

**Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích**  
**Ekonomická fakulta**  
Katedra účetnictví a financí

Studijní program B6208 Ekonomika a management  
Studijní obor: Účetnictví a finanční řízení podniku

**Analýza nákladů společnosti podnikající v silniční  
dopravě**

Vedoucí bakalářské práce:  
Ing. Jaroslav Svoboda, Ph.D.

Vypracovala:  
Tereza Márová

2012

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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 sb. v plném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě – v úpravně 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.

V Českých Budějovicích, dne 24. dubna 2012

.....

podpis

## Poděkování

Děkuji vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Jaroslavu Svobodovi, Ph.D. za odborné vedení, poskytnutí cenných rad a námětů při zpracování této práce.

Zároveň děkuji podniku Promont – elektrotechnika s.r.o. a externí účetní podniku za poskytnutí podkladů pro zpracování praktické části bakalářské práce.

Chtěla bych poděkovat rodičům, kteří mi byli oporou během mého studia a měli se mnou vždy trpělivost. V neposlední řadě také děkuji mému příteli a kamarádům z katedry tělesné výchovy a sportu, díky kterým jsem při svém studiu neseseděla jen nad knihami, ale aktivně trávila volný čas.

# Obsah

Úvod.....	3
<b>1. Základní charakteristiky a klasifikace nákladů .....</b>	<b>4</b>
1.1 Charakteristika nákladů.....	4
1.2 Členění nákladů.....	6
<b>2. Kalkulace.....</b>	<b>12</b>
2.1 Pojem kalkulace .....	12
2.2 Využití kalkulace .....	12
2.3 Metoda kalkulace .....	13
<b>3. Nástroje hodnocení nákladů.....</b>	<b>18</b>
3.1 Základní informace o finanční analýze.....	18
3.2 Analýza trendu nákladů.....	20
3.3 Analýza struktury nákladů .....	20
3.4 Analýza nákladovosti .....	21
3.5 Analýza bodu zvratu .....	25
3.6 EVA.....	27
<b>4. Vliv nákladů na výsledek hospodaření a účetní výkazy.....</b>	<b>29</b>
4.1 Účetní závěrka.....	29
4.2 Rozvaha.....	30
4.3 Výkaz zisku a ztráty .....	31
4.4 Vliv výsledkových operací na rozvahu a výkaz zisku a ztráty .....	32
4.5 Přehled o peněžních tocích.....	34
<b>5. Metodika práce .....</b>	<b>35</b>
<b>6. Charakteristika podniku a metodika práce .....</b>	<b>39</b>
6.1 Charakteristika podniku a lokality působení.....	39

6.2	Výkaz zisku a ztráty .....	42
<b>7.</b>	<b>Analýza nákladů a jejich hodnocení ve firmě .....</b>	<b>44</b>
7.1	Analýza struktury a trendu VZZ .....	44
7.2	Specifické nákladové položky v dopravě.....	49
7.3	Analýza poměrových ukazatelů .....	55
<b>8.</b>	<b>Dopady krize na vývoj tržeb v dopravě.....</b>	<b>58</b>
8.1	Analýza tržeb .....	58
8.2	Zásahy státu do dopravy v době krize.....	61
<b>9.</b>	<b>Analýza bodu zvratu .....</b>	<b>63</b>
<b>10.</b>	<b>EVA.....</b>	<b>65</b>
<b>11.</b>	<b>Investiční činnost firmy s dopadem do nákladů .....</b>	<b>67</b>
11.1	Dlouhodobý majetek firmy Promont – elektrotechnika s.r.o.....	67
11.2	Kalkulace nákladů a výnosů na vozidlo.....	69
<b>12.</b>	<b>Syntéza výsledků, návrhy a opatření .....</b>	<b>72</b>
	<b>Závěr.....</b>	<b>76</b>
	<b>Summary .....</b>	<b>77</b>
	<b>Seznam použité literatury .....</b>	<b>78</b>
	<b>Seznam grafů, tabulek, obrázků a vzorců</b>	
	<b>Seznam příloh</b>	

# Úvod

Analýza nákladů je v prosperujících podnicích nedílnou součástí správného řízení podniku. Stává se důležitým nástrojem hodnocení ekonomické situace podniku. Vytvoření analýzy nákladů konkrétního podniku vede ke zvážení důležitosti jednotlivých nákladových položek, ale také může přispět k alternativním možnostem financování nebo i k možnostem provádění úspor.

Důležité je pro fungování firmy nejen okamžitý efekt, ale dlouhodobý přínos pro firmu. Nákladové škrty jsou velmi nepopulární činností, ale jejím účelem je co nejvíce zvýšit poměr mezi tržbami a náklady tzn. zvýšit produktivitu práce. Podklady pro analýzu nákladů jsou čerpány z účetních výkazů, které připravují pro podniky účetní. Nelze vyvozovat důsledky na základě několika čísel, ale vždy je třeba posoudit situaci podniku ve všech souvislostech a ty následně vyhodnotit.

V literární rešerši se věnuji základní charakteristice a členění nákladů. Poskytnu základní informace o kalkulacích nákladů. Dále se zaměřím na nástroje hodnocení nákladů, kde poskytnu základní informace o finanční analýze a poté již uvádím jen ukazatele a metody finanční, které mají úzkou vazbu na téma bakalářské práce. Posledním tématem literární rešerše jsou účetní výkazy a vliv nákladů na výsledek hospodaření.

V praktické části se zabývám sledováním vývoje nákladů firmy Promont – elektrotechnika s.r.o., se sídlem ve Starém Sedlišti. Firma se zabývá silniční nákladní dopravou. Náklady budou hodnoceny z hlediska trendu a struktury. Vybrané nákladové položky budou podrobeny bližšímu zkoumání. Dále vyhodnotím, jaký dopad měla krize na vývoj tržeb v odvětví. Hodnocena bude také činnost podniku s dopadem do nákladů.

Na závěr porovnáím výsledky v jednotlivých letech s historickými hodnotami, doporučenou literaturou a odvětvovými průměry, které uvádí Ministerstvo průmyslu a obchodu. Zhodnotím výsledky a navrhu příslušná opatření.

# 1. Základní charakteristiky a klasifikace nákladů

## 1.1 Charakteristika nákladů

Náklady jsou chápány jako pokles ekonomického prospěchu v účetním období, který se projeví úbytkem nebo snížením užitečnosti aktiv nebo nárůstem závazků a který vede ke snížení vlastního kapitálu jiným způsobem, než jsou přiděly z vlastního kapitálu vlastníkům. Náklady vznikají teprve ve chvíli skutečné spotřeby. Tzn. náklad a výdaj nemusí být ve stejný okamžik (Fibířová, Šoljková, Wagner, 2007).

Vznikem nákladů se snižuje během účetního období ekonomický prospěch a to v podobě aktiv (peněžních i nepeněžních) nebo v podobě vzniku závazků - zvýšení dluhů (Švarcová, 2007). Náklady patří spolu s výnosy do výsledkových účtů. Náklady jsou zařazeny ve směrné účtové osnově do 5. účtové třídy. Rozdíl mezi výnosy a náklady tvoří zisk (ztrátu). Prostřednictvím nákladů lze peněžně vyjádřit spotřeba (Štohl, Klička, 2009):

- a) dlouhodobého majetku (odpisy; postupné opotřebení),
- b) práce vlastních zaměstnanců (mzdové náklady),
- c) cizích výkonů (nakoupené služby),
- d) oběžného majetku (spotřeba materiálu, prodané zboží).

### Zásady pro účtování nákladů

- Účtování do období, s nímž věcně a časově souvisejí.
- Přírůstky na straně Má dáti.
- Od začátku účetního období do konce se účtuje narůstajícím způsobem.
- Převod zůstatků na účet 710 – Účet zisků a ztrát.
- Vzájemné kompenzace nákladů a výnosů je zakázána.
- Časové rozlišení nákladů a výdajů budoucích období se účtuje na účty Náklady příštích období, Komplexní náklady příštích období a Výdaje příštích období.

- Opravy minulých účetních období se účtují na účtech, kterých se týkají. V případě, že oprava představuje významnou částku, účtuje se do mimořádných nákladů.

### Pojetí nákladů

Pojetí nákladů je odvislé od toho, jak je na náklady pohlíženo. Externí uživatel využívá finanční účetnictví. Manažera ale zajímá jiný pohled na náklady, než jaký zajímá účetní. Proto se rozlišují dvě základní pojetí nákladů (Popesko, 2009):

- finanční,
- manažerské.

Finanční účetnictví je založena na vnímání nákladů jako úbytku ekonomického prospěchu. Náklady jsou vyjádřeny v účetních cenách, tedy skutečných cenách, za kterou jsou aktiva pořízena nebo v evidované hodnotě nárůstu pasiv. Poskytuje informace pro externí uživatele (banky, státní instituce). Proto zákon o účetnictví přesně definuje, které položky vynaložených ekonomických zdrojů jsou uznatelné jako náklady.

Manažerské účetnictví slouží především pro potřeby manažerů, které zajímá především jaké náklady, byly vynaloženy na konkrétní podnikovou aktivitu. V manažerském účetnictví se vychází z charakteristiky nákladů jako hodnotově vyjádřeného, účelného vynaložení ekonomických zdrojů podniku, účelově souvisejícího s ekonomickou činností. Manažerské účetnictví se dále rozděluje:

- hodnotové pojetí,
- ekonomické pojetí.

Hodnotové pojetí nákladů přináší informace pro běžné řízení a kontrolu uskutečňovaných procesů. Spotřebované vstupy se oceňují současnou reálnou hodnotou. Zahrnují tedy náklady shodné s finančním účetnictvím i náklady vykazované v manažerském účetnictví v jiné výši nebo vůbec nevykazované – kalkulační náklady.



Ekonomické pojetí nákladů odpovídá hodnotě, kterou lze dosáhnout nejlepším možným využitím nákladů. Nebo představují ušlý efekt, který vzniká použitím omezených zdrojů na danou alternativu.

## 1.2 Členění nákladů

V oblasti členění nákladů byl vyvinut rozsáhlý terminologický aparát, jehož úkolem je vyjádřit ekonomickou podstatu nákladů, přístupy jejich zjišťování, příčinné souvislosti jejich vývoje, nástroje jejich řízení atd. Význam jednotlivých členění nákladů vychází vždy z typu rozhodování, které vychází z informací o nákladech. Počet nákladových položek čítá v podniku stovky až tisíce proto je nezbytné, je rozčlenit do stejnorodých skupin.

Zpravidla první otázkou při sledování nákladů je jejich ekonomická podstata v okamžiku jejich prvního vynaložení, tedy podoba, v jaké vstupují ekonomické zdroje do podniku z externího prostředí, od externích partnerů (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007).

### 1.2.1 Druhovému členění nákladů

#### Vlastnosti druhového členění

Druhovému členění odráží směrná účtová osnova. Je to základní rozdělení, kde jsou náklady rozděleny do homogenních skupin (Štohl, Klička, 2009).

Toto rozdělení je běžné pro finanční účetnictví. V každém podniku se lze setkat s rozdílným členěním nákladů, v zásadě ale existuje několik základních nákladových druhů, běžných v každém podniku. Patří mezi ně (Popesko, 2009):

- spotřeba materiálu a energie,
- spotřeba externích služeb a prací,
- osobní náklady (mzdy, sociální a zdravotní pojištění),
- odpisy hmotného a nehmotného investičního majetku,

- použití externích prací a služeb,
- finanční náklady (např. pojistné, bankovní výlohy).

### Charakteristické vlastnosti nákladových druhů

Pro nákladové druhy jsou typické tři základní rysy (Fibířová, Šoljková, Wagner, 2007):

- předmětem zobrazení se stávají ihned při vstupu do podniku – jsou prvotní,
- vznikají spotřebou materiálu, subdodávek, prací či služeb od jiných subjektů (dodavatelů, zaměstnanců) – jsou externí,
- z hlediska možnosti jejich podrobnějšího členění v podniku jsou jednoduché.

### Využití druhového členění

Pomocí zařazení nákladů do správných nákladových druhů a následně rozčlenění nákladů do analytických účtů může posloužit k získání detailnějších informací nejen o tom, co je spotřebováno (jaký konkrétní zdroj – např. konkrétní druh materiálu), ale i od koho (od jakého dodavatele) a kdy. Je nezbytné pro optimalizaci nákladů. Ukazuje, jaký podíl mají jednotlivé náklady a jak jsou pro podnik důležité. Druhové členění slouží k nalezení rovnováhy mezi potřebou zdrojů podniku a jejich zabezpečením od externích partnerů (dodavatelů, zaměstnanců).

Druhově členěné náklady spolu s daty o plánovaném rozsahu činnosti podniku napomáhají k řízení dodávek služeb, materiálu a zásob. Celý systém plánů a rozpočtů je tedy propojen na základě těchto informací. Tzn., že mohou být včas uzavírány smlouvy s obchodními partnery, optimalizovány cenové, platební a dodací podmínky.

### Přednosti druhového členění

Průkaznost a jednoznačnost vykázané spotřeby (pořízení) zdrojů podniku je výhodou tohoto členění. Je velmi důležité pro elementární kontrolu úplnosti účetních informací v daném období.

## Omezení druhového členění

Z tohoto členění však není zřejmá vazba nákladů na podnikové výkony či aktivity. Není tedy zjistitelné, jak byly náklady vynaloženy a k jakému účelu. Výsledek hospodaření nelze z druhového členění bezprostředně určit.

### **1.2.2 Účelové členění nákladů**

Účelové členění nákladů sleduje vynaložené náklady ve vztahu ke konkrétním útvarům, výkonům a činnostem. Pro určení vztahu jednotlivých nákladových položek k podnikovým výkonům a jejich efektivnosti se používá několik odlišných členění (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007).

#### 1) Náklady technologické a náklady na obsluhu a řízení

##### Náklady technologické

Kritériem pro toto členění je skutečnost, zda je náklad vynaložen při vlastním vytváření výkonů. Náklady, které jsou vyvolány bezprostředně nějakou technologií (nebo s ní souvisejí) na tvorbu výkonů. Nejjednodušším příkladem technologických nákladů je spotřeba určitého množství základního materiálu, mzdové náklady výkonných pracovníků, spotřeba energie a odpisy zařízení sloužícího k výrobě v rámci určité výrobní technologie. Náklady technologické se transformují na konkrétní výkony (Popesko, 2009).

##### Náklady na obsluhu a řízení

V tomto členění je podmínkou, že konkrétní náklad souvisí se zajištěním doprovodných činností technologického procesu. Náklady na obsluhu a řízení jsou vynaloženy za účelem vytvoření, zajištění a udržení podmínek a infrastruktury celého výrobního procesu. Jde např. o náklady na provoz budov (topení, osvětlení, úklid, ochrana), mzdy řídicích pracovníků a administrativních pracovníků, materiálové náklady na administrativní činnosti atd. Náklady na obsluhu a řízení jsou relativně nezávislé na tom, jaké konkrétní výkony se vytvářejí.

## 2) Náklady jednicové a režijní

Na členění nákladů na technologické a na obsluhu a řízení navazuje členění nákladů na jednicové a režijní náklady. Je jejich podrobnějším členěním. Náklady na obsluhu a řízení jsou vždy režijní. Náklady technologické zahrnují jak jednicové, tak i režijní náklady. Využívá se v první řadě v oblasti kalkulací a rozpočtů (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007).

### Jednicové náklady

Jsou částí technologických nákladů, které nejenom, že souvisejí s technologickým procesem jako takovým, ale jsou příčinně vyvolány vytvořením každé konkrétně definované jednotky výkonu. Např. přímý materiál, přímé mzdy. Mají vztah přímé úměrnosti k objemu výroby.

### Režijní náklady

Jsou náklady, u kterých není možné přiřadit je, ke konkrétní jednotce výkonu. Obsahují náklady na obsluhu a řízení a tu část nákladů technologických, která je společná pro celý technologický proces. Nejsou přímo úměrné k objemu výroby. Např. odpisy dlouhodobého majetku, spotřeba energií, cestovné, nájemné. Optimalizace režijních nákladů se zajišťuje pomocí rozpočtu režijních nákladů útvary (Popesko, 2009).

### **1.2.3 Kalkulační členění**

Pro zjištění účelnosti vynakládaných nákladů v podniku, je nutné identifikovat náklady ve vztahu k určitým podnikovým činnostem a výkonům. Kalkulační členění je nezbytné pro sestavení kalkulace a je ovlivněno požadavky na vypovídající schopnost kalkulace (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007).

Náklady lze z hlediska způsobu přiřazení rozčlenit do dvou kategorií:

- náklady přímé, které se jednoznačně pojí s konkrétním výkonem;

- náklady nepřímé, které zajišťují základní podmínky pro skupinu výkonů, činnost útvarů a hierarchicky vyšších úrovní řízení.

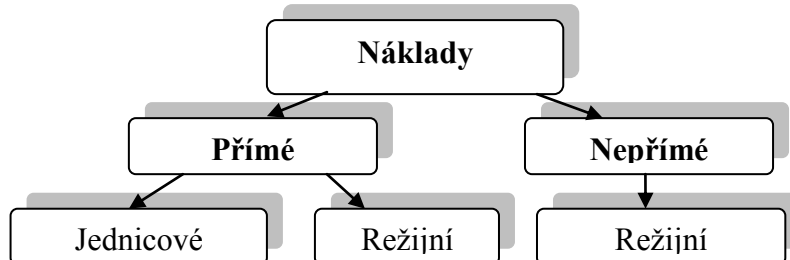
#### Rozdíl mezi přímými a jednicovými náklady

*Přímými náklady jsou vedle jednicových nákladů, které jsou vyvolány každou konkrétní jednotkou výkonu, i náklady režijní, které jsou společné pouze danému druhu výkonu a jejichž podíl na jednici stejného druhu výkonu lze zjistit pomocí prostého dělení (odpisy jednoúčelových zařízení, náklady na vývoj a technickou přípravu konkrétního druhu výkonu, náklady na nakoupenou licenci). (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007)*

#### Rozdíl mezi nepřímými a režijními náklady

*Většina režijních nákladů (kromě těch, které souvisejí s konkrétním druhem výkonu) je společná více druhům výkonů. Tyto náklady se přiřazují konkrétním výkonům nepřímo, pomocí zprostředkovaných rozpočtů. (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007)*

#### **Obrázek č. 1 - Rozdělení nákladů – přímé, nepřímé, jednicové a režijní**



Zdroj: Autorka

#### **1.2.4 Klasifikace nákladů ve vztahu k objemu prováděných výkonů**

Členění nákladů na variabilní, fixní a smíšené je považováno za jeden z nejvýznamnějších nástrojů řízení nákladů. Doplnuje rozlišení nákladů na jednicové a režijní, přímé a nepřímé. Především členění se však zabývá již spotřebovanými náklady (v podstatě minulými náklady). Klasifikace nákladů ve vztahu k objemu prováděných výkonů se využívá pro zjištění reakce nákladů za předpokladu různých variant objemu budoucích výkonů (např. počet prodaných kusů, odpracovaných hodin).

Rozdělení nákladů na fixní, variabilní a smíšené je možné pouze v určité časové periodě. V dostatečně dlouhém období se jeví všechny náklady jako variabilní.

Při rozdělování nákladů na fixní a variabilní je důležitá délka časového období, která je brána v úvahu a také významnost konkrétních nákladových položek. V poměrně dlouhém období jsou všechny náklady variabilní, protože jsou opakovaně vynakládány a reprodukovány. V delším období jsou i lineární časové odpisy stálých aktiv variabilní. Dlouhodobému vývoji objemu a struktuře činnosti se musí přizpůsobit i velikost a skladba aktiv (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007).

#### Variabilní náklady

Výše variabilních nákladů se mění s objemem výroby, proto jsou také jinak nazývány proměnné náklady. Nejdůležitější složkou variabilních nákladů jsou proporcionální náklady. Ty se mění přímo úměrně s objemem výroby. Celkové proporcionální náklady mají tedy (př. úkolová mzda dělníků) lineární charakter.

#### Fixní náklady

Fixní náklady jsou neměnné s objemem výroby. Jsou považovány za pevné, protože jsou v průběhu určitého období, krátkého období, stále ve stejné výši. Fixní náklady jsou vynakládány vždy jednorázově po uplynutí určitého časového období. Celkové fixní náklady zůstávají konstantní, ale jednotkové fixní náklady se snižují s růstem objemu výroby. Naopak při nižším využití kapacity rostou (např. odpisy dlouhodobého majetku, mzdy manažerů). V dostatečně dlouhém období, se stávají z fixních nákladů, náklady variabilní.

#### Smíšené náklady

V praxi je velmi nesnadné rozdělit náklady na čistě fixní a na čistě variabilní, proto velká část nákladových položek v podniku má smíšenou povahu. Obsahují jak variabilní, tak fixní složku. Například rozdělit spotřebu elektrické energie na fixní a variabilní je téměř nemožné. Část spotřeby slouží pro provoz výrobní linky (variabilní náklad), ale část spotřeby slouží pro provoz výpočetní techniky (fixní náklad). Tento náklad je označován jako smíšený.

## 2. Kalkulace

### 2.1 Pojem kalkulace

Kalkulací se rozumí přiřazení nákladů, marže, zisku, ceny nebo jiné hodnotové veličiny k výrobku, službě, činnosti, operaci nebo jinak naturálně vyjádřené jednotce výkonu firmy, tj. kalkulační jednici či nákladovému objektu. Kalkulace je nejčastěji využívaným nástrojem pro zjištění ceny, marže nebo zisku. Zvláště za předpokladu externě prodávaných výrobků je nákladová kalkulace nezbytná pro prosperující podnik. Nejčastěji využívanou formou kalkulací je alokace nákladů k výkonům prodávaným na trhu externím zákazníkům. Jednotlivé kalkulační metody se liší způsobem přiřazení nepřímých nákladů. Vhodný typ kalkulace se volí především podle charakteru organizace a způsobu jejího následného využití (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007).

### 2.2 Využití kalkulace

Kalkulace se dělí podle účelu jejího využití v organizaci (Popesko, 2009):

- předběžná kalkulace,
- výsledná kalkulace,
- operativní kalkulace.

*Mezi základní rozhodovací úlohy, pro které je kalkulace využívána, patří zejména (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007):*

- *Rozhodování o změnách v objemu a struktuře sortimentu prodávaných výkonů.*
- *Úlohy vycházející z propočtu (plné) nákladové náročnosti jednotlivých výkonů. Tyto informace se využívají zejména při posuzování dlouhodobé ziskovosti výkonů nebo jejich skupin.*
- *Stanovení hranice ceny s rozlišením tzv. základního a doplňkové sortimentu.*
- *Stanovení vhodného ocenění vnitropodnikových výkonů jako kritéria pro motivaci pracovníků středisek.*

- Řešení tzv. reprodukčních úloh, řešení otázky, jak vysoké náklady unesou ceny konkrétních výkonů (či jejich skupin), jak se uhrazují společné správní a strategické náklady.

Kalkulace je sestavována také pro účely externích uživatelů. Za účelem (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007):

- ocenění vnitropodnikových výkonů (vytvořených vlastní aktivitou) ve finančním účetnictví. Účetní legislativa (popř. jiné způsoby regulace účetních informací) určuje úroveň a obsah této informace,
- obhajoby ceny při jednání se zákazníkem. Slouží však pouze jako podklad, protože neobsahuje skutečně vynaložené náklady. Vychází obdobných kalkulací konkurenčních podniků nebo zvyklostí na trhu.

## 2.3 Metoda kalkulace

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

- předmětu kalkulace;
- struktuře nákladových položek;
- způsobu přiřazování nákladů předmětu kalkulace.

### Předmět kalkulace

Předmětem kalkulace mohou být všechny kategorie interních i externích výkonů, které podnik produkuje.

### Kalkulační jednice

*Kalkulační jednicí se rozumí konkrétní výkon vymezený druhem, jakostí a měrnou jednotkou. Ve vztahu ke kalkulační jednici se zjišťují náklady, popřípadě další hodnotové veličiny (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007).*



## Kalkulované množství

Kalkulované množství je přesný počet kalkulačních jednic. Pro kalkulované množství jsou stanoveny v účetnictví celkové náklady, které mají být v určitém období vynaloženy.

**Obrázek č. 2 – Úrovně nákladů v rámci kalkulace**

### **Jednoduchá kalkulace**

Přímý materiál
Přímé mzdy
Nepřímé (režijní) náklady

### **Strukturovaná kalkulace**

Přímý materiál
Přímé mzdy
Výrobní režie
Konstrukční příprava
Náklady na prodej a distribuci
Vedení a správa
Marketing
Výzkum

Zdroj: Popesko, 2009

*Dobrá nákladová kalkulace podává nejenom informaci o celkové výši nákladů na výkon, ale poskytuje obraz o tom, z jakých skupin se náklady výkonu skládají. Taková strukturovaná kalkulace nejenom podává informace o výši jednotlivých skupin nákladů, ale umožňuje stanovovat úroveň ceny při různých situacích (Popesko, 2009).*

## Kalkulační vzorec

Kalkulační vzorec znázorňuje seznam dílčích kategorií nákladů v rámci kalkulace, který by měl být doplněn o postup určení množství, těchto nákladových položek ve vztahu ke kalkulovanému výkonu.

V souvislosti s přiřazováním nákladů se vychází nejčastěji ze struktury, která je historicky nejstarší. Jedná se o tzv. kalkulaci plných nákladů. Tato kalkulace přiřazuje jednotlivé náklady k výkonům s rozlišením toho, zda se jedná o náklady přímé

či nepřímé. Základní struktura kalkulačního vzorce kalkulace plných nákladů je následující (Fibířová, Šoljková, Wagner, 2007):

- přímé jednicové náklady,
- přímé režijní náklady,
- nepřímé režijní náklady.

Přímé náklady je možno přiřadit kalkulační jednici již v okamžiku jejich vynaložení, na základě informací z účetnictví, a to pomocí dělení celkové výše přímých nákladů konkrétním množstvím vytvořených výkonů, kalkulovaným množstvím. Přímými náklady jsou vždy (u nesdružených výkonů) náklady jednicové, které jsou příčinně vyvolány každou konkrétní kalkulační jednicí. Přímými náklady jsou vedle jednicových nákladů i režijní náklady výkonu, které byly (budou) vynaloženy na zajištění druhu výkonu. Konkrétním příkladem přímého režijního nákladu výkonu je průměrná výše odpisů jednoúčelových zařízení nebo odpisů nehmotných aktiv (design, projekt). Nepřímé náklady jsou společné náklady, které jsou vynakládány v souvislosti se zajištěním širšího sortimentu výkonů, které souvisejí s konkrétní skupinou výkonů. Mezi nepřímé náklady řadíme: odpisy, spotřebu režijního materiálu nebo mzdy řídicích pracovníků. Metody využívané pro přiřazení nepřímých nákladů:

- a) kalkulace dělením (prostá, s poměrovými čísly)
- b) kalkulace přírážková (sumační, diferencovaná)

### **2.3.1 Základní typy nákladových kalkulací**

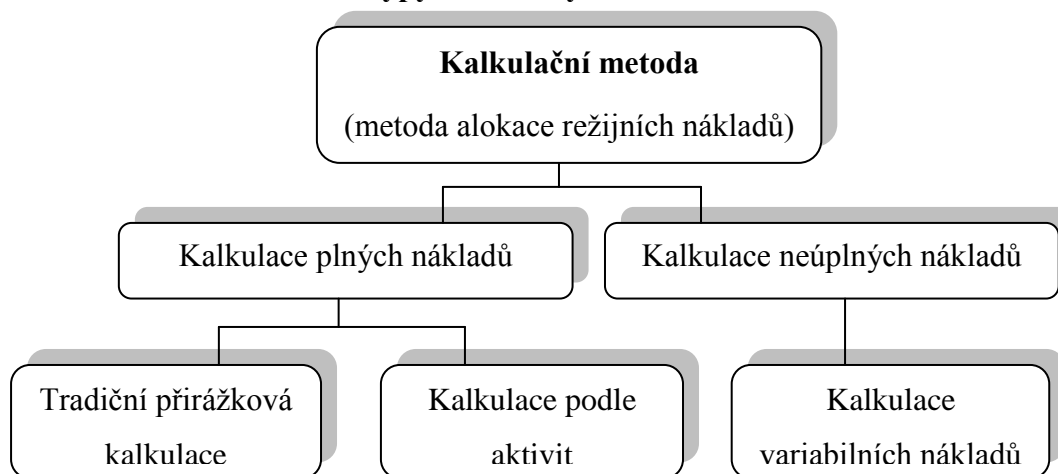
V minulosti už byla popsána řada kalkulačních metod a většina postupů i odzkoušena v praxi. Obecný cílem těchto metod je podat co nejdůvěhodnější informace o výši a skladbě nákladů výkonu. Při definici základních typů kalkulací je vycházeno z následujících otázek (Popesko, 2009):

- Má nákladová kalkulace obsahovat všechny podnikové náklady nebo jen jejich část?
  - ✓ Absorpční kalkulace zahrnuje veškeré náklady podniku (kalkulace plných nákladů).

- ✓ Neabsorpční kalkulace (kalkulace neúplných nákladů) obsahuje jen část podnikových nákladů (variabilní). Ostatní náklady (fixní) se nerozpočítávají na výkony.
- Jakým způsobem budou rozdělovány režijní náklady?
  - ✓ Proporcionální přiřazení režijních nákladů k objemu přímých nákladů. Využívá se určité úrovně zjednodušení a vyjádření průměrné výše režijní nákladů na výkon.
  - ✓ Využití principu příčinné souvislosti vzniku režijních nákladů a výkonu.

Na základě těchto skutečností má budoucí uživatel kalkulace v zásadě tři možnosti, jakou metodu kalkulace zvolit. Tyto metody se liší v podstatě jen způsobem, jakým jsou alokovány režijní (fixní náklady). Obecně lze říci, že všechny tyto typy kalkulačních metod je možné využít v téměř jakékoliv organizaci s libovolnou strukturou výkonů, proto je řadíme mezi základní.

**Obrázek č. 3 – Základní typy nákladových kalkulací**



Zdroj: Popesko, 2009

#### Přírážková kalkulace

V praxi je nejčastěji používanou metodou, zejména v případech, kdy podnik produkuje různorodé výkony. Je tedy široce využitelná. Je vystavěna na principu proporcionálního přiřítání režijních nákladů výkonu dle stanovené rozvrhové základny.

Není nutné sledovat další dodatečné informace nebo data, protože vše je zachyceno v účetních výkazech a také v evidenci přímých nákladů výkonu (Popesko, 2009).

Přirážková metoda kalkulace se uplatňuje jako (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007):

- sumační metoda – vychází z předpokladu, že veškeré nepřímé náklady se vyvíjejí úměrně jedné veličině. Ta je zvolena jako rozvrhová základna (hodina práce, spotřeba materiálu),
- diferencovaná metoda – pro kalkulaci se používají různé rozvrhové základny.

*Obecně se rozvrhové základny se dělí na peněžní a naturální. U peněžních základen je vypočtena přirážka nepřímých nákladů v procentním vyjádření ve vztahu ke zvolené základně. U naturálních základen je vypočtena sazba nepřímých nákladů v peněžních jednotkách na naturální jednotku základny (Fibírová, Šoljková, Wagner, 2007).*

#### Kalkulace podle aktivit - ABC

Tato metoda je využívána velmi ojediněle. Je považována za metodu poměrně novou, vznikla začátkem 80. let a na našem území se objevila až po roce 2000. Metoda ABC (Activity-Based Costing) také funguje na principu příčinné souvislosti mezi nákladovými aktivitami, které organizace provádí a popisuje jejich vztah k výkonům podniku. Její výhodou je vyšší přesnost a větší spektrum informací, které poskytuje. Na druhé straně je složitější struktura kalkulace a informace k ní potřebné nejsou vždy lehce dostupné.

#### Kalkulace variabilních nákladů

V praxi se tato metoda rozšířila v posledních dvou desetiletích, je označována také jako metoda krycího příspěvku. Kvůli nepřesnostem v přiřazování nákladů v tradičních přirážkových kalkulacích, se v této metodě fixní náklady nealokují. Její výstupy jsou využitelné zejména při operativním řízení (Popesko, 2009).

### 3. Nástroje hodnocení nákladů

Výsledkem účetnictví jsou celé řady čísel, pod nimiž jsou ukryty uskutečněné operace v podniku v daném účetním období. Interpretace těchto čísel je nezbytná pro zjištění postavení firmy na trhu, problémů, vyhlídek i příležitostí. Ke správnému objasnění výsledků účetnictví může napomoci finanční analýza.

#### 3.1 Základní informace o finanční analýze

##### Funkce a cíle finanční analýzy

Finanční analýza obsahuje celou řadu postupů k řešení různorodých rozhodovacích úloh. Z hlediska záměru lze členit (Kovanicová, 2003):

- analýzu finanční pozice podniku. Má za úkol stanovit celkový přehled o finanční síle podniku a jeho finančním zdraví. Data pro tuto analýzu jsou čerpány z mnoha finančních i nefinančních zdrojů. Základním zdrojem je tedy finanční účetnictví – účetní výkazy.
- analýzy spojené se specifickými rozhodovacími úlohami. Ty mají většinou za úkol pomoci manažerům při výběru vhodného řešení.

Finanční analýza by měla shrnovat, zda a jak bylo dosaženo stanovených cílů. Porovnávat výsledky s ekonomicky srovnatelnými podniky. Měla by objasnit, které okolnosti napomohly úspěchům a naopak. Předložit plán pro optimalizaci současného využívání finančních zdrojů. V neposlední řadě by se měla stát základním kamenem pro finanční plány budoucího období.

##### Uživatelé finanční analýzy

Všichni uživatelé mají jeden společný důvod, proč se zajímají o finanční analýzu podniku. *Potřebují vědět, aby mohli řídit* (Kovanicová, Kovanic, 1995). Uživatelé finanční analýzy jsou především (Grünwald, Holečková, 2009):

- manažeři,
- investoři,
- banky a jiní věřitelé,
- obchodní partneři,
- zaměstnanci,
- stát a jeho orgány,
- konkurenti.

### Zdroje informací

Finanční analýza potřebuje velké množství dat z různých informačních zdrojů a různé povahy. Patří mezi ně:

- rozvaha (uvádí jednotlivé položky aktiv a pasiv),
- výkaz zisku a ztráty (obsahuje náklady a výnosy v účetním období),
- cash flow (přehled o peněžních tocích),
- příloha k účetní závěrce,
- výroční zpráva.

### Ukazatele finanční analýzy

Jsou specifické statistické veličiny popisující ekonomickou skutečnost. Ukazatelé mají dvě pojetí. Za první je to údaj. Za druhé pak jsou chápány jako obecné označení určitého jevu a jejich číselná velikost je jejich hodnotou. Každý ukazatel musí mít svůj věcný obsah a logickou konstrukci. Základní dělení ukazatelů:

- absolutní – vyjadřují hodnotu bez vztahu k jinému jevu,
- relativní – poměřují vztah k jinému jevu,
- strukturní – vyjadřují určitý podíl k celku,
- poměrové – poměřuje jednu položku s druhou pomocí jejich podílu.

Téma finanční analýzy by vydalo na jednu samostatnou práci, proto jsou zde uváděny jen ukazatele a metody, které mají úzkou vazbu na téma bakalářské práce. Práce neobsahuje všechny obecné informace o finanční analýze.

### 3.2 Analýza trendu nákladů

Jinak nazývána také horizontální. Počítá procentní změny každé položky nákladů ve výkazu oproti předchozímu období (pracuje s řádky výkazu). Rozpoznat pomocí horizontální analýzy trend lze snadno, obtížnější je ale určení zda, se jedná o dobrý či špatný znak. Pro odstranění nepřesností ve vyhodnocování výsledků je nutné zkoumat dostatečně dlouhé časové řady (Grünwald, Holečková, 2009).

#### Vzorec č. 1 – Analýza trendu

$$\text{změna za rok } t = \text{hodnota roku } t - \text{hodnota roku } (t - 1)$$

Zdroj: Kovanicová, Kovanic, 1997

### 3.3 Analýza struktury nákladů

Vertikální analýza neboli vertikální analýza, vyjadřuje procentní podíl dané nákladové položky ze stanoveného základu (suma řádků výkazu). Pracuje se tedy ve sloupci nákladů ve výkazu zisku a ztráty. Je ovšem složité posouzení tohoto ukazatele, neříká jasně, zda jsou zjištěné hodnoty pro podnik pozitivní či nikoliv. Vertikální analýza usnadňuje srovnatelnost s předchozím obdobím nebo také s ostatními podniky, podnikajícími ve stejném oboru (Kovanicová, 2003).

#### Vzorec č. 2 – Analýza struktury

$$\text{výkaz zisku a ztráty} = \frac{\text{výnosy, náklady, výsledek hospodaření}}{\text{celkové výnosy}}$$

Zdroj: Kovanicová, Kovanic, 1997

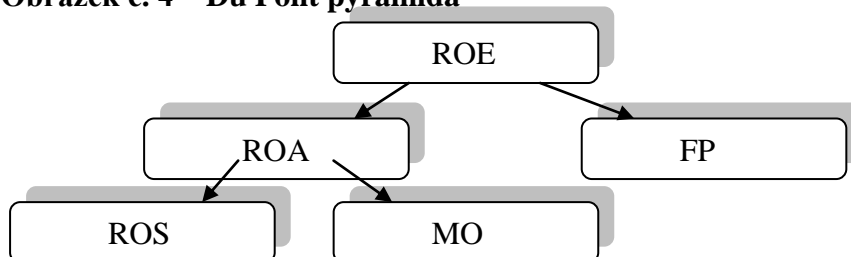
### 3.4 Analýza nákladovosti

Je jedním z poměrových ukazatelů, ty jsou rozšířené po celém světě a patří mezi nejvyužívanější nástroj finanční analýzy. Poměrový ukazatel udává vzájemný vztah mezi dvěma položkami účetních výkazů nebo položkami z nich odvozených. Poměruje tedy jednu položku s druhou položkou pomocí jejich podílu. Analýza pomocí poměrových ukazatelů je rychlým a levným zdrojem informací o finančních stránkách podniku. Vztahy mezi poměrovými ukazateli jednoho podniku se často vyjadřují pomocí pyramidových soustav (Kovanicová, 2003). Nejznámějším pyramidovým rozkladem je Du Pontův rozklad ukazatele rentability.

#### Du Pontův rozklad ukazatele rentability

Poprvé je využit v národní chemické společnosti Du Pont de Nomeurs. Je založen na odvozování ziskové marže a obratu celkových aktiv. Jeho hlavní přínos spočívá v tom, že ukazuje, jak jsou řídicí páky výkonnosti společností nespočetné a obdobné u všech firem (Růčková, 2008).

**Obrázek č. 4 – Du Pont pyramida**



kde

ROE – rentabilita vlastního kapitálu = zisk/vlastní kapitál

ROA – rentabilita aktiv = zisk / aktiva

FP – finanční páka = aktiva / vlastní kapitál

ROS – rentabilita tržeb = zisk / tržby

MO – obrat aktiv = tržby / aktiva

Zdroj: Marek, 2009



*Při klasickém rozkladu rentability úhrnného vloženého kapitál se rozklad členění do dvou základních větví: nákladové (ukazatele nákladovosti) a kapitálové (Marek, 2009).*

Analýza nákladovosti má za úkol vyčíslit náklady, které byly vynaloženy na dosažení, zajištění a udržení výnosů nebo jiných výsledků činnosti podniku. Z tohoto důvodu jsou sestavovány jako poměr celkových nebo dílčích nákladů k celkovým nebo dílčím výnosům, výkonům, tržbám nebo jiným veličinám vyjadřujícím zvýšení ekonomického prospěchu.

### **3.4.1 Celková nákladovost z výnosů**

Pro sledování celkové nákladovosti se jeví jako nejlepší porovnávat celkové náklady k celkovým výnosům. Zvýšení ekonomického prospěchu organizace představují právě výnosy. Rozdíl mezi náklady a výnosy je roven výsledku hospodaření. Tento ukazatel má tedy přímou vazbu na ukazatel rentability výnosů.

#### **Vzorec č. 3 – Celková nákladovost z výnosů**

$$\text{Celková nákladovost z výnosů} = \frac{\text{Náklady}}{\text{Výnosy}}$$

kde

náklady (účtová třída 5)

výnosy (účtová třída 6)

Zdroj: Marek, 2009

Pro posouzení optimální hodnoty tohoto ukazatele je potřeba znát příslušný obor podnikání, protože se výsledky silně liší v závislosti na oboru, v němž podnik působí. Hodnoty ukazatelů pro podniky podnikající v určitých oborech jako např. doprava, stavebnictví atd., lze najít na webových stránkách Ministerstva průmyslu a obchodu. Bez této znalosti, lze říci, že hodnota musí být u prosperujícího podniku menší než 1. Pokud by byla větší než 1, znamenalo by to, že je podnik ve ztrátě.

### 3.4.2 Osobní nákladovost z výnosů

Osobní nákladovost z výnosů lze rozčlenit na podíl dvou jiných ukazatelů:

- průměrný osobní náklad na pracovníka
- produktivita práce z výnosů

Průměrný osobní náklad na pracovníka se vypočítá jako podíl osobních nákladů a průměrného přepočteného fyzického počtu pracovníků. Přepočtený počet pracovníků vyjadřuje přepočet počtu pracovníků dle velikosti jejich pracovního úvazku. Do fyzického počtu se počítají všichni pracovníci v pracovněprávním poměru se zaměstnavatelem dostávající za svoji práci mzdu. Nezapočítávají se tedy ti zaměstnanci, kteří jsou evidováni u zaměstnavatele ale z důvodů např. mateřské dovolené nebo rodičovské dovolené v daném období nepracují, tudíž nepobírají mzdu.

#### Vzorec č. 4 – Průměrný osobní náklad na pracovníka

$$PrOsN = \frac{OsN}{PFPP}$$

kde

PrOsN = průměrný osobní náklad na pracovníka

OsN = osobní náklad

PFPP = průměrný přepočtený fyzický počet pracovníků

Zdroj: Marek, 2009

Průměrný osobní náklad na pracovníka je možné rozložit na součet průměrné mzdy a průměrné výše jiných osobních nákladů než mezd na pracovníka.

#### Vzorec č. 5 – Průměrná mzda

$$PrMzda = \frac{MzN}{PFPP}$$

kde

PrMzda = průměrná mzda

MzN = mzdové náklady

Zdroj: Marek, 2009

**Vzorec č. 6 – Průměrná výše jiných osobních nákladů než mezd na pracovníka**

$$PrJOsN = \frac{JOsN}{PFPP}$$

kde

PrJOsN = průměrná výše jiných osobních nákladů než mezd na pracovníka

JOsN = jiné osobní náklady než mzdové

Zdroj: Marek, 2009

Jiné osobní náklady než mzdové tvoří z větší části pojistné na sociální zabezpečení, příspěvek na státní politiku zaměstnanosti, pojistné na veřejné zdravotní pojištění.

Je mnoho způsobů, kterými může být vzorec na produktivitu práce (druhý příčinný ukazatel) konstruován. V zásadě ale musí vždy znázornit příspěvek pracovníků na zvýšení či snížení ekonomického prospěchu podniku. Do čitatele se dosazuje např. výsledek hospodaření, výnosy nebo tržby atd. Ve jmenovateli se může objevit průměrný přepočtený počet pracovníků nebo mzdové náklady atd.

**Vzorec č. 7 – Produktivita práce z výnosů**

$$PPzV = \frac{Výnosy}{PFPP}$$

kde

PPzV = produktivita práce z výnosů

Zdroj: Marek, 2009

Rozklad ukazatele osobních nákladů je možné vyjádřit následovně:

**Vzorec č. 8 – Osobní náklady z výnosů**

$$OsN \text{ z výnosů} = \frac{PrOsN}{PPzV} = \frac{\frac{OsN}{PFPP}}{\frac{Výnosy}{PFPP}}$$

Zdroj: Marek, 2009

Z rozkladu vyplývá velmi důležitý vztah mezi oběma příčinnými ukazateli. Pokud vzroste průměrná mzda na pracovníka a v důsledku jejího růstu i průměrný osobní náklad na pracovníka, potom musí vzrůst produktivita práce nejméně stejně rychle jako průměrný osobní náklad na pracovníka.

**Vzorec č. 9 – Vztah mezi ukazateli průměrných osobních nákladů a produktivity práce z výnosů**

$$\frac{PrOsN_1}{PrOsN_0} < \frac{PPzV_1}{PPzV_0} \text{ neboli } \Delta PrOsN < \Delta PPzV$$

Zdroj: Marek, 2009

**3.4.3 Ostatní dílčí ukazatele nákladovosti z výnosů**

Ukazatelů dílčí nákladovosti lze sestavovat nekonečně mnoho. Při jejich hodnocení je nutné brát v potaz, že jedna nákladová složka může být za určitých okolností nahrazena jinou. Jako příklad je možné uvést: podnik zabývající se nákladní automobilovou dopravou doposud vykonával určitou činnost (například práce automechanika) ve vlastní režii. Následně byla provedena změna strategie a bylo rozhodnuto, že servis vozidel bude vykonávat externí firma. Dojde tedy ke snížení osobních nákladů (mzdy a pojištění za práci), dále spotřeby materiálu (náhradních dílů) a administrativních nákladů s tím souvisejících (účtování mezd). Na druhé straně vzroste položka služby.

**3.5 Analýza bodu zvratu**

Důkladná nákladová analýza nemůže zůstat na úrovni sledování struktury nákladů dle jednotlivých druhů. Jednou z metod analýzy nákladů je i analýza bodu zvratu.

Bod zvratu (break even point) je chápán jako úroveň sledované veličiny, při níž přechází výsledek hospodaření ze ztráty do zisku. Veličinou se rozumí objem produkce v např. kusech, kilogramech atd. Je to tedy minimální objem, při kterém se výsledek hospodaření bude rovnat nule. Při hledání bodu zvratu musíme předpokládat:

- vývoj tržeb a celkových variabilních nákladů ve vztahu k objemu produkce bude lineární,
- hodnota jednotkových variabilních nákladů, jednotkové ceny a fixních nákladů bude neměnná.

#### Vzorec č. 10 – Stanovení bodu zvratu

$$Q_{BEP} = \frac{FixN}{jCena - jVarN}$$

kde

$Q_{BEP}$  = bod zvratu, takový objem produkce, při níž podnik začíná vydělávat

$jCena$  = jednotková cena

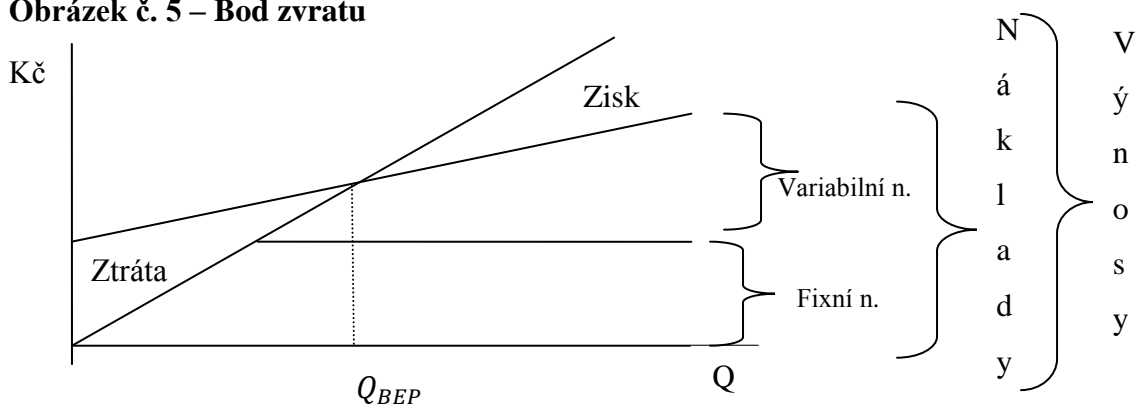
$jVarN$  = jednotkové variabilní náklady

$FixN$  = fixní náklady

Zdroj: Marek, 2009

Analýzu bodu zvratu by si měl provést každý podnikatel předtím, než se rozhodne, zda bude určitý výrobek (službu) produkovat. Jednoduše z ní pozná, jakého objemu produkce by musel být schopen dosáhnout, aby měl kladný hospodářský výsledek (Marek, 2009).

#### Obrázek č. 5 – Bod zvratu



Zdroj: Marek, 2009

### 3.6 EVA

V České republice je ukazatel EVA často mylně považován za další ukazatel rentability. Eva spadá do skupiny tzv. hodnotových ukazatelů. Hodnotové ukazatele neporovnávají hodnotu aktiv či pasiv „před“ a „po“, ale zaměřují se na to, jaká hodnota je generována pro vlastníky. EVA je ekonomický zisk, který firma vytvořila po odečtení účetních nákladů, daní a nákladů na cizí i vlastní kapitál. EVA říká, kolik peněz vydělala firma navíc, oproti minimálním požadavkům, jaké na ni vlastníci mají. Označení ekonomická přidaná hodnota se pak používá proto, že z hodnoty vygenerované nad rámec těchto požadavků může firma investovat do svého dalšího rozvoje a tím i do zvýšení své hodnoty.

#### Vzorec č. 11 – EVA

$$EVA = NOPAT - C * WACC$$

kde

EVA = ekonomická přidaná hodnota

NOPAT = čistý provozní zisk po zdanění

C = cizí zdroje plus vlastní kapitál

WACC = průměrné vážené náklady na kapitál

nebo

$$EVA = (ROE - re) * VK$$

kde

ROE = rentabilita vlastního kapitálu (čistý zisk/vlastní kapitál)

re = výnos požadovaný vlastníky

VK = vlastní kapitál

Zdroj: Scholleová, 2008

Pro konstrukci re a WACC je vhodné vypůjčit si některé ukazatele z Benchmarkingového diagnostického systému finančních indikátorů INFA. Tento systém je dostupný na webových stránkách Ministerstva průmyslu a obchodu ČR.

**Vzorec č. 12 – Re (výnos požadovaný vlatníky)**

$$re = rf + rPOD$$

kde

$r_f$  = bezriziková výnosová míra

$r_{POD}$  = přírážka za podnikatelské riziko

**Vzorec č. 13 – WACC (průměrné vážené náklady na kapitál)**

$$WACC = rf + rLA + rPOD + rFS$$

kde

$r_{LA}$  = přírážka za malou velikost firmy

$r_{FS}$  = přírážka za finanční stabilitu

Zdroj: Scholleová, 2008

Všechny uváděné ukazatele ve vzorcích č. 12 a 13 se automaticky generují po zadání vstupních dat v Benchmarkingovém diagnostickém systému finančních indikátorů INFA dostupném na [www.mpo.cz/cz/ministr-a-ministerstvo/ebita](http://www.mpo.cz/cz/ministr-a-ministerstvo/ebita).

Ukazatel EVA je možné zvyšovat následujícími způsoby:

- investovat do oblastí, kde návratnost převyšuje WACC,
- zvýšení efektivity využití stávajícího kapitálu a tím i zvýšení rentability dlouhodobě investovaného kapitálu,
- restrukturalizace dostupného kapitálu, kdy bude kapitál přemístěn z investic, které vykazují nižší návratnost než WACC,
- snížení poměru závazků vůči vlastnímu kapitálu (cizí zdroje/VK) neboli změna tzv. finanční páky,
- zaměřit se na NOPAT, toho lze docílit daňovou optimalizací a získáním dodatečných slev na dani např. ve formě investičních pobídek, slev za tvorbu nových pracovních míst či slev za zaměstnávání zdravotně postižených.

## 4. Vliv nákladů na výsledek hospodaření a účetní výkazy

Náklady vznikají v podniku v souvislosti s výrobou výrobků, prodejem zboží, poskytovanými pracemi a službami, protože se majetek spotřebovává nebo opotřebovává. Podnik se neobejde bez různých služeb od dodavatelů. Má také závazky vůči zaměstnancům, vůči institucím sociálního a zdravotního pojištění atd. Uvedené náklady představují vstupy, které podnik vkládá do hospodářského procesu. Výstupy naopak charakterizují výnosy podniku, tedy výsledky z hospodářské činnosti (výrobky). Rozdíl mezi náklady a výnosy je výsledek hospodaření. Pokud jsou náklady vyšší než výnosy, jedná se o ztrátu. V opačném případě o zisk. Zisk zvyšuje stav vlastního kapitálu, ztráta snižuje (Kovanicová, 1999).

### 4.1 Účetní závěrka

Výsledek hospodaření běžného roku vzniká v průběhu účetního období, jako rozdíl mezi výnosy a náklady. V průběhu účetního období se nikam nezapisuje, nemá žádný konkrétní účet. Je zúčtován až při uzavírání účetních knih – účetní závěrce (Fišerová, 2010).

Účetní závěrka je klíčovým dokumentem, kterým je završena účetní práce v podniku za celé účetní období. Účetní závěrka musí podat informace o hospodaření podniku v minulém účetním období. Účetní jednotky sestavují (Ryneš, 2011):

- účetní závěrka v plném rozsahu – sestavují podnikatelé, kteří mají povinnost ověřovat účetní závěrku auditorem a zveřejňovat údaje z ní a vždy akciové společnosti,
- účetní závěrka v zjednodušeném rozsahu – sestavují podnikatelé, kteří nemají povinnost ověřovat závěrku auditorem.



Účetní závěrka v plném rozsahu obsahuje:

- rozvahu,
- výkaz zisku a ztráty,
- přílohu k účetní závěrce,
- přehled o peněžních tocích,
- přehled o změnách vlastního kapitálu.

Účetní závěrka ve zjednodušeném rozsahu:

- rozvaha,
- výkaz zisku a ztráty,
- příloha k účetní závěrce.

Obsah, zčásti i forma účetních výkazů – rozvaha a výkaz zisku a ztráty – je stanovena ministerstvem financí. Oba účetní výkazy se vyhotovují do schválených tiskopisů se závazným obsahem i formou. Je tomu tak proto, že účetní závěrka není určena jen manažerům, ale i státním orgánům, případně široké veřejnosti. Příloha je upravena pouze obsahově, stejně tak výkaz o peněžních tocích (Kovanicová, 1999).

Zůstatky syntetických nebo analytických účtů jsou podkladem pro sestavení rozvahy a výkazu zisků a ztráty. Příslušné řádky výkazů navazují na syntetické a analytické účty (Ryneš, 2011).

## **4.2 Rozvaha**

Rozvaha je souhrn aktiv (majetku) na straně jedné. Na straně druhé přehled zdrojů financování (pasiv). Rozvaha obsahuje činnosti podniku, které nemají vliv na zisk (ztrátu), tyto činnosti se týkají vždy dvou rozvahových položek (vyjma položky hospodářského výsledku). Proto jsou nazývány rozvahové operace. Rozvaha zachycuje aktiva a pasiva k určitému časovému okamžiku (Kovanicová, Kovanic, 1995).

**Obrázek č. 6 – Zjednodušená struktura rozvahy**

Rozvaha ke dni ... v tis. Kč	
AKTIVA	PASIVA
<b>A. Pohledávky za upsaný základní kapitál</b>	<b>A. Vlastní kapitál</b>
<b>B. Dlouhodobý majetek</b>	A.I. Základní kapitál
B.I. Dlouhodobý nehmotný majetek	A.II. Kapitálové fondy
B.II. Dlouhodobý hmotný majetek	A.III. Rezervní fond a ostatní fondy ze zisku
B.III. Dlouhodobý finanční majetek	A.IV. Výsledek hospodaření minulých let
<b>C. Oběžná aktiva</b>	A.V. Výsledek hospodaření běžného období (+, -)
C.I. Zásoby	<b>B. Cizí zdroje</b>
C.II. Dlouhodobé pohledávky	B.I. Rezervy
C.III. Krátkodobé pohledávky	B.II. Dlouhodobé závazky
C.IV. Krátkodobý finanční majetek	B.III. Krátkodobé závazky
<b>D.I. Časové rozlišení</b>	<b>C.I. Časové rozlišení</b>
<b>Aktiva celkem</b>	=
	<b>Pasiva celkem</b>

Zdroj: Švarcová, 2007

Rozvaha by měla informovat o (Kovanicová, 1999):

- skladbě majetku – co řadíme mezi dlouhodobá (stálá) aktiva, co mezi krátkodobá (oběžná) aktiva,
- likviditě podniku – schopnosti platit závazky podniku (vyzrazujeme pohledávky a závazky podle zůstatkové doby do splatnosti),
- finanční struktuře – tj. velikost vlastních a cizích zdrojů,
- struktuře vlastního kapitálu – rozčlenění na interní (zisk, odpisy, rezervy) a externí zdroje financování (základní kapitál, dl. úvěry).

### 4.3 Výkaz zisku a ztráty

Výsledovka má vertikální podobu a vztahuje se k určitému časovému intervalu. Je to stupňovitě uspořádaný souhrn nákladů a výnosů s příslušnými mezisoučty na úrovni jednotlivých stupňů. Každý stupeň vystihuje úroveň hospodaření v provozní činnosti, finanční a mimořádné. Zahrnuje operace (výsledkové operace) v podniku, které ovlivní hospodářský výsledek z běžného roku (Ryneš, 2011).

Výkaz zisku a ztráty má za cíl, přinést informace o finanční výkonnosti podniku. Výsledovka vyčísluje (Kovanicová, 1999):

- provozní hospodářský výsledek (před zdaněním),
- hospodářský výsledek z finančních operací před zdaněním,
- hospodářský výsledek za běžnou činnost po zdanění daní z příjmů,
- mimořádný hospodářský výsledek po zdanění,
- celkový výsledek hospodaření za účetní období před zdaněním i po zdanění daní z příjmů.

Formálně může být uspořádán v účetní nebo vertikální formě. Účetní formu představuje dvoustranný účet, kde levou stranu tvoří náklady a pravou výnosy. Zisk je vykázán na levé straně, ztráta na pravé. Ve vertikální formě jsou jednotlivé druhy nákladů a výnosů řazeny pod sebe podle předem určeného pořadí. Na konci se uvádí výsledek hospodaření. V ČR si účetní jednotky mohou vybrat mezi výsledovkou v účelovém členění (náklady sledovány podle účelu, na který jsou vynakládány) nebo druhovém členění (náklady sledovány podle jednotlivých druhů) (Marek, 2009).

#### **4.4 Vliv výsledkových operací na rozvahu a výkaz zisku a ztráty**

Výsledkové operace jsou takové, které vytvářejí zisk/ztrátu běžného roku. V podobě výnosů tedy "vtékají" do výsledku hospodaření a v podobě nákladů z něj "odtékají".

Výnosy se projevují jako (Kovanicová, Kovanic, 1995):

- přírůstek aktiv (př. firma prodává zboží na fakturu – zvyšují se pohledávky),
- snížení závazků (př. firma vytvořila rezervu na garanční opravy, budoucí závazky vůči svým zákazníkům, kterou ale nevyužila a rozpustila).

Náklady se projevují jako:

- úbytek aktiv (př. úhrada nájemného, spotřeba surovin při výrobě),

- zvýšení závazků (př. mzda zaměstnance).

**Obrázek č. 7 – Vazba rozvahy a výsledovky**



Zdroj: Kovanicová, Kovanic, 1995

Z obrázku č. 7 je patrné, že náklady ztrátu zvyšují, výnosy snižují. Na druhém obrázku je znázorněn zisk. Náklady zisk snižují, výnosy zvyšují.

V obrázku č. 8 jsou zrekapitulovány výsledkové a rozvahové operace a základní vztahy mezi výsledkovkou a rozvahou. Z obrázku je opět patrné, že výnosy zisk zvyšují, náklady snižují. Výnos zvýší aktiva nebo sníží závazky. Náklad znamená úbytek aktiv nebo zvýšení závazků.

**Obrázek č. 8 – Projev rozvahových a výsledkových operací na účetních výkazech**



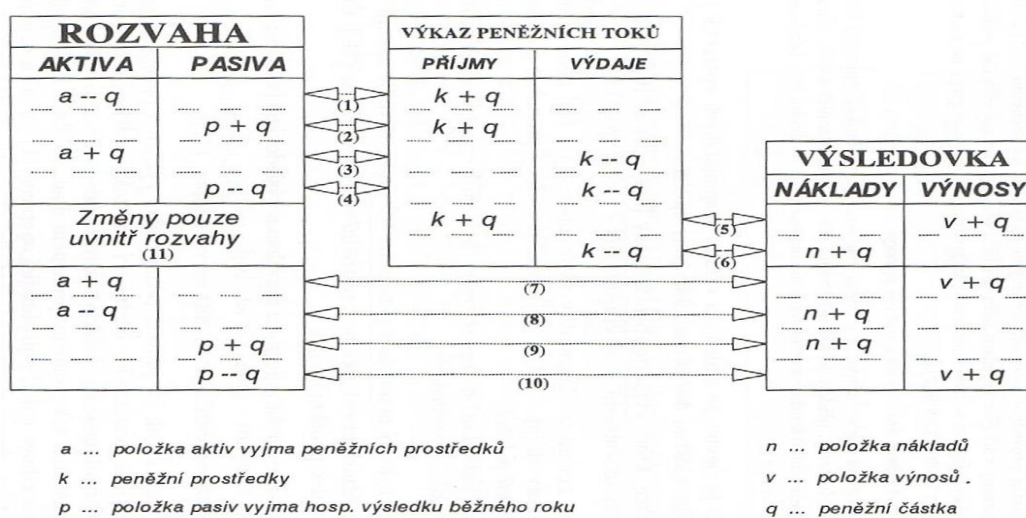
Zdroj: Kovanicová, Kovanic, 1995

## 4.5 Přehled o peněžních tocích

Přehled o peněžních tocích (cash flow) podává informace o peněžních tocích v podniku za minulé účetní období. Je členěn (Ryneš, 2011):

- peněžní toky z provozní činnosti,
- peněžní toky z investiční činnosti,
- peněžní toky vztahující se k financování podnikové činnosti.

Obrázek č. 9 – Souvislost peněžních toků s položkami rozvahy a výsledovky



Číslice v závorkách na obrázku vyjadřují charakter vazby. Pro větší názornost jsou uvedeny příklady jednotlivých vazeb:

- (1) Přijatá úhrada pohledávky (v hotovosti nebo na běžný účet).
- (2) Přijetí úvěru od peněžního ústavu, přijetí peněžního daru.
- (3) Nákup zboží, materiálu, drobného investičního majetku.
- (4) Úhrada závazků nejrůznějšího druhu: úhrada úvěru, výplata mezd.
- (5) Tržby v hotovosti za zboží, prodané výrobky a poskytnuté služby.
- (6) Úhrada v hotovosti za práce a služby poskytnuté jinými podnik. subjekty.
- (7) Tržby za prodané zboží, výrobky a služby poskytnuté na fakturu.
- (8) Spotřeba materiálu, odpisy, úbytek prodaného zboží.
- (9) Práce a služby provedené pro podnik různými dodavateli na fakturu.
- (10) Zrušení vytvořené rezervy na garanční opravy.
- (11) Nákup zboží na fakturu, nepeněžní dar věnovaný podniku.

Zdroj: Kovanicová, Kovanic, 1995

## 5. Metodika práce

Cílem této bakalářské práce je zhodnocení vývoje nákladů ve společnosti Promont – elektrotechnika s.r.o. Hodnocení je prováděno pomocí metod finanční analýzy, které se zabývají náklady. Tyto metody byly použity v konkrétních podmínkách výše zmiňované firmy, sídlící ve Starém Sedlišti (okres Tachov). Hlavní činností této firmy je mezinárodní a vnitrostátní doprava mezi další činnosti patří provozování pneuservisu a pronájem budov. Analýza nákladů byla provedena za 3 roky, tj. od roku 2008 do roku 2010.

V literární rešerši jsou uvedeny poznatky týkající se základní charakteristiky a klasifikace nákladů, kalkulace. Jsou zde popsány nástroje, kterými je možné hodnotit náklady, tedy právě ty metody finanční analýzy, které se zabývají náklady. Další část věnována vlivu nákladů na výsledek hospodaření a účetním výkazům. Informace obsažené v teoretické části jsou získané z použité literatury.

Podkladem pro zpracování praktické části byla účetní závěrka firmy Promont – elektrotechnika s.r.o. Účetní závěrka obsahovala rozvahu (R), výkaz zisku a ztráty (VZZ) a přílohu (P) za dané roky. Dále bylo využito obrátových předvah (OP) pro jednotlivé roky. Pomocí těchto výkazů byl hodnocen vývoj nákladů. Zejména vývoj placených daní, osobních nákladů, vývoj cen: pohonných hmot, dálničních známek, mýtného, oprav a udržování, pojištění. Vyjmenované položky jsou specifické pro obor dopravy. V této části práce je řešen i dopad krize na vývoj tržeb v dopravě. Pozornost je také věnována investiční činnosti podniku s dopadem do nákladů. Všechny oblasti praktické části byly zpracovány pomocí kvalitativního výzkumu. Zejména v oblasti tržeb a dopadu investiční činnosti podniku do nákladů napomohly hloubkové individuální rozhovory s jednatelem společnosti, mzdovou účetní a externí účetní podniku.

Pro vyhodnocování výsledků bylo využito komparativní metody pomocí desk research. Doporučené hodnoty, oborové srovnání či jiné související informace byly použity z odborné literatury, webových stránek Ministerstva průmyslu a obchodu,

webových stránek Ministerstva práce a sociálních věcí, Českého statistického úřadu a portálu Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj.

### **Analýza struktury a trendu VZZ**

<b>Název</b>	<b>Výpočet</b>
Absolutní změna za rok t	$(\text{hodnota roku } t - \text{hodnota roku } (t - 1))$
Relativní změna za rok t v %	$\frac{\text{změna za rok } t * 100}{\text{hodnota roku } (t - 1)}$
Tempo růstu	$\sqrt[n]{\text{změny roku } t * \text{změny roku } t1 * \dots * \text{změna roku } n}$
Podíl nákladových položek na struktuře nákladů	$\frac{\text{nákladové položky}}{\text{náklady celkem}}$
Podíl výnosových položek na struktuře výnosů	$\frac{\text{výnosové položky}}{\text{výnosy celkem}}$
Podíl položek VZZ na obratu	$\frac{\text{položky VZZ}}{\text{výnosy celkem}}$

Výsledky analýzy byly porovnány s ukazateli dostupnými na World Wide Web:

<http://download.mpo.cz/get/44436/50838/584404/priloha003.pdf>

### **Specifické nákladové položky v dopravě**

V této sekci jsou sledovány a hodnoceny náklady, které tvoří každoročně největší nákladové položky a jsou charakteristické právě pro obor dopravy. Výsledky analýzy jsou porovnány s ukazateli dostupnými na webové stránce Ministerstva průmyslu a obchodu viz výše. Mezi hodnocené položky nákladů v této sekci patří pohonné hmoty, osobní náklady, cestovné, dálniční známky, poplatky, mýtné, placená silniční daň, opravy, udržování a pojištění.

<b>Název</b>	<b>Výpočet</b>
Absolutní změna za rok t	$(\text{hodnota roku } t - \text{hodnota roku } (t - 1))$
Relativní změna za rok t v %	$\frac{\text{změna za rok } t * 100}{\text{hodnota roku } (t - 1)}$
Tempo růstu	$\sqrt[n]{\text{změny roku } t * \text{změny roku } t1 * \dots * \text{změna roku } n}$
Podíl hrubých mezd na obratu	$\frac{\text{hrubé mzdy}}{\text{obrat}}$

### Analýza poměrových ukazatelů

Název	Výpočet
Celková nákladovost z výnosů	$\frac{\text{náklady (VVZ ř. 2 + 8 + 12 + 16 + 17 + 20 + 22 + 25 + 29 + 31)}}{\text{výnosy (VVZ ř. 1 + 4 + 18 + 21 + 24 + 26 + 28 + 30)}}$
Průměrný osobní náklad na pracovníka	$\frac{\text{osobní náklady (OP ř. 3)}}{\text{prům. přepočt. fyz. poč. pracovníků (P)}}$
Průměrná mzda	$\frac{\text{mzdové náklady (OP ř. 3a)}}{\text{prům. přepočt. fyz. poč. pracovníků (P)}}$
Průměrná výše jiných osobních nákladů než mezd na pracovníka	$\frac{\text{jiné osobní náklady než mzdové (OP ř. 3b + 3c)}}{\text{prům. přepočt. fyz. poč. pracovníků (P)}}$
Produktivita práce z výnosů	$\frac{\text{výnosy (VVZ ř. 1 + 4 + 18 + 21 + 24 + 26 + 28 + 30)}}{\text{prům. přepočt. fyz. poč. pracovníků (P)}}$
Osobní náklady z výnosů	$\frac{\text{průměrný osobní náklad na pracovníka}}{\text{produktivita práce z výnosů}}$

Výsledky jsou porovnány se zdroji dostupnými na World Wide Web:

<http://www.finance.cz/makrodata-eu/trh-prace/statistiky/mzda/>

[http://www.oecd.org/document/60/0,3746,en\\_2649\\_37427\\_1942460\\_1\\_1\\_1\\_37427,00.html#A\\_RevenueStatistics](http://www.oecd.org/document/60/0,3746,en_2649_37427_1942460_1_1_1_37427,00.html#A_RevenueStatistics)

Přepočty provedeny pomocí průměrů dostupných na World Wide Web:

<http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/home>

### Analýza tržeb

Data pro analýzu tržeb byla čerpána z ročních přehledů tržeb firmy. Komentáře k tomuto oddílu byly získány pomocí hloubkových rozhovorů s jednatelem podniku.

Název	Výpočet
Absolutní změna za rok t	$(\text{hodnota roku } t - \text{hodnota roku } (t - 1))$
Relativní změna za rok t v %	$\frac{\text{změna za rok } t * 100}{\text{hodnota roku } (t - 1)}$
Rentabilita tržeb	$\frac{\text{čistý zisk (VZZř. 35)}}{\text{celkové tržby (VZZř. 5 + 18 + 24)}}$

### Analýza bodu zvratu

Název	Výpočet
Jednotkové variabilní náklady	$\frac{\text{variabilní náklady (VZZ ř. 8 + 1216 + 22)}}{\text{celkové najeté km}}$



Bod zvratu	$\frac{\text{fixní náklady (VZZ ř. 17 + 29 + 31)}}{\text{jedn. cena} - \text{jednot. variabilní náklady}}$
------------	--

## **EVA**

Hodnota  $r_f$ ,  $r_{POD}$ ,  $r_{LA}$  a  $r_{FS}$  byla pro rok 2008 vypočtena pomocí benchmarkingové diagnostického systému finančních indikátorů INFA. Dostupné z:

<http://www.mpo.cz/cz/ministr-a-ministerstvo/ebita/>

Pro rok 2009 a 2010 výpočet není možný pomocí benchmarkingového diagnostického systému finančních indikátorů INFA. Proto bylo k výpočtům využito vzorců dostupných na:

<http://www.businessvize.cz/financni-analyza/eva-economic-value-added-moderni-ukazatel-rentability>

<http://www.businessvize.cz/financni-analyza/kdyz-se-rekne-wacc-aneb-kolik-musite-nejmene-vydelat>

Název	Výpočet
WACC	$r_f + r_{LA} + r_{POD} + r_{FS}$
Re	$r_f + r_{POD}$
ROE	$\frac{\text{výsledek hospodaření}}{\text{vlastní kapitál}}$
Spread	$ROE - re$
EVA	$(ROE - re) * VK$

Hodnoty ukazatelů byly porovnány s ukazateli dostupnými na World Wide Web:

<http://download.mpo.cz/get/44436/50838/584404/priloha003.pdf>

<http://download.mpo.cz/get/41946/46844/561571/priloha001.pdf>

<http://download.mpo.cz/get/40066/44572/540817/priloha001.pdf>

## **Investiční činnost s dopadem do nákladů**

Informace použité v této sekci jsou zjišťovány opět hloubkovými rozhovory s jednatelem podniku, mzdovou účetní a externí účetní podniku. Data jsou čerpána z obrátových předvah podniku.

## **6. Charakteristika podniku a metodika práce**

### **6.1 Charakteristika podniku a lokality působení**

#### **Založení**

Firma Promont – elektrotechnika s.r.o. byla založena dvěma společníky jako společnost s ručeným omezeným 4. dubna 1995. Zapsána do obchodního rejstříku byla 28. června 1995. Předmětem podnikání byla tehdy montáž kabelové konfekce, koupě zboží za účelem jeho dalšího prodeje a prodej, zprostředkovatelské a obstaravatelské služby. Základní kapitál byl splacen peněžními vklady zakladatelů.

#### **Historie**

Historie firmy Promont – elektrotechnika s.r.o. se začíná psát rokem 1993, kdy byl vytvořen podnikatelský plán, jehož záměrem bylo odkoupení bývalé provozovny Tesla Nýřany a obnovení výroby elektrotechnických součástek. Cílem zakladatelů bylo i založení nové firmy, která měla vytvořit pracovní příležitosti k zajištění zaměstnanosti v obci Staré Sedliště a přilehlém okolí. Nová firma vznikla pod názvem Promont - elektrotechnika s.r.o. (dále jen PROMONT). V průběhu roku 1994 se firmě podařilo najít strategického výrobního partnera ze SRN a to firmu Konfektion E elektronik GmbH, která se zabývala výrobou kabelové konfekce pro automobilový průmysl. S německým partnerem byla uzavřena dohoda o výrobní spolupráci. S původně velmi jednoduchou montážní prací začínalo 5 pracovníků.

Firmě Promont se podařilo v krátké době zvládnout všechny požadavky německého partnera, což bylo hlavním důvodem navýšení výrobních zakázek. S dalším růstem zakázek bylo nutné přistoupit k transformaci firmy a vzniku nové firmy Konfektion E-CZ s.r.o. Většinovým vlastníkem se stala mateřská německá firma Konfektion E GmbH a menšinovým podíl získala firma Promont-elektrotechnika s.r.o. Nově vzniklé firmě pronajala firma Promont výrobní a skladové prostory. V obou firmách pracovalo v roce 2005 cca. 400 pracovníků.

S narůstajícím objemem výroby se začala firma Promont specializovat nejen na výrobu kabelové konfekce, ale i na přepravu materiálu a vyrobené produkce.

To byl základní impuls pro založení sekce dopravy firmy Promont, kterou výrazným způsobem rozvíjí po říjnu 2005. K tomuto datu bylo dokončeno předání výrobních pracovníků Promontu k firmě Konfektion.

### **Současnost**

V současné době se hlavní činností firmy Promont stala mezinárodní silniční nákladní doprava. Pokračuje ve spolupráci s německou firmou Konfektion E GmbH, pro kterou zajišťuje přepravy materiálu ze sídla firmy v Německu do poboček v České republice a na Slovensku. Hotové výrobky se poté vyváží do Německa a Maďarska. V průběhu několika let se firmě Promont podařilo navázat kontakty s významnými spedičními společnostmi a tak není již Konfektion E GmbH stěžejní firmou. Objem dopravních služeb pro Konfektion tvoří již jen 1/3 všech realizovaných přeprav.

V návaznosti na rozšíření vozového parku a specializaci na soupravy vozidel s přívěsy do 12t, kde vzniká řada malých servisních úkonů bez nutnosti odstavení vozidla do autorizovaného servisu, bylo nutné zřídit servis pro rychlé odstranění nedostatků a běžnou údržbu vozového parku. Jedná se zejména o opravy plachet, celních lan, seřízení brzd na přívěsech, opravy světel apod. Další návaznou činností bylo vybudování vlastního pneuservisu, který umožňuje firmě flexibilně zajistit opravy vlastních vozidel. Dílnu a pneuservis si zřídila firma Promont ve vlastním objektu místo bývalého skladu.

Vzhledem ke strategické poloze firmy Promont – blízko hranic se SRN, bylo další nezbytností k zajištění rozvoje firmy vybudování manipulačního skladu. Firma zde provádí překládky zboží přivezeného z celého Česka a optimalizuje se vytížení souprav pro jednotlivá místa vykládek v SRN. To samé se děje i v opačném směru.

V současné době je zaměstnáno u firmy 24 řidičů, jeden mechanik pro servis a pneuservis, jeden manipulační dělník pro nakládky a vykládky zboží, 2 dispečeri, 1 administrativní pracovník. Externími pracovníky jsou zpracovávány mzdy

a účetnictví. Převážná část servisních prací je také zabezpečována jedním externím servisním pracovníkem.

### **Lokality působení**

Na základě zkušeností, které získala firma v počátcích podnikání, se zaměřila na provoz nízko tonážních souprav do 12t . V dopravě je využito vozů Mercedes Atego a Iveco Eurocargo s přívěsy. Tyto soupravy naloží 31 EURO palet o hmotnosti zboží 6 tun. Využití mají hlavně při přepravě velkoobjemového a lehkého zboží např. polotovary pro automobilový průmysl, vzduchotechnika, elektronika, plastový materiál, mrazicí boxy apod. Promont vlastní 14 těchto souprav, dále vozový park obsahuje čtyři dodávky o kapacitě 6-8 palet a přívěsy na 6 palet. Pro expresní přepravy jsou využita dvě vozidla Pick Up, kam lze umístit jednu EURO paletu. Slovenská pobočka Konfektion SK vytěžuje Promont pravidelnou linkou, která jezdí 2x týdně mezi Starým Sedlištěm a Prešovem a využívá kamion s návěsem s užitnou hmotností 24 tun. Další zákazník - DHL využívá jedno Iveco Eurocargo s užitnou hmotností 7,5 tun s hydraulickým čelem. Toto vozidlo má využití ve skladech, kde nejsou rampy na nakládku a vykládku.

Sídlo firmy Promont je 20km od hranic se SRN a 5 km od dálnice D5, což předurčuje firmu ke spolupráci s ostatními firmami, které vyváží a dováží ze SRN. Zakázky z této lokality tvoří 80% všech realizovaných přeprav. Vozidla Promontu směřují každý den do Kölnu, Frankfurtu, Duisburgu, Stuttgartu, Nürnbergu, Hamburku, Mnichova. V České republice Promont realizuje přepravy hlavně prostřednictvím průmyslových parků na Nové Hospodě, Plzni, Berouně, Blatné a Praze. Z důvodu vysokých cen mýta při využití dálnice se nesnaží Promont získávat zakázky dál než je Praha. Z Moravy zaváží zboží jen pravidelná linka do Budapešti, kde se nakládá zboží v Brně a okolí. Zbylých 20% přeprav směřuje do Holandska, Belgie, Rakouska, Maďarska a Slovenska.

Hlavní spolupracující firmou byla v minulosti německá firma Konfektion E a její pobočky v Čechách a na Slovensku. Dnes se situace změnila i díky vybudování průmyslového parku 6km od sídla firmy Promont. Zde působí významné spediční

firmy, které zabezpečují logistiku pro výrobce v tomto areálu. Promontu se tak podařilo navázat kontakty s firmami DHL, Schenker, Maurice Ward, Rhenus.

## 6.2 Výkaz zisku a ztráty

Tabulka č. 1 zobrazuje výkaz zisku a ztráty za sledované roky v druhovém členění. Oranžová barva značí výnosy, modrá náklady.

**Tabulka č. 1 – VZZ (v tis. Kč)**

Ř.	Text	Rok		
		2008	2009	2010
1	Tržby za prodej zboží	0	0	18
2	Náklady vynaložené na prodané zboží	0	0	16
3	Obchodní marže	0	0	2
4	<b>Výkony</b>	<b>29 859</b>	<b>32 237</b>	<b>38 175</b>
5	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	29 855	32 235	38 174
6	Změna stavu zásob vlastní činnosti	0	0	1
7	Aktivace	4	2	0
8	Výkonová spotřeba	21 804	22 263	24 745
9	Spotřeba materiálu a energie	8 858	8 806	12 435
10	Služby	12 946	13 457	12 310
11	Přidaná hodnota	8 055	9 974	13 432
12	Osobní náklady	6 027	6 422	7 473
13	Mzdové náklady	4 518	4 964	5 682
14	Náklady na soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	1 491	1 441	1 769
15	Sociální náklady	18	17	22
16	Daně a poplatky	271	286	136
17	Odpisy DNM a DHM	426	769	1 182
18	Tržby z prodeje DM a materiálu	5	0	100
19	Tržby z prodeje DM	5	0	100
20	Změna stavu rezerv a opravných položek	13	12	133
21	Ostatní provozní výnosy	262	134	501
22	Ostatní provozní náklady	800	815	1 916
23	<b>Provozní výsledek hospodaření</b>	<b>785</b>	<b>1 804</b>	<b>3 193</b>

24	Tržby z prodeje CP a podílů	1 815	0	0
25	Prodané CP a podíly	20	0	0
26	Výnosy z DFM	2 099	0	0
27	Výnosy z podílu v ovl.a řízených os.pod pod.vlivem	2 099	0	0
28	Výnosové úroky	144	71	5
29	Nákladové úroky	28	173	271
30	Ostatní finanční výnosy	394	339	207
31	Ostatní finanční náklady	257	734	715
32	<b>Finanční výsledek hospodaření</b>	<b>4 147</b>	<b>-497</b>	<b>-774</b>
33	Daň z příjmu za běžnou činnost	99	155	324
34	Splatná	99	155	324
35	<b>Výsledek hospodaření za běžnou činnost</b>	<b>4 833</b>	<b>1 152</b>	<b>2 095</b>
36	Výsledek hospodaření za účetní období	4 833	1 152	2 095
37	Výsledek hospodaření před zdaněním	4 932	1 307	2 419

Zdroj: Výkaz zisku a ztráty Promont – elektrotechnika s.r.o.

## 7. Analýza nákladů a jejich hodnocení ve firmě Promont – elektrotechnika s.r.o.

V této části bakalářské práce je provedena analýza nákladů a následné hodnocení jejich vývoje od roku 2008 do roku 2010. K vybraným nákladovým položkám je připojen komentář, týkající se vysvětlení nárůstu či poklesu těchto vybraných položek.

### 7.1 Analýza struktury a trendu VZZ

Tabulka č. 2 – Analýza struktury nákladů z VZZ (v %)

Položka	Rok			
	2007	2008	2009	2010
Náklady na prodané zboží	0,00	0,00	0,00	0,04
Výkonová spotřeba	73,35	73,30	70,39	67,04
<i>spotřeba materiálu a energie</i>	27,34	29,78	27,84	33,69
<i>služby</i>	46,01	43,52	42,55	33,35
Osobní náklady	19,60	20,26	20,30	20,25
<i>mzdové náklady</i>	14,76	15,19	15,69	15,39
<i>náklady na soc. zabezpečení a zdrav. poj.</i>	4,80	5,01	1,39	4,79
<i>sociální náklady</i>	0,05	0,06	0,05	0,06
Daně a poplatky	0,92	0,91	0,90	0,37
Odpisy	1,29	1,43	2,43	3,20
Změna stavu rez., opr.položky v prov.obl., atd.	-0,26	0,04	0,04	0,36
Ostatní provozní náklady	3,04	2,69	2,58	5,19
Prodané cenné papíry a podíly	0,00	0,07	0,00	0,00
Nákladové úroky	0,00	0,09	0,55	0,73
Ostatní finanční náklady	0,49	0,86	2,32	1,94
Daň z příjmu	1,55	0,33	0,49	0,88
<b>Náklady celkem</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Zdroj: Autorka

Tabulka č. 2 zachycuje strukturu nákladů VZZ. Je zřejmé, že nejvyšší podíl na nákladech má výkonová spotřeba v průběhu sledovaných let tvoří 73,3 % - 67,04 %. Tato položka postupně klesá v důsledku růstu podílu ostatních provozních nákladů a odpisů na nákladech, které ve sledovaných letech převážně rostly. V roce 2010

výkonová spotřeba stála firmu 25 milionů Kč, dle uveřejněných hodnot Ministerstva průmyslu a obchodu na <http://www.mpo.cz/cz/ministr-a-ministerstvo/analyticke-materialy/> stojí výkonová spotřeba firmy v dopravě kolem 6 milionů Kč. Oborový ukazatel tedy firma převyšuje téměř o 19 milionů Kč. Další významná položka osobní náklady, která v sobě zahrnuje mzdové náklady, náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění a sociální náklady svůj podíl na celkových nákladech mění pouze o setiny procent. Podíl osobních nákladů na obratu je firmě ve srovnání s oborem vyšší o 8,2 %.

**Tabulka č. 3 – Analýza struktury výnosů z VZZ (v %)**

Položka	Rok			
	2007	2008	2009	2010
Tržby za prodej zboží	0,00	0,00	0,00	0,05
Výkony	98,16	86,35	98,34	97,87
Tržby z prodeje DM a materiálu	0,09	0,01	0,00	0,26
Ostatní provozní výnosy	0,94	0,76	0,41	1,28
Tržby z prodeje CP a podílů	0,00	5,25	0,00	0,00
Výnosy z DFM	0,00	6,07	0,00	0,00
Výnosové úroky	0,69	0,42	0,22	0,01
Ostatní finanční výnosy	0,12	1,14	1,03	0,53
Výnosy celkem	100,00	100,00	100,00	100,00

Zdroj: Autorka

Z tabulky č. 3 je zřejmé, které výnosy jsou pro tuto firmu stěžejní. V roce 2008, 2009 a 2010 tvoří kolem 98 % výnosů podniku jeho výkony. Výjimkou je pouze rok 2009, kdy firma prodávala svůj podíl ve společnosti Konfekcion. Hodnota oborového ukazatele výkonů z roku 2010 udává, že u firem, které jsou pod domácí kontrolou podnikající v dopravě a skladování, jsou tvořeny výnosy z 90,75 % právě z výkonů. Toto srovnání dokládá, že firma Promont se téměř nezaměřuje na ostatní výdělečné činnosti jako je tomu u srovnávaných podniků. U srovnávaných podniků tvoří cca 10 % výnosů tržby z prodeje zboží.



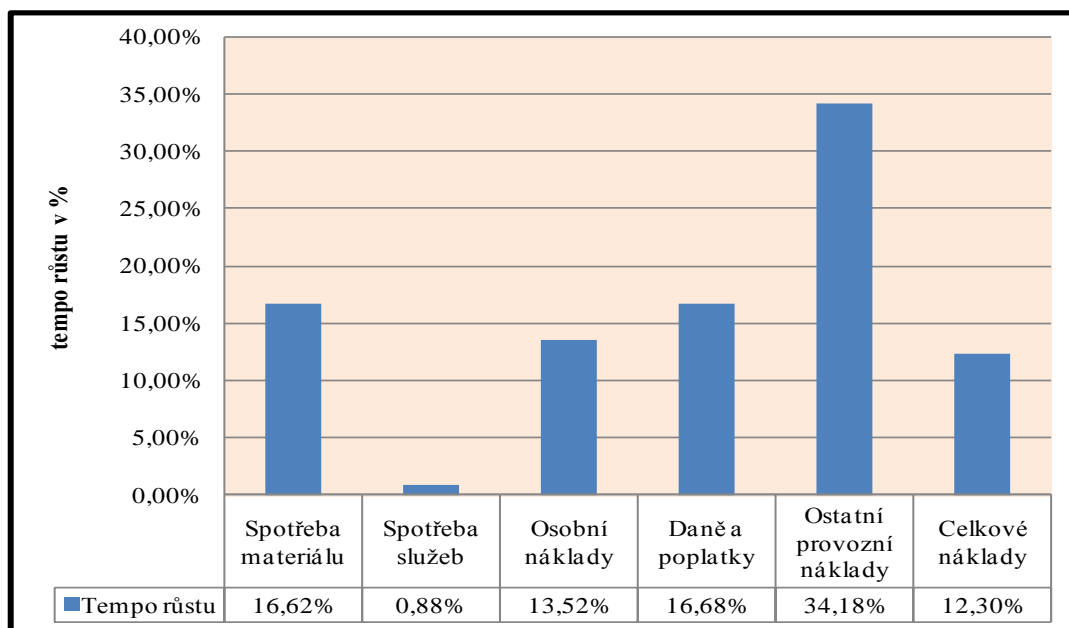
**Tabulka č. 4 – Analýza trendu nákladů z VZZ**

Položka	2008/2007		2009/2008		2010/2009	
	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna
	(v tis. Kč)	(v %)	(v tis. Kč)	(v %)	(v tis. Kč)	(v %)
Náklady na prodané zboží	0	X	0	X	16	X
Výkonová spotřeba	2 692	14,09	459	2,11	2 482	11,15
<i>spotřeba materiálu a energie</i>	1 735	24,36	-52	-0,59	3 629	41,21
<i>služby</i>	957	7,98	511	3,95	-1 147	-8,52
Osobní náklady	919	17,99	395	6,55	1 051	16,37
<i>mzdové náklady</i>	673	17,50	446	9,87	718	14,46
<i>náklady na soc. zabezpečení a zdrav. poj.</i>	240	19,18	-1 050	-70,42	1 328	301,13
<i>sociální náklady</i>	6	50,00	-1	-5,56	5	29,41
Daně a poplatky	31	12,92	15	5,54	-150	-52,45
Odpisy	89	26,41	343	80,52	413	53,71
Změna stavu rez., opr.položky v prov.obl., atd.	80	-119,40	-1	-7,69	121	1008,33
Ostatní provozní náklady	7	0,88	15	1,88	1 101	135,09
Prodané cenné papíry a podíly	20	X	-20	-100,00	0	X
Nákladové úroky	28	X	145	517,86	98	56,65
Ostatní finanční náklady	130	102,36	477	185,60	-19	-2,59
Daň z příjmu	-306	-75,56	56	56,57	169	109,03
Náklady celkem	3 690	14,16	1 884	6,33	5 282	16,70

Zdroj: Autorka

Tabulka č. 4 ukazuje změny v absolutním a procentním vyjádření, ke kterým došlo v průběhu sledovaných let v nákladových položkách ve VZZ. Ve výkonové spotřebě došlo k největšímu nárůstu mezi lety 2008 a 2007 a to o 14,09 %. Tato položka tvoří největší část nákladů, tvoří ji spotřeba materiálu a energie a služby. Spotřeba materiálu roste v průměru o 16,22 % ročně. Náklady na služby rostou o 0,88 % ročně. Osobní náklady rostly nejvíce v roce 2008 a to o 18 % oproti roku 2007. Tento růst je možné vysvětlit největším nárůstem pracovníků mezi sledovanými lety. Roční tempo růstu této nákladové položky je 13,52 %. Tempo růstu daní a poplatků je 16,68 %. Největší meziroční růst je zaznamenán u ostatních provozních nákladů a to 34,18 %, což dokazuje i graf č. 1, ve kterém jsou zachycena výše zmiňovaná tempa růstu. Celkové náklady rostou v průměru o 12,30 % ročně.

**Graf č. 1 – Meziroční tempo růstu nákladů**



Zdroj: Autorka

**Tabulka č. 5 – Analýza trendu výnosů z VZZ**

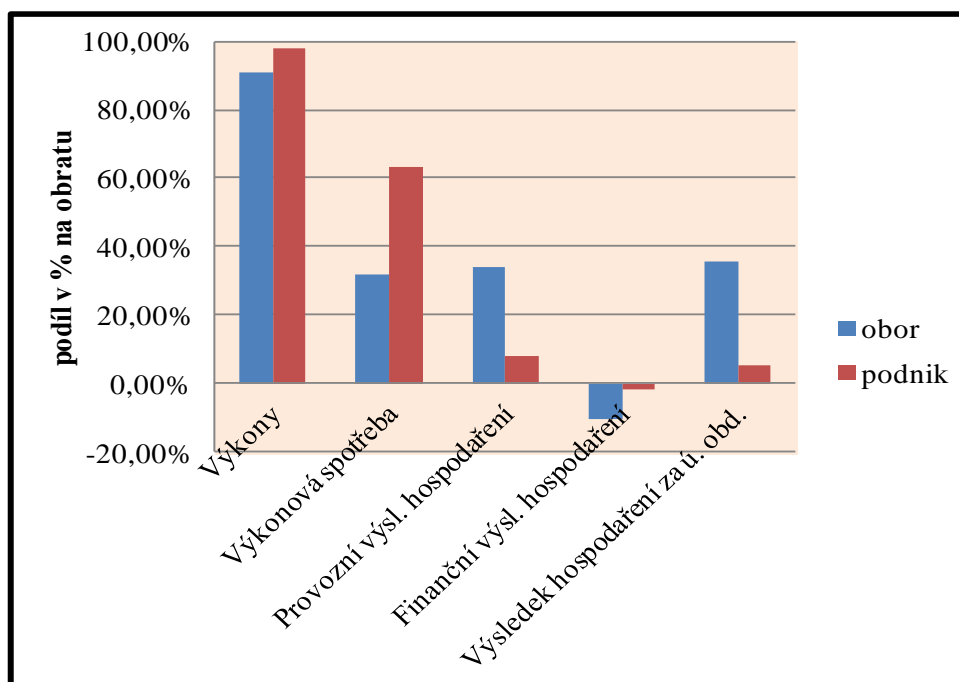
Položka	2008/2007		2009/2008		2010/2009	
	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna
	(v tis. Kč)	(v %)	(v tis. Kč)	(v %)	(v tis. Kč)	(v %)
Tržby za prodej zboží	0,00	X	0,00	X	18,00	X
Výkony	3 711,00	14,19	2 378,00	7,96	5 938,00	18,42
Tržby z prodeje DM a materiálu	-18,00	-78,26	-5,00	-100,00	100,00	X
Ostatní provozní výnosy	12,00	4,80	-128,00	-48,85	367,00	273,88
Tržby z prodeje CP a podílů	1 815,00	X	-1 815,00	-100,00	0,00	X
Výnosy z DFM	2 099,00	X	-2 099,00	-100,00	0,00	X
Výnosové úroky	-41,00	-22,16	-73,00	-50,69	-66,00	-92,96
Ostatní finanční výnosy	361,00	1 093,94	-55,00	-13,96	-132,00	-38,94
<b>Výnosy celkem</b>	<b>7 939,00</b>	<b>29,80</b>	<b>-1 797,00</b>	<b>-5,20</b>	<b>6 225,00</b>	<b>18,99</b>

Zdroj: Autorka

Tabulka č. 5 zachycuje absolutní a procentní změny výnosových položek VVZ. Největší meziroční růst výkonů je v roce 2010/2009 kdy došlo ke změně o 18,42 % což je o 5 938 tis. Kč. Nejméně pak rostly výkony ve sledovaných letech mezi lety

2009/2008 a to o 7,96 % přesto tento růst je považován v období krize za velmi dobrý. Meziroční růst výkonů je za sledované období 13,44 %. Ostatní provozní výnosy rostly v průměru o 26 %. Celkové výnosy vzrostly nejvíce v roce 2008 oproti roku 2007 o 7 939 tisíc Kč. Růst v tomto období je zapříčiněn prodejem podílu ve firmě Konfekcion. V roce 2010 celkové výnosy vzrostly oproti roku 2009 o 6 225 tisíc Kč. Ročně celkové výnosy rostly o 13,55 % v průměru.

**Graf č. 2 – Oborové srovnání podílů položek VZZ na obratu v roce 2010**



Zdroj: Autorka

Graf č. 2 poskytuje srovnání podnikových ukazatelů s oborovými ukazateli dle klasifikace CZ-NACE doprava a skladování, podniky pod domácí kontrolou v roce 2010. Srovnávány jsou podíly výkonů, výkonové spotřeby, provozního výsledku hospodaření, finančního výsledku hospodaření a výsledku hospodaření na obratu. Podíl výkonů na obratu má podnik jen o 7 % vyšší než oborový průměr. Velký rozdíl (30%) je však mezi oborovým a podnikovým podílem výkonové spotřeby na obratu. Evidentní je i rozdíl mezi podílem provozního výsledku hospodaření na obratu oboru a podniku. Podíl finančního výsledku hospodaření na obratu je v podniku pouze -1,98 % v oboru je to -10,6 %. Poslední srovnávaný podíl, podíl výsledku hospodaření na obratu, je

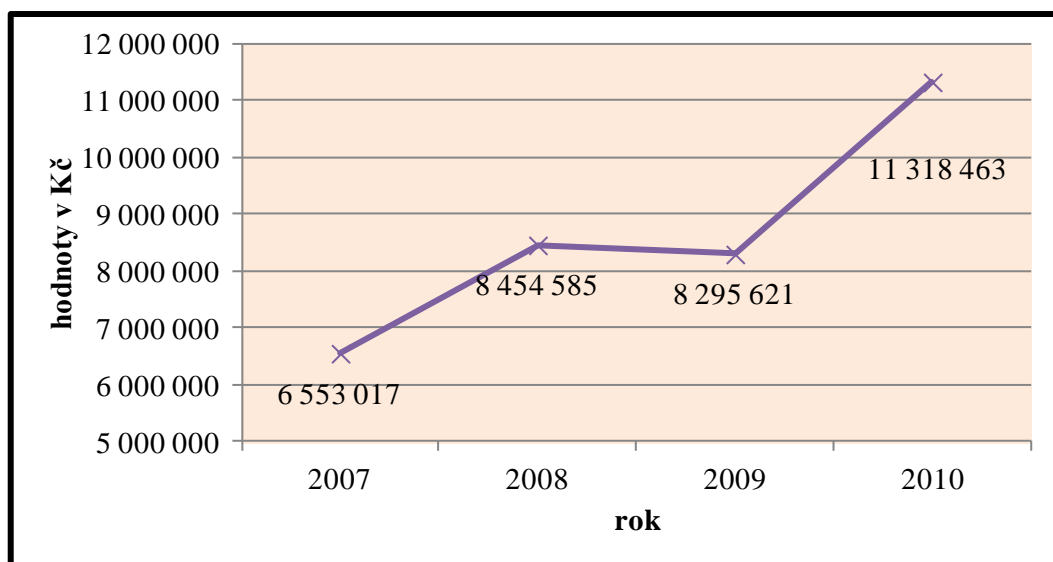
v podniku o cca 30 % nižší než v oboru doprava a skladování. Z toho grafu lze soudit, že podnik sice produkuje více výkonů než je tomu v oboru, současně však má mnohem vyšší výkonovou spotřebu než je tomu u jiných firem.

## 7.2 Specifické nákladové položky v dopravě

### Pohonné hmoty

Jednoznačně největším nákladem je pro firmy působící v silniční nákladní dopravě spotřeba pohonných hmot. Spotřeba PHM tvoří každoročně přes 90 % celé spotřeby materiálu, viz příloha č. 1 - Analýza trendu a struktury spotřeby materiálu.

**Graf č. 3 – Vývoj spotřeby PHM**



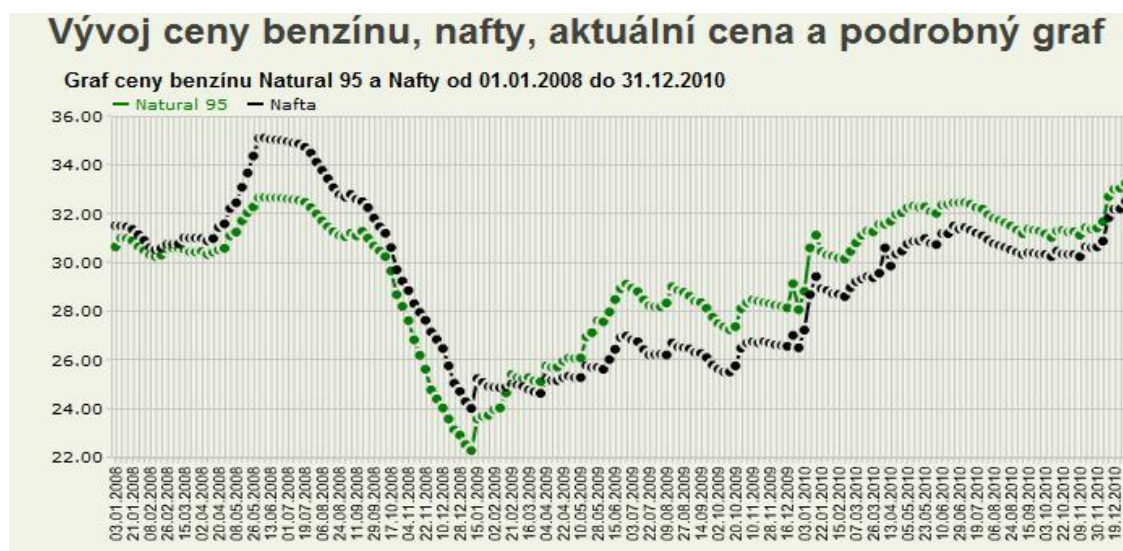
Zdroj: Autorka

V roce 2007 bylo vynaloženo na PHM 6 553 tisíc Kč. V roce 2008 už to bylo 8 456 tisíc Kč. Mírný pokles na 8 296 tisíc Kč v roce 2009 je vidět v grafu č. 3. V roce 2010 následuje rapidní zvýšení na 11 318 tisíc Kč.

Náklady na PHM ve sledovaném období rostly průměrně o 19,98 %, přičemž najeté kilometry rostly průměrně o 9,43 %. Mírný pokles byl zaznamenán pouze v roce 2009, kdy tyto náklady klesly o cca 2 % oproti roku 2008. Naopak nejvyšší nárůst byl v roce 2010 a to o přibližně 36 % oproti roku 2009.

Dle ročních průměrů Českého statistického úřadu stál 1litr nafty v roce 2007 28,67 Kč, v roce 2008 31,74 Kč, v roce 2009 26,10 Kč a v roce 2010 30,57 Kč. Vývoj cen nafty zobrazuje graf č. 4. Nejvýraznější propad je v období od července 2008 do začátku roku 2009, kdy dorazila krize do světových podniků. Pohonné hmoty neměly odbyt, proto jejich cena velmi rychle klesala. Nafta klesla v roce 2009 o 17 % oproti roku 2008. Průměrný růst ceny 1litru nafty představuje za sledované období 2,16 %. Z toho srovnání lze usuzovat, že pokud cena 1litru nafty stoupá v průměru o 2 % a ujeté kilometry se zvyšují v průměru o 9 %, náklady podniku na PHM rostou v průměru o cca 20 %.

**Graf č. 4 – Vývoj cen nafty**



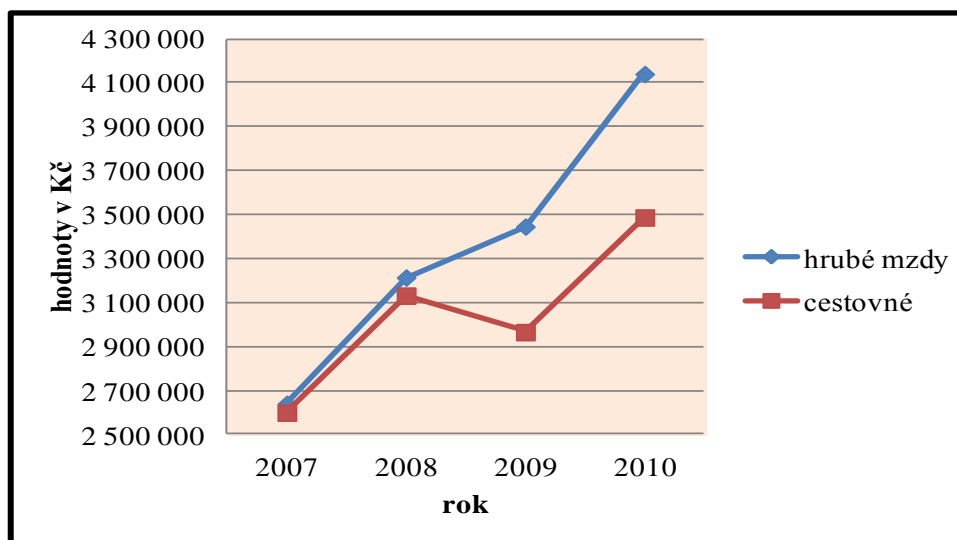
Zdroj: [www.kurzy.cz](http://www.kurzy.cz)

### **Osobní náklady a cestovné**

Další nákladové položky převyšující každoročně 2 miliony Kč jsou hrubé mzdy a cestovné viz příloha č. 2 - Analýzy trendu a struktury osobních nákladů. Vyplácené cestovné v takovém objemu, je charakteristické právě pro obor mezinárodní silniční dopravy. V grafu č. 5 je evidentní každoroční růst hrubých mezd v roce 2008 a 2010 oproti předcházejícím rokům o více než 20 %. Cestovné je tvořeno ze zahraničního cestovného a tuzemského cestovného. Tuzemské cestovné však tvoří každoročně méně

než 4 % celkových nákladů vynaložených na cestovné. Cestovné ve sledovaných letech rostlo vždy o cca 500 tisíc Kč, v roce 2009 pokleslo o cca 170 tisíc Kč.

**Graf č. 5 – Vývoj hrubých mezd a cestovného**



Zdroj: Autorka

K porovnání sazeb stravného aplikovaného v podniku a zákonných sazeb slouží tabulka č. 6. Hodinová mzda v podniku rostla pouze v roce 2009 a to o 5 Kč oproti roku 2008. Mzdy se skládají s hodinové mzdy a variabilní složky. Variabilní složka je vyplácena individuálně v každém měsíci. Může činit od 0 do 5 000 Kč v závislosti na obtížnosti nákladek a vykládek, obtížnosti tras apod. Minimální hodinová mzda v ČR v průběhu let stagnuje. Zahraniční stravné kleslo v podniku v roce 2009 na 34 Euro v základní sazbě, jelikož firma využila možnosti krácení sazby na 75 % základní sazby, aby snížila náklady. Stravné v tuzemsku se v roce 2008 a 2009 pohybovalo těsně nad minimální zákonnou sazbou. V roce 2010 měl podnik sazbu o 14Kč vyšší než byla zákonná sazba.

**Tabulka č. 6 – Srovnání mezd a sazeb v podniku se zákonnými**

Srovnání	Rok		
	2008	2009	2010
Hodinová mzda (Kč/hod)	55 Kč	60 Kč	60 Kč
Minimální hodinová mzda ze zákona	48 Kč	48 Kč	48 Kč
Zahraniční stravné v podniku (zákl.sazba)	45 EUR	34 EUR	34 EUR
Zahraniční stravné ze zákona (zákl.sazba)	45 EUR	45 EUR	45 EUR
Tuzemské stravné v podniku (sazba nad 18hod.)	140 Kč	145 Kč	160 Kč
Tuzemské stravné ze zákona (sazba nad 18hod.)	138 Kč	145 - 172 Kč	146-174Kč

Zdroj: Autorka a [www.finance.cz](http://www.finance.cz)

Podíl hrubých mezd na obratu činí u společnosti v roce 2010 10,62 %, oborový průměr pro soukromé podniky pod domácí kontrolou podnikající v dopravě a skladování činí 7,88 %, rozdíl je tedy minimální.

**Tabulka č. 7 – Průměrný přepočtený fyzický počet pracovníků**

Text	Rok		
	2008	2009	2010
Průměrný přepočtený fyzický počet pracovníků	21	22	24

Zdroj: Autorka

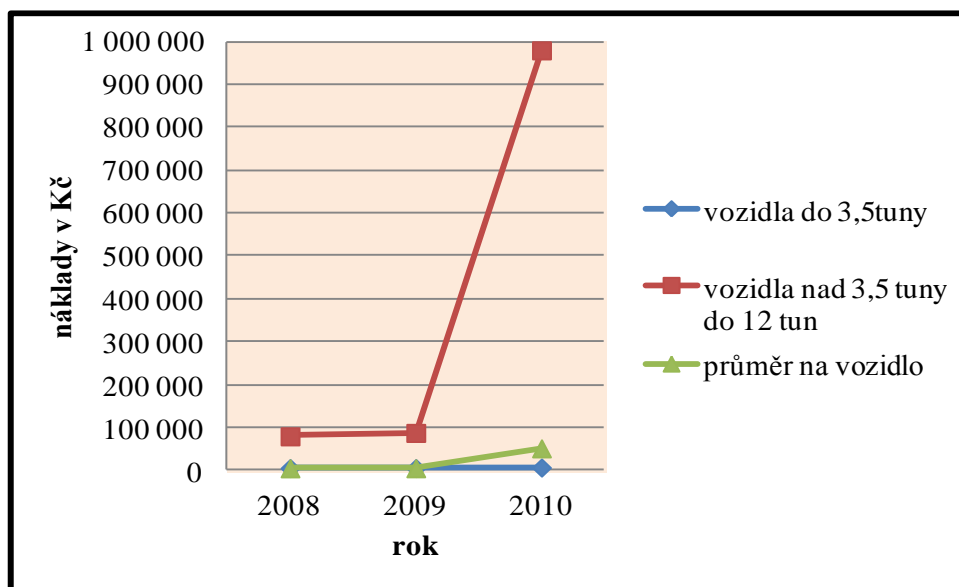
Tabulka č. 7 informuje o průměrném přepočteném fyzickém počtu pracovníků v jednotlivých letech. Ve sledovaných letech toto číslo roste. V roce 2008 to bylo 21 pracovníků, v roce 2009 22 pracovníků a v roce 2010 24 pracovníků.

### **Dálniční známky, poplatky a mýtné**

Podnik nakupuje celoroční dálniční známky pro Českou republiku a známky s omezenou platností např. pro Rakousko. V současné době musí být opatřeny dálniční známkou vozidla, jejichž největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny, pohybující se po zpoplatněných silnicích. Vozidla přesahující hmotnost 3,5 tuny platí mýtné od roku 2010. Před rokem 2010 musela mít dálniční známku všechna vozidla pohybující se po zpoplatněných silnicích do 12 tun. Kamiony (nad 12 tun) platí mýtné od roku 2007. Do roku 2010 se na účet Ostatní daně a poplatky účtovaly známky a poplatky za zpoplatněné úseky v zahraničí. Od 1. ledna 2010 zde zůstaly pouze dálniční známky. Vynaložené náklady na dálniční známky se do roku 2010 zvyšovaly

průměrně o 10 %, viz příloha č. 3 - Analýza trendu účtu Ostatní daně a poplatky. Graf č. 6 srovnává poplatky za české dálnice ve sledovaných letech.

**Graf č. 6 – Poplatky za české dálnice**



Zdroj: Autorka

Roční známka pro vozidlo do 3,5 tuny stála v roce 2008 1 000 Kč, v roce 2009 byla tato cena stejná a v roce 2010 se zvedla na 1 200 Kč (v současné době stojí 1 500 Kč). Pro vozidlo nad 3,5 tuny stála roční dálniční známka 8 000 Kč v roce 2008 i 2009. Vozidla nad 3,5 tuny platí sazbu za kilometr za dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy. Sazba se odvíjí od emisních tříd, denní doby a počtu náprav. V roce 2010 se sazby za 1km pohybovaly od 1 Kč do 4 Kč. V současné době se sazby pohybují od 1 Kč do 6 Kč.

Náklady na dálniční známky pro vozidla do 3,5 tuny vyšly na 6 tisíc Kč v roce 2008, i v roce 2009. V roce 2010 podnik zaplatil 7 200 Kč. Dálniční známky pro vozidla nad 3,5 tuny stály v roce 2008 80 tisíc Kč. V roce 2009 o 8 tisíc více, v důsledku nákupu nového vozidla. V roce 2010 vzrostly náklady vynaložené na české dálnice na 979 908 Kč, tedy o cca 892 tisíc Kč. Je nutné zmínit, že tento obrovský rozdíl se projevil po zavedení mýta u firmy, která sídlí téměř na německých hranicích. Po dálnici najede většina vozů maximálně 40 km denně. Za týden tak zaplatila



společnost v roce 2010 za všechny svoje vozidla nad 3,5 tuny 18 845 Kč, pro srovnání za celý rok 2009 zaplatila za všechny svoje vozidla 88 000Kč.

### **Silniční daň**

Silniční daň se vztahuje na motorová vozidla a přípojná vozidla určená k podnikání. Bez ohledu na to, zda jsou určena k podnikání, platí silniční daň vozidla nad 3,5 tuny. U osobních automobilů je základem daně zdvihový objem motoru, u návěsů součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav a u ostatních vozidel největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav. Sazby se pohybují od 1 200 Kč do 46 tisíc Kč. Silniční daň roste od roku 2008 do roku 2010 v průměru o 6 % ročně, viz příloha č. 4 analýza trendu silniční daně. Nejvyšší daň byla placena v roce 2010 a to 104 tisíc Kč. Podnik zaplatí na silniční dani za osobní automobil cca 3 000 Kč, za dodávku 3 600 Kč. Solo vozidlo s hmotností do 7,5 tuny zaplatí na silniční dani 7 200 Kč a souprava o hmotnosti do 11,99 tuny zaplatí 8 400 Kč.

### **Opravy a udržování**

Při analýze struktury účtu opravy a udržování, viz příloha č. 5 - Analýza trendu a struktury účtu Opravy a udržování, bylo zjištěno, že každoročně tvoří opravy dopravních prostředků přes 95 % veškerých nákladů na opravy v podniku. Opravy nemovitostí a strojů tvoří zanedbatelná procenta. Průměrný roční růst nákladů na opravy a udržování dopravních prostředků je 8,2 %.

### **Pojištění**

Náklady na pojištění dopravních prostředků činí ve sledovaných letech přes 70 % celkových nákladů na pojištění, viz příloha č. 6 - Analýza trendu a struktury ostatních provozních nákladů. Náklady na toto pojištění dopravních prostředků klesají v ročně v průměru o 0,54 %. Náklady na pojištění zaměstnanců rostou každoročně v průměru o 23 %. Největší růst je však zaznamenám v pojištění odpovědnosti z podnikatelské činnosti a DHM, průměrný roční růst je 46%. Tento růst je zapříčiněn smlouvou se společností DHL, která požadovala zvýšení odpovědnosti z 2 milionů na 20 milionů.

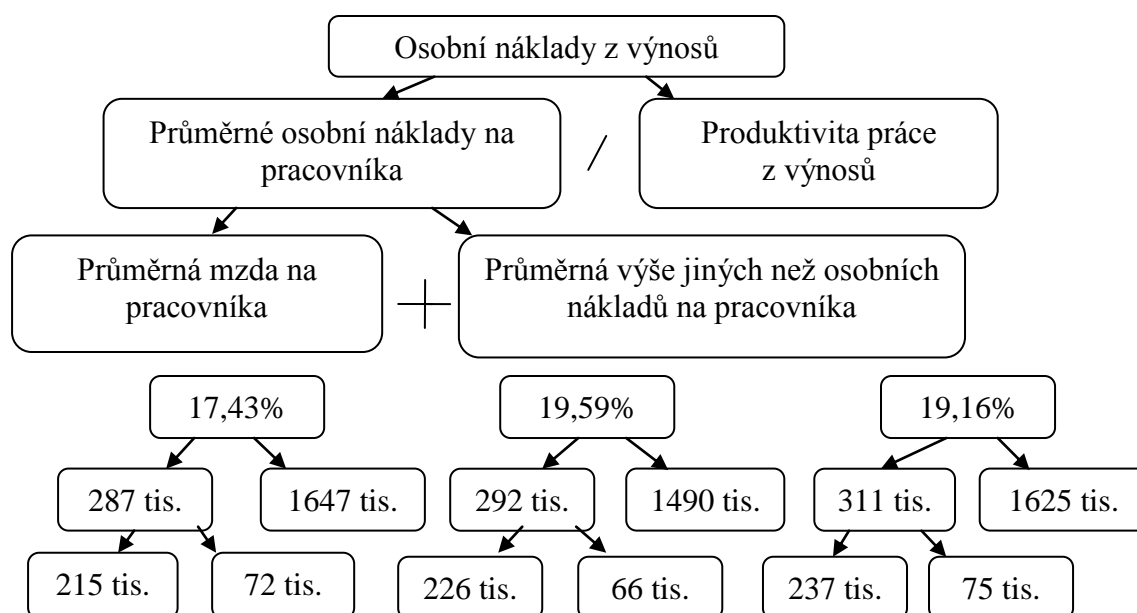
### 7.3 Analýza poměrových ukazatelů

Tabulka č. 8 – Analýza nákladovosti a osobní nákladovosti

Ukazatel	Rok		
	2008	2009	2010
Celková nákladovost z výnosů	86,02	96,49	94,63
Průměrné osobní náklady na pracovníka (v tis.Kč)	287	292	311
Průměrná mzda na pracovníka (v tis.Kč)	215	226	237
Průměrná výše jiných než osobních nákladů na prac. (v tis.Kč)	72	66	75
Produktivita práce z výnosů (v tis.Kč)	1 647	1 490	1 625
Osobní náklady z výnosů (%)	17,43	19,59	19,16

Zdroj: Autorka

Obrázek č. 10 – Rozklad osobních nákladů z výnosů



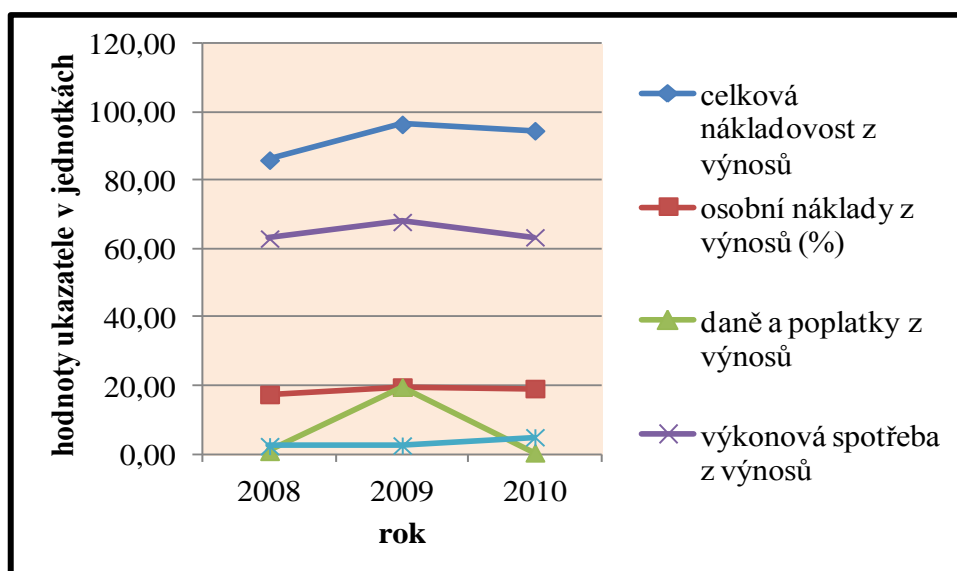
Zdroj: Autorka

Obrázek č. 10 ilustruje pro lepší pochopení tabulku č. 8. První pyramida zleva je pro rok 2008, druhá pro rok 2009 a třetí pro rok 2010. Pokud je sečtena průměrná mzda a průměrná výše jiných než osobních nákladů v tis. Kč výsledkem je průměr osobních nákladů na pracovníka v tis. Kč. Dále jsou-li, průměrné náklady na pracovníka děleny produktivitou práce z výnosů v tis. Kč vyjde, o kolik % klesají výnosy na díky osobním nákladům.

Z rozkladu vyplývá, že pokud vzroste průměrná mzda na pracovníka a v důsledku i průměrný osobní náklad na pracovníka, potom musí vzrůst produktivita práce nejméně stejně rychle jako průměrný osobní náklad na pracovníka. Tento vztah u podniku v roce 2009 neplatí, když změna průměrných osobních nákladů byla vyšší než změna produktivity práce oproti roku 2008. V roce 2010 vzrostla produktivita práce více než průměrné osobní náklady oproti roku 2009. Tento jev lze považovat za pozitivní.

Celková nákladovost z výnosů musí být méně než 100 %, pokud by byla více než 100 %, byl by podnik ve ztrátě. Graf č. 7 zobrazuje, že podnik na tom byl nejlépe v roce 2008 a ani jednou nedošlo ke ztrátě. Při srovnání hodnoty ukazatele v podniku v roce 2010 (94,63 %) a v oboru (59,59 %) je zřejmé, že podnik vysoce převyšuje obor.

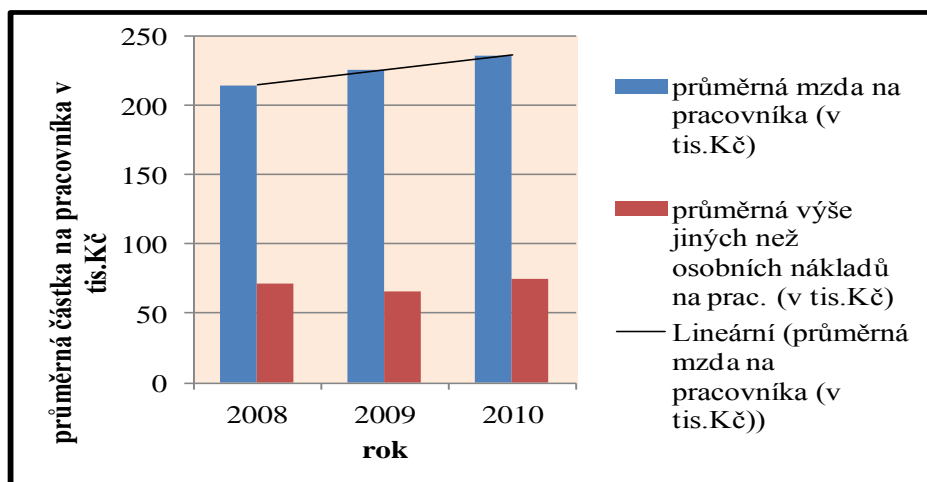
**Graf č. 7 – Vývoj dílčích nákladovostí z výnosů**



Zdroj: Autorka

Vývoj průměrné mzdy je lineární, každý rok rostla průměrná mzda o 11 tisíc Kč (o 5 %), což zachycuje graf č. 8. Průměrná výše jiných než osobních nákladů na pracovníka klesla pouze v roce 2009 na 66tisíc Kč. Průměrné osobní náklady rostly meziročně o 4 %. Produktivita práce z výnosů byla největší v roce 2008, v roce 2009 klesla a v roce 2010 opět vzrostla. Produktivita práce v podniku tedy meziročně klesá v průměru o 0,7 %, zatímco produktivita práce na 1 odpracovanou hodinu v národním hospodářství meziročně roste o 3,93 % ve sledovaném období.

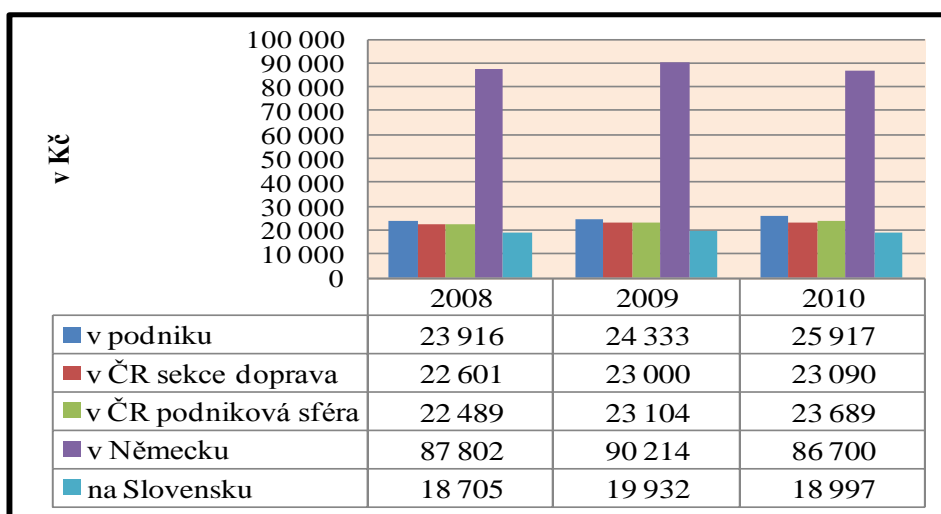
**Graf č. 8 – Vývoj průměrné mzdy a jiných než osobních nákladů na pracovníka**



Zdroj: Autorka

Graf č. 9 poskytuje srovnání průměrné měsíční hrubé mzdy v podniku, s oborem a podnikovou sférou v ČR a se zahraničím. Využitá data pro srovnání jsou z webových stránek ČSÚ a z portálu OECD, která byla přepočtena pomocí ročního kurzu Eur/Kč.

**Graf č. 9 – Srovnání hrubých průměrných měsíčních mezd**



Zdroj: Autorka

Na první pohled jsou z grafu č. 9 viditelné obrovské rozdíly mezi Německem a Českou republikou. Slovensko zaostává i za průměrnými mzdami v České republice. Pokud je srovnána firma Promont s oborem i s celou podnikatelskou sférou, vychází její průměrná roční hrubá mzda každoročně lépe.

## **8. Dopady krize na vývoj tržeb v dopravě**

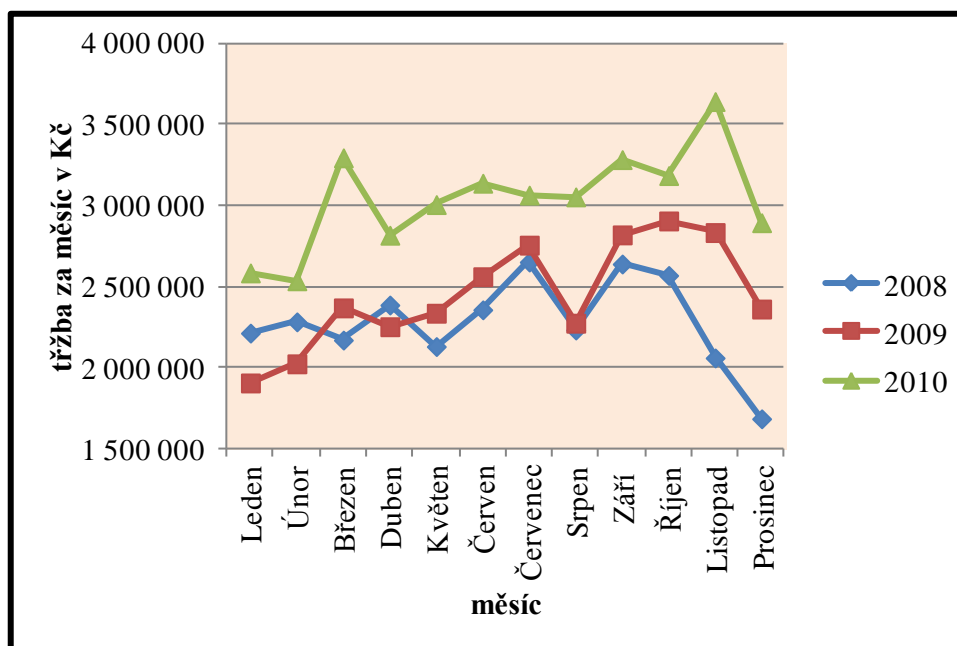
Krize v dopravě se rozvinula jako důsledek světové hospodářské krize. Česká republika je exportní země. Řada výrobců patří mezi subdodavatele zahraničních firem pro jejich konečné výrobky a světová hospodářská krize se projevila i ve snížení zakázek pro export a následnými nepříznivými dopady na dopravní firmy. Na konci roku 2008 výrobní firmy výrazně omezily nebo dokonce zastavily svoji produkci. Protože je doprava jednoznačně závislá na výrobě, došlo během listopadu 2008 rovněž k poklesu přeprav. I když je tato situace, zejména pokles v prosinci a lednu, pravidelně se opakující, nenásledovaly měsíce zlepšení a nahrazení těchto ztrát. Mnoho dopravců během roku 2009 ztratilo zakázky, hlavně pokud byli tito dopravci závislí na exportu jedné či dvou výrobních firem, které pozastavily výrobu. V průběhu roku 2009 se rovněž výrazně snížil objem nabízených přeprav prostřednictvím systému RAAL, který je placenou formou využívanou dopravci k vytěžování svých vozidel.

### **8.1 Analýza tržeb**

Důsledky krize pro firmu Promont nebyly natolik ničující, že by musela přistoupit k následnému propouštění svých zaměstnanců. Výhodou bylo, že se firma neorientovala jen na výrobní firmy, ale řadu zakázek zajišťovala pro skladové firmy působící v nedalekém průmyslovém parku. I přesto je zde pokles tržeb patrný, což lze vidět v grafu č. 10. Začátkem roku 2008 se neprojevují žádné zvláštní výkyvy, v březnu a v květnu je evidentní mírný pokles. V červnu a červenci dochází k předzásobení firem před závodní dovolenou, proto i objem doprav roste. Po úspěšných měsících přichází tradiční propad v srpnu, kdy mají všechny automobilky v Německu závodní dovolenou, takže nevyrobí ani subdodavatelé. Propad je viditelný v roce 2008 a 2009 stejně zřetelně. V září a říjnu 2008 přichází růst tržeb. V listopadu a prosinci klesají tržby, protože přichází krize. Krize se nejprve projevila poklesem výroby a následným omezením počtu přeprav. První dva měsíce roku 2009 stále přetrvávaly důsledky krize. V březnu již tržby viditelně rostou. Firmě se podařilo překonat krizi díky novým

kontaktům. V dubnu ještě tržby mírně poklesly, ale poté až do července nepřetržitě rostly a dokonce překonaly předešlý rok. V srpnu je opět vidět každoroční pokles. Do konce roku tržby rostou. V prosinci je zřejmý pokles zapříčiněný Vánocemi. Rok 2010 je od počátku úspěšnější než předešlé roky. Po většinu roku tržby rostou. Největší růst tržby zaznamenávají v březnu, kdy byla podepsána rámcová smlouva s firmou DHL. Tato smlouva zajistila pravidelné vytěžování souprav. Listopad je vždy silným měsícem, pokud nepříjde krize. V prosinci nastává opět tradiční pokles tržeb.

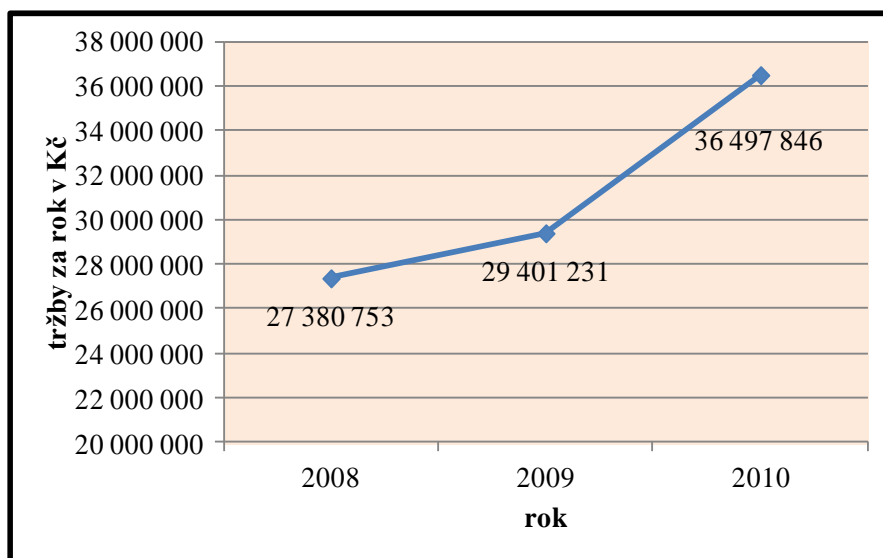
**Graf č. 10 – Vývoj tržeb v jednotlivých měsících**



Zdroj: Autorka

Východiskem z krizové situace byla pro Promont orientace na získávání dalších partnerů, ale i využití faktu, že některé dopravní firmy ukončily svoji činnost. Svoji významnou roli sehrálo i to, že Promont nenabízel pouze přepravu materiálu, ale také možnost využití vlastních skladových prostor pro svoz a skladování menších zakázek. Spojováním zakázek pro jednotlivé přepravy mohla firma Promont akceptovat nižší ceny za prováděné služby a dokázala tím překlenout nepříznivé období. Dalším stabilizujícím prvkem byl tým kvalitních zaměstnanců – řidičů i dispečerů, kteří své pravidelné zakázky a trasy zvládali bez problémů a tím přispěli k dobrému hodnocení firmy ze strany zákazníků.

**Graf č. 11 – Vývoj tržeb za dopravu**



Zdroj: Autorka

Graf č. 11 podtrhuje, že ve sledovaných letech tržby rostly. I přesto, že v roce 2009 zasáhla většinu firem v dopravě krize.

**Tabulka č. 9 - Analýza trendu tržeb**

Položka	2008/2007		2009/2008		2010/2009	
	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna
	(v tis. Kč)	(v %)	(v tis. Kč)	(v %)	(v tis. Kč)	(v %)
Tržby za prodej zboží	0	0,00	0	0,00	18	0,06
Tržby z prodeje vl.výrobků a služeb	3 707	14,16	2 380	7,51	5 939	18,42
Tržby z prodeje DM a materiálu	-18	-0,07	-5	-0,02	100	0,31
Tržby z prodeje CP a podílů	1 815	6,94	-1 815	-5,73	0	0,00
<b>TRŽBY CELKEM</b>	<b>5 504</b>	<b>21,03</b>	<b>560</b>	<b>1,77</b>	<b>6 057</b>	<b>18,79</b>

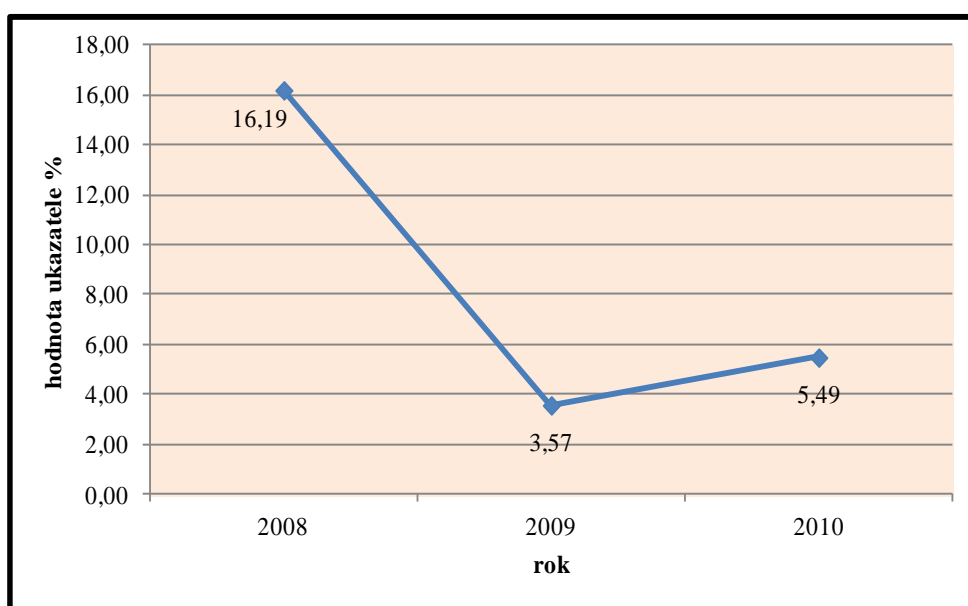
Zdroj: Autorka

Tržby z prodeje vlastních výrobků a služeb rostly nejvíce mezi lety 2010/2009 a to o 18,42 % což představuje změnu o 5 939tisíc Kč. Nejnižší růst je v roce 2009/2008, tržby rostly o 7,51 %. Růst o 2 380tisíc Kč, je ale přesto velmi dobrý, protože v tomto období zasáhla podniky krize. V roce 2008 oproti roku 2007 tržby vzrostly o 14,16 %, tedy o 3 707tisíc Kč. Celkové tržby, které zahrnují mimo tržby za výrobky a služby také tržby za prodej zboží, prodej DM a materiálu a prodej CP

a podílů, každým rokem také rostly. Nejméně to bylo v období 2009/2008. Nejvíce v roce 2008/2007 což je bylo způsobeno prodejem podílu ve firmě Konfektion.

Rentabilita tržeb představuje, kolik Kč čistého zisku připadá na jednu korunu tržeb. Graf č. 12 tedy informuje o procentuelní marži se kterou podnik poskytuje své služby. Nejvyšší marži měla společnost v roce 2008 a to 16,19 % zisku z každé koruny tržeb, v roce 2009 tato marže silně poklesla na 3,57 % a v roce 2010 se už projevuje mírné zlepšení.

**Graf č. 12 – Vývoj ukazatele ROS (rentabilita tržeb v %)**



Zdroj: Autorka

## 8.2 Zásahy státu do dopravy v době krize

Negativně hodnotí jednatel společnosti pomoc státu. V době překlenování ne zrovna příznivého období zavádí stát mýtné, jehož dopad do nákladů firmy je velmi výrazný. V podstatě velmi ovlivnil další možné investice. Jen pro příklad porovnání: náklady na dálniční známky za rok 2009 činily okolo 182 000 Kč a na poplatcích za mýto musela firma v následujícím roce zaplatit okolo 1 075 000 Kč. Nárůst činil



zhruba 490 %. Navíc kvalita dálnic v České republice, zejména D1 je alarmující a řada úseků v naprosto nevyhovujícím stavu, platbu mýta za tyto úseky považují dopravci za velmi negativní a neodůvodnitelné kroky státu.

Zavedení mýta v České republice provázela kritika. Především výběr firmy Kapsch byl podle médií velmi diskutabilní. Dopravci se zavedením mýta nesouhlasili, nicméně nepodnikli proti zavedení mýta žádné větší kroky. Na Slovensku mělo být mýto zavedeno v lednu 2010. Nakonec po protestech a blokáдах v prosinci 2009 a lednu 2010 bylo zavedeno s měsíčním zpožděním (v únoru 2010).

Velkým nešvarem v provozování dopravy, zejména nabízí-li přepravy menší firmy či soukromé osoby, jsou doby splatnosti faktur za přepravy. Splatnost faktur je zcela běžně 60 dnů, ale objevují se i splatnosti 90dnů. Bohužel je pravidlem, že odběratel platí za dalších 30-45 dnů po splatnosti a využívá svého dodavatele jako snadnou a levnou formu úvěru. Navrhované změny ve splatnostech faktur na 30dnů by dopravci jistě uvítali a znamenaly alespoň malou jistotu v jejich ne zrovna jistém podnikání.

## 9. Analýza bodu zvratu

Pomocí analýzy bodu zvratu je zjišťováno kolik km, musela všechna vozidla společnosti najet, aby se náklady rovnaly výnosům. Pokud společnost překročila bod zvratu, pokryla všechny svoje náklady a začala vytvářet zisk.

**Tabulka č. 10 – Analýza bodu zvratu**

Text	Rok		
	2008	2009	2010
Odpisy	250 000	593 000	1 006 000
Nákladové úroky	28 000	173 000	271 000
Ostatní finanční náklady	257 000	734 000	715 000
<b>Celkové fixní náklady</b>	<b>535 000</b>	<b>1 500 000</b>	<b>1 992 000</b>
Výkonová spotřeba	21 804 000	22 263 000	24 745 000
Osobní náklady	6 027 000	6 422 000	7 473 000
Daně a poplatky	271 000	286 000	136 000
Ostatní provozní náklady	800 000	815 000	1 916 000
<b>Celkové variabilní náklady</b>	<b>28 902 000</b>	<b>29 786 000</b>	<b>34 270 000</b>
<b>Jedn. variabilní náklady</b>	<b>11,88</b>	<b>12,06</b>	<b>11,37</b>
<b>Celkem najeté km za rok</b>	<b>2 432 000</b>	<b>2 470 000</b>	<b>3 014 000</b>
<b>Průměrná cena za km</b>	<b>14,31 Kč</b>	<b>14,91 Kč</b>	<b>15,30 Kč</b>
<b>Bod zvratu (v Km)</b>	<b>220 532</b>	<b>526 151</b>	<b>506 905</b>

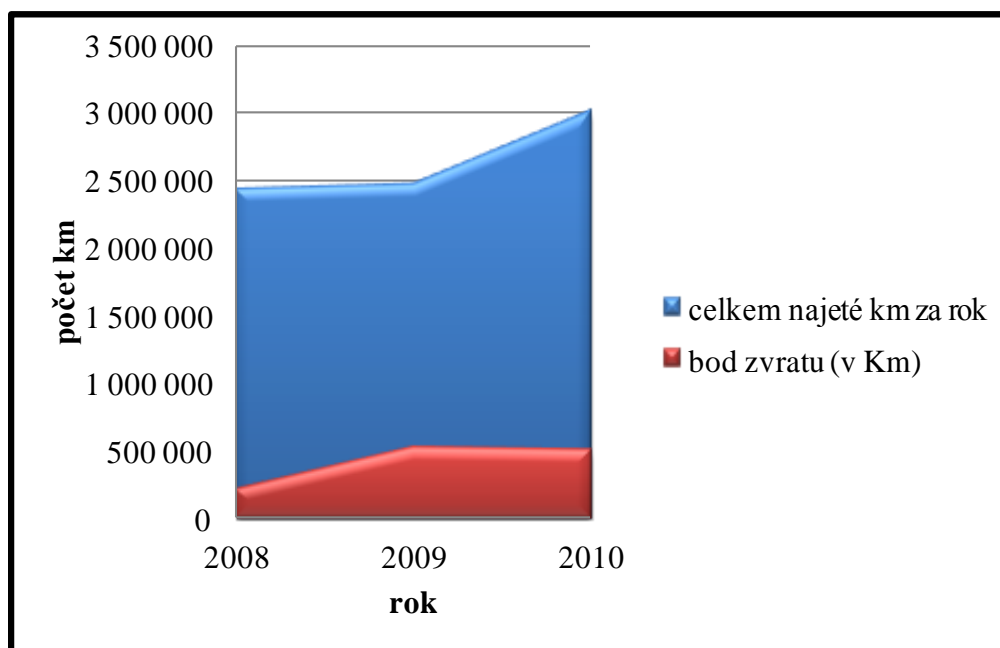
Zdroj: Autorka

Mezi fixní náklady podniku patří odpisy, nákladové úroky a ostatní finanční náklady. Variabilní náklady jsou složeny z výkonové spotřeby, osobních nákladů, daní a poplatků a ostatních provozních nákladů. Jednotkové variabilní náklady jsou zjištěny vydělením celkových variabilních nákladů najetými km za rok. Průměrnou cenu za km sdělil dispečer podniku.

Pokud v roce 2008 součet najetých km všech vozidel překročil 281 322 km, dostal se podnik do zisku. V roce 2009 již musela vozidla najet o téměř 296 tisíc km více, aby podnik vydělal. V posledním sledovaném roce bod zvratu mírně klesá. Tabulka č. 10 dále poskytuje informace o celkových najetých km a průměrné ceně za 1km.

Pokud se podnik počtem najetých km pohyboval v červeném poli grafu č. 13, náklady byly vyšší než výnosy. Pokud počet km překročil červené pole a pohyboval se v modrém poli, výnosy byly vyšší než náklady. Prostor pro vytváření zisku byl tedy každoročně velmi vysoký.

**Graf č. 13 – Prostor pro tvorbu zisku**



Zdroj: Autorka

## 10. EVA

EVA (Economic Value Added) – ukazatel finanční analýzy se zaměřuje na to, jaká hodnota byla pro vlastníky vytvořena. EVA znázorňuje tzv. ekonomický zisk, tj. zisk, který firma vytvořila po odečtení účetních nákladů, daní a nákladů na cizí i vlastní kapitál. Z hodnoty vytvořené nad rámec těchto požadavků může firma investovat do svého dalšího rozvoje.

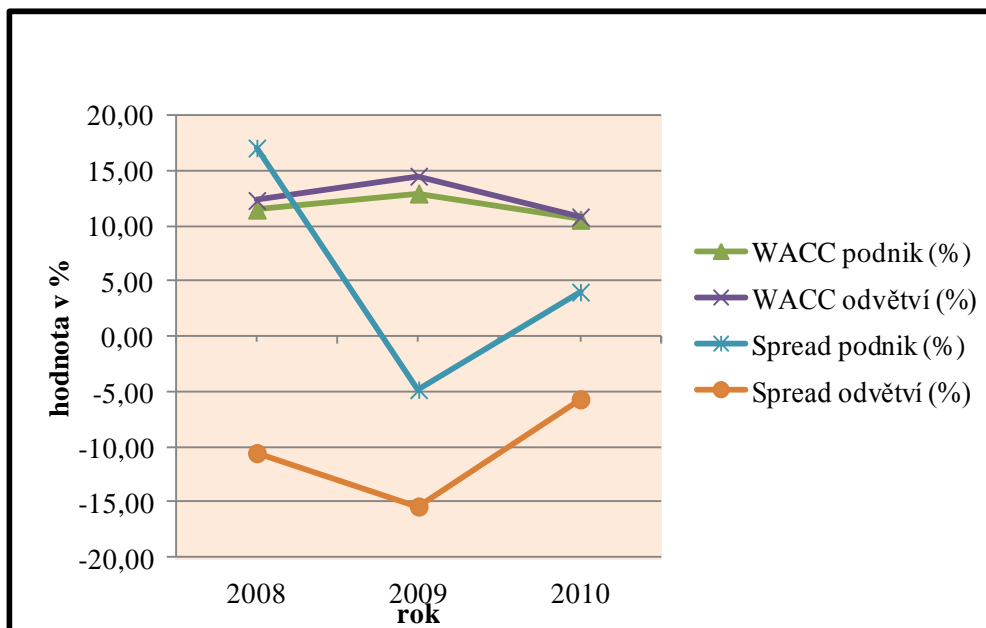
**Tabulka č. 11 – Srovnání podnikových a oborových hodnot EVA**

Text	Rok		
	2008	2009	2010
re podnik (%)	11,50	14,27	11,08
re odvětví (%)	12,72	15,79	12,26
WACC podnik (%)	11,50	12,95	10,58
WACC odvětví (%)	12,32	14,52	10,83
EVA podnik (v tis.Kč)	2 888	-585	558
EVA odvětví (v tis. Kč)	-33 611	-29 194	-16 175
Spread podnik (%)	17,07	-4,81	4,03
Spread odvětví (%)	-10,55	-15,38	-5,68

Zdroj: autorka a [www.mpo.cz](http://www.mpo.cz)

Hodnota re pro podnik udává míru výnosu požadovanou vlastníky, tato hodnota byla spočtena pomocí Benchmarkingového diagnostického systému finančních indikátorů INFA, stejně jako další podnikové ukazatele. Hodnoty pro odvětví byly převzaty z finančních analýz podnikových sfér za jednotlivé roky, které jsou dostupné na portálu Ministerstva průmyslu a obchodu. WACC – průměrné vážené náklady na kapitál vyjadřují, kolik procent firma předpokládá, že v průměru zaplatí za svůj kapitál těm, kteří jí ho poskytují – tj. bankám a dalším věřitelům anebo vlastníkům. To znamená, jakou musí mít firma minimální výnosnost, aby vydělala. Spread informuje o tom, jaká je skutečná výnosnost oproti alternativní.

Graf č. 14 – Vývoj WACC a Spread



Zdroj: Autorka

Graf č. 14 zobrazuje, že výnosnost požadovaná vlastníky firmy je po všechny sledované roky nižší než výnosnost požadovaná vlastníky v oboru doprava a skladování. Průměrné vážené náklady na kapitál jak v podniku, tak v oboru vzrostly nejvíce v roce 2009. Naopak rok 2010 přináší pokles nákladů na kapitál. EVA je v odvětví po všechny sledované roky záporná, což značí, že firmy v odvětví nedokážou uspokojit své věřitele nebo vlastníky. Do záporné hodnoty se dostává EVA i v podniku v roce 2009, tedy v roce kdy zasáhla ČR krize, firma v tomto roce nemohla uspokojit své vlastníky. Pokud porovnáme výnosnost skutečnou oproti alternativní, je nižší pouze v roce 2009. Ostatní roky vlastníků vynesla firma více než jiné alternativní investice.

# **11. Investiční činnost firmy s dopadem do nákladů**

## **11.1 Dlouhodobý majetek firmy Promont – elektrotechnika s.r.o.**

Firma Promont na začátku své činnosti využívala pro výrobu kabelové konfekce budovy, které vlastnili oba společníci. Později s rozvojem firmy a rozšiřováním výroby vyvstala nutnost postavit novou výrobní halu pro cca 50 lidí. Tato hala navazuje na starou budovu a využívá její zázemí – šatny, sociální zařízení, jídelnu. Stavba haly byla financována z podílů na zisku, který firma obdržela od firmy Konfektion E CZ, jejímž byla spoluvlastníkem. Dnes je stará budova včetně haly pronajímána firmě KE Ostrov Elektrik. Další významnou investicí bylo vybudování haly pro umístění stříhacích strojů. Tato hala – stříhárna byla postavena v roce 2004, rovněž financování bylo z vyplacených podílů na zisku. Hala byla spolu se skladem pronajímána do roku 2009.

Od roku 2010 využívá Promont sklad i bývalou stříhárnu pro své potřeby. Firma umístila v těchto objektech dílnu pro běžné servisní práce, pneuservis a překladiště přiváženého materiálu. Vybavení pneuservisu – stroje k přezouvání, zvedáky má pronajaté od fyzické osoby. V roce 2010 bylo provedeno technické zhodnocení budovy skladu, kde byla namontována dvoje shrnovací vrata, která umožňují vjezd nákladních vozidel přímo do servisní části, dále byla upravena parkovací plocha za skladem a bylo odkoupeno od firmy KE Ostrov vybavení konferenční místnosti v areálu. Při skladování materiálu využívá firma dva vysokozdvizné vozíky, jejichž nákup byl financován z vlastních zdrojů firmy Promont, nový modernější VZV Jungheinrich TFG 16 byl zakoupen v roce 2010.

S rozvojem dopravních služeb souvisel i nákup vozidel a obnova vozového parku. Do roku 2001 pořizovala firma Promont dodávky Mercedes Benz s celkovou hmotností do 3,5 t. Všechna tato auta byla koupena na leasing u Mercedes Financial a ČSOB Leasing. V roce 2001 a 2002 byla zakoupena vozidla s celkovou hmotností do 7,5 t a opět formou leasingu. Obě vozidla byla IVECO Eurocargo a rozhodujícím faktorem pro výběr značky byla výrazně nižší cena oproti srovnatelnému vozidlu zn. Mercedes.

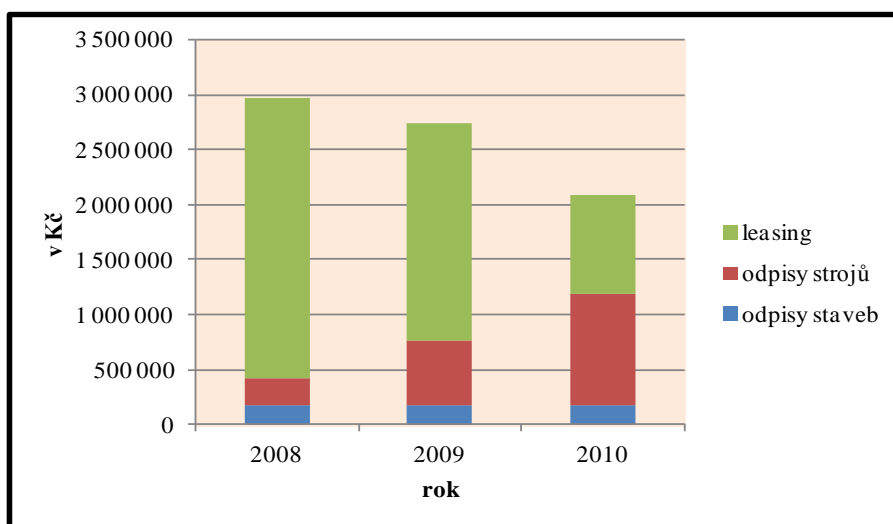
Také další auta pořízená v následujících letech byla financována formou leasingu. Vzhledem k větší spolehlivosti vozů se firma vrátila k původně využívané značce Mercedes. V roce 2008 firma rozšířila svůj majetek o vozidlo Mercedes Benz ATEGO 818 s přívěsem Agados DONA. Od roku 2009 začala firma při financování využívat půjček jednatel a společníka místo využití formy leasingu.

V roce 2010 bylo nutné obnovit část vozového parku. Byly vyřazeny stará vozidla MB 212 a IVECO Daily. Obě vozidla měla celkovou hmotnost do 3,5t, a proto rovněž nová vozidla byla z této kategorie. Oba vozy Mercedes Sprinter 313 a 315 byly vybrány v německých autobazarech z důvodu nižší ceny a zachovalého stavu. Další pořízené vozy byly MB Atego 822 s přívěsem Barthau 5002 a nové vozidlo MB Atego 822. Do sekce osobních vozidel přibyla v roce 2010 Škoda Octavia. Toto vozidlo je využito zejména pro rychlé přepravy vzorků.

Podíl dlouhodobého hmotného majetku na aktivech se ve sledovaných letech každoročně zvyšoval, díky dobíhání leasingu. V roce 2010 DHM tvořil téměř 50 % celkových aktiv, ve srovnání s oborem je toto číslo nižší skoro o 20 %.

V roce 2008 zajišťovala firma Promont dopravu s celkem 16 vozidly. V roce 2009 firma využívala 17 vozidel a v roce 2010 celkem 19 vozidel.

**Graf č. 15 – Srovnání nákladů na leasing a odpisy**



Zdroj: Autorka

Graf č. 15 informuje o nákladech na leasing a odpisy v průběhu sledovaných let. Odpisy vyjadřují opotřebení DM. Účetní odpisy jsou v podniku počítány z předpokládané životnosti. U vozidel je tato předpokládaná životnost 5 let. U vleků a vozidel po leasingu většinou 1 až 2 roky. Odpisy staveb jsou každoročně stejné. Odpisy strojů rostou v průměru o 100 % ročně. Růst je způsoben, jak už bylo zmíněno dobíháním leasingů a nákupem vozidel na půjčky. Průměrný roční pokles nákladů na leasing je 27 %.

## **11.2 Kalkulace nákladů a výnosů na vozidlo**

U firmy Promont je velmi obtížné kalkulovat přesně náklady. Spotřeba pohonných hmot se liší jak mezi vozidly, tak u jednoho vozidla v průběhu roku. Např. za jednu jízdu dovede ovlivnit spotřebu váha nákladu ale také to, zda jede vozidlo proti větru. Spotřeba oleje jde vyjádřit pouze průměrně. Servis a údržbu lze sledovat u jednotlivých vozidel při opravách v servisech. Firma nemá pojištěná jednotlivá vozidla, ale celou flotilu, proto je možné stanovit náklady pojištění jednoho vozidla pouze v průměru. Přičemž se pojištění mění v závislosti na bonusech skoro každý měsíc. Roční náklady na dálniční známku, mýtné a silniční daň lze celkem spolehlivě určit. Stejně tak mzdové náklady na jedno vozidlo, protože většina vozidel má svého řidiče. Výnosy z jednoho vozidla nelze odhadnout. Jednu objednávku vezou klidně i tři vozidla.

Pro kalkulaci a srovnání nákladů na vozidlo v jednotlivých letech bylo vybráno vozidlo, které má pravidelnou trasu. V roce 2008 a 2009 to byla souprava Iveco, toto vozidlo bylo pořízeno v roce 2008. V roce 2010 na tuto trasu byla přidělena souprava Mercedes. Tato souprava byla v roce pořízení již 3 roky registrovaná v Německu, přesto bylo vozidlo ve výborném stavu. Dvakrát týdně v průběhu všech tří sledovaných let jezdí ze slovenského Prešova do Starého Sedliště a zpět. Za rok tedy najede přibližně 170 tisíc km. Jeho průměrná spotřeba je cca 21 l/100km. Vozidlo řídí dva slovenští řidiči. Odběratelem této přepravy je výhradně firma Konfektion SK. Přepočet na vozidlo bude proveden pomocí průměrných ročních kurzů.



**Tabulka č. 12 – Kalkulace**

Náklad	Rok		
	2008	2009	2010
PHM	711 401	740 795	924 342
Opravy auto	39 114	286 452	280 809
Opravy vlek	21 732	20 158	23 521
Mzdy	293 155	356 030	336 694
Povinné ručení	14 160	14 160	12 840
Havarijní pojištění	22 132	22 132	10 016
Mýto (CZ a SK)	X	X	358 699
Dálniční známky (CZ a SK)	23 001	25 092	X
Silniční daň auto	7 200	7 200	7 600
Silniční daň vlek	3 900	3 900	3 600
<b>Celkem náklady na soupravu</b>	<b>1 135 795</b>	<b>1 475 919</b>	<b>1 958 121</b>
Výnosy ze soupravy	2 560 381	3 062 936	3 368 375
<b>Zisk ze soupravy</b>	<b>1 424 586</b>	<b>1 587 017</b>	<b>1 410 254</b>

Zdroj: Autorka

Z tabulky č. 12 je zřejmé, že náklady na pohonné hmoty pro konkrétní vozidlo rostou. Mezi lety 2008 a 2009 není tak výrazný rozdíl. V roce 2010 náklady na PHM vzrostly o cca 184 tisíc Kč. Na vině mimo vývoj cen, v tomto případě může být i výměna vozidla, které jezdilo v roce 2008 a 2009 za vozidlo nové s vyšší průměrnou spotřebou.

Náklady na opravy vozidla Iveco se v roce 2009 a začátkem roku 2010 vyšplhaly přes 200 tisíc Kč. Proto v květnu roku 2010 bylo na tuto trasu přiděleno vozidlo sice starší, ale náklady na jeho opravy byly mnohonásobně nižší, od května do konce roku 2010 činily jeho opravy cca 60 tisíc Kč. Náklady na opravy vleků nezaznamenávají v průběhu sledovaných let žádné dramatické změny.

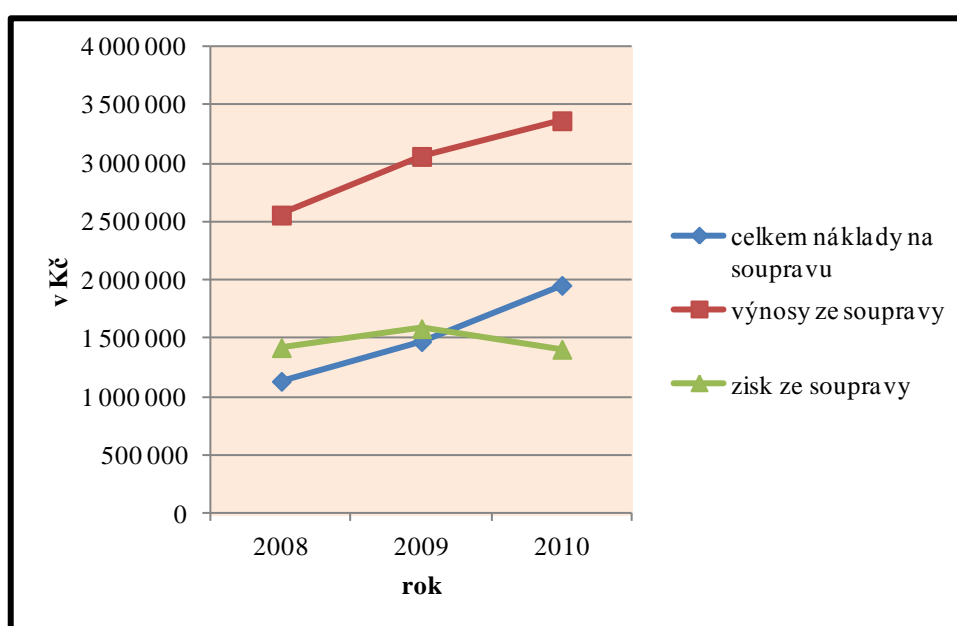
Mzdové náklady na toto vozidlo jsou složeny z měsíčních faktur dvou řidičů. Havarijní pojištění klesá v důsledku zastarávání vozidla. Povinné ručení výrazně kleslo díky konkurenci působící na trhu tohoto pojištění a beze škodního průběhu pojištění.

Z kalkulačky je patrné jak ovlivnilo zavedení mýta náklady. V letech, kdy platily dálniční známky, byl tento náklad do 30 tisíc za rok, v roce zavedení mýta stoupl tento

náklad na cca 360 tisíc. Zavedení mýta tak firma musela zákonitě promítnout, zvýšila cenu za tuto přepravu o odhadované mýtné. Silniční daň na vozidlo i vlek se mění jen o stovky Kč.

Nejvyšší zisk přinesla souprava firmě v roce 2009. Firma tedy zakalkulovala v roce 2010 náklady na mýtné do svých cen. Odběratel uznal zvýšení ceny za mýtné, zvyšující se náklady na PHM nikoliv. Zvýšení zisku z této linky firma nedocílila, zejména díky růstu nákladů na PHM, které musí hradit ve vlastní režii.

**Graf č. 16 – Vývoj nákladů, výnosů a zisku soupravy**



Zdroj: Autorka

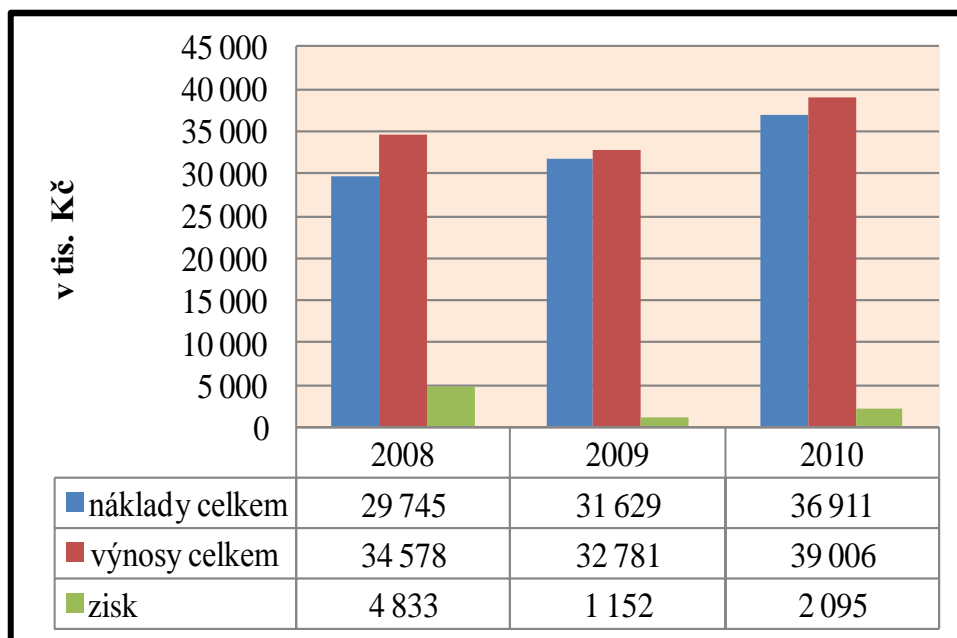
Graf č. 16 ilustruje růst celkových nákladů vynaložených v průběhu sledovaných let na soupravu. Vytížení kalkulované soupravy je pouze touto linkou, nenastávají problémy s najetím volných km bez zaplacení, proto je tato přeprava výnosově spolehlivá. Dále je grafu patrné, že o co se zisk ze soupravy zvýšil v roce 2009, o to také klesl v roce 2010. Tedy o cca 11 %.

## 12. Syntéza výsledků, návrhy a opatření

### Struktura a trend nákladů a výnosů

Největší nákladovou položkou podniku je výkonová spotřeba. Ve sledovaných letech tvoří cca 70 % všech nákladů. Pokud je v roce 2010 srovnána výkonová spotřeba podniku a výkonová spotřeba v oboru doprava a skladování převyšuje podnik obor o 19 milionů Kč. Další významnou položkou jsou osobní náklady, které tvoří cca 20 % všech nákladů. Podíl osobních nákladů na obratu je v podniku ve srovnání s oborem vyšší o 8,2 %. Meziroční tempo růstu spotřeby materiálu je 16,22 % ročně. Osobní náklady rostou v průměru o 13,52 % ročně. Nejvyšší tempo růstu zaznamenává položka ostatních provozních nákladů. Tento růst je způsoben především zavedením mýta. Celkové náklady podniku rostou v průměru o 12,30 % ročně. Pro podnik jsou stěžejními výnosy každoročně výkony, tvoří přes 97 % všech výnosů. Ve srovnání s oborem, je podnik více závislý na výkonech. Výkony rostly nejvíce mezi rokem 2009 a 2010. Tempo růstu výkonů je v letech 2008 - 2010 13,44 %. Graf č. 17 zobrazuje celkové náklady, výnosy a zisk ve sledovaných letech.

**Graf č. 17 – Vývoj nákladů, výnosů a zisku**



Zdroj: Autorka

### **Specifické nákladové položky**

Spotřeba pohonných hmot je pro podniky působící v silniční nákladní dopravě největším nákladem. Náklady na pohonné hmoty rostly v podniku průměrně o 20 % ročně. Průměrný roční růst ceny 1 litru nafty je v letech 2008 - 2010 2,16 %. Hrubé mzdy rostly v podniku každoročně o více než 20 %. Vyplácené cestovné bylo v roce 2007 a 2008 téměř na stejné úrovni jako hrubé mzdy. V roce 2009 je evidentní snížení cestovného, protože podnik využil možnosti krácení základní sazby stravného na 75 %. Náklady na dálniční známky činily v roce 2008 a 2009 do 100 tisíc Kč. V roce 2010, kdy bylo zavedeno elektronické mýtné, zaplatil podnik na mýtném a dálničních známkách téměř 1 milion Kč. Náklady na silniční daň rostou o 6 % ročně. Průměrný roční růst nákladů na opravy a udržování dopravních prostředků je 8,2 %. Opravy dopravních prostředků tvoří 95% veškerých nákladů na opravy v podniku.

### **Nákladovost a osobní nákladovost**

Celková nákladovost z výnosů nepřesáhla ve sledovaných letech 100 %. Podnik se tedy nedostal ani jednou do ztráty. Nejhorší situace byla v roce 2009. Podnik má o cca 35 % vyšší nákladovost než je tomu v oboru doprava a skladování. Produktivita práce v podniku roste v roce 2008 a 2010 rychleji než průměrný osobní náklad. Tento jev je pozitivní. V roce 2009 rostla produktivita práce méně než průměrné osobní náklady, což nelze považovat za dobrý výsledek. Celkově produktivita práce v podniku klesá o 0,7 % ročně. Vývoj průměrné čisté mzdy je lineární, roste o 5 % ročně. Průměrná měsíční hrubá mzda je v podniku každoročně vyšší než v oboru doprava a skladování.

### **Dopady krize na vývoj tržeb**

Největší dopad krize do tržeb pocítila firma Promont v listopadu, prosinci roku 2008 a lednu, únoru 2009. Dopad krize nebyl pro podnik tolik zničující, protože se neorientuje jen na výrobní firmy, ale také na skladové firmy. Firmě se podařilo překonat krizi díky novým kontaktům. Tržby každoročně rostou. S největší marží prodávala firma své služby v roce 2008, což je ale ovlivněno tržbou z prodeje podílu. V roce 2009 tvořila marže 3,57 % tržeb, v roce 2010 5,49 % tržeb.

### **Bod zvratu**

V roce 2008 musel součet najetých km všech vozidel překročit 281 322 km, aby se výnosy firmy rovnaly nákladům. V roce 2009 musela vozidla najet o téměř 300 tisíc km více, tedy 526 151 km, aby se podnik dostal do kladných čísel. V roce 2010 musela vozidla najet cca 507 tisíc km. Všechny sledované roky byl bod zvratu v průměru šestinásobně překročen.

### **EVA**

Podnik tvořil hodnotu v roce 2008 a 2010. V roce 2009 se dostal ukazatel EVA do záporných hodnot. Ve srovnání s oborem je na tom podnik velmi dobře. Podniky v oboru doprava a skladování netvoří hodnotu. Průměrné vážené náklady na kapitál se výrazně snížily pouze v roce 2009. Skutečná výnosnost byla menší než alternativní také v roce 2009.

### **Investiční činnost s dopadem do nákladů**

Podíl dlouhodobého hmotného majetku na aktivech se ve sledovaných letech každoročně zvyšoval, kvůli dobíhání leasingu. V roce 2010 tvořil DHM téměř 50 % celkových aktiv, ve srovnání s oborem je toto číslo o 20 % nižší. Odpisy rostly v průměru o 100 % ročně, náklady na leasing klesaly v průměru o 27 % ročně. Růst odpisů a snížení nákladů na leasing je důsledkem změny financování DHM.

Z kalkulace na vozidlo vyplynulo, že náklady ve všech letech rostly. Výnosy se také zvyšovaly. Zisk ze soupravy však klesl v roce 2010 z důvodu nezakalkulování zvýšení nákladů na PHM do ceny pro odběratele této přepravy.

## **Návrhy a opatření**

Firma by se měla zaměřit na již notoricky známé snižování nákladů. Ve srovnání s oborem je nákladovost podniku o 35 % vyšší. Největšími nákladovými položkami jsou pro podnik spotřeba PHM a osobní náklady.

Podnik má jen velmi malé šance na ovlivnění nákladů na pohonné hmoty. Možnou cestou ke snížení nákladů na PHM, je využívání vozidel s nižší průměrnou spotřebou, to jsou vozidla značky Iveco. Ovšem tato vozidla jsou mnohem více poruchová než vozidla značky Mercedes. Časté poruchy znamenají zvyšování nákladů na opravy a také odstávka vozidla po dobu opravy přináší snižování tržeb. Proto tato varianta není řešením. Náklady by se mohlo podařit snížit vybudováním vlastní čerpací stanice. Pokud by se zavedly měřicí přístroje okamžité spotřeby do nádrží, předešel by podnik krádežím nafty ze strany zaměstnanců.

Firma vhodně využila krácení stravného na 75 % základní sazby. Tento krok ušetřil firmě výrazně náklady na cestovné v krizovém roce 2009. V roce 2010 opět podnik navýšil sazbu na 100 % z důvodu stabilizace týmu zaměstnanců.

Z kalkulace na vozidlo jezdící pravidelnou linku vyplynulo, že výnosy a náklady na tuto soupravu ve sledovaných letech rostly. Zisk ze soupravy v roce 2010 poklesl, neboť zvyšující se náklady na PHM nebyly započteny do ceny. Odběratel odmítl platit vyšší cenu, kvůli tomuto zvýšení. Podnik přesto spolupracoval nadále s tímto odběratelem. Toto rozhodnutí lze považovat za dobrý krok, přestože firma hradila zvýšení PHM ve vlastní režii. Tato přeprava je výnosově spolehlivá a zisk ze soupravy okolo 1 400 tisíc Kč je více než uspokojivý.

Snížení nákladů na mýtné firma může docílit jedině omezením využívání dálnic. Řada firem v oboru volí právě tuto cestu, s čímž je možné se každodenně setkat na českých silnicích. Efekt z tohoto kroku je však sporný. Firma sice ušetří na mýtném, ale cestou mimo dálnici vzrůstá spotřeba, opotřebení vozidla, zvyšují se dojezdové časy. Nehledě na zatížení vesnic, kterými nákladní vozidla projíždějí.

## Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat náklady společnosti podnikající v silniční dopravě, sledovat jejich strukturu, vývoj, kalkulace a nástroje hodnocení nákladů. Dále se zaměřit na zachycení nákladů v účetních výkazech vč. vlivu investiční činnosti s dopadem do nákladů.

Tato bakalářská práce obsahuje přehled poznatků o charakteristice a členění nákladů. Dále jsou zde řešeny kalkulace – jejich využití, metody a typy. Jako nástroje hodnocení nákladů jsou vybrány analýzy: trendu, struktury, nákladovosti a bodu zvratu. Dále se práce zaměřuje na zachycení nákladů v účetních výkazech a vlivu nákladů na výsledek hospodaření. Tyto informace byly získány z odborné literatury a internetových zdrojů.

V praktické části práce byla představena firma Promont – elektrotechnika s.r.o. podnikající v silniční nákladní dopravě. V metodice byly uvedeny využívané postupy a metody analýzy. Při analýze byla využita data z účetní závěrky podniku za roky 2007, 2008, 2009 a 2010. Data byla zpracována v programu Microsoft Office Excel. Podnik byl srovnáván s oborovými ukazateli dostupnými na webových stránkách Ministerstva průmyslu a obchodu. Pomocí analýzy tržeb podniku byly zkoumány dopady krize na vývoj tržeb v dopravě. Byla provedena kalkulace nákladů související s dlouhodobým majetkem podniku.

Firma Promont – elektrotechnika s.r.o. dosáhla ve sledovaných letech kladného výsledku hospodaření. Její náklady však každoročně stoupaly o 12,3 %. Podrobná analýza nákladů proto může firmě poskytnout cenné informace. V celkovém srovnání s ostatními dopravními podniky je na tom velmi dobře, vytváří ekonomickou přidanou hodnotu, zatímco podniky v tomto sektoru jsou ve sledovaných letech v záporných číslech. Svou stabilitu firma potvrdila i v době krize, kdy mnoho podniků ukončilo svou činnost. Roční růst tržeb byl 13,52 %. Největším nákladem je pro podnik spotřeba PHM, která roste o 20 % ročně. Podnik však mnohonásobně převyšuje nákladovost v oboru, proto by se mělo stát snižování nákladů hlavním cílem pro následující roky.

## **Summary**

The main goal of the thesis was to analyze a road transport company's expenses, track their structure, development, calculation and tools for cost evaluation. The thesis further focused on capturing expenses in financial statements including influence of investment activity and impact of expenses. The expenses were analyzed by selected financial analysis methods such as trend analysis, structural analysis and cost analysis. Furthermore, the thesis described specific cost items associated with road transport industry and calculated the break-even point and EVA. In addition, the impact of the economic crisis was examined in terms of sales development. The used methods were applied in specific conditions of Promont company – elektrotechnika s.r.o., located in Stare Sedliste. The company's core business activity includes road freight transport. The analysis was performed during 2008-2010 term.

### **Key words**

costs, revenue, profit, financial analysis, economic value added, road transport.



# Seznam použité literatury

## Monografie

FIBÍROVÁ, Jana, Šoljková, Libuše, Wagner, Jaroslav, 2007. *Nákladové a manažerské účetnictví*. Vyd. 1. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-299-0.

FIŠEROVÁ, Eva, 2010. *Abeceda účetnictví pro podnikatele: úvod do soustavy účetnictví, dlouhodobý majetek pro finanční majetek, zásoby, cenné papíry, finanční majetek, zúčtovací vztahy, finanční kapitál, dlouhodobé závazky, úvěry, odložená daň a rezervy, náklady a výnosy, účetní závěrka, účetní a daňová soustava, mezinárodní standardy výkaznictví, mezinárodní účetní standardy*. Vyd. 8. Olomouc: ANAG. ISBN 978-80-7263-598-6.

GRUNWALD, Rolf, Holečková, Jaroslava, 2009. *Finanční analýza a plánování podniku*. Vyd. 1. Praha: Ekopress. ISBN 978-80-86929-26-2.

HOFMANOVÁ, Eva, 2011. *Cestovní náhrady s komentářem a příklady od 1.1.2011*. Olomouc: ANAG. ISBN 978-80-7263-610-5.

*Insolventnost: Nový zákon s komentářem, daňová judikatura pro podnikatele, ekonomické výhody EU, elektronické mýtné*. Český Těšín: Poradce. ISBN 80-7365-238-2.

KOVALÍKOVÁ, Hana, 2010. *Zákon o účetnictví 2010: jednoduchý průvodce v každodenní praxi*. Olomouc: ANAG. ISBN 978-80-7263-590.

KOVANICOVÁ, Dana, 1999. *Abeceda účetních znalostí pro každého*. Vyd. 9. Praha: Polygon. ISBN 80-85967-93-6.

KOVANICOVÁ, Dana, 2003. *Finanční účetnictví: světový koncept*. Vyd. 4. Praha: Polygon. ISBN 80-7273-090-8.

KOVANICOVÁ, Dana, Kovanic, Pavel, 1995. *Poklady skryté v účetnictví*. Díl 2. Praha: Polygon. ISBN 80-85967-07-3.

KRÁL, Bohumil, 2003. *Manažerské účetnictví*. Vyd. 1. Praha: Management Press. ISBN 80-7261-062-7.

MAREK, Petr, 2009. *Studijní průvodce financemi podniku*. Vyd. 2. Praha: Ekopress. ISBN 978-80-86929-49-1.

POPESKO, Boris, 2009. *Moderní metody řízení nákladů: Jak dosáhnout efektivnějšího vynakládání nákladů a jejich snížení*. Vyd. 1. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2974-9.

RŮČKOVÁ, Petra, 2007. *Finanční analýza*. Vyd. 1. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-1386-1.

RYNEŠ, Petr, 2011. *Podvojný účetnictví a účetní závěrka: průvodce podvodným účetnictvím k 1.1.2011: výklad a komentáře k vybraným oblastem účtování včetně sbírky souvztažnosti, výklad k prováděcí vyhlášce, účetní závěrka a cash flow: zákon o účetnictví: vyhláška o vedení podvojného účetnictví pro podnikatele: české účetní standardy: zákon o daních z příjmů: pokyn D-300, pokyn D-295: zákon o dani z přidané hodnoty: zákon o rezervách: přehled platných smluv ČR o zamezení dvojího zdanění*. Vyd. 2. Olomouc: ANAG. ISBN 978-80-7263-633-4.

SCHOLLEOVÁ, Hana, 2008. *Ekonomické a finanční řízení pro neekonomy*. Vyd. 1. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2424-9.

ŠTOHL, Pavel, Klička, Vladislav, 2009. *Maturitní okruhy z účetnictví*. Znojmo: Pavel Štohl. ISBN 978-80-87237-09-0.

ŠVARCOVÁ, Jena, 2007. *Ekonomie: stručný přehled: teorie a praxe aktuálně a v souvislostech*. Vyd. 6. ISBN 80-903-433-4-1.

### **Internetový zdroj**

ANONYM. [Http://www.finance.cz](http://www.finance.cz). [Http://www.finance.cz/makrodata-eu/trh-prace/statistiky/mzda/](http://www.finance.cz/makrodata-eu/trh-prace/statistiky/mzda/) [online].

ANONYM. [Http://www.kurzy.cz](http://www.kurzy.cz).

[Http://www.kurzy.cz/komodity/index.asp?A=6&od=01.01.2007&do=31.12.2010&compare=Zobraz](http://www.kurzy.cz/komodity/index.asp?A=6&od=01.01.2007&do=31.12.2010&compare=Zobraz)

ANONYM. [Http://www.businessvize.cz](http://www.businessvize.cz). [Http://www.businessvize.cz/financni-analyza/eva-economic-value-added-moderni-ukazatel-rentability](http://www.businessvize.cz/financni-analyza/eva-economic-value-added-moderni-ukazatel-rentability) [online].

ANONYM. [Http://www.businessvize.cz](http://www.businessvize.cz). [Http://www.businessvize.cz/financni-analyza/eva-economic-value-added-moderni-ukazatel-rentability](http://www.businessvize.cz/financni-analyza/eva-economic-value-added-moderni-ukazatel-rentability) [online].

ANONYM. [Http://www.oecd.org](http://www.oecd.org).

[Http://www.oecd.org/document/60/0,3746,en\\_2649\\_37427\\_1942460\\_1\\_1\\_1\\_37427,00.html#A\\_RevenueStatistics](http://www.oecd.org/document/60/0,3746,en_2649_37427_1942460_1_1_1_37427,00.html#A_RevenueStatistics) [online].

ANONYM. [Http://www.kurzy.cz](http://www.kurzy.cz). [Http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=H&KM=EUR&D1=01.12.2010&D2=31.12.2010&I=1](http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=H&KM=EUR&D1=01.12.2010&D2=31.12.2010&I=1) [online].

ANONYM. [Http://www.mpo.cz](http://www.mpo.cz). [Http://www.mpo.cz/cz/ministr-a-ministerstvo/analyticke-materialy/#category238](http://www.mpo.cz/cz/ministr-a-ministerstvo/analyticke-materialy/#category238) [online].

ANONYM. [Http://www.mpo.cz](http://www.mpo.cz). [Http://www.mpo.cz/cz/ministr-a-ministerstvo/ebita/](http://www.mpo.cz/cz/ministr-a-ministerstvo/ebita/) [online].

# Seznam grafů, tabulek, obrázků a vzorců

## Grafy

- Graf č. 1 – Meziroční tempo růstu nákladů
- Graf č. 2 – Oborové srovnání podílů položek VZZ na obratu v roce 2010
- Graf č. 3 – Vývoj spotřeby PHM
- Graf č. 4 – Vývoj cen nafty
- Graf č. 5 – Vývoj hrubých mezd a cestovného
- Graf č. 6 – Poplatky za české dálnice
- Graf č. 7 – Vývoj dílčích nákladovostí z výnosů
- Graf č. 8 – Vývoj průměrné mzdy a jiných než osobních nákladů na pracovníka
- Graf č. 9 – Srovnání hrubých průměrných měsíčních mezd
- Graf č. 10 – Vývoj tržeb v jednotlivých měsících
- Graf č. 11 – Vývoj tržeb za dopravu
- Graf č. 12 – Vývoj ukazatele ROS
- Graf č. 13 – Prostor pro tvorbu zisku
- Graf č. 14 – Vývoj WACC a Spred
- Graf č. 15 – Srovnání nákladů na leasing a odpisy
- Graf č. 16 – Vývoj nákladů, výnosů a zisku ze soupravy
- Graf č. 17 – Vývoj nákladů, výnosů a zisku

## Tabulky

- Tabulka č. 1 – VZZ (v tis. Kč)
- Tabulka č. 2 – Analýza struktury nákladů z VZZ (v %)
- Tabulka č. 3 – Analýza struktury výnosů z VZZ (v %)
- Tabulka č. 4 – Analýza trendu nákladů z VZZ
- Tabulka č. 5 - Analýza trendu výnosů z VZZ

Tabulka č. 6 – Srovnání mezd a sazeb v podniku se zákonnými  
Tabulka č. 7 – Průměrný přepočtený fyzický počet pracovníků  
Tabulka č. 8 – Analýza nákladovosti a osobní nákladovosti z výnosů  
Tabulka č. 9 – Analýza trendu tržeb  
Tabulka č. 10 – Analýza bodu zvratu  
Tabulka č. 11 – Srovnání podnikových a oborových hodnot EVA  
Tabulka č. 12 – Kalkulace

## **Obrázky**

Obrázek č. 1 – Rozdělení nákladů – přímé, nepřímé, jednicové a režijní  
Obrázek č. 2 – Úrovně nákladů v rámci kalkulace  
Obrázek č. 3 – Základní typy nákladových kalkulací  
Obrázek č. 4 – Du Pont pyramida  
Obrázek č. 5 – Bod zvratu  
Obrázek č. 6 – Zjednodušená struktura rozvahy  
Obrázek č. 7 – Vazba rozvahy a výsledovky  
Obrázek č. 8 – Projev rozvahových a výsledkových operací na účetních výkazech  
Obrázek č. 9 – Souvislost peněžních toků s položkami rozvahy a výsledovky  
Obrázek č. 10 – Rozklad osobních nákladů z výnosů

## **Vzorce**

Vzorec č. 1 – Analýza trendu  
Vzorec č. 2 – Analýza struktury  
Vzorec č. 3 – Celková nákladovost z výnosů  
Vzorec č. 4 – Průměrný osobní náklad na pracovníka  
Vzorec č. 5 – Průměrná mzda

Vzorec č. 6 – Průměrná výše jiných osobních nákladů než mezd na pracovníka

Vzorec č. 7 – Produktivita práce z výnosů

Vzorec č. 8 – Osobní náklady z výnosů

Vzorec č. 9 – Vztah mezi ukazateli

Vzorec č. 10 – Stanovení bodu zvratu

Vzorec č. 11 – EVA

Vzorec č. 12 –  $R_f$  (výnos požadovaný vlastníky)

Vzorec č. 13 – WACC (průměrné vážené náklady na kapitál)

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1 – Analýza trendu a struktury spotřeby materiálu

Příloha č. 2 – Analýza trendu a struktury osobních nákladů

Příloha č. 3 – Analýza trendu a struktury účtu ostatní daně a poplatky

Příloha č. 4 – Analýza trendu a struktury silniční daně a daně z příjmů z BČ

Příloha č. 5 – Analýza trendu a struktury oprav a udržování

Příloha č. 6 – Analýza trendu a struktury ostatních provozních nákladů

Příloha č. 7 – Analýza trendu a struktury spotřeby ostatních služeb

## Příloha č. 1 - Analýza trendu a struktury spotřeby materiálu

### Položky účtu Spotřeba materiálu v Kč

Ř.	Položka	Rok			
		2007	2008	2009	2010
1	Materiál pneuservis	0	0	0	37 032
2	Režijní N vozidel olej	1 248	1 317	40 890	157 287
3	Režijní N vozidel	44 671	34 776	40 709	56 440
4	PPS nad 500Kč evidované	433 917	272 459	282 066	626 189
5	Ochranné prac.pomůcky	21 626	30 262	24 176	21 341
6	Provozní a kancl.potřeby	47 762	49 240	48 890	79 378
7	Čisticí, total., úkl.prostředky	6 127	8 635	10 713	17 174
8	Paliva	14 472	6 430	2 699	19 657
9	PHM	6 553 017	8 454 585	8 295 621	11 318 463
10	AdBlue (močovina)	0	0	60 497	85 451
11	SPOTŘEBA MATERIÁLU	7 122 840	8 857 704	8 806 261	12 418 412

Zdroj: Obratová předvaha Promont – elektrotechnika s.r.o.

Z tabulky je patrné, že největší růst spotřeby materiálu je v roce 2010. Tento růst je především v důsledku růstu položky pohonných hmot, kde je v roce 2008 nárůst oproti roku 2007 o 1 901 568 Kč, což představuje 29,02 %. V roce 2009 spotřeba pohonných hmot poklesla pouze o 1,88 % oproti předchozímu roku. Největší zvýšení je ovšem v roce 2010, kdy zvýšení oproti předchozímu roku představuje až 36,44 %, tedy 3 022 842 Kč. V roce 2009 se poprvé i objevuje i další významnější AdBlue, neboli močovina, tato složka se musí ze zákona přidávat do vozidel. Její meziroční růst je téměř 41,25 %.



### Analyza trendu účtu Spotřeba materiálu

Ř.	Položka	2008/2007		2009/2008		2010/2009	
		Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna
		(v Kč)	(v %)	(Kč)	(v %)	(v Kč)	(v %)
1	Materiál pneuservis	0	X	0	X	37 032	X
2	Režijní N vozidel olej	69	5,53	39 573	3004,78	116 397	284,66
3	Režijní N vozidel	-9 895	-22,15	5 933	17,06	15 731	38,64
4	PPS nad 500Kč evidované	-161 458	-37,21	9 607	3,53	344 123	122,00
5	Ochranné prac.pomůcky	8 636	39,93	-6 086	-20,11	-2 835	-11,73
6	Provozní a kancl.potřeby	1 478	3,09	-350	-0,71	30 488	62,36
7	Čisticí, total., úkl.prostředky	2 508	40,93	2 078	24,06	6 461	60,31
8	Paliva	-8 042	-55,57	-3 731	-58,02	16 958	628,31
9	PHM	1 901 568	29,02	-158 964	-1,88	3 022 842	36,44
10	AdBlue (močovina)	0	X	60 497	X	24 954	41,25
11	SPOTŘEBA MATERIÁLU	1 734 864	24,36	-51 443	-0,58	3 612 151	41,02

Zdroj: Autorka

### Analyza struktury účtu Spotřeba materiálu

	Položka	Rok		
		2008	2009	2010
1	Materiál pneuservis	0,00	0,00	0,30
2	Režijní N vozidel olej	0,01	0,46	1,27
3	Režijní N vozidel	0,39	0,46	0,45
4	PPS nad 500Kč evidované	3,08	3,20	5,04
5	Ochranné prac.pomůcky	0,34	0,27	0,17
6	Provozní a kancl.potřeby	0,56	0,56	0,64
7	Čisticí, total., úkl.prostředky	0,10	0,12	0,14
8	Paliva	0,07	0,03	0,16
9	PHM	95,45	94,20	91,14
10	AdBlue (močovina)	0,00	0,69	0,69
11	SPOTŘEBA MATERIÁLU	100,00	100,00	100,00

Zdroj: Autorka

Tabulka dokládá, že největší položkou účtu Spotřeba materiálu je spotřeba pohonných hmot. V roce 2008 tvoří 95,45 % nákladů na tomto účtu. Její podíl nepatrně klesá v roce 2009 na 94,20 % a v roce 2010 na 91,14 % v důsledku zvětšování podílu jiných nákladových položek na tomto účtu, jako např.: režijních nákladů na olej, PPS nebo AdBlue.

## Příloha č. 2 - Analýza trendu a struktury osobních nákladů

### Analýza trendu účtu Osobní náklady

Ř.	Položka	2008/2007		2009/2008		2010/2009	
		Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna
		(v Kč)	(v %)	(Kč)	(v %)	(v Kč)	(v %)
1	Mzdové náklady	0	X	10 473	X	-5 301	-50,62
2	Hrubé mzdy	574 924	21,78	231 989	7,22	694 524	20,15
3	Náhrady mezd	78 178	31,85	18 704	5,78	3 225	0,94
4	Dohody	-12 900	-4,76	102 120	39,60	25 890	7,19
5	<b>MZDOVÉ NÁKLADY</b>	<b>640 202</b>	<b>20,29</b>	<b>363 286</b>	<b>9,57</b>	<b>718 338</b>	<b>17,27</b>

Zdroj: Autorka

Hrubé mzdy rostly mezi lety 2008/2007 o 21,78 % tedy o 574 924 Kč, v roce 2009/2008 o 7,22 % tedy o 231 989 Kč a v roce 2010/2009 o 20,15 %, což je o 694 524 Kč. Náklady vynakládané na dohody nejprve nepatrně klesly o 4,76 %, mezi lety 2009 a 2008 stouply o 39,60 % a do roku 2010 ještě stouply o 7,19 %. Celkové mzdové náklady ve sledované období nepřetržitě rostly nejprve o 640 202 Kč, poté o 363 286 Kč a v posledním sledovaném období rostly o 718 338 Kč. V tabulce je viditelná také meziroční změny v náhradách mezd.

### Analýza struktury účtu Osobní náklady

Ř.	Položka	Rok		
		2008	2009	2010
1	Mzdové náklady	0,00	0,25	0,11
2	Hrubé mzdy	84,68	82,86	84,90
3	Náhrady mezd	8,53	8,23	7,08
4	Dohody	6,79	8,66	7,91
5	<b>MZDOVÉ NÁKLADY</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Zdroj: Autorka

Hrubé mzdy tvoří největší část účtu Osobní náklady. V tabulce je vidět, že hrubé mzdy tvoří za sledované roky 82 % - 85 % osobních nákladů. Náhrady ani dohody svůj podíl nijak zvlášť nezvětšují ani nezmenšují.

### Příloha č. 3 - Analýza trendu účtu Ostatní daně a poplatky

#### Položky účtu Ostatní daně a poplatky

Ř.	Položka	Rok			
		2007	2008	2009	2010
1	Kolky, správní poplatky	2 045	270	970	650
2	Dálniční známky	150 276	177 267	182 947	23 565
3	OSTATNÍ DANĚ A POPLATKY	152 321	177 537	183 917	24 215

Zdroj: Obratová předvaha Promont – elektrotechnika s.r.o.

#### Analýza trendu účtu Ostatní daně a poplatky

Ř.	Položka	2008/2007		2009/2008		2010/2009	
		Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna
		(v Kč)	(v %)	(Kč)	(v %)	(v Kč)	(v %)
1	Kolky, správní poplatky	-1 775	-86,80	700	259,26	-320	-32,99
2	Dálniční známky	26 991	17,96	5 680	3,20	-159 382	-87,12
3	OSTATNÍ DANĚ A POPLATKY	25 216	16,55	6 380	3,59	-159 702	-86,83

Zdroj: Autorka

Kolky a správní poplatky tvoří v tomto podniku zanedbatelnou položku nákladů. Náklady na dálniční známky se meziročně zvyšovaly až do roku 2010. V roce 2008 oproti roku 2007 o 18 %, v roce 2009 oproti roku 2008 o 3,2 %. V tabulce je patrné, že v roce 2010 poprvé klesly náklady na dálniční a to o celých 87 %, důvodem je převedení vozidel nad 3,5tuny na mýto.

## Příloha č. 4 - Analýza trendu silniční daně a daně z příjmu z BČ

### Silniční daň a daň z příjmu za běžnou činnost

Ř.	Položka	Rok			
		2007	2008	2009	2010
1	Daň silniční	87 616	93 925	89 733	104 001
2	Daň z příjmů z BČ	405 120	99 150	154 600	324 250

Zdroj: Obratová předvaha Promont – elektrotechnika s.r.o.

### Analýza trendu daně silniční a z příjmů za běžnou činnost

Ř.	Položka	2008/2007		2009/2008		2010/2009	
		Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna
		(v Kč)	(v %)	(Kč)	(v %)	(v Kč)	(v %)
1	Daň silniční	6 309	7,20	-4 192	-4,46	14 268	15,90
2	Daň z příjmů z BČ	-305 970	-75,53	55 450	55,93	169 650	109,73

Zdroj: Autorka

Tabulka zachycuje změny v roce 2008/2007 o 7,2 % ve vynaložených nákladech na silniční daň. V roce 2009/2008 tyto náklady poklesly o 4,46 % a v roce 2010/2009 vzrostly o téměř 16 %. Daň z příjmu za běžnou činnost byla v roce 2008 nejnižší za sledované roky. Její změna oproti roku 2007 byla téměř 76 %. V roce 2009 rostla o 55 450Kč a v roce 2010 o 169 650Kč.

## Příloha č. 5 - Analýza trendu a struktury oprav a udržování

### Analýza trendu účtu Opravy a udržování

Ř.	Položka	2008/2007		2009/2008		2010/2009	
		Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna
		(v Kč)	(v %)	(Kč)	(v %)	(v Kč)	(v %)
1	OU nemovitostí	-78 227	-72,16	29 034	96,19	42 023	70,96
2	OU strojů	24 847	311,91	-3 371	-10,27	2 387	8,11
3	OU dopr.prostředků	-16 591	-0,71	284 523	12,26	361 553	13,88
4	OU ostatní	100	X	5	5,00	-105	-100,00
5	<b>OPRAVY A UDRŽOVÁNÍ</b>	<b>-69 871</b>	<b>-2,85</b>	<b>310 191</b>	<b>13,01</b>	<b>405 858</b>	<b>15,07</b>

Zdroj: Autorka

Z tabulky je vidět, že mezi lety 2008/2007 je mírný pokles na tomto účtu, především co se týče oprav nemovitostí, ostatní rozdíly jsou zanedbatelné. Mezi lety 2009/2008 došlo k nárůstu na tomto účtu zhruba o 13 %. Největším podíl na tomto růstu mají opravy dopravních prostředků, které vzrostly meziročně o 12,26 %. Mezi lety 2010/2009 je nárůst ještě větší a to o zhruba 15 %. Nejvíce opět rostly náklady na opravy a udržování dopravních prostředků, tedy o 361 553 Kč. Tabulka níže informuje o struktuře tohoto účtu. Jednoznačně největší podíl po všechny tři roky mají opravy a udržování dopravních prostředků. Změna jejich podílu na celkových opravách a udržováních je zanedbatelná.

### Analýza struktury účtu Opravy a udržování

Ř.	Položka	Rok		
		2008	2009	2010
1	OU nemovitostí	1,27	2,20	3,27
2	OU strojů	1,38	1,09	1,03
3	OU dopr.prostředků	97,35	96,70	95,71
4	OU ostatní	0,00	0,00	0,00
5	<b>OPRAVY A UDRŽOVÁNÍ</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Zdroj: Autorka

## Příloha č. 6 - Analýza trendu a struktury ostatních provozních nákladů

### Analýza trendu účtu Ostatní provozní náklady

Ř.	Položka	2008/2007		2009/2008		2010/2009	
		Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna
		(v Kč)	(v %)	(Kč)	(v %)	(v Kč)	(v %)
1	POJ dopr. prostředků	-28 499	-5,37	27 767	5,53	-18 676	-3,52
2	POJ zaměstnanců	9 443	23,00	24 223	47,96	2 916	3,90
3	POJ podnikatelské činnosti, DHM	38 741	89,77	32 775	40,02	19 796	17,26
4	Poplatky	7 027	123,02	-4 384	-34,41	1 066 334	12762,82
5	DPH	-49 734	-100,00	1 109	X	3 378	304,60
6	Jiné prov.náklady NDN	-2 219	-23,04	-2 495	-33,67	1 237	25,17
7	<b>OSTATNÍ PROVOZNÍ NÁKLADY</b>	<b>-25 241</b>	<b>-3,71</b>	<b>78 995</b>	<b>12,06</b>	<b>1 074 985</b>	<b>146,49</b>

Zdroj: Autorka

Pojištění zaměstnanců každým rokem roste. Největší růst proběhl mezi roky 2008 a 2009 kdy byl zhruba 48 %. Náklady na pojištění podnikatelské činnosti a DHM každým rokem také stoupají mezi lety 2007 a 2008 byla změna téměř 90%. Největší změnu však prodělala položka poplatky, která rostla v roce 2010 oproti roku 2009 o 1 066 334 Kč a to vlivem zavedení mýta na dálnicích.

### Analýza struktury účtu Ostatní provozní náklady

Ř.	Položka	Rok		
		2008	2009	2010
1	POJ dopr. prostředků	76,70	72,23	28,27
2	POJ zaměstnanců	7,71	10,18	4,29
3	POJ podnikatelské činnosti, DHM	12,51	15,63	7,43
4	Poplatky	1,95	1,14	59,41
5	DPH	0,00	0,15	0,25
6	Jiné prov.náklady NDN	1,13	0,67	0,34
7	<b>OSTATNÍ PROVOZNÍ NÁKLADY</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Zdroj: Autorka

Pojištění dopravních prostředků tvořilo v roce 2008 76 % ostatních provozních nákladů, v roce 2009 72,23 % a v roce 2010 už je 28,27 %. V roce 2010 tvoří 59,41 % ostatních provozních nákladů poplatky, které tvořili v předešlých letech jen maximálně 2 %. Což je důsledek zavedení mýta.

## Příloha č. 7 - Analýza trendu a struktury ostatních služeb

### Analýza trendu účtu Ostatní služby

Ř.	Položka	2008/2007		2009/2008		2010/2009	
		Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna	Absolutní změna	Procentní změna
		(v Kč)	(v %)	(Kč)	(v %)	(v Kč)	(v %)
1	LEASING	74 368	3,01	-564 799	-22,21	-1 070 219	-54,10
2	Zprostředkování	236 859	83,64	265 339	51,02	111 342	14,18
3	Revisní, kontrolní činnost	-24 186	-41,86	-7 359	-21,90	13 162	50,17
4	Spediční činnost	100	20,00	100	16,67	-700	-100,00
5	Cizí doprava	-39 133	-6,07	278 312	45,92	-83 879	-9,48
6	Ost.sloužby při přepravě	0	X	49 152	X	-16 965	-34,52
7	Inzerce, propagace	-45 231	-52,68	-7 975	-19,62	51 690	158,26
8	Zpracování dat	-30 889	-5,09	-11 048	-1,92	-10 255	-1,82
9	Daňové, právní aj.poradenství	4 300	7,17	-4 300	-6,69	0	0,00
10	Školení	-18 827	-33,56	5 014	13,45	-5 499	-13,01
11	Telefonní poplatky, internet	28 848	10,20	33 211	10,65	31 712	9,19
12	Software	3 402	44,76	-7 745	-70,40	54 958	1687,38
13	RAAL, B2M	-2 800	-20,96	0	0,00	2 149	20,35
14	ČESMAD provize DPH EU	5 374	48,92	37	0,23	9 968	60,79
15	Spoje	14 292	39,67	3 659	7,27	1 790	3,32
16	Služby ostatní	-109 974	-91,65	56 919	567,71	-58 358	-87,17
17	Nájemné nemovitostí	369 338	17,25	235 216	9,37	-1 254 359	-45,68
18	Nájemné movitých věcí	31 735	66,86	-5 360	-6,77	184 615	250,02
19	OSTATNÍ SLUŽBY	497 576	7,19	318 373	4,29	-2 038 848	-26,34

Zdroj: Autorka

Mezi lety 2008/2007 rostly náklady leasingu o 74 368 Kč, v dalších letech se náklady leasingu výrazně snižují mezi lety 2010/2009 až o 1 070 219 Kč. V roce 2010 je pokles dokonce 54%. Náklady na zprostředkování vzrostly o 236 859 Kč v roce 2008/2007, v roce 2009/2008 dále vzrostly o 265 339 Kč a v posledním sledovaném období 2010/2009 vzrostly o 111 342 Kč. Výrazné změny jsou patrné v tabulce v položce nájemné nemovitostí a nájemné movitých věcí. Nájemné nemovitostí rostlo do roku 2009, ovšem v roce 2010 pokleslo o 1 254 359 Kč. Naopak nájemné movitých věcí zpočátku sledovaného období rostlo, poté mírně pokleslo a v posledním sledovaném období vzrostlo o zhruba 250 %, 184 615 Kč. V důsledku 54 % poklesu nákladů na leasing a nájemného nemovitostí klesly i celkové náklady na ostatní služby o 2 038 848 Kč, což je 26,34 %.

### Analýza struktury účtu Ostatní služby

Ř.	Položka	Rok		
		2008	2009	2010
1	LEASING	34,27	25,56	15,93
2	Zprostředkování	7,01	10,15	15,73
3	Revisní, kontrolní činnost	0,45	0,34	0,69
4	Spediční činnost	0,01	0,01	0,00
5	Cizí doprava	8,17	11,43	14,04
6	Ost.sloužby při přepravě	0,00	0,64	0,56
7	Inzerce, propagace	0,55	0,42	1,48
8	Zpracování dat	7,76	7,30	9,73
9	Daňové, právní aj.poradenství	0,87	0,78	1,05
10	Školení	0,50	0,55	0,65
11	Telefonní poplatky, internet	4,20	4,46	6,61
12	Software	0,15	0,04	1,02
13	RAAL, B2M	0,14	0,14	0,22
14	ČESMAD provize DPH EU	0,22	0,21	0,46
15	Spoje	0,68	0,70	0,98
16	Služby ostatní	0,14	0,86	0,15
17	Nájemné nemovitostí	33,83	35,48	26,16
18	Nájemné movitých věcí	1,07	0,95	4,53
19	OSTATNÍ SLUŽBY	100,00	100,00	100,00

Zdroj: Autorka

Největší položkou účtu Ostatní služby je v roce 2008 leasing. Leasing tvořil v tomto roce 34,27 % tohoto účtu. Další velkou položkou bylo v tomto roce nájemné nemovitostí, které tvořilo 33,83 %. V roce 2009 již výrazně klesl podíl leasingu a to na 25,56 % a v roce 2010 dokonce na 15,93 %. Jak je vidět z tabulky nájemné nemovitostí mělo v roce 2009 podíl na účtu Ostatní služby ještě 35,45 %, v roce 2010 tento podíl klesl na 26,16 %. Mezi významnější položky po všechny tři roky patří ještě zprostředkování, cizí doprava, zpracování dat a telefonní a internetové poplatky.