

VÝROČNÁ SPRÁVA

ZA ROK 2019

Obchodné meno
účtovnej jednotky: NDŽ s.r.o.

Sídlo účtovnej jednotky: Košická 2, 010 65 Žilina

IČO: 315 817 73

Spoločnosť je zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Žilina v odd. Sro. vl. č.1016/L

Pečiatka firmy

NDŽ s.r.o., Košická 2
010 65 ŽILINA
-29-

Podpis člena
štatutárneho orgánu ÚJ

Správa vyhotovená dňa: 26.6.2020

Podpis osoby
zodpovednej za vyhotovenie
výročnej správy

Správa prerokovaná dňa: 20.7.2020

Čl. I
Všeobecné údaje

Povinnosť vypracovať výročnú správu spoločnosti za rok 2019 vyplynula z § 20 zákona č. 431/2002 Z.z. o účtovníctve.

1. Názov a sídlo spoločnosti, dátum založenia a dátum zápisu do obchodného registra, identifikačné číslo organizácie

názov: NDŽ s.r.o.

sídlo: Košická 2, 010 65 Žilina

založená: 18.1.1993

zapísaná do obchodného registra: 8.3.1993

IČO: 315 817 73

2. Hlavné činnosti spoločnosti podľa výpisu z obchodného registra

- vnútroštátna a medzinárodná cestná nákladná doprava
- údržba a oprava motorových vozidiel
- veľkoobchodná a obchodná činnosť mimo koncesovaných živností
- maloobchodný predaj pohonných hmôt

3. Zoznam členov štatutárnych orgánov spoločnosti

- štatutárny orgán – konatelia:

Ing. Juraj Babušík

Ing. Jiří Novák

Ing. Ján Francius Ovšonka

Ing. Renáta Kubenková

Peter Urík

4. Štruktúra spoločníkov s uvedením absolútnej a relatívnej výšky ich podielu na základnom imaní spoločnosti a uvedením výšky ich hlasovacích práv

Ing. Juraj Babušík	1 129,- EUR	16,67%	34 hlasov
Ing. Jiří Novák	1 129,- EUR	16,67%	34 hlasov
Ing. Ján Francius Ovšonka	1 129,- EUR	16,67%	34 hlasov
Ing. Renáta Kubenková	1 129,- EUR	16,67%	34 hlasov
Peter Urík	1 129,- EUR	16,67%	34 hlasov
Ing. Barbora Bujačková	1 129,- EUR	16,67 %	34 hlasov

5. Priemerný počet zamestnancov	r. 2017	r. 2018	r.2019
z toho riadiacich zamestnancov	74	71	65
	5	5	5

7. Názov, sídlo a základné imanie pridružených podnikov

- a) – názov : COLSPEDIA, s.r.o.
sídlo: Celulózka 1374, 010 01 Žilina
percentuálna výška na základnom imaní: 32,5%
- b) – názov: COLPAX SK, s.r.o.
sídlo: Celulózka 1374, 010 01 Žilina
percentuálna výška na základnom imaní: 33,33%

Čl. II

Výklad o uplynulom a predpokladanom vývoji podnikania

V roku 2019 spoločnosť vykonávala podnikateľské aktivity, ktoré realizuje od začiatku svojho vzniku, pričom hlavnou činnosťou firmy je poskytovanie služieb v oblasti vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy. K hlavnej činnosti sú pridružené také činnosti, ktoré zabezpečujú chod a optimálne fungovanie hlavnej činnosti a pritom svoje služby poskytujú aj iným subjektom – k takým patrí údržba a oprava motorových vozidiel a maloobchodný predaj pohonných hmôt.

Okrem dopravy firma úspešne realizuje podnikateľské aktivity vo veľkoobchodnej a obchodnej činnosti, konkrétne v oblasti predaja drogistického tovaru a čistiacich prostriedkov.

Dalším zdrojom príjmov sú príjmy z prenájmu nehnuteľností, a to opravárenských, skladovacích a kancelárskych priestorov, a tiež prenájom parkovacích plôch.

Vo vymenovaných činnostiach spoločnosť dosiahla v roku 2019 stratu vo výške 63 376 EUR, čo v porovnaní so ziskom za rok 2018 vo výške 36 210 EUR predstavuje významný prepád v hospodárení spoločnosti. Medzi najvýznamnejšie faktory nepriaznivého hospodárskeho výsledku patria nižšie popísané skutočnosti:

1. Pokles čistého obratu spoločnosti oproti roku 2018 takmer o 8%.
2. Pokles tržieb v oblasti nákladnej dopravy pre akútny nedostatok vodičov na trhu práce, ktorý znemožňoval realizáciu dopravných výkonov v súlade s dopytom a cieľmi spoločnosti. Na druhej strane pokles tržieb spôsobila aj strata niektorých prepráv v dôsledku vyhroteného konkurenčného boja a tiež nedostatočné využívanie zazmluvnených kapacít spoločnosťou Lidl Slovenská republika, v.o.s.
3. Pokles príjmov z predaja nákladných vozidiel pre menšiu obnovu vozového parku.
4. Pokles tržieb v oblasti predaja nafty spôsobený nižším dopytom našich stálych zákazníkov a aj stratou významného zákazníka, ktorý pre nižšiu cenu nafty v Poľsku uprednostnil tankovanie v tejto krajine.

Nákladná doprava podobne ako v roku 2018, tak aj v roku 2019 skončila v červených číslach. Pre roky 2015 a 2016 bol charakteristický pokles cien nafty na svetových trhoch, vďaka ktorému sa dalo dosahovať v nákladnej doprave zisk. Už koncom roka 2016 sa však situácia začala meniť, cena nafty sa zvyšovala a vyššia cena sa udržala počas celého roka 2017. Táto skutočnosť spôsobila návrat do obdobia pred rokom 2015, keď sa opäť naplno prejavili všetky negatívne faktory sprevádzajúce podnikanie v nákladnej doprave. Ceny za dopravu sú dlhodobo podhodnotené, niekoľko rokov za sebou nie je možné rastúce náklady v doprave premietnuť do vyšších cien za prepravu. Dôvodom tejto skutočnosti je vysoko konkurenčné prostredie, doprava je oblasť podnikania s mimoriadne nízkou, resp. nulovou maržou, keď dopravca bolestivo cíti v nákladoch každý cent navyše. Rast významných nákladových položiek nie je možné už viac rokov po sebe zohľadniť v cenách za dopravu.

Medzi ne patria najmä mzdové náklady a s nimi súvisiace odvodové zaťaženie do poisťovní, ale aj náklady na mýto a cestné dane. Od roku 2017 firma zaznamenala aj nečakaný rast nákladov v oblasti poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, keď všetky poisťovne na Slovensku neočakávane, bez potrebných rokovaní v dostatočnom predstihu, zvýšili uvedené poistné jednorázovo v priemere o 400%. Takéto zvýšenie cien zo strany poisťovní nebolo možné premietnuť do cien za dopravu, a preto malo bezprostredný vplyv na hospodárske výsledky spoločnosti aj v rokoch 2018 a 2019.

Veľmi vážnym problémom nákladnej dopravy je kritický nedostatok profesionálnych vodičov, ktorý spôsobuje tlak na zvyšovanie miezd vodičov a súčasne bráni rozvoju podnikania. Povolanie vodiča na Slovensku stratilo na atraktivite, pretože je veľmi zodpovedné a náročné, veľa slovenských vodičov preto uprednostňuje túto prácu v západnej Európe, ktorej naše dopravné spoločnosti nemôžu konkurovať vo výške platového ohodnotenia. Vodiči sú stále väčšou vzácnosťou a situácia sa neustále zhoršuje, pretože nepribúdajú noví mladí vodiči. Výchova slovenských vodičov – profesionálov v školstve má veľké medzery. Možností je málo a chýba aj nevyhnutná prax. Dostať sa tak na trhu práce k mladému vodičovi, ktorého si nebude musieť sama dopravná spoločnosť vychovať, a tým aj pokryť všetky náklady s tým spojené, je takmer nemožné. Uvedenej situácii nepomohli v októbri 2019 ani poslanci slovenského parlamentu, keď neschválili dlho očakávanú novelu zákona o znížení veku vodičov kamiónov a autobusov.

Od roku 2015 musí nákladná doprava čeliť aj novým podnikateľským prekážkam, ktorými je postupné zavádzanie ochranných opatrení vyspelými štátmi Európskej únie s cieľom chrániť domácich dopravcov pred zahraničnými a limitovať konkurenciu na domácich cestách. Konkrétne Nemecko, Francúzsko, Taliansko a od roku 2017 aj Rakúsko prijali národné zákony o minimálnej mzde, ktoré nútia zahraničných dopravcov vyplácať svojim vodičom počas práce na území danej krajiny ich minimálnu mzdu. Táto povinnosť okrem zvýšených nákladov na mzdy priniesla aj neúmernú byrokraciu a administratívnu záťaž, ktorá je spojená s požiadavkou daných krajín preukazovať celý rad dokladov, ktoré musí mať zahraničný dopravca pri sebe. Celý proces preukazovania rôznych formalít a dodržiavania povinností je často neprehľadný a komplikovaný. Aj napriek skutočnosti, že uvedeným konaním vyspelé európske štáty porušujú princípy spoločného európskeho trhu a voľného pohybu tovaru, osôb a služieb, nedarí sa dosiahnuť konsenzus, rokovania v rámci Európskej únie sú zdĺhavé, protesty zo strany krajín východného bloku EÚ sú bez náležitej odozvy, čo len komplikuje situáciu v podnikaní.

Koncom roka 2019 sa prevalil aj problém s netransparentným mýtnym systémom, kontrola Najvyššieho kontrolného úradu SR poukázala na skutočnosť, že systém distribúcie príjmov z mýta nedostatočne plní hlavný zmysel mýtného systému, aby vybrané poplatky od užívateľov diaľnic, rýchlostných ciest a ciest prvej triedy prispievali významnou mierou na ich výstavbu a údržbu. Namiesto toho obrovská časť vybraných peňazí zostáva v rukách súkromného prevádzkovateľa mýtného systému, ktorý je navyše aj vlastníkom technického zariadenia a softvéru. Ďalším negatívom mýtného systému sú vysoké sadzby mýta a v porovnaní s okolitými štátmi veľmi nízky, len symbolický bonusový systém za prejazdené kilometre.

Spomedzi všetkých krajín Európskej únie máme druhú najvyššiu daň z motorových vozidiel a to nás jednoznačne oberá o možnosť konkurovať okolitým krajinám. Pre vysoké daňové zaťaženie, dlhodobé neriešenie makroekonomických a legislatívnych podmienok pre podnikanie v cestnej doprave viacerí cestní dopravcovia prehodnocujú svoje ďalšie pôsobenie na území Slovenskej republiky a viacerí presúvajú podnikanie do susedných krajín.

V týchto zložitých trhových podmienkach je nevyhnutné, dokonca životne dôležité, aby naša spoločnosť aj v nastávajúcom období podrobne kontrolovala všetky náklady a každé ich zvýšenie sa snažila vyrovnať so zákazníkmi, aby platili viac za prepravu. Dôležitým faktorom bude ďalší vývoj cien palív na svetových trhoch, ďalší nárast ceny nafty by ešte viac prehĺbil stratové hospodárenie nákladnej dopravy a dostal by ju do existenčných problémov. Z tohto pohľadu kľúčové bude vyhľadávanie najnižších cien palív na trhu a zároveň zmluvná ochrana ceny prepravy od vplyvu palivovej zložky tzv. naftovou doložkou. Nevyhnutnou podmienkou zachovania konkurencieschopnosti a prežitia na trhu je optimalizácia všetkých nákladov, procesov a činností, plánovanie prepravných trás a tankovania, kontrola spotreby nafty u jednotlivých vozidiel, využívanie GPS monitoringu na zefektívnenie práce vodičov, sledovanie technického stavu vozového parku s dôrazom na jeho obnovu v správnom čase. Náročnou úlohou bude vytvoriť v našej spoločnosti také podmienky a prostredie, ktoré by pomohlo prilákať do našich radov nových vodičov, bez ktorých je podnikanie v nákladnej doprave a jej rozvoj nemožný. Svojou prácou musíme presvedčiť našich zákazníkov, že spolupráca s našou spoločnosťou je vzájomne výhodná, že naše služby sú na vysokej odbornej úrovni.

Vzhľadom na dosiahnutú stratu nemôže naša spoločnosť hodnotiť hospodárske výsledky za rok 2019 pozitívne. Strata v nákladnej doprave pohltila zisky dosiahnuté v ostatných činnostiach. V porovnaní s rokom 2018 sa lepšie darilo len opravárenskej činnosti, veľkoobchodná činnosť s drogistickým tovarom a čistiacimi potrebami, predaj nafty a prenájom nehnuteľností zaznamenali nižšie zisky ako v roku 2018. Zamestnanosť klesá už niekoľko rokov za sebou, v roku 2019 stav zamestnancov klesol zo 71 na 65, dôvodom je kritický nedostatok vodičov a opravárov na trhu práce. Vzhľadom na blížiaci sa dôchodkový vek viacerých vodičov a prepád ekonomiky od marca 2020 spoločnosť počíta s ďalším miernym poklesom zamestnanosti. Investičné aktivity boli pre nepriaznivé podmienky na podnikanie v nákladnej doprave minimálne, ostatné strediská nepotrebovali významnejšie investície, pretože tie boli realizované v predchádzajúcich rokoch, keď sa darilo dosahovať lepšie hospodárske výsledky.

Ekonomické prognózy pre rok 2020 nie sú priaznivé. Ceny v doprave sú aj naďalej príliš nízke a vzhľadom na silnú konkurenciu nie je ani predpoklad ich zvyšovania. Významný nárast nákladov bude aj v oblasti miezd a odvodov, neprimeraným zvyšovaním minimálnej mzdy a rôznych príplatkov za prácu si politici „kúpajú“ voličov na úkor budúcnosti a zároveň postupne ničia malé a stredné podnikanie na Slovensku. Situácia v nákladnej doprave je nepriaznivá aj preto, že štát neprispieva k trvalému a systematickému zlepšovaniu podnikateľského prostredia. Medzi najväčšie problémy patrí nárast daňového a odvodového zaťaženia, neprehľadná a často sa meniaci legislatíva, vysoká administratívna záťaž firiem, nízka vymáhateľnosť práva, netransparentné verejné obstarávanie, korupcia, s ktorou priamo súvisí absencia postihovania kriminálnych činov politikov a podnikateľov, nekvalitné školstvo, neflexibilný zákonník práce a ďalšie. Všetky tieto faktory vytvárajú prostredie, v ktorom nie je možné podnikat' na princípe rovnocennej a spravodlivej hospodárskej súťaže. Konkrétne v nákladnej doprave štát nevytvára pre domácich podnikateľov optimálne podnikateľské prostredie a dostatočne neobhájuje ich práva. Nákladové zaťaženie dopravcov je na Slovensku jedno z najvyšších v Európskej únii. Slovenskí autodopravcovia nemôžu preto svojimi cenami konkurovať susedným krajinám, ktoré sú čoraz častejšie využívané na dovoz a vývoz v rámci Slovenska. Nerieši sa situácia, ktorá súvisí s protekcionistickými opatreniami vyspelých štátov Európskej únie zameranými na ochranu vlastných trhov, a tak aj podnikanie v medzinárodnej doprave je čoraz zložitejšie, ekonomické prínosy sú na hranici

prežitia. V oblasti školstva v štáte absentuje systémové riešenie vzdelávania, profesia vodič je ohrozený druh.

Už aj tak zložitú situáciu výrazne komplikuje a zásadne ovplyvní globálna pandémia na ochorenie COVID-19. Keďže jej priebeh a dôsledky nie je možné predpokladať, je veľmi ťažké v súčasnosti prognózovať vývoj podnikania v krátkodobom a strednodobom horizonte.

V ďalšej časti ponúkame prehľad podnikateľských aktivít a charakteristiku ich vývoja podľa jednotlivých činností, ktoré naša firma vykonáva.

Vnútroštátna a medzinárodná cestná nákladná doprava

Cestná nákladná doprava a najmä medzinárodná cestná doprava bola v minulom roku znevýhodňovaná negatívnymi opatreniami zo strany štátu a štátov Európskej únie rôznymi byrokratickými opatreniami, ktoré sťažujú podnikanie v cestnej doprave a zvyšujú náklady firiem. Rastie minimálna mzda na Slovensku, štáty EU zaviedli limity minimálnej mzdy na ich území platné aj pre našich vodičov (Nemecko, Francúzsko, Rakúsko, Taliansko a ďalšie). Pribúdajú opatrenia obmedzujúce čerpanie povinného odpočinku vodiča vo vozidle v jednotlivých štátoch. Rastú mýtné poplatky medziročne a cena palív kolíše. Tieto zvýšené náklady nie je možné premietnuť do cien za prepravu už dlhodobo a postupne rastie konkurencia z okolitých štátov, kde je menšie daňové zaťaženie dopravcov.

Všetky tieto vplyvy nás obmedzujú pri obnove vozového parku, preto sme sa usilovali obnoviť čo najviac vozidiel pri zachovaní jednoduchej reprodukcie za ekonomickejšie a ekologickjšie, pretože trend nákladovo zaťažovať neekologické vozidlá prostredníctvom mýta a daňového zaťaženia je stále výrazný.

Rozvoju vozidlového parku a nárastu stále bránil nedostatok kvalifikovaných vodičov. Nedostatok vodičov sa stále zvyšoval a spôsobil tlak na rast miezd vodičov, zvýšila sa fluktuácia v dopravných firmách. Tento trend je zrejмый, pretože chýbajú opatrenia štátu na zatriktívnenie povolania vodiča. Prospelo by zníženie vekového limitu, pretože mladí ľudia, ktorí majú vzťah k tejto práci, nečakajú po skončení školy, kým dosiahnu vekovú hranicu 21 rokov a zamestnajú sa v inom sektore. Združenie Česmad, ktorého sme členom, sa pokúšalo vyrokovať s Ministerstvom dopravy SR ústupky v tomto smere, ale aj v oblasti zníženia daní z motorových vozidiel na úroveň okolitých štátov.

Diaľková doprava vnútroštátna v našej firme sa zameriavala na prepravu chladiarenskými súpravami po Slovensku pre reťazec Lidl, kde pracovali 4 vozidlá. Preprava pre Lidl ani v minulom roku nemala optimálne využitie, Lidl objednanú kapacitu nevyužíval dostatočne. Rokovaniami sme mierne navýšili cenu za prepravy, čo prinieslo zlepšenie, nie však také, ktoré by zabezpečilo ziskovosť na tomto stredisku. Rokovania pokračujú aj tento rok, pretože dochádza vplyvom konkurencie k znižovaniu cien a stredisko sa borí s rentabilitou.

Vozidlá použité na prepravy medzi Slovenskom a Českom boli v maximálnej možnej miere vyťažované vlastnými prepravami, čím stále dosahujeme vyššiu cenu za prepravu a požadovaný výsledok, ktorý je dlhodobo uspokojivý.

V medzinárodnej doprave sme zabezpečovali prepravy do štátov Európskej únie mraziarenskými a plachtovými vozidlami prostredníctvom zmluvných zasielateľov. Stále využívame aj vlastný dispečing a zmluvných prepravcov, ktorí sú našimi dlhodobými partnermi. Jednotlivé prepravy najmä pri návrate vozidiel na Slovensko sme zabezpečovali vlastným dispečingom cez burzy prepráv. Vozidlá dosiahli dobré výsledky len vďaka optimálnemu využitiu. V oblasti medzinárodnej dopravy vrátane prepráv do Českej republiky pracuje celkom 18 súprav vozidiel. Aj tento druh prepráv sa borí s rastúcimi nákladmi, ktoré sa nedarí eliminovať zvýšenou cenou prepravného.

Stredisko prepravy kusových zásielok stratilo prepravy poštových zásielok, pretože náš zmluvný prepravca neuspel v konkurze. Toto výrazne ovplyvnilo zamestnanie vozidiel strediska. Zostali však prepravy na rozvoz toaletného papiera pre firmu Metsä Tissue a.s., Žilina po území SR v spolupráci so zasielateľmi pracujúcimi pre túto spoločnosť. Spiatočné jazdy sme vyťažovali vo vysokej miere, aby tieto vozidlá dosiahli primeraný výsledok. Pokles celkového objemu prepráv pre stratu prepráv poštových zásielok sa stredisku nepodarilo nahradiť a dosiahlo zhoršené výsledky. Stredisko tak nemá perspektívne vyhliadky.

Opravárenstvo

Spoločnosť prevádzkuje dielňu opráv a údržby nákladných vozidiel od začiatku svojej podnikateľskej činnosti, teda už viac ako 20 rokov. Na začiatku svojej existencie v prevažnej miere slúžila na vykonávanie opráv a údržby vlastných nákladných vozidiel, jej hlavnou úlohou bolo zabezpečovať plynulý a bezproblémový chod nákladnej dopravy ako hlavnej činnosti spoločnosti. Postupom času začala svoje služby poskytovať aj iným subjektom, v súčasnom období už externé opravy tvoria cca 80% celkových výkonov strediska.

Svoju činnosť vykonáva vo vlastných opravárenských priestoroch, v roku 2019 stredisko opráv malo 10 zamestnancov. Objem výkonov sa udržal na úrovni roku 2018 aj vďaka pretrvávajúcemu rastu národného hospodárstva a primeranému dopytu po službách v oblasti opráv nákladných vozidiel. Rastu výkonov bránili dve skutočnosti. Prvou je neuspokojivá platobná disciplína niektorých firiem podnikajúcich v nákladnej doprave, príp. v stavebníctve a z toho vyplývajúca nutná selekcia zákazníkov. Druhou je kritický nedostatok kvalifikovaných ľudí na trhu práce, čo zvyšuje nároky zamestnancov na mzdové ohodnotenie, ktoré však nie je možné aj vzhľadom na vysoké odvodové zaťaženie premietnuť do cien poskytovaných služieb.

Stredisko okrem bežných opráv vozidiel vykonáva aj diagnostiku motorových a prípojných vozidiel, meranie a nastavenie geometrie vozidiel, výmenu čelných skiel a prevádzkuje aj lakovačskú dielňu pre nákladné motorové vozidlá, návesy, prívesy a autobusy. Naša spoločnosť je autorizovaným servisom spoločnosti Schmitz Cargobull, to znamená, že vykonáva záručný a pozáručný servis návesov a predaj originálnych náhradných dielcov značky Schmitz. Taktiež je zmluvným servisom spoločnosti HOCHSTÄFFL Slovakia, v rámci ktorého vo vlastnom mene a na objednávku zákazníka poskytuje záručný a pozáručný servis prípojných vozidiel značky KOGEL.

Vykonávanie všetkých uvedených činností si vyžaduje investície do vybavenia opravárenskej dielne modernou technikou, spoločnosť má vo výbave značkovú diagnostiku pre všetky typy vozidiel MAN, značkovú diagnostiku na kontrolu brzdového systému WABCO, KNORR a HALDEX, značkovú diagnostiku na kontrolu a nastavenie geometrie náprav pre všetky druhy vozidiel, valcovú skúšobňu brzd, detektor vôle náprav a iné diagnostické prístroje. Nevyhnutná je tiež pravidelná údržba a modernizácia samotnej opravárenskej dielne, aby naše služby mohli byť poskytované na vysokej úrovni a v súlade s očakávaniami zákazníkov.

Rok 2020 sa nesie v znamení globálnej pandémie na ochorenie COVID-19 a z toho vyplývajúceho prepadu ekonomiky vo všetkých oblastiach. Zvládnutie tejto situácie bude kľúčové pre ďalšie podnikanie, dôležité bude presadiť sa kvalitou poskytovaných služieb, zvládnutým marketingom pri vyhľadávaní zákazníkov a minimalizáciou nákladov na chod strediska. Všetko bude ale závisieť od celkovej ekonomickej situácie v krajine a štátom vytvorených podmienok pre podnikateľské prostredie na Slovensku.

Obchodná činnosť

Obchodná činnosť pozostáva z nákupu a predaja drogistického tovaru a čistiacich prostriedkov. Spoločnosť prevádzkuje veľkoobchodný sklad v sídle firmy, pričom zabezpečuje aj dodávky tovarov priamo ku zákazníkovi využívajúc prepravný systém kusových zásielok a vlastný vozový park, čo umožňuje operatívne, rýchle a bezpečné dodanie požadovaného tovaru. V rámci tejto činnosti spoločnosť ponúka široký sortiment výrobkov, v jej portfóliu sa nachádza množstvo dodávateľov.

V roku 2019 dosiahla spoločnosť v predaji drogistického tovaru a čistiacich prostriedkov obrat vo výške 281 490 EUR, pričom táto výška je porovnateľná s predchádzajúcim rokom.

V posledných rokoch dochádzalo k znižovaniu obratu, jeho príčinou bola kombinácia zníženého dopytu, poklesu obchodnej marže v dôsledku tlaku na znižovanie cien a straty niektorých odberateľov. V segmente drogistického tovaru vládne tvrdá konkurencia, ochota mnohých obchodníkov predávať tovar s takmer nulovými maržami s cieľom udržať sa za každú cenu na trhu. Veľkú konkurenciu predstavuje aj množstvo výrobcov čistiacich a hygienických prostriedkov nielen zo Slovenska, ale aj z Poľska a Českej republiky. Posilňuje sa trend predaja výrobcu – spotrebiteľ, pričom výrobné spoločnosti prostredníctvom svojich obchodných oddelení ponúkajú okrem vlastnej produkcie aj ostatný sortiment s cieľom uspieť na trhu. V reťazci výroba – obchod – spotrebiteľ tak stredný článok stráca na význame a musí bojovať s novou konkurenciou – výrobnými spoločnosťami.

Požiadavky trhu sa ani v roku 2019 nezmenili. Neustále prevláda dopyt po lacných produktoch, keď cena je dôležitejšia ako kvalita. Následne nízke ceny tovaru majú priamy vplyv na výšku obratu obchodných spoločností.

Podnikaniu v tejto oblasti škodí aj netransparentné prostredie pri verejnom obstarávaní produktov.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti považujeme dosiahnuté výsledky v tejto činnosti za primerané aktuálnemu ekonomickému prostrediu.

V roku 2020 bude pretrvávajúť ostrý konkurenčný boj, ktorý nedovolí zvýšiť ceny tovarov na potrebnú úroveň. Každý nový získaný zákazník bude pre spoločnosť v existujúcom tvrdom konkurenčnom prostredí úspechom. Zvýšenú pozornosť musíme venovať vymáhaniu pohľadávok, zachovať požadovanú kvalitu výrobkov, ich primeranú cenu a poskytovať kvalitné doplnkové služby. Cieľom je udržať výšku obratu minimálne na úrovni roku 2019 a snaha o rozšírenie zákazníckeho portfólia.

Čl. III

Finančná situácia firmy

Firma počas roku 2019 nevykazovala záväzky po lehote splatnosti, načas si plnila finančné povinnosti voči štátnemu rozpočtu a v oblasti povinného poistenia. Taktiež záväzky z obchodného styku i vyplývajúce zo zmlúv finančného leasingu si plnila v súlade so zmluvne dohodnutými podmienkami.

Problematická bola platobná disciplína odberateľov, keď viacerí z nich platili za poskytnuté služby a dodaný tovar po lehote splatnosti. Tento stav už pretrváva niekoľko rokov a firma musí vynakladať nemalé úsilie na neustále vymáhanie pohľadávok, často aj prostredníctvom právneho oddelenia. Vďaka tomuto úsiliu a selekcii zákazníkov firma nevykazuje za rok 2019 významné dubiózne pohľadávky. Pohľadávky zo starších rokov sú vymáhané súdnou cestou a prostredníctvom exekútorov.

Investičné potreby spoločnosti sú riešené prostredníctvom finančného leasingu na dopravnú techniku.

Čl. IV Majetok a záväzky

		EUR		
Údaj o tom či sú veličiny auditované alebo nie		31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
		auditované	auditované	auditované
MAJETOK SPOLU				
A.	Neobežný majetok	3 257 018	3 042 116	2 565 429
A. I.	Dlhodobý nehmotný majetok	1 782 842	1 603 806	1 223 945
A. II.	Dlhodobý hmotný majetok			
A. III.	Dlhodobý finančný majetok	1 726 004	1 546 968	1 214 003
A. III.1.	Podielové CP a podiely v prepojených účtovných jednotkách	56 838	56 838	9 942
B.	Obežný majetok	51 779	51 779	9 942
B. I.	Zásoby	1 455 521	1 409 412	1 323 939
B. II.	Dlhodobé pohľadávky	91 047	94 201	95 572
B. III.	Krátkodobé pohľadávky			
B. V.	Finančné účty	917 598	923 454	537 666
C.	Časové rozlíšenie	446 876	391 757	690 701
		18 655	28 898	17 545
VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY CELKOM				
A.	Vlastné imanie	3 257 018	3 042 116	2 565 429
A. I.	Základné imanie	2 142 997	2 073 885	1 907 260
A. IV.,V.	Fondy zo zisku	6 774	6 774	6 774
A. VI.	Oceňovacie rozdiely z precenenia	808 738	808 738	808 738
A. VII.+/-	Výsledok hospodárenia min. rokov			
A. VIII.+/-	Výsledok hospodárenia za účtovné obdobie	1 250 614	1 135 485	1 103 589
B.	Záväzky	76 871	122 888	- 11 841
B. I.	Dlhodobé záväzky	1 113 895	966 488	658 169
B. II.	Dlhodobé rezervy	701 057	552 825	344 543
B. III.	Dlhodobé bankové úvery			
B. IV.	Krátkodobé záväzky			
B. V.	Krátkodobé rezervy	371 551	365 514	274 936
B. VI.	Bežné bankové úvery	41 287	48 149	38 690
B. VII.	Krátkodobé finančné výpomoci			
C.	Časové rozlíšenie			
		126	1 743	

Čl. V
Výnosy, náklady a výsledok hospodárenia

	EUR		
	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
Údaj o tom či sú veličiny auditované alebo nie	auditované	auditované	auditované
Výnosy z hospodárskej činnosti	5 328 956	5 134 187	4 720 213
Náklady na hospodársku činnosť	5 208 142	5 018 821	4 705 483
Výsledok hospodárenia z hospodárskej činnosti	120 814	115 366	14 730
Pridaná hodnota	1 622 816	1 505 385	1 449 587
Výnosy z finančnej činnosti	9 752	56 907	49 531
Náklady na finančnú činnosť	30 477	22 759	64 412
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	- 20 725	34 148	- 14 881
Výsledok hospodárenia pred zdanením	100 089	149 514	- 151
Daň z príjmov splatná	19 361	17 598	10 784
Daň z príjmov odložená	3 857	9 028	906
Výsledok hospodárenia po zdanení	76 871	122 888	- 11 841

Čl. VI
Návrh na rozdelenie zisku

Spoločnosť dosiahla za rok 2019 celkovú stratu vo výške 11 840,97 EUR:	
- hospodársky výsledok pred zdanením – strata za rok 2019	- 150,66 EUR
- daň z príjmov PO	11 690,31 EUR
z toho: - splatná	10 784,39 EUR
- odložená	905,92 EUR
- celková strata	- 11 840,97 EUR

Konatelia spoločnosti navrhujú valnému zhromaždeniu schváliť vyrovnanie straty jej úhradou z nerozdeleného zisku minulých rokov.

Čl. VII
Iné povinné informácie

1. Neexistuje podnik, v ktorom by spoločnosť bola neobmedzene ručiacim spoločníkom.
2. Spoločnosť nemá zriadenú organizačnú zložku v zahraničí.
3. Spoločnosť v roku 2019 neobstarávala vlastné akcie, dočasné listy a obchodné podiely.
4. Spoločnosť v roku 2019 nemala žiadne výdavky na činnosť v oblasti výskumu a vývoja.