126	1,222	1,444	1,110	1,313	1,508	2,699	1,440
Správní reie KONST	1,109	0,976	0,927	0,973	1,036	0,955	1,033	1,255	1,04	0,996	1,067	1,406	1,064
Náklady celkem	22,383	20,223	20,543	20,960	23,155	20,636	19,920	20,508	17,056	18,739	18,649	27,745	20,876
Náklady celkem bez vratek DPH	22,741	20,676	21,304	21,268	23,512	20,958	20,253	21,023	20,437	22,973	19,225	28,180	21,879
Km prázdné	0,078	0,082	0,089	0,086	0,078	0,071	0,062	0,075	0,07	0,077	0,069	0,107	0,079
Km vyřené	0,922	0,918	0,911	0,914	0,922	0,938	0,929	0,925	0,93	0,922	0,876	0,919	0,919
Km motorového vozidla	1,000	1,000	1,000	1,000	1	1,000	1,000	1,000	1	1,000	1,000	1,000	1,000
Km celkem	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,999	0,993	0,983	0,998
Spotřeba PHM/100km UCTO	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000	0,001	0,000
Spotřeba PH	0,345	0,303	0,309	0,295	0,301	0,27	0,298	0,317	0,276	0,346	0,265	0,338	0,305
Norma PHM 1	0,328	0,325	0,319	0,318	0,312	0,311	0,316	0,323	0,315	0,313	0,312	0,321	0,318
Tržby (UCTO)	24,364	22,858	23,094	21,753	23,536	23,003	22,304	21,834	21,767	22,832	22,066	21,799	22,601
Tržba oslaení	0,034	0,038	0,031	0,037	0,050	0,027	0,105	0,054	0,021	0,23	0,168	0,029	0,073
Tržba ze spedice	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000
Tržba celkem	24,398	22,896	23,175	21,790	23,586	23,030	22,409	21,888	21,788	23,062	22,234	21,828	22,674
Náklady celkem	22,383	20,223	20,543	20,960	23,155	20,636	19,920	20,508	17,056	18,739	18,649	27,745	20,876
Zisk na km	2,015	2,673	2,632	0,830	0,431	2,394	2,489	1,380	4,732	4,323	3,585	-5,917	1,797
Zisk (+), ztráta (-)	2,015	2,673	2,632	0,830	0,431	2,394	2,489	1,380	4,732	4,323	3,585	-5,917	1,797
Náklady na pkody cizí	0,014	0	0	0	0	0,057	0	0	0	0,032	0	0	0,009
Náklady na pkody vlastní materiál	0,143	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,012
Náklady na pkody vlastní práce	0,010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,001
Tržby za vzniklé pkody	0,038	0,212	0,01	0	0	0,079	0,075	0,006	0,015	0,018	0,007	0,016	0,040
Rozdílní pkod (+) zisk, (-) ztráta	-0,129	0,212	0,010	0,000	0,000	0,022	0,075	0,006	0,015	-0,014	0,007	0,016	0,018
Celkový zisk	1,886	2,885	2,642	0,830	0,431	2,416	2,564	1,386	4,747	4,309	3,592	-5,901	1,816

Pilota 3												KAFKA Transport a.s.	
Opatary												DOPRAVNÍ INDEXY stp. 301 PL 2016	
leden	únor	březen	duben	kveten	Terven	Tervenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	Ø	
ND CZ vlastní (UCTO)	0,053	0,044	0,115	0,045	0,046	0,061	0,049	0,044	0,036	0,165	0,125	0,309	0,091
Opravy, ND CZ dodavatelské	0,346	0,072	0,032	0,128	0,246	0,039	0,859	0,013	0,313	0,000	0,055	0,000	0,175
Opravy zahrnutí (UCTO)	0,000	0,009	0,146	-0,061	0,262	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,852	0,000	0,101
Pneumatiky (UCTO)	0,000	0,000	0,000	0,124	0,000	0,381	0,000	0,000	0,000	0,780	0,000	2,300	0,315
Service ZAK - práce	0,474	0,182	0,571	0,249	0,569	0,453	0,290	0,347	0,225	0,334	1,017	0,110	0,402
Service ZAK- ND	2,592	0,336	0,987	0,463	1,805	1,601	0,714	0,864	0,749	0,864	3,225	0,091	1,154
Mýtko	0,047	0,084	0,107	0,072	0,098	0,059	0,107	0,082	0,121	0,186	0,078	0,110	0,096
Suma opravy + materiál	3,512	0,727	1,958	0,896	3,150	2,594	2,019	1,092	1,444	2,329	4,500	3,772	2,333
Mzdy vř. pojíplání (UCTO)	3,116	2,857	3,039	2,692	2,847	2,719	3,325	3,127	2,827	3,67	2,797	4,995	3,168
Cestovné zahrnutí (UCTO)	2,376	1,558	2,294	1,869	2,163	2,199	2,447	2,024	2,162	2,430	2,129	1,977	2,136
Cestovné lužensko (UCTO)	0,087	0,076	0,096	0,068	0,090	0,076	0,082	0,101	0,071	0,089	0,098	0,147	0,090
Suma mzdy a cestovné	5,579	4,491	5,429	4,629	5,100	4,994	5,854	5,252	5,060	6,189	5,024	7,119	5,393
PHM CZ	2,167	2,462	3,336	2,467	3,380	2,907	3,206	3,213	2,941	3,990	3,468	4,633	3,181
PHM CR (UCTO)	1,119	0,788	0,784	0,611	0,507	0,177	0,000	0,631	0,199	0,000	0,017	0,294	0,427
PHM zahrnutí (UCTO)	2,788	2,827	1,616	2,851	-0,086	4,409	2,497	2,761	2,440	3,524	0,996	1,826	2,371
SUMA PHM bez vratek DPH	6,908	6,676	6,636	6,845	6,719	6,632	7,719	6,632	7,719	8,246	7,505	7,896	7,098
Spotřeba PHM	6,074	6,077	5,736	5,929	3,801	7,493	5,703	6,605	5,580	7,514	4,481	6,753	5,979
PHM FRC	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PHM marie 102	0,045	0,052	0,066	0,048	0,064	0,052	0,059	0,060	0,054	0,071	0,062	0,079	0,059
SUMA PHM	6,119	6,129	5,802	5,977	3,865	7,545	5,762	6,665	5,634	7,585	4,543	6,832	6,038
Dálmiční poplatky - CR (UCTO)	0,419	0,353	0,331	0,314	0,413	0,248	0,282	0,380	0,327	0,419	0,314	0,255	0,338
Dálmiční poplatky - A (UCTO)	0,396	0,297	0,644	0,961	0,196	0,467	0,332	0,249	0,047	0,224	0,075	0,000	0,324
Dálmiční poplatky - D (UCTO)	0,764	0,689	1,904	0,465	0,738	0,652	0,718	0,848	0,765	1,075	0,845	0,871	0,778
Dálmiční poplatky F (UCTO)	1,707	1,324	1,229	1,540	1,742	1,866	1,268	1,302	1,929	1,564	1,989	0,762	1,519
Dálmiční poplatky-E,P (UCTO)	0,236	0,196	0,234	0,222	0,241	0,341	0,246	0,170	0,269	0,295	0,238	1,276	0,330
Dálmiční poplatky ostatní	0,119	0,407	0,135	0,177	0,043	0,175	0,247	0,412	0,097	-0,041	0,081	0,238	0,174
Ostatní poplatky park., jízdné, kurz.	0,199	0,100	0,376	0,138	0,148	0,219	0,144	0,198	0,116	0,116	0,198	0,414	0,193
Cló + spedice (UCTO)	0,025	0,034	0,039	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,068	0,000	0,014
Pokuty, mim. výdaje (UCTO)	0,000	0,000	0,012	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001
Provizie	0,003	0,002	0,002	0,004	-0,014	0,002	0,000	-0,012	-0,012	0,000	0,000	0,000	-0,024
Trajektory (UCTO)	0,000	0,182	0,000	0,323	0,000	0,426	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,078
Telefony direkt KONST	0,032	0,023	0,027	0,024	0,028	0,027	0,037	0,034	0,035	0,053	0,050	0,072	0,037
Komunikace	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Suma poplatky	3,900	3,607	3,933	4,168	3,535	4,423	3,274	3,551	3,308	3,693	3,858	3,888	3,762
Odpsy (UCTO)	0,001	0,000	0,001	0,000	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001
Leasing (UCTO)	0,493	0,343	0,389	0,349	0,458	0,47	0,668	0,693	0,861	1,45	1,356	1,907	0,786
Sliniční dak. dálznam. KONST	0,425	0,310	0,352	0,321	0,359	0,359	0,492	0,457	0,46	0,707	0,668	0,96	0,490
Pojíplání (UCTO)	0,482	0,574	0,453	0,407	0,625	0,673	0,767	0,513	0,482	0,794	1,07	1,049	0,657
Suma pojíplání + leasing	1,401	1,227	1,195	1,077	1,449	1,503	1,928	1,664	1,804	2,952	3,095	3,917	1,934
Správní reie KONST	1,229	1,030	1,022	0,987	1,012	1,038	1,287	1,226	1,127	1,181	1,159	1,43	1,144
Náklady celkem	21,740	17,211	19,339	17,734	18,111	22,097	20,124	19,450	18,377	23,929	22,179	26,958	20,604
Náklady celkem bez vratek DPH	22,529	17,758	20,823	18,393	21,091	22,271	20,994	19,866	18,487	24,590	25,141	28,022	21,664
Km prázdné	0,061	0,085	0,079	0,059	0,066	0,087	0,066	0,075	0,075	0,085	0,06	0,058	0,071
Km vyřené	0,901	0,878	0,871	0,888	0,944	0,927	0,963	0,929	0,994	0,913	0,94	0,915	0,922
Km motorového vozidla	1,000	1,000	1,000	1,000	1	1,000	1,000	1,000	1	1,000	1,000	1,000	1,000
Km celkem	0,962	0,963	0,950	0,947	1,010	1,014	1,029	1,004	1,069	0,998	1,000	0,973	0,993
Spotřeba PHM/100km UCTO	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,001	0,001	0,001	0,000
Spotřeba PH	0,315	0,300	0,320	0,303	0,314	0,314	0,288	0,308	0,271	0,334	0,307	0,306	0,305
Norma PHM 1	0,316	0,318	0,314	0,311	0,312	0,321	0,312	0,316	0,316	0,32	0,315	0,311	0,315
Tržby (UCTO)	24,326	21,902	21,623	22,655	20,726	21,221	21,373	20,256	21,865	19,948	23,333	19,9	21,594
Tržba oslaení	0,004	0,007	0,017	0,020	0,012	0,079	0,088	0,025	0,011	0,078	0,01	0,037	0,032
Tržba ze spedice	0,000	0,000	0,000	0	0	1,186	1,028	0	0	0	0	0	0,185
Tržba celkem	24,330	21,909	21,640	22,675	20,738	21,300	21,461	20,281	21,876	20,026	23,343	19,937	21,626
Náklady celkem	21,740	17,211	19,339	17,734	18,111	22,097	20,124	19,450	18,377	23,929	22,179	26,958	20,604
Zisk na km	2,590	4,698	2,301	4,941	2,627	-0,797	1,337	0,831	3,499	-3,903	1,164	-7,021	1,022
Zisk (+), ztráta (-)	2,590	4,698	2,301	4,941	2,627	-0,797	1,337	0,831	3,499	-3,903	1,164	-7,021	1,022
Náklady na pkody cizí	0,000	0,056	0,203	0,122	0	0,014	0	0	0	0,067	0	0	0,039
Náklady na pkody vlastní materiál	0,000	0	1,635	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,136
Náklady na pkody vlastní práce	0,000	0	0,26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,022
Tržby za vzniklé pkody	0,000	0,056	0	0,012	0,011	2,191	0,017	0,019	0,141	0,354	0	0	0,233
Rozdíl pkod (+) zisk, (-) ztráta	0,000	0,000	-2,098	-0,110	0,011	2,177	0,017	0,019	0,141	0,287	0,000	0,000	0,037
Celkový zisk	2,590	4,698	0,203	4,831	2,638	1,380	1,354	0,850	3,640	-3,616	1,164	-7,021	1,059