

**SLOVENSKÁ POĽNOHOSPODÁRSKA UNIVERZITA  
FAKULTA EKONOMIKY A MANAŽMENTU**

**1 128 553**

**EKONOMICKÉ ZHODNOTENIE VYBRANEJ  
PREPRAVNEJ SPOLOČNOSTI**

**2010**

**Martin Hodál**

**SLOVENSKÁ POĽNOHOSPODÁRSKA UNIVERZITA**  
**FAKULTA EKONOMIKY A MANAŽMENTU**

**EKONOMICKÉ ZHODNOTENIE VYBRANEJ**  
**PREPRAVNEJ SPOLOČNOSTI**

**Bakalárska práca**

Katedra ekonomiky

Vedúci katedry:

prof. Ing. František Kuzma, PhD.

Konzultant práce:

Ing. Viktor Porhajaš, CSc..

Študijný odbor :

Ekonomika a manažment podniku

Študijný program:

Ekonomika podniku

Nitra, 2010

Martin Hodál

## ČESTNÉ VYHLÁSENIE

Čestne vyhlasujem, že som bakalársku prácu vypracoval samostatne, a že som uviedol všetku použitú literatúru súvisiacu so zameraním bakalárskej práce.

V Nitre 4. mája 2010

.....  
Hodál Martin

Touto cestou vyslovujem poďakovanie pánovi..... za pomoc, odborné vedenie, cenné rady a pripomienky pri vypracovaní mojej bakalárskej práce.

Nitra, .....

.....

podpis autora BP

## **ABSTRAKT**

Vývoj medzinárodnej i vnútroštátnej nákladnej prepravy je dnes na veľmi vysokej úrovni, čo v konečnom dôsledku významne ovplyvňuje odberateľov pre výber jednotlivého druhu nákladnej prepravy. Prepravné spoločnosti čelia na všetkých trhoch náročným výzvam a preto sa sústreďujú na vyhľadávanie konkurenčných výhod.

Doprava je predpokladom a nevyhnutným prostriedkom spoločenskej priestorovej deľby práce v medzinárodnom i vnútroštátnom meradle. Doprava má tiež mimoriadny význam v obsluhu medzi- odvetvových vzťahov v hospodárstve jednotlivých štátov a oblastí i vzťahov vo svetovom meradle. Cieľom tejto práce je analyzovať a ekonomicky zhodnotiť konkrétnu prepravnú spoločnosť z hľadiska jej dosiahnutých výsledkov hospodárenia za jednotlivé analyzované roky a poukázať ako sa konkrétna spoločnosť vysporiadáva so súčasným vývojom prepravy a s konkurenčnými spoločnosťami.

Kľúčové slová:

- Medzinárodná preprava
- Náklady
- Výsledky hospodárenia
- Konkurencia
- Kalkulácie

## **ABSTRACT**

The development of international and domestic freight traffic is now at very high levels, which in turn significantly influence customers to select a particular type of freight. Transport companies face the difficult challenges in all markets and are therefore focusing on the search of competitive advantages. Transport is a prerequisite and an essential means of social spatial division of labor in the international and national level. Transportation is also of paramount importance in handling inter-sectoral relationships in the economy of various countries and regions and relations worldwide. The aim of this work is to analyze and evaluate specific economically transport company in terms of its economic achievements per year and analyzed to highlight the particular company as settlement of the recent evolution of transport and competitive companies.

### **Keywords:**

- International transportation
- Costs
- results of
- Competition
- Calculation

## **OBSAH :**

Úvod.....	7
1. Prehľad o súčasnom stave riešenej problematiky.....	8
2. Cieľ práce.....	16
3. Metodika.....	17
4. Ekonomické zhodnotenie vybranej prepravnej spoločnosti.....	21
4.1 Organizačná štruktúra spoločnosti a zamestnanosť.....	21
4.1.1 Významní dodávateľia a odberatelia.....	24
4.1.2 Konkurencia.....	24
4.1.3 Štruktúra vozového parku spoločnosti.....	25
4.1.4 Podniková spoločenská zodpovednosť.....	25
4.1.5 Podniková zodpovednosť za životné prostredie.....	26
4.2 Ekonomické zhodnotenie formou tabuliek.....	29
4.2.1 Diagram aktív a pasív za rok 2008.....	32
5. Záver.....	42
6. Použitá literatúra.....	44

## Úvod

Doprava predstavuje jednu z najvýznamnejších ľudských aktivít, ktorá má dôležitú pozíciu v ekonomike i priestorovej štruktúre jednotlivých krajín, kontinentov i na globálnej úrovni. Keďže hlavnou úlohou dopravy je preprava nákladov a osôb, štruktúra dopravných systémov je funkčne i priestorovo veľmi úzko prepojená s hospodárskou štruktúrou a štruktúrou osídlenia.

V sektore dopravy je v globálnej miere zamestnaných 3 až 4% ekonomicky aktívnych obyvateľov, vo vyspelých krajinách je tento podiel vyšší. Doprava okrem vlastných prepravných služieb v súčasnosti zahŕňa široký komplex súvisiacich nadstavbových služieb (napr. logistika, služby nadnárodných operátorov, poisťovacie a leasingové služby, atď.), ktoré síce s dopravou súvisia, ale v štatistikách o doprave sa nevykazujú.

Vývoj dopravy vo svete je dnes veľmi silne previazaný s procesom globalizácie svetového hospodárstva. Sme svedkami rozsiahleho procesu rozširovania centier výroby a služieb z hospodársky vyspelých krajín (predovšetkým USA, vyspelých krajín EÚ, Japonska a niektorých ďalších) aj do menej vyspelých a rozvojových krajín, čo prispelo v posledných desaťročiach k rastu medzinárodného obchodu na celosvetovej úrovni. Aby mohli navzájom kooperujúce výrobné jednotky umiestnené v rôznych krajinách či dokonca na rôznych kontinentoch efektívne fungovať, je nevyhnutné zabezpečiť ich vzájomné prepojenie linkami nákladnej dopravy. A aké sú ich požiadavky? Doprava musí byť dobre organizovaná, lacná a časovo presná.



## 1. Prehľad o súčasnom stave riešenej problematiky

Prvá definícia logistiky vznikla v USA v roku 1964 na pôde niekdajšieho National Council of Physical Distribution Management, ktorý ju vymedzil ako proces plánovania, realizácie a riadenia účinného nákladového efektívneho toku a skladovania surovín, zásob vo výrobe, hotových výrobkov a súvisiacich informácií z miesta vzniku do miesta spotreby.

Council of Logistics Management svoju definíciu niekoľkokrát modifikoval, naposledy tak, že logistika je proces plánovania, realizácie a riadenia efektívneho, výkonného toku a skladovania surovín, služieb a súvisiacich informácií z miesta vzniku do miesta spotreby, pričom jeho cieľom je uspokojiť požiadavky zákazníkov.

Európska logistická asociácia definovala logistiku ako organizovanie, plánovanie, riadenie a výkon tokov začínajúc vývojom a nákupom, končiac výrobou a distribúciou podľa objednávky finálneho zákazníka tak, aby boli splnené všetky požiadavky trhu pri minimálnych nákladoch a minimálnych kapitálových výdavkoch. **(PERNICA, 2004)**

Logistika je interdisciplinárnu vedu, ktorá sa zaoberá koordináciou, zosúladením prepojením a optimalizáciou toku surovín, materiálu, polovýrobkov, výrobkov a služieb, ale tiež tokov informácií a financií z hľadiska uspokojenia zákazníka za najnižšieho vynaloženia prostriedkov. Logistika nie je samoučelná, ale je súčasťou podnikateľskej stratégie, a to ako koncepcia riadenia firmy, vychádzajúca od zákazníka a je tiež racionalizačným nástrojom.

**(KRÁLOVENSKÝ, GNAJ, MAJERČÁK, ŠULGAN, 2001)**

Funkciou dopravy je zabezpečiť fyzické premiestnenie vecí a osôb v priestore a čase. Toto samotné premiestnenie v priestore – z určitého miesta na iné miesto v určitom čase je produktom dopravy, t. j. preprava. Preprava je efekt, ktorý nemá hmotnú formu, nedá sa skladovať a je hneď spotrebovaná. Efekt dopravy spočíva v prekonaní priestoru (miesta) – je to prínos miesta a prekonanie času – prínos času. Prínos prekonania miesta a času predstavuje hodnotu, ktorú pridala doprava svojmu produktu – t. j. premiestnením vecí a osôb z určitého miesta na iné miesto, v určitom čase. Tento dopravný proces, ako činnosť, musí byť realizovaný s cieľom uspokojenia zákazníka. Aby sme vyjadrili vzťah dopravy a logistiky, je nutné definovať logistiku. V rozvinutej trhovej ekonomike neobstojí ani jeden

podnikateľský subjekt v tvrdej konkurencii, ktorý nedokáže uspokojiť zákazníka dodaním správneho sortimentu výrobkov a služieb v správnom množstve, na správne miesto, v správnom stave, správne ekologicky a za správnu cenu. Naplnenie tohto podnikateľského cieľa zabezpečuje logistika.

**(KRÁLOVENSKÝ, 1998)**

Logistika sú všetky činnosti, ktoré skúmajú, plánujú a optimalizujú logistické procesy, ktoré sa zaoberajú operáciami dopravy, manipulácie a ukladaním materiálu, osobami, informáciami a energiami. V logistickom procese sú objekty transformované z východiskového do konečného stavu, pričom sa mení aspoň jedna zo systémových veličín ako čas, miesto, množstvo, druh, pričom nedochádza k nežiaducej zmene vlastností objektov. **(JÜNEMANN, 1987)**

V širšom zmysle slova je logistika analógiou odborných a vedeckých oblastí ako je operačný výskum (analýza), automatizačná, riadiaca a regulačná technika, systémové inžinierstvo a hodnotová analýza, ktorých podstatnou myšlienkou je integrovaný a komplexný pohľad na sledované systémy. Svoje prvé uplatnenie a vlastne aj vznik našla v oblasti vojenstva a rýchlo sa rozšírila do ďalších sfér ako bankovníctvo, zdravotníctvo, dopravné siete, letectvo, cestovné a turistické služby a do priemyslu.

**(ŠEBO, TREBUŇA, 2007)**

Definovanie logistiky prebieha prakticky neustále už niekoľko desiatok rokov tak ako sa menia podmienky a pohľad na problematiku v jednotlivých zmiešaných oblastiach jej uplatnenia. Dá sa teda plne stotožniť s definíciou ELA, ktorá logistiku chápe ako organizovanie, plánovanie riadenie a realizáciu tokov tovarov vývojom a nákup začínajúc, výrobou a distribúciou podľa objednávky finálneho zákazníka končiac tak, aby boli splnené všetky požiadavky trhu pri minimálnych nákladoch a minimálnych kapitálových výdajoch. **(LIBERKO, MAGULÁKOVÁ, TREBUŇA, 2005)**

Logistika je jedinou z posledných možností, kedy môžu podniky zvýšiť svoju efektívnosť.  
**(DRUCKER, 1962)**

Logistika je integrované plánovanie, formovanie, prevádzanie a kontrolovanie hmotných a s nimi spojených informačných tokov od dodávateľa do podniku, vo vnútri podniku a od podniku k odberateľovi. **(SCHULTE, 1994)**

Logistika je systémová disciplína zaoberajúca sa celkovou optimalizáciou, koordináciou a synchronizáciou všetkých činností, ktorých zrealizovanie je nevyhnutné k pružnému a hospodárnemu dosiahnutiu daného konečného (synergického) efektu. **(STEHLÍK, 1995)**

Vzhľadom k tomu, že logistika má svoj pôvod vo vojenstve uvádza sa aj definícia Nato, ktorá tvrdí, že logistika je náuka o plánovaní, prevádzania presunu a o technickom zabezpečení síl. **(PERNICA, 2004)**

Logistika je vedný obor, ktorý sa zaoberá fyzickými tokmi surovín či iných druhov zásob od dodávateľa k odberateľovi a informačnými tokmi v písomnej alebo ústnej podobe. Medzi tokmi prúdiacim v logistike zahrňujeme toky surovín, peňazí a informácií. Logistika je zároveň súborom činností, ktorých úlohou je zabezpečiť, aby boli správne suroviny, v správnom čase, v správnom množstve, v správnej kvalite na správnom mieste a so správnymi nákladmi. Logistika sa tiež ale zaoberá i týmito tokmi vo vnútri jednotlivých firiem, a to i s rôznymi systémami skladovania zásob. Účelom celého oboru je tieto toky optimalizovať tak, aby predstavovali pre firmu čo najmenšie náklady.

**(WIKIPEDIA, 2008)**

Doprava je jeden z najdôležitejších prvkov logistického systému. Má zásadný vplyv na rast a pokles logistických nákladov. Cieľom dopravy je prekonať vzdialenosti. Pod dopravou presnejšie rozumieme prekonanie priestoru alebo zmenu miesta prepravovaného tovaru pomocou dopravných prostriedkov. Z hľadiska podniku môžeme dopravu rozdeliť na vnútro podnikovú a mimopodnikovú. Dopravný proces je spätý s organizáciou a riadením priebehu dopravy. Špecifickým pojmom v logistike je logistický kanál alebo reťazec. Je to množina prvkov usporiadaných tak, aby vytvárala tok materiálu a informácií

potrebných z hľadiska určitého cieľa. Logistický reťazec predstavuje tok výrobkov v podniku od samotnej suroviny až po odbyt. **(VIESTOVÁ, 1993)**

Z hľadiska dopravy môžeme logistický reťazec charakterizovať pomocou prepravného reťazca ako postupnosť vzájomne prepojených technických a organizačných úkonov, pri ktorých sa prepravujú ľudia alebo tovary od jedného zdroja k cieľu. **(JÜNEMANN, 1987)**

Svetová doprava v roku 2000 realizovala obchody v hodnote 330 mld. USD. Bolo to o 83 mld. USD viac ako v roku 1990, pričom medziročný prírastok v tomto období predstavoval 3,4 % Tento prírastok bol skoro o polovicu nižší ako v rovnakom časovom období v komerčných službách spolu. Znižujúce sa tempo rastu dopravy oproti ostatným službám v časovom horizonte 1970 - 2000 odsunulo dopravu z pozície najvýkonnejšieho producenta služieb na posledné miesto, čo v roku 2000 predstavovalo 23-percentný podiel.

**(HANSENOVÁ, LIPKOVÁ, 2002)**

## **Pôvod a vývoj logistiky**

Slovo logistika je etymologicky odvodené od gréckeho základu „logos“, čo sa dá preložiť ako počítanie, rozum. Pojem logistika je všeobecne chápaný ako proces zásobovania, užívaný vo vojenských oblastiach. Má údajne svoj pôvod vo francúzštine, kde slova „logis“ alebo „loger“ znamenajú obydlie, úkryt, zaopatriť. Staro-francúzskemu „loger“ odpovedá anglické „to lodge“, slúžiť za úkryt, ubytovať. Tradičná anglická vojenská terminológia pozná „lodgement“ v zmysle pevnej pozície, zachytenia sa niekde. **(STEHLÍK, 1995)**

Niektorí autori vidia hypotetický zárodok logistiky v organizovaní výstavby pyramíd v starovekom Egypte. Nie je isté, či sa logistika v minulosti podieľala na mierovom budovaní veľkolepých diel. Určite však bola využitá k vojenským účelom. Traduje sa, že byzantský cisár Leontos VI. medzi rokmi 886-911 vyhlásil, že je treba mužstvo zaplatiť, príslušne ozbrojiť a vybaviť ochranou i muníciou, včas a dôsledne sa postarať o jeho potreby a každú akciu v poľnom ťažení príslušne pripraviť, čím ako prvý sformuloval zásady vojenskej logistiky. **(PERNICA, 2004)**

Dodnes relevantným pre logistiku je Švajčiar Antoine-Henry de Jomini, ktorý svojou publikáciou „Précis de l'art de la guerre" (Náčrt vojenského umenia) – 1838 – položil základy vojenskej logistiky. Umiestil ju rovnoprávne vedľa taktiky a stratégie, čo pred ním nikto neučinil. V stredoveku sa v Európe pojem logistika používala pre stavbu vojenských pevností, napr. matematické výpočty optimálnych polôh strieľania.

Pojem „logistika" sa používal i pre istú časť matematiky (filozofická matematika). Jomini odvodzuje pojem logistika od napoleonských tzv. maréchal des logis" (Quartiermeister), jeho povinností bolo určovať uloženie a utáborenie vojenských jednotiek, udávať smer.

Logistiku je treba chápať ako systémovú náuku. Logistický systém môžeme z praktických dôvodov považovať za zvláštny druh systému – za multi systém v zmysle množiny systémov, definovaných na jednom logistickom objekte podľa rôznych hľadísk. Tieto systémy nejdú skúmať samostatne, ale iba vo vzájomných súvislostiach a najprv zo zorného uhla synergického chápania konečného efektu na úrovni multi systému ako celku. Články logistického reťazca (napríklad obehové sklady, doprava) môžu potom mať postavenie podsystémov (subsystémov), tzn. častí logistického systému, ktorých prvky voči sebe vykazujú bohatšie interakcie ako voči ostatným prvkom systému a v logistickom systéme zároveň plnia relatívne autonómne funkcie. Logistický multi systém vymedzujeme takto:

- **systém technicko-technologický**
- **systém riadenia**
- **systém informačný**
- **systém komunikačný**

**(PERNICA, 1998)**

Logistický multi systém teda vnímame ako dynamický (systém, ktorého stav sa mení v čase), učiaci sa (ktorý na základe spätných väzieb - rozboru opakovaných podnetov a svojich doterajších akcií - sa snaží dosiahnuť účelnejšieho chovania), samo-organizujúci (obdarený schopnosťou zlepšovať vlastnú štruktúru a organizáciu), samo-opravujúci sa (so schopnosťou nahradiť svoje nevyhovujúce prvky a väzby), otvorený (ktorý má definované podstatné okolie; jedná sa o druh stochastického otvoreného systému), s cieľovým chovaním ekonomického typu. **(STEHLÍK, KAPOUN, 2008)**

Logistický multi systém je vonkajšími (hmotnými, energetickými, informačnými peňažnými) väzbami spojenými so svojím podstatným okolím. Zákazníci (fyzické alebo právnické osoby), občania, územie, ekosystémy apod., ktorých konkrétne potreby logistický multi systém uspokojuje (nazvime ich objektmi konečného efektu), považujeme za prvky alebo systémy tohto podstatného okolia. Od nich prijíma logistický multi systém podnety, ktoré transformujeme v reakcií, pričom je zdôrazňované hľadisko doby reakcie a hospodárnosti transformácie. **(PERNICA, 1998)**

Logistika podporuje pohyb a plynulý tok mnohých ekonomických transakcií je nevyhnutnou aktivitou pri realizácii predaja prakticky akejkolvek suroviny alebo služby. Pokiaľ surovina nedôjde na správne miesto alebo v správnom (neporušenom) stave, neuskutoční sa žiadny predaj. Narušením logistických funkcií teda utrpí ekonomické aktivity (a subjekty) v rámci logistického reťazca.

**(LAMBERT, STOCK, ELLRAM, 2000)**

Logistika hrá v ekonomike kľúčovú úlohu, a to vo dvoch základných smeroch. Po prvé, logistika predstavuje jednu z hlavných výdajových položiek podnikov: tým ovplyvňuje ďalšie ekonomické aktivity a je nimi zároveň sama ovplyvňovaná. Napríklad v Spojených štátoch sa v roku 1996 logistika podieľala na približne 10,5% HNP. Americký priemysel ako celok vynaložil cca 451 milión dolárov na prepravu surovín a asi 311 miliónov dolárov na skladovanie a udržiavanie zásob. V kombinácii s ďalšími logistickými výdajmi táto čiastka dosiahla zhruba 797 miliónov dolárov. V roku 1980 tvorili logistické náklady v USA cca 17,2 % HNP. Keby boli v roku 1996 logistické náklady stále takto vysoké, znamenalo by to, že by sa v Spojených štátoch vydalo na logistické náklady o ďalších 510 miliónov dolárov viac. To by sa však premietlo buď do vyšších spotrebiteľských cien, alebo do nižších ziskov v podnikoch, prípadne do oboch. Výsledkom by tak bolo zníženie všeobecnej životnej úrovne alebo nižšieho daňového základu. Môžeme teda zhrnúť, že zvýšením efektívnosti logistických operácií prispieva logistika významne k zlepšeniu economickej situácie spoločnosti ako celku. Po druhé, logistika podporuje pohyb a plynulý tok mnoho ekonomických transakcií, je nevyhnutnou aktivitou pri realizácii predaja prakticky akejkolvek suroviny alebo služby. Pokiaľ surovina nedôjde na správne miesto alebo v správnom (neporušenom) stave, nemôže sa uskutočniť žiadny predaj. Narušením logistických funkcií teda utrpia všetky ekonomické aktivity (a subjekty) v rámci logistického reťazca. **(LAMBERT, STOCK, ELLRAM, 2000)**

Logistika pozostáva z viacerých samostatných činností. Ak chápeme súbor logistických činností ako systém, vystupujú potom jednotlivé čiastkové logistické činnosti ako podsystémy podnikového alebo nadpodnikového logistického systému (**SCHULTE, 1994**)

### **Druhy podnikovej logistiky podľa Schulteho**

Štruktúra podnikovej logistiky predstavuje nasledovné oblasti (podsystémy):

a) základné logistiky

- nákupná (obstarávacia) logistika
- výrobná logistika
- distribučná logistika

b) prierezové logistiky

- dopravná logistika
- logistické informácie
- skladová logistika

**(SCHULTE, 1994)**

### **Chovanie dopravných podnikov**

Pod pojmom dopravný podnik sa chápe dopravca alebo zasielateľ. V rámci logistických systémov sa dopravné služby nevyčerpávajú len v jednotlivých prepravách, ktoré končia na rampe. Rozprestierajú sa ďaleko viac v presne definovaných funkčných oblastiach.

Dopravný podnik má:

- vyčleniť svoj výkon v závode do toku tovaru a materiálu od bežiaceho pásu až k predajnému regálu,
- spolupôsobiť pri vytváraní priesečníkov a
- prevziať rozsiahle poradné funkcie.

Pritom pribúda potreba kvalifikovaných logistických služieb. Podľa výskumu môžu v budúcnosti predstavovať logistické obchody až 50% celkových živnostenských prepravných výkonov.

**(LAMBERT, STOCK, ELLRAM, 2000)**

## **Logistické systémy**

Jedná sa o usporiadané množiny všetkých technických prostriedkov, zariadení, budov, ciest a pracovníkov, podieľajúcich sa na uskutočnených spomínaných logistických reťazcoch **(PERNICA, 1991)**.

Tieto reťazce sú predmetom hospodárskej logistiky. Logistické systémy delíme na tieto základné druhy logistiky:

- *Makrologistika* – rieši všetky logistické reťazce bez zostatku, ktoré sú nutné k výrobe určitého finálneho výrobku a k jeho dodaniu k zákazníkovi. Je to súhrn toku materiálu, tovaru, služieb a informácií s veľkým počtom dodávateľov, výrobcov a odberateľov.
- *Mikrologistika* – zaoberá sa reťazcami, ktoré sa nachádzajú vo vnútri podniku. Predstavuje časť makrologistiky, kde logistické reťazce nevedú priamo k zákazníkovi. Jednotlivé súčasti mikrologistiky vytvárajú svojim spájaním makrologistiku.

S hospodárskou logistikou súvisí aj pojem podniková logistika. Tvorí súčasť mikrologistiky a istou mierou zasahuje aj oblasť makrologistiky. Za oblasť podnikovej logistiky pokladáme tie účelové aplikácie, ktoré vychádzajú z potrieb a záujmov určitého podniku **(PERNICA, 1991)**.



## 2. Cieľ práce

Cieľom mojej bakalárskej práce bolo ekonomické zhodnotenie vybranej prepravnej spoločnosti. V práci sme analyzovali vývoj nákladov, štruktúru výnosov a tržieb podľa jednotlivých činností prepravnej spoločnosti. Značná časť práce je venovaná ekonomickej analýze prepravy komodít v rámci EÚ. Bakalárska práca je tvorená čiastkovými cieľmi, ktoré vychádzajú zo základného cieľa a sú nasledovné:

- charakteristika prepravnej spoločnosti
- zhodnotenie kapitálovej vybavenosti podniku
- zhodnotenie výsledkov výroby v oblasti prepravy a služieb poskytovaných iným organizáciám pri zásobovaní pohonných hmôt
- analýza tržieb za prepravnú činnosť a poskytované služby
- sledovanie realizačných cien za obdobie rokov 2006 až 2008
- ekonomická efektívnosť prepravnej spoločnosti

### 3. Metodika práce

Z dôvodu požiadaviek spoločnosti, z ktorej mi boli poskytnuté informácie a výsledky hospodárenia za jednotlivé analyzované roky 2006 až 2008 som sa rozhodol nezverejniť názov prepravnej spoločnosti, aby nedošlo k úniku a znehodnoteniu informácií z jednotlivých výkazov ku konkurenčným spoločnostiam na danom trhu.

#### Kalkulácia nákladov

- je určenie alebo zistenie nákladov na kalkulačnú jednotku trhovo použiteľného výkonu (externý výkon) alebo vnútroorganizačného výkonu (interný výkon v rámci podniku).
- je dôležitá v oblasti riadenia podniku a využíva sa na kontrolu hospodárnosti.
- slúži na stanovenie cien, zásob vlastnej výroby (nedokončená výroba, polotovary, výrobky) sú dôležité aj pri stanovení cien hotových výrobkov, ktoré sa stanú predmetom predaja.

Predmetom kalkulácie je kalkulačná jednotka

- výkon
- časť výkonu
- násobok výkonu

výkon - výrobok, polotovar, práca, služba

- na ktorý sa určujú/zisťujú náklady

- musí byť presne vymedzený:

- *množstvom* (v ks, v objemových jednotkách, v jednotkách hmotnosti)
- *časom*
- *iným spôsobom*

**druhy kalkulácie** – členia sa z časového hľadiska

- *predbežné*
- *výsledné*

**predbežné kalkulácie** – sa zostavujú pri zavádzaní nového výrobku, vychádzajú z údajov technologickej a konštrukčnej prípravy výroby, kedy ešte nie sú známe technicky – hospodárske normy, členíme ich:

- **prepočtové**
- **normové**
- **plánové**
- **operatívne**

**prepočtové** – zostavujú sa pred započatím novej výroby

**plánové** – tie sa zostavujú pri tých výkonov kde sa výroby opakuje za dlhšie časové obdobie. Pri týchto kalkuláciách už sú k dispozícii technicky – hospodárske normy

**operatívne** – zostavujú sa na základe operatívnych technicky – hospodárskych noriem

- vzťahujú sa k určitým podmienkam výroby a menia sa vždy ako sa menia tieto podmienky

**výsledné kalkulácie** – tieto sa zostavujú po dokončení výkonu vyjadrujú skutočné náklady vynaložené na dosiahnutie určitého výkonu. Podkladom pre ich zostavenie je účtovníctvo

Porovnanie predbežnej a výslednej kalkulácie toho istého výkonu nám umožňuje robiť rozbor hospodárnosti.

Špecifickými kalkuláciami sú cenové kalkulácie, ktoré okrem kalkulovaných nákladov obsahujú aj kalkulovaný zisk

### **Členenie nákladov v kalkulácii**

Priame náklady

- sú bezprostredne spojené s kalkulačnou jednotkou
- na 1 kalkulačnú jednotku sa dajú presne stanoviť
- určené sú v technicky–hospodárskych normách spotreby/výkonu, napr. spotreba materiálu energie

## Nepriame náklady

- sú to spoločné náklady pre viac druhov výkonov
- vznikajú pri zabezpečení, riadení a obsluhu výroby, v správe, v odbyte – odbytové náklady
- Na 1 kalkulačnú jednotku sa určujú nepriamo, určujú sa pomocou sadzby, podielu, prirážky zo zvoleného základu to znamená za pomoci rozvrhovej základne. Určenie podielu režijných nákladov na 1 kalkulačnú jednotku sa robí zvolenou kalkulačnou metódou, ktorú si určí firma podľa charakteru výroby a podľa podmienok v ktorej sa ten výkon uskutočňuje

*Na 1 kalkulačnú jednotku sa v kalkulácii sledujú usporiadane podľa položiek kalkulačného vzorca*

### **Kalkulačný vzorec**

1.Priamy materiál

2.Priame mzdy

3.Výrobná réžia

---

#### **1.-3. Vlastné náklady výroby**

4.Správna réžia

---

#### **1.-4. Vlastné náklady výkonu**

5.Odbytové náklady

---

#### **1.-5. Úplné vlastné náklady výkonu**

6.Zisk

---

#### **1.-6. Cena bez DPH**

**Priamy materiál**- tvorí podstatu výkonu, alebo dotvára jeho podstatu (drevo, látku, textil, výrobné obaly, polotovary)

**Priame mzdy**- sú to mzdy zamestnancov, ktoré sa bezprostredne podieľajú na výrobe výkonu (mzdy zamestnancov z opracovaný čas/za uskutočnený výkon)

**Výrobná réžia**– Náklady spojené so zabezpečením výroby, náklady na mzdy majstrov, obsluhujúceho personálu, náklady na nákup čistiacich prostriedkov, kúrenie, osvetlenie, odpisy budov, náklady na opravu strojov

**Správna réžia**- náklady za podnik ako celok (náklady na administratívu telefóny, kancelárske potreby, cestovné, mzdy administratívnych pracovníkov)

**Odbytové náklady**- sú spojené s odbytov (náklady na propagáciu, reklamu, expedíciu výrobkov)

### **Štruktúra pracovných síl**

Štruktúra pracovných síl predstavuje zloženie pracovníkov podľa istých triediacich znakov (napr. Druh vykonávanej činnosti, najvyššie ukončené vzdelanie, počet rokov zamestnania pracovníka, vek, pohlavie).

Podklady na skúmanie štruktúry pracovníkov poskytuje jednotná údajová základňa organizácie. Na vyjadrovanie štruktúry používa štatistika pomerné ukazovatele zloženia.

Štruktúra = početnosť daného triediaceho znaku \* 100  
pracovníkov v % celkový evidenčný počet pracovníkov

### **Rentabilita**

Pod pojmom **rentabilita resp. výnosnosť, ziskovosť** rozumieme schopnosť podniku dosahovať zisk a zhodnocovať vložený kapitál do spoločnosti. Na hodnotenie úrovne rentability nám nestačí príslušná suma zisku, pretože tá nehovorí o jej vzťahu k vynaloženým vstupom a úrovni ich zhodnotenia. Preto sa zisk dáva do pomeru k zdrojom vynaloženým na jeho tvorbu. Za zdroje môžeme považovať náklady, tržby, vlastný kapitál alebo celkový kapitál.

## **4. Ekonomické zhodnotenie vybranej prepravnej spoločnosti**

### **4.1. Organizačná štruktúra spoločnosti a zamestnanosť**

Akciová spoločnosť bola založená zakladateľskou zmluvou zo dňa 05. 05. 1998, výzvou na upísanie akcií a ustanovujúcim valným zhromaždením. Akciová spoločnosť začala svoju činnosť dňom 08. 09. 1998. V roku 2007, akciová spoločnosť rozšírila vozový park, ukončila úpravu hlavného nádvoria, rozšírila areál o pozemky výmenou za nehnuteľnosti v areáli bývalého SAD, opravila strechu na hale denného ošetrovania, obnovila výpočtovú techniku a programové vybavenie a začala s výstavbou stanice originality. Vozový park bol zaobstaraný formou úveru, ostatné aktivity boli financované z voľných finančných zdrojov spoločnosti.

Spoločnosť na základe rokovaní a jednaní s rôznymi odberateľmi zabezpečila zamestnanosť vozidiel počas celého roka. Na trhu sa snaží presadiť ponukou kompletných služieb, umožňuje odberateľom dlhšiu dobu splatnosti, a tým sa snaží o získanie nových klientov. Je treba poznamenať, že veľa odberateľov túto lehotu splatnosti nedodrží, a hlavne odberatelia z Českej republiky samotné platby vo svojej podstate ignorujú.

Akciová spoločnosť záväzky voči zamestnancom, bankovým subjektom, zdravotným poisťovniam, daňovému úradu a iným štátnym inštitúciám uhrádza pravidelne, včas v stanovenom termíne, čo umožnil aj poskytnutý kontokorentný úver v hodnote 10mil. Sk. Obchodní partneri ako ČSOB a.s. Topoľčany, CAC Leasing, Union, Kooperatíva hodnotia spoločnosť z hľadiska obchodu za serióznú a spoľahlivú.

Ostatné záväzky vyplývajúce z obchodného styku spoločnosť uhrádza, ale nie vždy v termíne splatnosti, čo je dôsledok oneskorených platieb za poskytované služby.

Akciová spoločnosť za rok 2008 vykázala hospodársky výsledok pred zdanením v objeme 20 777 tis. Sk., ktorý po úprave o odloženú daň z príjmu, pripočítateľné- odpočítateľné položky a po odvedení dane z príjmu právnických osôb zostal pre spoločnosť v celkovej sume 16 757 tis. Sk.

V roku 2008 spoločnosť zaznamenala výnosy v celkovom objeme 346 505 tis. Sk z toho prevádzkové výnosy tvorili 342 279 tis. Sk., čo bol nárast oproti roku 2007 o 63 464tis. Sk.

Predpokladom na kladný výsledok hospodárenia je zvýšenie obratu z hlavnej ako aj z vedľajších činností, lepšie a hospodárnejšie využívanie dopravných prostriedkov, ale aj

zníženie nákladov na pokuty, penále, neefektívne jazdy a služby. Treba si v plnej miere uvedomiť, že nevyužívaním dopravných prostriedkov v maximálnej miere sa spoločnosť pripravuje o zvyšovanie zisku, pretože niektoré tzv. fixné náklady ako cestná daň, diaľničné poplatky, poistenia, splátky leasingu a podobne, budú tvoriť nákladovú položku pravidelne mesačne bez ohľadu na to, či dopravné prostriedky budú v oprave, v prevádzke, alebo budú odstavené na areálových plochách spoločnosti. V roku 2008 spoločnosť obohatila svoj vozový park kúpou 21 kusov vozových jednotiek formou úveru. Úver poskytnutý na nákup vozových jednotiek v celkovom objeme 2 270 tis. EUR, bol vyčerpaný k 31. 12. 2008 vo výške 2 084 tis. EUR. Spoločnosť zakúpila jednu v. j. v hotovosti, jednu v. j. na leasing a 11 ks v. j. na operatívny leasing.

V roku 2008 spoločnosť ukončila leasing 30 vozových jednotiek a päť v. j. bolo splatených formou úveru. V roku 2009 spoločnosť predpokladá ukončenie splatenia úveru 16. vozových jednotiek.

Spoločnosť predpokladá v priebehu nasledujúceho roku ukončiť stavbu originality, započat' jej činnosť a nakúpiť nové vozové jednotky. Cieľom podniku je vytvárať silné a dlhodobé partnerstvá prostredníctvom poskytovania služieb najvyššej kvality vo všetkých oblastiach ich pôsobenia – či už potreba zabezpečiť nákladnú prepravu, skladovanie, distribúciu, riadenie dopravného a dodávateľského reťazca alebo záujem o komplexný outsourcing logistiky.

V mene spoločnosti koná predseda spoločnosti samostatne, alebo ktorýkoľvek dvaja členovia predstavenstva spoločne. Spoločnosť riadi generálny riaditeľ a riaditelia spoločnosti, ktorí majú na zodpovednosti úsek ekonomický, dopravný, technický a obchodný. Na dosiahnutých hospodárskych výsledkoch sa podieľalo priemerne 161 zamestnancov, z toho 24 technikov a 137 výrobných zamestnancov. Päť pracovníkov pracuje na vedúcich pozíciách. Spoločnosť zamestnancom vypláca pravidelne mesačne mzdy, a odvádza všetky platby v zmysle zákona. Akciová spoločnosť zabezpečuje stravovanie dodávateľsky, nakoľko nemá vhodné podmienky na prevádzkovanie vlastnej jedálne. Zo sociálneho fondu je možnosť poskytnúť prostriedky na dopravu do zamestnania a to tým zamestnancom, ktorí spĺňajú podmienky stanovené zákonom. Spoločnosť nemá uzatvorenú kolektívnu zmluvu.

**Štruktúru spoločnosti** tvoria tieto orgány spoločnosti:

- valné zhromaždenie, ktoré plní schvaľovaciu funkciu
- predstavenstvo, ktoré je štatutárnym orgánom
- dozorná rada, ktorá vykonáva kontrolu

Spoločnosť nie je súčasťou žiadneho konsolidovaného celku. Členovia predstavenstva ako aj dozornej rady nepoberajú za výkon svojej funkcie žiadne odmeny a ani zvýhodnenia.

**Tabuľka č.1: Ukazovatele práce a miezd**

Ukazovateľ	2006	2007	2008
Počet zam. spolu	139	144	167
Z toho: výr. robotn.	112	122	138
THP	27	22	29
Priemerný počet zamestnancov	135	141	161
Mzdové náklady v tis. Sk	19 691	21 677	29 288
Priemerná mzda	11 805	12 545	14 614

Zdroj: Výkaz ziskov a strát

Spoločnosť v analyzovaných rokoch 2006 až 2008 zaznamenala celkový nárast zamestnancov zo 139 na 167. Za sledované obdobie sa priemerný počet zamestnancov zvýšil zo 135 na 161.

Za sledované obdobie sme zaznamenali nárast mzdových nákladov z 19 691 tis. Sk na 29 288 tis. Sk.

Za sledované obdobie sa zvýšila priemerná mzda z 11 805 Sk na 14 614 Sk.



#### **4.1.1. Významní dodávatelé a odberatelia**

Spoločnosť nemala problémy s kvalitou a dodávkou požadovaných služieb od doterajších dodávateľov, a preto využívala ich služby a dodávky aj v roku 2008. K ich najväčším dodávateľom patria spoločnosti:

Tanker a. s., Lomo Lohrenz a. s., Shell, dodávateľia nafty v tuzemsku a zahraničí, Pneu comp, Sampet, dodávateľia náhradných dielov a pneumatík, Pacas transporting, dopravné služby. Okruh dodávateľov, čo do počtu, sa im výrazne zväčšil rozšírením služieb o špedíciu. Počas roka zabezpečovali služby rozmanitému a veľkému počtu odberateľov. Snahou podniku je zabezpečiť špeciálne služby pre užší okruh odberateľov s väčším objemom služieb, a s dobrou platobnou disciplínou. Osobnou návštevou sa snažia získavať nových zákazníkov nielen za účelom úzkej spolupráce, ale aj z dôvodu existencie miesta spoločnosti a jej histórie. Medzi odberateľov, ktorým sme zabezpečovali najviac dopravných služieb v roku 2008 patrili spoločnosti: Decodom Topoľčany, Candy gmbh., Sperian Partizánske, Karrer, Ottes Slovakia a iní.

#### **4.1.2. Konkurencia**

Spoločnosť si udržiava od konkurentov odstup najmä vďaka dobre organizovanej štruktúre zamestnancov, ktorým sú v podniku poskytované rôzne školenia so zameraním na špedičnú a ekonomickú činnosť. I vďaka viac ako 100 kamiónom sa zaraďuje medzi najväčšie prepravné spoločnosti na území Slovenskej republiky. Spoločnosť poskytuje kvalitné a spoľahlivé služby, ktoré sa opierajú o dlhoročné skúsenosti manažmentu, vodičov i technického personálu. Ľudia, procesy a služby spoločnosti tejto prepravnej spoločnosti sa zameriavajú na hľadanie nových spôsobov znižovania nákladov a efektívnosti, sprehľadňovanie procesov, zvyšovanie presnosti dodávok a zjednodušovanie najzložitejších a najrozsiahlejších dodávateľských reťazcov. Podnik ponúka proaktívne riešenia, ktoré odberateľom pomôžu ešte užšie spolupracovať s ich zákazníkmi a poskytnú im možnosť rýchlo reagovať na meniace sa podmienky na trhu. V logistike je kvalita o bezchybných zásielkach, nízkej miere poškodenia výrobkov, objednávkach splnených včas, vysokej produktivite, vynikajúcim zosúladením s požiadavkami zákazníka a o úplnom súlade s nariadeniami. V prípade tejto spoločnosti je to aj o nachádzaní spôsobov ako neustále dvíhať latku ešte vyššie.

Ako výhodou pred konkurenciou je určite aj to, že spoločnosť sa nezameriava iba na prepravu tovarov, ale tiež aj realizuje doplnkové činnosti, ako je špedičná činnosť, colné a deklarantské služby, servis nákladných a osobných vozidiel, stanica technickej kontroly, pracovisko emisnej kontroly, pracovisko kontroly originality, predaj motorovej nafty, olejov, mazív a náhradných dielov pre nákladné a osobné automobily. Spoločnosť si nielen na území Slovenskej republiky, ale vlastne aj v celej západnej Európe vybudovala počas svojej existencie dobré meno hlavne vďaka spoľahlivosti a včasným dodávkam prepravovaných materiálov a tovarov.

#### **4.1.3. Štruktúra vozového parku spoločnosti**

Spoločnosť dopravuje voľne ložený a paletovaný tovar v rámci celej SR a EÚ, pričom každá medzinárodná doprava je krytá do výšky 10 mil. Sk (250 000 Eur) a tuzemská do výšky 3 mil. Sk (75 000 Eur) na jednu poistnú udalosť. Kamiónové súpravy tvoria vlastné ťahače značky Mercedes, Scania a Renault zodpovedajúce normám EURO-3 a 4 a rovnako vlastné plachtové návesy značky Schwarzmüller a PANAV o objeme 90 a 100m<sup>3</sup> a kapacity 34 Europaliet a tandemové súpravy o objeme 115 m<sup>3</sup> a kapacity 38 Europaliet. Hmotnosť jednorazovo prepraveného tovaru je v oboch prípadoch 22-24 ton. Správny technický stav vozidiel zabezpečuje v plnom rozsahu autorizovaný servis. Všetky vozidlá sú vybavené mobilným telefonickým spojením a satelitným monitorovacím zariadením s možnosťou okamžitého zistenia polohy vozidla.

#### **4.1.4. Podniková spoločenská zodpovednosť**

Spoločnosť si plne uvedomuje spoločenskú zodpovednosť a preto vedie otvorený dialóg so zákazníkmi, dodávateľmi, úradmi a s celou spoločnosťou. Podporuj humanitárne projekty pomoci, ako aj sociálne iniciatívy svojich zamestnancov vo forme finančných príspevkov, vecných darov, ako aj osobným pracovným nasadením. Chce, aby sa ich zamestnanci cítili v ich pracovnom prostredí príjemne! Využíva kooperatívny štýl riadenia s čo možno najväčšou vlastnou zodpovednosťou ich zamestnancov a oceňuje ich osobné nasadenie aj prostredníctvom odmeňovania podľa dosiahnutého výkonu. Okrem toho im ponúka fascinujúce medzinárodné pracovné prostredie, ktoré im umožňuje rozsiahlu perspektívu na ďalší osobný a pracovný rozvoj. V spoločnosti podporujú zdravý životný

štýl (široká podpora športových aktivít a fitness). Ako veľká prepravná spoločnosť sa cíti zodpovední za zvyšovanie bezpečnosti na cestách v Európe. Preto vyvinuli vlastný program školenia vodičov, ako aj príručku pre vodičov a zároveň zaviedli rozsiahle opatrenia na profesionálne vzdelávanie vodičov. Okrem toho sú zaangažovaní aj v európskych pracovných skupinách, ktoré sa zaoberajú napríklad zlepšovaním pracovných podmienok vodičov kamiónovej dopravy alebo zjednocovaním podmienok zabezpečovania nákladu v Európe. Spoločnosť podpísala v roku 2004 "**Európsku chartu bezpečnosti na cestách**" ako logický dôsledok svojich snažení. Cieľom tejto charty je znížiť počet mŕtvych pri dopravných nehodách v Európe do roku 2010 na polovicu.

#### **4.1.5. Podniková zodpovednosť za životné prostredie**

Ukázať spoluzodpovednosť za životné prostredie pri výkone svojho podnikania má v spoločnosti dlhú tradíciu. Organizovať vozidlá iba v obojsmernom vyťažení "v tzv. kolečku" - aby sa predišlo prázdny jazdám - bolo štandardom už v päťdesiatych rokoch. V roku 2000 začala spoločnosť dislokovať transporty z cesty na železnicu, aby sa zredukovali emisie škodlivín. V roku 2004 boli aktivity na ochranu životného prostredia ešte intenzívnejšie a v tomto období bol skoncipovaný rozsiahly systém manažmentu životného prostredia. V súčasnosti sú hodnotené rozsiahle podnikové aktivity na ochranu životného prostredia v rámci externých ekologických auditov ako "príkladné v sektore dopravy".

#### **K podnikovým aktivitám na ochranu životného prostredia vo svojom sídle patria medzi iným nasledovné:**

- obstarávanie všetkých produktov a služieb s ohľadom na životné prostredie
- zníženie spotreby vody, ako aj energeticky efektívna príprava teplej vody
- redukcia a zabránenie vzniku odpadu
- optimalizácia spotreby energie prostredníctvom softvéru, ktorý automatizuje, riadi a optimalizuje správu budov.
- školenia o životnom prostredí a motivácia zamestnancov k aktivitám, ktoré prispievajú k jeho ochrane
- cestovanie, ktoré šetrí prírodné zdroje

Obzvlášť veľký dôraz kladú na nasledujúce **externé opatrenia na ochranu životného prostredia**:

- vzdelávanie vodičov nákladnej dopravy v oblasti ekologickej a defenzívnej jazdy
- optimalizované plánovanie transportov, ktoré redukuje prázdne kilometre
- kooperácia s medzinárodnými organizáciami na vylepšovanie noriem kvality životného prostredia

### **Trvalo udržateľný rozvoj**

Trvalo udržateľný rozvoj znamená pre manažment firmy viesť firmu tak, aby sa vyvíjala stabilne a dlhodobo úspešne pôsobila na trhu. Spoločnosť je orientovaná na trvalý rast s ohľadom na dlhodobé ekonomické, ekologické a sociálne ciele. Podnikové hodnotové princípy boli spísané vo Vyhlásení podnikového vedenia. Oni sa stali základom ich trvalo udržateľného rozvoja.

**Rozmery a ložná kapacita plachtového návesu:**

Dĺžka:	13,60 m	Max. 34 europaletových miest
Šírka:	2,50 m	Úžitková hmotnosť max. 24 ton
Výška:	2,50 m, 3,00 m	

**Rozmery a ložná kapacita valníka:**

Dĺžka:	7,25 m	Max. 18 europaletových miest
Šírka:	2,50 m	Úžitková hmotnosť max. 12 ton
Výška:	3,00 m	

**Rozmery a ložná kapacita tandemového privesu:**

Dĺžka:	8,10 m	Max. 20 europaletových miest
Šírka:	2,50 m	Úžitková hmotnosť max. 12 ton
Výška:	3,00 m	

## 4.2 Ekonomické zhodnotenie formou tabuliek

**Tabuľka č.2: Prehľad o štruktúre a pohyboch DHM v roku 2008**

<b>Ukazovateľ v tis. Sk</b>	<b>Zostatok 2007</b>	<b>Prírastky</b>	<b>Úbytky</b>	<b>Zostatok 2008</b>
<b>Obstarávacia cena</b>				
Pozemky	5 583	4 536	461	9 658
Stavby	42 759	2 354	2 926	42 187
Súbory hnuiteľných vecí	260 484	123 861	5 232	379 113
Obstarávaný dlhodobý hmotný majetok	609	76 669	74 947	2 331
Preddavky na HM	114	0	0	0
Oprav. polož. k majetku	245	-	-	245
<b>Celkom</b>	309 794	207 420	83 566	433 534
<b>Oprávky</b>				
Stavby	10 254	1 209	963	10 500
Samostat. hnut. vecí a súbory hnuiteľných vecí	192 417	82 613	5 232	269 798
Oprav. pol. k majetku	185	17	0	202
<b>Celkom</b>	202 856	83 839	6 195	280 500
<b>Zostatková účtovná hodnota</b>	106 938	123 581	77 371	153 034

Zdroj: Výkaz ziskov a strát

V tabuľke č.2 uvádzame prehľad o štruktúre a pohyboch DHM v roku 2008.

Obstarávacia cena pozemkov za sledované roky sa zvýšila z 5 583 tis. Sk na 9 658 tis. Sk.

Obstarávacia cena stavieb za analyzované roky sa znížila zo 42 759 tis. Sk na 42 187 tis. Sk.

Obstarávacia cena za súbory hnuiteľných vecí za analyzované roky zaznamenala nárast z 260 484 tis. Sk na hodnotu 379 113 tis. Sk.

Obstarávacia cena za obstarávaný dlhodobý hmotný majetok sa zvýšili za sledované roky zo 609 tis. Sk na hodnotu 2 331 tis. Sk.

Obstarávacia cena za preddavky na HM zaznamenala za sledované roky pokles zo 114 tis. Sk na hodnotu 0 Sk.

Obstarávacia cena za opravné položky k majetku sa za analyzované roky nezmenila a zaznamenala hodnotu 245 tis. Sk.

Obstarávacia cena celkom sa za analyzované roky zvýšila z hodnoty 309 794 tis. Sk na hodnotu 433 534 tis. Sk.

Oprávky k stavbám za analyzované roky zaznamenali nárast z 10 254 tis. Sk na hodnotu 10 500 tis. Sk.

Oprávky k samostatne hnutelným veciam a súborom hnutelných vecí za analyzované roky zaznamenali nárast z hodnoty 192 417 tis. Sk na hodnotu 269 798 tis. Sk.

Opravné položky k majetku za analyzované roky zaznamenali nárast z hodnoty 185 tis. Sk na hodnotu 202 tis. Sk.

Oprávky celkom sa za analyzované roky zvýšili z hodnoty 202 856 tis. Sk na hodnotu 280 500 tis. Sk.

Zostatková účtovná hodnota, čiže rozdiel medzi obstarávacou cenou a oprávkami sa za analyzované roky zvýšil z hodnoty 106 938 tis. Sk na hodnotu 153 034 tis. Sk.

#### **Finančný majetok v tis. Sk k 31.12 2008**

<b><u>Druh finančného majetku</u></b>	<b><u>Suma v tis. Sk</u></b>
Peniaze v pokladniciach	828
Peniaze na účtoch v bankách	3 995
<b>Spolu finančný majetok</b>	<b>4 823</b>

**Tabuľka č.3: Vlastné imanie v tis. Sk**

	<b>Základ. imanie</b>	<b>Ostatný kapitál</b>	<b>Zákon. RF</b>	<b>Nerozdel. zisk min. rokov</b>	<b>Ostatné fondy</b>	<b>Výsledok bež. účt. obd.</b>	<b>Vlastné imanie celkom</b>
<b>Stav k 31.12.2007</b>	<b>1266</b>	<b>30 580</b>	<b>338</b>	<b>15 537</b>	<b>4 783</b>	<b>1 172</b>	<b>53 676</b>
<b>Stav k 31.12.2008</b>	<b>1266</b>	<b>34 000</b>	<b>338</b>	<b>14 385</b>	<b>4783</b>	<b>16 757</b>	<b>71 529</b>

Zdroj: Výkaz ziskov a strát

V tabuľke č.3: Vlastné imanie v tis. Sk analyzuje zmeny vlastného imania za sledované obdobie rokov 2007 až 2008.

Základné imanie za analyzované obdobie nezaznamenalo žiadnu zmenu a jeho hodnota bola 1266 tis. Sk.

Ostatný kapitál za analyzované roky zaznamenal nárast z 30 580 tis. Sk na 34 000 tis. Sk

Zákon. RF za sledované roky nezaznamenal žiadnu zmenu a jeho hodnota bola 338 tis. Sk.

Nerozdelený zisk minulých rokov za analyzované roky zaznamenal pokles z hodnoty 15 537 tis. Sk na hodnotu 14 385 tis. Sk.

Ostatné fondy nezaznamenali za sledované roky žiadne zmeny a ich hodnota predstavovala sumu 4 783 tis. Sk.

Výsledok hospodárenia za bežné účtovné obdobie zaznamenal za analyzované roky výrazný nárast z hodnoty 1 172 tis. Sk na hodnotu 16 757 tis. Sk.

Vlastné imanie celkom za analyzované roky zaznamenalo tiež nárast z hodnoty 53 676 tis. Sk na hodnotu 71 529 tis. Sk.

### **Návrh na vysporiadanie hospodárskeho výsledku roku 2008**

Spoločnosti za rok 2008 zostal zisk v objeme 16 757 445,35 Sk. Predstavenstvo spoločnosti navrhlo valnému zhromaždeniu schváliť vysporiadanie zisku nasledovne:

- Uhradiť stratu z minulých rokov v sume 1 896 500 Sk
- Rozdiel vo výške 14 860 945,35 Sk preúčtovať na nerozdelený zisk spoločnosti



#### 4.2.1 Diagram aktív a pasív za rok 2008

<b>Stále aktíva</b>	Nehmotný IM 0 0,00%
	Hmotný IM 153 034 tis. Sk 67,74%
	Finančné investície

<b>Obežné aktíva</b>	Finančný majetok 4 823 tis. Sk 2,13%
	Krátkodobé pohľadávky 63 516 tis. Sk 28,12%
	Zásoby 4 371 tis. Sk 1,93%
	Ostatné aktíva 188 tis. Sk 0,08%
	Pohl'. za upís. vl. imania 0 0,00%

Obežné aktíva + stále aktíva= 100%

<b>Vlastné zdroje</b>	Základné imanie 1 266 tis. Sk 0,56%
	Kapitálové fondy 34 000 tis. Sk 15,05%
	Fondy zo zisku 5 121 tis. Sk 2,26%
	Zisk minulého obdobia 14 385 tis. Sk 6,37%
	VH bežného obdobia 16 757 tis. Sk 7,42%

<b>Cudzie zdroje</b>	Krátkodobé záväzky 64 413 tis. Sk 28,5%
	Dlhodobé záväzky 26 423 tis. Sk 11,7%
	Bankové úvery a výpomoci 61 306 tis. Sk 27,14%
	Rezervy 2 143 tis. Sk 0,95%
	Ostatné záväzky 118 tis. Sk 0,05%

Vlastné zdroje + Cudzie zdroje= 100%

**Tabuľka č.4: Majetok spoločnosti v tis. Sk**

<b>Ukazovateľ</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>Majetok spolu</b>	<b>110 665</b>	<b>168 618</b>	<b>225 932</b>
<b>A. Pohľ. za upís. vlastné imanie</b>	-	-	-
<b>B. Neobežný majetok</b>	<b>58 905</b>	<b>106 938</b>	<b>153 034</b>
B.I. Dlhodobý NM	-	-	-
B.II. Dlhodobý HM	58 905	106 938	153 034
B.III. Dlhodobý FM	-	-	-
<b>C. Obežný majetok</b>	<b>51 372</b>	<b>61 274</b>	<b>72 710</b>
C.I. Zásoby	5 375	4 498	4 371
C.II. Dlhodobé pohľ.	-	-	-
C.III. Krátkodobé pohľ.	39 873	52 540	63 516
C.IV. Finančné účty	6 124	4 236	4 823
D. Časové rozlíšenie	<b>388</b>	<b>406</b>	<b>188</b>

Zdroj: Výkaz ziskov a strát

Celkový majetok podniku za sledované obdobia 2006 až 2008 zaznamenal nárast zo 110 665 tis. Sk na 225 932 tis. Sk, čo znamená nárast o 115 267 tis. Sk.

Hodnota neobežného majetku predstavuje za sledované obdobia 2006 až 2008 nárast z 58 905 tis. Sk na 153 034 tis. Sk, čo predstavuje 94 129 tis. Sk.

Hodnota obežného majetku predstavuje za sledované obdobia 2006 až 2008 nárast z 51 372 tis. Sk na 72 710 tis. Sk, čo znamená celkový nárast o 21 338 tis. Sk.

Hodnotu obežného majetku v podniku tvorí štruktúra pozostávajúca zo zásob, ktoré za spomínané obdobie zaznamenali pokles z 5 375 tis. Sk na 4 371 tis. Sk, teda o 1 004 tis. Sk.

Podnik taktiež zaznamenal výrazný nárast krátkodobých pohľadávok z 39 873 tis. Sk na 63 516 tis. Sk čo predstavuje 23 643 tis. Sk.

Podnik za sledované obdobie zaznamenal pokles položky finančných účtov zo 6 124 tis. Sk na 4 823 tis. Sk, čo predstavuje 1 301 tis. Sk.

Časové rozlíšenie zaznamenalo taktiež pokles za sledované roky z 388 tis. Sk na 188 tis. Sk, čo predstavuje 200 tis. Sk

**Tabuľka č.5: Ukazovatele vlastného imania záväzkov**

<b>Ukazovateľ</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>Vlastné imanie a záväzky celkom</b>	<b>110 665</b>	<b>168 618</b>	<b>225 932</b>
<b>A. Vlastné imanie</b>	<b>43 778</b>	<b>53 676</b>	<b>71 529</b>
A.I. Zákl. imanie	1 266	1 266	1 266
A.II. Kapitálové fondy	30 580	30 580	30 580
A.III. Fondy zo zisku	5 121	5 121	5 121
A.IV. VH min. rokov	9 192	15 537	14 385
A.V. VH za účtov. obd.	-2 381	1 172	16 757
<b>B. Záväzky</b>	<b>66 719</b>	<b>114 655</b>	<b>154 285</b>
B.I.1. Zákonné rezervy	-	-	-
B.I.2. Ostatné dlhodobé rezervy	-	-	-
B.I.3. Krátkodobé rezervy	1 360	6 039	2 143
B.II. Dlhodobé záväzky	6 273	51 296	26 423
B.II. Krátkodobé záväzky	31 513	46 213	64 413
B.IV. Bankové úvery a výpomoci	27 573	11 107	61 306
<b>C. Časové rozlíšenie</b>	<b>168</b>	<b>287</b>	<b>118</b>

Zdroj: Výkaz ziskov a strát

Hodnota **vlastného imania a záväzkov celkom** predstavuje za sledované obdobie 2006 až 2008 nárast zo 110 665 tis. Sk na 225 932 tis. Sk, čo predstavuje 115 267 tis. Sk.

Túto zložku tvoria položky **vlastného imania, záväzkov a časového rozlíšenia**.

Z toho **vlastné imanie** je tvorené: základným imaním, kapitálovými fondmi, fondmi zo zisku, výsledkom hospodárenia minulých rokov a výsledkom hospodárenia za účtovné obdobie.

Položka vlastného imania zaznamenala nárast za sledované roky 2006 až 2008 zo 43 778 tis. Sk na 71 529 tis. Sk, čo predstavuje 27 751 tis. Sk.

**Záväzky** sú tvorené zo zákonných rezerv, ostatných dlhodobých rezerv, krátkodobých rezerv, dlhodobých záväzkov, krátkodobých záväzkov, bankových úverov a výpomocí.

Záväzky zaznamenali za sledované roky 2006 až 2008 nárast zo 66 719 tis. Sk na 154 285 tis. Sk, čo predstavuje hodnotu 87 566 tis. Sk.

**Časové rozlíšenie** za sledované obdobie 2006 až 2008 zaznamenalo pokles zo 168 tis. Sk na 118 tis. Sk, čo predstavuje 50 tis. Sk.

**Tabuľka č.6: Vývoj celkových nákladov a tržieb**

<b>Výnosy a náklady</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>Výroba</b>			
Tržby z predaja vl. výrobkov a služieb	<b>182 710</b>	<b>236 207</b>	<b>296 697</b>
<b>Výrobná spotreba</b>	<b>142 253</b>	<b>182 945</b>	<b>204 212</b>
Spotreba mat. a energie	74 214	92 711	98 195
Služby	68 039	90 234	106 017
Osobné náklady	27 261	34 453	39 406
Dane a poplatky	4 674	5 348	6 406
Odpisy a opravené položky	10 062	14 215	28 018
Tržby z predaja DM a mat.	9 212	36 158	39 284
Zostat. cena pred. majetku a mat.	7 839	34 416	33 304
Ostatné výnosy hosp. činnosti	5 329	6 449	6065
Ostatné náklady na hosp. činnosti	5 827	3 816	5 622
<b>VH z hospodárskej činnosti</b>			
<b>VH z hospodárskej činnosti</b>	<b>41</b>	<b>3 621</b>	<b>25 078</b>
Výnosové úroky	43	25	31
Nákladové úroky	1 203	1 707	4 567
Kurzové zisky	1 673	6 652	4183
Kurzové straty	2 787	4 619	3 664
Ostatné výnosy z finančnej činnosti	-	-	-
Ostatné náklady na	398	298	397

finančnú činnosť			
<b>VH z finančnej činnosti</b>	<b>-2 672</b>	<b>56</b>	<b>-4 314</b>
Daň z príjmov z bežnej činnosti	-252	2505	4 017
<b>VH z bežnej činnosti</b>	<b>-2 379</b>	<b>1 172</b>	<b>16 747</b>
Mimoriadne výnosy	-	-	12
Mimoriadne náklady	2	-	-
Daň z príjmov z mim. činnosti	-	-	2
<b>VH z mimoriadnej činnosti</b>	<b>-2</b>	<b>-</b>	<b>10</b>
<b>VH za účtovné obdobie</b>	<b>-2 381</b>	<b>1 172</b>	<b>16 757</b>

Zdroj: Výkaz ziskov a strát

V tabuľke č.6: Vývoj celkových nákladov uvádzame vývoj celkových nákladov a tržieb za obdobie 2006 až 2008.

Tržby za predaj vlastných výrobkov a služieb zaznamenali za sledované roky nárast zo 182 710 tis. Sk na 296 697 tis. Sk.

Výrobná spotreba za analyzované roky zaznamenala nárast zo 142 253 tis. Sk na 204 212 tis. Sk.

Spotreba materiálu a energie za sledované roky zaznamenala nárast zo 74 214 tis. Sk na 98 195 tis. Sk.

Služby za analyzované roky zaznamenali nárast zo 68 039 tis. Sk na 106 017 tis. Sk.

Osobné náklady za analyzované roky zaznamenali nárast z 27 261 tis. Sk na 39 406 tis. Sk.

Dane a poplatky za sledované roky vzrástli zo 4 674 tis. Sk na 6 406 tis. Sk.

Odpisy a opravené položky sa za sledované roky zvýšili z 10 062 tis. Sk na 28 018 tis. Sk.

Tržby z predaja DM a mat. za analyzované roky výrazne vzrástli z 9 212 tis. Sk na 39 284 tis. Sk.

Zostatková cena pred. majetku a mat. za sledované roky vzrástla zo 7 839 tis. Sk na 33 304 tis. Sk.

Ostatné výnosy z hospodárskej činnosti vzrástli za analyzované roky z 5 329 tis. Sk na 6 065 tis. Sk.

Ostatné náklady na hospodársku činnosť zaznamenali za analyzované roky pokles z 5 827 tis. Sk na 5 622 tis. Sk.

VH z hospodárskej činnosti zaznamenal za analyzované roky výrazný nárast zo 41 tis. Sk na 25 078 tis. Sk.

Výnosové úroky sa za analyzované roky znížili zo 43 tis. Sk na 31 tis. Sk.

Nákladové úroky sa za analyzované obdobie zvýšili z 1 203 tis. Sk na 4 567 tis. Sk.

Kurzové zisky sa za sledované roky zvýšili z 1 673 tis. Sk na 4 183 tis. Sk.

Kurzové straty za analyzované roky zaznamenali nárast z 2 787 tis. Sk na 3 664 tis. Sk.

VH z finančnej činnosti sa znížil za sledované roky z -2 672 tis. Sk na -4 314 tis. Sk.

Daň z príjmov z bežnej činnosti za analyzované roky vzrástla z -252 tis. Sk na 4 017 tis. Sk.

VH z bežnej činnosti výrazne vzrástla za analyzované roky z -2 379 tis. Sk na 16 747 tis. Sk.

Mimoriadne výnosy za sledovaný rok 2008 boli 12 tis. Sk.

Mimoriadne náklady za sledovaný rok 2006 boli 2 tis. Sk.

Daň z príjmov z mimoriadnej činnosti v sledovanom roku 2008 bola 2 tis. Sk.

VH z mimoriadnej činnosti za analyzované roky zaznamenal nárast z -2 tis. Sk na 10 tis. Sk.

VH za účtovné obdobie zaznamenalo výrazný nárast z -2 381 tis. Sk na 16 757 tis. Sk.

#### **Tabuľka č.7: Vývoj celkových nákladov a tržieb**

<b>Roky</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Tržby celkom	202 253	287 899	349 967
náklady	204 634	284 222	329 190
zisk	-2 381	1 172	16 757

Zdroj: Výkaz ziskov a strát

V tabuľke č.7 uvádzame vývoj celkových nákladov a tržieb za obdobie rokov 2006 až 2008. Spoločnosť v analyzovaných rokoch dosahovala tržby, ktoré v roku 2006 vykazovali hodnotu 202 253 tisíc Sk.

V poslednom roku sme zaznamenali nárast tržieb na celkovú hodnotu 349 967 tisíc Sk. Z analýzy tržieb je zrejmé, že spoločnosť zvyšuje tržby a tým sa postupne stáva konkurencie schopnejšia s prihliadnutím na výšku nákladov.

Za sledované obdobie sme zaznamenali rýchlejší nárast nákladov ako tržieb v roku 2006, čo sa premietlo do nepriaznivého vývoja hospodárskeho výsledku. V posledných dvoch rokoch sledovania náklady vzrástli, ale i napriek tomu spoločnosť vykazovala zisk. Najvyšší zisk sme zaznamenali v roku 2008 v celkovej hodnote 16 757 mil. Sk.

### **Iné dôležité informácie o spoločnosti**

1. Spoločnosť nemá zriadenú organizačnú zložku v zahraničí
2. Spoločnosť neúčtovala o výdavkoch na vedu a výskum
3. Spoločnosť neúčtovala o obstarávaní vlastných akcií, dočasných listov.
4. Po zostavení ročnej účtovnej závierky nenastali žiadne závažné skutočnosti, ktoré by ovplyvnili činnosť spoločnosti
5. Základné imanie spoločnosti po účtovnej závierke zostalo nezmenené
6. Spoločnosť pokračuje naďalej v svojej činnosti, bez zmeny v štatutárnych orgánoch

### **Tabuľka č.8: Údaje výnosoch**

<b>Tržby</b>		
Tržby za	2007	2008
Medzinárodná preprava	228 460	255 262
Vnútroštátna preprava	3 322	35 721
Oprava vozidiel	1 960	2 058
Tržby z predaja ostatných služieb	4	111
prenájom	671	3 270
Predaj PHM a materiálu	35 646	32 963



Služby CD	861	275
Tržby z predaja HM	513	6 321
Tržby za predaj tovaru	0	234
SPOLU	271 437	336 215

Zdroj: Výkaz ziskov a strát

V tabuľke č.8: Údaje o výnosoch sledujeme celkové tržby za sledované roky 2007 až 2008. Za analyzované roky sa tržby za medzinárodnú prepravu zvýšili z 228 460 tis. Sk na hodnotu 255 262 tis. Sk.

Tržby za vnútroštátnu prepravu sa za sledované roky zvýšili z hodnoty 3 322 tis. Sk na hodnotu 35 721 tis. Sk.

Tržby za opravu vozidiel sa za analyzované roky zvýšili z hodnoty 1 960 tis. Sk na hodnotu 2 058 tis. Sk.

Tržby z predaja ostatných služieb sa za sledované roky zvýšili z hodnoty 4 tis. Sk na hodnotu 111 tis. Sk.

Tržby za prenájom za analyzované roky zaznamenali nárast zo 671 tis. Sk na hodnotu 3 270 tis. Sk.

Tržby za predaj PHM a materiálu sa znížili za sledované roky z hodnoty 35 646 tis. Sk na hodnotu 32 963 tis. Sk.

Tržby za služby CD sa znížili za analyzované roky z hodnoty 861 tis. Sk na hodnotu 275 tis. Sk.

Tržby z predaja HM za analyzované roky zaznamenali výrazný nárast z hodnoty 513 tis. Sk na hodnotu 6 321 tis. Sk.

Tržby z predaja tovaru za analyzované roky vzrástli z hodnoty 0 na hodnotu 234 tis. Sk.

Celkovo tržby za analyzované roky zaznamenali nárast z hodnoty 271 437 tis. Sk na hodnotu 336 215 tis. Sk.

## Tabuľka č. 9: Údaje o nákladoch

<b>Náklady</b>
----------------

Položky	2007	2008
Leasing	18 514	8 484
Opravy	3 398	2 986
Cestovné, prepravné	45 747	55 837
Služby mat. a nemat. povahy	2 214	2 817
Spoje a nájomné	2 374	2 925
Dane a poplatky	18 233	32 968
<b>SPOLU</b>	<b>90 480</b>	<b>106 017</b>

Zdroj: Výkaz ziskov a strát

V tabuľke č.9: Údaje o nákladoch sledujeme vývoj nákladov za obdobie 2007 až 2008.

Náklady za leasing za analyzované roky zaznamenali pokles z hodnoty 18 514 tis. Sk na hodnotu 8 484 tis. Sk.

Náklady na opravy za analyzované roky zaznamenali pokles z hodnoty 3 398 tis. Sk na hodnotu 2 986 tis. Sk.

Náklady na cestovné, prepravné zaznamenali za sledované roky vzrast z hodnoty 45 747 tis. Sk na hodnotu 55 837 tis. Sk.

Náklady na služby mat. a nemat. Povahy sa za sledované roky znížili z hodnoty 2 214 tis. Sk na hodnotu 2 817 tis. Sk.

Náklady na spoje a nájomné sa za sledované roky zvýšili z hodnoty 2 374 tis. Sk na hodnotu 2 925 tis. Sk.

Dane a poplatky výrazne vzrástli za analyzované roky z hodnoty 18 233 tis. Sk na hodnotu 32 968 tis. Sk.

Celkovo náklady vzrástli za analyzované roky z hodnoty 90 480 tis. Sk na hodnotu 106 017 tis. Sk.

## 5. Záver

Preprava je premiestnenie, alebo premiestňovanie tovaru, alebo osôb z jedného miesta na druhé. Prepravné spoločnosti čelia na všetkých trhoch náročným výzvam a preto sa sústreďujú na vyhľadávanie konkurenčných výhod. Ľudia, procesy a služby spoločnosti tejto prepravnej spoločnosti sa zameriavajú na hľadanie nových spôsobov znižovania nákladov a efektívnosti, sprehľadňovanie procesov, zvyšovanie presnosti dodávok a zjednodušovanie najzložitejších a najrozsiahlejších dodávateľských reťazcov. V súčasnosti si môžu jednotlivé podniky respektíve odberatelia vyberať z celej škály prepravných spoločností, ktoré im poskytujú rôzne výhody resp. služby. Stratégie dopravcov, zasielateľov a prepravcov sú vzájomne spojené. Preprava ako výsledok dopravy a realizácia prepravnej požiadavky je integrálnou súčasťou logistickej stratégie. Dopravcovia musia chápať úlohu prepravy v rámci celkového systému zákazníka a dokázať sa zaradiť do tohto systému. Prepravcovia (zákazníci dopravy) tiež musia chápať, ako im dopravcovia napomáhajú uspokojovať zákaznícke potreby pri súčasnom dosiahnutí zisku. Efekty získané z dopravnej logistiky musia sa primeranou mierou rozdeliť medzi dopravcov a prepravcov. Tento prvok je nutne uplatniť aj pri kalkulácii ceny za prepravu, ktorá sa realizuje v logistickom systéme.

Cieľom mojej bakalárskej práce bolo ekonomické zhodnotenie vybranej prepravnej spoločnosti. V úvode svojej práce som sa zameriaval na charakteristiku prepravnej spoločnosti a priblíženie jej histórie a súčasného stavu. Jadrom mojej práce bolo ekonomické zhodnotenie konkrétnej prepravnej spoločnosti, taktiež štruktúra vozového parku ako aj organizačná štruktúra spoločnosti, zhodnotenie jej konkurencie v oblasti prepravy a logistiky, ekonomické zhodnotenie jednotlivých položiek nákladov a ziskov za analyzované obdobia. Z jednotlivých výsledkov analyzovaných období môžem potvrdiť, že firma sa zaraďuje medzi najväčšie prepravné spoločnosti na území Slovenskej republiky. Z jednotlivých analýz výsledkov hospodárenia za sledované obdobia môžem tvrdiť, že firma zaznamenala obrovský nárast zisku, čo znamená, že za svoje doterajšie pôsobenie na trhu si vybudovala dobrú obchodnú značku a dôveru od odberateľov, ktorí s prepravnou spoločnosťou uzavreli dlhodobé zmluvy resp. obchodné partnerstvá. Za analyzované obdobia rokov 2006 až 2008 spoločnosť zaznamenala nárast tržieb o 147 714 tis. Sk. V poslednom roku sledovania náklady vzrástli, ale i tak spoločnosť vykazovala zisk, ktorý v roku 2008 predstavoval celkovú hodnotu 16 757 tis. Sk. Taktiež za analyzované obdobia

zaznamenala firma výrazný nárast tržieb oproti nákladom, čo môžem hodnotiť ako pozitívum pre túto spoločnosť.

## 6. Použitá literatúra

1. BALOG, M., Straka, M., 2004. Logistický informačný systém, Transport and Logistics, 6/2004, Košice
2. DRUCKER, P. F., 1962. The Economy's Dark Continent. Prevzaté z: LAMBERT, M., STOCK, J. R., ELLRAM, L. *Logistika*, s. 6
3. HANSENOVÁ, H., LIPKOVÁ, 2002. Svetová doprava v premene. Horizonty dopravy č. 1
4. JÜNEMANN, R., 1987. Unternehmenslogistik, Podniková logistika, DGFL, Dortmund
5. KRÁLOVENSKÝ, J., 1998. Postavenie dopravcu a zasielateľa v logistickom reťazci, Medzinárodná konferencia „Úloha zasielateľa v medzinárodnom obchode“ Zborník, Nitra
6. KRÁLOVENSKÝ, J., GNAP, J., MAJERČÁK, J., ŠULGAN, M., 2001. Postavenie dopravy v logistike, 1. vydanie, Žilinská univerzita v EDIS – vydavateľstvo ŽU, Žilina
7. LAMBERT, D.M., STOCK, J.R., ELLRAM, L.M., 2000. *Logistika*, 1. vydanie, Computer Press, Praha, s. 10
8. LIBERKO, I., MAGULÁKOVÁ, M., TREBUŇA, P., 2005. Prepojenie logistiky a marketingu. In: *Logisticko-distribučné systémy : Medzinárodná vedecká konferencia : Zborník referátov : Zvolen, máj 2005. Zvolen : Technická univerzita vo Zvolene.*, s. 120-124.
9. PERNICA, P., 1998. *Logistický management*. s. 59
10. PERNICA, P., 2004. *Logistika pro 21. století.* s. 19- 20
11. STEHLÍK, A., 1995. *Logistika I.* s. 21
12. STEHLÍK, A, KAPOUN J., 2008. *Logistika pro manažery.* s. 23-24, s. 13
13. SCHULTE, CH., 1994. *Logistika*, Victoria Publishing, Praha s.13
14. ŠEBO, D., TREBUŇA, P., 2007. *Logistika strojárského výrobného procesu*. In: *Acta Mechanica Slovaca*. roč. 11, č. 3
15. Viestová, K., 1993. *Distribúcia a logistika*, Alfa Bratislava
16. Internet. In *Wikipedie: Otvorená encyklopedie* [online]. c2008 [cit. 2008-05-04]. Dostupné na internete: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Logistika>