

JIHOČESKÁ UNIVERZITA ČESKÉ BUDĚJOVICE

EKONOMICKÁ FAKULTA

Katedra účetnictví a financí

Studijní program: N 6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Účetnictví a finanční řízení podniku

Analýza obnovy vozového parku výrobního podniku

Vedoucí diplomové práce

Ing. Daniel Kopta, Ph.D.

Autor diplomové práce

Bc. Renata Tenderová

2011

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta
Katedra účetnictví a financí
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Renata TENDEROVÁ**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Účetnictví a finanční řízení podniku**
Název tématu: **Analýza obnovy vozového parku výrobního podniku**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Nalezení vhodných metod pro tvorbu a hodnocení investičního projektu (včetně metod pro volbu nejpříjatelnější formy jeho financování). Použití výše uvedených metod a postupů při tvorbě konkrétního investičního záměru.

Osnova:

1. Investiční rozhodování, předinvestiční příprava a základní metody hodnocení efektivnosti investičního projektu
2. Charakteristika možných způsobů pořízení dlouhodobého majetku a analýza jejich výhodnosti
3. Analýza finanční situace podniku a možnosti zhodnocení dopadu investice na tuto finanční situaci
4. Návrh vlastní metodiky umožňující posouzení vhodnosti realizace investičního záměru
5. Vlastní analýza konkrétního investičního záměru podniku
6. Vyhodnocení získaných výsledků z pohledu dalšího rozvoje podniku

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: 50 - 60 stran

Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

Blaha, Z., Jindřichovská, I.: Jak posoudit finanční zdraví firmy, Management Press 2006

Brealey, R., Myers, S. C. : Teorie a praxe firemních financí, Victoria publishing, 1993

Doležal, J., Fireš, B., Míková, M. : Finanční účetnictví, Grada, Praha, 1995

Fotr, J.: Podnikatelský plán a investiční rozhodování. Grada, Praha, 1996

Grünwald, R.: Analýza finanční důvěryhodnosti podniku, Ekopress, Praha, 2001

Grünwald R., Holečková J.: Finanční analýza a plánování podniku, Praha, Oeconomica, 2004

Křemek, V., Petráková, I. : Investování, CVUT, 1993

Kislingerová, E.: Manažerské finance, C.H.BECK, Praha, 2007

Marek, P. : Studijní průvodce financemi podniku, Express, Praha, 2006

Neumaierová, I., Neumaier, I.: Výkonnost a tržní hodnota firmy, Grada, 2002

Sedláček, J. : Finanční analýza podniku, Computer Press, Praha, 2008

Valach, J.: Investiční rozhodování a dlouhodobé financování, Ekopress, 2001

Synek, M.: Manažerská ekonomika, 1. vydání, Praha, Grada, 2007

Wawrosz, P.: Zdroje financování podnikatelské činnosti, Sagit, Praha, 1999


Vedoucí diplomové práce:

Ing. Daniel Kopta, Ph.D.

Katedra účetnictví a financí


Datum zadání diplomové práce: 5. března 2009

Termín odevzdání diplomové práce: 30. dubna 2010


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.

děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (26)
370 05 České Budějovice


prof. Ing. František Střeleček, CSc., Dr.h.c.

vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 5. března 2009

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě – v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

Ve Vodňanech dne 31. srpna 2011

Renata Tenderová

Poděkování

Děkuji vedoucímu diplomové práce Ing. Danielu Koptovi, Ph.D. za vedení, odbornou pomoc, cenné rady, které mi pomohly při vytváření kvalifikační práce.

Současně děkuji vedení výrobního podniku za poskytnuté materiály a odbornou pomoc při zpracování kvalifikační práce.

Obsah

1. Úvod	3
2. Pojem investice.....	5
2.1 Klasifikace investičních projektů.....	6
3. Investiční rozhodování, předinvestiční příprava	7
3.1 Toky hotovosti (cash flow) projektu	7
3.2 Předinvestiční příprava (technicko-ekonomická studie)	11
4. Základní metody vyhodnocování efektivnosti investičního projektu.....	14
4.1 Metoda čisté současné hodnoty a index ziskovosti	14
4.2 Vnitřní výnosové procento.....	15
4.3 Rentabilita vlastního kapitálu	16
4.4 Průměrná výnosnost investice.....	17
4.5 Rentabilita celkového kapitálu	18
4.6 Doba úhrady.....	18
4.7 Metoda průměrných ročních nákladů.....	19
4.8 Metoda diskontovaných nákladů.....	20
5. Charakteristika možných způsobů pořízení dlouhodobého majetku a analýza jejich výhodnosti	21
5.1 Odpisy.....	21
5.2 Zisk	23
5.3 Rezervní fond a rezervy.....	24
5.4 Akcie.....	24
5.5 Dluhopisy a dlouhodobé dluhy	25
5.6 Forfaiting	27
5.7 Projektové financování	27
5.8 Leasingové financování.....	28
5.9 Použití jednotlivých zdrojů	29
6. Silniční přeprava.....	30
6.1 Základní pojmy	30
6.2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006	31
7. Cíle, metodika, hypotézy	32
7.1 Cíle	32
7.2 Hypotézy.....	32
7.3 Metodika	32

7.3.1	Zhodnocení stávajícího stavu	32
7.3.2	Optimalizace logistiky	33
7.3.3	Stanovení plánovaného cash flow investice	33
7.3.4	Porovnání s najímanou dopravou	37
7.3.5	Nájem vozidel formou operativního leasingu	38
7.3.6	Vlastní hodnocení investice	38
8.	Hodnocení stávajícího stavu dopravy	40
9.	Finanční analýza podniku	42
9.1	Ukazatelé rentability	42
9.2	Ukazatelé aktivity	43
9.3	Analýza zadluženosti	44
9.4	Analýza likvidity	45
9.5	Zhodnocení celkové finanční situace podniku	47
10.	Optimalizace logistiky	48
11.	Plánovaný cash flow investice	57
12.	Porovnání s najímanou dopravou	68
13.	Porovnání s nájmem vozidel formou operativního leasingu	72
14.	Hodnocení investice	73
14.1	Metoda diskontovaného cash flow	73
14.2	Výběr varianty	79
15.	Odpověď na hypotézy	80
16.	Závěr	81
17.	Summary	83
	Použité zdroje	85
	Seznam tabulek a obrázků	87
	Přílohy	89

1. Úvod

Každý podnik se s investicemi setkává často a rozhodování o přijetí či zamítnutí financování různých aktivit je na denním pořádku vrcholového managementu. Dobré rozhodnutí je důležité pro budoucí vývoj a ovlivní chod podniku na několik let do budoucna. Nevýhodné projekty by měly být brzy odhalovány a zamítány a výhodné projekty je nutné podporovat pro jejich ziskovost a přínos pro podnik v podobě zvýšené konkurenceschopnosti. Běžná praxe uvádí, že v současné době bývají z drtivé většiny podporovány projekty méně výhodné, které mohou způsobit podniku značné hospodářské problémy a dlouholeté škody. Zvláště v současné době se nejen česká, ale i celá světová ekonomika zvedá z globální ekonomické krize. Není čemu se divit, že každý subjekt hospodářského sektoru šetří a dlouho zvažuje, jestli nějakou investici podpořit. Většinou se volí kompromis v podobě odložené spotřeby do budoucna a raději neinvestovat, resp. snižovat náklady co nejvíce. Jinými slovy lze charakterizovat současné investorské prostředí za nejisté a velmi opatrné. Každý z nás se sám sebe i ostatních ptá, jestli už je krize za námi nebo jestli se může něco takového ještě někdy vrátit. Jistou odpověď nemůže dát nikdo z nás, je možné na toto téma debatovat.

Každá investice by měla být důsledně analyzována už od samého počátku v podobě předinvestiční přípravy. Nedostatečná pozornost věnovaná dílčím kapitolám studie může ovlivnit celkové rozhodnutí o investici. Dobré investice mohou být zamítnuty, naopak špatné mohou být přijaty. Důsledky těchto malých nedostatků mohou být značné. Součástí rozhodnutí o přijetí investice je také zhodnocení celkové finanční situace podniku. Při každé uvažované investici si podnik klade otázku, jestli takovou aktivitu může vůbec financovat nebo jestli pro něj bude mít pozitivní přínos. Odpověď na podobné otázky dávají ukazatele finanční analýzy. Jedná se o ukazatele rentability, aktivity, zadluženosti a likvidity, bez nichž není možné uskutečnit jasné stanovisko. Pro investory, akcionáře a věřitele je rozhodujícím ukazatelem rentabilita, která velmi napovídá o návratnosti vloženého kapitálu. Zvyšující se podíl cizího kapitálu k celkovému nedává veřejnosti dobrý obraz o finanční síle. Jinými slovy finanční analýza jako jeden z důležitých činitelů nesmí být v žádném případě opomíjena.

Diplomová práce se zabývá investicí do obnovy vozového parku výrobního podniku. Teoretická část se věnuje investicím, investičním projektům a jejich částem. Součástí literární

rešerše jsou také způsoby hodnocení efektivnosti investice, charakteristika možností způsobů pořízení investice a jejich výhodnost. V závěru teoretické části jsou nastíněna některá témata silniční přepravy.

Praktická část se zabývá hodnocením stávajícího stavu vozového parku za roky 2007, 2008, 2009 podle jednotlivých dílčích nákladů vyjádřené v Kč a Kč/km. Další kapitolou je finanční analýza podniku provedená standardními ukazateli rentability, aktivity, zadluženosti a likvidity. Také je zhodnocena celková finanční situace podniku a naznačeno doporučení pro možné investice. Kapitola Logistické optimum řeší porovnání vybraných tras z hlediska nákladů. Následuje část věnovaná sestavení plánovaných toků hotovosti investice, které z větší části vychází ze stávajícího stavu vozového parku. Následuje porovnání s alternativními formami dopravy a v závěru je provedeno hodnocení investice a výběr nejlepší varianty pro podnik s ohledem na jeho celkovou finanční pozici.

2. Pojem investice

Z pohledu podniku jsou investice chápány jako prostředky, které nejsou určeny k bezprostřední spotřebě, ale k tvorbě dalších statků v budoucnu. Jedná se o odloženou spotřebu do dalšího období (Synek, 2007).

Z finančního pohledu jde o jednorázové výdaje, které přinesou peněžní příjmy v průběhu delšího budoucího období. Účelem investic je rozšíření majetku a bohatství v obecném slova smyslu, například nákupem nových strojů, výstavbou nového závodu apod. Za investiční majetek lze považovat také nehmotný majetek (Synek, 2007).

Plánování investic patří k nejsložitějším činnostem podnikového managementu. Nejprve je nutné stanovit dlouhodobé strategické cíle podniku, na které může plánování investic navázat. Strategický podnikatelský plán¹ je považován za podklad pro plánování investic, ve kterém se stanovují cíle v oblasti nových výrobků a zdokonalování stávajících výrobků, rozšiřování trhu a nalézání nových trhů, hledání nových investičních příležitostí apod. Strategický plán tvoří soubor dílčích cílů, z nichž mezi nejvýznamnější patří maximalizace zisku a tržní hodnoty firmy. Důležitým kritériem pro rozhodování podniku je cash flow, tj. peněžní tok, který investice přinese (Synek, 2007).

Z pohledu věcné stránky plánování investic je nutné celý proces chápat jako rozhodování o technickém a výrobním charakteru investice. Je důležité si položit otázku, jaké stroje a zařízení mají být obnoveny nebo nově pořízeny, jak mají být výrobní kapacity rozšířeny apod. V každém případě se vychází z cílů podniku a zároveň se hledají nejlepší možnosti, jak je naplnit. To všechno bývá přesně popsáno v investičních projektech, jejichž příprava probíhá v několika fázích (Synek, 2007).

Na začátku probíhá předinvestiční fáze, která obsahuje identifikaci investičních příležitostí², předběžný výběr projektů³, hodnocení projektu a jeho schválení, příp. zamítnutí⁴. Ze všech investičních projektů jsou vybírány pouze ty nejpříjemnější po technické i ekonomické stránce. Následně se zpracovává technicko-ekonomická studie, která obsahuje podrobný a souhrnný přehled, který vysvětluje důvod projektu, údaje o trhu, ekonomické hodnocení projektu apod. (Synek, 2007).

¹ Překlad do angličtiny strategic business plan

² Překlad do angličtiny opportunity study

³ Překlad do angličtiny pre-feasibility study

⁴ Překlad do angličtiny feasibility study

2.1 Klasifikace investičních projektů

Existují různé klasifikace investičních projektů. Synek (2007, s. 277) používá následující:

1. Náhrada zařízení – jedná se o nutné náhrady opotřebovaných zařízení,
2. Výměna zařízení za účelem snížení nákladů – jedná se o výměnu zařízení, které je zastaralé, ale provozuschopné.
3. Expanze dosavadního výrobku a rozšíření trhu
4. Vývoj, výroba a prodej nového výrobku a expanze na nové trhy
5. Investiční projekty v oblasti bezpečnosti práce, ekologie apod. – jsou nutné ke splnění požadavků
6. Výzkum a vývoj
7. Dlouhodobé smlouvy – jde například o dlouhodobé poskytování výrobků a služeb, které přináší výnosy a vyžadují náklady na delší dobu.
8. Ostatní investiční projekty – například výstavba budovy. V závislosti na velikosti a složitosti projektu je volen tým odborníků, kteří daný projekt hodnotí z různých hledisek.

3. Investiční rozhodování, předinvestiční příprava

Investiční rozhodnutí projektu souvisí s výrobním programem, velikostí výrobní jednotky, technologickým procesem apod. Jde především o rozhodnutí, do jakých aktiv investovat, a o strukturu finančních zdrojů. Těžiště tvoří toky hotovosti (cash flow) projektu po celou dobu jeho života.

3.1 Toky hotovosti (cash flow) projektu

Toky hotovosti projektu představují všechny příjmy a výdaje, které s ním souvisí. V období výstavby existují pouze výdaje investičního charakteru. V době provozu se objevují příjmy, především tržby za prodej produkce a služeb, a výdaje. Výdaje mají investiční a provozní podobu. Investiční výdaje jsou charakteristické výdaji na dokončení a uvedení projektu do provozu, rozšíření kapacity, případně obnovu některých částí projektu. Provozní výdaje představují náklady související s běžným chodem projektu, které jsou hrazeny v jednotlivých letech provozu. Likvidaci mohou představovat příjmy (např. příjmy z prodeje složek investičního majetku) i výdaje (např. výdaje na odstranění škod, na demontáž) (Fotr, 1995).

Investiční náklady projektu

Investiční náklady tvoří dvě skupiny, z nichž první má charakter hmotného, resp. nehmotného investičního majetku, a druhá představuje pracovní (provozní) kapitál (Fotr, 1995).

Náklady hmotného investičního majetku představují náklady na zpracování studií, projektové dokumentace, náklady na získání pozemků, stavební práce, pořízení strojů, zařízení a dopravních prostředků, případně úroky z dlouhodobého úvěru pro financování projektu. Mezi náklady nehmotné investičního majetku patří náklady na získání průmyslových práv, patentů, náklady na nákup software a zřizovací výdaje. Životnost hmotného i nehmotného investičního majetku je různá, proto je třeba brát v úvahu výdaje na obnovu jako součást investičních nákladů (Fotr, 1995).

V projektu jsou prostředky dlouhodobě vázány v oběžných aktivech, tj. v zásobách, pohledávkách a v krátkodobém finančním majetku. Zároveň je financování těchto prostředků snižováno krátkodobými závazky firmy. Rozdíl dvou zmíněných složek tvoří tzv. čistý pracovní kapitál, který je kryt dlouhodobými zdroji (Fotr, 1995).

Obr. 1: Rozvaha podnikatelského projektu

Aktiva		Pasiva	
Stálá aktiva	Nehmotný investiční majetek	Vlastní kapitál (akciový kapitál a vlastní zdroje)	Celkový vložený kapitál
	Hmotný investiční majetek		
	Finanční investice	Dlouhodobé dluhy (dlouhodobý cizí kapitál)	
Oběžná aktiva	Zásoby		Krátkodobé dluhy (krátkodobý cizí kapitál)
	Pohledávky		
	Finanční majetek		

Zdroj: Fotr, 1995, s. 57

Výše pracovního kapitálu závisí na stupni využití výrobní kapacity. Za předpokladu částečné produkce bude na začátku provozu projektu výše pracovního kapitálu nižší, při plném využití kapacity v následujících letech se bude jeho výše zvyšovat (Fotr, 1995).

Příjmy a výdaje v období provozu + plánovaná výsledovka projektu

Toky hotovosti lze zjistit přímou a nepřímou metodou. Přímá metoda je založena na příjmech a výdajích, přičemž příjmy je nutné odlišit od výnosů a výdaje od nákladů. Výnosy zahrnují zásoby nedokončené výroby, hotové výrobky a vyfakturovanou produkci. V počáteční fázi provozu budou příjmy nižší než výnosy o zásoby vlastní výroby a pohledávky. Při maximálním využití výrobní kapacity budou mít tendenci příjmy se rovnat výnosům. Podobně se na počátku budou lišit od sebe výdaje a náklady v souvislosti se zvyšující se zásobou surovin a materiálů (Fotr, 1995).

Pomocí nepřímé metody, která vychází z výnosů a nákladů, lze stanovit plánovou výsledovku projektu. Pracovní kapitál upraví výnosy na příjmy a náklady na výdaje (Fotr, 1995).

- Výnosy

Podstatnou částí výnosů jsou výnosy z tržeb za prodané produkty a poskytované služby. Pro jejich určení je důležité odhadnout předpokládaný prodej v měrných jednotkách a cenách. Pokud lze předpokládat prodej výrobků na zahraničních trzích, je nutné vzít v úvahu předpokládané zahraniční ceny a vývoj devizového kurzu. Odhad velikosti prodeje, prodejní ceny a vývoj devizového kurzu nemusí vždy odpovídat skutečnosti. Odchyly hodnot těchto faktorů může mít velký vliv na rozdíl výše skutečných výnosů z tržeb od předpokládaných. Je lepší určit několik variant tržeb, kterých firma dosáhne za dobrých i nepříznivých podmínek (Fotr, 1995).

Další částí výnosů mohou být přírůstky zásob vlastní výroby⁵. Zejména v začátku provozu projektu dochází k růstu využití výrobní kapacity a k růstu produkce. Ve výnosech projektu se mohou projevit také ostatní provozní výnosy v případě, že projekt bude mít i doplňkové činnosti. Mohou se objevit i finanční výnosy (Fotr, 1995).

- *Náklady*

Náklady tvoří spotřeba materiálu a energie, služby, osobní náklady, odpisy, finanční náklady a ostatní. Spotřeba materiálu a energie může být přímého i nepřímého, resp. režijního charakteru. Přímý materiál a energie přímo souvisí s velikostí produkce, určující je jednotka produkce, nákupní cena a v případě energie norma spotřeby energie na jednotku produkce. Režijní materiál a energii lze stanovit odhadem dle jednotlivých položek v hodnotovém vyjádření. Opravy a udržování patří mezi významné náklady, které zajišťuje dodavatel. Jejich velikost lze odhadovat podle investičních nákladů. Jiné služby, např. přepravné a spoje závisí na charakteru projektu. Mezi osobní náklady patří mzdy, náklady na zdravotní pojištění a sociální zabezpečení, odměny apod. Pro určení mezd je důležité zjištění, zda se jedná o přímé, které závisí na velikosti produkce, pracovních a průměrné hodinové mzdě, či nepřímé, resp. režijní mzdy, pro které je určující počet režijních pracovníků, profese a průměrná mzda. Náklady na zdravotní a sociální zabezpečení se řídí příslušnými zákony. Odpisy jsou významným nákladem snižujícím základ pro výpočet daně z příjmu. Výše odpisů se řídí odpisovými skupinami a způsobem odepisování podle zákona o dani z příjmů. Ostatní náklady zahrnují daně a poplatky. Mezi finanční náklady patří úroky z investičního úvěru. Jejich výše závisí na způsobu splácení. Individuální splátkový plán přichází v úvahu na základě dohody mezi věřitelem a dlužníkem. Výsledkem jsou velikosti a termíny splátek, které ovlivňují velikost úroků. Při rovnoměrném splácení je úvěr splácen stejnými částkami

⁵ Nedokončená výroba a hotové výrobky

v pravidelných termínech. Úrok je dán součinem dlužné částky úvěru a úrokové sazby pro dané období. Při splácení anuitou je součet splátek a úroků za období stejný. (Fotr, 1995)

Pomocí nákladů a výnosů lze určit hospodářský výsledek projektu, tj. zisk před zdaněním. Jeho hodnota je zjišťována jako rozdíl nákladů a výnosů za jednotlivé roky fungování projektu. Významnou částí je daň z příjmu. Nejprve je nutné stanovit základnu pro výpočet daně, která nemusí vždy odpovídat zisku před zdaněním a kterou je důležité upravit pomocí odčitatelných a přičitatelných položek (Fotr, 1995).

Zisk před zdaněním se musí snížit o souhrn odčitatelných položek a zvýšit o souhrn přičitatelných položek. Z takto získané základny daně z příjmu lze zjistit daň z příjmu a následně zisk po zdanění (Fotr, 1995).

Příjmy a výdaje spojené s likvidací projektu

Lze předpokládat, že projekt má po skončení životnosti ještě nějakou hodnotu a jeho likvidace představuje náklady. To představuje fakt, který je nutné brát v úvahu při zpracování toků hotovosti projektu. Příjmovou část tvoří příjmy z prodeje majetku. Jedná se zejména o příjmy po zdanění. Zároveň je třeba vynaložit výdaje, které s likvidací projektu souvisí. Čisté příjmy potom představují rozdíl příjmů a výdajů z likvidace po úpravě o případné zdanění (Fotr, 1995).

Podstatnou částí příjmů z likvidace bývá pracovní kapitál. V konečné fázi provozu projektu dochází k uvolnění prostředků vázaných v zásobách a současně k úhradě všech pohledávek. Firma disponuje prostředky dlouhodobě vázanými v projektu, které tvoří pracovní kapitál. Jedná se o oběžná aktiva snižená o krátkodobé závazky (Fotr, 1995).

Další částí čistých příjmů z likvidace může být zůstatková hodnota projektu. Zařízení bývá většinou odepsáno, takže zůstatková hodnota nabývá malých hodnot. Zůstatková hodnota projektu a pracovní kapitál projektu snižený o výdaje spojené s likvidací jsou výchozí body pro přibližné vyjádření čistých příjmů z likvidace projektu. Nelze opomenout také hledisko času. Čím je doba životnosti projektu delší, tím je přesnost odhadu čistých příjmů nižší. Čím jsou příjmy a výdaje časově vzdálenější od zahájení provozu projektu, tím mají menší váhu pro stanovení ekonomické efektivity (Fotr, 1995).

Toky hotovosti projektu

Toky hotovosti projektu tvoří na jedné straně příjmy, resp. kladné toky, a na druhé straně výdaje, resp. záporné toky.

Příjmy v sobě zahrnují výnosy z tržeb, změna stavu zásob vlastní výroby, ostatní provozní a finanční výnosy a čisté příjmy z likvidace projektu. Mezi výdaje patří investiční náklady projektu, které tvoří přírůstek stálých aktiv⁶ a pracovního kapitálu, náklady bez odpisů z výsledovky a daň z příjmu. Rozdíl příjmů a výdajů v jednotlivých letech představuje tzv. čisté toky hotovosti, které v období výstavby bývají záporné z důvodu absence příjmů a v období provozu by měly převažovat příjmy nad výdaji (Fotr, 1995).

3.2 Předinvestiční příprava (technicko-ekonomická studie)

Kapitálové plánování bývá v praxi spojováno s mnoha činnostmi, jako je stanovení dlouhodobých cílů a investiční strategie podniku, vyhledávání nových a rentabilních projektů a jejich předinvestiční příprava, sestavení kapitálových rozpočtů na podkladu očekávaných výdajů a peněžních příjmů z investic, zhodnocení efektivnosti variant investic a následné zhodnocení uskutečněných projektů (Valach, 1994).

V současné době se podniky orientují na několik cílů, přičemž finanční cíle jsou považovány za nejdůležitější. Podle Valacha (1994, s. 8) bývají v analýzách za cíle považovány:

- efektivnost a finanční stabilita podniku,
- postavení podniku na trh, jeho zachování a případný růst,
- zavádění nových technologií,
- péče o zaměstnance, jejich kvalifikace a zajištění mezd,
- ohled na životní prostředí.

Převažuje názor, že základním cílem podnikání je maximalizace tržní hodnoty firmy. S ohledem na investice by měla firma vybírat takové projekty, které přispívají k růstu tržní hodnoty firmy; to znamená volit takové investice, které jsou spojené s maximálními ročními příjmy. Investor může volit jinou strategii, která například zvýší hodnotu původního investičního vkladu. V některých případech lze použít strategii maximální likvidity investic. Investor upřednostňuje investice, které jsou schopny se rychleji převést na peníze. Na druhé straně mají ale menší výnosnost (Valach, 1994).

Předinvestiční příprava projektů je základním pilířem rozhodování. Jedná se o soubor činností, které se snaží popsat investiční projekty z několika hledisek, především z hlediska účelu, průzkumu potřeb trhu, výše očekávaných kapitálových výdajů a peněžních příjmů (Valach, 1994).

⁶ Hmotný a nehmotný investiční majetek

Stěžejní částí předinvestiční přípravy je tzv. prováděcí studie⁷. Úkolem je poskytnout informace technického, obchodního a finančního charakteru, které mají velký význam pro vyhodnocení projektu.

Podle Valacha (1994, s. 13) by studie měla obsahovat položky:

- přehled výsledků,
- důvod projektu,
- analýza trhu a marketingová strategie,
- velikost výrobní jednotky,
- materiálové vstupy,
- lokalizace a prostředí,
- technický projekt,
- organizační projekt,
- pracovní síly,
- časový plán realizace,
- finanční a ekonomické vyhodnocení projektu.

Souhrnný přehled poskytuje výsledky a závěry jednotlivých částí prováděcí studie. Zdůvodnění projektu ukazuje nutnost realizace projektu například pro zabezpečení poptávky, zefektivnění produkce, inovace technologických postupů, vznik pracovních příležitostí apod. V této fázi by měly být formulovány varianty projektu pro splnění investičních cílů. Analýza trhu a marketingová strategie podává informaci o stávajícím a možném budoucím trhu, o konkurenci, kvalitě a cenách výrobků a jejich substitutů apod. Část o materiálových vstupech řeší náročnost na základní materiály, jejich substituce, využití polotovarů, náročnost na různé druhy energie apod. Část lokalizace a prostředí by měla zahrnovat varianty umístění investice s ohledem na vzdálenost od zdrojů surovin, energie a vzdálenostem k místům spotřeby. V současné době sílí ekologické požadavky a bariéry. Technická část bývá věnována technickým parametrům projektu. Důležitý je výběr technologických postupů, vhodné výrobní zařízení z různých hledisek. Část věnovaná organizaci, pracovním silám a plánu realizace zahrnuje informace o správě, situaci na trhu práce, o mzdových požadavcích a stanoví časový harmonogram činností od termínu dokončení projektové přípravy, zahájení výstavby, až po ukončení investice atd. Finanční a ekonomické zhodnocení projektu má

⁷ Používá se také technicko-ekonomická studie nebo feasibility study.

významnou úlohu při posuzování investičních projektů. Patří sem odhad očekávaných peněžních příjmů, analýza zdrojů financování (Valach, 1994).

Zpracování prováděcí studie není jednoduchý proces, je založen na množství vstupních informací, na odhadu budoucího vývoje technických a ekonomických veličin a na celkové znalosti z různých oborů techniky a ekonomiky. Na tvorbě studie se většinou podílejí odborní pracovníci různých profesí. Je vhodné sestavovat několik variant řešení projektu, které odhalí různé možnosti a lépe umožní nejlepší rozhodnutí z hlediska dosažení finančně-ekonomických cílů firmy (Valach, 1994).

4. Základní metody vyhodnocování efektivnosti investičního projektu

Nejčastěji používané metody hodnocení efektivnosti investičního projektu lze členit z hlediska vztahu k času a z hlediska pojetí kritérií. Metody, které respektují faktor času, je možné považovat za dynamické. Naopak metody, nerespektující faktor času, jsou statické. Další členění metod hodnocení investičních projektů je pojetí kritérií, jejichž východiskem může být peněžní tok, zisk a úspora nákladů (Petráková, 1998).

4. 1 Metoda čisté současné hodnoty a index ziskovosti

Čistá současná hodnota⁸ investice představuje rozdíl mezi současnou hodnotou očekávaných výnosů a nákladů na investici.

$$NVP = PVCF - IN = \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} - IN$$

kde

NVP - čistá současná hodnota

PVCF - současná hodnota cash flow

IN - investiční náklady

CF - očekávaná hodnota cash flow v období *t*

t - počet let investice *1* až *n* let

r - diskontní faktor v %

n - životnost investice v letech (Petráková, 1998, s. 59)

„Současná hodnota je definována jako peněžní suma, která musí být investována, pokud má být ve stanovené době získána zpět větší o očekávané výnosy.“ (Petráková, 1998, s. 59)

Pokud ukazatel čistá současná hodnota nabývá hodnot větších než nula, pak výnosnost investice převyšuje diskontní míru. Při hodnotě ukazatele rovné nule jde o výnosnost, která odpovídá míře úročení. Nastanou-li popsané situace, je možné projekt považovat do budoucna za přijatelný. Na druhé straně v případě hodnot ukazatele menších než nula je na zvážení projekt nerealizovat (Petráková, 1998).

Čistá současná hodnota výrazným způsobem ovlivňuje tržní hodnotu firmy. Čím vyšší je čistá současná hodnota projektu, tím je projekt výhodnější. Pokud je možné vybrat z více

⁸ V překladu do angličtiny Net Present Value

variant, neměla by být opomenuta výše vloženého kapitálu. Je nutné brát v úvahu současnou hodnotu investic. Poměr mezi čistou současnou hodnotou a současnou hodnotou celkových investičních nákladů je označován jako koeficient současné hodnoty. Čím vyšších hodnot ukazatel nabývá, tím je projekt efektivnější (Fotr, 1995).

Výhodou této metody je, že uvažuje celou dobu života projektu, zohledňuje časovou hodnotu peněz i riziko projektu pomocí diskontování. Na druhé straně říká velmi málo o ziskovosti projektu (Fotr, 1995).

S čistou současnou hodnotou má úzký vztah index ziskovosti, resp. rentability. Index rentability představuje podíl diskontovaných čistých výnosů a diskontovaných investičních nákladů projektu (Fotr, 1995).

$$IR = \frac{PVCF}{IN}$$

kde

IR - index rentability (Fotr, 1995, s. 103)

Index rentability velmi úzce souvisí s čistou současnou hodnotou projektu. Pokud je čistá současná hodnota rovna nule, index rentability je jedna. Firma by se měla rozhodnout pro přijetí projektu, jehož index rentability je větší nebo roven jedné. Čím vyšší je hodnota projektu, tím je projekt ekonomicky výhodnější. V případě, že firma má připraveno více projektů, z nich může realizovat pouze jeden z finančních důvodů, index rentability je důležitým kritériem pro hodnocení projektů. Pokud jde o posouzení jednoho projektu kritérium čisté současné hodnoty, vnitřního výnosového procenta a indexu rentability vede ke shodnému závěru o přijetí nebo nepřijetí projektu (Fotr, 1995).

4.2 Vnitřní výnosové procento

„Vnitřní výnosové procento se chápe jako výnosnost, kterou poskytuje podnikatelský projekt během doby svého života.“ (Fotr, 1995, s. 98)

Matematicky se vnitřní výnosové procento rovná diskontní sazbě, při které je čistá současná hodnota projektu rovna nule.

$$NVP = \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} = 0$$

(Petráková, 1998, s. 62)

Opakovanými propočty čisté současné hodnoty při různých hodnotách diskontní sazby lze zjistit přibližnou hodnotu vnitřního výnosového procenta. Diskontní sazba bude postupně zvyšována o jedno procento a postup bude opakován do té doby, až bude čistá současná hodnota poprvé záporná. Přesnější hodnotu lze zjistit pomocí dalších výpočtů, při kterých se diskontní sazba bude zvyšovat např. o 0,1% (Fotr, 1995).

Přibližnou hodnotu vnitřního výnosového procenta je možné zjistit lineární interpolací.

$$VVP = i_n + \frac{NVP_n}{NVP_n + NVP_v} (i_v - i_n)$$

kde

VVP - vnitřní výnosové procento

i_n - nižší úroková míra

NVP_n - čistá současná hodnota při nižším úroku (v absolutní hodnotě)

NVP_v - čistá současná hodnota při vyšším úroku (v absolutní hodnotě)

i_v - vyšší úroková míra (Valach, 1999, s. 192)

Čím vyšší je vnitřní výnosové procento projektu, tím je projekt ekonomicky výhodnější. Firma by se měla pro daný projekt rozhodnout, pokud je vnitřní výnosové procento vyšší než diskontní sazba, tj. požadovaná výnosnost projektu. Zároveň je také jeho čistá současná hodnota větší než nula. Je-li vnitřní výnosové procento projektu nižší než diskontní sazba, firma by neměla o přistoupení na projekt vůbec uvažovat (Fotr, 1995).

Nedostatkem této metody je fakt, že vnitřní výnosové procento může nabývat více hodnot. Pokud jsou čisté toky v období výstavby záporné a potom během provozu kladné, existuje právě jedna hodnota vnitřního výnosového procenta, která rozhodne o přijetí nebo zamítnutí projektu. Pokud čisté toky mění vícekrát znaménko například v důsledku obnovy nebo rozšíření tak, že v období výstavby jsou čisté toky záporné, v první části provozu kladné, záporné při obnově nebo rozšíření a dále kladné, bude mít vnitřní výnosové procento tři různé hodnoty. V takovém případě nelze brát vnitřní výnosové procento jako jediné hledisko při výběru projektů (Fotr, 1995).

4.3 Rentabilita vlastního kapitálu

Rentabilita vlastního kapitálu vyjadřuje poměr zisku a vložených prostředků.

$$RVK = \frac{Z}{VK} \cdot 100$$

kde

RVK - rentabilita

Z - průměrný roční čistý zisk

VK - náklady investice (Fotr, 1995, s. 86)

Investice je výhodnější, čím je vyšší průměrná výnosnost. Je žádoucí, aby výnosnost investice měla minimálně takovou úroveň, jako je výnosnost podniku jako celku. Nevýhodou metody je nerespektování faktoru času a zohledňování pouze účetně vykazovaného zisku, který lze ovlivnit metodou odpisování (Petráková, 1998).

Rentabilita by měla mít hodnotu vyšší než běžná úroková míra dlouhodobých vkladů. Pokud by hodnota rentability vycházela nižší, mělo by být na zvážení, zda projekt vůbec realizovat. Prostředky určené na projekt by bylo lepší uložit na dlouhodobý vklad. Rentabilita vlastního kapitálu by měla být vyšší o rizikovou prémii než úroková míra dlouhodobých vkladů. Jedná se o odměnu za podstoupené riziko (Fotr, 1995).

Nelze opominout důležitou skutečnost, že při sledování rentability projektu s ohledem k úrokové míře je nezbytné srovnávat pouze nominální veličiny⁹ nebo reálné veličiny¹⁰. Z toho vyplývá nedostatek omezenosti života projektu na zvolený rok (Fotr, 1995).

4.4 Průměrná výnosnost investice

Alternativně lze použít ukazatel účetní rentability investic.

$$V_p = \frac{\sum_{i=1}^n Z_i}{n \cdot I_p}$$

kde

V_p - průměrná výnosnost investice

Z_i - roční zisk z investice po zdanění v jednotlivých letech životnosti

n - doba životnosti

i - jednotlivá léta životnosti

I_p - průměrná roční hodnota investičního majetku v zůstatkové ceně

(Valach, 1994, s. 76)

⁹ Jedná se o veličiny vyjádřené v běžných cenách a ovlivněné inflací.

¹⁰ Jedná se o veličiny vyjádřené ve stálých cenách a očistěné o inflaci.

Použitím metody průměrné výnosnosti investice lze hodnotit investice s různou dobou životnosti a absolutní efektivnost projektu. Zisk z investice je odrazem úspory provozních nákladů, ceny a objemu produkce. Za nejpříjemnější je považována investice nebo varianta s vyšší průměrnou výnosností. Je žádoucí, aby výnosnost byla taková, jako je výnosnost podniku jako celku nebo alespoň výnosnost investice se stejnou rizikovostí. Nevýhodou metody je nerespektování faktoru času a odpisů jako součástí peněžních příjmů. Volbou metody odpisů lze výrazně ovlivnit účetně vykazovaný zisk. Použitím současné hodnoty ročních zisků a současné hodnoty investičního majetku se problém odstraní. Porovnání průměrné výnosnosti investice s výnosností firmy může být v některých případech zavádějící. Podniky s vysokou výnosností mohou zamítnout výhodné projekty. Je lepší porovnávat průměrnou výnosnost projektu s výnosovými sazbami, převládajícími na kapitálových trzích (Valach, 1994).

4.5 Rentabilita celkového kapitálu

Ukazatel rentability celkového kapitálu lze použít, pokud projekt bude financován vlastním i cizím kapitálem. Čítec zlomku je zvýšen o úroky jako odměnu věřitelům za půjčení kapitálu.

$$RTK = \frac{Z + \dot{U}}{TK} \cdot 100$$

kde

RTK - rentabilita celkového (totálního) kapitálu

TK - celkový (totální) kapitál

Ú - úroky

(Fotr, 1995, s. 88)

Ukazatelé rentability slouží k rychlému posouzení výhodnosti projektů zejména s krátkou dobou životnosti. Výhodou ukazatelů je jednoduchost a srozumitelnost výpočtu, nevýhodou je závislost na způsobu odepisování. Dalším nedostatkem je nerespektování časové hodnoty peněz (Fotr, 1995).

4.6 Doba úhrady

Doba úhrady představuje dobu, která je potřebná pro úhradu celkových investičních nákladů projektu jeho čistými výnosy. Čisté výnosy představují součet zisku po zdanění, odpisů a úroků z úvěru, pokud je projekt financován částečně cizím kapitálem (Fotr, 1995).

Jestliže jsou výnosy v každém roce jiné, pak dobu úhrady lze zjistit postupným načítáním ročních částek čistých výnosů do té doby, až se kumulované částky čistých výnosů rovnají investičním nákladům (Petráková, 1998).

Zjištěná doba úhrady se srovnává s normovanou hodnotou, kterou si firma zvolí na základě zkušenosti a ostatních investic. Pokud je doba úhrady menší než normovaná hodnota, je žádoucí projekt přijmout; v opačném případě zamítnout. Čím je doba úhrady projektu nižší, tím je z tohoto z hlediska výhodnější (Fotr, 1995).

Výhodou ukazatele je srozumitelnost a jednoduchost výpočtu. Nedostatkem je nerespektování faktoru času, příliš velký důraz na finanční návratnost projektu (Fotr, 1995).

Doba úhrady bývá používána jako doplňkové kritérium zejména pro projekty s krátkou životností a pro velmi rizikové projekty. Ukazatel je vhodný pro obory, orientované na vysoce konkurenční trhy, a pro projekty méně investičně náročné (Fotr, 1995).

4.7 Metoda průměrných ročních nákladů

Metoda je založená na porovnání průměrných ročních nákladů srovnatelných variant investic. Srovnatelnost je chápána stejným rozsahem produkce s různými technologickými postupy. Nejvýhodnější je považována varianta s nejnižšími průměrnými ročními náklady (Petráková, 1998).

$$R = O + iI + V$$

kde

R - průměrné roční náklady varianty

O - odpisy

i - úrokový koeficient (úrok v %/100)

I - investiční náklad

V - ostatní roční provozní náklady (celkové provozní náklady – odpisy)

(Petráková, 1998, s. 66)

Pro přesný výpočet je nutné, aby úrok byl odvozen z postupně klesající zůstatkové hodnoty. Přesnější propočtení je možné vyjádřit pomocí umořovatele. Z předchozího vztahu výši ročních odpisů z úroku z klesající zůstatkové ceny při lineárním odepisování je možné brát za anuitní splátku. Vztah $(O + iI)$ je roční splátka. Odpisy představují úmor z půjčky a úrok z klesající zůstatkové ceny odpovídá úroku z klesající částky úvěru. Investiční náklad lze považovat za půjčku (Petráková, 1998).

Platí vztah

$$O + iI = \frac{I \cdot i (1+i)^n}{(1+i)^n - 1}$$

kde

$i (1+i)^n$ - umořovatel

$\frac{i (1+i)^n}{(1+i)^n - 1}$

i - úrokový koeficient

n - počet let

(Petráková, 1998, s. 66)

Vhledem k předchozímu vztahu potom platí

$$R = \frac{I \cdot i (1+i)^n}{(1+i)^n - 1} + V$$

kde R jsou roční průměrné náklady pomocí umořovatele (Petráková, 1998, s. 67).

Metodu lze použít také pro varianty s různou dobou životnosti s výše uvedenými předpoklady.

4.8 Metoda diskontovaných nákladů

Stejně jako pro předchozí metodu platí i pro metodu diskontovaných nákladů podmínka srovnatelnosti z hlediska objemu výstupu. Metoda srovnává souhrn všech nákladů souvisejících s realizací jednotlivých variant investice po celou dobu životnosti. Náklady vznikají v různých letech a je nutné je diskontovat (Petráková, 1998).

$$D = I + V_d$$

kde

D - diskontované náklady investičního projektu

I - investiční náklad

V_d - diskontované ostatní roční provozní náklady (tj. součet provozních nákladů – odpisy)

(Petráková, 1998, s. 67)

Investice s minimálními diskontovanými náklady je považována za nejvýhodnější. Pokud lze předpokládat hodnotu investičního majetku na konci životnosti, je nutné diskontované náklady snížit o tuto cenu. Při použití této metody je nezbytné převést diskontované náklady u investic s různou životností na společnou dobu životnosti, kterou je nejmenší společný násobek životnosti jednotlivých variant (Petráková, 1998).

5. Charakteristika možných způsobů pořízení dlouhodobého majetku a analýza jejich výhodnosti.

Firma může financovat projekt z externích nebo interních zdrojů. Externí zdroje využívá především nově vznikající firma a mezi ně patří původní vklady vlastníků, dlouhodobé dluhy, krátkodobé bankovní úvěry, subvence a dary, účasti, které představují vklady dalších subjektů, finanční leasing, faktoring a forfaiting. Mezi interní zdroje patří počáteční vklady vlastníků, odpisy hmotného a nehmotného investičního majetku, výnosy z prodeje či likvidace investičního majetku a zásob, zisk, rezervy a ostatní vlastní zdroje, např. kapitálové fondy. Diplomová práce se týká již existující účetní jednotky, počáteční vklady vlastníků nebudou uváděny. Výnosy z prodeje a likvidace majetku jsou součástí rozvahové položky nerozdělený zisk minulých let a hospodářský výsledek běžného účetního období. Příjmy z této operace po odečtení nákladů jsou součástí základu pro výpočet zisku.

5.1 Odpisy

Odpisy vyjadřují postupné opotřebení hmotného a nehmotného majetku za určité období, s jejich pomocí se přenáší cena majetku do nákladů a zároveň se snižuje hodnota v aktivech. Odpisy ovlivňují cenovou tvorbu, výši celkových nákladů, výši zisku a základnu zdanění. Odpisy jsou součástí peněžních příjmů, o jejichž využití rozhodne podnik. V porovnání se ziskem jsou odpisy výhodnější; nepodléhají zdanění a celá výše zůstává k dispozici. Metoda odpisování, odpisová základna a sazby odpisů jsou rozhodující pro výši odpisů. Odpisuje se ze vstupní ceny, kterou může být cena pořizovací, reprodukční cena nebo vlastní náklady. Podstatná je volba metody odpisování, která může být lineární, degressivní, progresivní a nerovnoměrné (Valach, 1999).

Pomocí lineární metody se majetek odpisuje ze vstupní ceny rovnoměrně stejným odpisovým procentem. Nevýhodou je nemožnost vyjádřit přesný průběh opotřebení. (Valach, 1999)

$$RO = \frac{VC}{N}$$

kde

RO - roční odpis

VC - vstupní cen

N - doba odpisování (Valach, 1999,s. 205)

$$OS = \frac{I}{N}$$

kde

OS - odpisová sazba

N - doba odpisování (Valach, 1999, s. 205)

Použitím degresivní metody v prvním případě zůstává konstantní odpisová sazba a klesá odepsatelná částka. Vyšší částky se odpisují ze začátku doby životnosti a postupně se snižují. Vlastní zdroje jsou dříve k dispozici a mohou být použity k rychlejší obnově majetku. V praxi se většinou označuje jako DBB, tj. double declining balance method (Valach, 1999).

Druhý případ označovaný jako SYD, tj. sum of the years digits, zůstává konstantní odepsatelná částka a klesá odpisová sazba.

$$RO = VC \cdot \frac{M}{K}$$

$$K = \frac{(N + 1) \cdot N}{2}$$

RO - roční odpis v Kč

VS - vstupní cena v Kč

M - počet let do konce životnosti

N - doba životnosti v letech (Valach, 1999, s. 206)

Použitím progresivní metody hodnota ročních odpisů s časem roste. Na začátku životnosti majetku je patrný vyšší zisk, který umožňuje vyšší dividendu a vyšší hodnotu akcií. Nevýhodou je vysoká daňová povinnost (Valach, 1999).

Nerovnoměrné odpisování představuje kombinaci metod výše popsaných. V praxi se pro odpis strojů a zařízení používají zrychlené odpisy, které lze provést degresivními metodami, zvyšováním odpisových sazeb při zachování lineárního způsobu odpisů, stupňovitým odpisováním s odpisem větší části majetku na začátku používání, nebo použitím mimořádných odpisů, při kterém se majetek odepíše jednorázově při pořízení. Zrychlené odpisování pomáhá k rychlejší obnově majetku. Odpisy ovlivňují základnu pro zdanění, která se s časem zvyšuje. Na druhé straně hrozí riziko inflace a předčasné vyřazování strojů a zařízení (Valach, 1999).

Nerovnoměrné odpisování podle výkonu by mělo vyjadřovat technické opotřebení. Výše odpisů během doby životnosti závisí přímo úměrně na výkonu v jednotlivých letech (Valach, 1999).

$$OS_v = \frac{VC}{V}$$

$$RO = OS_v \cdot V_i$$

OS_v - odpisová sazba daná výkonem v Kč

VC - vstupní cena v Kč

V_i - výkon v jednotlivých letech v jednotkách výkonu

RO - roční odpis v Kč (Valach, 1999, s. 208)

Podle zákona o daních z příjmu č. 586/1992 Sb. musí být hmotný i nehmotný majetek začleněn do odpisových skupin, kterým je přiřazena doba odpisování. Při rovnoměrném i zrychleném odpisování náleží každé odpisové skupině příslušná roční odpisová sazba pro první rok a další roky odpisování a také pro zvýšenou vstupní cenu. Při rovnoměrném odpisování se roční odpis rovná součinu vstupní ceny a odpisové sazby dělené stem. Při zrychleném odpisování je roční odpis v prvním roce dán podílem vstupní ceny a koeficientu příslušné odpisové skupiny. V dalších letech se roční odpis vypočítá jako podíl dvojnásobku zůstatkové ceny a rozdílu mezi příslušným koeficientem a počtem let, po které již bylo odpisováno (Valach, 1999).

5.2 Zisk

Zisk jako nejvýznamnější zdroj financování je získáván vlastní činností jednotky. Zároveň slouží jako ukazatel efektivity vzhledem k vlastním a cizím kapitálům. V obecném pojetí je zisk chápán jako rozdíl mezi výnosy a náklady. Praxe ukazuje různé kategorie zisku, které je nutné odlišovat (Wawrosz, 1999).

Zisk, který by mohl být použit na investice, bývá označován jako nerozdělený zisk. Je tvořen nerozděleným ziskem začátkem roku, ziskem po zdanění běžného roku a výplatou dividend, případně tvorbou fondů ze zisku. Při financování projektu z nerozděleného zisku musí být dosahováno vyšší výnosnosti, než je dividendový výnos pro akcionáře. Použití nerozděleného zisku k financování projektu je vhodné v případě potíží při získávání externích zdrojů, zároveň se snižuje riziko zadlužení. Na druhé straně hrozí malá stabilita zisku a dividend (Valach, 1999).

Pro financování podnikových aktivit pomocí nerozděleného zisku bývá označováno pojmem samofinancování. Použití zisku skrývá velkou výhodu, že se nezvyšuje počet akcionářů a věřitelů. Nevznikají náklady na emisi cenných papírů, snižuje se finanční riziko

firmy. Na druhé straně má v sobě samofinancování nevýhodu v podobě málo stabilního finančního zdroje (Valach, 1996).

5.3 Rezervní fond a rezervy

Zdrojem rezervního fondu je čistý zisk. Smyslem tvorby rezervního fondu je krýt ztráty a další nepříznivé jevy. Fond lze vytvářet dobrovolně nebo povinně podle obchodního zákoníku č. 513/1991 Sb. (Wawrosz, 1999).

Dobrovolné rezervní fondy mají obvykle přesně vymezený účel, např. úhrada mimořádných ztrát, nákup podílů v jiných subjektech podnikání nebo větší investice podniku atd. (Valach, 1996).

Kromě rezervních fondů existují rezervy. Tvoří se jiným způsobem než rezervní fondy, bývají zahrnovány do nákladů. Některé rezervy jsou podle zákona o daních z příjmu č. 586/1992 Sb. zahrnovány do nákladů a jsou považovány za uznatelný náklad. Jedná se o zákonné rezervy (Valach, 1996).

Jiným druhem rezerv jsou ostatní rezervy, které jsou tvořeny z vlastní vůle a rozhodnutí podniku. Nejsou dané žádným zákonem a nelze je uplatnit jako odpočitatelnou položku pro účely zdanění (Valach, 1996).

Dalšími formami financování činností podniku jsou externí zdroje, s jejichž pomocí může podnik reagovat na změny na trhu, rychleji vytvářet kapitál při zakládání podniku. Pokud jsou náklady na pořízení externího kapitálu nižší než rentabilita celkového kapitálu, může externí kapitál přispět k vyšší efektivnosti podnikání, k růstu rentability vlastního kapitálu a tržní ceny akcie. Na druhé straně se zvyšují náklady podniku například úroky.

Mezi formy externích zdrojů patří akcie, obligace, úvěry, forfaiting, projektové financování a finanční leasing.

5.4 Akcie

„Akcíe (anglicky share, tj. podíl) je cenný papír, který potvrzuje, že jeho majitel je akcionář, tj. že vložil určitý majetkový podíl (kapitál) do akciové společnosti. Akcionář má různá práva. Např. je oprávněn podílet se na zisku společnosti formou dividendy a účastnit se na řízení společnosti mimo jiné tím, že je oprávněn hlasovat na valné hromadě, případně se podílet na likvidačním zůstatku společnosti v případě likvidace. Za závazky společnosti akcionáři neručí.“ (29)

Podle práv akcionářů se člení akcie na kmenové a prioritní. Majitel kmenové akcie získává dividendu v nestejně výši a účastní se hlasování na valné hromadě. Výhodou je, že nemají pevnou dobu splatnosti, snadněji se prodávají v porovnání s prioritními akciemi a dluhopisy, u věřitelů zvyšují důvěryhodnost. Na druhé straně rozšiřování hlasovacího práva je jednou z negativ. Emise kmenových akcií znamená vysoké náklady (Valach, 1999).

Kmenové akcie představují trvalou formu externího financování investic z důvodu jejich nesplátnosti (Valach, 1996).

Použití kmenových akcií pro financování aktivit podniku má výhodu, že není pro podnik zavazující platit dividendy. V porovnání s použitím dluhů nebo prioritních akcií jsou kmenové méně riskantní a umožňují firmě větší flexibilitu v jejich finančních plánech. Prodejnost je lepší v porovnání s prioritními akciemi a obligacemi z důvodu vyšší výnosnosti (Valach, 1996).

Mezi nevýhody kmenových akcií patří vysoká rizikovost než u obligací a prioritních akcií z pohledu investora. S tím souvisí i vyšší náklady na jejich získání. Vyšší nákladovost má další důvod, který spočívá v nemožnosti uplatnit dividendy jako odpočitatelnou položku pro účely zdanění. Emise kmenových akcií představuje rozšíření hlasovacího práva na další akcionáře a širší kontrolu vedení podniku (Valach, 1996).

Akciová společnost může vedle kmenových akcií emitovat také prioritní akcie; jejich podíl na základním kapitálu nesmí být vyšší než 50 % akciového kapitálu. Kmenové a prioritní akcie podniku se obchodují na burze zvlášť. Prioritní akcie obvykle nejsou spojeny s hlasovacím právem. Zajišťují stálý výnos, ale nejsou splatné. Jednou z pozitiv je možnost zvýšení kapitálu, aniž by byl omezen vliv majitelů kmenových akcií na rozhodování. Dividendy z prioritních akcií jsou při růstu zisku relativně stabilní. Nemožnost výplaty dividend z prioritních akcií není tolik závažné jako neschopnost platit splátky úroků z dlouhodobých dluhů (Valach, 1996).

Jedna z nevýhod spořívá především v nemožnosti uplatnit dividendy jako odčitatelnou položku pro účely zdanění. Při poklesu zisku má emitent povinnost platit relativně stabilní dividendu (Valach, 1996).

5.5 Dluhopisy a dlouhodobé dluhy

Dluhopis představuje úvěrový cenný papír, s nímž je spojen závazek emitenta vůči majiteli cenného papíru. Dlužník vydává dluhopisy za účelem zisku prostředků pro financování své činnosti. Majitel má po celou dobu držení dluhopisu nárok na výplatu úroků a vrácení nominální hodnoty dluhopisu. (19)

Z pohledu podniku, který dluhopis vydává je výhodou pevně stanovený úrok, který je odčitelnou položkou pro zdanění zisku. Akcionáři si udržují kontrolu nad vedením podniku. Nevýhodou je zvyšování finančního rizika, pevné splátky bez ohledu na zisk i v době, kdy zisk není velký. Podnik, který se rozhodne využít obligace, by neměl být příliš zadlužen a neměl by mít kolísavé tržby a výnosy; měly by naopak růst. Rozhodnutí o využití obligace závisí na několika aspektech, především na výnosnosti, kterou věřitel požaduje, době splácení a hodnocení podniku, který dluhopis vydává (Valach, 1999).

Nejčastěji je výnos, resp. úrok určen formou pevné úrokové sazby nominální ceny po celou dobu životnosti obligace. Pro obligace s pohyblivou úrokovou mírou jsou dány podmínky, podle kterých se úrok mění. Obvykle se bývá úrok dán změnou diskontní sazby emisní banky, nebo změnou míry inflace (Valach, 1996).

Hodnocení firem z hlediska úvěruschopnosti poskytují ratingové společnosti, které posuzují emise podniku a zařazují je do určitých skupin. Záleží na analýze a hodnocení několika ukazatelů, především se jedná o stabilitu zisku a rentabilitu, ziskové krytí úroků z dluhů, podíl dluhu v kapitálové struktuře emitenta, riziko podnikání v odvětví, postavení emitenta na trhu a kvalitu jeho managementu (Valach, 1996).

Pro emitenta je výhodné vydávat obligace z důvodu, že úrok je možné uznat jako náklad pro daňové účely. Úrok z obligací je stálý a majitel obligace přesně ví, jaký výnos mu držení cenného papíru přinese. Pro emitenta je velmi důležité udržení si kontroly nad činností podniku a nemožností držitele dluhopisu zasahovat chodu podniku. Obligace jako externí zdroj pružněji reaguje na potřebu rozšíření kapitálu než interní zdroje (Valach, 1996).

Na druhé straně je jednou z nevýhod pro emitenta především růst rizika ze zvýšení podílu dluhu na celkovém kapitálu. Stálé splátky úroku z obligací jsou pro emitenta nevýhodné, když nastává pokles podnikového zisku. V porovnání s interními zdroji s sebou emise dluhopisů přináší náklady na získání prostředků. Tyto emisní náklady jsou vyšší než při získání financí pomocí dlouhodobých bankovních úvěrů (Valach, 1996).

Další externí zdroj představují dlouhodobé úvěry, které lze získat ve formě bankovního úvěru, nebo ve formě dodavatelského úvěru. Bankovní úvěr poskytují komerční banky, pojišťovací společnosti a penzijní fondy a lze jej získat ve formě termínované půjčky nebo hypotekárního úvěru. Pokud podnik uvažuje o rozšíření hmotného investičního majetku, vhodnou formou pro získání peněz jsou termínované půjčky. Lze je použít také na trvalé rozšíření oběžného majetku, na pořízení nehmotného majetku. Existuje několik typů splácení úvěru podle dohodnutých podmínek. Při anuitním splácení stejnou souhrnnou splátkou je

velmi důležité oddělení úmoru a úroku. Úrok lze uplatnit pro daňové účely jako náklad, splátka úvěru uplatnit nelze (Valach, 1996).

Peněžní prostředky lze získat také formou hypotekárního úvěru, při kterém banka vydává hypoteční zástavní listy.

Hypoteční zástavní listy představují jednu z forem dluhopisů, které vydávají hypoteční banky. Úvěry jsou kryty zástavou nemovitosti. Hypoteční zástavní listy jsou vydány po vkladu zástavního práva k nemovitosti do katastru nemovitostí (20).

Tento typ dluhopisů představují jedny z nejbezpečnějších cenných papírů. Jsou málo rizikové a mají menší výnos v porovnání s jinými dluhopisy. Úroky z hypotečních zástavních listů stejně jako úroky z dluhopisů jsou osvobozeny od daně z příjmů (20).

5.6 Forfaiting

Zvláštní formou financování investic nakupovaných v zahraničí je forfaiting. Forfaitingem se rozumí odkup bezpečně zajištěných střednědobých nebo dlouhodobých exportních pohledávek splatných v budoucnosti bankou nebo specializovanou finanční institucí (forfaiterem) bez postihu na původního věřitele, resp. vývozce (27).

Forfaiter uzavírá s vývozcem smlouvu pohledávce, ve které jsou určeny náklady, požadované dokumenty a termín uskutečnění obchodu. Vývozce předává zboží zahraničnímu odběrateli a postupuje pohledávku forfaiterovi, který platí na účet vývozce finanční částku, jejíž hodnota je snížena o náklady forfaitingu. Odběratel pak musí zaplatit na účet forfaitera celou nominální hodnotu pohledávky. V případě neuhrazení částky odběratelem, hraje důležitou roli v této fázi forfaiter jako majitel pohledávky v roli věřitele, který zajišťuje upomínky, případně podniká další kroky k vymáhání neuhrazené pohledávky (27).

5.7 Projektové financování

Dalším způsobem financování velkých akcí je projektové financování. Týká se oblastí energetiky, infrastruktury, projektů se zaměřením na životní prostředí, projekty výrobních a zpracovatelských provozů atd. Projekty financuje skupina bank, které mají hmotnou záruku. Poskytnuté peníze jsou spláceny dlouhodobě s ohledem na příjmy z projektu. Velkou výhodou projektového financování je riziko, které nesou banky (Valach, 1999).

Charakteristické pro podnik je oddělené financování projektu od ostatních akcí podniku. Bývá založena projektová firma, ve které jsou koncentrovány zdroje na projekt. Na rozsáhlou investici by měla být vypracována projektová a finanční dokumentace, kterou

hodnotí nezávislí experti. Dalším rysem je ochrana věřitelů formou záruk v době výstavby i provozu investice (Valach, 1996).

5.8 Leasingové financování

Velmi populární způsob pořízení dlouhodobého majetku je leasingové financování. „Leasing můžeme definovat jako pronájem různých částí majetku (strojů, budov, výrobků dlouhodobé spotřeby) za sjednané nájemné buď na určité období, nebo na dobu neurčitou s výpovědní lhůtou.“ (Valach, 1999, s. 228)

Podstata je taková, že nájemce uzavře s leasingovou společností smlouvu o pronájmu nějakého předmětu. Zároveň je dohodnuta také doba pronájmu, výše splátek a zůstatková cena, kterou nájemce zaplatí při koupi po skončení smlouvy. Předmět leasingu je po celou dobu pronájmu majetkem leasingové společnosti, která má právo jej odepisovat. Majetkem nájemce se stává až po skončení smlouvy a odkoupení za zůstatkovou cenu (Fotr, 1995).

Existují dva základní typy leasingu; provozní a finanční. Provozní leasing¹¹ bývá chápán jako krátkodobý pronájem. Předmět pronájmu je pronajímán obvykle na kratší dobu, než je ekonomická doba životnosti majetku. Nájemce nezískává právo na koupi najatého majetku a předpokládá se, že po skončení leasingu bude majetek vrácen zpět pronajímateli. Možnost odkoupení existuje za určitých podmínek. Důležitou skutečností je, že pronajímatel zodpovídá za veškerá rizika z vlastnictví majetku (Valach, 1996).

Druhým typem leasingu je finanční leasing¹². Na rozdíl od předchozího typu se jedná o dlouhodobý pronájem a všechna rizika a výnosy, které souvisí s fungováním majetku, jsou převedena na nájemce. Doba leasingu bývá stejná jako doba ekonomické životnosti. Leasingové splátky hradí pořizovací cenu pronajatého majetku a ziskovou marži pronajímatele. Leasingová smlouva není za běžných podmínek vypověditelná. Nájemce má po skončení leasingu právo na odkoupení majetku. Během doby splácení slouží splátky k trvalému pořízení předmětu leasingu. V době leasingu není pronajatý majetek ve vlastnictví uživatele, odepisován je většinou vlastníkem. Splátky lze uplatnit pro daňové účely jako uznatelný náklad. To jsou podstatná fakta, kterými se leasing odlišuje od úvěru (Valach, 1996).

Leasing má několik výhod, ale i nevýhod. Mezi hlavní výhody patří možnost pořídit majetek jiným způsobem než vlastními zdroji. Rychlé uvedení majetku do provozu zvyšuje konkurenceschopnost podniku. Leasingové financování je vnímáno jako více flexibilní

¹¹ Používá se také termín operating leases.

¹² Používá se také termín financial, capital leases.

ve vztahu k úvěru, obligacím i k interním zdrojům. Výše a rozložení splátek mohou určovat výnosy z výroby nebo sezónnost výroby. Leasing je méně náročný na míru schopnosti nájemce splácet úvěr než v případě úvěrů. Leasingová společnost má větší přehled o situaci na trhu než banka a může v případě odebrání majetku od nájemce lépe pronajmout nebo prodat majetek. Další výhodou je možnost zahrnout leasingové splátky do nákladů a snižovat základ zdanění. Leasing nezvyšuje míru zadlužení podniku a ovlivňuje hodnotu fixního majetku z důvodu nevykazování majetku jako součást aktiv. Leasingová společnost také nese riziko spojené se zvyšováním inflace. Nájemce má předem dohodnutou stejnou splátku. (Valach, 2006)

Leasingové financování má také i své nevýhody, mezi které patří především náklady, které někdy bývají vyšší než pořízení majetku úvěrem nebo vlastními zdroji. Další nevýhodou je fakt, že po skončení leasingu přejímá nájemce do svého majetku zařízení, které je skoro odepsané. V průběhu leasingu je nájemce omezen, zejména možností odebrání předmětu leasingu, přenosem vlastnických rizik, při provádění rekonstrukce či modernizace majetku. Další nevýhodou je také nemožnost vypovědět smlouvu nájemce, v případě souhlasu pronajímatele vypovědět smlouvu je akt spojen s velkým penále. Dále se objevuje nebezpečí bankrotu leasingové společnosti, při kterém je nutné vrátit majetek pronajímateli. S tím jsou spojené velké náklady na administrativu a vyrovnání s leasingovou společností. (Valach, 2006)

Výhody a nevýhody leasingového financování aktivit podniku je nutné posuzovat na základě konkrétních smluvních podmínek. Nelze všeobecně tvrdit, že leasing je pro firmu nejlepším možným řešením, ale i nejméně prospěšným způsobem financování.

5.9 Použití jednotlivých zdrojů

Každá firma by měla zohlednit faktory, které ovlivní rozhodování o způsobu použití zdroje financování pro své aktivity. Jedním z nejdůležitějších kritérií je účel peněžních prostředků, na co mají být použity. Pro provozní záležitosti bývají obvyklé úvěry, směnky, leasingy, faktoringy a forfaitingy. Lze se setkat i s použitím nerozděleného zisku a vklady společníků. V případě velkých investic je možné brát v úvahu zvýšení základního kapitálu, dlouhodobé úvěry, emise dlouhodobých dluhopisů, forfaiting a leasing (Wawrosz, 1999).

Neméně důležitá je doba investice. Krátkodobé činnosti je vhodné financovat úvěrem, faktoringem či forfaitingem. Je možné použít nerozdělený zisk, směny nebo vklady společníků. Použití emise dluhopisů, zvýšení základního jmění a leasingu připadá v úvahu u dlouhodobých investic (Wawrosz, 1999).

Nezbytnou součástí při rozhodování o způsobu financování projektu je analýza podmínek, za kterých jsou prostředky získány a možnost jejich čerpání. Důležité je zjistit podmínky, za kterých lze zdroje získat, administrativní náročnost, podmínky splácení a možnost přizpůsobení splátkového kalendáře situaci firmy apod. (Wawrosz, 1999).

Při jednáních o získání prostředků obvykle firma musí předložit stav své ekonomické situace. Taková analýza je spojena s určitými náklady. Je důležité také zjistit náklady, které souvisí se získáním zdrojů. Pokud je nutné získat prostředky co nejrychleji, nebude podnik volit emisi akcií nebo emisi dluhopisů (Wawrosz, 1999).

Podíl vlastního a cizího kapitálu výrazně ovlivňuje možnosti získat cizí zdroje. Wawrosz (1999, s. 326) uvádí, že podíl cizího kapitálu na celkovém kapitálu by neměl překročit 70%. Úroky z úvěrů, leasingové splátky a další náklady cizího kapitálu podnik musí splácet v každém případě. Vysoký podíl cizího kapitálu ohrožuje stabilitu a zvyšuje závislost firmy na věřitelích (Wawrosz, 1999).

Cizí i vlastní kapitál bývá doprovázen s určitými náklady, např. úroková míra u cizího kapitálu dividendy nebo odměny vyplacené společníkům u vlastního kapitálu. Platí obecné pravidlo, že náklady vlastního kapitálu jsou vyšší než náklady cizího kapitálu. Akcionáři a společníci požadují vyšší výnosy z vkladů z důvodu nemožnosti získat vložený kapitál zpět (Wawrosz, 1999).

Podstatným kritériem při rozhodování o jednotlivých zdrojích je výnosnost investice. Je nezbytné porovnat výnosy investice s náklady k jednotlivým zdrojům.

6. Silniční přeprava

6.1 Základní pojmy

Silniční přeprava se realizuje v dopravním prostředku, jehož limitem je například kapacita, ložná plocha, resp. ložný prostor a užitečné zatížení.

Kapacita silničního nákladního vozidla je chápána jako užitečné zatížení, resp. nosnost nákladního vozidla nebo velikost ložné plochy nebo ložného prostoru nákladového vozidla. Využití kapacity vozidla ovlivňují faktory, například ložný prostor, velikost ložné plochy, druh nákladu, způsob a forma obalu, způsob uložení nákladu apod. Za optimální využití kapacity se považuje, pokud se přepravuje náklad, jehož hmotnost odpovídá nosnosti a jehož objem pokryje ložný prostor nebo ložnou plochu (Toušek, 2009).

Ložná plocha vozidla v m² se chápe jako půdorysná plocha vozidla. Ložný prostor v m³ obsahuje vnitřní objem uzavřené karoserie.

Nosností, resp. užitečným zatížením vozidla v kilogramech nebo tunách se chápe maximální povolená hmotnost nákladu nebo dopravovaných osob. Uvádí se také kategorie vlastní hmotnosti vozidla, tj. hmotnost vozidla a provozních hmot bez vybavení, dále kategorie pohotovostní hmotnosti vozidla, tj. vlastní hmotnost vozidla s vybavením a pracovní výstrojí, atd. (Toušek, 2009).

Silniční přeprava je realizována pomocí lehkých silničních vozidel, nákladními automobily, jízdními soupravami s přívěsem nebo návěsem a samoobslužnými dopravními prostředky. Pro účely diplomové práce jsou vymezeny pouze první dva uvedené pojmy (Toušek, 2009).

Lehká silniční vozidla svou hmotností obvykle nepřesáhnou 3,5 tuny. Používají se k zásobování, pro servisní služby, pro přepravu osob. Často se označují jako dodávková vozidla s univerzální konstrukcí v podobě kabiny s ložným prostorem nebo speciální konstrukcí s různými druhy nástaveb (Toušek, 2009).

Nákladní automobily jsou v současné době zastoupeny v různých typech s mnoha modifikacemi podle individuálních potřeb dopravního provozu. Vozidla se vyrábí univerzální v podobě valníku s plachtou nebo skříňovou nástavbou nebo speciální s určitým vybavením se zvláštními úpravami, například nákladní automobily chladírenské, cisternové, stěhovací apod. (Toušek, 2009).

Silniční nákladní přeprava se řídí mezinárodními dohodami a nařízeními. Jednou z nich je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006.

6.2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

Pracovní režim řidičů v silniční dopravě v zemích Evropské unie se řídí nařízením č. 561/2006. Bezpečnostní přestávku během doby řízení musí být dodržena po 4,5 hodinách pracovní činnosti. Nepřerušená přestávka musí trvat alespoň 45 minut, pokud nezačíná doba odpočinku, která je považována jako souvislá doba, v níž může řidič rozhodovat o svém čase. Doba řízení se pohybuje mezi 9 a 10 hodinami denně, s tím, že pouze dvakrát týdně je možné dobu řízení prodloužit na 10 hodin. Přestávku je možné rozdělit jen na 2 části, z nichž první musí trvat alespoň 15 minut, druhá minimálně 30 minut. Takové rozdělení přestávky může řidič provést podle svého uvážení během 4,5 hodin řízení. Celková týdenní doba řízení od pondělí do soboty může být maximálně 56 hodin a celková dvoutýdenní doba řízení nesmí překročit 90 hodin po sobě následujících týdnů. Nařízení č. 561/2006 pojednává o dalších možných úpravách dob řízení a dob odpočinku.

7. Cíle, metodika, hypotézy

7.1 Cíle

Cílem diplomové práce je nalezení vhodných metod pro tvorbu a hodnocení investičního projektu včetně metod pro volbu nejpříjemnější formy jeho financování a použití těchto metod a postupů při tvorbě konkrétního investičního záměru.

Podnik v současné době zajišťuje distribuci svých výrobků k zákazníkům prostřednictvím vlastní dopravy a chce v této činnosti pokračovat i v budoucnu. Z toho důvodu plánuje investici do obnovy svého vozového parku z důvodu vysokých nákladů na opravy. Na základě konzultace s odborníky technického oddělení dopravy podniku bylo doporučeno koupit pět automobilů s chladícím zařízením v celkové pořizovací ceně 3 948 000 korun českých.

7.2 Hypotézy

Finanční leasing je v dnešní době velmi rozšířeným způsobem financování vozidel. Předpokládám, že finanční leasing s 30% mimořádnou splátkou bude nejpříjemnější variantou pořízení vozidel. Za nejméně výhodné považuji koupi vozidel vlastními zdroji.

Stávající stav dopravy je neoptimální a nevyhovuje požadavkům podniku pro zajištění rozvozu hotových výrobků k zákazníkům. Existují lepší možnosti pro optimalizace distribučních cest.

7.3 Metodika

Aby bylo možné tuto investici posoudit, je třeba stanovit dílčí kroky:

7.3.1 Zhodnocení stávajícího stavu

Zhodnocení stávajícího stavu bude obsahovat analýzu současného stavu dopravy a finanční analýza podniku. Bude uveden přehled jednotlivých nákladů všech vozidel vozového parku za poslední tři roky, s jehož pomocí lze zjistit vývoj jednotlivých položek nákladů. Zároveň bude také uveden přepočtení hodnot na jeden ujetý kilometr, aby bylo možné sledovat vývoj částek, které lze porovnat mezi sebou navzájem. Zdrojem informací budou vnitropodnikové dokumenty a vlastní výpočty.

Finanční analýza podniku bude provedena podle standardních ukazatelů rentability, aktivity, zadluženosti a likvidity. Rentabilitu vlastního kapitálu nelze použít, protože ukazatel

je podílem dvou záporných hodnot. Finanční analýza ukáže celkovou finanční sílu podniku a nastíní způsoby pořízení investice.

7.3.2 Optimalizace logistiky

Návrh optimalizace logistiky bude obsahovat výběr tras s podobnými oblastmi cílových zákazníků. Výpočty budou obsahovat jednotlivé dílčí náklady přepočtené na kilometr a celkové náklady na konkrétní trasu. Sazby nákladů v Kč/km budou použity ze stávajícího stavu dopravy. Do dílčích nákladů budou zahrnuty náklady na finanční leasing s 30 % mimořádnou splátkou podle hypotézy.

7.3.3 Stanovení plánovaného cash flow investice

Stanovením plánovaných peněžních toků je možné zjistit celkové i dílčí náklady investice během celé doby životnosti v podniku. Nová vozidla jsou v provozu používána přibližně 10 let, potom jsou odhlášena a zlikvidována nebo prodána za účelem použití náhradních dílů.

Plánované náklady budou sestaveny pro tři varianty financování: leasingem, úvěrem, vlastními prostředky. Plánované náklady investice poslouží jako přehled nákladového zatížení podniku na několik let a zároveň se stanou jedním z podkladových materiálů pro tvorbu finančního plánu. Plánované toky budou stanoveny odhadem podle objemu výroby hotových výrobků vyjádřené v kilogramech a také podle množství ujetých kilometrů a spotřeby pohonných hmot. Podkladem pro stanovení nákladů na mýtné budou použity stávající hodnoty s ohledem na množství ujetých kilometrů.

Stanovení nákladů na spotřebu nafty

Podle vyhlášky č. 377/2010 o výši sazeb pro cestovní náhrady 2011 a tuzemské stravné 2011 je stanovena průměrná cena nafty pro rok 2011 ve výši 30,80 Kč za litr. Cena nafty se u jednotlivých čerpacích stanic regionálně velmi liší a skutečné prokázané výdaje za jeden litr předpokládám menší nebo rovny zmíněné sazbě. Sazba bude zohledněna v plánované kalkulaci investice pro dílčí náklad spotřeba nafty v Kč.

Tabulka 1: Vývoj cen nafty

rok	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Kč/l	15,66	16,65	18,77	18,04	18,99	24,75	24,07	21,73
meziroční tempo růstu/ poklesu	x	6,32 %	12,73 %	-3,89 %	5,27 %	30,33 %	-2,75 %	-9,72 %
rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kč/l	21,89	24,92	27,87	28,97	28,67	31,74	26,1	30,57
meziroční tempo růstu/ poklesu	0,74 %	13,84 %	11,84 %	3,95 %	-1,04 %	10,71 %	-17,77 %	17,13 %

Zdroj: Český statistický úřad

Stanovení nákladů na pojištění

Pojištění vozidel bude sjednáno u pojišťovny Kooperativa, a.s. Obě vozidla budou mít kromě zákonného pojištění také havarijní pojištění. Zákonné pojištění Standard obsahuje pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla s limitem 54 mil. Kč za škodu na zdraví nebo usmrcení a s limitem 35 mil. Kč za škodu na věci nebo ušlém zisku. (zdroj: Kooperativa pojišťovna, a.s.)

Pro vozidlo s hmotností 3,5 t je stanoveno roční zákonné pojistné ve výši 10 140 Kč a v prvním pojistném období Kooperativa pojišťovna, a.s. poskytuje slevu 5 %. To znamená, že v prvním roce se pojistné pohybuje ve výši 9 632 Kč. Pro vozidlo s celkovou hmotností 5,2 tuny vychází roční zákonné pojistné ve výši 23 344 Kč. V prvním roce je také poskytnuta sleva 5 % a pojistné v tomto období se pohybuje v hodnotě 22 176 Kč. (11)

Havarijní pojištění s 10% spoluúčastí minimálně 10 000 Kč pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny je stanoveno ve výši 12 483 Kč a v prvním pojistném období lze využít frekvenční a obchodní slevu 15 %. Pojistné po slevě v tomto období vychází 10 610 Kč. Se stejnými podmínkami pro vozidlo s celkovou hmotností 5,2 tuny vychází pojistné v prvním období 13 566 Kč a v dalších letech 15 960 Kč. (11)

Stanovení nákladů na dálniční známku nebo mýtné

Podle současného stavu dopravy vozidla s celkovou hmotností do 3,5 tuny mohou využít jednu z možností platby zpoplatněných komunikací, například v podobě roční dálniční známky v hodnotě 1 200 Kč. Pro vozidla se dvěma nápravami, s motorem náležící do páté emisní třídy, s celkovou hmotností nad 3,5 t platí sazby mýtného dané nařízením vlády č. 484/2006 Sb.

Tabulka 2: Sazby mýtného nových vozidel

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice	období pátek 15:00 až 21:00	2,12 Kč/km
	ostatní doba v týdnu	1,67 Kč/km
Sazby mýtného pro silnice I. třídy	období pátek 15:00 až 21:00	1 Kč/km
	ostatní doba v týdnu	0,79 Kč/km

Zdroj: <http://www.businessinfo.cz/>

Pro stanovení nákladů mýtného lze použít kvalifikovaný odhad, který se pohybuje ve výši 0,55 Kč/km. Vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 tuny ujedou 61,53 % kilometrů ze všech vozidel podniku. Odhad nákladů na mýtné během životnosti vozidel je dán součinem předpokládané sazby a 61,53% podílem odhadovaných kilometrů.

Stanovení nákladů na silniční daň

Podle zákona č.16/1993 Sb., o dani silniční jsou vozidla určena k podnikání a jejich silniční daň je určena §6 odst. 2, a 6. Nová vozidla budou značky Iveco Daily dvojího typu. První druh má 2 nápravy, celkovou hmotnost 5,2 tuny a maximální užitečnou hmotnost 2,735 tuny, druhý druh má také 2 nápravy, celkovou hmotnost 3,5 tuny a maximální užitečnou hmotnost 1,345 tuny. Podle uvedených vstupních údajů vypadá silniční daň následovně v tabulce 3:

Tabulka 3: Silniční daň pro nová vozidla

Povolená hmotnost 2 náprav v tunách	Silniční daň v Kč
nad 2 t do 3,5 t	3 600
nad 5 t do 6,5 t	6 000

Zdroj: zákon č.16/1993 Sb., o dani silniční.

Podle §6 odst. 6 téhož zákona o dani silniční se silniční daň snižuje o procentní slevy od data jejich první registrace. Dobu platnosti slev, přehled slev a výši silniční daně uvádí tabulka 4:

Tabulka 4: Silniční daň po slevách

Doba od první registrace	Výše slevy	Silniční daň po slevě	
		Pro vozidla se 2 nápravami s povolenou hmotností nad 2 t do 3,5 t	Pro vozidla se 2 nápravami s povolenou hmotností nad 5 t do 6,5 t
1 měsíc – 36 měsíců	48 %	1 872	3 120
37 měsíců – 72 měsíců	40 %	2 160	3 600
73 měsíců – 108 měsíců	25 %	2 700	4 500
109 měsíců a dále	0 %	3 600	6 000

Zdroj: zákon č. 16/1993Sb., o dani silniční

Stanovení nákladů na finanční leasing

Údaje o finančním leasingu poskytnutým společností Raiffeisen Leasing se uvádí tabulka 5:

Tabulka 5: Měsíční splátky finančního leasingu

pořizovací cena vozidla	mimořádná splátka	měsíční splátka bez pojištění	roční splátka bez pojištění
726 400	217 920	10 135,13	121 621,56
831 800	249 540	11 607,72	139 292,64

Zdroj: www.financovanivozu.cz, vlastní výzkum

Splatnost finančního leasingu je 5 let.

Stanovení nákladů na splátku úvěru

Pro variantu financování investice úvěrem budou finanční prostředky ve výši 3 948 200 Kč poskytnuty GE Money Bank s roční úrokovou sazbou 4,9 %. Splátkový kalendář s výpočtem úroků v jednotlivých letech uvádí Příloha 1:

Stanovení nákladů na opravy, náhradní díly, režie, mzdových nákladů a cestovného

Náklady budou stanoveny odhadem s ohledem na stávající stav jednotlivých položek nákladů a na vývoj inflace. Do ostatní režie budou počítány drobné činnosti údržby vozidla, například výměna oleje, výměna pneumatik apod.

Vývoj inflace

Podle Českého statistického úřadu (21) „míra inflace vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen vyjadřuje změnu průměrné cenové hladiny za 12 posledních měsíců proti průměru 12-ti předchozích měsíců.“

Tabulka 6: Vývoj inflace v letech 2000 až 2010

rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
inflace v %	3,9	4,7	1,8	0,1	2,8	1,9	2,5	2,8	6,3	1	1,5

Zdroj: Český statistický úřad, http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira_inflace

Podle makroekonomické predikce ministerstva financí České republiky se odhaduje průměrná míra inflace pro rok 2011 ve výši 2,1 % (24). Při stanovení plánovaných mzdových nákladů a cestovného bude průměrná hodnota inflace zohledněna a mzdové náklady a cestovné budou průběžně zvyšovány.

7.3.4 Porovnání s najímanou dopravou

Jiným způsobem, jak zajistit dopravit hotové výrobky k zákazníkům, je využití najímané dopravy. Poskytnutá služba mezi podnikem jako odesílatelem a najímanou dopravou jako distributorem musí být dána smluvně. Nabízená cena za rozvoz hotových výrobků se pohybuje ve výši 1,9 Kč/kg. Cena se může pohybovat v závislosti na vývoji cen pohonných hmot. Výchozí cena nafty je nabízena ve výši 26 Kč/l včetně DPH. Určující cenou pro pohyb sazby je cena motorové nafty zveřejněná Českým statistickým úřadem. Distributor v platebních podmínkách požaduje pohyb sazby 0,03 Kč/kg směrem nahoru nebo dolů za každou změnu ceny nafty o 2,5 Kč/l včetně DPH. Poslední zveřejnění ceny nafty Českým statistickým úřadem bylo provedeno 12. 7. 2011 a průměrná cena za 28. týden roku 2011 se pohybuje ve výši 33,93 Kč/l včetně DPH. Zmíněná výše ceny nafty platí pro letní období, kdy se obecně očekává růst ceny nafty, a v zimě se předpokládá pokles ceny nafty. Cena 33,93 Kč/l včetně DPH bude zohledněna pro odhad vývoje sazby placené najímané dopravě v Kč/kg. V prvním roce fungování najímané dopravy předpokládám cenu nafty ve výši 33,93 Kč/l včetně DPH, rozdíl oproti výchozí ceně je 7,93 Kč/l. O každých 2,5 Kč/l se má sazba měnit o 0,03 Kč/kg, to znamená, že by mělo dojít ke zvýšení ceny sazby v Kč/kg třikrát. 7,93 je 3,172 násobek 2,5. Nová sazba v Kč/kg v prvním roce fungování najímané dopravy je 1,99 Kč/kg. Podobný způsob výpočtu bude použit v dalších rocích. Cena nafty v dalších letech bude upravena o meziroční nárůst ceny nafty ve výši 5,18 % vysledovaný v letech 1995 – 2010 z tabulky 1.

Vypočítanou předpokládanou sazbou bude násobeno množství předpokládaného nákladu v kilogramech. Celková cena placená najímané dopravě za rok bude porovnána s celkovými náklady při financování nákupu nových vozidel úvěrem, finančním leasingem nebo vlastními zdroji. Porovnání bude provedeno na základě přepočtu nákladů na investici při třech způsobech financování na kilogram odvezených hotových výrobků zákazníkům.

Porovnání bude provedeno na předpokládanou dobu životnosti při nákupu nových vozidel, tj. deset let.

7.3.5 Nájem vozidel formou operativního leasingu

Jinou alternativou zajištění rozvozu hotových výrobků podniku k cílovým zákazníkům je nájem vozidel formou operativního leasingu. Nájem je daný smluvně. Firmy nabízí různé sazby za poskytnutí služby. Rozdíl se projevuje také ve stanovení limitu ujetých kilometrů za určité období a stanovení příplatků za překročení limitu ujetých kilometrů. Firma Auto – Zuskarová nabízí pronájem vozidel podle požadavku stanovených podnikem. Sazba pronájmu je variabilní podle počtu kilometrů ujetých nad stanovený limit. Firma požaduje poplatek ve výši 28 000 Kč za měsíc za jedno pronajaté vozidlo. Limit určuje 200 km na den. Po překročení hranice si firma bude účtovat 1,5 Kč za každý ujetý kilometr nad limit. V nákladech na provoz pronajatých vozidel budou zohledněny i další dílčí náklady, které nejsou zahrnuty v sazbě placené firmě, např. mzdové náklady řidiče, cestovní náhrady, náklady na spotřebu nafty apod.

7.3.6 Vlastní hodnocení investice

Rozvoz výrobků pomocí vlastních vozidel nevykazuje žádné příjmy a hodnocení investice bude provedeno metodou diskontovaného cash flow. Metoda pomůže porovnat nákladové zatížení jednotlivých variant financování a vybrat nejvhodnější způsob zajištění rozvozu hotových výrobků k zákazníkům.

Určení diskontní sazby

Při použití metod hodnocení efektivnosti investic založených na diskontování je důležité stanovit náklady kapitálu, který je použit pro financování projektu.

Očekávaná výnosnost každého investičního projektu je dána součtem bezrizikové úrokové míry, inflační prémie a rizikové prémie.

Náklady vlastního kapitálu bývají odvozovány od dividend akciových společností nebo podílů na zisku u společností s jinou právní formou. Jedním ze způsobů vyjádření nákladů vlastního kapitálu je model CAPM¹³:

$$K_s = K_{rf} + RP$$

$$RP = \beta \cdot (K_m - K_{rf})$$

$$K_s = K_{rf} + \beta \cdot (K_m - K_{rf})$$

¹³ Překlad do angličtiny Capital Assets Pricing Model

kde

K_s – požadovaná míra návratnosti,

RP – riziková prémie,

K_m – očekávaná míra výnosu na kapitálovém trhu, očekávaný výnos tržního portfolia,

K_{rf} – míra výnosnosti bezrizikových cenných papírů,

β - odhadnutý akciový koeficient, který vyjadřuje index akciového rizika a který udává vztah mezi návratnostmi kmenových akcií podniku a tržní návratností. (Synek, 2007, s. 85-86)

Nalezené hodnoty koeficientů:

Výnos desetiletých státních dluhopisů k 13. 6. 2011 je 4 %. (23)

Beta (koeficient systematického rizika) je odhadnut aritmetickým průměrem dostupných údajů ve výši 0,81 podle zdroje (22).

Očekávaná míra výnosu na kapitálovém trhu je 6,731 %

- kreditní přírážka ČR = 1 % p. a. (25)
- kreditní přírážka USA = 5,731 % p. a. (26)

Podle modelu CAPM vychází náklady vlastního kapitálu 6,21 %

Výše sazby bude použita pro výpočet diskontního faktoru, který je třeba upravit na úroky po zdanění.

$$r = i \cdot (1 - t)$$

kde

r - úroková sazba upravená o daň z příjmu právnických osob,

t - sazba daně z příjmu v %/100,

i - nominální úroková míra (Synek, 2007).

Zmíněnou úrokovou sazbu je nutné upravit o vliv inflace podle vztahu:

$$N = ((1 + R)(1+I))^n - 1$$

kde

N - nominální diskontní koeficient,

R - reálný diskontní koeficient,

I - koeficient inflace. (Valach, 2006, s. 154)

Nominální diskontní koeficient 8,44 %. Koeficient inflace se předpokládá ve výši 2,1 %. Zjištěné náklady kapitálu dané ve tvaru desetinného čísla, případně procenta budou sloužit k převedení předpokládaných nákladů na stejný okamžik pomocí vztahu

$$\frac{I}{(1 + N)^n}$$

kde n - počet let

8. Hodnocení stávajícího stavu dopravy

Podnik vlastní vozový park s 20 vozidly Renault a Iveco Daily s chladícím zařízením. Vozidla jsou dvojího typu o celkové hmotnosti 5,2 tuny a 3,5 tuny. Průměrná životnost vozidel v podniku je přibližně 10 let.

Celkové náklady

Z tabulky 7 je patrné, že mezi roky 2007 a 2008 došlo k postupnému snížení celkových nákladů o přibližně 7,3 %. V roce 2009 se celkové náklady oproti roku 2007 snížily o více než 13 %. Při podrobnější analýze jednotlivých nákladů je patrný odlišný vývoj.

Leasing

Za povšimnutí stojí snižující se náklady leasingu. Rok 2007 byl posledním rokem, ve kterém podnik platil leasing celé období. V roce 2008 byl leasing ukončen v lednu. S ukončením leasingu souvisí i klesající náklady na pojistné.

Opravy, náhradní díly, ostatní režie

Ostatní významné náklady, např. opravy a náhradní díly a ostatní režie mají jiný vývoj. Zejména opravy a náhradní díly se pohybují ve vysokých hodnotách v rozmezí cca 5,5 – 5,8 mil. Kč. Za poslední tři roky podnik vynaložil částku přesahující 17 mil. Kč pouze na opravy a náhradní díly. Stojí za zvážení, zda větší část peněz raději investovat do nákupu nových vozidel než stále opravovat starší ojetá vozidla. Problémem se bude práce dále zabývat. Po přepočtení nákladů na opravy a náhradní díly na jeden kilometr je zřejmé, že náklady mají rostoucí tendenci. V roce 2008 se náklady na kilometr zvýšily oproti roku 2007 o více než 18 % a v roce 2009 v porovnání s rokem 2007 o více než 24 %. Nemalý nárůst je zaznamenán také u ostatních režijních nákladů. Zejména v roce 2009 došlo k růstu o 47 % a přepočtením na jeden kilometr je nárůst markantnější.

Mzdové náklady, cestovné

Položka mzdové náklady a cestovné v sobě zahrnuje hrubou mzdu, sociální a zdravotní pojištění hrazené zaměstnavatelem a cestovné náhrady placené zaměstnavatelem. Řidiči podniku jsou placeni časovou a úkolovou mzdou danou množstvím rozvezených hotových výrobků. V roce 2008 a 2009 došlo k poklesu nákladů v porovnání s rokem 2007 o 1,30 %, resp. 1,39 %. Po přepočtení hodnot na jeden kilometr je patrný postupný růst.

V roce 2008 bylo vynaloženo více mzdových nákladů na kilometr než v roce 2007 o více než 21 % a v roce 2009 více než 23 %.

Spotřeba nafty

Náklady na spotřebu nafty závisí na množství ujetých kilometrů a na ceně za jeden litr. Náklady klesly v roce 2008 o více než 5 % oproti roku 2007 a o více než 25 % v roce 2009 v porovnání s rokem 2007. Pokles byl ovlivněn množstvím ujetých kilometrů, které se postupně snižovalo o téměř 19 % v roce 2008 oproti roku 2007 a o více než 20 % v roce 2009 v porovnání s rokem 2007.

Podnik potřebuje 5 vozidel vyřadit a pořídit za ně nová. Po konzultaci s technickým oddělením dopravy podniku byly vybrány dva typy, Iveco Daily s celkovou hmotností vozidla 3,5 tuny a 5,2 tuny.

Tabulka 7: Stávající stav dopravy

rok	2007	2008	2009
ujeté km	2 348 427	1 902 380	1 871 001
tuny pro odběratele	9 045,47	9 155,40	8 999,44
spotřeba nafty v l	387 306,00	323 706,00	318 973,00
rok	2007	2008	2009
spotřeba nafty v Kč	8 109 185,00	7 689 115,00	6 068 697,00
opravy a náhradní díly v Kč	5 800 042,00	5 576 759,00	5 746 035,00
ostatní režie v Kč	157 599,00	119 611,00	231 740,00
pojistné v Kč	158 105,00	123 395,00	118 226,00
dálniční známka nebo mýtné v Kč	91 200,00	104 000,00	104 000,00
silniční daň v Kč	78 300,00	81 630,00	80 280,00
leasing v Kč	984 384,00	82 032,00	0,00
účetní odpisy v Kč	23 316,00	23 316,00	23 316,00
mzdové náklady + cestovné v Kč	7 872 138,00	7 769 547,00	7 762 330,00
náklady celkem v Kč	23 274 269,00	21 569 405,00	20 134 624,00
rok	2007	2008	2009
spotřeba nafty v Kč/km	3,45	4,04	3,24
opravy a náhradní díly v Kč/km	2,47	2,93	3,07
ostatní režie v Kč/km	0,07	0,06	0,12
Pojistné v Kč/km	0,07	0,06	0,06
dálniční známka nebo mýtné v Kč/km	0,04	0,05	0,06
silniční daň v Kč/km	0,03	0,04	0,04
leasing v Kč/km	0,42	0,04	0,00
účetní odpisy v Kč/km	0,01	0,01	0,01
mzdové náklady + cestovné v Kč/km	3,35	4,08	4,15
náklady celkem v Kč/km	9,91	11,34	10,76

Zdroj: podniková data

9. Finanční analýza podniku

Finanční analýza má 3 části. Jedná se o analýzu rentability a aktivity, zadluženosti a likvidity.

9.1 Ukazatelé rentability

Rentabilita znamená výnosnost vloženého kapitálu, s jejíž pomocí lze zjistit schopnost podniku vytvářet nové zdroje a dosahovat zisku použitím investovaného kapitálu. V praxi se používá rentabilita vlastního kapitálu¹⁴, rentabilita celkového kapitálu¹⁵.

Rentabilita aktiv

Tabulka 8: Rentabilita celkového kapitálu

rok	2007	2008	2009
Zisk před úroky a daněmi	30 735	-34 003	4 339
Aktiva	302 597	264 276	245 203
Rentabilita celkového kapitálu	10,16%	-12,87%	1,77%

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Hodnocení

Podnik vykazuje nejvyšší rentabilitu celkového kapitálu ve sledovaném období v roce 2007 ve výši 10,16 %. V dalších letech hodnoty ukazatele kopírují variabilitu zisku před úroky a zdaněním.

Ve všech účetních obdobích podnik vykazuje velmi nízkou rentabilitu celkového kapitálu, která představuje velké riziko pro potencionální investory.

Pyramidový rozklad rentability

Tabulka 9: Rentabilita celkového vloženého kapitálu

Rok	2007	2008	2009
Zisková marže	6,62%	-7,26%	0,90%
Obrat aktiv	1,53	1,77	1,96
RCVK	10,13%	-12,85%	1,76%

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

¹⁴ Používá se také anglický překlad return on equity - ROE

¹⁵ Používá se také anglický překlad return on assets - ROA

Hodnocení

Vývoj rentability celkového vloženého kapitálu kopíruje vývoj ziskové marže. Zisková marže dosahuje nejvyšší hodnoty v roce 2007 a informuje o tom, že podnik dokáže vyprodukovat 0,0662 Kč na 1 Kč tržeb. V následujících letech se zisková marže pohybuje ve velmi nízkých, nebo záporných hodnotách. Pro dobré fungování podniku je žádoucí se zaměřit na zvyšování hodnot ziskovosti marže. Ukazatel obrátu aktiv se ve sledovaných letech pohybuje v intervalu 1,53 – 1,96 a na rentabilitu celkového vloženého kapitálu nemá rozhodující vliv.

9.2 Ukazatelé aktivity

Další stupeň pyramidového rozkladu rentability může podle jednotlivých forem aktiv tvořit dílčí ukazatele vázanosti kapitálu, tzv. ukazatelé aktivity. Jedná se o rychlost obrátu a doba obrátu.

Rychlost obrátu zásob, doba obrátu zásob

Tabulka 10: Rychlost obrátu aktiv, rychlost obrátu zásob, doba obrátu zásob

Rok	2007	2008	2009
Tržby	464 200	468 118	480 964
Zásoby	6 785	9 778	11 557
Aktiva	302 597	264 276	245 203
Rychlost obrátu aktiv	1,53	1,77	1,96
Rychlost obrátu zásob	68,42	47,87	41,62
Doba obrátu zásob	5,09	6,51	7,96
Podíl zásob na aktivech	2,24%	3,70%	4,71%

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Hodnocení

Rychlost obrátu aktiv se postupně zvyšovala v roce 2008 o 15,7 % vzhledem k roku 2007 a o 28,1 % v roce 2009 oproti roku 2007. Na vývoj trendu má vliv postupný nárůst tržeb a také pokles aktiv.

Rychlost obrátu zásob se v posledních třech letech postupně snižovala. Největší rychlost podnik vykázal v roce 2007, a to 68,42. Více než 68krát byl podnik schopen přeměnit zásoby v další formy oběžného majetku až po prodej hotových výrobků a následný nákup zásob. O dva roky později poklesla rychlost obrátu zásob o téměř 40 %. V souvislosti s popsáním jevem se zvýšila doba obrátu zásob. V roce 2007 byla aktiva vázána ve formě zásob přibližně 5 dní a v roce 2009 hodnota vzrostla na téměř 8 dní. Největší zásluhu na dvou

výše popsaných má podíl zásob na aktivech. V roce 2007 podnik zaznamenal nejnižší podíl zásob na aktivech za poslední 3 roky, tj. 2,24 %. Dále se tento podíl začal zvyšovat až na 4,71 %. Z celkového pohledu lze konstatovat, že dochází ke zhoršení ukazatele rychlosti obratu zásob a doby obratu zásob, které je způsobeno zvyšujícím se podílem zásob v aktivech.

Lze usoudit, že pro lepší fungování podniku by bylo žádoucí snížit podíl zásob na aktivech nejlépe snížením zásob. Důsledkem by bylo žádoucí zvýšení rychlosti obratu zásob a snížení doby obratu zásob.

Rychlost obratu pohledávek, doba obratu pohledávek

Tabulka 11: Rychlost obratu pohledávek, doba obratu pohledávek

Rok	2007	2008	2009
Tržby	464 200	468 118	480 964
Pohledávky	102 929	72 167	58 764
Rychlost obratu pohledávek	4,51	6,49	8,18
Doba obratu pohledávek	80,93	56,27	44,60

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Hodnocení

Za poslední 3 roky podnik výrazně zvýšil rychlost obratu pohledávek. Nejmenší rychlost byla zaznamenána v roce 2007, tj. 4,51. Do roku 2009 se rychlost zvýšila o 181,4 %. V souvislosti s tímto jevem se snížila doba obratu pohledávek z 80,93 dnů vykázaných v roce 2007 na 44,60 dnů uváděných v roce 2009, tj. téměř o 45 %. Oba pozitivní trendy mají příčinu ve zvyšujících se tržbách a také ve výrazném poklesu pohledávek. Podnik by měl v pozitivním vývoji pokračovat a usilovat o další snižování doby obratu pohledávek.

9.3 Analýza zadluženosti

Ukazatel věřitelského rizika

Tabulka 12: Ukazatel věřitelského rizika

rok	2007	2008	2009
celkové závazky	365 675	357 597	279 031
aktiva	302 597	264 276	245 203
ukazatel věřitelského rizika	120,8%	135,3%	113,8%

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Hodnocení

Z tabulky 12 je zřejmé, že celkové závazky převyšují aktiva. Podnik je obrovsky předlužen a není schopen v případě nutnosti splatit všechny závazky. Ukazatel věřitelského

rizika v roce 2009 naznačuje, že dochází k poklesu především celkových závazků, ale snižování hodnot ukazatele není dost výrazné, aby byl podnik schopen uspokojit věřitele prodejem svých aktiv. Ve sledovaných rocích se ukazatel věřitelského rizika pohybuje nad hroživou hranicí 100 %. Z tohoto důvodu není přípustné další zadlužování podniku, naopak musí podnik co nejvíce své závazky snižovat.

Ukazatel úrokového krytí

Tabulka 13: Úrokové krytí

rok	2007	2008	2009
cash flow z provozní činnosti	21 779	13 612	-55 842
celkový úrok	1 803	3 055	2 878
úrokové krytí	12,08	4,46	-19,40

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Hodnocení

Za tři sledované roky ukazatel úrokového krytí vykazuje velmi variabilní hodnoty. V roce 2007 byla zaznamenána nejpříznivější hodnota 12,08 a vypadalo to, že podnik by mohl využít cizí kapitál k financování svých aktivit. Další roky nasvědčují tomu, že podnik by se neměl pouštět do dalšího zadlužování z důvodu nestabilního vývoje cash flow z provozní činnosti. Neschopnost splácet úroky by mohla naznačovat brzký úpadek.

9.4 Analýza likvidity

Běžná likvidita

Tabulka 14: Běžná likvidita

rok	2007	2008	2009
oběžná aktiva	111 488	82 736	71 358
krátkodobé závazky	223 743	202 416	140 864
běžná likvidita	0,50	0,41	0,51

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Hodnocení

Z vývoje oběžných aktiv a krátkodobých závazků je patrné, že dochází k postupnému snižování obou hodnot o přibližně 36 % - 37 % mezi roky 2007 a 2009. Pokles nemá pozitivní vliv na ukazatel běžné likvidity, který se ve všech třech rocích pohybuje v hroživých hodnotách. V roce 2007 a 2009 by oběžná aktiva stačila na úhradu poloviny krátkodobých

závazků. V roce 2008 je situace ještě horší. Oběžná aktiva kryjí jen 41 % krátkodobých závazků. Za uspokojivou hodnotu ukazatele běžné likvidity se považuje 2. To znamená, že polovina oběžných aktiv by měla pokrýt všechny krátkodobé závazky. V podniku nastává situace zcela opačná. Je vykázána vysoká platební neschopnost a situace je přímo katastrofální.

Pohotová likvidita

Tabulka 15: Pohotová likvidita

rok	2007	2008	2009
oběžná aktiva	111 488	82 736	71 358
zásoby	6 785	9 778	11 557
krátkodobé závazky	223 743	202 416	140 864
pohotová likvidita	0,47	0,36	0,42

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Hodnocení

Ukazatel pohotové likvidity vykazuje hrozivé hodnoty. Krátkodobé závazky převyšují více než dvakrát oběžná aktiva snížená o zásoby. Ve sledovaných rocích dochází k nárůstu zásob o více než 70 %. Rostoucí zásoby vyžadují vyšší náklady na skladování a zároveň také blokují toky, které by mohly být přijaty ve formě peněz. Oběžná aktiva a krátkodobé závazky jsou postupně snižovány, ale pro zlepšení pohotové likvidity je žádoucí razantně snížit krátkodobé závazky.

Hotovostní likvidita

Tabulka 16: Hotovostní likvidita

rok	2007	2008	2009
finanční majetek	1 774	791	1 037
krátkodobé závazky	223 743	202 416	140 864
hotovostní likvidita	0,008	0,004	0,007

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Hodnocení

Z vypočtených hodnot ukazatele hotovostní likvidity je zřejmé, že finanční majetek podniku není v dostatečné výši, aby alespoň částečně mohl krýt krátkodobé závazky. Podnik má zanedbatelný finanční majetek, který je jen malým zlomkem schopen splatit krátkodobé závazky. Pro zlepšení hotovostní likvidity je bezpodmínečně nutné výrazně snížit krátkodobé závazky.

9.5 Zhodnocení celkové finanční situace podniku

Ukazatelé rentability, aktivity, zadluženosti a likvidity naznačují, že podnik je v hrozivé, až přímo katastrofální situaci. Jeho finanční pozice není vůbec důvěryhodná pro investory a věřitele. Prvním signálem situace jsou výkazy zisku a ztrát a rozvahy za poslední tři po sobě jdoucí roky. Z příloh 2 až 8 je zřejmé, že podnik si s sebou nese obrovskou ztrátu z minulých let, která dva roky přesahuje částku 100 mil. Kč. Výše ztráty ovlivňuje všechny ukazatele finanční analýzy.

Rentabilita vlastního kapitálu a aktiv se ve sledovaných rocích pohybuje v neuspokojivých hodnotách. Pouze v roce 2007 vykazovala rentabilita celkového kapitálu nejlepší hodnotu 10,16 %. Je zřejmé, že podnik není schopen efektivně využívat vlastní a cizí zdroje, což představuje riziko pro akcionáře, věřitele a budoucí investory. Rozklad rentability ukazuje, že právě zisk před úroky a daněmi způsobují nepříznivé hodnoty rentability.

Z hodnot ukazatelů aktivity je zřejmé, že za poslední tři roky dochází k růstu podílu zásob na aktivech, který se projevuje ve snížení rychlosti obratu zásob a zvýšení doby obratu zásob. V oblasti pohledávek došlo k výraznému zlepšení rychlosti obratu a doby obratu. Snížením doby obratu pohledávek získává podnik dříve finanční prostředky, se kterými může okamžitě manipulovat.

Analýza zadluženosti ukazuje, že podnik by neměl na další závazky vůbec přistupovat. Především je nutné celkové závazky snižovat a postupně snižovat zadluženost. Z analýzy úrokového krytí vyplývá, že podnik byl dva roky schopen platit úroky. V posledním roce výrazně propadá cash flow z provozní činnosti a ukazuje se neschopnost platit úroky.

Z analýzy likvidity vyplývá, že podnik nemá dostatek prostředků ke krytí krátkodobých závazků. Krátkodobé závazky více než dvojnásobně převyšují oběžná aktiva a hotovostních prostředků je pouze malé množství.

Ke zlepšení celkové situace v podniku je zapotřebí výrazné snižování nákladů, a tím přispět ke zlepšení vývoje zisku. Mezi roky 2008 a 2009 se podnik dostával do zisku. Ale obrovská ztráta z minulých let, kterou si s sebou podnik stále nese, zhoršuje celkovou finanční situaci podniku. Výkyvy v hodnotách zisku byly způsobeny především ve spotřebě materiálu a energie.

10. Optimalizace logistiky

Při posuzování celé investice do nákupu dvou vozidel, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny, a tří vozidel, každé o celkové hmotnosti 5,2 tuny, je určitě namístě se zamyslet nad nákupem jednoho většího vozidla o celkové hmotnosti 5,2 tuny místo dvou menších vozidel, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny. Pro posouzení možnosti se vychází z dostupných dat o nákladech, které budou přepočítány na jeden kilometr konkrétní trasy i na celou trasu.

Jako modelový příklad pro posouzení výše nákladů tří vozidel, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny, s podobnými trasami a jednoho vozidla s celkovou hmotností 5,2 tuny byly vybrány cesty do oblasti Praha 1 a Praha 2, Praha 9 a Praha 5. První vozidlo vezlo 1 225 kg jedenácti zákazníkům do Prahy 9. Trasa z podniku k zákazníkům a zpět je dlouhá 235 kilometrů. Druhé vozidlo vezlo zboží o hmotnosti 1 248 kg osmi zákazníkům do Prahy 5. Cesta z podniku k zákazníkům a zpět měří 235 kilometrů. Třetí vozidlo vezlo patnácti zákazníkům 1 120 kg hotových výrobků do Prahy 1 a Prahy 2.

Pokud se bude uvažovat o možnosti dovést zboží obou vozidel, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny, jedním vozidlem o celkové hmotnosti 5,2 tuny, je nutné vzít v úvahu některá omezení vyplývající z charakteru trasy jako takové a omezení vztahující se k době řízení řidiče. Omezení z charakteru trasy se mohou vyskytovat například v podobě zákazu vjezdu pro vozidlo s celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Pracovní režim řidičů silniční dopravy se řídí nařízením č. 561/2006, podle kterého řidič nesmí překročit dobu řízení, která je stanovena 9 – 10 hodin denně.

Další omezení se může týkat nákladového prostoru vozidel. Chlazené masné výrobky se přepravují v přepravkách o rozměru 600 x 400 x 130 mm (d x š x v) vyskládaných na dřevěné euro paletě o rozměrech 1200 x 800 x 144 mm (d x š x v). Nákladový prostor vozidla o celkové hmotnosti 3,5 tuny má objem 12 m³ a je dán rozměry 3520 x 1800 x 1900 mm (d x š x v). Vozidlo může vést 4 palety, na každé z nich lze složit maximálně 52 přepravek ve 4 sloupcích po 13 kusech. Nákladový prostor vozidla o celkové hmotnosti 5,2 tuny je 13,2 m³ a je dán rozměry 3520 x 1800 x 2100 mm (d x š x v). Vozidlo může vést maximálně 60 přepravek uspořádaných ve 4 sloupcích po 15 kusech. Podniková vozidla vezou podle požadavků zákazníka maximálně 40 – 48 přepravek na jedné paletě.

Přeprava mražených výrobků je více variabilní díky různým rozměrům kartonu podle požadavků zákazníka. Největší kartony mají rozměry jako přepravky pro chlazené zboží, tj. 600 x 400 x 130 mm (d x š x v).

Při úvaze o náhradě tras ujetými dvěma vozidly jedním větším vozidlem má smysl uvažovat například při trase do oblasti Praha 9 a Praha 5. Obě trasy nemají omezení pro vozidlo o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny. Nová trasa do Prahy 5 a Prahy 9 bude měřit cca 313 kilometrů. Náklady dopravy zboží zákazníkům budou přepočítány na zmíněné délky tras.

Tabulka 17: Vstupní údaje o trasách a vozidlech

Koneční zákazníci	Praha 9	Praha 5	Praha 9, Praha 5	Praha 1, Praha 2
Hmotnost rozvezeného zboží v kg	1 225	1 248	2 473	1 120
Trasa v km	235	225	313	186
Celková hmotnost vozidla v kg	3 500	3 500	5 200	3 500
Užitečná hmotnost v kg	1 345	1 345	2 735	1 345

Zdroj: podniková data

Aby bylo možné stanovit náklady na kilometr, je nutné určit odhadované ujeté kilometry za rok pro jedno vozidlo o celkové hmotnosti do 3,5 tuny a pro jedno vozidlo o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny.

Z údajů stanovených odborným odhadem se počítá pro první rok životnosti vozidel s 525 000 kilometry. Podle údajů z let 2007 – 2009 vozidla, každé s celkovou hmotností do 3,5 tuny, rozvezla průměrně 38,47 % všech výrobků a vozidla, každé s celkovou hmotností nad 3,5 tuny, 61,53 % všech výrobků. Plánované kilometry pro 2 vozidla, každé s celkovou hmotností do 3,5 tuny, vychází podle uvedeného podílu ve výši 201 947. Na jedno vozidlo o celkové hmotnosti do 3,5 tuny pak připadá 100 973 kilometrů za rok. Pro tři vozidla, každé o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny, vychází podle stanoveného podílu plánované kilometry ve výši 323 053 a na jedno vozidlo potom 107 684 kilometrů za rok.

Tabulka 18: Plánované kilometry pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 5,2 tuny

Plánované km pro 1. rok provozu vozidel	525 000
Podíl ujetých km pro vozidlo o celkové hmotnosti do 3,5 tuny	38,47 %
Podíl ujetých km pro vozidlo o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny	61,53 %
Plánované km pro 1. rok provozu 2 vozidel, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny	201 947
Plánované km pro 1. rok provozu 3 vozidel, každé o celkové hmotnosti 5,2 tuny	323 053
Plánované km pro 1. rok provozu 1 vozidla o celkové hmotnosti 3,5 tuny	100 973
Plánované km pro 1. rok provozu 1 vozidla o celkové hmotnosti 5,2 tuny	107 684

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Podle stávajícího stavu dopravy má vozidlo o celkové hmotnosti do 3,5 tuny, resp. nad 3,5 tuny spotřebu nafty na 100 kilometrů ve výši 16,081, resp. 17,341. Pro trasu dlouhou 235 kilometrů vychází spotřeba nafty 37,79 litrů, na trasu o délce 225 kilometrů bude spotřebováno 36,18 litrů a 54,28 litrů na cestu o délce 313 kilometrů. Při odhadnuté ceně nafty za litr ve výši 32,4 Kč vychází náklady na spotřebu nafty 1 224 Kč pro trasu k zákazníkům do Prahy 9, 1 172 Kč pro cestu do Prahy 5 a 1 759 Kč pro uvažovanou trasu k odběratelům do Prahy 9 a Prahy 5. Po přepočtení nákladů na spotřebu nafty na jeden ujetý kilometr vychází stejná sazba 5,21 Kč pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 5,62 Kč pro vozidlo o celkové hmotnosti 5,2 tuny. Náklady na rozvoz hotových výrobků do Prahy 1 a Prahy 2 budou sloužit jako přehled pro porovnání s ostatními trasami. Náklady na spotřebu nafty pro trasu 186 km dlouhou dosahují výše 969 Kč

Tabulka 19: Odhadované náklady na spotřebu nafty na 1 trasu pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 5,2 tuny

Celková hmotnost vozidla v kg	3 500	3 500	5 200	3 500
Trasa v km	235	225	313	186
Spotřeba nafty na 100 km	16,081	16,081	17,341	16,081
Spotřeba nafty v litrech na trasu	37,79	36,18	54,28	29,91
Předpokládaná cena nafty v Kč/l	32,4	32,4	32,4	32,4
Náklady na spotřebu nafty v Kč na trasu	1 224	1 172	1 759	969
Náklady na spotřebu nafty v Kč/km	5,21	5,21	5,62	5,21

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Stanovení nákladů na opravy a náhradní díly vychází z údajů o stávajícím stavu dopravy. Ve sledovaných třech letech se náklady na opravy a náhradní díly přepočtené na jeden kilometr pohybovaly ve výši 3,12 Kč pro vozidlo o celkové hmotnosti do 3,5 tuny a 2,66 Kč pro vozidlo o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny. Náklady na opravy a náhradní díly přepočtené na trasu v délce 235 km vychází ve výši 732,41 Kč, na cestu dlouhou 225 km 701,25 Kč a na uvažovanou trasu o délce 313 km 833,32 Kč. Náklady na opravy a náhradní díly pro trasu dlouhou 186 km vychází 579,70 Kč.

Tabulka 20: Odhadované náklady na opravy a náhradní díly na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 5,2 tuny

Celková hmotnost vozidla v kg	3 500	3 500	5 200	3 500
Trasa v km	235	225	313	186
Náklady na opravy a náhradní díly v Kč/km	3,12	3,12	2,66	3,12
Náklady na opravy a náhradní díly v Kč na 1 trasu	732,41	701,25	833,32	579,70

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Náklady na ostatní režii pro konkrétní trasu a pro konkrétní vozidlo jsou stanoveny na základě stávajícího stavu dopravy. Pro vozidlo o celkové hmotnosti do 3,5 tuny vychází ostatní režijní náklady 0,10 Kč na jeden kilometr a pro vozidlo o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny 0,08 Kč na kilometr. Ostatní režijní náklady pro trasu v délce 235 km se pohybují ve výši 22,66 Kč, pro 225 km dlouhou cestu 21,69 Kč, pro trasu o délce 186 km 17,93 Kč a pro předpokládanou trasu 313 km 24,55 Kč.

Tabulka 21: Odhadované náklady na ostatní režie na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 5,2 tuny

Celková hmotnost vozidla v kg	3 500	3 500	5 200	3 500
Trasa v km	235	225	313	186
Ostatní režie v Kč/km	0,10	0,10	0,08	0,10
Ostatní režie v Kč na trasu	22,66	21,69	24,55	17,93

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Pro výpočet nákladů na pojistné na 1 trasu vozidla o celkové hmotnosti 3,5 tuny a vozidla o celkové hmotnosti 5,2 tuny je nutné vycházet z ročního pojistného stanovaného Kooperativa pojišťovnou a.s. Pojištění v sobě zahrnuje zákonné a havarijní pojištění. Pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny je roční pojistné nabízeno ve výši 20 244 Kč pro první rok provozu a pro vozidlo o celkové hmotnosti 5,2 tuny se roční pojistné pohybuje ve výši 35 743 Kč pro první rok provozu. Vzhledem k plánovaným ujetým kilometrům v prvním roce provozu vozidel ve výši 100 973 pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 107 684 pro vozidlo o celkové hmotnosti 5,2 tuny vychází pojistné na jeden kilometr 0,2 Kč pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 0,332 Kč pro vozidlo celkovou s hmotností 5,2 tuny. Pro zjištění nákladů na pojistné pro danou trasu je nutné vynásobit vypočítanou sazbou pojistného v Kč/km přesným počtem kilometrů. Pro trasu dlouhou 235 km vychází pojistné ve výši 47,11 Kč, pro trasu v délce 225 km se hodnota pojistného zvyšuje na 45,11 Kč a při trase dlouhé 186 km se náklady na pojistné pohybují ve výši 37,29 Kč. V případě uvažované cesty v délce 313 km se náklady na pojistné pohybují ve výši 103,89 Kč.

Tabulka 22: Odhadované náklady na pojistné na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 5,2 tuny

Celková hmotnost vozidla v kg	3 500	3 500	5 200	3 500
Trasa v km	280	315	350	186
Roční pojistné pro první rok provozu v Kč	20 244	20 244	35 743	20 244
Plánované km pro 1. rok provozu	100 973	100 973	107 684	100 973
Pojistné v Kč/km	0,2	0,2	0,332	0,2
Pojistné v Kč na danou trasu	47,11	45,11	103,89	37,29

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Náklady na zpoplatněné úseky rychlostní komunikace a dálnice jsou pro vozidla, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 5,2 tuny velmi rozdílné. Pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny lze využít roční dálniční známku ve výši 1 200 Kč. Po přepočtu zmíněné hodnoty dálniční známky na plánovaný kilometr prvního roku provozu vozidla vychází sazba 0,012 Kč na jeden ujetý kilometr. Pro trasu dlouhou 235 kilometrů se náklady na dálniční známku pohybují ve výši 2,79 Kč, pro 225 kilometrů vychází 2,67 Kč a pro cestu o délce 186 km 2,21 Kč. Náklady na mýtné pro vozidla, každé o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny se pohybuje ve zcela odlišných hodnotách. Od 1. ledna 2011 došlo ke zvýšení sazeb mýtného. Podle kvalifikovaného odhadu zaměstnanců oddělení dopravy podniku se mýtné na jeden ujetý kilometr pohybuje ve výši 0,55 Kč. S ohledem na zmíněnou sazbu vychází náklady na mýtné pro trasu dlouhou 313 km ve výši 172,15 Kč.

Tabulka 23: Odhadované náklady na dálniční známku a mýtné 1 trasu pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 5,2 tuny

Celková hmotnost vozidla v kg	3 500	3 500	5 200	3 500
Trasa v km	235	225	313	186
dálniční známka na rok v Kč	1200	1200		1200
Odhadované ujeté kilometry za rok vozidla s hmotností 3,5 t	100 973	100 973		100 973
Dálniční známka na rok vozidla s celk. hmotností 3,5 t v Kč/km	0,012	0,012		0,012
Odhadované mýtné vozidla s celk. hmotností 5,2 t v Kč/km			0,55	
Náklady na dálniční známku nebo mýtné pro danou trasu v Kč	2,79	2,67	172,15	2,210

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Náklady na silniční daň pro jednotlivé cesty vychází z ročních sazeb. Pro první rok provozu nových vozidel stanovuje zákon o silniční dani daň ve výši 1 872 Kč pro vozidla se dvěma nápravami, každé o celkové hmotnosti 2 tuny až 3,5 tuny, a 3 120 Kč pro vozidla se dvěma nápravami, každé o celkové hmotnosti 5 tun až 6,5 tuny. Po přepočtení ročních sazeb daně na jeden předpokládaný ujetý kilometr v prvním roce provozu vozidel vychází odhadované náklady na silniční daň 0,0185 Kč pro vozidla se dvěma nápravami, každé o celkové hmotnosti 2 tuny až 3,5 tuny, a 0,029 Kč pro vozidla se dvěma nápravami, každé o celkové hmotnosti 5 tun až 6,5 tuny. Pro trasu o délce 235 kilometrů se náklady na silniční daň dostanou na hodnotu 4,36 Kč, pro cestu dlouhou 225 kilometrů se náklady sníží

na 4,17 Kč a pro 186 kilometrů 3,45 Kč. Při úvaze o cestě dlouhé 313 kilometrů vychází náklady na silniční daň ve výši 9,07 Kč.

Tabulka 24: Odhadované náklady na silniční daň na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 5,2 tuny

Celková hmotnost vozidla v kg	3 500	3 500	5 200	3 500
Trasa v km	235	225	313	186
Silniční daň pro první rok provozu v Kč	1 872	1 872	3 120	1 872
Odhadované ujeté kilometry za rok pro 1 vozidlo	100 973	100 973	107 684	100 973
Odhadované náklady na silniční daň pro první rok provozu v Kč/km	0,0185	0,0185	0,029	0,0185
Náklady na silniční daň pro danou trasu v Kč	4,36	4,17	9,07	3,45

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Náklady na leasing jsou dány měsíčními splátkami a rovnoměrným rozpuštěním mimořádné splátky ve výši 30 % ze vstupní ceny do pěti let. Roční náklady na leasing pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny se pohybují ve výši 165 205,56 Kč a 189 200,64 Kč pro vozidlo o celkové hmotnosti 5,2 tuny. Aby bylo možné zjistit náklady na leasing pro jednotlivé trasy vozidel, je nutné určit náklady na leasing v Kč/km. Plánované ujeté kilometry pro první rok provozu nových vozidel se předpokládají ve výši 100 973 Kč pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 107 684 Kč pro vozidlo s celkovou hmotností 5,2 tuny. Po zohlednění zmíněných plánovaných kilometrů za rok vychází odhadované náklady na leasing ve výši 1,636 Kč/km pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 1,757 Kč/km pro vozidlo o celkové hmotnosti 5,2 tuny. Náklady na leasing pro jednotlivé trasy vychází následovně: pro trasu dlouhou 235 kilometrů 384,49 Kč, pro cestu o délce 225 kilometrů 368,13 Kč, pro trasu o délce 186 kilometrů 304,32 Kč a pro uvažovanou trasu dlouhou 313 kilometrů 549,94 Kč.

Tabulka 25: Odhadované náklady na leasing na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 5,2 tuny

Celková hmotnost vozidla v kg	3 500	3 500	5 200	3 500
Trasa v km	235	225	313	186
Náklady na leasing za rok v Kč	165 205,56	165 205,56	189 200,64	165 205,56
Odhadované ujeté kilometry za rok pro 1 vozidlo	100 973	100 973	107 684	100 973
Odhadované náklady na leasing za rok v Kč/km	1,636	1,636	1,757	1,636
Náklady na leasing pro danou trasu v Kč	384,49	368,13	549,94	304,32

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Mzdové náklady a cestovné náhrady na jednotlivé trasy vychází z odhadovaných mzdových nákladů a cestovných náhrad přepočítaných na jeden ujetý kilometr. Odhadované náklady jsou dány současným stavem dopravy. Vozidla, každé o celkové hmotnosti do 3,5 tuny, mají zmíněné náklady průměrně ve výši 3,97 Kč/km a vozidla, každé o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny, mají průměrně 3,80 Kč/km. Pro trasu o délce 235 kilometrů vychází odhadované mzdové náklady a cestovné náhrady ve výši 932,37 Kč, pro cestu dlouhou 225 kilometrů se náklady pohybují ve výši 892,69 Kč, pro trasu o délce 186 kilometrů 737,96 Kč a pro uvažovanou trasu 313 kilometrů dosahují náklady výše 1 190,03 Kč.

Tabulka 26: Odhadované mzdové náklady a cestovné náhrady na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 5,2 tuny

Celková hmotnost vozidla v kg	3 500	3 500	5 200	3 500
Trasa v km	235	225	313	186
Odhadované mzdové náklady a cestovné náhrady v Kč/km	3,97	3,97	3,80	3,97
Odhadované mzdové náklady a cestovné náhrady v Kč	932,37	892,69	1 190,03	737,96

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Celkové náklady jsou dány součtem jednotlivých dílčích nákladů, podobně jsou zjištěny i celkové náklady na kilometr. Celkové náklady v Kč i celkové náklady na kilometr ukazují, že by pro podnik bylo výhodnější pro trasu ke konečným zákazníkům v částech hlavního města Prahy, tj. pro Prahu 5 a Prahu 9 využít vozidlo o celkové hmotnosti 5,2 tuny. Rozvoz hotových výrobků s pomocí dvou vozidel, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny, je o 1 917,03 Kč dražší na jeden závoz než doprava vozidlem o celkové hmotnosti 5,2 tuny. V relativním vyjádření jde o téměř 30% úsporu nákladů při rozvozu hotových výrobků jedním větším vozidlem o celkové hmotnosti 5,2 tuny než se dvěma menšími vozidly, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny. Pro porovnání vychází celkové náklady ve výši 2 651,96 Kč pro trasu o délce 186 km do Prahy 1 a Prahy 2.

Tabulka 27: Celkové náklady na jednotlivé trasy vozidel v Kč

Celková hmotnost vozidla v kg	3 500	3 500	5 200	3 500
Užitečná hmotnost v kg	1 345	1 345	2 735	1 345
Oblast cílových zákazníků	Praha 9	Praha 5	Praha 9, Praha 5	Praha 1, Praha 2
trasa v km	235	225	313	186
hmotnost rozvezeného zboží v kg	1 225	1 248	2 473	1 120
Náklady na spotřebu nafty v Kč	1224	1172	1759	969
Náklady na opravy a náhradní díly v Kč	732,41	701,25	833,32	579,70
Náklady na ostatní režii v Kč	22,66	21,69	24,55	17,93
Pojistné v Kč	47,11	45,11	103,89	37,29
Dálniční známka v Kč	2,79	2,67		2,21
Mýtné v Kč			172,15	
Silniční daň v Kč	4,36	4,17	9,07	3,45
Leasing v Kč	384,49	368,13	549,94	304,32
mzdové náklady, cestovné náhrady v Kč	932,37	892,69	1190,03	737,96
celkové náklady v Kč	3350,56	3207,98	4641,51	2 651,96
Celkové náklady na 2 kratší trasy v Kč	6558,55			
Náklady tras vyjádřené v %	100%		70,77%	
Rozdíl v Kč mezi dvěma kratšími trasami a jednou delší	1917,03			

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Při přepočtu celkových nákladů na kilometr vyhází trasa větším vozidlem o celkové hmotnosti 5,2 tuny o 48 % levněji než dvě trasy menšími vozidly, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny. Pokud na trase není žádné omezení pro vjezd vozidla o celkové hmotnosti přesahující 3,5 tuny a v místě vyložení u zákazníka není překážka pro větší vozidlo, je zcela namístě využít vozidlo s větší užitečnou hmotností. Úspora nákladů je znatelná. Součtem hmotností rozvezeného zboží obou menších vozidel se dostane hmotnost nákladu, která odpovídá neúplnému využití užitečné hmotnosti většího vozidla. Z poznatku vyplývá, že vozidlo o celkové hmotnosti 5,2 tuny by mohlo vést náklad větší, než odpovídá součtu hmotnosti odvezeného zboží vozidel o celkové hmotnosti 3,5 tuny o cca 100 kg po zohlednění hmotnosti řidiče a pohonných hmot.

Tabulka 28: Celkové náklady na jednotlivé trasy vozidel v Kč/km

Celková hmotnost vozidla v kg	3 500	3 500	5 200
Užitečná hmotnost v kg	1 345	1 345	2 735
Oblast cílových zákazníků	Praha 9	Praha 5	Praha 9, Praha 5
trasa v km	235	225	313
hmotnost rozvezeného zboží v kg	1 225	1 248	2 473
spotřeba nafty v Kč/km	5,21	5,21	5,62
opravy a náhradní díly/km	3,12	3,12	2,66
ostatní režie/km	0,10	0,10	0,08
pojistné/km	0,200	0,200	0,332
dálniční známka nebo mýtné/km	0,012	0,012	0,55
silniční daň/km	0,0185	0,0185	0,0290
leasing/km	1,636	1,636	1,757
mzdové náklady + cestovné/km	3,97	3,97	3,80
celkové náklady/km	14,26	14,26	14,83
Celkové náklady/km 2 kratších tras	28,52		
Náklady tras/km vyjádřené v %	100%		52%
Rozdíl v Kč/km mezi dvěma kratšími trasami a jednou delší	13,69		

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

11. Plánovaný cash flow investice

Nová vozidla jsou určena pro zajištění rozvozu vlastních výrobků k zákazníkům. Předpokládá se, že investice nebude mít žádné příjmy a plánovaný cash flow bude obsahovat jen náklady jednotlivých variant financování

Plánovaný cash flow uvádí roční náklady všech vozidel během deseti let. V úvahu se bere tři způsoby financování investice.

Podle stávajícího stavu dopravy bylo vyrobeno a rozvezeno zákazníkům přibližně 9 000 tun výrobků. Za poslední tři roky se výroba pohybovala ve velmi podobných hodnotách. Při sestavování plánovaných nákladů lze předpokládat přibližně stejné množství výroby v nejbližších letech.

Odhad ujetých kilometrů nových vozidel vychází z průměrných ujetých kilometrů na den na jedno vozidlo. Při předpokladu počtu pracovních dnů ve výši 250 jedno vozidlo ujelo za den průměrně 469,7 km v roce 2007, 380,5 km v roce 2008 a 374,2 km v roce 2009. Za uvedené tři roky vychází průměrný počet ujetých kilometrů na den na jedno vozidlo ve výši 408,1 km. V prvních třech letech lze předpokládat zvýšený počet ujetých kilometrů na den na jedno vozidlo ve výši 420. Roční předpokládané ujeté kilometry pěti nových vozidel vychází ve výši 525 000. Ve čtvrtém až šestém roce lze předpokládat pokles ujetých kilometrů na den na jedno vozidlo ve výši 408,1 z důvodu objevujících se oprav a výměn náhradních dílů u vozidel. Celkové roční předpokládané ujeté kilometry pro zmíněné roky vychází po zaokrouhlení na celé tisíce ve výši 510 000. V sedmém až desátém roce lze odhadovat pokles průměrných ujetých kilometrů na den na jedno vozidlo ve výši 380 z důvodu stáří vozidel, zvýšeného výskytu oprav a postupného nahrazování jinými vozidly. Celkové roční předpokládané ujeté kilometry v sedmém až devátém roce vychází ve výši 475 000. V desátém roce se očekává nejméně ujetých kilometrů za rok ve výši 438 000 z důvodu stáří vozidel a jejich postupného obnovování. Přehled uvádí tabulka 29.

Tabulka 29: Odhad ujetých kilometrů

ujeté km za den průměrně na 1 vozidlo v r. 2007	469,7	ujeté km za den průměrně na 1 vozidlo v r. 2008	380,5	ujeté km za den průměrně na 1 vozidlo v r. 2009	374,2
ujeté km za den průměrně na 1 vozidlo	408,1				
rok	1.	2.	3.	4.	5.
zaokrouhlené předpokládané ujeté km	525 000	525 000	525 000	510 000	510 000
rok	6.	7.	8.	9.	10.
zaokrouhlené předpokládané ujeté km	510 000	475 000	475 000	475 000	438 000

Zdroj: vlastní výzkum

Podle stávajícího stavu dopravy odvezlo vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny průměrně 2,62 % z celkové výroby hotových výrobků. Vozidlo s celkovou hmotností 5,2 tuny odvezlo podle stávajícího stavu dopravy 6,59 % ze všech vyrobených hotových výrobků. S uvedeným podílem lze počítat v prvních třech letech provozu nových vozidel. V dalších letech lze předpokládat podle odborného odhadu postupný pokles podílu odvezeného nákladu jednotlivých vozidel. Ve čtvrtém až šestém roce se odhaduje rozvoz 2,42 % z celkových rozvezených hotových výrobků pro vozidla s celkovou hmotností 3,5 tuny a 6,39 % z celkového rozvezeného nákladu pro vozidla s celkovou hmotností 5,2 tuny. V sedmém až devátém roce se odhaduje podíl rozvezených hotových výrobků za rok ve výši 2 % pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 6 % pro vozidlo s celkovou hmotností 5,2 tuny. V posledním předpokládaném roce životnosti podle kvalifikovaného odhadu odveze vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny 1,7 % všech rozvezených hotových výrobků a vozidlo s celkovou hmotností 5,2 tuny odveze 5,5 % z celkového ročního nákladu. Zmíněné snižující se podíly rozvezených hotových výrobků na jedno vozidlo se odhadují z důvodu přibývajících stáří vozidel a rostoucích oprav, které způsobí neschopnost provozu vozidel v některých dnech v roce.

Tabulka 30: Odhad odvezeného nákladu v tunách

rok	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000
B	2,62	2,62	2,62	2,42	2,42	2,42	2,00	2,00	2,00	1,70
C	6,59	6,59	6,59	6,39	6,39	6,39	6,00	6,00	6,00	5,50
D	471,60	471,60	471,60	435,60	435,60	435,60	360,00	360,00	360,00	306,00
E	1 779,30	1 779,30	1 779,30	1 725,30	1 725,30	1 725,30	1 620,00	1 620,00	1 620,00	1 485,00
F	2 250,90	2 250,90	2 250,90	2 160,90	2 160,90	2 160,90	1 980,00	1 980,00	1 980,00	1 791,00

Zdroj: vlastní výzkum

- A - předpokládaná výroba v tunách
- B - odvezený náklad průměrně v % pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny
- C - odvezený náklad průměrně v % pro vozidlo s celkovou hmotností 5,2 tuny
- D - předpokládaný náklad v tunách odvezený novými vozidly s celkovou hmotností 3,5 tuny
- E - předpokládaný náklad v tunách odvezený novými vozidly s celkovou hmotností 5,2 tuny
- F - předpokládaný náklad v tunách odvezený novými vozidly

Stanovená cena nafty pro rok 2011 bude zohledněna v dalších letech investice o průměrné meziroční tempo růstu ceny nafty. Z přehledu vývoje cen nafty v letech 1995 - 2010 (viz. tabulka 1) vychází průměrné meziroční tempo růstu 5,18 %. Pro první rok provozu vozidel se předpokládá cena nafty za litr 32,4 Kč, tj. součin ceny nafty pro rok 2011 ve výši 30,8 Kč a průměrného meziročního tempa růstu nafty 5,18 %. V dalších letech je cena nafty za litr dána součinem ceny v předcházejícím roce a tempem růstu 5,18 %.

Tabulka 31: Odhad ceny nafty

rok	1. rok	2. rok	3. rok	4. rok	5. rok	6. rok	7. rok	8. rok	9. rok	10. rok
cena nafty Kč/l	32,40	34,07	35,84	37,69	39,65	41,70	43,86	46,13	48,52	51,04

Zdroj: vlastní výzkum

Souhrnný přehled odhadovaných vstupních dat ukazuje tabulka 32. Zmíněné informace budou dále pracovány při stanovení odhadovaných dílčích nákladů pořízení a provozu investice.

Tabulka 32: Plánovaná vstupní data

rok	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ujeté km	525 000	525 000	525 000	510 000	510 000	510 000	475 000	475 000	475 000	438 000
tuny pro odběratele	2 251	2 251	2 251	2 161	2 161	2 161	1 980	1 980	1 980	1 791
spotřeba nafty v l	88 473	88 473	88 473	85 946	85 946	85 946	80 047	80 047	80 047	73 812
cena nafty Kč/l	32,40	34,07	35,84	37,69	39,65	41,70	43,86	46,13	48,52	51,04

Zdroj: vlastní výzkum

Celková spotřeba nafty je závislá na množství spotřebované nafty na 100 kilometrů a na množství ujetých kilometrů. Podle stávajícího stavu dopravy vychází průměrná spotřeba nafty na 100 kilometrů v roce 2007 ve výši 16,49 litrů. V roce 2008 byla zaznamenána průměrná spotřeba na 100 kilometrů v hodnotě 17,02 litrů a roce 2009 17,05 litrů. Průměrně za uvedené tři roky vychází průměrná spotřeba nafty na 100 kilometrů ve výši 16,85 litrů, tj.

0,1685 litru na jeden kilometr. Vypočítaná hodnota je dále využita při zjištění celkové odhadované spotřeby nafty v litrech, která je dána součinem sazby 0,1685 a předpokládaných ujetých kilometrů. Výsledky uvádí tabulka 33.

V prvních třech letech vychází celková spotřeba nafty nových vozidel ve výši 88 473 litrů. V dalších třech letech bude dosahovat roční spotřeba nafty na 85 946 litrů. V sedmém roce se odhaduje pokles spotřeby nafty na 80 047 litrů, který je způsoben poklesem zaokrouhlených předpokládaných ujetých kilometrů.

Tabulka 33: Odhad spotřeby nafty v litrech

spotřeba nafty v litrech na 100 km v roce 2007		16,49		spotřeba nafty v litrech na 100 km v roce 2008		17,02	
spotřeba nafty v litrech na 100 km v roce 2009		17,05		spotřeba nafty v litrech na 1km průměrně		0,1685	
rok	1.	2.	3.	4.	5.		
zaokrouhlené předpokl. ujeté km	525 000	525 000	525 000	510 000	510 000		
odhadovaná spotřeba nafty v l	88 473	88 473	88 473	85 946	85 946		
rok	6.	7.	8.	9.	10.		
zaokrouhlené předpokl. ujeté km	510 000	475 000	475 000	475 000	438 000		
odhadovaná spotřeba nafty v l	85 946	80 047	80 047	80 047	73 812		

Zdroj: vlastní výzkum

Náklady na spotřebu nafty v Kč vychází z předpokládané ceny nafty pro příslušný rok a odhadovaných zaokrouhlených kilometrů. Odhadovaná spotřeba nafty v Kč by se podle předpokladu měla pohybovat mezi cca 2,8 mil. Kč a 3,9 mil. Kč. Pravděpodobně nejvyšší hodnota se objeví v devátém roce životnosti investice z důvodu každoročního růstu ceny nafty za litr. Naopak nejnižší náklady na spotřebu nafty lze očekávat v prvním roce investice. K tomu napovídá především nízká cena nafty. V desátém roce je odhadována nejnižší spotřeba nafty v litrech, ale vysoká cena nafty nedává dostatečný předpoklad pro nejnižší náklady na spotřebu nafty během celé doby životnosti vozidel.

Tabulka 34: Odhad nákladů na spotřebu nafty v Kč

rok	1.	2.	3.	4.	5.
cena nafty Kč/l	32,40	34,07	35,84	37,69	39,65
rok	6.	7.	8.	9.	10.
cena nafty Kč/l	41,70	43,86	46,13	48,52	51,04
rok	1.	2.	3.	4.	5.
odhadovaná spotřeba nafty v litrech	88 473	88 473	88 473	85 946	85 946
rok	6.	7.	8.	9.	10.
odhadovaná spotřeba nafty v litrech	85 946	80 047	80 047	80 047	73 812
rok	1.	2.	3.	4.	5.
odhadovaná spotřeba nafty v Kč	2 866 135,23	3 014 601,03	3 170 757,36	3 239 716,81	3 407 534,14
rok	6.	7.	8.	9.	10.
odhadovaná spotřeba nafty v Kč	3 584 044,41	3 510 993,15	3 692 862,59	3 884 152,88	3 767 124,58

Zdroj: vlastní výzkum

Pro stanovení nákladů na opravy a náhradní díly byl důležitý stávající stav dopravy. V roce 2007 se průměrné roční náklady na kilometr pohybovaly ve výši 2,47 Kč, v roce 2008 2,93 Kč a v roce 2009 3,07 Kč. Průměr za zmíněné tři roky dosahuje výše 2,82 Kč na kilometr. Ve stanovení plánovaných nákladů na opravy a náhradní díly nových vozidel lze předpokládat každý rok nárůst průměrných nákladů na kilometr o míru inflace. Pro rok 2011 je odborníky odhadnuta ve výši 2,1%. Lze očekávat podobnou míru inflace v dalších letech.

V prvním roce životnosti vozidel jsou předpokládány náklady na opravy a náhradní díly ve výši 2,82 Kč na kilometr. V dalších letech lze očekávat každoroční nárůst o 2,1%. Celkové náklady na opravy a náhradní díly jsou dány násobkem předpokládaných ujetých kilometrů a odhadovaných nákladů na kilometr pro příslušný rok. V posledním roce životnosti lze uvažovat o nízkých nákladech z důvodu možnosti vyřazení a prodeje ojetých vozidel nebo likvidace. Uvažované náklady v desátém roce se pohybují ve výši 1,2 mil. Kč. Nejvyšší náklady jsou očekávány v šestém roce provozu vozidel ve výši cca 1,6 mil. Kč díky nejvyšším předpokládaným ujetým kilometrům a postupnému navyšování odhadovaných nákladů na kilometr. Od sedmého roku lze očekávat pokles celkových odhadovaných nákladů způsobených především poklesem předpokládaných ujetých kilometrů.

Tabulka 35: Odhad nákladů na opravy a náhradní díly v Kč

rok	2007	2008	2009	opravy a náhradní díly/km průměrně	2,82
opravy a náhradní díly Kč/km	2,47	2,93	3,07		
rok	1.	2.	3.	4.	5.
předpokládané ujeté kilometry	525 000	525 000	525 000	510 000	510 000
odhadované náklady na opravy a náhradní díly v Kč/km	2,82	2,88	2,94	3,01	3,07
odhadované náklady na opravy a náhradní díly v Kč	1 482 656	1 513 792	1 545 582	1 532 952	1 565 144
rok	6.	7.	8.	9.	10.
předpokládané ujeté kilometry	510 000	475 000	475 000	475 000	438 000
odhadované náklady na opravy a náhradní díly v Kč/km	3,13	3,20	3,27	3,33	2,74
odhadované náklady na opravy a náhradní díly v Kč	1 598 012	1 519 600	1 551 512	1 584 093	1 200 000

Zdroj: vlastní výzkum

Ostatní režijní náklady se podle stávajícího stavu dopravy pohybují v roce 2007 v průměrné měsíční výši 0,067 Kč na kilometr, v roce 2008 ve výši 0,063 Kč kilometr a v roce 2009 ve výši 0,124 Kč na kilometr. S pomocí aritmetického průměru se průměrné náklady na ostatní režii na kilometr za poslední tři roky pohybují ve výši 0,085 Kč.

Lze očekávat postupné zvyšování celkových nákladů na ostatní režii i zmíněné náklady přepočtené na kilometr. S průměrnou sazbou je počítáno v prvním roce provozu vozidel a každý rok se předpokládá její zvýšení o míru inflace ve výši 2,1%. Celkové odhadované náklady na ostatní režii jsou dány součinem nákladů na kilometr a předpokládaných ujetých kilometrů. V posledním roce životnosti lze očekávat postupnou likvidaci vozidel, a tím i snižování celkových nákladů až na výši 40 000 Kč. Nejvyšší hodnoty lze očekávat v šestém roce životnosti ve výši 47 878 Kč způsobených nejvyššími předpokládanými ujetými kilometry a postupným růstem odhadovaných nákladů na ostatní režii na kilometr. V sedmém roce se počítá s poklesem celkových nákladů na ostatní režii především díky poklesu předpokládaných ujetých kilometrů.

Tabulka 36: Odhad nákladů na ostatní režii v Kč

rok	2007	2008	2009	ostatní režie/km průměrně	0,085
ostatní režie Kč/km	0,067	0,063	0,124		
rok	1.	2.	3.	4.	5.
předpokládané ujeté kilometry	525 000	525 000	525 000	510 000	510 000
odhadované náklady na ostatní režii Kč/km	0,085	0,086	0,088	0,090	0,092
odhadované náklady ostatní režii v Kč	44 422	45 355	46 308	45 929	46 894
rok	6.	7.	8.	9.	10.
předpokládané ujeté kilometry	510 000	475 000	475 000	475 000	438 000
odhadované náklady ostatní režii Kč/km	0,094	0,096	0,098	0,100	0,091
odhadované náklady ostatní režii v Kč	47 878	45 529	46 485	47 461	40 000

Zdroj: vlastní výzkum

Zákonné pojištění a havarijní pojištění nabízené Kooperativa pojišťovnou, a.s. pro první pojistné období dosahuje výše 40 484 Kč pro dvě vozidla, každé s celkovou hmotností 3,5 tuny, a 107 226 Kč pro tři vozidla, každé s celkovou hmotností 5,2 tuny. V dalších pojistných obdobích vychází pojistné pro dvě vozidla, každé s celkovou hmotností 3,5 tuny, ve výši 45 246 Kč a pro tři vozidla, každé s celkovou hmotností 5,2 tuny, ve výši 117 912 Kč.

Tabulka 37: Odhad nákladů na pojistné v Kč

pojistné období		první	druhé a další
výše zákonného pojistného za rok pro 1 vozidlo	vozidlo s celkovou hmotností 3,5 t	9 633	10 140
	vozidlo s celkovou hmotností 5,2 t	22 177	23 344
výše havarijního pojistného za rok pro 1 vozidlo	vozidlo s celkovou hmotností 3,5 t	10 611	12 483
	vozidlo s celkovou hmotností 5,2 t	13 566	15 960
výše celkového pojistného za rok pro 1 vozidlo	vozidlo s celkovou hmotností 3,5 t	20 244	22 623
	vozidlo s celkovou hmotností 5,2 t	35 743	39 304
výše celkového pojistného za rok pro 2 vozidla, každé s celkovou hmotností 3,5 t		40 488	45 246
výše celkového pojistného za rok pro 3 vozidla, každé s celkovou hmotností 5,2 t		107 229	117 912
výše celkového pojistného za rok pro 5 nových vozidel		147 717	163 158

Zdroj: vlastní výzkum

Platbu za zpoplatněné úseky silniční komunikace lze provést formou koupě roční dálniční známky pro vozidla, každé o celkové hmotnosti do 3,5 tuny, v hodnotě 1 200 Kč a pro vozidla, každé s celkovou hmotností nad 3,5 tuny, formou mýtného. Pro rok 2007 byl stanoven poplatek za užívání dálnice a rychlostní silnice pro vozidla, každé s celkovou hmotností do 3,5 tuny, ve výši 900 Kč za rok a pro vozidla, každé s celkovou hmotností do 12 tun, ve výši 7000 Kč za rok. Pro rok 2008 a 2009 byly dány sazby pro vozidlo s celkovou hmotností do 3,5 tuny ve výši 1 000 Kč za rok a pro vozidlo s celkovou hmotností do 12 tun ve výši 8 000 Kč za rok. Od roku 2010 bylo zavedeno mýtné pro vozidlo s celkovou hmotností nad 3,5 tuny, které upravuje nařízení vlády č. 484/2006 Sb. Pro vozidlo s celkovou hmotností do 3,5 tuny zůstává v platnosti jednorázový roční poplatek, ale ve výši 1 200 Kč. Pro vozidlo s celkovou hmotností do 3,5 tuny je možné využít například měsíční nebo desetidenní sazbu, ale vzhledem k četnosti jízd po dálnicích a rychlostních silnicích nemá smysl uvažovat o zpoplatnění za užívání komunikací v kratších intervalech. Od 1. 1. 2011 došlo ke zvýšení sazeb mýtného a pro odhad budoucích nákladů na mýtné lze stanovit podle zaměstnanců dopravy mýtné ve výši 0,55 Kč/km. Pro vozidlo s celkovou hmotností do 3,5 tuny je stanovena roční sazba dálniční známky ve výši 1 200 Kč. Podle dostupných dat vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 tuny ujedou 61,53 % všech kilometrů. Odhadované náklady na mýtné vychází z celkových předpokládaných ujetých kilometrů a budou násobeny koeficientem 0,6153 a 0,55.

Podle tabulky 38 se během posledních deseti let změnila třikrát sazba roční dálniční známky. Na jednu změnu ceny vychází průměrně nárůst o 14,54 %.

Tabulka 38: Vývoj sazby roční dálniční známky pro vozidla s celkovou hmotností do 3,5 tuny v letech 2002 - 2011

rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
roční dálniční známka pro vozidla s hmotností do 3,5 t v Kč	800	800	900	900	900	900	1000	1000	1200	1200
meziroční tempo růstu	x	0,00%	12,50%	0,00%	0,00%	0,00%	11,11%	0,00%	20,00%	0,00%

Zdroj: <http://business.center.cz/business/finance/dane/dalnice.aspx>, vlastní výzkum

Pro odhad nákladů na sazbu dálniční známky na deset let se předpokládá třikrát nárůst o cca 14,54 %. Odhadnutá sazba pro vozidlo s celkovou hmotností do 3,5 t bude zaokrouhlena na celé stokoruny. Celkové náklady na dálniční známku a mýtné jsou dány součtem předpokládané sazby roční dálniční známky pro dvě vozidla, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny, a předpokládaných nákladů na mýtné pro vozidla, každé o celkové hmotnosti 5,2 tuny.

Tabulka 39: Odhad nákladů na zpoplatněné úseky silniční komunikace v Kč

rok	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
A	525 000	525 000	525 000	510 000	510 000	510 000	475 000	475 000	475 000	438 000
B	201 968	201 968	201 968	196 197	196 197	196 197	182 733	182 733	182 733	168 499
C	323 033	323 033	323 033	313 803	313 803	313 803	292 268	292 268	292 268	269 501
D	1 200	1 400	1 400	1 400	1 600	1 600	1 600	1 800	1 800	1 800
E	2 400	2 800	2 800	2 800	3 200	3 200	3 200	3 600	3 600	3 600
F	177 668	177 668	177 668	172 592	172 592	172 592	160 747	160 747	160 747	148 226
G	180 068	180 468	180 468	175 392	175 792	175 792	163 947	164 347	164 347	151 826

Zdroj:vlastní výzkum

- A - předpokládané ujeté kilometry;
 B - předpokládané ujeté kilometry se dvěma vozidly, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny;
 C - předpokládané ujeté kilometry se třemi vozidly, každé o celkové hmotnosti 5,2 tuny;
 D - náklady na dálniční známku pro 1 vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny v Kč;
 E - náklady na dálniční známku pro 2 vozidla, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny v Kč;
 F - náklady na mýtné pro 3 vozidla, každé o celkové hmotnosti 5,2 tuny v Kč;
 G - **celkové odhadované náklady na zpoplatněné komunikace v Kč.**

Podle zákona o silniční dani č. 16/1993 Sb. je dána silniční daň pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny prvních 36 měsíců ve výši 1 872 Kč, dalších 36 měsíců ve výši 2 160 Kč a posledních 36 měsíců ve výši 2 700 Kč. V dalších měsících se sazba nemění a pohybuje se ve výši 3 600 Kč. Silniční daň je dána pro vozidlo s celkovou hmotností 5,2 tuny prvních 36 měsíců ve výši 3 120 Kč, dalších 36 měsíců ve výši 3 600 Kč a posledních 36 měsíců ve výši 4 500 Kč. V následujícím období je výše sazby konstantní ve výši 6 000 Kč. Pro dvě vozidla, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny, vychází silniční daň prvních 36 měsíců ve výši 3 744 Kč za rok a pro tři vozidla, každé o celkové hmotnosti 5,2 tuny, platí částka 9 360 Kč. V dalších 36 měsících se silniční daň pro 2 vozidla, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny, zvýší na 4 320 Kč za rok a pro tři vozidla, každé o celkové hmotnosti 5,2 tuny, na 10 800 Kč za rok. Na dalších 36 měsíců se silniční daň pro 2 vozidla, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny, mění na 5 400 Kč za rok a pro tři vozidla, každé o celkové hmotnosti 5,2 tuny, na 13 500 Kč. V dalším období se silniční daň nemění, je konstantní po zbývajících dobu registrace vozidla u firmy a pohybuje se ve výši 7 200 Kč pro dvě vozidla, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 18 000 Kč pro tři vozidla, každé s celkovou hmotností 5,2 tuny. Celkové odhadované náklady na silniční daň pro 5 nových vozidel vychází pro první tři roky 13 104 Kč, pro čtvrtý až šestý rok 15 120 Kč, pro sedmý až devátý rok 18 900 Kč a pro poslední desátý rok 25 200 Kč.

Tabulka 40: Odhad nákladů na silniční daň v Kč

rok	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
vozidlo s celkovou hmotností 2 t - 3,5 t	1 872	1 872	1 872	2 160	2 160	2 160	2 700	2 700	2 700	3 600
2 vozidla, každé s celkovou hmotností 2 t - 3,5 t	3 744	3 744	3 744	4 320	4 320	4 320	5 400	5 400	5 400	7 200
pro vozidlo s celkovou hmotností 5 t - 6,5 t	3 120	3 120	3 120	3 600	3 600	3 600	4 500	4 500	4 500	6 000
3 vozidla, každé s celkovou hmotností 5 t - 6,5 t	9 360	9 360	9 360	10 800	10 800	10 800	13 500	13 500	13 500	18 000
celkem pro 5 nových vozidel	13 104	13 104	13 104	15 120	15 120	15 120	18 900	18 900	18 900	25 200

Zdroj: zákon o dani silniční č.16/1993 Sb., vlastní výzkum

Náklady na leasing jsou dány rozpuštěním mimořádné splátky ve výši 30 % pořizovací ceny a měsíčními splátkami leasingu. Pořizovací cena vozidla s celkovou hmotností 3,5 tuny je 726 400 Kč. Po úhradě mimořádné splátky ve výši 217 920 Kč budou hrazeny pravidelné měsíční splátky po dobu pěti let ve výši 10 135,13 Kč. Splátka nezahrnuje pojištění. Roční náklady dosahují částky 165 205,56 Kč, která obsahuje jednu pětinu mimořádné splátky, tj. 43 584 Kč, a roční splátku leasingu, tj. 121 621,56 Kč. Vozidlo s celkovou hmotností 5,2 tuny má pořizovací cenu 831 800 Kč. Po úhradě mimořádné splátky ve výši 30 % z pořizovací ceny, tj. 249 540 Kč, bude pravidelná měsíční splátka dosahovat hodnoty 11 607,72 Kč. Roční náklady se pohybují ve výši 189 200,64 Kč a obsahují jednu pětinu mimořádné splátky ve výši 49 908 Kč a roční splátku leasingu ve výši 139 292,64 Kč. Splátka také neobsahuje pojištění. Plánovaný nákup předpokládá pořízení dvou vozidel, každé s celkovou hmotností 3,5 tuny, a tří vozidel, každé s celkovou hmotností 5,2 tuny. Celkové roční náklady pro všechna uvažovaná vozidla dosahují hodnoty 898 013,04 Kč.

Tabulka 41: Odhad nákladů na finanční leasing

pořizovací cena vozidla v Kč	mimořádná splátka v Kč	měsíční splátka bez pojištění v Kč	roční splátka bez pojištění v Kč
726 400	217 920	10 135,13	121 621,56
831 800	249 540	11 607,72	139 292,64
mimořádná splátka rozpuštěná do 5 let v roční výši v Kč	roční náklady na leasing v Kč	počet pořizovaných vozidel	roční náklady leasingu pro pořizovaná vozidla v Kč
43 584	165 205,56	2	330 411,12
49 908	189 200,64	3	567 601,92
roční náklady leasingu pro všechna pořizovaná vozidla			898 013,04

Zdroj: www.financovanivozu.cz, vlastní výzkum

Použitím úvěru s dobou splatnosti pět let při nákupu nových vozidel vznikají náklady na úroky. Roční splátka jistiny se pohybuje ve výši 789 640,08 Kč. Podle splátkového kalendáře vychází úroky pro první rok ve výši 172 503,44 Kč a dále se postupně snižují, pro druhý rok se pohybují ve výši 133 811,07 Kč, pro třetí rok 95 118,71 Kč, pro čtvrtý rok 56 426,34 Kč a pro pátý rok 17 733,98 Kč. Celkem podnik zaplatí na úrocích za pět let částku 475 593,54 Kč.

Tabulka 42: Náklady na úroky z úvěru v Kč

rok	1.	2.	3.	4.	5.
splátka jistiny v Kč	789 640	789 640	789 640	789 640	789 640
splátka úroku v Kč	172 503	133 811	95 119	56 426	17 734
splátka celkem v Kč	962 144	923 451	884 759	846 066	807 374

Zdroj: GE Money Bank, vlastní výzkum

Mzdové náklady podniku obsahují hodinovou sazbu při výkonu práce v zaměstnání a variabilní složku, která závisí na délce trasy a množství odvezeného nákladu. Z toho důvodu se při stanovení odhadovaných mzdových nákladů vychází z nákladů přepočtených na jeden ujetý kilometr.

Podle stávajícího stavu dopravy vychází průměrná cena mzdových nákladů včetně cestovních náhrad na jeden kilometr ve výši 3,86 Kč. S koeficientem je dále počítáno v odhadu budoucích mzdových nákladů a náhrad cestovního. Je nutné brát v úvahu inflaci, jejíž hodnota pro rok 2011 se odhaduje na 2,1 %. S ohledem na snahu příliš nezvyšovat náklady firmy, budou mzdové náklady zvyšovány o 2,1 % po třech letech. První tři roky je počítáno s výši 3,86 Kč na jeden kilometr, čtvrtý až šestý rok se koeficient zvýší na 3,94 Kč, sedmý až devátý rok se předpokládá 4,02 Kč a desátý rok 4,10 Kč. Celkové mzdové náklady a cestovní náhrady jsou dány součinem zvolené sazby za jeden kilometr a množstvím ujetých kilometrů.

Cestovními náhradami, konkrétně stravným se zabývá zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce v §163 a §176 v závislosti na délce pracovní cesty. Z dostupných dat stávajícího stavu dopravy nelze vyčíslit délky a počet pracovních cest vozidel.

Tabulka 43: Odhad mzdových nákladů a cestovních náhrad v Kč

rok	1.	2.	3.	4.	5.
odhadované ujeté kilometry	525 000	525 000	525 000	510 000	510 000
odhadované náklady v Kč/km	3,86	3,86	3,86	3,94	3,94
odhadované náklady v Kč	2 027 369	2 027 369	2 027 369	2 010 803	2 010 803
rok	6.	7.	8.	9.	10.
odhadované ujeté kilometry	510 000	475 000	475 000	475 000	438 000
odhadované náklady v Kč/km	3,94	4,02	4,02	4,02	4,11
odhadované náklady v Kč	2 010 803	1 912 135	1 912 135	1 912 135	1 800 217

Zdroj: vlastní výzkum, podniková data

12. Porovnání s najímanou dopravou

Alternativní variantou investice do nákupu nových vozidel je využití najímané dopravy. Realizace rozvozu hotových výrobků podniku k zákazníkům pomocí distributora musí být dána smluvně. Jedním z podstatných bodů smluvních podmínek je sjednaná cena mezi odesílatelem a distributorem. Cena nabízená distributorem se pohybuje ve výši 1,9 Kč za odvezený kilogram hotových výrobků. Distributor požaduje variabilní cenu v závislosti na ceně nafty za litr včetně DPH. Výchozím bodem pro sjednanou sazbu je cena nafty za litr včetně DPH ve výši 26 Kč. Pokud dojde ke změně ceny nafty o každé 2,50 Kč/l, požaduje distributor změnu ceny nafty o 0,03 směrem nahoru i dolů podle vývoje. Pro konkrétní příklad to znamená, že pokud bude cena nafty 31 Kč/l včetně DPH, změní se sazba placená najímané dopravě o dvojnásobek dohodnuté změny, tj. o 0,06 Kč. Nová sazba bude počítána ve výši 1,96 Kč za rozvezený kilogram hotových výrobků. Český statistický úřad zveřejnil 12. 7. 2011 průměrné spotřebitelské ceny pohonných hmot v České republice v týdenním zjišťování. Pro 28. týden roku 2011 se cena motorové nafty pohybovala ve výši 33,93 Kč za litr. Zmíněná cena je zohledněna v přehledu porovnání vlastní dopravy s najímanou pro stanovení předpokládaného vývoje sazeb v Kč/kg pro platbu najímané dopravě. Uveřejněná cena nafty Českým statistickým úřadem se vztahuje k letnímu období, ve kterém se předpokládá pravidelný nárůst cen nafty. Pro roční porovnání najímané dopravy s vlastní dopravou se pro první rok provozu nových vozidel bude počítat se sazbou 33,93 Kč za litr z důvodu předpokládaného snížení ceny nafty v zimním období. Během deseti let je cena nafty v Kč/l odhadována s meziročním nárůstem ve výši 5,18 %, který průměrně vychází ze sledovaného vývoje cen nafty v letech 1995 – 2010. Rozdíl mezi odhadnutou a výchozí cenou nafty podle smluvních podmínek mezi odesílatelem a distributorem hotových výrobků bude zohledněn v navýšení sazby placené najímané dopravě. V prvním roce vychází rozdíl mezi výchozí cenou nafty a předpokládanou cenou nafty ve výši 7,93 Kč. Oproti domluvenému zvýšení ceny nafty ve výši 2,50 Kč/l došlo 3,172krát. Po zaokrouhlení směrem dolů vychází třikrát a o zmíněný násobek se zvýší cena najímané dopravy, tj. o 0,09 Kč/kg. Nová sazba placená najímané dopravě se podle odhadu bude pohybovat ve výši 1,99 Kč/kg. V dalších letech je aplikován stejný postup výpočtu.

Tabulka 44: Odhad vývoje sazby placené najímané dopravě

rok	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
odhad vývoje cen nafty v Kč/l vč. DPH	33,93	35,69	37,54	39,48	41,53	43,68	45,94	48,32	50,82	53,45
rozdíl oproti ceně 26 Kč/l vč. DPH v Kč	7,93	9,69	11,54	13,48	15,53	17,68	19,94	22,32	24,82	27,45
zaokrouhlený násobek rozdílu nárůstu ceny nafty 26 Kč/l vč. DPH	3	3	4	5	6	7	7	8	9	10
nárůst ceny najímané dopravy v Kč/kg	0,09	0,09	0,12	0,15	0,18	0,21	0,21	0,24	0,27	0,3
nová cena placená najímané dopravě v Kč/kg	1,99	1,99	2,02	2,05	2,08	2,11	2,11	2,14	2,17	2,2

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum, ČSÚ

Celková částka hrazená najímané dopravě za příslušný rozvoz hotových výrobků zákazníkům je dána součinem předpokládaných tun pro odběratele upravených na kilogramy a předpokládané sazby v Kč za kilogram. Předpokládané množství hotových výrobků dovezených zákazníkům v tunách je převzato ze vstupních dat pro stanovení nákladů na pořízení nových vozidel. Předpokládané náklady placené najímané dopravě se během uvažovaných deseti let pohybují v intervalu 3,9 mil. Kč a 4,56 mil. Kč. Nejvyšší hodnota je odhadována v šestém roce z důvodu nejvyššího předpokládaného množství odvezených hotových výrobků a zvyšující se odhadované sazby v Kč/kg. Naopak nejnižší náklady lze očekávat v sedmém roce. Příčinou je především pokles odvezeného nákladu.

Tabulka 45: Odhad vývoje nákladů placené najímané dopravě v Kč

rok	1	2	3	4	5
tuny pro odběratele	2 251	2 251	2 251	2 161	2 161
Předpokládané náklady placené najímané dopravě celkem v Kč	4 479 291	4 479 291	4 546 818	4 429 845	4 494 672
rok	6	7	8	9	10
tuny pro odběratele	2 161	1 980	1 980	1 980	1 791
Předpokládané náklady placené najímané dopravě celkem v Kč	4 559 499	4 177 800	4 237 200	4 296 600	3 940 200

Zdroj: vlastní výzkum

Porovnání nákladů na investici při financování úvěrem, finančním leasingem a vlastními zdroji s náklady placenými najímané dopravě je provedeno převedením nákladů investice na kilogram odvezeného zboží. Rozdíly jsou patrné z tabulky 46. Volba pro rozvoz hotových výrobků podniku pomocí najímané dopravy vychází ekonomicky nejlevněji

v porovnání s plánovanými náklady investice na provoz pěti nových vozidel. Ve všech předpokládaných letech životnosti vozidel se ukazuje, že náklady na najímanou dopravu jsou o 1,1 Kč/kg až o 1,79 Kč/kg nižší než náklady investice při financování třemi různými způsoby. Ve vyjádření v Kč se rozdíly pohybují cca od 2,7 mil. Kč do téměř 3,8 mil. Kč.

Tabulka 46: Rozdíl mezi odhadovanou sazbou hrazenou najímané dopravě a náklady investice při financování úvěrem, finančním leasingem a vlastními zdroji v Kč/kg

rok	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
náklady investice při financování úvěrem v Kč/kg	3,43	3,50	3,57	3,72	3,79	3,51	3,70	3,81	3,93	3,99
náklady investice při financování finančním leasingem v Kč/kg	3,40	3,49	3,57	3,74	3,83	3,51	3,70	3,81	3,93	3,99
náklady investice při financování vlastními zdroji v Kč/kg	3,37	3,09	3,18	3,32	3,42	3,51	3,70	3,81	3,93	3,99
nová cena placená najímané dopravě v Kč/kg	1,99	1,99	2,02	2,05	2,08	2,11	2,11	2,14	2,17	2,2
rozdíl mezi sazbou hrazenou najímané dopravě v Kč/kg a náklady v Kč/kg při financování úvěrem	-1,46	-1,51	-1,54	-1,66	-1,71	-1,40	-1,59	-1,67	-1,76	-1,79
rozdíl mezi sazbou hrazenou najímané dopravě v Kč/kg a náklady v Kč/kg při financování finančním leasingem	-1,41	-1,50	-1,55	-1,69	-1,75	-1,40	-1,59	-1,67	-1,76	-1,79
rozdíl mezi sazbou hrazenou najímané dopravě v Kč/kg a náklady v Kč/kg při financování vlastními zdroji	-1,38	-1,10	-1,16	-1,27	-1,34	-1,40	-1,59	-1,67	-1,76	-1,79

Zdroj: vlastní výzkum

Využití najímané dopravy má i stinné stránky. Například platební podmínky musí podnik plnit i v případě, že by neměl dostatek finančních prostředků. Dobu splatnosti požaduje distributor do 30 dní od vystavení faktury. Další nevýhodou najímané dopravy je nemožnost kontroly nad nákladem, který distributor rozváží. Řidiči jsou zaměstnanci společnosti najímané dopravy. Okamžikem naložení nákladu na vozidlo najímané dopravy zaměstnanci podniku ztrácí kontrolu nad hotovými výrobky, které byly v podniku vyrobeny. Odpovědnost za náklad je dána smluvně a od okamžiku naložení vozidla najímané dopravy a převzetí nákladu řidičem odpovídá za hotové výrobky distributor. V případě škody způsobené distributorem vzniká podniku ztráta a narůstá administrativa při vymáhání náhrady za poškozený náklad. Hotové výrobky rychle podléhají zkáze a musí být vezeny v prostoru, který při jejich přepravě zajistí teplotu, jež je dána legislativně. V okamžiku rozvozu hotových výrobků opět podnik nemá kontrolu nad dodržováním teploty nákladového prostoru

a v případě reklamace od odběratele podnik musí vynaložit další administrativní náklady na vymáhání náhrady za škodu pro nedodržení podmínek.

Volba rozvozu hotových výrobků pomocí najímané dopravy závisí na rozhodnutí managementu podniku, které by mělo vycházet z celkové finanční pozice.

13. Porovnání s nájmem vozidel formou operativního leasingu

Firma Auto - Zuskarová nabízí pronájem vozidel Iveco Daily s chladícím zařízením. Vozidla mají užitečnou hmotnost 1 345 kg a 2 700 kg. Firma požaduje měsíční pronájem ve výši 28 000 Kč s vratnou kaucí ve výši 20 000 Kč za jedno vozidlo. Půjčení vozidel má omezený limit ujetých kilometrů na den ve výši 200 km. Pokud dojde k překročení ujetých kilometrů, firma požaduje příplatek ve výši 1,5 Kč za každý ujetý kilometr nad limit. V ceně nájemného je zahrnuto pojištění, silniční daň, opravy kromě oprav zaviněných nájemcem, servisní prohlídky včetně výměny pneumatik. Výše spoluúčasti při proplácení pojistného plnění je odečítána od dříve složené kauce.

Při pronájmu vozidel nájemce musí platit kromě nájemného náklady na spotřebu pohonných hmot, mzdové náklady a cestovné náhrady a mýtné.

Porovnání nákladů vlastní dopravy a nájmu vozidel ukazuje tabulka 30. Denní limit kilometrů s počtem pracovních dnů v roce ve výši 250 vychází pro pět půjčených vozidel v hodnotě 250 000. Předpokládané ujeté kilometry značně přesahují limit kilometrů. Poplatek za překročení limitu ujetých kilometrů je dán součinem sazby 1,5 Kč a přesahem ujetých kilometrů nad limit. Fixní nájemné ve výši 28 000 Kč za vozidlo za měsíc vychází pro první rok užívání ve výši 1,68 mil. Kč. Lze předpokládat, že fixní nájemné se bude zvyšovat o předpokládanou míru inflace 2,1 %. Nárůst předpokládám po třech letech. Celkové nájemné je dáno součtem fixního nájemného a poplatku za překročení limitu ujetých kilometrů. Celkové nájemné vychází v průběhu deseti let cca 2,1 mil. Kč.

Náklady na mýtné vychází z kvalifikovaného odhadu zaměstnanců dopravy podniku, kteří stanovili náklady na mýtné v Kč/km ve výši 0,55. Podíl ujetých kilometrů vozidla, každé o celkové hmotnosti 5,2 tuny, vychází ze stávajícího stavu dopravy. Průměrně vozidla o celkové hmotnosti 5,2 tuny ujedou 61,53 % z celkového počtu ujetých kilometrů za rok. Náklady na mýtné jsou dány součinem průměrného podílu ujetých kilometrů vozidla o celkové hmotnosti 5,2 tuny, předpokládaných ujetých kilometrů a odhadovanou sazbou mýtného na kilometr. Předpokládané ujeté kilometry, mzdové náklady a cestovní náhrady a náklady na spotřebu nafty jsou použity z tabulky 32 a z tabulky 47 při stanovení plánovaných nákladů. Celkové náklady při provozu najatých vozidel jsou dány součtem nájemného, mzdových nákladů a cestovních náhrad, náklady na spotřebu nafty a náklady na mýtné. V prvním roce je do celkových nákladů při provozu najatých vozidel počítána také kauce ve výši 100 000 Kč za pět najatých vozidel, ze které budou odečítány spoluúčasti

při případném pojistném plnění u dopravních nehod. Celkové náklady se během deseti let pohybují v rozmezí cca 7,2 mil. Kč až cca 8,1 mil. Kč.

Rozdíly jsou patrné z tabulky 51. Prvních pět let pronájmu se vyplatí využít najatá vozidla pro rozvoz hotových výrobků. V případě, že by se podnik rozhodl investici financovat finančním leasingem, zaplatí na nákladech v prvních pěti letech o více než 2,6 mil. Kč více v porovnání s náklady na provoz najatých vozidel. Oproti variantě financování investice úvěrem je prvních pět let výhodnější využít najatá vozidla. Náklady v tomto období jsou nižší o více než 2,5 mil. Kč. V případě, že by podnik musel platit opravu při zaviněné dopravní nehodě a náklady by průměrně přesahovaly 106 000 Kč za rok na jedno vozidlo, realizace rozvozu hotových výrobků pomocí najatých vozidel by nebyla finančně výhodná.

Při porovnání nákladů při provozu najatých vozidel a pořízení vozidel vlastními zdroji vychází levněji volba najatých vozidel pouze v prvním roce. V dalších letech je výhodnější financovat nákup nových vozidel vlastními zdroji.

14. Hodnocení investice

14.1 Metoda diskontovaného cash flow

Tabulky 47 – 51 obsahují odhadované dílčí náklady, které byly zjištěny v předchozích kapitolách. Celkové náklady jsou upraveny o některé položky, které nejsou nákladem, ale vykazují pohyb peněz, a o daňovou úsporu, protože dílčí náklady jsou položky snižující daňovou základnu pro výpočet daně z příjmu. Zjištěné cash flow je diskontováno k počátku uvažované investice nebo k okamžiku rozhodnutí varianty s nákladem kapitálu ve výši 8,44 %, který je upraven na diskontní sazbu.

Pro výběr nejvhodnější varianty pro zajištění rozvozu hotových výrobků k zákazníkům je určující součet diskontovaných cash flow. Varianta s nejnižšími náklady je považována za nejlepší.

Tabulka 47: Plánované náklady při financování leasingem v Kč

řádek č.

rok	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
2	spotřeba nafty v Kč	2 866 135	3 014 601	3 170 757	3 239 717	3 407 534	3 584 044	3 510 993	3 692 863	3 884 153	3 767 125	
3	opravy a náhradní díly	1 482 656	1 513 792	1 545 582	1 532 952	1 565 144	1 598 012	1 519 600	1 551 512	1 584 093	1 200 000	
4	ostatní režie	44 422	45 355	46 308	45 929	46 894	47 878	45 529	46 485	47 461	40 000	
5	pojistné	147 717	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	
6	dálniční známka nebo mýtné	180 068	180 468	180 468	175 392	175 792	175 792	163 947	164 347	164 347	151 826	
7	silniční daň	13 104	13 104	13 104	15 120	15 120	15 120	18 900	18 900	18 900	25 200	
8	leasing	898 013	898 013	898 013	898 013	898 013	0	0	0	0	0	
9	mzdové náklady + cestovné	2 027 369	2 027 369	2 027 369	2 010 803	2 010 803	2 010 803	1 912 135	1 912 135	1 912 135	1 800 217	
10	náklady celkem	7 659 485	7 855 861	8 044 759	8 081 084	8 282 457	7 594 808	7 334 263	7 549 400	7 774 248	7 147 525	
11	kapitálový výdaj	1 184 460	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12	leasingové splátky bez rozpuštění mimořádné splátky		661 121	661 121	661 121	661 121	0	0	0	0	0	
13	daňová úspora		1 455 302	1 492 613	1 528 504	1 535 406	1 573 667	1 443 013	1 393 510	1 434 386	1 358 030	
14	cash flow	1 184 460	5 967 291	6 126 355	6 279 363	6 308 786	6 471 899	6 151 794	5 940 753	6 115 014	6 297 141	5 789 496
15	diskontované cash flow	1 184 460	5 502 850	5 209 825	4 924 329	4 562 341	3 783 247	3 369 108	3 198 022	3 036 951	2 574 813	
	součet diskontovaného cash flow		41 661 973									

Zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 48: Plánované náklady při financování úvěrem v Kč

řádek č.

1	rok	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2	spotřeba nafty v Kč	2 866 135	3 014 601	3 170 757	3 239 717	3 407 534	3 584 044	3 510 993	3 692 863	3 884 153	3 767 125
3	opravy a náhradní díly	1 482 656	1 513 792	1 545 582	1 532 952	1 565 144	1 598 012	1 519 600	1 551 512	1 584 093	1 200 000
4	ostatní režie	44 422	45 355	46 308	45 929	46 894	47 878	45 529	46 485	47 461	40 000
5	pojistné	147 717	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158
6	dálniční známka nebo mýtné	180 068	180 468	180 468	175 392	175 792	175 792	163 947	164 347	164 347	151 826
7	silniční daň	13 104	13 104	13 104	15 120	15 120	15 120	18 900	18 900	18 900	25 200
8	úroky z úvěru	172 503	133 811	95 119	56 426	17 734	0	0	0	0	0
9	mzdové náklady + cestovné	2 027 369	2 027 369	2 027 369	2 010 803	2 010 803	2 010 803	1 912 135	1 912 135	1 912 135	1 800 217
10	odpisy	829 122	779 770	779 770	779 770	779 770					
11	náklady celkem	7 763 097	7 871 428	8 021 634	8 019 266	8 181 948	7 594 808	7 334 263	7 549 400	7 774 248	7 147 525
12	splátka jistiny	789 640	789 640	789 640	789 640	789 640	0	0	0	0	0
13	daňová úspora	1 474 989	1 495 571	1 524 110	1 523 661	1 554 570	1 443 013	1 393 510	1 434 386	1 477 107	1 358 030
14	cash flow	6 248 627	6 385 727	6 507 394	6 505 476	6 637 248	6 151 794	5 940 753	6 115 014	6 297 141	5 789 496
15	diskontované cash flow	5 762 290	5 430 394	5 103 153	4 704 582	4 426 297	3 783 247	3 369 108	3 198 022	3 036 951	2 574 813
	součet diskontovaného cash flow		41 388 857								

Zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 49: Plánované náklady při financování vlastními zdroji v Kč

řádek č.

1 rok	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2 spotřeba nafty v Kč		2 866 135	3 014 601	3 170 757	3 239 717	3 407 534	3 584 044	3 510 993	3 692 863	3 884 153	3 767 125
3 opravy a náhradní díly		1 482 656	1 513 792	1 545 582	1 532 952	1 565 144	1 598 012	1 519 600	1 551 512	1 584 093	1 200 000
4 ostatní režie		44 422	45 355	46 308	45 929	46 894	47 878	45 529	46 485	47 461	40 000
5 pojistné		147 717	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158	163 158
6 dálniční známka nebo mýtné		180 068	180 468	180 468	175 392	175 792	175 792	163 947	164 347	164 347	151 826
7 silniční daň		13 104	13 104	13 104	15 120	15 120	15 120	18 900	18 900	18 900	25 200
8 mzdové náklady + cestovné		2 027 369	2 027 369	2 027 369	2 010 803	2 010 803	2 010 803	1 912 135	1 912 135	1 912 135	1 800 217
9 odpisy		829 122	779 770	779 770	779 770	779 770	0	0	0	0	0
10 náklady celkem		7 590 594	6 957 847	7 146 746	7 183 071	7 384 444	7 594 808	7 334 263	7 549 400	7 774 248	7 147 525
11 daňová úspora		1 442 213	1 321 991	1 357 882	1 364 783	1 403 044	1 443 013	1 393 510	1 434 386	1 477 107	1 358 030
12 kapitálový výdaj	3 948 200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13 cash flow	3 948 200	5 319 259	4 856 087	5 009 095	5 038 518	5 201 630	6 151 794	5 940 753	6 115 014	6 297 141	5 789 496
14 diskontované cash flow	3 948 200	4 905 256	4 129 595	3 928 174	3 643 718	3 468 901	3 783 247	3 369 108	3 198 022	3 036 951	2 574 813

součet diskontovaného cash flow 39 985 984

Zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 50: Plánované náklady placené najímané dopravě v Kč

řádek č.

1	rok	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2	tuny pro odběratele	2 251	2 251	2 251	2 161	2 161	2 161	1 980	1 980	1 980	1 791
3	cena nafty v Kč/l vč. DPH	32,40	34,07	35,84	37,69	39,65	41,70	43,86	46,13	48,52	51,04
4	odhad vývoje cen nafty v Kč/l vč. DPH	33,93	35,69	37,54	39,48	41,53	43,68	45,94	48,32	50,82	53,45
5	rozdíl oproti ceně 26 Kč/l vč. DPH v Kč	7,93	9,69	11,54	13,48	15,53	17,68	19,94	22,32	24,82	27,45
6	zaokrouhlený násobek rozdílu nárůstu ceny nafty 26 Kč/l vč. DPH	3	3	4	5	6	7	7	8	9	10
7	nárůst ceny najímané dopravy v Kč/kg	0,09	0,09	0,12	0,15	0,18	0,21	0,21	0,24	0,27	0,3
8	nová cena placená najímané dopravě v Kč/kg	1,99	1,99	2,02	2,05	2,08	2,11	2,11	2,14	2,17	2,2
9	zapláceno najímané dopravě celkem v Kč	4 479 291	4 479 291	4 546 818	4 429 845	4 494 672	4 559 499	4 177 800	4 237 200	4 296 600	3 940 200
10	daňová úspora	851 065	851 065	863 895	841 671	853 988	866 305	793 782	805 068	816 354	748 638
11	cash flow po daňové úspoře	3 628 226	3 628 226	3 682 923	3 588 174	3 640 684	3 693 194	3 384 018	3 432 132	3 480 246	3 191 562
12	diskontované cash flow po daňové úspoře	3 345 837	3 085 427	2 888 179	2 594 869	2 427 926	2 271 251	1 919 138	1 794 932	1 678 434	1 419 411
	součet diskontovaného cash flow po daňové úspoře			23 425 404							

Zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 51: Plánované náklady při provozu najatých vozidel v Kč

řádek č.

1	rok	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2	předpokládané ujeté km	525 000	525 000	525 000	510 000	510 000	510 000	475 000	475 000	475 000	438 000
3	limit kilometrů	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000
4	přesah předpokl. ujetých km nad limit	275 000	275 000	275 000	260 000	260 000	260 000	225 000	225 000	225 000	188 000
5	poplatek za překročení limitu ujetých km v Kč	412 500	412 500	412 500	390 000	390 000	390 000	337 500	337 500	337 500	282 000
6	fixní nájemné	1 680 000	1 680 000	1 680 000	1 715 280	1 715 280	1 715 280	1 751 301	1 751 301	1 751 301	1 788 078
7	nájemné celkem	2 092 500	2 092 500	2 092 500	2 105 280	2 105 280	2 105 280	2 088 801	2 088 801	2 088 801	2 070 078
8	mzdové náklady + cestovné náhrady	2 027 369	2 027 369	2 027 369	2 010 803	2 010 803	2 010 803	1 912 135	1 912 135	1 912 135	1 800 217
9	spotřeba nafty v Kč	2 866 135	3 014 601	3 170 757	3 239 717	3 407 534	3 584 044	3 510 993	3 692 863	3 884 153	3 767 125
10	mýtné	177 679	177 679	177 679	172 603	172 603	172 603	160 758	160 758	160 758	148 235
11	kauce	100 000									
12	celkové náklady při provozu najatých vozidel	7 263 684	7 312 150	7 468 306	7 528 402	7 696 220	7 872 730	7 672 687	7 854 556	8 045 847	7 785 655
13	daňová úspora	1 380 100	1 389 308	1 418 978	1 430 396	1 462 282	1 495 819	1 457 811	1 492 366	1 528 711	1 479 274
14	cash flow po daňové úspoře	5 883 584	5 922 841	6 049 328	6 098 006	6 233 938	6 376 911	6 214 876	6 362 191	6 517 136	6 306 381
15	diskontované cash flow po daňové úspoře	5 425 658	5 036 758	4 743 934	4 409 911	4 157 334	3 921 691	3 524 568	3 327 290	3 143 049	2 804 692

součet diskontovaného cash flow po daňové úspoře 40 494 884

Zdroj: vlastní výzkum

14.2 Výběr varianty

Na základě hodnocení možností pořízení nových vozidel a jejich alternativ pro zajištění distribuce hotových výrobků k zákazníkům pomocí metody diskontovaného cash flow vychází jako nejpříjemnější varianta najímaná doprava, u které vychází nejnižší diskontované cash flow ve výši 23 425 404 Kč.

Tabulka 52: Souhrnný přehled celkového diskontovaného cash flow variant

varianta	Diskontované cash flow v Kč
úvěr	41 388 857
finanční leasing s 30% mimořádnou splátkou	41 661 973
vlastní zdroje	39 985 984
najímaná doprava	23 425 404
nájem vozidel	40 494 884

Zdroj: vlastní výzkum

Tabulka 53: Rozdíly mezi variantami v Kč

rozdíly mezi variantami v Kč	úvěr	finanční leasing	vlastní zdroje	najímaná doprava	nájem vozidel
úvěr	x				
finanční leasing	273 116	x			
vlastní zdroje	-1 402 872	-1 675 989	x		
najímaná doprava	-17 963 453	-18 236 569	-16 560 581	x	
nájem vozidel	-893 973	-1 167 089	508 900	17 069 480	x

Zdroj: vlastní výzkum

Rozdíly jsou patrné z tabulky 53. Největší rozdíl se projevuje mezi finančním leasingem a najímanou dopravou o více než 18 mil. Kč. Finanční leasing je také nejdražší možnou variantou pro rozhodování. Celkové diskontované cash flow přesahuje 41,6 mil. Kč. Druhá nejpříjemnější varianta se nabízí pořízení vozidel vlastními zdroji. Oproti najímané dopravě je o více než 16,5 mil. Kč dražší. Srovnatelné varianty s podobným celkovým diskontovaným cash flow se ukazují být bankovní úvěr a finanční leasing s 30% mimořádnou splátkou, které se liší o cca 273 000 Kč. Levnější alternativy než obě předchozí jsou vlastní zdroje a nájem vozidel formou operativního leasingu, mezi nimiž je rozdíl přibližně 500 000 Kč. Vzhledem k celkové finanční situaci podniku není možné pořízení vlastních vozidel jakýmkoli způsobem. Nejpříjemnější možnost se nabízí přijetí nabídky najímané dopravy. Rozdíl celkového diskontovaného cash flow oproti ostatním variantám se pohybuje v intervalu 16,5 mil. Kč a cca 18,2 mil. Kč.

15. Odpověď na hypotézy

Stávající stav dopravy vykazuje velmi vysoké náklady na provoz a podnik je nucen situaci řešit. První hypotéza byla stanovena s ohledem na četnost využívání finančního leasingu. V současné době se zmíněný způsob pořízení investice velmi často realizuje. Metodou diskontovaného cash flow bylo zjištěno, že financování pořízení vlastních vozidel pomocí finančního leasingu s 30% mimořádnou splátkou se jeví jako nevýhodný a zároveň nejdražší způsob pořízení vozidel. Koupě vlastními prostředky vychází levněji než finanční leasing. Pokud jsou brány v úvahu ještě další možnosti rozvozu hotových výrobků k zákazníkům, nabízí se varianty ve formě placení služby najímané dopravě, nebo nájem vozidel. Porovnáním všech pěti alternativ vychází nejvýhodněji najímaná doprava, která vykazuje výrazně nižší celkové diskontované cash flow. První hypotéza potvrzena nebyla. Výsledku napovídá i celková finanční situace podniku, která nedovoluje zvyšování zadluženosti, růst závazku a uvolňování finančních prostředků.

Druhá hypotéza se týkala neodpovídajícího stavu dopravy a nalezení lepších možností pro optimalizaci distribučních cest. Hypotéza je potvrzena. Optimalizací logistiky bylo zjištěno, že s ohledem na určitá omezení vyplývající z provozu dvou vozidel, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny, a jednoho vozidla o celkové hmotnosti 5,2 tuny je možné a nákladově výhodnější rozvoz větším vozidlem o celkové hmotnosti 5,2 tuny než dvěma vozidly, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny. Pro trasy, které jsou omezené pro vozidlo s celkovou hmotností nad 3,5 tuny, je nutné mít ve vozovém parku vozidlo, které odpovídá danému omezení.

16. Závěr

Tématem diplomové práce bylo Analýza obnovy vozového parku výrobního podniku. Práce měla cíl nalézt vhodné metody pro tvorbu a hodnocení investičního projektu, včetně metod pro volbu nejpříjemnější formy jeho financování a použití těchto metod a postupů při tvorbě konkrétního investičního záměru. Výrobní podnik zajišťuje rozvoz hotových výrobků zákazníkům prostřednictvím vlastní dopravy. Podnik vlastní automobily typu Renault a Iveco Daily. Každé vozidlo má celkovou hmotnost 3,5 tuny nebo 5,2 tuny. Podle analýzy stávajícího stavu bylo zjištěno, jsou vynakládány velké finanční prostředky na opravy a náhradní díly. Technickým oddělením podniku byla doporučena obnova vozového parku nákupem dvou menších vozidel, každé o celkové hmotnosti 3,5 tuny, a tří větších vozidel, každé o celkové hmotnosti 5,2 tuny, typu Iveco Daily.

Finanční analýzou bylo zjištěno, podnik je velmi předlužen a nese si s sebou velikou ztrátu z minulých let přesahující hranici 100 mil. Kč, která negativně ovlivňuje ostatní ukazatele. Rentabilita kapitálu také nedosahuje uspokojivých hodnot pro potencionální investory a věřitele a ukazatele aktivity vykazují pozitivní trend pouze u ukazatele rychlosti obratu pohledávek. Zadluženost je v podniku velmi vysoká, pokud by se měla nadále zvyšovat, cesta k bankrotu by se přibližovala. Ukazatelé likvidity naznačují, že podnik má jen omezené likvidní prostředky. Všechny ukazatele naznačily, že podnik se vůbec neměl pouštět do dalšího zadlužování. Mohlo by to znamenat zánik podniku. Cesta ke zlepšení situace by mohla vést především v hledání potenciálu uvnitř podniku, například snižováním nákladů.

Část věnovaná optimalizace logistiky ukázala, že levnější variantou rozvozu hotových výrobků k zákazníkům je jedno vozidlo s větší nosností, než dvě vozidla s menší nosností. Ukázalo se, že takové zjištění má omezení v podobě charakteru trasy s uzavírkami pro vjezd vozidla s větší nosností, ale také omezení doby řízení vozidla.

Plánované náklady jednotlivých variant investice převážně vycházely ze stávajícího stavu dopravy s přihlédnutím k vývoji inflace. Celkové náklady byly upraveny na cash flow a pomocí diskontního faktoru převedeny k počátku uvažované investice. Podobným způsobem byly zjištěny náklady a cash flow u alternativy najímané dopravy a nájmu vozidel v podobě operativního leasingu. Nejlepší varianta pro podnik vyšla možnost, která vykazovala nejnižší součet diskontovaného cash flow. Z pěti variant vyšla nejlépe najímaná doprava. Nákup vlastních vozidel financovaný bankovním úvěrem, finančním leasingem

nebo vlastními zdroji není možné v podmínkách podniku realizovat. Podnik nemá dostatek finančních prostředků, které by mohl uvolnit na nákup, a také zvyšování zadluženosti by mohlo pro podnik znamenat likvidační cestu.

Doporučení pro praxi znamená nutnost zvážit všechny možné varianty distribuce hotových výrobků k zákazníkům. Vlastnit vozidla a provozovat vlastní dopravu neznamena vždy nejlepší řešení. Pro posouzení celé investice je nutné provést finanční analýzu podniku, která řekne mnoho informací o stabilitě podniku, a nastíní možné cesty řešení. Důležitým článkem pro rozhodnutí je také hodnocení investice podle známých metod.

17. Summary

The thesis deals with the analysis of a renewal of a company fleet. It aims to find appropriate methods for creation and classification of an investment project. These methods include the choice of the most reasonable financing of the project and the application of those during the formation of an particular investment project. The company provides a delivery of finished products by its own means of transport and owns vehicles Renault and Iveco Daily brand. Each has got gross-vehicle weight of 3,2 or 5,2 tonnes. The present analysis has shown that too many financial means are being spent on repairing the fleet and buying the spare parts. The engeneering department of the company therefore recommended a renewal of the fleet by buying two smaller vehicles (3,2 tonnes) and three bigger vehicles (5,2 tonnes). All vehicles were recommended Iveco brand.

The financial analysis has worked out that the company's debt situations is serious. There is also a loss from previous years overlapping 100 millions CZK which influences the other indicators in negative way. The profit to capital ratio does not reach satisfactory values for potential investors and creditors either, and activity indices show a positive trend only for the debt turnover rate indicator.

The insolvency of the company is high and if the situation does not change the way to the bankruptcy is near. The indicators of liquidity show that the company has got only limiting cashable instruments. Thence it follows that the company should not carry on running into debts as it could lead to the downfall of the company. The way to the amelioration of the bad situation could be finding a potencial inside the company, for instance by decreasing the expenses.

The part about the optimalisation of the logistics has shown that more economic way of the delivery of finished products is one vehicle with higher load bearing capacity than two with the lower one. However the bigger vehicle has got only a few disadvantages as a limited choice of the routes and the necessity of the prescribed rest for the drivers.

Planned costs of particular investment variant are made out of the present state of the transport regarding the inflation progression. The total costs were adjusted into the cash flow and using a discount factor transformed to the start investment. The second variant of the investment (renting the necessary vehicles using the operative leasing) was made up as well including the total costs and cash flow in the same way as the first variant. The most reasonable variant is the one showing the lowest sum of the discounted cash flow. The variant with renting the vehicle was found the best out of five possible variants. Buying

own vehicles either by the own company finances or using the operative leasing is not possible to realize in the present situation. The company has not got enough financial means to buy own vehicles and more loans could lead to the downfall of the company.

The recommendations to practice are following: It is necessary to consider different variants of the distribution of finished products to customers. To own vehicles and run a transport business could not be the best solution. Financial analysis of the company should be made for the investment would be judged properly and the stability of the company would be also drawn out. The possible solutions of the situation would be outlined this way as well. An important chain for proper decision is also the classification of the investment by known methods.

Použité zdroje

Knižní zdroje:

1. FOTR, Jiří. *Podnikatelský plán a investiční rozhodování*. 1. vydání. Praha : GRADA Publishing, s.r.o., 1995. 184 s. ISBN 80-85623-20-X.
2. GRÜNWARD, Rudolf; HOLEČKOVÁ, Jaroslava. *Finanční analýza a plánování*. Praha : VŠE, 1996. 197 s. ISBN 80-7079-257-4.
3. PETRÁKOVÁ, Irena, et al. *Investování 10*. 1. vydání. Praha : ČVUT, 1998. 154 s. ISBN 80-7208-106-3.
4. SYNEK, Miloslav, et al. *Manažerská ekonomika*. 4. aktualizované a rozšířené vydání. Praha : Grada Publishing, a.s., 2007. 464 s. ISBN 978-80-247-1992-4.
5. TOUŠEK, Radek. *Management dopravy*. 1. vydání. České Budějovice : Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, 2009. 125 s. ISBN 978-80-7394-172-7.
6. VALACH, Josef. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. 2. vydání. Praha: EKOPRESS, 2006. 465 s. ISBN 80-86929-01-9.
7. VALACH, Josef. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování : I. část*. 1. vydání. Praha : VŠE, 1994. 156 s. ISBN 80-7079-520-4.
8. VALACH, Josef. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování : II. část*. 1. vydání. Praha : VŠE, 1996. 130 s. ISBN 80-7079-067-9.
9. VALACH, Josef, et al. *Finanční řízení podniku*. 2. vydání. Praha : Ekopress, 1999. 324 s. ISBN80-86119-21-1.
10. WAWROSZ, Petr. *Zdroje financování podnikatel*. 1. vydání. Ostrava : Sagit, 1999. 336 s. ISBN 80-7208-106-3.
11. Materiály Kooperativa pojišťovna, a.s., GE Money Bank, podniku
12. Nařízení vlády č. 484/2006 Sb.
13. Vyhláška č. 377/2010
14. Zákon č.16/1993 Sb., o dani silniční
15. Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů
16. Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce

Internetové zdroje:

17. Auto - Zuskarová [online]. c2011 [cit. 2011-08-15]. *Autopůjčovna Ostrava*. Dostupné z WWW: <www.auto-zuskarova.cz>.
18. *BusinessInfo.cz : Oficiální portál pro podnikání a export* [online]. 21.12.2010 [cit. 2011-06-22]. Zvýšení sazeb mýtného od 1. ledna 2011. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/doprava/zvyseni-sazeb-mytneho-od-1-1-2011/1000470/59243/>>.
19. Cenné papíry [online]. 2009 [cit. 2010-10-11]. *Dluhopisy*. Dostupné z WWW: <<http://www.cennypapir.cz/dluhopisy/>>.
20. Cenné papíry [online]. 2009 [cit. 2010-10-07]. *Hypoteční zástavní listy*. Dostupné z WWW: <<http://www.cennypapir.cz/hypotecni-zastavni-listy/>>.
21. ČSÚ Český statistický úřad [online]. 2011 [cit. 2011-06-14]. *Míra inflace | ČSÚ*. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira_inflace>.
22. Damodaran Online [online]. 2011 [cit. 2011-06-14]. *The Data Page*. Dostupné z WWW: <<http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>>.
23. Ministerstvo financí České republiky : *Emisní kalendář střednědobých a dlouhodobých státních dluhopisů na 3. čtvrtletí 2011* [online]. c2005 [cit. 2011-06-14]. Dostupné z WWW: <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/vrsd_emise_sdd_62446.html>.
24. Ministerstvo financí České republiky [online]. 2011 [cit. 2011-06-14]. Dostupné z WWW: <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/mfcr/Makroekonomicka_predikce_v_kostce_201104.pdf>.
25. Ministerstvo financí České republiky [online]. c2005 [cit. 2011-06-14]. *Rating*. Dostupné z WWW: <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/vrsd_rating_sd.html>.
26. CXO Advisory [online]. c2004-2011 [cit. 2011-08-22]. *The 2011 U.S. Equity Risk Premiums from Academia and Practitioners*. Dostupné z WWW: <<http://www.cxoadvisory.com/13357/equity-premium/the-2011-equity-risk-premiums-from-academia-and-practitioners/>>.
27. Podnikatel : Business server [online]. 2007-2010 [cit. 2010-10-07]. *Jak na forfaiting*. Dostupné z WWW: <<http://www.podnikatel.cz/finance/uvery-pro-podnikatele/jak-na-forfaiting/>>. ISSN 1802-8012.
28. Raiffeisen Leasing [online]. 2011 [cit. 2011-06-14]. *RL CLICK - financování vozů*. Dostupné z WWW: <<https://www.financovanivozu.cz/>>.
29. Akcie. In Wikipedia : the free encyclopedia [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 28.6.2008, last modified on 8.8.2011 [cit. 2011-08-22]. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Akcie>>.

Seznam tabulek a obrázků

Obr. 1: Rozvaha podnikatelského projektu.....	8
Tabulka 1: Vývoj cen nafty.....	34
Tabulka 2: Sazby mýtného nových vozidel.....	35
Tabulka 3: Silniční daň pro nová vozidla	35
Tabulka 4: Silniční daň po slevách.....	36
Tabulka 5: Měsíční splátky finančního leasingu.....	36
Tabulka 6: Vývoj inflace v letech 2000 až 2010.....	37
Tabulka 7: Stávající stav dopravy	41
Tabulka 8: Rentabilita celkového kapitálu	42
Tabulka 9: Rentabilita celkového vloženého kapitálu.....	42
Tabulka 10: Rychlost obratu aktiv, rychlost obratu zásob, doba obratu zásob.....	43
Tabulka 11: Rychlost obratu pohledávek, doba obratu pohledávek	44
Tabulka 12: Ukazatel věřitelského rizika	44
Tabulka 13: Úrokové krytí.....	45
Tabulka 14: Běžná likvidita	45
Tabulka 15: Pohotová likvidita	46
Tabulka 16: Hotovostní likvidita.....	46
Tabulka 17: Vstupní údaje o trasách a vozidlech.....	49
Tabulka 18: Plánované kilometry pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 5,2 tuny	49
Tabulka 19: Odhadované náklady na spotřebu nafty na 1 trasu pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 5,2 tuny.....	50
Tabulka 20: Odhadované náklady na opravy a náhradní díly na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 5,2 tuny.....	50
Tabulka 21: Odhadované náklady na ostatní režie na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 5,2 tuny	51
Tabulka 22: Odhadované náklady na pojistné na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 5,2 tuny.....	51
Tabulka 23: Odhadované náklady na dálniční známku a mýtné 1 trasu pro vozidlo o celkové hmotnosti 3,5 tuny a 5,2 tuny.....	52
Tabulka 24: Odhadované náklady na silniční daň na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 5,2 tuny.....	53
Tabulka 25: Odhadované náklady na leasing na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tun a 5,2 tuny.....	53

Tabulka 26: Odhadované mzdové náklady a cestovné náhrady na 1 trasu pro vozidlo s celkovou hmotností 3,5 tuny a 5,2 tuny	54
Tabulka 27: Celkové náklady na jednotlivé trasy vozidel v Kč.....	55
Tabulka 28: Celkové náklady na jednotlivé trasy vozidel v Kč/km.....	56
Tabulka 29: Odhad ujetých kilometrů	58
Tabulka 30: Odhad odvezeného nákladu v tunách.....	58
Tabulka 31: Odhad ceny nafty	59
Tabulka 32: Plánovaná vstupní data	59
Tabulka 33: Odhad spotřeby nafty v litrech	60
Tabulka 34: Odhad nákladů na spotřebu nafty v Kč	61
Tabulka 35: Odhad nákladů na opravy a náhradní díly v Kč	62
Tabulka 36: Odhad nákladů na ostatní režii v Kč	63
Tabulka 37: Odhad nákladů na pojistné v Kč	63
Tabulka 38: Vývoj sazby roční dálniční známky pro vozidla s celkovou hmotností do 3,5 tuny v letech 2002 - 2011	64
Tabulka 39: Odhad nákladů na zpoplatněné úseky silniční komunikace v Kč.....	65
Tabulka 40: Odhad nákladů na silniční daň v Kč	66
Tabulka 41: Odhad nákladů na finanční leasing	66
Tabulka 42: Náklady na úroky z úvěru v Kč	67
Tabulka 43: Odhad mzdových nákladů a cestovních náhrad v Kč	67
Tabulka 44: Odhad vývoje sazby placené najímané dopravě.....	69
Tabulka 45: Odhad vývoje nákladů placené najímané dopravě v Kč	69
Tabulka 46: Rozdíl mezi odhadovanou sazbou hrazenou najímané dopravě a náklady investice při financování úvěrem, finančním leasingem a vlastními zdroji v Kč/kg	70
Tabulka 47: Plánované náklady při financování leasingem v Kč	74
Tabulka 48: Plánované náklady při financování úvěrem v Kč	75
Tabulka 49: Plánované náklady při financování vlastními zdroji v Kč	76
Tabulka 50: Plánované náklady placené najímané dopravě v Kč	77
Tabulka 51: Plánované náklady při provozu najatých vozidel v Kč	78
Tabulka 52: Souhrnný přehled celkového diskontovaného cash flow variant	79
Tabulka 53: Rozdíly mezi variantami v Kč	79

Přílohy

Příloha 1: Splátkový kalendář

Poř.	Splátka jistiny	Splátka úroku	Splátka celkem	Zbývající jistina
1	65 803	15 853	81 656	3 882 397
2	65 803	15 584	81 388	3 816 593
3	65 803	15 316	81 119	3 750 790
4	65 803	15 047	80 850	3 684 987
5	65 803	14 778	80 582	3 619 183
6	65 803	14 510	80 313	3 553 380
7	65 803	14 241	80 044	3 487 577
8	65 803	13 972	79 776	3 421 773
9	65 803	13 704	79 507	3 355 970
10	65 803	13 435	79 238	3 290 167
11	65 803	13 166	78 969	3 224 363
12	65 803	12 897	78 701	3 158 560
13	65 803	12 629	78 432	3 092 757
14	65 803	12 360	78 163	3 026 953
15	65 803	12 091	77 895	2 961 150
16	65 803	11 823	77 626	2 895 347
17	65 803	11 554	77 357	2 829 543
18	65 803	11 285	77 089	2 763 740
19	65 803	11 017	76 820	2 697 937
20	65 803	10 748	76 551	2 632 133
21	65 803	10 479	76 283	2 566 330
22	65 803	10 210	76 014	2 500 527
23	65 803	9 942	75 745	2 434 723
24	65 803	9 673	75 476	2 368 920
25	65 803	9 404	75 208	2 303 117
26	65 803	9 136	74 939	2 237 313
27	65 803	8 867	74 670	2 171 510
28	65 803	8 598	74 402	2 105 706
29	65 803	8 330	74 133	2 039 903
30	65 803	8 061	73 864	1 974 100
31	65 803	7 792	73 596	1 908 296
32	65 803	7 524	73 327	1 842 493
33	65 803	7 255	73 058	1 776 690
34	65 803	6 986	72 789	1 710 886
35	65 803	6 717	72 521	1 645 083
36	65 803	6 449	72 252	1 579 280
37	65 803	6 180	71 983	1 513 476
38	65 803	5 911	71 715	1 447 673
39	65 803	5 643	71 446	1 381 870
40	65 803	5 374	71 177	1 316 066
41	65 803	5 105	70 909	1 250 263
42	65 803	4 837	70 640	1 184 460
43	65 803	4 568	70 371	1 118 656
44	65 803	4 299	70 102	1 052 853

Poř.	Splátka jistiny	Splátka úroku	Splátka celkem	Zbývající jistina
45	65 803	4 030	69 834	987 050
46	65 803	3 762	69 565	921 246
47	65 803	3 493	69 296	855 443
48	65 803	3 224	69 028	789 640
49	65 803	2 956	68 759	723 836
50	65 803	2 687	68 490	658 033
51	65 803	2 418	68 222	592 230
52	65 803	2 150	67 953	526 426
53	65 803	1 881	67 684	460 623
54	65 803	1 612	67 416	394 820
55	65 803	1 343	67 147	329 016
56	65 803	1 075	66 878	263 213
57	65 803	806	66 609	197 410
58	65 803	537	66 341	131 606
59	65 803	269	66 072	65 803
60	65 803	0	65 803	0

Zdroj: GE Money Bank

Příloha 2: Rozvaha k 31. 12. 2009

ROZVAHA (balance)

v plném rozsahu

k 31. 12. 2009

(v celých tis. Kč)

označení	A K T I V A	číslo řádku	běžné účetní období			minulé úč. období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
	AKTIVA CELKEM (ř. 02+03+31+63) = ř.67	001	370 926	-125 723	245 203	264 276
A.	POHLEDÁVKY ZA UPSANÝ VLASTNÍ KAPITÁL	002				
B.	DLOUHODOBÝ MAJETEK (ř.04+13+23)	003	298 786	-125 723	173 063	180 495
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek (ř.05 až 12)	004	304	-303	1	1
1.	Zřizovací výdaje	005				
2.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	006				
3.	Software	007	304	-303	1	1
4.	Ocenitelná práva	008				
5.	Goodwill	009				
6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	010				
7.	Nedokončený dlouh. nehmotný majetek	011				
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	012				
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek (ř. 14 až 22)	013	298 482	-125 420	173 062	180 494
1.	Pozemky	014	1 592		1 592	1 459
2.	Stavby	015	176 020	-36 074	139 946	143 099
3.	Samostatné movité věci a soubory mov. věcí	016	119 435	-89 346	30 089	35 856
4.	Pěstíelské celky trvalých porostů	017				
5.	Základní stádo a tažná zvířata	018				
6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	019			0	
7.	Nedokončený dlouh. hmotný majetek	020	1 435		1 435	80
8.	Poskytnuté zálohy na DHM	021			0	
9.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	022				
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek (ř. 24 až 30)	023	0	0	0	0
1.	Podíly v ovládaných a řízených osobách	024			0	
2.	Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	025			0	
3.	Ostatní dlouhodobé CP a podíly	026			0	
4.	Půjčky a úvěry ovládaným a řízeným osobám a účetním jednotkám pod podstatným vlivem	027			0	
5.	Jiný dlouhodobý finanční majetek	028				
6.	Pořizovaný dlouhodobý finanční majetek	029				
7.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	030				
C.	Oběžná aktiva (ř. 32 + 39 + 48 + 58)	031	71 358	0	71 358	82 736
C.I.	Zásoby (ř. 33 až 36)	032	11 557	0	11 557	9 778
1.	Materiál	033	6 673		6 673	7 417
2.	Nedokončená výroba a polotovary	034	973		973	411
3.	Výrobky	035	3 841		3 841	1 834
4.	Zvířata	036				
5.	Zboží	037	70		70	116
6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	038	0		0	
C.II.	Dlouhodobé pohledávky (ř. 40 až 47)	039	0	0	0	0
1.	Pohledávky z obchodních vztahů	040			0	
2.	Pohledávky za ovládanými a řízenými osobami	041				
3.	Pohledávky za úč. jednotkami pod podstatným vlivem	042				
4.	Pohl. za společníky, členy družstva a za účastníky sdružení	043				
5.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	044				
6.	Dohadné účty aktivní	045				
7.	Jiné pohledávky	046			0	
8.	Odložená daňová pohledávka	047				

označení	A K T I V A	číslo řádku	běžné účetní období			minulé úč. období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
C.III.	Krátkodobé pohledávky (ř. 49 až 57)	048	58 764	0	58 764	72 167
1.	Pohledávky z obchodních vztahů	049	58 426		58 426	71 708
2.	Pohledávky za ovládanými a řízenými osobami	050				
3.	Pohledávky za úč. jednotkami pod podstatným vlivem	051				
4.	Pohl. za společníky, členy družstva a za účastníky sdružení	052				
5.	Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	053				
6.	Stát - daňové pohledávky	054	250		250	367
7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	055	60		60	79
8.	Dohadné účty aktivní	056			0	
9.	Jiné pohledávky	057	28		28	13
C.IV.	Krátkodobý finanční majetek (ř. 59 až 62)	058	1 037	0	1 037	791
1.	Peníze	059	22		22	37
2.	Účty v bankách	060	1 015		1 015	754
3.	Krátkodobé cenné papíry a podíly	061			0	
4.	Požizovaný krátkodobý finanční majetek	062				
D.I.	Časové rozlišení (ř. 64 až 66)	063	782	0	782	1 045
1.	Náklady příštích období	064	760		760	1 023
2.	Komplexní náklady příštích období	065				
3.	Příjmy příštích období	066	22		22	22
označení	PASIVA	číslo řádku	Běžné období		Minulé období	
	PASIVA CELKEM (ř. 68 + 85 + 118) = ř. 001	067	245 203		264 276	
A.	VLASTNÍ KAPITÁL (ř. 69 + 73 + 78 + 81 + 84)	068	-33 828		-93 321	
A.I.	Základní kapitál (ř. 70 až 72)	069	62 000		2 000	
1.	Základní kapitál	070	62 000		2 000	
2.	Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly (-)	071				
3.	Změny vlastního kapitálu	072				
A.II.	Kapitálové fondy (ř. 74 až 77)	073	11 186		11 186	
1.	Emisní ážio	074				
2.	Ostatní kapitálové fondy	075	11 186		11 186	
3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	076				
4.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách	077				
A.III.	Rezervní fondy a ostatní fondy ze zisku (ř. 79 + 80)	078	200		200	
1.	Zákonný rezervní fond	079	200		200	
2.	Statutární a ostatní fondy	080				
A.IV.	Hospodářský výsledek minulých let (ř. 82 + 83)	081	-106 708		-76 464	
1.	Nerozdělený zisk minulých let	082				
2.	Neuhrazená ztráta minulých let	083	-106 708		-76 464	
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-) (ř. 01 -69-73-78-81-85-118) = ř.60 VZZ v plném rozsahu	084	-506		-30 243	
B.	Cizí zdroje (ř. 86 + 91 + 102 + 114)	085	279 010		337 520	
B.I.	Rezervy (ř. 87 až 90)	086	0		0	
1.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	087				
2.	Rezerva na důchody a podobné závazky	088				
3.	Rezerva na daň z příjmů	089				
4.	Ostatní rezervy	090				
B.II.	Dlouhodobé závazky (ř. 92 až 101)	091	138 146		135 104	
1.	Závazky z obchodních vztahů	092				
2.	Závazky k ovládaným a řízeným osobám	093	129 691		129 691	
3.	Závazky k účetním jednotkám pod podstatným vlivem	094				
4.	Závazky ke společ., člen. družstva a k účastníkům sdružení	095				
5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	096				
6.	Vydané dluhopisy	097				
7.	Dlouhodobé směnky k úhradě	098				
8.	Dohadné účty pasivní	099				
9.	Jiné závazky	100				
10.	Odložený daňový závazek	101		8 455		5 413

označení	PASIVA	číslo řádku	Běžné období	Minulé období
B.III.	Krátkodobé závazky (ř. 103 až 113)	102	140 864	202 416
1.	Závazky z obchodních vztahů	103	132 021	133 723
2.	Závazky k ovládaným a řízeným osobám	104	4 000	4 000
3.	Závazky k účetním jednotkám pod podstatným vlivem	105		
4.	Závazky ke společ., člen. družstva a k účastníkům sdružení	106	0	60 000
5.	Závazky k zaměstnancům	107	2 650	2 766
6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	108	1 780	1 508
7.	Stát - daňové závazky a dotace	109	393	384
8.	Krátkodobé přijaté zálohy	110		
9.	Vydané dluhopisy	111		
10.	Dohadné účty pasivní	112	1	0
11.	Jiné závazky	113	19	35
B.IV.	Bankovní úvěry a výpomoci (ř. 115 až 117)	114	0	0
1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	115		
2.	Krátkodobé bankovní úvěry	116		
3.	Krátkodobé finanční výpomoci	117		
C.I.	Časové rozlišení (ř. 119 + 120)	118	21	20 077
1.	Výdaje příštích období	119	21	20 077
2.	Výnosy příštích období	120		

Zdroj: materiály podniku

Příloha 3: Výkaz zisku a ztráty k 31. 12. 2009

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY

v plném rozsahu
(v celých ti. Kč)

k 31. 12. 2009

označení	TEXT	číslo řádku	skutečnost v účetním období	
			běžném	minulém
I.	Tržby za prodej zboží	01	48 748	44 234
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	02	47 722	43 572
+	Obchodní marže (ř. 01-02)	03	1026	662
II.	Výkony (ř. 05 až 07)	04	434 908	425 544
1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	05	432 216	423 884
2.	Změna stavu zásob vlastní výroby	06	2 570	1 650
3.	Aktivace	07	122	10
B.	Výkonová spotřeba (ř. 09+10)	08	371 411	402 453
1.	Spotřeba materiálu a energie	09	327 228	360 049
2.	Služby	10	44 183	42 404
+	Přidaná hodnota (ř.03 + 04 - 08)	11	64 523	23 753
C.	Osobní náklady (ř. 13 až 16)	12	53 417	52 968
1.	Mzdové náklady	13	40 225	39 036
2.	Odměny členům orgánů spol. a družstva	14	45	130
3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	15	13 045	13 657
4.	Sociální náklady	16	102	145
D.	Daně a poplatky	17	1 223	1 239
E.	Odpisy dl. nehmot. a hmotného majetku	18	11 486	11 208
III.	Tržby z prodeje dl. majetku a materiálu (ř. 20 + 21)	19	45 444	40 339
1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20	152	302
2.	Tržby z prodeje materiálu	21	45 292	40 037
F.	Zůstatková cena prod. dl. majetku a materiálu (ř. 23 + 24)	22	37 828	32 001
1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	23	9	32 001
2.	Prodaný materiál	24	37 819	0
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	25	0	0
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	151	7 905
H.	Ostatní provozní náklady	27	1 717	8 470
V.	Převod provozních výnosů	28		
I.	Převod provoz. nákladů	29		
*	Provozní výsledek hospodaření [ř. 11 - 12 - 17 - 18 + 19 - 22 -(+/-25) + 26 - 27 +(28) -(29)]	30	4 447	-33 889
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	31		
J.	Prodané cenné papíry a podíly	32		
VII.	Výnosy z dl. finančního majetku (ř. 34 až 36)	33	0	0
1.	Výnosy z podílů v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	34		
2.	Výnosy z ostatních dl. CP a podílů	35		
3.	Výnosy z ostatního dl. finančního majetku	36		
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	37		
K.	Náklady z finančního majetku	38		
IX.	Výnosy z přecenění CP a derivátů	39		
L.	Náklady z přecenění CP derivátů	40		
M.	Změna stavu rezerv a opravných položek ve finanční oblasti	41		
X.	Výnosové úroky	42	1	1
N.	Nákladové úroky	43	1 803	3 055
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	13	14
O.	Ostatní finanční náklady	45	122	129
XII.	Převod finančních výnosů	46		
P.	Převod finančních nákladů	47		
*	Finanční výsledek hospodaření [ř. 31-32+33+37-38+39-40 -(+/-41)+42-43+44-45+(-46) -(-47)]	48	-1 911	-3 169

označení	TEXT	číslo řádku	skutečnost v účetním období	
			běžném	minulém
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost (ř. 50 + 51)	49	3 042	-6 815
1.	splatná	50		
2.	odložená	51	3 042	-6 815
**	Výsledek hospodaření za běžnou činností (ř.30 + 48 - 49)	52	-506	-30 243
XIII.	Mimořádné výnosy	53		
R.	Mimořádné náklady	54		
S.	Daň z příjmů z mimořádné činnosti (ř.56 + 57)	55		
1.	splatná	56		
2.	odložená	57		
*	Mimořádný výsledek hospodaření (ř.53-54-55)	58	0	0
T.	Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům	59		
***	Výsledek hospodaření za účetní období (ř.52 + 58 - 59)	60	-506	-30 243
	Výsledek hospodaření před zdaněním (ř. 30 + 48 + 53 - 54)	61	2 536	-37 058

Zdroj: materiály podniku

Příloha 4: Cash flow rok 2009

Přehled o peněžních tocích (v tis. Kč)

Označení	položka výkazu	Znak	Účetní období 2009
P.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na začátku účetního období		791
PENĚŽNÍ TOKY Z PROVOZNÍ ČINNOSTI			
Z.	Účetní zisk nebo ztráta z běžné činnosti před zdaněním	(+/-)	2 536
A. 1.	Úpravy o nepeněžní operace		13 145
A. 1. 1.	Odpisy stálých aktiv s výjimkou zůstatkové ceny prodaných stálých aktiv a dále umořování oceňovacího rozdílu k nabytému majetku a goodwillu	(+)	11 486
A. 1. 2.	Změna stavu opravných položek a rezerv	(+/-)	0
A. 1. 3.	Zisk (ztráta) z prodeje stálých aktiv	(-/+)	-143
A. 1. 4.	Výnosy z dividend a podílů na zisku	(-)	0
A. 1. 5.	Vyúčtované nákladové úroky s výjimkou kapitalizovaných úroků a vyúčtované výnosové úroky	(+/-)	1 802
A. 1. 6.	Ostatní nepeněžní operace		0
A. *	Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, změnami pracovního kapitálu a mimořádnými položkami		15 681
A. 2.	Změny stavu nepeněžních složek pracovního kapitálu	-	69 721
A. 2. 1.	Změna stavu pohledávek z provozní činnosti, aktivních účtů časového rozlišení a dohadných účtů aktivních	(+/-)	13 666
A. 2. 2.	Změna stavu krátkodobých závazků z provozní činnosti, pasivních účtů časového rozlišení a dohadných účtů aktivních	(+/-)	-81 608
A. 2. 3.	Změna stavu zásob	(+/-)	-1 779
A. 2. 4.	Změna stavu krátkodobého finančního majetku nespádajícího do peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů		0
A. **.	Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním a mimořádnými položkami	-	54 040
A. 3.	Vyplacené úroky s výjimkou kapitalizovaných úroků	(-)	1 803
A. 4.	Přijaté úroky	(+)	1
A. 5.	Zaplacená daň z příjmů za běžnou činnost a za doměrky daně za minulá období	(-)	0
A. 6.	Příjmy a výdaje spojené s mimořádnými účetními případy, které tvoří mimořádný výsledek hospodaření včetně uhrazené splatné daně z příjmů z mimořádné činnosti	(+/-)	0
A. 7.	Přijaté dividendy a podíly na zisku		
A. ***.	Čistý peněžní tok z provozní činnosti	-	55 842
PENĚŽNÍ TOKY Z INVESTIČNÍ ČINNOSTI			
B. 1.	Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv	(-)	4064
B. 2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	(+)	152
B. 3.	Půjčky a úvěry spřízněným osobám	(+/-)	0
B. ***.	Čistý peněžní tok vztahující se k investiční činnosti	-	3 912
PENĚŽNÍ TOKY Z FINANČNÍCH ČINNOSTÍ			
C. 1.	Dopady změn dlouhodobých závazků, popř. takových krátkodobých závazků, které spadají do oblasti finanční činnosti na peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	(+/-)	0
C. 2.	Dopady změn vlastního kapitálu na peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty		60 000
C. 2. 1.	Zvýšení peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů z titulu zvýšení základního kapitálu, emisního ážia, příp. rezervního fondu včetně složených záloh na toto zvýšení	(+)	60 000
C. 2. 2.	Vyplacení podílu na vlastním kapitálu společníkům	(-)	0
C. 2. 3.	Další vklady peněžních prostředků společníků a akcionářů	(+)	0
C. 2. 4.	Úhrada ztráty společníky	(+)	0
C. 2. 5.	Přímé platby na vrub fondů	(-)	0
C. 2. 6.	Vyplacené dividendy nebo podíly na zisku včetně zaplacené srážkové daně vztahující se k těmto nárokům a včetně finančního vypořádání se společníky veřejné obchodní společnosti a komplementáři u komanditních společností	(-)	0
C. ***.	Čistý peněžní tok vztahující se k finanční činnosti		60 000
F.	Čisté zvýšení nebo snížení peněžních prostředků		246
R.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na konci účetního období		1 037

Zdroj: materiály podniku

Příloha 5: Rozvaha k 31. 12. 2008

ROZVAHA (balance)

v plném rozsahu

k 31. 12. 2008

(v celých tis. Kč)

označení	A K T I V A	číslo řádku	běžné účetní období			minulé úč. období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
	AKTIVA CELKEM (ř. 02+03+31+63) = ř.67	001	379 315	-115 039	264 276	302 597
A.	POHLEDÁVKY ZA UPSANÝ VLASTNÍ KAPITÁL	002				
B.	DLOUHODOBÝ MAJETEK (ř.04+13+23)	003	295 534	-115 039	180 495	183 923
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek (ř.05 až 12)	004	304	-303	1	36
1.	Zřizovací výdaje	005				
2.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	006				
3.	Software	007	304	-303	1	36
4.	Ocenitelná práva	008				
5.	Goodwill	009				
6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	010				
7.	Nedokončený dlouh. nehmotný majetek	011				
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	012				
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek (ř. 14 až 22)	013	295 230	-114 736	180 494	183 887
1.	Pozemky	014	1 459		1 459	1 459
2.	Stavby	015	175 551	-32 452	143 099	144 421
3.	Samostatné movité věci a soubory mov. věcí	016	118 140	-82 284	35 856	37 259
4.	Pěstitelské celky trvalých porostů	017				
5.	Základní stádo a tažná zvířata	018				
6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	019			0	
7.	Nedokončený dlouh. hmotný majetek	020	80		80	748
8.	Poskytnuté zálohy na DHM	021	0		0	
9.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	022				
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek (ř. 24 až 30)	023	0	0	0	0
1.	Podíly v ovládaných a řízených osobách	024				
2.	Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	025				
3.	Ostatní dlouhodobé CP a podíly	026				
4.	Půjčky a úvěry ovládaným a řízeným osobám a účetním jednotkám pod podstatným vlivem	027				
5.	Jiný dlouhodobý finanční majetek	028				
6.	Pořizovaný dlouhodobý finanční majetek	029				
7.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	030				
C.	Oběžná aktiva (ř. 32 + 39 + 48 + 58)	031	82 736	0	82 736	111 488
C.I.	Zásoby (ř. 33 až 36)	032	9 778	0	9 778	6 785
1.	Materiál	033	7 417		7 417	6 120
2.	Nedokončená výroba a polotovary	034	411		411	
3.	Výrobky	035	1 834		1 834	595
4.	Zvířata	036				
5.	Zboží	037	116		116	70
6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	038			0	
C.II.	Dlouhodobé pohledávky (ř. 40 až 47)	039	0	0	0	0
1.	Pohledávky z obchodních vztahů	040				
2.	Pohledávky za ovládanými a řízenými osobami	041				
3.	Pohledávky za úč. jednotkami pod podstatným vlivem	042				
4.	Pohl. za společníky, členy družstva a za účastníky sdružení	043				
5.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	044				
6.	Dohadné účty aktivní	045				
7.	Jiné pohledávky	046				
8.	Odložená daňová pohledávka	047				

označení	A K T I V A	číslo řádku	běžné účetní období			minulé úč. období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
C.III.	Krátkodobé pohledávky (ř. 49 až 57)	048	72 167	0	72 167	102 929
1.	Pohledávky z obchodních vztahů	049	71 708		71 708	99 691
2.	Pohledávky za ovládanými a řízenými osobami	050				
3.	Pohledávky za úč. jednotkami pod podstatným vlivem	051				
4.	Pohl. za společníky, členy družstva a za účastníky sdružení	052				
5.	Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	053				
6.	Stát - daňové pohledávky	054	367		367	2 779
7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	055	79		79	116
8.	Dohadné účty aktivní	056			0	
9.	Jiné pohledávky	057	13		13	343
C.IV.	Krátkodobý finanční majetek (ř. 59 až 62)	058	791	0	791	1 774
1.	Peníze	059	37		37	27
2.	Účty v bankách	060	754		754	1 747
3.	Krátkodobé cenné papíry a podíly	061			0	
4.	Požizovaný krátkodobý finanční majetek	062				
D.I.	Časové rozlišení (ř. 64 až 66)	063	1 045	0	1 045	7 186
1.	Náklady příštích období	064	1 023		1 023	1 127
2.	Komplexní náklady příštích období	065				
3.	Příjmy příštích období	066	22		22	6 059
označení	PASIVA	číslo řádku	Běžné období		Minulé období	
	PASIVA CELKEM (ř. 68 + 85 + 118) = ř. 001	067	264 276		302 597	
A.	VLASTNÍ KAPITÁL (ř. 69 + 73 + 78 + 81 + 84)	068	-93 321		-63 078	
A.I.	Základní kapitál (ř. 70 až 72)	069	2 000		2 000	
1.	Základní kapitál	070	2 000		2 000	
2.	Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly (-)	071				
3.	Změny vlastního kapitálu	072				
A.II.	Kapitálové fondy (ř. 74 až 77)	073	11 186		11 186	
1.	Emisní ážio	074				
2.	Ostatní kapitálové fondy	075	11 186		11 186	
3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	076				
4.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách	077				
A.III.	Rezervní fondy a ostatní fondy ze zisku (ř. 79 + 80)	078	200		0	
1.	Zákonný rezervní fond	079	200			
2.	Statutární a ostatní fondy	080				
A.IV.	Hospodářský výsledek minulých let (ř. 82 + 83)	081	-76 464		-104 548	
1.	Nerozdělený zisk minulých let	082				
2.	Neuhrazená ztráta minulých let	083	-76 464		-104 548	
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-) (ř. 01 -69-73-78-81-85-118) = ř.60 VZZ v plném rozsahu	084	-30 243		28 284	
B.	Cizí zdroje (ř. 86 + 91 + 102 + 114)	085	337 520		365 662	
B.I.	Rezervy (ř. 87 až 90)	086	0		0	
1.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	087				
2.	Rezerva na důchody a podobné závazky	088				
3.	Rezerva na daň z příjmů	089				
4.	Ostatní rezervy	090				
B.II.	Dlouhodobé závazky (ř. 92 až 101)	091	135 104		141 919	
1.	Závazky z obchodních vztahů	092				
2.	Závazky k ovládaným a řízeným osobám	093	129 691		129 691	
3.	Závazky k účetním jednotkám pod podstatným vlivem	094				
4.	Závazky ke společ., člen. družstva a k účastníkům sdružení	095				
5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	096				
6.	Vydané dluhopisy	097				
7.	Dlouhodobé směnky k úhradě	098				
8.	Dohadné účty pasivní	099				
9.	Jiné závazky	100				
10.	Odložený daňový závazek	101	5 413		12 228	

označení	PASIVA	číslo řádku	Běžné období	Minulé období
B.III.	Krátkodobé závazky (ř. 103 až 113)	102	202 416	223 743
1.	Závazky z obchodních vztahů	103	133 723	154 909
2.	Závazky k ovládaným a řízeným osobám	104	4 000	4 000
3.	Závazky k účetním jednotkám pod podstatným vlivem	105		
4.	Závazky ke společ., člen. družstva a k účastníkům sdružení	106	60 000	60 000
5.	Závazky k zaměstnancům	107	2 766	2 771
6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	108	1 508	1 517
7.	Stát - daňové závazky a dotace	109	384	473
8.	Krátkodobé přijaté zálohy	110		
9.	Vydané dluhopisy	111		
10.	Dohadné účty pasivní	112	0	50
11.	Jiné závazky	113	35	23
B.IV.	Bankovní úvěry a výpomoci (ř. 115 až 117)	114	0	0
1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	115		
2.	Krátkodobé bankovní úvěry	116		
3.	Krátkodobé finanční výpomoci	117		
C.I.	Časové rozlišení (ř. 119 + 120)	118	20 077	13
1.	Výdaje příštích období	119	20 077	13
2.	Výnosy příštích období	120		

Zdroj: materiály podniku

Příloha 6: Výkaz zisku a ztrát k 31. 12. 2008

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY

v plném rozsahu

k 31. 12. 2008

(v celých ti. Kč)

označení	TEXT	číslo řádku	skutečnost v účetním období	
			běžném	minulém
I.	Tržby za prodej zboží	01	44 234	34 690
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	02	43 572	33 800
+	Obchodní marže (ř. 01-02)	03	662	890
II.	Výkony (ř. 05 až 07)	04	425 544	427 088
1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	05	423 884	429 510
2.	Změna stavu zásob vlastní výroby	06	1 650	-2 433
3.	Aktivace	07	10	11
B.	Výkonová spotřeba (ř. 09+10)	08	402 453	366 040
1.	Spotřeba materiálu a energie	09	360 049	320 473
2.	Služby	10	42 404	45 567
+	Přidaná hodnota (ř.03 + 04 - 08)	11	23 753	61 938
C.	Osobní náklady (ř. 13 až 16)	12	52 968	51 824
1.	Mzdové náklady	13	39 036	38 093
2.	Odměny členům orgánů spol. a družstva	14	130	384
3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	15	13 657	13 276
4.	Sociální náklady	16	145	71
D.	Daně a poplatky	17	1 239	1 076
E.	Odpisy dl. nehmot. a hmotného majetku	18	11 208	9 803
III.	Tržby z prodeje dl. majetku a materiálu (ř. 20 + 21)	19	40 339	49 137
1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20	302	3
2.	Tržby z prodeje materiálu	21	40 037	49 134
F.	Zůstatková cena prod. dl. majetku a materiálu (ř. 23 + 24)	22	32 001	40 726
1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	23	32 001	
2.	Prodaný materiál	24	0	40 726
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	25	0	-51 531
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	7 905	4 193
H.	Ostatní provozní náklady	27	8 470	32 562
V.	Převod provozních výnosů	28		
I.	Převod provoz. nákladů	29		
*	Provozní výsledek hospodaření [ř. 11 - 12 - 17 - 18 + 19 - 22 -(+/-25) + 26 - 27 +(28) -(29)]	30	-33 889	30 808
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	31		
J.	Prodané cenné papíry a podíly	32		
VII.	Výnosy z dl. finančního majetku (ř. 34 až 36)	33	0	0
1.	Výnosy z podílů v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	34		
2.	Výnosy z ostatních dl. CP a podílů	35		
3.	Výnosy z ostatního dl. finančního majetku	36		
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	37		
K.	Náklady z finančního majetku	38		
IX.	Výnosy z přecenění CP a derivátů	39		
L.	Náklady z přecenění CP derivátů	40		
M.	Změna stavu rezerv a opravných položek ve finanční oblasti	41		
X.	Výnosové úroky	42	1	2
N.	Nákladové úroky	43	3 055	2 878
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	14	25
O.	Ostatní finanční náklady	45	129	100
XII.	Převod finančních výnosů	46		
P.	Převod finančních nákladů	47		
*	Finanční výsledek hospodaření [ř. 31-32+33+37-38+39-40 -(+/-41)+42-43+44-45+(-46) -(-47)]	48	-3 169	-2 951

označení	TEXT	číslo řádku	skutečnost v účetním období	
			běžném	minulém
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost (ř. 50 + 51)	49	-6 815	-427
1.	splatná	50		
2.	odložená	51	-6 815	-427
**	Výsledek hospodaření za běžnou činností (ř.30 + 48 - 49)	52	-30 243	28 284
XIII.	Mimořádné výnosy	53		
R.	Mimořádné náklady	54		
S.	Daň z příjmů z mimořádné činnosti (ř.56 + 57)	55		
1.	splatná	56		
2.	odložená	57		
*	Mimořádný výsledek hospodaření (ř.53-54-55)	58	0	0
T.	Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům	59		
***	Výsledek hospodaření za účetní období (ř.52 + 58 - 59)	60	-30 243	28 284
	Výsledek hospodaření před zdaněním (ř. 30 + 48 + 53 - 54)	61	-37 058	27 857

Zdroj: materiály podniku

Příloha 7: Cash flow rok 2008

Přehled o peněžních tocích (v tis. Kč)

Označení	položka výkazu	Znak	Účetní období 2008
P.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na začátku účetního období		1 774
PENĚŽNÍ TOKY Z PROVOZNÍ ČINNOSTI			
Z.	Účetní zisk nebo ztráta z běžné činnosti před zdaněním	(+/-)	- 30 243
A. 1.	Úpravy o nepeněžní operace		14 262
A. 1. 1.	Odpisy stálých aktiv s výjimkou zůstatkové ceny prodaných stálých aktiv a dále umořování oceňovacího rozdílu k nabytému majetku a goodwillu	(+)	11 208
A. 1. 2.	Změna stavu opravných položek a rezerv	(+/-)	0
A. 1. 3.	Zisk (ztráta) z prodeje stálých aktiv	(-/+)	0
A. 1. 4.	Výnosy z dividend a podílů na zisku	(-)	0
A. 1. 5.	Vyúčtované nákladové úroky s výjimkou kapitalizovaných úroků a vyúčtované výnosové úroky	(+/-)	3 054
A. 1. 6.	Ostatní nepeněžní operace		0
A. *	Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, změnami pracovního kapitálu a mimořádnými položkami		- 15 981
A. 2.	Změny stavu nepeněžních složek pracovního kapitálu		32 647
A. 2. 1.	Změna stavu pohledávek z provozní činnosti, aktivních účtů časového rozlišení a dohadných účtů aktivních	(+/-)	36 903
A. 2. 2.	Změna stavu krátkodobých závazků z provozní činnosti, pasivních účtů časového rozlišení a dohadných účtů aktivních	(+/-)	-1263
A. 2. 3.	Změna stavu zásob	(+/-)	-2 993
A. 2. 4.	Změna stavu krátkodobého finančního majetku nespádajícího do peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů		0
A. **.	Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním a mimořádnými položkami		16 666
A. 3.	Vyplacené úroky s výjimkou kapitalizovaných úroků	(-)	- 3 055
A. 4.	Přijaté úroky	(+)	1
A. 5.	Zaplacená daň z příjmů za běžnou činnost a za doměrky daně za minulá období	(-)	0
A. 6.	Příjmy a výdaje spojené s mimořádnými účetními případy, které tvoří mimořádný výsledek hospodaření včetně uhrazené splatné daně z příjmů z mimořádné činnosti	(+/-)	0
A. 7.	Přijaté dividendy a podíly na zisku		
A. ***.	Čistý peněžní tok z provozní činnosti		13 612
PENĚŽNÍ TOKY Z INVESTIČNÍ ČINNOSTI			
B. 1.	Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv	(-)	-7780
B. 2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	(+)	0
B. 3.	Půjčky a úvěry spřízněným osobám	(+/-)	0
B. ***.	Čistý peněžní tok vztahující se k investiční činnosti		- 7 780
PENĚŽNÍ TOKY Z FINANČNÍCH ČINNOSTÍ			
C. 1.	Dopady změn dlouhodobých závazků, popř. takových krátkodobých závazků, které spadají do oblasti finanční činnosti na peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	(+/-)	-6815
C. 2.	Dopady změn vlastního kapitálu na peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty		-
C. 2. 1.	Zvýšení peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů z titulu zvýšení základního kapitálu, emisního ážia, příp. rezervního fondu včetně složených záloh na toto zvýšení	(+)	
C. 2. 2.	Vyplacení podílu na vlastním kapitálu společníkům	(-)	
C. 2. 3.	Další vklady peněžních prostředků společníků a akcionářů	(+)	
C. 2. 4.	Úhrada ztráty společníky	(+)	
C. 2. 5.	Přímé platby na vrub fondů	(-)	
C. 2. 6.	Vyplacené dividendy nebo podíly na zisku včetně zaplacené srážkové daně vztahující se k těmto nárokům a včetně finančního vypořádání se společníky veřejné obchodní společnosti a komplementáři u komanditních společností	(-)	
C. ***.	Čistý peněžní tok vztahující se k finanční činnosti		- 6 815
F.	Čisté zvýšení nebo snížení peněžních prostředků		- 983
R.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na konci účetního období		791

Zdroj: materiály podniku

Příloha 8: Cash flow rok 2007

Přehled o peněžních tocích (v tis. Kč)

Označení	položka výkazu	Znak	Účetní období 2007
P.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na začátku účetního období		3 733
PENĚŽNÍ TOKY Z PROVOZNÍ ČINNOSTI			
Z.	Účetní zisk nebo ztráta z běžné činnosti před zdaněním	(+/-)	27 857
A. 1.	Úpravy o nepeněžní operace		- 13 346
A. 1. 1.	Odpisy stálých aktiv s výjimkou zůstatkové ceny prodaných stálých aktiv a dále umořování oceňovacího rozdílu k nabytému majetku a goodwillu	(+)	9 803
A. 1. 2.	Změna stavu opravných položek a rezerv	(+/-)	- 51 531
A. 1. 3.	Zisk (ztráta) z prodeje stálých aktiv	(-/+)	-
A. 1. 4.	Výnosy z dividend a podílů na zisku	(-)	-
A. 1. 5.	Vyúčtované nákladové úroky s výjimkou kapitalizovaných úroků a vyúčtované výnosové úroky	(+/-)	2 876
A. 1. 6.	Ostatní nepeněžní operace		25 506
A. *	Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, změnami pracovního kapitálu a mimořádnými položkami		14 511
A. 2.	Změny stavu nepeněžních složek pracovního kapitálu		10 144
A. 2. 1.	Změna stavu pohledávek z provozní činnosti, aktivních účtů časového rozlišení a dohadných účtů aktivních	(+/-)	7 340
A. 2. 2.	Změna stavu krátkodobých závazků z provozní činnosti, pasivních účtů časového rozlišení a dohadných účtů aktivních	(+/-)	- 1 201
A. 2. 3.	Změna stavu zásob	(+/-)	4 005
A. 2. 4.	Změna stavu krátkodobého finančního majetku nespádajícího do peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů		-
A. **.	Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním a mimořádnými položkami		24 655
A. 3.	Vyplacené úroky s výjimkou kapitalizovaných úroků	(-)	- 2 878
A. 4.	Přijaté úroky	(+)	2
A. 5.	Zaplacená daň z příjmů za běžnou činnost a za doměrky daně za minulá období	(-)	-
A. 6.	Příjmy a výdaje spojené s mimořádnými účetními případy, které tvoří mimořádný výsledek hospodaření včetně uhrazené splatné daně z příjmů z mimořádné činnosti	(+/-)	-
A. 7.	Přijaté dividendy a podíly na zisku		
A. ***.	Čistý peněžní tok z provozní činnosti		21 779
PENĚŽNÍ TOKY Z INVESTIČNÍ ČINNOSTI			
B. 1.	Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv	(-)	- 11 238
B. 2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	(+)	-
B. 3.	Půjčky a úvěry spřízněným osobám	(+/-)	-
B. ***.	Čistý peněžní tok vztahující se k investiční činnosti		- 11 238
PENĚŽNÍ TOKY Z FINANČNÍCH ČINNOSTÍ			
C. 1.	Dopady změn dlouhodobých závazků, popř. takových krátkodobých závazků, které spadají do oblasti finanční činnosti na peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty	(+/-)	- 12 500
C. 2.	Dopady změn vlastního kapitálu na peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty		-
C. 2. 1.	Zvýšení peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů z titulu zvýšení základního kapitálu, emisního ážia, příp. rezervního fondu včetně složených záloh na toto zvýšení	(+)	-
C. 2. 2.	Vyplacení podílu na vlastním kapitálu společníkům	(-)	-
C. 2. 3.	Další vklady peněžních prostředků společníků a akcionářů	(+)	-
C. 2. 4.	Úhrada ztráty společníky	(+)	-
C. 2. 5.	Přímé platby na vrub fondů	(-)	-
C. 2. 6.	Vyplacené dividendy nebo podíly na zisku včetně zaplacené srážkové daně vztahující se k těmto nárokům a včetně finančního vypořádání se společníky veřejné obchodní společnosti a komplementáři u komanditních společností	(-)	-
C. ***.	Čistý peněžní tok vztahující se k finanční činnosti		- 12 500
F.	Čisté zvýšení nebo snížení peněžních prostředků		- 1 959
R.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na konci účetního období		1 774

Zdroj: materiály podniku