

# VÝROČNÁ SPRÁVA

ZA ROK 2020

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

Sídlo úctovnej 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**  
-35-

Správa vyhotovená dňa: 28.6.2021

Správa prerokovaná dňa: 20.7.2021

Podpis člena  
štatutárneho orgánu ÚJ

Podpis osoby  
zodpovednej za vyhotovenie  
výročnej správy

## Čl. I

### Všeobecné údaje

Povinnosť vypracovať výročnú správu spoločnosti za rok 2020 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

	r. 2018	r. 2019	r.2020
<b>5. Priemerný počet zamestnancov</b>	71	65	57
<b>z toho riadiacich zamestnancov</b>	5	5	5

## 6. Názov, sídlo a základné imanie pridružených podnikov

- názov : COLSPEDIA, s.r.o.

sídlo: Celulóžka 1374, 010 01 Žilina

percentuálna výška na základnom imaní: 32,5%

## Čl. II

### Výklad o uplynulom a predpokladanom vývoji podnikania

V roku 2020 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.

Ďalším 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 2020 zisk vo výške 56 049 EUR, čo v porovnaní so stratou za rok 2019 vo výške 63 376 EUR sa na prvý pohľad javí ako významné zlepšenie podnikateľskej činnosti, v skutočnosti s dosiahnutým ziskom priamo súvisí pokles odpisov oproti roku 2019 o 111 tis. EUR. Rok 2020 výrazne poznačila pandémia koronavírusu na ochorenie COVID-19, ktorá zaznamenala v priebehu roka dve vlny. Pandémia priniesla celosvetové zatváranie ekonomík a výrazné spomalenie globálneho ekonomického rastu. V uvedenej situácii nebolo možné prognózovať ďalší celospoločenský vývoj, a preto z dôvodu opatrnosti, ale aj poklesu dopytu, naša spoločnosť obmedzila investície do vozového parku. Pandemický rok 2020 v porovnaní s rokom 2019 priniesol aj tieto zmeny:

1. Pokles čistého obratu spoločnosti oproti roku 2019 o 16%.
2. Pokles tržieb v oblasti nákladnej dopravy z dôvodu pandémie koronavírusu, ale aj pretrvávajúci akútny nedostatok vodičov na trhu práce, ktorý znemožňoval realizáciu dopravných výkonov v súlade s dopytom a cieľmi spoločnosti. Na druhej strane pokles tržieb spôsobilo aj nedostatočné využívanie zazmluvnených kapacít spoločnosťou Lidl Slovenská republika, v.o.s.
3. Pokles tržieb v opravárenskej činnosti takmer o 10% taktiež spôsobený pandemiou koronavírusu. V tejto činnosti zvýšený záujem zo strany zákazníkov v III. a IV. štvrtroku 2020 pomohol zastaviť prepad tržieb v tejto činnosti z I. polroka 2020.
4. Pokles tržieb v oblasti predaja nafty o 30%, pod ktorý sa jednoznačne podpísala pandémia koronavírusu.
5. Krátkodobé oživenie obchodnej činnosti v oblasti predaja drogistického tovaru a čistiacich prostriedkov, ktorý s nástupom pandémie koronavírusu v mesiacoch marec a apríl 2020 priniesol obrovský dopyt po dezinfekčných prostriedkoch a ochranných pomôckach (rúška, respirátory, rukavice) a plnou mierou prispel k vyššiemu zisku dosiahnutom v tejto činnosti v porovnaní s rokom 2019.

6. Hľadanie úsporných opatrení a zvyšovanie efektivity práce. V tejto súvislosti firma pristúpila k zníženiu počtu zamestnancov, čím pružne reagovala na nižšie výkony. Pre nadbytočnosť prepustila dvoch administratívnych zamestnancov. Pre rovnaký dôvod ukončila aj pracovný pomer so 4 zamestnancami, ktorí vykonávali rôzne upratovacie a obslužné práce a tieto činnosti zabezpečila dodávateľským spôsobom s firmami, ktoré uspeli vo výberovom konaní.

Nákladná doprava podobne ako v roku 2019, tak aj v roku 2020 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, 2019 a 2020.

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.

Až do konca roku 2019 sme mali spomedzi všetkých krajín Európskej únie druhú najvyššiu daň z motorových vozidiel a to nás jednoznačne oberalo o možnosť konkurovať okolitým krajinám. Pre vysoké daňové zaťaženie, dlhodobé neriešenie makroekonomických a legislatívnych podmienok pre podnikanie v cestnej doprave viacerí cestní dopravcovia prehodnocovali svoje ďalšie pôsobenie na území Slovenskej republiky a viacerí presúvali podnikanie do susedných krajín. Protesty autodopracov v januári 2020 proti neúmerne vysokému daňovému a poplatkovému zaťaženiu domácich podnikateľov v autodoprave donútili vládu SR konať a na svojom októbrom zasadnutí schválila novelu zákona o dani z motorových vozidiel, ktorá priniesla zníženie ich sadzieb. Následne novelu zákona schválil aj parlament, a tak sa naplnil aspoň prvý krok k vyrovnaniu daňovo-poplatkového zaťaženia slovenských dopravcov s ich kolegami v krajinách V4.

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.

Ostatné činnosti, teda oprava a údržba nákladných vozidiel, predaj nafty a prenájom nehnuteľností zaznamenali nižšie zisky v porovnaní s predchádzajúcim rokom. V porovnaní s rokom 2019 sa lepšie darilo len veľkoobchodnej činnosti s drogistickým tovarom a čistiacimi potrebami, aj to len z dôvodu silných mesiacov počas nástupu pandémie koronavírusu. Zamestnanosť klesá už niekoľko rokov za sebou, v roku 2020 stav zamestnancov klesol zo 65 na 57, dôvodom je kritický nedostatok vodičov a opravárov na trhu práce, pandémie koronavírusu a zabezpečovanie niektorých obslužných činností dodávateľským spôsobom. Vzhľadom na blížiaci sa dôchodkový vek viacerých vodičov a prepád ekonomiky od marca 2020 spoločnosť nepočíta s rastom 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 2021 nie sú priaznivé. Ceny v doprave sú aj naďalej príliš nízke a vzhľadom na silnú konkurenciu nie je ani predpoklad ich zvyšovania. Začiatok roka 2021 dokonca priniesol pokles sadzieb, situácia sa začala podobať stavu pred desiatimi rokmi. Kým pred krízou spôsobenou pandemiou koronavírusu bol štandard euro na kilometer, dnes dodávatelia platia len 75 – 80 centov. Doprava je podnikanie s veľmi nízkou maržou a cena pod euro nepokrýva náklady. Významný nárast nákladov bude aj v oblasti miezd a odvodov, neprimeraným zvyšovaním minimálnej mzdy a rôznych príplatkov za prácu si politici „kupujú“ voličov na úkor budúcnosti a zároveň postupne ničia malé a stredné podnikanie na Slovensku. Ťažkú situáciu v doprave zhoršuje cena nafty, ktorá od novembra 2020 neustále rastie a aktuálne prognózy predpovedajú jej ďalší rast. 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 meniacia 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 neobhajuje 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 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**

Túto oblasť kríza spôsobená Covidom-19 postihla podobne ako ostatné činnosti ekonomiky. Všetky firmy v doprave postihol útlm a niektoré situáciu nedokázali zvládnuť. To záviselo od zamerania firiem na konkrétne odvetvia nášho hospodárstva. Naša firma tiež zaznamenala pokles prepravnej práce, v niektorých mesiacoch až 30%, ale aj pokles rentability, pretože zákazníci v snahe prežiť nás nútili znížiť ceny.

Oživenie hospodárstva nastalo spolu so zlepšením situácie súvisiacej s pandemiou. V niektorých oblastiach sa objemy vracajú na pôvodné hodnoty pred pandémiu a vývoj cien je tam priaznivý. V niektorých odvetviach však ceny zostali znížené. Tento vývoj má vplyv aj na obnovu vozidlového parku firmy, kde sme zaujali opatrnejší prístup k nákupu nových vozidiel.

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. Navyše nás konkurenčný tlak donútil pri týchto prepravách znížiť ceny, čo ešte mierne znížilo rentabilitu tohto stratového strediska. Rokovaniami sa budeme pokúšať navýšiť cenu za prepravu, aby to prinieslo zlepšenie, ktoré by zabezpečilo ziskovosť aj na tomto stredisku.

Do diaľkovej prepravy možno zaradiť aj jednu súpravu, ktorá má náves s posuvnou podlahou. Táto súprava vykonáva aj medzinárodné prepravy a v rámci firmy je skôr v polohe experimentu. Vozidlo nedosahuje nami požadované výsledky a je pre nás neperspektívne.

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 15 súprav vozidiel. Aj tento druh prepráv sa borí s trendom znižovania prepravného a rastúcimi nákladmi.

Stredisko prepravy kusových zásielok realizuje hlavne 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 objemu prepráv prepravy poštových zásielok sa stredisku už nepodarilo nahradiť a dosiahlo mierne zhoršenie výsledkov.

## **Oprávenstvo**

Spoločnosť prevádzkuje dielňu opráv a údržby nákladných vozidiel od začiatku svojej podnikateľskej činnosti, teda už viac ako 25 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 2020 stredisko opráv malo 10 zamestnancov. Objem výkonov v porovnaní s rokom 2019 zaznamenal pokles o 10%, spôsobila ho pandémia koronavírusu, ktorá od marca 2020 vyvolala zatváranie ekonomiky na celom Slovensku (tzv. lockdown) a z toho vyplývajúci nízky dopyt po službách v oblasti opravárenskej činnosti. V 3. a 4. štvrtroku sa situácia začala vracieť do stavu pred pandémiou, dokonca nastalo oživenie a zvýšený dopyt po službách v oblasti opráv nákladných vozidiel, vďaka čomu sa podarilo zastaviť prepád výkonov spôsobený nástupom pandémie. Okrem pandémie koronavírusu rastu výkonov bránili ďalšie 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 HOCHSTAFFL 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.

Aj rok 2021 sa nesie v znamení globálnej pandémie na ochorenie COVID-19 a všetko závisí od jej vývoja. 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 2020 dosiahla spoločnosť v predaji drogistického tovaru a čistiacich prostriedkov obrat vo výške 353 007 EUR, čo v porovnaní s rokom 2019 predstavuje jeho nárast o 25%. Dôvodom zvýšeného obratu bol nástup pandémie koronavírusu, ktorý najmä v mesiacoch marec a apríl 2020 spôsobil obrovský dopyt po dezinfekčných prostriedkoch a ochranných pomôckach (rúška, respirátory, rukavice). S príchodom leta sa situácia ustálila, trh sa postupne nasýtil a obchodná činnosť sa vrátila do stavu pred vznikom pandémie.

V posledných rokoch dochádzalo v obchodnej činnosti 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 2020 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 2021 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 na úrovni roku 2020 a snaha o rozšírenie zákaznickeho portfólia.

### Čl. III Finančná situácia firmy

Firma počas roku 2020 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 2020 významné dubiozne 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		31.12.2018 auditované	31.12.2019 auditované	31.12.2020 auditované
<b>MAJETOK SPOLU</b>		3 042 116	2 565 429	2 521 128
A.	Neobežný majetok	1 603 806	1 223 945	973 056
A. I.	Dlhodobý nehmotný majetok			
A. II.	Dlhodobý hmotný majetok	1 546 968	1 214 003	966 434
A. III.	Dlhodobý finančný majetok	56 838	9 942	6 622
A. III.1.	Podielové CP a podiely v prepojených účtovných jednotkách	51 779	9 942	6 622
B.	Obežný majetok	1 409 412	1 323 939	1 530 893
B. I.	Zásoby	94 201	95 572	120 388
B. II.	Dlhodobé pohľadávky			
B. III.	Krátkodobé pohľadávky	923 454	537 666	537 642
B. V.	Finančné účty	391 757	690 701	872 863
C.	Časové rozlíšenie	28 898	17 545	17 179

<b>VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY</b>				
<b>CELKOM</b>		3 042 116	2 565 429	2 521 128
A.	Vlastné imanie	2 073 885	1 907 260	1 957 858
A. I.	Základné imanie	6 774	6 774	6 774
A. IV.,V.	Fondy zo zisku	808 738	808 738	808 061
A. VI.	Oceňovacie rozdiely z precenenia			
A.VII.+/-	Výsledok hospodárenia min. rokov	1 135 485	1 103 589	886 858
A. VIII.+/-	Výsledok hospodárenia za účtovné obdobie	122 888	-11 841	255 488
B.	Záväzky	966 488	658 169	562 850
B. I.	Dlhodobé záväzky	552 825	344 543	206 245
B. II.	Dlhodobé rezervy			
B. III.	Dlhodobé bankové úvery			
B. IV.	Krátkodobé záväzky	365 514	274 936	330 292
B. V.	Krátkodobé rezervy	48 149	38 690	26 313
B. VI.	Bežné bankové úvery			
B. VII.	Krátkodobé finančné výpomoci			
C.	Časové rozlíšenie	1 743		420

### Čl. V

#### Výnosy, náklady a výsledok hospodárenia

EUR

	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
<b>Údaj o tom či sú veličiny auditované alebo nie</b>	auditované	auditované	auditované
Výnosy z hospodárskej činnosti	5 134 187	4 720 213	4 004 103
Náklady na hospodársku činnosť	5 018 821	4 705 483	3 893 456
Výsledok hospodárenia z hospodárskej činnosti	115 366	14 730	110 647
Pridaná hodnota	1 505 385	1 449 587	1 282 420
Výnosy z finančnej činnosti	56 907	49 531	180 412
Náklady na finančnú činnosť	22 759	64 412	14 709
Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	34 148	-14 881	165 703
Výsledok hospodárenia pred zdanením	149 514	-151	276 350
Daň z príjmov splatná	17 598	10 784	26 518
Daň z príjmov odložená	9 028	906	-5 656
Výsledok hospodárenia po zdanení	122 888	-11 841	255 488

### Čl. VI

#### Návrh na rozdelenie zisku

Konatelia spoločnosti navrhujú valnému zhromaždeniu schváliť rozdelenie zisku dosiahnutého za rok 2020 nasledovne:

- hospodársky výsledok pred zdanením – zisk za rok 2020	276 349,93 EUR
- daň z príjmov PO	20 862,09 EUR
z toho: - splatná	26 518,44 EUR
- odložená	-5 656,35 EUR
- vlastný zisk	255 487,84 EUR
z toho: - podiely na zisku	255 487,84 EUR

**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 2020 neobstarávala vlastné akcie, dočasné listy a obchodné podiely.
4. Spoločnosť v roku 2020 nemala žiadne výdavky na činnosť v oblasti výskumu a vývoja.