

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA ČESKÉ BUDĚJOVICE**  
**EKONOMICKÁ FAKULTA**  
**Katedra účetnictví a financí**

---

Studijní program: 6208 N Ekonomika a management

Studijní obor: Účetnictví a finanční řízení podniku

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**Analýza konkrétního investičního záměru**

Vedoucí diplomové práce  
Ing. Martin Maršík, Ph.D.

Autor diplomové práce  
Bc. Radka Kočová

---

2012

**ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Radka KOČOVÁ**

Osobní číslo: **E10554**

Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**

Studijní obor: **Účetnictví a finanční řízení podniku**

Název tématu: **Analýza konkrétního investičního záměru**

Zadávací katedra: **Katedra účetnictví a financí**

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

**Cíl práce:**

- Zhodnotit výhodnost realizace vybraného investičního projektu.
- Posoudit dopad daného projektu na výnosnost a finanční stabilitu podniku.

**Rámcová osnova:**

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

**Rozsah grafických prací:**

**Rozsah pracovní zprávy:**

**50 – 60 stran**

**Forma zpracování diplomové práce:**

**tištěná / elektronická**

Seznam odborné literatury:

- BLAHA, Z., JINDŘICHOVSKÁ, I.:** Jak posoudit finanční zdraví firmy, Management Press, 2006.
- BREALEY, R., MYERS, S. C.:** Teorie a praxe firemních financí, Victoria publisching, 1993.
- DOLEŽAL, J., FIREŠ, B., MÍKOVÁ, M.:** Finanční účetnictví, Grada, Praha 1995.
- FOTR, J.:** Podnikatelský plán a investiční rozhodování, Grada, Praha, 1996.
- GRUNWALD, R.:** Analýza finanční důvěryhodnosti podniku, Express, Praha, 2001.
- GRUNWALD, R., HOLEČKOVÁ, J.:** Finanční analýza a plánování podniku, Praha, Oeconomica, 2004.
- KISLINGEROVÁ, E.:** Manažerské finance, C.H.BECK, Praha, 2007.
- KŘEMEK, V., PETRÁKOVÁ, I.:** Investování, ČVUT, 1993.
- MAREK, P.:** Studijní průvodce financemi podniku, Express, Praha 2006.
- NEUMAIEROVÁ, I., NEUMAIER, I.:** Výkonnost a tržní hodnota firmy, Grada, 2002.
- SEDLÁČEK, J.:** Finanční analýza podniku, Computer Press, Praha, 2008.
- SYNEK, M.:** Manažerská ekonomika, 1. vydání, Praha, Grada, 2007.
- VALACH, J.:** Finanční řízení podniku. Praha: Ekopress, 2001.
- WAWROSZ, P.:** Zdroje financování podnikatelské činnosti, Sagit, Praha, 1999.

Vedoucí diplomové práce:

**Ing. Martin Maršík, Ph.D.**  
**Katedra účetnictví a financí**

Datum zadání diplomové práce:

**1. března 2011**

Termín odevzdání diplomové práce:

**15. dubna 2012**

doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.  
děkan

L.S.

doc. Ing. Milan Jílek, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 1. března 2011

## **Prohlášení**

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

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě 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 Plzni dne 30. června 2012

.....

podpis řešitele



## **Poděkování**

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucímu diplomové práce **ing. Martinu Maršíkovi, Ph.D.** za jeho odborné rady a profesionální pomoc, kterou mně poskytl při zpracování této diplomové práce.

Zároveň děkuji vedení společnosti za poskytnuté informace a odbornou pomoc při zpracování diplomové práce.

V Plzni dne 30. června 2012

Radka Kočová



# Obsah

<b>1. Úvod .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Investice.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 Pojem investice .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2 Klasifikace investic a investičních projektů .....</b>	<b>6</b>
<b>3. Investiční rozhodování .....</b>	<b>8</b>
<b>3.1 Proces přípravy podnikatelských projektů .....</b>	<b>9</b>
<b>3.2 Toky hotovosti projektu.....</b>	<b>10</b>
<b>4. Základní metody hodnocení efektivnosti investičního projektu .....</b>	<b>15</b>
<b>4.1 Čistá současná hodnota.....</b>	<b>15</b>
<b>4.2 Index ziskovosti .....</b>	<b>16</b>
<b>4.3 Vnitřní výnosové procento .....</b>	<b>17</b>
<b>4.4 Prostá doba návratnosti .....</b>	<b>18</b>
<b>4.5 Diskontovaná doba návratnosti.....</b>	<b>18</b>
<b>4.6 Metoda průměrných nákladů .....</b>	<b>19</b>
<b>4.7 Metoda diskontovaných nákladů.....</b>	<b>20</b>
<b>4.8 Ukazatelé rentability .....</b>	<b>21</b>
<b>5. Charakteristika možných způsobů pořízení dlouhodobého majetku a analýza jejich výhodnosti .....</b>	<b>23</b>
<b>5.1 Počáteční vklady vlastníků.....</b>	<b>23</b>
<b>5.2 Odpisy.....</b>	<b>24</b>
<b>5.3 Zisk.....</b>	<b>27</b>
<b>5.4 Rezervní fond a ostatní složky vlastních zdrojů.....</b>	<b>27</b>
<b>5.5 Akcie .....</b>	<b>28</b>
<b>5.6 Dluhopisy (obligace).....</b>	<b>29</b>
<b>5.7 Úvěry .....</b>	<b>30</b>
<b>5.8 Faktoring a forfaiting .....</b>	<b>31</b>
<b>5.9 Leasing.....</b>	<b>31</b>
<b>5.10 Tiché společenství .....</b>	<b>32</b>
<b>5.11 Rizikový kapitál .....</b>	<b>33</b>
<b>5.12 Použití jednotlivých zdrojů .....</b>	<b>33</b>
<b>6. Cíle, metodika, hypotézy .....</b>	<b>35</b>



<b>6.1 Cíl .....</b>	<b>35</b>
<b>6.2 Hypotézy .....</b>	<b>35</b>
<b>6.3 Metodika.....</b>	<b>36</b>
<b>7. Hodnocení stávajícího stavu vozového parku.....</b>	<b>47</b>
<b>8. Stručná charakteristika včetně finanční analýzy podniku .....</b>	<b>51</b>
<b>8.1 Ukazatele rentability .....</b>	<b>51</b>
<b>8.3 Ukazatele zadluženosti .....</b>	<b>53</b>
<b>8.4 Ukazatele likvidity .....</b>	<b>53</b>
<b>8.5 Ukazatele produktivity práce.....</b>	<b>54</b>
<b>8.6 Zhodnocení celkové finanční situace podniku .....</b>	<b>55</b>
<b>9. Plán cash flow investice .....</b>	<b>57</b>
<b>10. Porovnání s najímanou dopravou .....</b>	<b>69</b>
<b>11. Porovnání s operativním leasingem.....</b>	<b>71</b>
<b>12. Hodnocení investice .....</b>	<b>72</b>
<b>12.1 Metoda diskontovaného cash flow .....</b>	<b>72</b>
<b>12.2 Volba varianty.....</b>	<b>72</b>
<b>Použité zdroje.....</b>	<b>81</b>
<b>Seznam tabulek .....</b>	<b>84</b>
<b>Přílohy.....</b>	<b>86</b>

# 1. Úvod

V dnešní době se s investicemi a investováním setkává každá výrobní i nevýrobní společnost. Jejich financování se proto stalo nedílnou součástí manažerských rozhodnutí. Rozhodování je významné pro další úspěšnou činnost firmy, neboť zabezpečit úspěch a dlouhodobý rozvoj podniku je v podmínkách tržní ekonomiky složitou záležitostí. Tlak konkurence neustále stimuluje manažery ke hledání nových cest, které by umožnily dlouhodobou prosperitu podniku. Obzvláště v současné době, kdy se situace světové ekonomiky opětovně zhoršuje, a objevují se obavy z druhého kola recese, bude rozhodnutí o investici patřit k tomu nejsložitějšímu manažerskému rozhodnutí.

Protože tlak konkurence nutí firmy hledat nové cesty k přežití, bude současná investice patřit k hlavním determinantám, které ovlivní budoucnost společnosti. Na rozdíl od běžných operativních rozhodnutí, kdy chyby, které takto vzniknou, je možné napravit, realizace investice, popřípadě její zamítnutí, má zásadní vliv na budoucnost společnosti. Nesprávné investiční rozhodnutí se může stát pro budoucnost podniku osudovým, na druhou stranu však správně zvolená investice může podniku pomoci předhlonit své konkurenty a zajistit tak dlouhodobou perspektivu a stabilitu na trhu.

V rámci předinvestiční přípravy je zapotřebí věnovat zvýšenou pozornost informacím a poznatkům marketingové, technické, finanční a ekonomické povahy, které lze získat na základě provedených předprojektových analýz, protože na nich z velké části závisí úspěch nebo neúspěch plánovaného projektu. Zpracování těchto analýz nebývá nejlevnější záležitostí, přesto cena této předprojektové přípravy by neměla podnik odradit od jejich provedení. Je to jediný způsob, jakým je možné předejít obrovským ztrátám souvisejícím s vkladem finančních prostředků do špatného projektu, který může v lepším případě skončit neúspěchem, v horším případě až bankrotem podniku.

Jak už bylo výše uvedeno, podnik se musí v rámci předprojektové přípravy zabývat mnoha analýzami. Za jednu z nejzásadnější je považována finanční analýza, neboť na základě ukazatelů finanční analýzy jsou manažeři podniku schopni zhodnotit celkovou finanční situaci podniku. Jedná se o ukazatele rentability, ukazatele aktivity, ukazatele zadluženosti a ukazatele likvidity.

Téma této diplomové práce je zhodnocení plánované investice do obnovy vozidel malé výrobní společnosti. V teoretické části jsou popsány obecné charakteristiky, které se týkají investic, investičních projektů a jejich částí, dále jednotlivé způsoby hodnocení efektivnosti investic, charakteristika jednotlivých možností pořízení investice a jejich výhodnost.

V praktické části je provedena krátká charakteristika výrobní společnosti. Poté je provedena finanční analýza na základě ukazatelů finanční analýzy, tj. ukazatelů rentability, aktivity, zadluženosti a likvidity, týkající se roku 2009, 2010, 2011. Na základě takto získaných informací je provedeno celkového zhodnocení finanční situace výrobní společnosti a doporučení dalších možností investování.

Další část je věnována stavu vozového parku. Je zde nastíněna plánovaná investice, která vychází z používání jednotlivých vozidel, jsou sestaveny plánovaného toky hotovosti investice a provedeno porovnání s dalšími možnými formami autodopravy. V závěru je provedeno hodnocení investice a výběr nejlepší varianty s ohledem na celkovou finanční situaci podniku.

## 2. Investice

### 2.1 Pojem investice

S pojmem investice se v odborné ekonomické literatuře setkáváme v různých formách. Z makroekonomického pohledu představují investice užití dnešních úspor, při němž se investor vzdává současné spotřeby za účelem dosažení vyšší budoucí spotřeby.

Z podnikového hlediska se investice definují jako „peněžní výdaje, u nichž se očekává jejich přeměna na budoucí peněžní příjmy během delšího časového úseku.“ Delším časovým úsekem se obvykle rozumí jeden rok.

Z finančního hlediska je možné podnikové investice charakterizovat jako jednorázově vynaložené zdroje, které budou přinášet peněžní příjmy během delšího budoucího období.

Rozhodování o investicích je jedním z nejdůležitějších a nejsložitějších manažerských rozhodnutí o budoucím vývoji podniku. Je nezbytné uvažovat faktor času, rizika změny po dobu přípravy a realizace projektu. Finanční stránkou investičního rozhodování se zabývá kapitálové plánování.

Kapitálovým plánováním se rozumí proces rozhodování o přijetí či zamítnutí investice. Tento proces začíná stanovením dlouhodobých cílů v rámci investiční strategie a pokračuje vyhledáváním nových investičních příležitostí, zpracováním investičních (kapitálových) rozpočtů, ohodnocením efektivnosti investice a končí z hlediska stanovených podmínek výběrem nejvhodnějšího investičního projektu a následnou kontrolou realizace projektu.

Cílem investiční politiky je tedy příprava, výběr a realizace takových investičních projektů a variant, které přinášejí růst tržní hodnoty podniku. K růstu tržní hodnoty podniku pak přispívají jen takové investiční projekty, jejichž čistá současná hodnota je kladná. Zvýšením tržní hodnoty podniku není cena nové investice, ale budoucí peněžní příjmy, které investice přinese.

Z věcné stránky je plánování investic proces rozhodování o technickém a výrobním charakteru investice. Pro podnik je tedy důležité znát odpověď na otázku, jakou konkrétní investici potřebuje realizovat, jaký je jeho cíl, zda potřebuje rozšířit

výrobní kapacity, jaké stroje a zařízení chce obnovit nebo nově pořídit apod. Na základě takto stanovených cílů jsou pak hledány a vybírány optimální možnosti, které jsou předmětem investičních projektů.

## 2.2 Klasifikace investic a investičních projektů

Investice je možné z hlediska financování, účetnictví a daní rozdělit na následující skupiny:

- finanční investice – nákup dlouhodobých cenných papírů, vklady do investičních a jiných společností, dlouhodobé půjčky, apod.,
- hmotné investice – vytvářejí nebo rozšiřují výrobní kapacitu podniku – výstavba nových budov, staveb, nákup strojů, výrobních zařízení, dopravních prostředků, apod.,
- nehmotné investice – nákup know-how, licencí, softwaru, autorských práv, výdaje na výzkumné činnosti, na vzdělání, sociální rozvoj, apod.

Vzhledem k tomu, že se dále v práci budu zabývat investicemi do hmotného majetku, další teoretická část se bude týkat pouze hmotných investic.

Z důvodu rozhodování, které se týká pořízení hmotných investic a volby metody jejich hodnocení, je možné investiční projekty klasifikovat do několika skupin:

- náhrada zařízení – jedná se o nezbytnou náhradu opotřebovaného zařízení,
- výměna zařízení za účelem snížení nákladů – jedná se o výměnu zastaralého, ale provozuschopného zařízení,
- expanze dosavadního výrobku a rozšíření trhu,
- vývoj, výroba a prodej nového výrobku a expanze na nové trhy,
- investiční projekty v oblasti bezpečnosti práce, ekologie a jiné – investice, které nepřinášejí žádné výnosy,
- výzkum a rozvoj,

- dlouhodobé smlouvy, které přinášejí výnosy a vyžadují náklady pro řadu let, jsou určeny pro specifické zákazníky,
- ostatní investiční projekty.

### 3. Investiční rozhodování

Příprava a realizace podnikatelských projektů je základním způsobem naplňování zvolené podnikatelské strategie firmy. Kvalitní příprava je jedním ze základních předpokladů k dosažení podnikatelského úspěchu.

Proces investičního rozhodování a s ním spojený proces dlouhodobého financování investic je mnohostrannou činností podniku, která zahrnuje následující etapy:

- stanovení dlouhodobých cílů a investiční strategie firmy,
- vyhledávání nových projektů a jejich předinvestiční příprava,
- vypracování kapitálových rozpočtů a prognóza stávajících i budoucích peněžních toků v souvislosti s projekty,
- zhodnocení účinnosti projektů z různých hledisek, zejména pak zhodnocení jejich souhrnné finanční efektivnosti,
- výběr optimální varianty financování projektů,
- kontrola výdajů na projekty a následné zhodnocení realizovaných projektů.

Podniky v rámci svých aktivit sledují mnohé cíle, z nichž dominantní pozici mají cíle finanční. Hlavními cíly podnikatelské činnosti jsou:

- efektivnost a finanční stabilita podniku vyjádřené tržní hodnotou firmy, výnosností investic a likviditou,
- podíl podniku na trhu, jeho zachování, růst a tím uspokojování poptávky,
- inovace výrobního programu, zařízení a technologií,
- sociální cíle vyjádřené mzdovým a sociálním zajištěním pracovníků, rozvojem jejich kvalifikace, stimulace,
- respektování požadavků na ochranu životního prostředí.

V současné době se za zásadní cíl podnikání považuje maximalizace tržní hodnoty firmy, v případě akciové společnosti maximalizace tržní ceny akcií. Podnik ale při výběru investice může upřednostňovat i jiné faktory, například očekávaný výnos investice, riziko, anebo jaký bude důsledek investice na likviditu podniku.

Investor tedy zvolí takovou investiční strategii, jaký faktor bude při výběru investice zohledňovat.

### 3.1 Proces přípravy podnikatelských projektů

Vzhledem k tomu, že se na úspěchu nebo neúspěchu zamýšleného projektu v nemalé míře podílí jeho příprava, je zapotřebí věnovat předinvestiční fázi zvýšenou pozornost. Jako základ konečného rozhodnutí o realizaci nebo zamítnutí projektu je vhodné zpracovat předběžnou technicko-ekonomickou studii.<sup>1</sup>

Cílem zpracování předběžné technicko-ekonomické studie je posoudit všechny možné varianty projektu, určit atraktivitu projektu pro investora, posoudit dopad investice na životní prostředí, zhodnotit, zda již v této fázi je možné rozhodnout o realizaci, popřípadě, zda se projektem dále zabývat a provést další podrobná šetření pomocí marketingových průzkumů, laboratorních testů, poloprovozním ověřování apod., popřípadě zda provést detailní analýzu v podobě technicko-ekonomické studie projektu nebo rozhodnout o zastavení dalších prací na přípravě vzhledem k různým negativním signálům.

Další fází předprojektové přípravy je zpracování technicko-ekonomické studie<sup>2</sup>, která by měla podat informace potřebné pro investiční rozhodnutí. *„Výsledkem je pak formulace projektu včetně jeho cílů a základních charakteristik, zahrnujících marketingovou strategii, dosažitelný podíl na trhu, velikost výrobní jednotky, její umístění, základní suroviny a materiály, vhodnou technologii a výrobní zařízení a v případě potřeby i zhodnocení vlivu na životní prostředí.“ (Fotr, 1995, s. 12)*

*„Technicko-ekonomická studie by měla obsahovat tyto části:*

- *analýza trhu a marketingová strategie,*
- *velikost výrobní jednotky,*
- *materiálové vstupy a energie,*
- *umístění výrobní jednotky,*
- *pracovní síly (lidské zdroje),*

---

<sup>1</sup> angl. *pre-feasibility studies*

<sup>2</sup> angl. *feasibility study*



- *organizace a řízení,*
- *finanční analýza a hodnocení,*
- *analýza rizika,*
- *plán realizace.*“ (Fotr, 1995, s. 19)

Technicko-ekonomická studie by tedy měla být v zásadě co nejkomplexnějším popisem projektu

Rozhodnutí o investici je závislé na výrobním programu podniku, jeho velikosti, technologickém procesu apod. Pro podnik jsou důležitá dvě rozhodnutí, jedním z nich je rozhodnutí investiční, tj. pro jakou investici se rozhodne, a druhým rozhodnutím je rozhodnutí finanční, tj. jaká bude velikost a struktura zdrojů, kterými investici bude financovat. Základ pro investiční i finanční rozhodnutí tvoří toky hotovosti (cash flow) projektu po celou dobu jeho života – dobu výstavby a dobu provozu.

### **3.2 Toky hotovosti projektu**

Toky hotovosti projektu jsou tvořeny všemi příjmy a všemi výdaji, které projekt vytváří po celou dobu života – v období realizace, v době jeho provozu i při jeho likvidaci. Charakteristickým znakem období realizace jsou výdaje investičního charakteru, které podnik vynakládá a které jsou dlouhodobě vázány v projektu. Období provozu generuje výdaje i příjmy. Výdaje mohou být investičního i provozního rázu. Investičními výdaji jsou výdaje na dokončení výstavby, výdaje na rozšíření stávající výrobní kapacity. Výdaje, které souvisejí s provozem dané investice, jsou tvořeny jednotlivými složkami nákladů, které vyvolává běžný provoz. Likvidace projektu po uplynutí životnosti bývá spojována jak s příjmy, tak i s výdaji v závislosti na daném stavu a situaci.

#### *Investiční náklady projektu*

Investiční náklady jsou souhrnem všech kapitálových nákladů nutných k vybudování výrobní jednotky a zajištění jejího provozu. Rozdělují se do dvou skupin, první skupina jsou náklady na zajištění hmotného a nehmotného investičního majetku. Náklady na zajištění hmotného investičního majetku jsou generovány pořízením pozemků, výstavbou budov a hal, pořízením strojů, zařízení a dopravních

prostředků, včetně zpracování projektové dokumentace, apod. Náklad vynaložený na pořízení nehmotného investičního majetku představují zřizovací výdaje, náklady na získání průmyslových práv, patentů, včetně poplatků na založení a registraci firmy, apod.

Stejnou pozornost, jaká se věnuje stanovení nákladů souvisejících se zajištěním investičního majetku, je nutné věnovat i zajištění projektu pracovním kapitálem. Jedná se o prostředky, které jsou dlouhodobě vázány v zásobách, pohledávkách, krátkodobém majetku. Bez těchto oběžných aktiv by projekt nemohl pracovat, označují se jako hrubý pracovní kapitál. Čistý pracovní kapitál je definován jako rozdíl oběžných aktiv (tj. zásob, krátkodobých pohledávek a finančního majetku) a krátkodobých závazků (tj. dluhů u dodavatelů surovin, materiálů, energií apod., závazků vůči zaměstnancům, krátkodobých bankovních úvěrů aj.), který je kryt dlouhodobým kapitálem. V rámci projekční přípravy je pro posouzení finančních nároků na pracovní kapitál zapotřebí určitý kvalifikovaný odhad, protože potřebná výše pracovního kapitálu bude záviset na stupni využití výrobní kapacity po uvedení do provozu.

#### *Příjmy a výdaje v období provozu*

Toky hotovosti, které v průběhu provozu generuje projekt, je možné určit přímou nebo nepřímou metodou. Přímá metoda je postavena na stanovení veškerých příjmů a výdajů projektu v jednotlivých letech provozu, přičemž je nutné rozlišovat příjmy a výnosy, výdaje a náklady. Příjmy budou oproti výnosům nižší např. o přírůstek zásob vlastní výroby, přírůstek pohledávek, obdobné rozdíly budou i mezi náklady a výdaji. Větší odchylky mezi příjmy a výnosy, výdaji a náklady budou vznikat v počátečním období provozu. V době, kdy již bývá provoz ustálen, se významnější změny mezi těmito položkami nepředpokládají.

Na základě nepřímé metody stanovení toků hotovosti projektu jsou určovány výnosy a náklady – stanovením plánové výsledovky projektu - které se pracovním kapitálem upravují na příjmy a výdaje.

Výnosy – představují především výnosy za prodané produkty nebo poskytované služby. Výnosy z tržeb je možné určit na základě očekávaných objemů prodeje jednotlivých produktů v naturálním vyjádření a předpokládaných prodejních cen, v případě prodeje do zahraničí je nutné uvažovat kromě cen i devizové kurzy. Při

stanovení očekávaných výnosů z tržeb je potřeba uvažovat reálně až skepticky, protože realita dosahovaných výnosů se může značně odlišovat od plánů.

Dalšími položkami výnosů projektu mohou být přírůstky zásob vlastní výroby, dále ostatní výnosy provozního charakteru, v některých případech i finanční výnosy.

Náklady – v jednotlivých letech provozu generuje projekt různé druhy nákladů, a to spotřebu materiálu a energie, služby, osobní náklady, odpisy, ostatní náklady apod. Spotřebu materiálu je možné rozdělit na spotřebu přímého a režijního materiálu. Spotřebu přímého materiálu je možné stanovit dle předpokládaného objemu produkce a ceny daného materiálu. Spotřebu režijního materiálu je nutné odhadnout ve vztahu k charakteru výroby. Obdobným způsobem, jako se stanoví spotřeba materiálu, je možné určit i spotřebu energií. U služeb, které jsou tvořeny opravami a udržováním investice, přepravným, poštovním, je nutné provést kvalifikovaný odhad opět v závislosti na povaze projektu a charakteru výroby. Osobní náklady jsou tvořeny mzdami, náklady na zdravotní pojištění a sociální zabezpečení, odměnami orgánům společnosti a ostatními osobními náklady. Mzdové náklady stanovíme jako součin objemu produkce a průměrného hodinové mzdy u dělníků, u režijních pracovníků jako součin předpokládaného počtu režijních pracovníků a průměrné velikosti jejich roční mzdy. Odměny orgánům společnosti a ostatní osobní náklady je nutné odhadnout. Náklady na zdravotní pojištění a sociální zabezpečení se stanoví v souladu s příslušnou legislativou. Odpisy investičního majetku jsou významnou nákladovou položkou. Přestože si podnik může stanovit vlastní podmínky k odepisování jednotlivých položek investičního majetku, pro stanovení základu daně z příjmů je nutné respektovat příslušnou legislativu, tj. zákon o daních z příjmů, který zařídí investiční majetek do odpisových skupin a stanovuje způsob odepisování. Mezi ostatní náklady je možné zahrnout daně, poplatky a ostatní provozní náklady. Výše finančních nákladů, kde významnou položku tvoří úroky z investičního úvěru, je závislá na výši investičního úvěru a způsobu úhrady. Investiční úvěr je možné hradit na základě individuálního splátkového plánu, který je výsledkem dohody mezi dlužníkem a poskytovatelem kapitálu. Úvěr je také možné splácet rovnoměrnými a pravidelnými částkami. Pak je úrok roven součinu dlužné částky úvěru a úrokové sazby pro příslušné období. Při splácení úvěru anuitou je součet splátek a úroků za období konstantní.

Porovnáním výnosů a nákladů za jednotlivé roky provozu projektu je možné stanovit hospodářský výsledek projektu, tj. zisk před zdaněním. Takto stanovený základ daně se upraví o odčitatelné a přičitatelné položky. Výsledkem je upravený základ daně, z něhož je možné zjistit daň z příjmů, v konečné fázi i zisk po zdanění.

#### *Příjmy (výdaje) spojené s likvidací projektu*

Vzhledem k tomu, že ve většině případů má projekt po skončení doby života určitou hodnotu, pak i jeho likvidace generuje určité náklady, které je nutné vzít na vědomí při zpracování toků hotovosti. V případě, že je majetek možné prodat, jsou příjmy z takto prodaného majetku, označovány jako příjmy z likvidace. Při likvidaci majetku vznikají i značné výdaje, které v některých případech mohou převýšit i příjmy. Rozdílem mezi příjmy a výdaji z likvidace upraveným o případné zdanění jsou tzv. čisté příjmy z likvidace.

Důležitou částí příjmů z likvidace bývá pracovní kapitál, tj. oběžná aktiva krytá dlouhodobými závazky. Jsou uhrazeny všechny pohledávky a firma má k dispozici dlouhodobě vázané prostředky.

Dalším významným příjmem z likvidace může být zůstatková hodnota projektu, tj. hodnota pozemků, zůstatková hodnota budov, staveb, strojů a zařízení. Součet zůstatkové hodnoty projektu a pracovního kapitálu snížený o předpokládané výdaje spojené s likvidací je přibližně vyčísleným čistým příjmem z likvidace. Při takto prováděném propočtu je nutné zohlednit i faktor času, protože čím jsou příjmy a výdaje časově vzdálenější, tím je váha pro stanovení ekonomické efektivnosti menší.

#### *Toky hotovosti projektu*

Toky hotovosti projektu tvoří příjmy a výdaje, tj. kladné a záporné toky. Kladnými toky jsou výnosy z tržeb, změna stavu zásob vlastní výroby, ostatní provozní, případně finanční výnosy, čisté příjmy z likvidace projektu. Zápornými toky jsou přírůstky hmotného a nehmotného investičního majetku, přírůstky pracovního kapitálu, náklady bez odpisů z výkazu zisku a ztráty, daň z příjmu. Rozdílem kladných a záporných toků v době výstavby i provozu jsou čisté toky hotovosti. Čisté toky hotovosti jsou v období výstavby projektu záporné, protože

jsou nulové příjmy. V období provozu by měly být čisté toky hotovosti kladné, tj. měly by převažovat příjmy nad výdaji.

## 4. Základní metody hodnocení efektivity investičního projektu

Celkovou efektivnost investičních projektů je nutné posuzovat podle toho, jakým způsobem přispívá k základnímu cíli podnikání, tj. k maximalizaci tržní hodnoty. Dominantní úloha je tak dána finančními kritérii, jejichž váha silně působí na rozhodnutí o přijetí či nepřijetí investice.

Rozlišujeme několik základních metod posuzování efektivity investičních projektů, které můžeme rozdělit podle toho, zda respektují nebo nerespektují faktor času, na statické metody a dynamické metody. Dalšími hlediskem pro třídění metod hodnocení mohou být efekty z investic, jako je úspora nákladů, účetní zisk nebo očekávaný peněžní tok z investice.

### 4.1 Čistá současná hodnota<sup>3</sup>

*„Tuto metodu můžeme definovat jako rozdíl mezi diskontovanými peněžními příjmy z investice a kapitálovým výdajem. Jestliže se kapitálový výdaj uskutečňuje delší dobu, pak je čistá současná hodnota rozdíl mezi diskontovanými peněžními příjmy z investice a diskontovanými kapitálovými výdaji v jednotlivých letech.“*  
(Hrdý, 2008, s. 45)

$$\check{C}SH = SHP - SHV = \sum_{k=0}^n \frac{IP_k}{(1+i)^k} - \sum_{k=0}^n \frac{IV_k}{(1+i)^k} = \sum_{k=0}^n \frac{IPT_k}{(1+i)^k}$$

kde

$\check{C}SH$  - čistá současná hodnota

$SHP$  - současná hodnota investičních peněžních příjmů

$SHV$  - současná hodnota investičních peněžních výdajů

$n$  - doba existence investice

---

<sup>3</sup> angl. *Net present value*

- $IP_k$  - investiční peněžní příjem v  $k$ -tém roce existence investice  
 $IV_k$  - investiční peněžní výdaj v  $k$ -tém roce existence investice  
 $i$  - zvažovaná úroková míra

Aby byla investice pro investora přijatelná, musí být čistá současná hodnota kladná. Zároveň platí, že čím bude čistá současná hodnota vyšší, tím je zamýšlená investice výnosnější. Pokud by byla čistá současná hodnota záporná, je třeba od realizace navrhované investice odstoupit. V případě, že čistá souhrnná hodnota bude ve výši nula, je lhostejné, zda bude podnik tuto investici realizovat či zda se rozhodne pro jinou alternativní variantu.

## 4.2 Index ziskovosti<sup>4</sup>

Index ziskovosti doplňuje metodu čisté současné hodnoty, je-li hodnota indexu větší než 1, je možné investici přijmout a naopak, je-li index ziskovosti menší než 1, investice není vhodné realizovat. Index ziskovosti ve výši 1 znamená, že je stejně výhodné investici realizovat nebo nerealizovat. Pokud je čistá současná hodnota kladná, je výpočet indexu ziskovosti zbytečný.

$$I\check{C}SH = \frac{SHP}{SHV} = \frac{\sum_{k=0}^n \frac{IP_k}{(1+i)^k}}{\sum_{k=0}^n \frac{IV_k}{(1+i)^k}}$$

kde

$I\check{C}HS$  - index čisté současné hodnoty

---

<sup>4</sup> angl. *profitability index*

- $n$  - doba existence investice  
 $IP_k$  - investiční peněžní příjem v  $k$ -tém roce existence investice  
 $IV_k$  - investiční peněžní výdaj v  $k$ -tém roce existence investice  
 $i$  - zvažovaná úroková míra

### 4.3 Vnitřní výnosové procento<sup>5</sup>

„Vnitřní výnosové procento je taková zvažovaná úroková míra, při níž se současná hodnota příjmů z investice rovná současné hodnotě výdajů na investici.“  
 (Marek, 2006, s. 362)

$$0 = \sum_{k=0}^n \frac{IP_k}{(I + VVP)^k} - \sum_{k=0}^n \frac{IV_k}{(I + VVP)^k}$$

kde

- $VVP$  - vnitřní výnosové procento  
 $n$  - doba existence investice  
 $IP_k$  - investiční peněžní příjem v  $k$ -tém roce existence investice  
 $IV_k$  - investiční peněžní výdaj v  $k$ -tém roce existence investice  
 $i$  - zvažovaná úroková míra

Vnitřní výnosové procento porovnáváme s předpokládanou úrokovou mírou, pokud je vnitřní výnosové procento vyšší než tato předpokládaná úroková míra, je možné zamýšlenou investici realizovat, je-li menší, od investice ustoupíme.

Vzhledem k omezené vypovídací schopnosti vnitřního výnosového procenta, je vhodné všude tam, kde je známa čistá současná hodnota, nebo při volbě mezi více investičními variantami, kdy ukazatel čisté současné hodnoty preferuje jinou

---

<sup>5</sup> angl. *internal rate of return*



investici než vnitřní výnosové procento, dát na doporučení kritéria čisté současné hodnoty.

#### 4.4 Prostá doba návratnosti<sup>6</sup>

*„Prostá doba návratnosti představuje počet let, za něž se příjmy z investice vyrovnají výdajům na investici.“ (Marek, 2006, s. 370)*

$$PDN \quad mi$$
$$\sum_{k=0} \check{C}IP_k = \sum_{k=0} \check{C}IV_k$$

kde

$PDN$  - prostá doba návratnosti

$mi$  - konec  $mi$ -tého období

$\check{C}IP_k$  - čistý investiční příjem na konci  $k$ -tého období

$\check{C}IV_k$  - čistý investiční peněžní výdaj na konci  $k$ -tého období

Pokud bude pro výběr investice zvoleno toto kritérium, pak bude vybrána ta investice, která bude mít kratší dobu návratnosti, doba návratnosti musí být kratší než doba životnosti investice. Toto kritérium má ale značné nedostatky, nebere v úvahu čas, tj. příjmy dosažené dříve mají vyšší hodnotu než příjmy pozdější, dále neuvažuje s peněžními toky, které vzniknou po době návratnosti investice. Toto kritérium není vhodné použít v případě výběru investice s nekonvenčními peněžními toky.

#### 4.5 Diskontovaná doba návratnosti<sup>7</sup>

*„Diskontovaná doba návratnosti je počet let, za něž se současná hodnota příjmů z investice vyrovná současné hodnotě výdajů na investici.“ (Marek, 2006, s. 373)*

---

<sup>6</sup> angl. *payback period*

<sup>7</sup> angl. *discounted payback period*

$$DDN \quad \sum_{k=0}^{mi} \frac{\check{C}IP_k}{(1+i)^k} = \sum_{k=0} \frac{\check{C}IV_k}{(1+i)^k}$$

kde

*DDN* - diskontovaná doba návratnosti

*mi* - konec *mi*-tého období

$\check{C}IP_k$  - čistý investiční příjem na konci *k*-tého období

$\check{C}IV_k$  - čistý investiční peněžní výdaj na konci *k*-tého období

Pokud bude pro výběr investice zvoleno toto kritérium, pak bude stejně jako u předchozí metody vybrána ta investice, která bude mít kratší dobu návratnosti. Oproti prosté době návratnosti toto kritérium uvažuje faktor času, ale stejně jako u předchozí metody neuvažuje s peněžními toky, které vzniknou po době návratnosti investice a nelze je použít v případě výběru investice s nekonvenčními peněžními toky.

## 4.6 Metoda průměrných nákladů

Pomocí této metody se porovnávají průměrné roční náklady příslušných srovnatelných variant investičních projektů. Srovnatelnost představuje především stejný rozsah produkce, které investiční varianty zajišťují, a stejné ceny. Za nejvhodnější je považována varianta s nejmenšími průměrnými náklady.

$$R = O + i * J + V$$

kde

*R* - roční průměrné náklady varianty

*O* - roční odpisy

$i$  - požadovaná výnosnost v %

$J$  - investiční náklad

$V$  - ostatní roční provozní náklady (tj. celkové provozní náklady – odpisy)

Pokud podnik předpokládá, že investiční majetek bude ke konci doby životnosti prodán za určitou likvidační cenu, je zapotřebí tuto skutečnost promítnout do ročních průměrných nákladů investice.

$$R = O + i * J + V - L/n$$

kde

$L$  - likvidační cena (snížená o případné náklady likvidace)

$n$  - doba životnosti investice

#### **4.7 Metoda diskontovaných nákladů**

Na základě této metody, která je založena na stejném principu jako metoda průměrných ročních nákladů, lze porovnávat souhrn investičních a diskontovaných provozních nákladů jednotlivých variant projektu za celou dobu jeho životnosti. Varianta, která má nižší diskontované náklady, je považována za nejvýhodnější.

$$D = J + V_d$$

kde

$D$  - diskontované náklady investičního projektu

$J$  - investiční náklad (obdoba kapitálového výdaje)

$V_d$  - diskontované ostatní roční provozní náklady (tj. celkové provozní náklady minus odpisy)

## 4.8 Ukazatelé rentability

„Ukazatelé rentability dávají do vzájemného vztahu zisk projektu a vložené prostředky, resp. vložený kapitál.“ (Fotr, 1995, s. 86)

Výhodou ukazatelů rentability je jednoduchost výpočtu a srozumitelnost, jsou vhodné k rychlému posouzení výhodnosti podnikatelských projektů, a to především u těch, které mají krátkou životnost. Nedostatkem je závislost na stanovených principech účetnictví a ignorování odlišné časové hodnoty peněz.

### *Rentabilita vlastního kapitálu*

Tento ukazatel by měl být vyšší než úroková míra dlouhodobých vkladů, protože pak pro podnik není výhodné investici realizovat, když volné prostředky, které by podnik uložil jako dlouhodobý vklad, ponесou vyšší a zaručený výnos. Pokud je rozdíl rentability vlastního kapitálu a úrokové míry kladný, jedná se o tzv. rizikovou prémii, jejíž výše vyjadřuje úspěšnost daného projektu.

$$RVK = ( Z / VK ) * 100$$

kde

*RVK* - rentabilita vlastního kapitálu vyjádřená v %

*Z* - roční zisk po zdanění

*VK* - velikost vlastního kapitálu

### *Účetní rentabilita investic*

Tento ukazatel odstraňuje nedostatek spojený s faktorem času, protože se použije jen na předem určený rok života projektu.

$$URP = ( PZ / PIM ) * 100$$

kde

*URP* - účetní rentabilita projektu vyjádřená v %

*PZ* - průměrná roční výše zisku po zdanění

*PIM* - průměrná hodnota pořízené investičního majetku

#### *Rentabilita celkového kapitálu*

Tento ukazatel se použije v případě, kdy je daná investice financována jak vlastním, tak i cizím kapitálem. U tohoto ukazatele je nutné upravit čistý zisk po zdanění o úroky, které jsou efektem zhodnocení zapůjčeného kapitálu.

$$RTK = [(Z + \acute{U}) / TK] * 100$$

kde

*RTK* - rentabilita celkového kapitálu vyjádřená v %

*Z* - roční zisk po zdanění

*Ú* - úroky

*TK* - celkový kapitál

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

K realizaci investičního projektu jsou nutné dostatečné finanční zdroje. Zdroje financování mohou mít dvojí podobu, pokud podnik získává kapitál svojí činností, pak se jedná o interní financování. Pokud podnik získává kapitál z externích zdrojů, pak se jedná o financování externí.

Mezi vlastní zdroje financování patří počáteční vklady vlastníků, odpisy hmotného a nehmotného investičního majetku, výnosy z prodeje nebo likvidace investičního majetku a zásob, zisk firmy použitý k financování jejího rozvoje, rezervní fondy a ostatní vlastní zdroje – kapitálové fondy.

Mezi základní zdroje externího financování patří finanční úvěry, bez ohledu na to, kdo je poskytuje, emitované dluhopisy a vystavené směnky.

Je vhodné se zastavit ještě u dalších zdrojů financování, které nemají charakter ani zdrojů vlastních ani zdrojů cizích. V této diplomové práci jsou přesto dále zařazeny jako cizí zdroje. Jedná se o leasing, faktoring, forfaiting, tiché společenství a rizikový kapitál.

### **5.1 Počáteční vklady vlastníků**

Dle § 59 zákona č. 513/1991 Sb., obchodního zákoníku, v platném znění, je vkladem společníka souhrn peněžních prostředků - peněžitý vklad, nebo jiných penězi ocenitelných hodnot - nepeněžitý vklad, které se určitá osoba zavazuje vložit do společnosti za účelem nabytí nebo zvýšení účasti ve společnosti.

Souhrn počátečních vkladů společníků se nazývá základním jměním. Základním jměním obchodních společností je pak souhrn peněžitých i nepeněžitých vkladů vložených společníky do dané společnosti.

Vzhledem k tomu, že předmětem této diplomové práce je společnost, která vznikla již v roce 1994, nejsou počáteční vklady vlastníků detailněji rozpracovány.

## 5.2 Odpisy

*„Odpisy nepředstavují pro podnik nově vytvořené zdroje financování. Jsou ale peněžním vyjádřením opotřebování hmotného i nehmotného investičního majetku v průběhu příslušného období, za které se zúčtovávají do nákladů. Z hlediska peněžních příjmů, neboli z hlediska cash flow, však představují často hlavní a přitom stabilní příjem – zdroj interního financování.“ (Wawrosz, 1999, s. 92)*

Odpisy představují skutečnost, kdy používaný investiční majetek vstupuje postupně, nikoli jednorázově, do nákladů podniku po několik období. Zároveň se tímto způsobem snižuje hodnota tohoto majetku. Částku, která je tak jednorázově investovaná, získává podnik zpět postupně v tržbách po celou dobu odepisování.

Odpisy jako jedna z nákladových položek, aniž by byly v daný moment výdajem, snižují zisk, a tím i daň z příjmů.

Výše odpisů je určena zvolenou metodou odepisování, odpisovou základnou a příslušnými sazbami odpisů. Východiskem pro odpisovou základnu je objem, struktura a ocenění majetku. Odepisuje se ze vstupní ceny, tou může být cena pořizovací, reprodukční nebo v případě pořízení investice ve vlastní režii - vlastní náklady. Odpisové sazby by měly být stanoveny dle míry a intenzity využití daného majetku včetně zohlednění jeho fyzické i morální životnosti. Důležitá je i zvolená metoda odepisování, která může být lineární, degresivní, progresivní a nerovnoměrná.

Na základě lineární metody je majetek odepisován rovnoměrně po celou dobu odepisování. Tato metoda ale nevyjadřuje reálný průběh opotřebování.

$$RO = VC / N$$

kde

$RO$  - roční odpisy

$VC$  - vstupní cena

$N$  - doba odepisování

Degresivní metoda odepisování je založena na vyšších částkách odpisů zpočátku uvedení investice do provozu. V průběhu fungování investice pak objem odpisů klesá. Tento způsob umožňuje rychlejší obnovu techniky a její modernizaci. Je možné použít různé metody, např. metodu klesající bilance, která vychází z odepisování zůstatkové ceny.

$$RO = ( 2 * ZC ) / N$$

kde

*RO* - roční odpisy

*ZC* - zůstatková cena počátkem roku

*N* - doba odepisování

Dalším způsobem, který je možné použít pro výpočet degresivních odpisů, jsou tzv. digitální odpisy, kdy do výpočtu vstupuje celá vstupní cena a roční odpisy klesají rovnoměrně o stejné absolutní částky.

$$RO = VC * ( M / K )$$

kde

*RO* - roční odpisy

*VC* - vstupní cena

*M* - počet let do konce životnosti

*K* - kumulativní součet jednotlivých let životnosti

Progresivní způsob odepisování znamená, že výše ročních odpisů v čase roste. Nižší odpisy z počátku života investice sice znamenají vyšší zisk, a tím vyšší



dividendy a zvýšení hodnoty akcií, ale také nevýhodu ve formě vyšší daňové povinnosti.

Nerovnoměrné odepisování je kombinací výše uvedených metod. Lze použít různé postupy, kdy se v počátečních letech života investice odepisují vyšší částky rovnoměrně nebo stupňovitě, a pak následují lineární odpisy, nebo se používá tzv. zrychlené odepisování. Zrychlené odepisování je možné provádět různými způsoby, např. pomocí výše degresivních metod, zkrácením doby odepisování, kdy je zachován lineární způsob odpisů, ale jsou zvýšeny odpisové sazby nebo nerovnoměrným odepisováním, kdy se na začátku používání majetku postupně nebo jednorázově odepíše větší část.

Výhodou zrychleného odepisování je rychlejší obnova a modernizace majetku podniku, vyšší náklady a s tím související nižší základ daně z počátku života investice. Nevýhodou naopak může být předčasné a nehospodárné vyřazování majetku a zvyšující se základ daně ke konci života investice.

Technické opotřebení majetku by mělo být vyjádřeno odepisováním podle výkonu. Výše odpisů je závislá na předpokládaném celkovém výkonu rozloženým do jednotlivých let života investice.

$$OS_v = VC / V$$

$$RO = OS_v * V_i$$

kde

$OS_v$  - odpisová sazba na jednotku výkonu

$VC$  - vstupní cena

$V$  - celkový výkon

$RO$  - roční odpisy

$OS_v$  - odpisová sazba na jednotku výkonu

$V_i$  - očekávaný výkon v jednotlivých letech

Ačkoliv účetní odpisy zachycují reálnou výši opotřebení majetku, neboť podniky si je určují samy v souladu s odpisovým plánem, pro potřeby stanovení základu daně z příjmu lze účetní odpisy použít pouze do výše tzv. daňových odpisů. Daňové odpisy vymezuje zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, v platném znění, na základě taxativně vymezených podmínek, kdy pro jednotlivé druhy hmotného a nehmotného majetku jsou stanoveny odpisové skupiny se stanovenou dobou odpisování. Dále jsou zde vymezeny způsoby odepisování, a to rovnoměrné nebo zrychlené odepisování včetně způsobu jejich výpočtu.

### **5.3 Zisk**

*„Zisk je nejvýznamnějším zdroj financování, který podnik získává vlastní činností. Obecně zisk představuje rozdíl mezi výnosy a náklady.“ (Wawrosz, 1999, s. 125)*

Zisk, který je možné použít k investování, je nazýván nerozdělený zisk. Je možné ho stanovit jako nerozdělený zisk na začátku roku včetně zisku po zdanění běžného roku a odečtením vyplacených dividend nebo tvorby fondů ze zisku. Použití zisku k financování investic se nazývá samofinancování. Podmínkou samofinancování je, že investice, která je financována z nerozděleného zisku, musí přinést vyšší výnosnost, než je dividendový výnos akcionářů.

Za výhodu samofinancování je považována možnost financovat i investice s vyšším rizikem, kdy je složité zajistit externí zdroj financování, stabilní počet akcionářů nebo věřitelů, nulové náklady emise a snížení finančního rizika důsledkem vyššího zadlužení. Nevýhodou je malá stabilita zadržovaného zisku jako finančního zdroje.

### **5.4 Rezervní fond a ostatní složky vlastních zdrojů**

*„Další složkou vlastních zdrojů podniku je rezervní fond. Rezervní fond však nevzniká sám o sobě, zdrojem prostředků rezervního fondu je (čistý) disponibilní zisk. Důvodem, proč se rezervní fond odděluje od zisku, je jeho účel – rezervní fond*

*primárně slouží k tomu, aby se z něj kryly ztráty a další negativní jevy, které mohou nastat v životě společnosti.“ (Wawrosz, 1999, s. 164)*

Rezervní fond lze rozlišit na povinně vytvářený a dobrovolně vytvářený. Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, v platném znění, upravuje tvorbu a užití povinných rezervních fondů. Tvorba dobrovolných rezervních fondů bývá předepsána ve stanovách společnosti. Tyto fondy bývají obvykle určeny na přesně vymezené účely.

Ostatní složky vlastních zdrojů, jako je emisní ážio a ostatní kapitálové fondy mohou sloužit jako zdroje financování. Emisní ážio může být, pokud je splaceno v penězích, použito jako zdroj financování. Ostatní kapitálové fondy mohou být tvořeny vklady společníků nad výši vkladů stanovenou ve společenské smlouvě, dary nebo dotacemi (vyjma těch, které jsou určeny na úhradu nákladů nebo ušlých výnosů).

Podniky mohou vedle interních zdrojů využívat i celou řadu externích zdrojů. Ty umožňují snáze a rychleji reagovat na potřebné změny na trhu, podporují růst rentability vlastního kapitálu a zvyšování efektivity podnikání, to vše za podmínky, že náklady na pořízení externího kapitálu jsou nižší než rentabilita celkového kapitálu. Zapojení externích zdrojů financování sebou nese i mnohé nevýhody, jako je zvyšování nákladů podniku, nároků na udržování likvidity nebo rozšíření počtu akcionářů či věřitelů.

## **5.5 Akcie**

*„Akcie je cenný papír majetkového charakteru, který stvrzuje vlastnictví podílu na základním kapitálu akciové společnosti. Držitel akcie je akcionář. Držení akcie přináší akcionáři určitá práva k dané společnosti - obvykle jistý podíl na rozhodování a hospodářských výsledcích.“ [29]*

Akcie je možné členit podle rozsahu práv akcionářů na kmenové a prioritní. Základní charakteristikou kmenových akcií je pohyblivá dividenda, nemají pevné datum splatnosti, jsou snáze prodejné než akcie prioritní, zvyšují důvěru u věřitelů, jejich majitel má právo se zúčastnit hlasování na valné hromadě. Nevýhodou těchto

akcií jsou vyšší náklady spojené s emisí oproti obligacím nebo prioritním akciím, dividendy nejsou položkou snižující základ daně, další nevýhodou je rozšiřování hlasovacích práv.

Další možností, jak může společnost rozšířit svůj kapitál, je emise prioritních akcií. Prioritní akcie se vyznačují stálou výší dividend bez ohledu na zisk, zároveň jejich výplata má přednost před výplatou dividendy z kmenových akcií. Další výhodou je, že jejich majitelé nemají obvykle hlasovací právo. K emisí prioritních akcií přistupuje společnost zpravidla tehdy, když se zmenšuje zájem o rozšíření kmenových akcií a zapotřebí zvýšit vlastní kapitál, podíl prioritních akcií na akciovém kapitálu nesmí být vyšší než 50 %. Za další výhodu je možné považovat i to, že neschopnost vyplatit dividendy z prioritní akcie není pro podnik natolik závažnou skutečností, jako neschopnost uhradit pevně stanovené splátky úroků z dlouhodobých dluhů. Nevýhodu prioritních akcií lze spatřovat v tom, že jsou dražší než obligace a dividendy z těchto akcií nejsou položkou snižující základ daně.

## 5.6 Dluhopisy (obligace)

*„Dluhopis je zastupitelný cenný papír, s nímž je spojeno právo na splacení dlužné částky a povinnost emitenta toto právo uspokojit. Dluhopis může být vydán v listinné nebo zaknihované podobě.“ [30]*

Základní charakteristikou dluhopisu je splatnost za určitou dobu, předem stanovený úrok a nemožnost věřitele podílet se na rozhodování podniku. Emise dluhopisů jsou vzhledem k ochraně věřitelů upraveny zákony. Ty stanoví jejich náležitosti, podmínky povolení emise, formu emise včetně splácení, způsoby stanovení úroků a zvláštnosti různých druhů dluhopisů.

Výhodou obligací z pohledu emitenta je výše úroku, který bývá nižší než dividendy, je pevně stanoven a je položkou snižující základ daně. Emisí obligací neztrácejí akcionáři kontrolu nad podnikem.

Nevýhodou obligací je především pevně stanovená splátka, emisní náklady, zvýšené finanční riziko a s tím spojené zvýšení nákladů na pořízení kapitálu. Zvyšovat kapitál formou emise dluhopisů je vhodné tehdy, když podnik má stabilní

tržby a výnosy, popřípadě, když očekává jejich růst. Při emisi dluhopisů by měl management podniku zvážit i stávající míru zadlužení.

Rozhodnutí podniku o tom, zda využije nebo nevyužije obligace jako zdroj financování investic, závisí na úroku z obligace, době životnosti, způsobu splácení úroku a také na hodnocení ratingové agentury. Je možné využít možnosti záruky za obligace, popřípadě nastavit různé omezující podmínky věřitelů.

## 5.7 Úvěry

*„Úvěr můžeme obecně charakterizovat jako návratný peněžní vztah, tj. jako vztah, při němž věřitel poskytuje dlužníkovi určité konkrétní hodnoty vyjádřené v peněžní podobě k dočasnému užívání dlužníkovi a dlužník se zavazuje ke splacení těchto hodnot v době předem stanovené.“ (Wawrosz, 1999, str. 174)*

Úvěrové financování je jedním z nejrozšířenějších externích druhů financování, tímto způsobem mohou získat finanční prostředky i ty podniky, které nemají možnost emitovat obligace. Úvěry jsou poskytovány kapitálově silnými finančními společnostmi. Existují různé formy úvěrů, v současnosti jsou nejvíce využívány úvěry střednědobé, dlouhodobé a hypoteční. Jsou používány zejména na pořízení hmotného nebo nehmotného dlouhodobého majetku, staveb, strojů a zařízení, nebo i zásob.

Finanční instituce požadují za poskytnutí finančních prostředků záruky, stanoví lhůtu splatnosti úvěru, podíl interních zdrojů podniku na krytí investice. Značná pozornost je poskytována analýze firmy, kdy se zjišťuje její bonita včetně dopadů finančních efektů pořizované investice. Půjčky mohou být hrazeny buď anuitními pravidelnými platbami nebo různě vysokými předem určenými splátkami. Ačkoliv firma touto formou financování ušetří náklady, které se vztahují k emisi obligací, úroky z úvěru bývají vyšší než úroky z obligací.

Zvláštní formou úvěrování jsou *dodavatelské úvěry*. Ty jsou poskytovány na dodávky zboží značné hodnoty, jako jsou investiční celky, strojní zařízení a stavby. V rámci tohoto úvěru si firmy pomáhají při získávání náročných investičních zakázek. Tímto způsobem je zvýhodněn dlužník, věřitel se vystavuje riziku platební nekázně, inflace nebo měnového kurzu.

Úvěrem v obrácené formě jsou zálohy. Zálohy bývají poskytovány na dodávky velkých investičních celků, je možné je zajistit bankovní zárukou. Výše uhrazené zálohy závisí na dohodě mezi odběratelem a dodavatelem.

## 5.8 Faktoring a forfaiting

*Factoring* je zvláštní krátkodobou formou financování podniku. Jedná se o prodej krátkodobé pohledávky před splatností faktorovi, kterým je specializovaná finanční instituce nebo banka. Výhodou je snížení míry zadlužení, protože podnik rychle získá své peněžní prostředky, nevýhodou provize faktora.

*Forfaiting* znamená odkoupení střednědobých a dlouhodobých pohledávek před splatností forfaitrem, kterým je také specializovaná finanční instituce nebo banka. Bývá poskytován na investiční celky, a to především v rámci zahraničního obchodu. Vývozce dodá předmět obchodu do zahraničí. Pokud nechce čekat na datum splatnosti, prodá pohledávku forfaitrovi, který po odečtení provize, vyplatí předmětnou částku dodavateli. Vzhledem ke zvýšené míře rizika bývá u tohoto způsobu obchodu požadována záruka v zemi odběratele, ručitelem bývá obvykle banka.

## 5.9 Leasing

*„Leasing můžeme definovat jako pronájem různých částí majetku (strojů, budov, výrobků dlouhodobé spotřeby) za sjednané nájemné buď na určité období, nebo na dobu neurčitou s výpovědní lhůtou.“ (Valach, 1999, s. 228)*

Podstatou leasingu je poskytnutí fixního majetku nájemci za úplaty na základě smlouvy, kdy po celou dobu pronájmu vlastní tento majetek pronajímatel, který daný majetek také odepisuje.

Leasing lze členit na provozní a finanční. Provozní leasing je v podstatě krátkodobý pronájem, předmět leasingu je zapůjčen na dobu určitou a po uplynutí lhůty bývá pronajat dalšímu nájemci, pronajímatel zajišťuje jak finanční, tak i technickou stránku. Tuto smlouvu mohou obě strany vypovědět, bývá uzavřena na období kratší, než je doba životnosti předmětu, platby obvykle nepokryjí cenu daného zařízení.

Finanční leasing je dlouhodobým pronájmem, pronajímatel ručí pouze za finanční záležitosti. Z pohledu nájemce je finanční leasing dlouhodobý závazek, který splácí pravidelnými splátkami. Doba pronájmu se často blíží době životnosti a po skončení leasingu má podnik možnost majetek za částku sjednanou ve smlouvě koupit. Tato smlouva nebývá vypověditelná.

Mezi výhody leasingu bezesporu patří možnost pořízení majetku, kdy podnik nemusí vynaložit jednorázově značnou sumu peněžních prostředků. Úhrada je pak prováděna postupně pravidelnými splátkami, zároveň se tímto způsobem také eliminuje riziko spojené s investováním. Vzhledem ke značné pružnosti leasingu je firma schopna rychle reagovat na změnu poptávky bez zajišťování patřičných investic. Oproti úvěru spočívá výhoda leasingu v tom, že bývá dostupnější a obvykle se splácí až po uvedení zařízení do provozu. Leasingové splátky je možné po splnění zákonem stanovených podmínek zahrnout do nákladů a snížit tak základ daně.

Mezi zásadní nevýhody leasingu patří především to, že výše splátek výrazně převyšuje pořizovací cenu majetku. Pořízení majetku formou leasingu je obvykle dražší než pořízení majetku z vlastních zdrojů nebo na úvěr. Přestože pořízení majetku na leasing má své klady i zápory stejně jako pořízení majetku na úvěr, nelze jej jednoznačně zamítnout a při volbě mezi těmito dvěma způsoby financování je nutné zvážit daňové zatížení, úrokové a odpisové sazby, výši leasingových splátek a diskontní faktor.

## 5.10 Tiché společenství

*„Tiché společenství může být pro podniky zajímavým zdrojem financování, kdy od konkrétní osoby, která se nazývá tichý společník, získává vklady, které může použít ke svému podnikání. Protože tichým společníkem může být kdokoliv, fyzická i právnická osoba, jde tímto způsobem získat i relativně vysoké částky peněz, zvláště v případech, kdy jsou ostatní zdroje financování obtížně dostupné.“ (Wawrosz, 1999, s. 302 – 303)*

Nevýhodou tohoto způsobu financování je skutečnost, že tichý společník vzhledem k tomu, že se podílí jak na zisku, tak i na vytvořené ztrátě, požaduje vyšší podíl na zisku než akcionář nebo společník, a tento vyplacený podíl není možné

zahrnout do nákladů a snížit tak základ daně. Dalším nedostatkem je fakt, že tichý společník může smlouvu kdykoliv vypovědět.

### 5.11 Rizikový kapitál<sup>8</sup>

*„Rizikový kapitál můžeme chápat jako velkou kapitálovou investici prováděnou zpravidla ve formě zvýšení základního jmění, kdy specializovaná instituce investující rizikový kapitál vstupuje do podniku, který má určitý podnikatelský záměr nebo který z jiného důvodu potřebuje finanční prostředky. Rizikový investor však pouze neposkytuje kapitálové investice, ale zároveň zejména svými odbornými znalostmi napomáhá rozvoji firmy a pravidelně monitoruje její ekonomickou situaci. Rizikový kapitál tak firmě, do které vstupuje, přináší synergický efekt daný spojením investic a odborných znalostí.“ (Wawrosz, 1999, s. 313)*

Vložení rizikového kapitálu do podniku se vyznačuje několika specifiky a management firmy by měl zvážit, zda je ochoten na podmínky smlouvy, která je základním dokumentem rizikového investování a jsou v ní stanovena práva a povinnosti investora, přistoupit. Rizikový investor se ve firmě stává menšinovým společníkem, ačkoliv výší vloženého kapitálu by za běžných podmínek získal majoritní podíl. Zároveň se tento investor podílí na řízení podniku, jeho podíl na řízení však bývá většinou menší, než kolik činí obchodní podíl. Tato účast spočívá především ve strategickém řízení, kdy bez jeho souhlasu nesmí být přijato žádné zásadní rozhodnutí.

### 5.12 Použití jednotlivých zdrojů

Management podniku by měl při výběru zdroje, kterým chce financovat stávající nebo plánované činnosti, posoudit a zhodnotit mnohé faktory ovlivňující jeho rozhodování. Jedná se o velikost finanční potřeby a účel financování. Směnky, krátkodobé úvěry, leasing, faktoring a forfaiting, nerozdělený zisk a vklady společníků by měly být používány pro financování provozní činnosti. Zvýšení základního jmění, dlouhodobé úvěry, emise dlouhodobých dluhopisů, forfaiting, leasing by měly být použity k financování strategických investic.

---

<sup>8</sup> angl. *venture capital*



Stejně důležitým kritériem je i doba investice. Potřeby krátkodobého charakteru by měly být financovány úvěry, faktoringem, forfaitingem, směnkami, popřípadě nerozděleným ziskem nebo vklady společníků. Dlouhodobé investice je vhodné financovat emisí dluhopisů, zvýšením základního jmění nebo leasingem.

Pokud se podnik rozhodne pro jakýkoliv zdroj externího financování, je důležité, aby mu byly známy podmínky, za kterých je možné případný zdroj získat včetně nákladů s tím spojených a dalších administrativních podkladů. Dalšími rozhodnými skutečnostmi jsou podmínky čerpání daného zdroje, rychlost jeho získání a možnost flexibilního splácení. Podnik by měl svá rozhodnutí o použití cizího kapitálu důkladně uvážit. Vysoký podíl cizích zdrojů narušuje jeho stabilitu, protože náklady související s cizím kapitálem je nutné splácet bez ohledu na stávající finanční situaci. Dle Wawrosze (1999, s. 326) by podíl cizího kapitálu na celkovém kapitálu neměl přesáhnout 70 %. Naopak je třeba uvážit i nákladovost každého jednotlivého kapitálu. Cizí kapitál generuje náklady, které lze obecně nazvat úrokovou mírou. U vlastního kapitálu se jedná například o vyplacené dividendy nebo vyplacenou odměnu společníka. Obecně je tak vlastní kapitál považován za nákladnější než kapitál cizí.

Nejdůležitějším kritériem, na základě kterého by měl podnik volit zdroj financování, je výnosnost investice. Je zapotřebí v rámci volby případných zdrojů porovnat výnosy investice s náklady, které jednotlivé zdroje budou generovat.

## **6. Cíle, metodika, hypotézy**

### **6.1 Cíl**

Cílem diplomové práce bude zhodnotit výhodnost realizace vybraného investičního projektu a posoudit dopad daného projektu na výnosnost a finanční stabilitu podniku.

Hlavním předmětem činnosti společnosti je výroba strojů, zařízení a další drobná kovovýroba, zčásti se jedná o kusovou výrobu a zčásti o zakázkovou výrobu. Společnost i do budoucna předpokládá, že v této činnosti bude pokračovat. Vzhledem k charakteru výroby, kdy je nutno rychle reagovat na zadanou zakázku a je proto nakupován různorodý materiál v menším množství, si společnost zajišťuje dopravu tohoto materiálu včetně dopravy polotovarů k dalšímu opracování, jako je galvanizace, pískování nebo barvení popřípadě další možné úpravy kovů dle přání zákazníka, ve vlastní režii. K této činnosti proto používá starší nákladní automobil značky IVECO s celkovou hmotností do 10 tun. Dále firma v současné době vlastní osobní automobil ŠKODA FABIA, který používá vedoucí provozu ke služebním cestám a k drobným nákupům. Podnik hotové výrobky dopravuje do mateřské společnosti sídlící ve Spolkové republice Německo, která zajišťuje distribuci finálních výrobků zákazníkům. Tato doprava je několikrát týdně prováděna najatým autodopravcem.

Na základě konzultace s vedoucím provozu společnost uvažuje o obnově stávajících vozidel, která jsou již opotřebovaná, a o pořízení jednoho nákladního automobilu s celkovou hmotností do 25 tun, který bude používán k přepravě hotových výrobků.

### **6.2 Hypotézy**

S ohledem na změny zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, kdy došlo ke změně sazby daně z přidané hodnoty u leasingu, a leasingové splátky tak podléhají základní sazbě daně z přidané hodnoty a nikoliv snížené, není již leasing preferovanou formou pořízení investičního majetku. Předpokládám proto, že výhodnějším způsobem pořízení investice bude úvěr, kdy stejně jako u finančního

leasingu by základní uhrazená částka byla minimálně 30 % ceny vozidel. Nákup vozidel z vlastních zdrojů však považují za nejvýhodnější variantu pořízení.

## **6.3 Metodika**

K možnému zhodnocení plánované investice je zapotřebí postupovat v následujících krocích:

### **6.3.1 Zhodnocení současného stavu**

V tomto oddíle bude provedena finanční analýza podniku za sledovaná období, kterými jsou roky 2009, 2010, 2011, a také zhodnocení stávajícího stavu používaných vozidel. Za tato období jsou sledovány veškeré náklady, které se týkají stávajících vozidel, včetně nákladů najímané dopravy. Zdrojem budou doklady společnosti, popřípadě vlastní výpočty.

Finanční analýza podniku bude provedena pomocí ukazatelů aktivity, rentability, likvidity a zadluženosti. Na základě posouzení finanční situace podniku, budou naznačeny možné způsoby pořízení investice.

### **6.3.2 Stanovení plánovaného cash flow investice**

Celkové i jednotlivé náklady investice během její životnosti budou zjištěny na základě plánovaných peněžních toků. Vozidla, která společnost v současné době používá, jsou téměř 10 let stará. Společnost předpokládá, že budou odprodána na náhradní díly, popřípadě ekologicky zlikvidována.

Plán nákladů bude sestaven pro tři navržené způsoby financování – leasing, úvěr a financování vlastními zdroji. Takto připravené podklady budou sloužit jako nástin nákladového zatížení společnosti na předpokládaný počet let a stanou se součástí finančního plánu. Plánované toky budou stanoveny dle průměru počtu ujetých kilometrů za sledované roky a spotřeby pohonných hmot.

### *Stanovení nákladů na spotřebu nafty*

Podle vyhlášky č. 429/2011 o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad je stanovena průměrná cena motorové nafty pro rok 2012 ve výši 34,70 Kč a benzínu automobilového 95 oktanů ve výši 34,90 Kč. Ačkoliv jsou ceny pohonných hmot u různých prodejců a distributorů značně odlišné a mají trvale vzestupnou tendenci (viz příloha 1), budou předpokládány skutečné výdaje na jeden litr pohonných hmot ve výši daných sazeb. Sazby tak budou použity v plánované kalkulaci investice pro dílčí náklad spotřeby nafty nebo benzínu v Kč.

### *Stanovení nákladů na pojištění*

Společnost předpokládá, že pojištění vozidel bude sjednáno u pojišťovny Kooperativa, a.s.. U všech vozidel vzniká povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (dále jen „povinné ručení“). Vzhledem k tomu, že firma zvažuje možnost financování z cizích zdrojů – formou leasingu a pomocí úvěru, vzniká povinnost dle smluv, které jsou uzavírány s leasingovými společnostmi, uzavřít k předmětným vozidlům havarijní pojištění.

Pojišťovna Kooperativa a.s. poskytuje komplexní pojištění vozidel NAMÍRU, kdy lze kombinovat různé typy pojištění vozidel – povinné ručení, havarijní a dodatková pojištění. Toto pojištění je možné uzavřít pro všechny kategorie vozidel, při sjednání povinného ručení je pojišťovnou poskytována sleva 5 % na havarijní pojištění a při nadstandardním zabezpečení vozidla je poskytnuta sleva až 20 % na havarijní pojištění. V rámci pojištění vozidel NAMÍRU je možné zvolit při sjednávání povinného ručení ze tří limitů pojištění pro škody na zdraví či v případě usmrcení až do výše 100 (70, 35) milionů Kč na každého zraněného / usmrceného a pro škody na majetku včetně ušlého zisku poškozeného rovněž do výše 100 (70, 35) milionů Kč. [39]

**Tabulka 1: Pojištění vozidel**

Druh vozidla	Povinné ručení (Kč)	Havarijní pojištění		
		Spoluúčast	Sazba (Kč)	Sazba (Kč) po slevě 5 %
Osobní	4.556,-	3% (min 3.000 Kč)	15.878,-	15.084,10
Nákladní 10 t	20.220,-	3% (min 3.000 Kč)	30.611,-	29.080,45
Nákladní 25 t	29.272,-	3% (min 3 000 Kč)	50.148,-	47.640,60

Zdroj: Kooperativa, a.s. (dostupné na <http://www.koop.cz/nase-produkty/pojisteni-vozidel/>)

#### *Stanovení nákladů na dálniční známku nebo mýtné*

Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic upravuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění. Ten ukládá řidiči před použitím takovéto komunikace zaplatit poplatek, který se dokládá dvoudílnou dálniční známkou. Pro dobu platnosti od 1. prosince 2011 do 31. ledna 2013 je stanovena pro vozidla o celkové hmotnosti do 3,5 tuny roční dálniční známka ve výši 1.500,- Kč.

Výši sazeb mýtného stanoví Nařízení vlády České republiky ze dne 9. listopadu 2011 č. 354/2011 Sb.. Pro účtování mýtného za užití určitého úseku zpoplatněné komunikace je rozhodující délka úseku a kategorie daného vozidla, která je závislá na počtu náprav vozidla a emisní třídě vozidla.

**Tabulka 2: Sazby mýtného pro nová vozidla (v Kč)**

		Euro IV / 2 nápravy	Euro V / 2 nápravy
Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice	Období pátek od 15.00 do 21.00 hod (Kč / km)	3,31	2,12
	Ostatní doba mýtného (Kč / km)	2,61	1,67
Sazby mýtného pro silnice I. třídy	Období pátek od 15.00 do 21.00 hod (Kč / km)	1,56	1,00
	Ostatní doba mýtného (Kč / km)	1,23	0,79

Zdroj: Nařízení vlády č. 354/2011 Sb.

Společnost do dnešního dne neměla žádné náklady, které by se týkaly mýtného, neboť v rámci své činnosti nebyly používány žádné komunikace, které by byly předmětem tohoto poplatku. Náklady na mýtné proto budou stanoveny jako součin stanovené sazby a minimální výši (cca 1 %) celkových předpokládaných kilometrů

ujetých nákladním vozidlem do 10 t, pro nákladní automobil do 25 t nebudou náklady týkající se mýtného kalkulovány.

#### *Stanovení nákladů na silniční daň*

Dle § 2 odst. 1 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, v platném znění, jsou předmětem této daně silniční motorová vozidla registrovaná a provozovaná v České republice, jsou-li používána k podnikání.

Společnost plánuje pořídit osobní automobil, kde je v souladu s výše citovaným zákonem základem daně zdvihový objem motoru v  $\text{cm}^3$ , a to o zdvihovém objemu motoru  $1.800 \text{ cm}^3$ . Dalšími plánovanými vozidly jsou nákladní automobily s dvěma nápravami a celkovou hmotností 10 a 25 tun. Základem daně je u těchto vozidel v souladu se zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční, v platném znění, největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav.

**Tabulka 3: Sazby daně silniční (v Kč)**

Druh vozidla	Základ daně		Sazba daně Kč
	Objem motoru	Povolená hmotnost / počet náprav	
Osobní	nad $1.500 \text{ cm}^3$ do $2.000 \text{ cm}^3$		3.000
Nákladní		nad 9,5 t do 11 t	9.600
Nákladní		nad 24 t do 27 t	40.500

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

Dle § 6 odst. 6 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, v platném znění, se sazba daně snižuje o 48 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců od data jejich první registrace a o 40 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců a o 25 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců. Nárok na příslušné snížení sazby daně vzniká počínaje kalendářním měsícem prvé registrace vozidla a končí u téhož vozidla po 108 kalendářních měsících.

**Tabulka 4: Výpočet daně silniční (v Kč)**

Období od 1. registrace	Snížení daně	Vypočtená roční daňová povinnost v Kč		
		Osobní	Nákladní 10 t	Nákladní 25 t
1 – 36 měsíců	48 %	1.560	4.992	21.060
37 – 72 měsíců	40 %	1.800	5.760	24.300
73 – 108 měsíců	25 %	2.250	7.200	30.375
109 a výše	0 %	3.000	9.600	40.500

Zdroj: zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, v platném znění + vlastní výzkum

#### *Stanovení nákladů na finanční leasing*

Pro financování investic formou leasingu byla vybrána společnost EUROLEASING CZ s.r.o.. Splatnost leasingu byla stanovena na dobu 3 nebo 4 let s předpokládanou akontací 30 % z celkové pořizovací ceny vozidla.

**Tabulka 5: Výpočet finančního leasingu (v Kč)**

Pořizovací cena vozidla	Akontace 30 %	Výše měsíční splátky bez pojištění		Celkové roční náklady	
		Varianta č. 1 - 36 měsíců	Varianta č. 2 - 48 měsíců	Varianta č. 1	Varianta č. 2
208.250,-	62.475,-	4.642,-	3.578,-		
1.710.000,-	513.000,-	38.122,-	29.384,-	457.464,-	352.608,-
1.043.784,-	313.135,-	23.270,-	17.936,-	279.240,-	215.232,-

Zdroj: [http://www.euroleasing.cz/index.php?id\\_document=30/](http://www.euroleasing.cz/index.php?id_document=30/) + vlastní výzkum

#### *Stanovení nákladů na úvěrové financování*

Financování investice úvěrem v celkové výši 2.102.578,- Kč bude zajištěno společností ŠKOFIN CZ a.s., kdy na osobní auto budou zapůjčeny prostředky ve výši 174.930,- Kč s úrokovou mírou 10,16 %. K profinancování nákladních automobilů budou zapůjčeny finanční prostředky v celkové výši 1.927.648,- Kč s úrokovou mírou 8,9 %. Splátkové kalendáře na jednotlivá vozidla jsou uvedeny v příloze 2, 3, 4, 5, 6 a 7.

### *Stanovení nákladů na opravy, náhradní díly, režie včetně mzdových nákladů a cestovného*

Náklady na opravy, náhradní díly, režii včetně mzdových nákladů a cestovného budou stanoveny kvalifikovaným odhadem dle současného stavu jednotlivých položek nákladů a s ohledem na vývoj inflace. Do ostatní režie budou započítány drobné opravy a činnosti týkající se údržby vozidel, jako je výměna oleje, brzdové kapaliny, brzdových destiček, výměna pneumatik.

### *Vývoj inflace*

Dle metodiky Českého statistického úřadu „míra inflace vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen vyjadřuje procentní změnu průměrné cenové hladiny za 12 posledních měsíců proti průměru 12-ti předchozích měsíců“. [34]

**Tabulka 6: Míra inflace v roce 2001 – 2011**

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Míra inflace v %	4,7	1,8	0,1	2,8	1,9	2,5
Rok	2007	2008	2009	2010	2011	
Míra inflace v %	2,8	6,3	1,0	1,5	1,9	

Zdroj: [http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira\\_inflace/](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira_inflace/)

Dle makroekonomické predikce České republiky z října 2011, která je publikována ministerstvem financí, činí odhad inflace pro rok 2012 3,2 %. Pro stanovení výše jednotlivých nákladových položek v předpokládaných letech života investice však bude při výpočtu tempa růstu inflace vycházeno ze skutečných údajů, a to z průměrné míry inflace za období 2001 až 2011.

### *Porovnání s najímanou dopravou*

Dalším možným způsobem, jak zajistit dopravu materiálu, hotových výrobků a mobilitu společnosti, je využít možnosti pronájmu vozidel. Tuto možnost je nutno zajistit smluvně za určitých konkrétně stanovených podmínek. Tento způsob bude



použitý pouze u nákladní dopravy. Nabízená cena se u nákladních vozidel do 10 tun pohybuje ve výši 29,- Kč bez DPH, tj. 34,80 Kč včetně DPH za 1 ujetý kilometr, u vozidel do 25 tun se nabízená cena za 1 ujetý kilometr pohybuje ve výši 33,- Kč bez DPH, tj. 39,60 Kč včetně DPH.

K určení nákladů na dopravu bude stanovená cena dopravy vynásobena průměrným počtem ujetých kilometrů v letech 2009, 2010 a 2011. Takto zjištěná celková částka, která by byla placena najímané dopravě, bude porovnána s celkovými náklady, které by byly vygenerovány při pořízení vozidel úvěrem, formou finančního leasingu nebo vlastními zdroji. Zjištěné hodnoty budou porovnány na období 10 let, což je předpokládaná doba životnosti pořizovaných vozidel.

U osobního automobilu, který je používán denně, a kde společnost předpokládá použití vozidla vedoucího provozu, budou stanoveny náklady dle vyhlášky 429/2011 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad, kde je určena sazba základní náhrady za 1 km jízdy podle § 157 odst. 4 zákoníku práce u osobních silničních motorových vozidel ve výši 3,70 Kč včetně průměrné ceny za 1 litr pohonné hmoty podle § 158 odst. 3 věty třetí zákoníku práce, která činí 34,90 Kč u benzínu automobilového 95 oktanů. Tyto částky budou v dalších letech upraveny průměrným tempem růstu obou těchto hodnot období let 2000 – 2012. Vývoj daných položek je uveden v tabulce č.7.

**Tabulka 7: Vývoj sazeb základní náhrady a průměrné ceny benzínu dle vyhlášek MPSV (v Kč)**

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Cena náhrady	3,30	3,30	3,40	3,40	3,50	3,80	3,80
Prům. cena benzínu	28,89	27,23	24,36	24,59	26,72	28,59	29,82
Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Cena náhrady	3,80	4,10	3,90	3,90	3,70	3,70	
Prům. cena benzínu	29,72	30,34	26,80	28,70	31,60	34,90	

Zdroj: <http://www.mpsv.cz/cs/1490>

Pro určení nákladů na dopravu budou opět takto stanovené částky vynásobené průměrným počtem ujetých kilometrů za období let 2009, 2010, 2011. K takto stanoveným nákladům bude u osobního automobilu ještě připočtena silniční daň, kterou je společnost povinna hradit i za vozidlo zaměstnance, pokud vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci za použití osobního automobilu. Porovnání bude opět provedeno za období deseti let.

#### *Nájem vozidel formou operativního leasingu*

Dalším způsobem, jak je možno zajistit potřebná vozidla pro podnik, je nájem vozidel formou operativního leasingu. Tento způsob je opětovně nutno smluvně zajistit. Pronájmy obsahují různé služby, za které jsou požadovány i různé částky.

Společnost Auto Šebek nabízí pronájem osobních automobilů za předem sjednaných podmínek. Sazba pronájmu je stanovena podle dnů, zahrnuje dálniční známku ČR, silniční daň, komplexní pojištění s 5% spoluúčastí včetně zákonného pojištění, náhradní vozidlo v případě oprav, servisu, poruchy nebo havárie po celé Evropě. Společnost požaduje poplatek 14.000,- Kč za měsíc za jedno pronajaté vozidlo při neomezeném počtu kilometrů. Automobil je zapůjčen s plnou nádrží, kdy je povinnost automobil s plnou nádrží vrátit.

Nákladní automobily zapůjčuje TIR půjčovna za podobných podmínek jako předchozí společnost. U nákladního vozu do 10 t jsou automobily pronajaty za poplatek 42.000,- Kč za měsíc, vzniká zde povinnost složit kauci 35.000,- Kč.

Společnost také pronajímá nákladní automobil do 25 t (možnost automobil + návěs) za celkovou částku pronájmu 81.600,- Kč měsíčně, opětovně zde vzniká povinnost složit kauci, a to ve výši 68.000,- Kč. U obou nákladních automobilů je cena bez omezení počtu najetých kilometrů, po dohodě je možné zapůjčit vozidlo i na kratší dobu než jeden měsíc.

K nákladům na provoz pronajatých vozidel je nutné zohlednit i další náklady, jakými jsou mzdové náklady řidiče, náklady na spotřebu pohonných hmot, cestovní náhrady.

### *Vlastní hodnocení investice*

Protože doprava nepřináší společnosti žádné příjmy, bude hodnocení provedeno metodou diskontovaného cash flow. Tato metoda porovnává nákladové zatížení zvolených způsobů financování. Na jejím základu lze zvolit nejvhodnější způsob provozování dopravy v daném podniku.

### *Určení diskontní míry*

Pokud použijeme k hodnocení efektivnosti investic některou z metod založených na diskontování, je zapotřebí určit náklady kapitálu, který jsme použili pro financování dané investice.

Diskontní sazbu jako očekávanou míru výnosnosti lze stanovit jako součet tzv. časové prémie a rizikové prémie (bezrizikové úrokové míry, inflační prémie a rizikové prémie).

Náklady vlastního kapitálu budou určovány od dividend akciových společností, popřípadě u společností, které mají jinou právní formu, od podílu na zisku. Jednou z metod k určení nákladů kapitálu, je metoda oceňování kapitálových aktiv - CAPM<sup>9</sup>:

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

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

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

kde

$K_s$  - požadovaná míra návratnosti

$RP$  - riziková prémie

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

$K_{rf}$  - míra výnosnosti bezrizikových cenných papírů

---

<sup>9</sup> angl. *capital assets pricing model*

$\beta$  - „odhadnutý akciových koeficient, který vyjadřuje index akciového rizika a který udává vztah mezi návratností kmenových akcií podniku a tržní návratností.“ (Synek, 2007, s. 85, 86)

Zjištěné hodnoty daných koeficientů:

Výnos patnáctiletých státních dluhopisů k 25. 1.2012 je 4,6 % [37]

Beta koeficient systematického rizika k 31.12.2011 ve výši 0,651 [35]

Očekávaná míra výnosu na kapitálovém trhu je

- kreditní přírážka ČR = 1 % p.a. [38]
- kreditní přírážka USA = 5,731 % p.a. [33]

Podle modelu CAPM vychází náklady kapitálu 5,99 %.

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

$$r = i * (1 - t)$$

kde

$r$  - úroková sazba upravená o daň z příjmů právnických osob

$i$  - nominální úroková míra

$t$  - sazba daně z příjmu v % / 100

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

$$N = [(1 + R) * (1 + I)] - 1$$

kde

$N$  - nominální diskontní koeficient

$R$  - reálný diskontní koeficient

$I$  - koeficient inflace.

Nominální diskontní koeficient činí 0,0861, inflace se předpokládá ve výši 2,47 %. Zjištěné náklady kapitálu dané ve tvaru desetinného čísla, popřípadě procenta,

budou sloužit k převedení předpokládaných nákladů na stejný okamžik pomocí vztahu:

$$1 / (1 + N)^n$$

kde

N - nominální diskontní koeficient

n - počet let

## 7. Hodnocení stávajícího stavu vozového parku

Podnik v současné době vlastní osobní vozidlo Škoda Fabia Combi s obsahem motoru 1984 cm<sup>3</sup> a nákladní automobil Iveco Euro Cargo o celkové hmotnosti do 10 tun se dvěma nápravami, tato vozidla podnik vlastní již téměř 10 let. Nákladní automobil do 25 tun si podnik najímá dle své potřeby při přepravě hotových výrobků do mateřské společnosti ve Spolkové republice Německo.

### *Celkové náklady*

Z tabulky č. 8 je zřejmý meziroční růst celkových nákladů v letech 2009 a 2010, a to o 124 %. V následujícím roce celkové náklady poklesly o 34,56 %. Pokud tyto náklady zhodnotíme po rozložení na jednotlivé typy vozidel, nejvíce vzrostly náklady na nákladní automobil do 10 t, a to o 583,06 % v roce 2010, když v roce 2011 došlo k poklesu o 67,16 %. Tento propad byl způsoben především nárůstem počtu ujetých kilometrů v těchto sledovaných obdobích. Co se však týká nákladů na jeden ujetý km, dochází zde jen k nepatrným změnám.

### *Opravy, náhradní díly, ostatní režie*

Na základě údajů uvedených v tabulce č. 9 je možné říci, že jednotkové náklady na opravy a udržování včetně ostatní režie jsou ve všech sledovaných letech přibližně na stejné úrovni. V celkových hodnotách jejich velikost je závislá především na počtu ujetých kilometrů jednotlivých vozidel.

### *Mzdové náklady, cestovné, stravné*

V položce mzdové náklady a cestovné jsou zahrnuty – hrubá mzda, sociální a zdravotní pojištění hrazené zaměstnavatelem a cestovní náhrady. Pracovník, který řídí nákladní automobil, je částečně zaměstnán jako řidič nákladního automobilu a částečně jako zámečnick. Je odměňován časovou mzdou. Na základě knihy docházky – směnovky - je možné rozlišit, jaké mzdové náklady jsou vynaloženy v souvislosti s dopravou.

Co se týká mzdových nákladů vztahujících se k osobnímu automobilu, tyto nebudou zohledňovány, protože vedoucí má plat stanovený pevnou částkou. Mzdové náklady na vlastní nákladní automobil roste v jednotlivých sledovaných obdobích jen zanedbatelně.

#### *Silniční daň*

Sazba silniční daně je stanovena v souladu s ustanovením § 6 odst. 1 a 2 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, v platném, a to u osobního automobilu o zdvihovém objemu motoru nad 1.500 cm<sup>3</sup> do 2.000 cm<sup>3</sup> v částce 3.000,- Kč a u nákladního automobilu o dvou nápravách s největší povolenou hmotností nad 9,5 tuny do 11 tun v částce 9.600,- Kč.

#### *Účetní odpisy*

Jednotkové účetní odpisy jsou účetní jednotkou stanoveny kvalifikovaným odhadem. Z toho vyplývá, že celkové účetní odpisy jsou stanoveny na základě výkonu jednotlivých vozidel.

#### *Sazba dálniční známky a mýtného*

Sazba časového poplatku a výše sazby mýtného za užívání určených pozemních komunikací je stanovena dle nařízení vlády platných v jednotlivých sledovaných obdobích. Podnik v uvedených obdobích neměl žádné náklady, které by se týkaly mýtného, neboť v rámci své činnosti nebyly používány žádné komunikace, které by byly předmětem tohoto poplatku

#### *Spotřeba pohonných hmot*

Náklady související se spotřebou pohonných hmot jsou závislé na počtu ujetých kilometrů a na ceně pohonných hmot za jeden litr. Růst jednotkových nákladů je způsoben především růstem cen pohonných hmot.

## Pojistné

Podnik má uzavřené pro svá dvě vozidla pouze povinné ručení, vzhledem k bežeškodnímu průběhu je povinné ručení sníženo o přiznané bonusy. Havarijní pojištění vzhledem ke snaze o snížení nákladů není pro vozidla sjednáno.

Společnost v současné době uvažuje obnovit zastaralý vozový park, tj. vyřadit osobní i nákladní automobil a pořídit nový, a dále uvažuje o koupi nákladní automobilu s celkovou hmotností do 25 tun, který si dosud pouze pronajímá.

**Tabulka 8: Náklady stávajícího stavu autodopravy celkem**

rok	2009	2010	2011
Ujeté km – OA	21.521	23.675	26.761
Ujeté km – NA 10 t	5.020	35.021	11.215
Ujeté km – NA 25 t	4.225	4.684	5.163
Spotřeba benzínu v l - OA	1.725	1.894	2.145
Spotřeba nafty v l – NA 10 t	810	5.605	1.798
Spotřeba benzínu v Kč - OA	53.475	64.421	77.251
Spotřeba nafty v Kč – NA 10 t	23.498	196.130	64.836
Opravy a údržba v Kč - OA	12.573	15.645	14.833
Opravy a údržba v Kč – NA 10 t	10.252	80.485	24.015
Silniční daň v Kč - OA	3.000	3.000	3.000
Silniční daň v Kč – NA 10 t	9.600	9.600	9.600
Účetní odpisy v Kč - OA	25.825	28.410	32.113
Účetní odpisy v Kč – NA 10 t	32.178	224.485	71.888
Mzdové náklady v Kč - NA 10 t	17.100	123.300	39.600
Náklady na dopravu – kamion	243.117	270.426	303.375
Mýtné a dálniční známka - OA	1.000	1.200	1.200
Mýtné a dálniční známka – NA	0	0	0
Ostatní režijní náklady – OA	1.112	2.628	2.105
Ostatní režijní náklady – NA 10 t	2.315	14.516	3.013
Pojistné – povinné ručení OA	3.860	3.842	3.808
Pojistné – povinné ručení NA 10 t	18.860	18.786	18.724
<b>Náklady celkem – OA</b>	<b>100.845</b>	<b>119.146</b>	<b>134.110</b>
<b>Náklady celkem – NA 10 t</b>	<b>113.803</b>	<b>667.302</b>	<b>231.676</b>
<b>Náklady celkem – NA 25 t</b>	<b>243.117</b>	<b>270.426</b>	<b>303.375</b>
<b>Náklady celkem</b>	<b>457.765</b>	<b>1.056.874</b>	<b>669.161</b>

Zdroj: podniková data

Vysvětlivky: OA – osobní automobil, NA 10 t – nákladní automobil 10 tun, NA 25 t – nákladní automobil 25 tun



**Tabulka 9: Náklady stávajícího stavu autodopravy na 1 km/Kč**

<b>rok</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Spotřeba benzínu - OA	2,49	2,72	2,90
Spotřeba nafty – NA 10 t	4,68	5,61	5,78
Opravy a údržba - OA	0,58	0,66	0,55
Opravy a údržba – NA 10 t	2,04	2,30	2,14
Silniční daň v Kč - OA	0,14	0,13	0,11
Silniční daň v Kč – NA 10 t	1,91	0,27	0,86
Účetní odpisy v Kč – OA	1,20	1,20	1,20
Účetní odpisy v Kč – NA 10 t	6,41	6,41	6,41
Mzdové náklady v Kč – NA 10 t	3,41	3,52	3,53
Dálniční známka – OA	0,05	0,05	0,04
Ostatní režijní náklady – OA	0,05	0,11	0,08
Ostatní režijní náklady – NA 10 t	0,46	0,41	0,27
Pojistné – povinné ručení OA	0,18	0,16	0,14
Pojistné – povinné ručení NA 10 t	3,76	0,54	1,67
<b>Náklady celkem osobní automobil</b>	<b>4,69</b>	<b>5,03</b>	<b>5,02</b>
<b>Náklady celkem nákl. aut. 10 t</b>	<b>22,67</b>	<b>19,06</b>	<b>20,66</b>
<b>Náklady celkem nákl. aut. 25 t</b>	<b>57,54</b>	<b>57,73</b>	<b>58,76</b>

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

## 8. Stručná charakteristika včetně finanční analýzy podniku

Společnost vznikla zapsáním do obchodního rejstříku dne 10. srpna 1994 jako společnost s ručením omezeným. Jejím hlavním předmětem činnosti je výroba zdvihacích a manipulačních zařízení a výroba ostatních strojů a zařízení pro všeobecné účely. Společnost dále nesouhlasí s bližší identifikací.

V další části je provedena finanční analýza podniku, a to na základě ukazatelů aktivity, rentability, likvidity, zadluženosti a produktivity práce.

### 8.1 Ukazatele rentability

Ukazateli rentability lze porovnat zisk, který byl dosažený podnikáním, s výší zdrojů podniku, kterými byl daný zisk dosažen. K hodnocení se používá rentabilita vlastního kapitálu<sup>10</sup>, popřípadě rentabilita celkového kapitálu.<sup>11</sup>

**Tabulka 10: Ukazatele rentability**

Období	2009	2010	2011
Rentabilita celkových aktiv	- 14,03 %	- 20,27 %	6,66 %
Rentabilita tržeb	- 8,69 %	- 13,24 %	4,10 %
Obrat aktiv	1,61	1,53	1,63
Finanční páka	5,32	- 107,14	17,56
Rentabilita vlastního kapitálu	- 74,59 %	2.171,82	117,06 %
Rentabilita kapitálu	-16,57 %	- 25,58 %	8,74 %

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

#### *Hodnocení*

V podstatě nejlépe lze hodnotit rentabilitu celkových aktiv v posledním roce ze sledovaných období, tj. v roce 2011, kdy činí 6,66 %. V předchozích dvou letech hodnota tohoto ukazatele pouze koresponduje s výší zisku před úroky a zdaněním. Přesto je nutno říci, že takto vykázaná rentabilita celkového kapitálu je velice nízká a představuje značné riziko pro případné investory.

<sup>10</sup> angl. – *return on equity (ROE)*

<sup>11</sup> angl. – *return on assets (ROA)*

Stejně jako u rentability celkových aktiv lze i další ukazatele, a to ukazatel rentability tržeb, ukazatel rentability vlastního kapitálu a ukazatel rentability kapitálu, zhodnotit jako nejlepší v roce 2011, kdy rentabilita tržeb činí 4,10 %, rentabilita vlastního kapitálu činí 117,06 % a rentabilita kapitálu činí 8,74 % (v případě ukazatele rentabilita vlastního kapitálu v roce 2010 jde o poměr dvou záporných čísel, není proto možné tento ukazatel hodnotit kladně).

## 8.2 Ukazatele aktivity

Ukazateli aktivity se měří využití aktiv. Využití aktiv je možné sledovat na různých úrovních – využití aktiv celkových, dlouhodobých popřípadě oběžných.

**Tabulka 11: Ukazatele aktivity**

<b>Období</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Obrat aktiv	1,61	1,53	1,63
Obrat zásob	3,35	3,13	3,14
Doba obratu aktiv	223,16	235,05	221,40
Doba obratu zásob	107,50	115,10	114,79
Doba inkasa pohledávek	10,49	12,69	12,13
Doba úhrady krátkodobých závazků	34,25	48,75	52,65

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

### *Hodnocení*

Rychlost obratu aktiv zůstává ve sledovaném období zhruba na stejné úrovni, což je patrné i na době obratu aktiv, která také zůstává na téměř stejné úrovni.

Co se týká obratu zásob, je podnik schopen přeměnit zásoby v další oběžný majetek – hotové výrobky - a poté v opakovaně v nákup dalších zásob pouze více než třikrát. Společnost má zřejmě zbytečně disponované finanční prostředky v tomto oběžném majetku. Bylo by tedy vhodné snížit zásoby, zvýšit rychlost jejich obratu a snížit tak dobu obratu.

Podniku se sice mírně ve sledovaném období zvyšuje doba inkasa pohledávek, přesto se doba jejich splatnosti dá hodnotit velice pozitivně. Tento trend se dá vysvětlit tím, že podnik se zabývá především zakázkovou výrobou.

Naopak, co se týká doby obratu závazků, ta se zvyšuje, a to o 42,34 % v roce 2010 oproti roku 2009, a o 8 % v roce 2011 oproti roku 2010. Podnik tedy k financování své činnosti využívá i tuto formu „úvěru“.

### 8.3 Ukazatele zadluženosti

Pomocí ukazatelů zadluženosti lze sledovat vzájemný vztah mezi cizími a vlastními zdroji.

**Tabulka 12: Ukazatele zadluženosti**

Období	2009	2010	2011
Equity Ratio	18,80 %	- 0,93 %	5,69 %
Debt Equity I.	81,20 %	100,93 %	94,31 %
Debt Equity II.	81,20 %	100,93 %	94,31 %
Debt Equity Ratio	4,32	- 108,14	16,56

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

#### *Hodnocení*

Z tabulky je zřejmé, že společnost vlastní minimum vlastního kapitálu a pracuje především s kapitálem cizím. Nicméně se nejedná o tzv. úročený cizí kapitál, protože ze struktury pasiv v rozvaze je patrné, že tento cizí kapitál je tvořen především dlouhodobými závazky, a to závazky ke společníkům; a krátkodobými závazky.

### 8.4 Ukazatele likvidity

Pomocí ukazatelů likvidity lze sledovat vzájemný vztah mezi cizími a vlastními zdroji.

**Tabulka 13: Ukazatele likvidity**

Období	2009	2010	2011
Pracovní kapitál (tis. Kč)	7.632	6.558	6.573
Pracovní kapitál na aktiva	38,27 %	33,82 %	35,27 %
Ukazatel kapitalizace	0,54	0,57	0,54
Celková likvidita	3,49	2,63	2,48
Běžná likvidita	0,36	0,27	0,30

Peněžní likvidita	0,05	0,01	0,07
Doba úhrady krátkodobých závazků	34,25	48,75	52,65

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

### *Hodnocení*

Podnik vykazuje vysoké hodnoty pracovního kapitálu, což je způsobeno především vysokým objemem zásob ve všech sledovaných letech. I v poměru k celkovým aktivům je hodnota pracovního kapitálu značně vysoká, pohybuje se v rozmezí 33 – 39 % z celkových aktiv.

Ukazatel kapitalizace porovnává celková dlouhodobá aktiva k celkovým dlouhodobým zdrojům, z výpočtů je zřejmé, že veškerý dlouhodobý majetek je plně kryt dlouhodobými zdroji.

Co se týká porovnání ukazatelů likvidity, je hodnota ukazatele celkové likvidity výrazně vysoká. Tato úroveň je způsobena především vysokým objemem zásob. Vzhledem k tomu, že za optimum je považována hodnota 2, lze považovat celkovou likviditu za uspokojivou.

Naopak hrozivých hodnot dosahují ukazatele běžné a peněžní likvidity. Krátkodobé závazky jsou více než dvakrát vyšší než oběžná aktiva upravená o hodnotu zásob. Společnost má velice nízký finanční majetek, který nedostačuje na úhradu krátkodobých závazků, přestože pro optimalizaci ukazatelů běžné a peněžní likvidity by bylo vhodné snížit krátkodobé závazky v co nejvyšší možné míře.

## **8.5 Ukazatele produktivity práce**

Tato skupina ukazatelů zachycuje výkonnost podniku ve vztahu k nákladům na zaměstnance.

**Tabulka 14: Ukazatele produktivity práce**

<b>Období</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Osobní náklady k přidané hodnotě	1,42	2,83	0,69
Produktivita práce z příd. hod. (tis. Kč)	168,76	109,76	450,81
Produktivita práce z tržeb (tis. Kč)	1.286,80	1.747,12	1.893,88
Průměrná mzda – roční (tis. Kč)	174,84	226,59	227,69
Průměrná mzda měsíční (tis. Kč)	14,57	18,88	18,97

Počet zaměstnanců	25	17	16
-------------------	----	----	----

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

### *Hodnocení*

Produktivita práce z přidané hodnoty (přidaná hodnota na jednoho zaměstnance) výrazně vzrostla v roce 2011, a to o téměř 311 % oproti předchozímu roku. Výrazně se zlepšuje také poměr tržeb k celkovému počtu pracovníků, kde v roce 2010 došlo k růstu o 35,77 % a v roce 2011 o 8,4 %. Zároveň lze také hodnotit, že společnost udržela v roce 2011 růst mezd, které vzrostly jen o 0,48 %, když v předchozím roce mzdy vzrostly o 29,58 %

## **8.6 Zhodnocení celkové finanční situace podniku**

Ukazatelé rentability, aktivity, zadluženosti, likvidity a produktivity naznačují budoucí vývoj podniku. Přesto, že ve sledovaných obdobích není situace pro podnik příznivá, v roce 2011 se situace oproti předchozím letům obrací k lepšímu. Společnost má z dřívějších let vytvořenou vzhledem ke své velikosti značnou ztrátu, která činí více než 15 miliónů Kč, a ta působí negativně na všechny ukazatele finanční analýzy.

Rentabilita celkových aktiv, rentabilita tržeb, rentabilita kapitálu i rentabilita vlastního kapitálu dosahuje v letech 2009 a 2010 záporných hodnot. V roce 2011 nastal obrat a přestože podnik dosahuje kladných hodnot, z pohledu věřitelů a investorů by se zřejmě vzhledem k výši ukazatelů jednalo stále o „neuspokojivé“ výsledky.

Co se týká ukazatelů aktivity lze hodnotit kladně pouze dobu inkasa pohledávek, která je velice i přesto, že došlo k mírnému zhoršení, velice krátká. Podnik má tak včas finanční prostředky k dalšímu užití. Obrat aktiv a obrat zásob zůstává v celém sledovaném období na zhruba stejné úrovni. Společnost má značné finanční prostředky vázané v zásobách. Pro zkrácení doby jejich obratu by bylo vhodné tyto zásoby snížit. Otázkou zůstává i doba obratu aktiv. Společnost pořídila v předchozích letech poloautomatickou linku, která by měla sloužit k povrchové úpravě kovů i nekovů. Tato linka, vzhledem k nevyjasněným majetkovým sporům týkajících se pozemků pod budovami společnosti, nebyla dosud uvedena do provozu. Pokud by

byla linka uvedena do provozu, popřípadě odprodána, zvýšila by se rychlost obratu aktiv.

Analýza zadluženosti ukazuje, že podnik sice pracuje s cizím kapitálem, ale jedná se především o závazky ke společníkům a krátkodobé závazky. Podnik nevyužívá k financování svých aktivit žádné úvěry – nebylo proto nutné provádět analýzu úrokového krytí. Přesto by bylo žádoucí snižovat závazky ke společníkům, a tím snižovat i celkovou zadluženost.

Z analýzy likvidity je zřejmé, že podnik nemá dostatek finančních prostředků ke krytí krátkodobých závazků. přestože ukazatel celkové likvidity vykazuje vysoké hodnoty, běžná a peněžní likvidita dosahují hodnot velice nízkých. S tím souvisí i vývoj doby úhrady krátkodobých závazků, která se stále prodlužuje.

Z ukazatelů produktivity práce je patrné, že podnik má obrovský potenciál ve svých zaměstnancích, o čemž svědčí výrazné zlepšení v posledním ze sledovaných období, a to v roce 2011. Pokud by se podařilo udržet tento trend, zřejmě by došlo ke zlepšení celkové situace.

Podnik se zřejmě snaží o maximální zlepšení své situace, o čemž svědčí fakt, že výsledkem hospodaření za rok 2011 byl zisk. Z porovnání výkazů zisku a ztráty za jednotlivá sledovaná období je také zřejmé postupné snižování nákladů, jak mzdových, tak především ve spotřebě materiálu a energie.

## 9. Plán cash flow investice

Uvažovaná investice by měla nahradit stávající používaná vozidla, která jsou používána především k zajištění provozu společnosti. Je na místě předpoklad, že investice nebude mít žádné příjmy a plánovaný cash flow tak bude obsahovat jen náklady dle jednotlivých možností financování.

V plánu cash flow jsou uvedeny roční náklady plánovaných vozidel v průběhu deseti let (doba odpisu dle zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, v platném znění, činí jak u osobních automobilů, tak u nákladních automobilů, 5 let, podnik však vzhledem k vytížení vozidel v uplynulých letech plánuje účetní odpisy rozložit do 10 let). Podnik předpokládá v tomto časovém horizontu srovnatelně stejné množství zakázek a způsob výroby jako doposud.

Při sestavování plánu nákladů bude podnik vycházet z odhadu ujetých kilometrů nových vozidel, který vychází z průměrných ujetých kilometrů na jeden automobil v předchozích letech a ze skutečného fondu pracovní doby v plánovaných letech provozu investice.

**Tabulka 15: Fond pracovní doby**

<b>Rok</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>		<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>
<b>Počet prac. dnů</b>	251	253	253		252	252	251
<b>Rok</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10.</b>
<b>Počet prac. dnů</b>	253	251	251	252	252	253	253

Zdroj: <http://calendar.zoznam.sk/worktime-czcz.php?hy=2021>

Při stanoveném počtu pracovních dnů dle fondu pracovní doby byl zjištěn průměrný počet ujetých kilometrů na jeden den u osobních automobilu ve výši 95,03 km, u nákladního automobilu do 10 tun ve výši 67,58 km a u nákladního automobilu do 25 tun ve výši 18,58 km. U nákladního automobilu do 25 tun bude tato hodnota zdvojnásobena, protože najímaná společnost si zajišťuje při odvozu hotových výrobků do mateřské společnosti vytížení vozidla při zpáteční cestě přepravou pro jiný podnik, zpáteční cesta není tedy podniku účtována.

Odhad ujetých kilometrů nových automobilů bude vycházet z průměrně denně ujetých kilometrů na jeden automobil a fondu pracovní doby v dalších letech.



Vzhledem k tomu, že vozidla nejsou využívána plně, bude tato hodnota použita ve výpočtu ve všech deseti plánovaných letech.

**Tabulka 16: Ujeté kilometry (minulost)**

Ujeté km denně v prům. na os. automobil 2009	85,74	Ujeté km denně v prům. na os. automobil 2010	93,58	Ujeté km denně v prům. na os. automobil 2011	105,77
<b>Ujeté km denně průměrně na osobní automobil</b>			<b>95,03</b>		
Ujeté km denně v prům. na nákl. auto 10 t 2009	20,00	Ujeté km denně v prům. na nákl. auto 10 t 2010	138,42	Ujeté km denně v prům. na nákl. auto 10 t 2011	44,33
<b>Ujeté km denně průměrně na nákladní auto 10 t</b>			<b>67,58</b>		
Ujeté km denně v prům. na nákl. auto 25 t 2009	33,66	Ujeté km denně v prům. na nákl. auto 25 t 2010	37,02	Ujeté km denně v prům. na nákl. auto 25 t 2011	40,82
<b>Ujeté km denně průměrně na nákladní auto 25 t</b>			<b>37,16</b>		

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

**Tabulka 17: Odhad ujetých kilometrů (budoucnost)**

<b>Rok</b>	<b>Osobní automobil</b>	<b>Nákladní automobil 10 t</b>	<b>Nákladní automobil 25 t</b>
1.	23.948	17.030	9.364
2.	23.948	17.030	9.364
3.	23.853	16.963	9.327
4.	24.043	17.098	9.401
5.	23.853	16.963	9.327
6.	23.853	16.963	9.327
7.	23.948	17.030	9.364
8.	23.948	17.030	9.364
9.	24.043	17.098	9.401
10	24.043	17.098	9.401
celkem	239.480	170.300	93.640

Zdroj: podniková data, vlastní výzkum

Podle vyhlášky č. 429/2011 o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad je stanovena průměrná cena motorové nafty pro rok 2012 ve výši 34,70 Kč a benzínu automobilového 95 oktanů ve výši 34,90 Kč. Počínaje prvním rokem provozu vozidel bude tedy stanovena

předpokládaná cena pohonných hmot vycházející z těchto hodnot zvýšená o průměrné meziroční tempo růstu, a to u nafty ve výši 4,41 % a benzínu natural ve výši 3,92 %. Pro následující roky provozu bude cena pohonných hmot za měrnou jednotku stanovena součinem ceny v předchozím roce a uvedenými tempy růstu daných pohonných hmot.

**Tabulka 18: Předpokládaný vývoj cen pohonných hmot (v Kč/l)**

rok	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
cena nafty	36,23	37,83	39,50	41,24	43,06	44,96	46,94	49,01	51,17	53,43
cena benzínu	36,27	37,69	39,17	40,70	42,30	43,96	45,68	47,47	49,33	51,26

Zdroj: vlastní výzkum

Dle současného stavu osobní automobil spotřebuje v průměru 8,01 litru benzínu natural na 100 kilometrů, nákladní automobil do 10 tun spotřebuje v průměru 16,06 litru nafty na 100 kilometrů. Spotřeba nafty nákladního automobilu nad 25 tun je stanovena dle údajů výrobce v technické dokumentaci, a to v průměru 20 litrů nafty na 100 kilometrů. Pro výpočet spotřeby pohonných hmot tak bude použita hodnota 0,0801 litru benzínu natural, respektive 0,1606 a 0,2000 litru nafty a předpokládaného počtu vozidly ujetých kilometrů v jednotlivých letech plánované investice.

**Tabulka 19: Předpokládaný vývoj spotřeby pohonných hmot**

rok	1.	2.	3.	4.	5.
předpoklad km OA	23.948	23.948	23.853	24.043	23.853
<b>předpoklad spotř. benz. v l</b>	<b>1.918</b>	<b>1.918</b>	<b>1.911</b>	<b>1.926</b>	<b>1.911</b>
předpoklad km NA 10 t	17.030	17.030	16.963	17.098	16.963
<b>předpokl. spotř. nafty v l NA 10 t</b>	<b>2.735</b>	<b>2.735</b>	<b>2.724</b>	<b>2.746</b>	<b>2.724</b>
předpoklad km NA 25 t	9.364	9.364	9.327	9.401	9.327
<b>předpokl. spotř. nafty v l NA 25 t</b>	<b>1.873</b>	<b>1.873</b>	<b>1.865</b>	<b>1.880</b>	<b>1.865</b>
Celkem nafta	4.608	4.608	4.589	4.626	4.589
rok	6.	7.	8.	9.	10.
předpoklad km OA	23.853	23.948	23.948	24.043	24.043
<b>předpoklad spotř. benz. v l</b>	<b>1.911</b>	<b>1.918</b>	<b>1.918</b>	<b>1.926</b>	<b>1.926</b>
předpoklad km NA 10 t	16.963	17.030	17.030	17.098	17.098
<b>předpokl. spotř. nafty v l NA 10 t</b>	<b>2.724</b>	<b>2.735</b>	<b>2.735</b>	<b>2.746</b>	<b>2.746</b>
předpoklad km NA 25 t	9.327	9.364	9.364	9.401	9.401
<b>předpokl. spotř. nafty v l NA 25 t</b>	<b>1.865</b>	<b>1.873</b>	<b>1.873</b>	<b>1.880</b>	<b>1.880</b>

Celkem nafta	4.589	4.608	4.608	4.626	4.626
--------------	-------	-------	-------	-------	-------

Zdroj: vlastní výzkum

Náklady na spotřebu pohonných hmot jsou stanoveny na základě předpokládané ceny v jednotlivých obdobích a předpokládaného počtu ujetých kilometrů. Dle tabulky č. 20 budou předpokládané náklady na pohonné hmoty činit 2.839.547,79 Kč (z toho 832.338,25 Kč náklady na spotřebu benzínu a 2.007.209,54 Kč náklady na spotřebu nafty).

**Tabulka 20: Stanovení nákladů na spotřebu pohonných hmot**

rok	1.	2.	3.	4.	5.
Spotř. benzínu v l	1.918	1.918	1.911	1.926	1.911
Cena benzínu v Kč	36,27	37,69	39,17	40,70	42,30
Spotřeba nafty v l	4.608	4.608	4.589	4.626	4.589
Cena nafty v Kč	36,23	37,83	39,50	41,24	43,06
Nákl. benz. v Kč	69.565,86	72.289,42	74.853,87	78.388,20	80.835,30
Nákl. nafta v Kč	166.947,84	174.320,64	181.265,50	190.776,24	197.602,34
<b>Náklady celkem v Kč</b>	<b>236.513,70</b>	<b>246.610,06</b>	<b>256.119,37</b>	<b>269.164,44</b>	<b>278.437,64</b>
rok	6.	7.	8.	9.	10.
Spotř. benzínu v l	1.911	1.918	1.918	1.926	1.926
Cena benzínu v Kč	43,96	45,68	47,47	49,33	51,26
Spotřeba nafty v l	4.589	4.608	4.608	4.626	4.626
Cena nafty v Kč	44,96	46,94	49,01	51,17	53,43
Nákl. benz. v Kč	84.007,56	87.614,24	91.047,46	95.009,58	98.726,76
Nákl. nafta v Kč	201.732,44	210.493,44	218.741,76	228.200,58	237.128,76
<b>Náklady celkem v Kč</b>	<b>285.740,00</b>	<b>298.107,68</b>	<b>309.789,22</b>	<b>323.210,16</b>	<b>335.855,52</b>

Zdroj: vlastní výzkum

Východiskem k určení výše předpokládaných nákladů na opravy a údržbu byly použity údaje za sledovaná období, a to 2009 – 2011, kdy byl stanoven průměr za tato období, který u nákladů na opravu a údržbu činí v případě osobního automobilu 0,60 Kč na jeden kilometr, u nákladního automobilu do 10 tun 2,16 Kč na jeden kilometr. Vzhledem k tomu, že nejsou známy údaje týkající se nákladů na opravu a udržování v případě nákladního automobilu do 25 t, byly tyto stanoveny kvalifikovaným odhadem, a to ve výši 2,66 Kč na jeden kilometr. Celkové náklady pak budou vycházet ze součinu odhadovaných kilometrů a předpokládaných částek vydaných na opravy a udržování u jednotlivých vozidel. Protože nejsou vozidla plně

využívána, bude tento způsob výpočtu použitý ve všech deseti plánovaných letech. Pro první rok plánované investice jsou předpokládány náklady na opravu a údržbu u osobního automobilu 0,60 Kč na jeden kilometr, u nákladního automobilu do 10 tun 2,16 Kč na jeden kilometr a u nákladního automobilu do 25 tun 2,66 Kč na jeden kilometr. Vzhledem k tomu, že průměrné tempo míry růstu inflace činí 2,47 %, bude o tuto procentuální část zvýšena částka nákladů na opravu a udržování v prvním roce života investice. Pro následující roky provozu budou náklady na opravu a udržování stanoveny jako součin ceny v předchozím roce s uvedeným tempem růstu inflace. Dle tabulky č. 21 budou náklady na opravu a údržbu stanoveny v celkové výši 872.043,92 Kč.

**Tabulka č. 21: Stanovení nákladů na opravu a udržování**

rok	1.	2.	3.	4.	5.
Ujeté km OA	23.948	23.948	23.853	24.043	23.853
Odhad nákladů OA	0,61	0,63	0,65	0,66	0,68
Ujeté km NA 10 t	17.030	17.030	16.963	17.098	16.963
Odhad nákladů NA v Kč	2,21	2,27	2,32	2,38	2,44
Ujeté km NA 25 t	9.364	9.364	9.327	9.401	9.327
Odhad nákladů NA v Kč	2,73	2,79	2,86	2,93	3,01
<b>Náklady celkem v Kč</b>	<b>77.808,30</b>	<b>79.870,90</b>	<b>81.533,83</b>	<b>84.106,55</b>	<b>85.684,03</b>
rok	6.	7.	8.	9.	10.
Ujeté km OA	23.853	23.948	23.948	24.043	24.043
Odhad nákladů OA v Kč	0,69	0,71	0,73	0,75	0,77
Ujeté km NA 10 t	16.963	17.030	17.030	17.098	17.098
Odhad nákladů NA v Kč	2,50	2,56	2,63	2,69	2,76
Ujeté km NA 25 t	9.327	9.364	9.364	9.401	9.401
Odhad nákladů NA v Kč	3,08	3,16	3,24	3,32	3,40
<b>Náklady celkem v Kč</b>	<b>87.707,19</b>	<b>90.190,12</b>	<b>92.490,42</b>	<b>95.237,19</b>	<b>97.415,39</b>

Zdroj: vlastní výzkum

Pokladem pro stanovení výše předpokládaných ostatních režijních nákladů se stal průměr za sledovaná období, a to 2009 – 2011, který činí v případě osobního automobilu 0,08 Kč na jeden kilometr, u nákladního automobilu do 10 tun 0,38 Kč na jeden kilometr. Vzhledem k tomu, že nejsou známy údaje týkající se nákladů na opravu a udržování v případě nákladního automobilu do 25 t, byly tyto stanoveny kvalifikovaným odhadem, a to ve výši 0,48 Kč na jeden kilometr. Celkové náklady pak budou opětovně vycházet ze součinu odhadovaných kilometrů a předpokládaných částek vydaných na ostatní režijní náklady u jednotlivých vozidel.

Protože nejsou vozidla plně využívána, bude tento způsob výpočtu použitý ve všech deseti plánovaných letech. Pro první rok plánované investice jsou předpokládány ostatní režijní náklady u osobního automobilu 0,08 Kč na jeden kilometr, u nákladního automobilu do 10 tun 0,38 Kč na jeden kilometr a u nákladního automobilu do 25 tun 0,48 Kč na jeden kilometr. Vzhledem k tomu, že průměrné tempo míry růstu inflace činí 2,47 %, bude o tuto procentuální část zvýšena částka nákladů na ostatní režijní náklady v prvním roce života investice. Pro následující roky provozu budou ostatní režijní náklady stanoveny jako součin ceny v předchozím roce s uvedeným tempem růstu inflace. Dle tabulky č. 22 budou ostatní režijní náklady stanoveny v celkové výši 147.559,90 Kč.

**Tabulka 22: Stanovení nákladů na ostatní režijní náklady**

rok	1.	2.	3.	4.	5.
Ujeté km OA	23.948	23.948	23.853	24.043	23.853
Odhad nákladů OA v Kč	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09
Ujeté km NA 10 t	17.030	17.030	16.963	17.098	16.963
Odhad nákladů NA v Kč	0,39	0,4	0,41	0,42	0,43
Ujeté km NA 25 t	9.364	9.364	9.327	9.401	9.327
Odhad nákladů NA v Kč	0,49	0,5	0,52	0,53	0,54
<b>Náklady celkem v Kč</b>	<b>13.145,90</b>	<b>13.409,84</b>	<b>13.951,64</b>	<b>14.327,56</b>	<b>14.477,44</b>
rok	6.	7.	8.	9.	10.
Ujeté km OA	23.853	23.948	23.948	24.043	24.043
Odhad nákladů OA v Kč	0,09	0,09	0,1	0,1	0,1
Ujeté km NA 10 t	16.963	17.030	17.030	17.098	17.098
Odhad nákladů NA v Kč	0,44	0,45	0,46	0,47	0,49
Ujeté km NA 25 t	9.327	9.364	9.364	9.401	9.401
Odhad nákladů NA v Kč	0,56	0,57	0,58	0,6	0,61
<b>Náklady celkem v Kč</b>	<b>14.833,61</b>	<b>15.156,30</b>	<b>15.659,72</b>	<b>16.080,96</b>	<b>16.516,93</b>

Zdroj: vlastní výzkum

Povinné ručení, které je nabízeno pojišťovnou Kooperativa a.s., činí v případě osobního automobilu 4.556,- Kč, u nákladního automobilu do 10 tun 20.220,- Kč a u nákladního automobilu do 25 tun 29.272,- Kč. Při sjednání povinného ručení je pak pojišťovnou poskytována sleva 5 % na havarijní pojištění, tj. u osobního automobilu snížení z částky 15.878,- Kč na částku 15.084,- Kč, u nákladního automobilu do 10 tun snížení z částky 30.611,- Kč na částku 29.080,- Kč a u nákladního automobilu do 25 tun snížení z částky 50.148,- Kč na částku 47.641,- Kč. Vzhledem k tomu, že pojišťovna zohledňuje k základní částce, jak povinného ručení, tak havarijního

pojištění, bezeškodní, respektive škodní, průběh provozu vozidla formou bonusů, respektive malusů, nebude výše pojistného po dobu plánovaného provozu investice žádným způsobem upravována, ani zohledněním průměrného tempa růstu míry inflace. Dle tabulky č. 23 budou náklady na povinné ručení činit 54.048,- Kč ročně, na havarijní pojištění 91.805,- Kč ročně, za plánované období tak budou stanoveny náklady na pojištění v celkové výši 1.458.530,- Kč.

**Tabulka 23: Náklady na povinné ručení a havarijní pojištění (v Kč)**

Automobil	Povinné ručení	Havarijní pojištění	Pojištění celkem
Osobní	4.556,-	15.084,-	19.640,-
Nákladní 10 t	20.220,-	29.080,-	49.300,-
Nákladní 25 t	29.272,-	47.641,-	76.913,-
<b>Celkem</b>	<b>54.048,-</b>	<b>91.805,-</b>	<b>145.853,-</b>

Zdroj: vlastní výzkum

Dle zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, v platném znění, činí daňová povinnost pro osobní automobil, respektive nákladní automobil 10 tun a 25 tun prvních 36 měsíců 1.560,- Kč ročně, respektive 4.992,- Kč a 21.060,- Kč; v dalších 36 měsících 1.800,- Kč, respektive 5.760,- Kč a 24.300,- Kč ročně; v posledních 36 měsících 2.250,- Kč, respektive 7.200,- Kč a 30.375,- Kč ročně. Počínaje desátým rokem a výše je stanovena silniční daň ve výši 3.000,- Kč, respektive 9.600,- Kč a 40.500,- Kč. Na základě údajů v tabulce č. 24 budou stanoveny náklady na silniční daň celkově ve výši 350.991,- Kč.

**Tabulka 24: Stanovení nákladů na silniční daň (v Kč)**

Rok	Osobní automobil	Nákladní automobil 10 t	Nákladní automobil 25 t
1.	1.560,-	4.992,-	21.060,-
2.	1.560,-	4.992,-	21.060,-
3.	1.560,-	4.992,-	21.060,-
4.	1.800,-	5.760,-	24.300,-
5.	1.800,-	5.760,-	24.300,-
6.	1.800,-	5.760,-	24.300,-
7.	2.250,-	7.200,-	30.375,-
8.	2.250,-	7.200,-	30.375,-
9.	2.250,-	7.200,-	30.375,-
10	3.000,-	9.600,-	40.500,-
<b>Celkem</b>	<b>19.830,-</b>	<b>63.456,-</b>	<b>267.705,-</b>

Zdroj: vlastní výzkum

Nákladem za užívání určených pozemních komunikací je dálniční známka pro vozidla o celkové hmotnosti do 3,5 tuny, respektive mýtné pro vozidla nad 3,5 tuny. Vzhledem k tomu, že vedoucí provozu při svých služebních cestách využívá dálnice a rychlostní komunikace a i s ohledem na cenu poplatku platné pro kratší časová období, bude náklad na osobní automobil stanoven cenou roční dálniční známky. Podle tabulky č. 25 došlo již čtyřikrát ke změně sazby.

**Tabulka 25: Vývoj sazby časového poplatku**

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cena	800	900	900	900	900	1.000	1.000	1.200	1.200	1.500
Tempo růstu	x	0,125	0	0	0	0,111	0	0,200	0	0,250

Zdroj: vlastní výzkum

Sazba časového poplatku a výše sazby mýtného za užívání určených pozemních komunikací je stanovena dle nařízení vlády platných v jednotlivých sledovaných obdobích. Podnik v uvedených obdobích neměl žádné náklady, které by se týkaly mýtného, neboť v rámci své činnosti nebyly používány žádné komunikace, které by byly předmětem tohoto poplatku. Pro sledovaná období je stanoveno mýtné ve výši 1 % předpokládaných ujetých kilometrů a sazby pro dálnice a rychlostní komunikace pouze u nákladního automobilu do 10 tun s tím, že bude stanovena sazba pro vozidla s emisním limitem EURO V. U nákladního automobilu do 25 tun se mýtné nepředpokládá.

Pro první rok života investice bude stanovena sazba mýtného zvýšená o předpokládanou inflaci, v následujících letech provozu bude sazba mýtného stanovena jako součin sazby v předchozím roce s uvedeným tempem růstu inflace. Sazba časového poplatku bude v prvním roce sledovaného období zvýšena o průměrné tempo růstu, tj. 6,5 %, v následujících letech provozu bude tato sazba stanovena jako součin sazby v předchozím roce s uvedeným tempem růstu. Dle tabulky č. 26 budou náklady za užívání určených pozemních komunikací stanoveny v celkové částce 24.817,89 Kč.

**Tabulka 26: Náklady za užívání určených pozemních komunikací**

Rok	1.	2.	3.	4.	5.
Sazba poplatku v Kč	1.598	1.701	1.812	1.930	2.055
Sazba mýtného v Kč	1,71	1,75	1,80	1,84	1,89
Ujeté km	170,30	170,30	169,63	170,98	169,63
Nákl. mýtného v Kč	291,21	298,03	305,33	314,60	320,60
<b>Celkem Kč</b>	<b>1.889,21</b>	<b>1.999,03</b>	<b>2.117,33</b>	<b>2.244,6</b>	<b>2.375,6</b>
Rok	6.	7.	8.	9.	10.
Sazba poplatku v Kč	2.189	2.331	2.482	2.644	2.816
Sazba mýtného v Kč	1,93	1,98	2,03	2,08	2,13
Ujeté km	169,63	170,30	170,30	170,98	170,98
Nákl. mýtného v Kč	327,39	337,19	345,71	355,64	364,19
<b>Celkem Kč</b>	<b>2.516,39</b>	<b>2.668,19</b>	<b>2.827,71</b>	<b>2.999,64</b>	<b>3.180,19</b>

Zdroj: vlastní výzkum

Mzdové náklady jsou stanoveny časovou sazbou. Protože řidič nákladního automobilu do 10 tun není jako řidič zaměstnán na plný úvazek, jsou mzdové náklady stanoveny v přepočtu na jeden ujetý kilometr. V současné době jsou vypočteny průměrné náklady ve výši 3,49 Kč na jeden ujetý kilometr. Stejná výše koeficientu bude zohledněna ve výpočtu mzdových nákladů pro nákladní automobil do 25 tun. Mzdové náklady u osobního automobilu nebyly stanoveny, protože se jedná o plat vedoucího provozu, který je stanoven pevnou částkou.

S ohledem na vysokou nezaměstnanost v daném regionu, kdy se dle stanoviska Ministerstva práce a sociálních věcí České republiky jedná o region s nejvyšší nezaměstnaností v Plzeňském kraji, a také s ohledem na úsporu nákladů daného podniku, je zvýšení mezd předpokládáno po třech letech, a to pouze o průměrnou míru inflace ve výši 2,47 %. Celkové mzdové náklady budou tedy stanoveny jako součin dané sazby za jeden kilometr, zvýšené o předpokládanou výši inflace, a množstvím ujetých kilometrů. Celkové mzdové náklady jsou tak dle tabulky č. 27 stanoveny ve výši 949.704,57 Kč.

Cestovní náhrady, především stravné, jsou upraveny zákonem č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění. Protože z dostupných dat poskytnutých společnostmi nelze stanovit délku ani počet pracovních cest daných vozidel, nejsou tyto ve výpočtu mzdových nákladů zohledňovány.



**Tabulka 27: Stanovení mzdových nákladů**

rok	1.	2.	3.	4.	5.
Ujeté km NA 10 t	17.030	17.030	16.963	17.098	16.963
Odhad nákl. NA v Kč	3,49	3,49	3,49	3,58	3,58
Ujeté km NA 25 t	9.364	9.364	9.327	9.401	9.327
Odhad nákl. NA v Kč	3,49	3,49	3,49	3,58	3,58
<b>Náklady celkem v Kč</b>	<b>92.115,06</b>	<b>92.115,06</b>	<b>91.752,10</b>	<b>94.866,42</b>	<b>94.118,20</b>
rok	6.	7.	8.	9.	10.
Ujeté km NA 10 t	16.963	17.030	17.030	17.098	17.098
Odhad nákl. NA v Kč	3,58	3,67	3,67	3,67	3,76
Ujeté km NA 25 t	9.327	9.364	9.364	9.401	9.401
Odhad nákl. NA v Kč	3,58	3,67	3,67	3,67	3,76
<b>Náklady celkem v Kč</b>	<b>94.118,20</b>	<b>96.865,98</b>	<b>96.865,98</b>	<b>97.251,33</b>	<b>99.636,24</b>

Zdroj: vlastní výzkum

Náklady na finanční leasing jsou předpokládány především ve výši měsíčních splátek a dále rozpuštěním první mimořádné splátky, tzv. akontace, ve výši 30 % z pořizovací ceny do jednotlivých let. Splátky hrazené leasingové společnosti za jednotlivá vozidla neobsahují jejich pojištění. Leasing všech vozidel je navržen ve dvou variantách – buď s možností rozvrhnout jednotlivé splátky do tří let a nebo je rozvrhnout do čtyřletého období.

Požizovací cenou osobního automobilu je částka ve výši 208.250,- Kč. Úhradou akontace ve výši 62.475,- Kč budou jednotlivé měsíční splátky činit 4.642,- Kč, respektive 3.578,- Kč. Roční náklady jsou tedy stanoveny ve výši 76.529,- Kč, respektive 58.554,75 Kč, což představuje jednu třetinu, respektive jednu čtvrtinu, první mimořádné splátky a dvanáct pravidelných splátek v dané výši.

Požizovací cenou nákladního automobilu do 10 tun je částka ve výši 1.043.784,- Kč. Úhradou akontace ve výši 313.135,- Kč budou jednotlivé měsíční splátky činit 23.270,- Kč, respektive 17.936,- Kč. Roční náklady jsou tedy stanoveny ve výši 383.618,30 Kč, respektive 293.515,80 Kč, což představuje jednu třetinu, respektive jednu čtvrtinu, první mimořádné splátky a dvanáct pravidelných splátek v dané výši.

Požizovací cenou nákladního automobilu je částka ve výši 1.710.000,- Kč. Úhradou akontace ve výši 513.000,- Kč budou jednotlivé měsíční splátky činit 38.122,- Kč, respektive 29.384,- Kč. Roční náklady jsou tedy stanoveny ve výši

628.464,- Kč, respektive 480.858,- Kč, což představuje jednu třetinu, respektive jednu čtvrtinu, první mimořádné splátky a dvanáct pravidelných splátek v dané výši.

Celkové roční náklady leasing činí pro celou plánovanou investici 1.088.611,- Kč, respektive 832.928,50 Kč.

**Tabulka 28: Stanovení nákladů finančního leasingu (v Kč)**

	<b>Osobní automobil</b>	<b>Nákladní automobil 10 t</b>	<b>Nákladní automobil 25 t</b>
Požizovací cena	208.250,--	1.034.784,--	1.710.000,--
Akontace 30 %	62.475,--	313.135,--	513.000,--
Pravidelná měs. splátka I. varianta	4.642,--	23.270,--	38.122,--
Roční splátka I. varianta	55.704,--	279.240,--	457.464,--
První mimoř. splátka rozpuštěná dle varianty I.	20.825,--	104.378,30	171.000,--
<b>Roční nákl. leasingu varianta I.</b>	<b>76.529,--</b>	<b>383.618,30</b>	<b>628.464,--</b>
Pravidelná měs. splátka II. varianta	3.578,--	17.936,--	29.384,--
Roční splátka II. varianta	42.936,--	215.232,--	352.608,--
První mimoř. splátka rozpuštěná dle varianty II.	15.618,75	78.283,75	128.250,--
<b>Roční nákl. leasingu varianta II.</b>	<b>58.554,75</b>	<b>293.515,80</b>	<b>480.858,--</b>
Roční náklady leasingu celkem varianta I.			1.088.611,--
Roční náklady leasingu celkem varianta II.			832.928,50

Zdroj: vlastní výzkum

Financování investice formou úvěru je, stejně jako v případě finančního leasingu, navrženo ve dvou variantách, a to s dobou splácení tři roky, respektive s možností splácet daný úvěr po dobu čtyř let. Stejně jako v případě finančního leasingu a pro srovnání s ním je u obou variant navržena možnost uhradit na počátku 30 % dané investice. Nákladem možnosti financovat investice formou úvěrování je úrok, v prvním roce života investice bude nákladem i částečná úhrada ve výši 30 %.

Pro pořízení osobního automobilu jsou zapůjčeny finanční prostředky ve výši 145.775,- Kč, kdy úroková míra činí 10,16 %. V případě varianty splácet úvěr tři roky jsou stanoveny měsíční splátky ve výši 4.714,71 Kč, tj. 56.576,52 Kč ročně. V případě této varianty zaplatí podnik na úrocích celkem 23.954,45 Kč, a to první rok 12.809,89 Kč, druhý rok 8.150,19 Kč a třetí rok 2.994,37 Kč. V případě druhé

varianty, a to možnosti splácet úvěr po dobu čtyř let jsou stanoveny měsíční splátky ve výši 3.708,44 Kč, tj. 44.501,28 Kč ročně. Pokud by byla použita tato varianta, zaplatí podnik na úrocích 32.230,23 Kč, a to první rok 13.388,37 Kč, druhý rok 10.075,89 Kč, třetí rok 6.410,69 Kč a čtvrtý rok 2.355,28 Kč. Pro první rok života investice je třeba zahrnout do nákladů u obou variant částku ve výši 62.475,- Kč, což činí 30 % hodnoty automobilu.

Na pořízení nákladního automobilu do 10 tun jsou zapůjčeny finanční prostředky ve výši 724.348,80 Kč, úroková míra v případě nákladních automobilů činí 8,9 %. Pro variantu s dobou splácení úvěru tři roky jsou stanoveny měsíční splátky ve výši 23.000,40 Kč, tj. 276.004,80 Kč ročně. V případě této varianty zaplatí podnik na úrocích celkem 103.665,61 Kč, a to první rok 55.621,12 Kč, druhý rok 35.186,78 Kč a třetí rok 12.857,71 Kč. V případě druhé varianty, a to možnosti splácet úvěr po dobu čtyř let jsou stanoveny měsíční splátky ve výši 17.991,08 Kč, tj. 215.892,96 Kč ročně. Pokud by byla použita tato varianta, zaplatí podnik na úrocích 139.222,84 Kč, a to první rok 58.134,84 Kč, druhý rok 43.507,24 Kč, třetí rok 27.523,37 Kč a čtvrtý rok 10.057,39 Kč. Pro první rok života investice je třeba zahrnout do nákladů u obou variant částku ve výši 310.435,20 Kč, což činí 30 % hodnoty automobilu.

Na pořízení nákladního automobilu do 25 tun jsou zapůjčeny finanční prostředky ve výši 1.197.000,- Kč, úroková míra i v tomto případě činí 8,9 %. Pro variantu s dobou splácení úvěru tři roky jsou stanoveny měsíční splátky ve výši 38.008,59 Kč, tj. 456.103,08 Kč ročně. V případě této varianty zaplatí podnik na úrocích celkem 171.309,38 Kč, a to první rok 91.914,97 Kč, druhý rok 58.146,80 Kč a třetí rok 21.247,61 Kč. V případě druhé varianty, a to možnosti splácet úvěr po dobu čtyř let jsou stanoveny měsíční splátky ve výši 29.730,59 Kč, tj. 356.767,08 Kč ročně. Pokud by byla použita tato varianta, zaplatí podnik na úrocích 230.068,37 Kč, a to první rok 96.068,91 Kč, druhý rok 71.896,56 Kč, třetí rok 45.482,85 Kč a čtvrtý rok 16.620,05 Kč. Pro první rok života investice je třeba zahrnout do nákladů u obou variant částku ve výši 513.000,- Kč, což činí 30 % hodnoty automobilu.

Propočet nákladů úvěru jednotlivých vozidel, jak pro variantu I. tak i pro variantu II. je uveden v příloze č. 2.

## 10. Porovnání s najímanou dopravou

Další možností, jak zajistit provoz podniku, tj. zajištění provozu materiálem, dopravu hotových výrobků mateřské firmě a podobně, je možnost použít najímanou autodopravu. Přeprava prováděná najatou společností musí být vždy podložena smlouvou. Všeobecné obchodní podmínky zasílatelské smlouvy nebo smlouvy o přepravě věci jsou upraveny zákonem č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, v platném znění, Vyhláškou ministerstva zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) a Mezinárodní úmluvou o dodacích podmínkách v mezinárodní dopravě (INCOTERMS), a tvoří jejich nedílnou součást. Závazným způsobem tak upravují vztahy, které vznikly mezi smluvními stranami. Jedním z podstatných ujednání takovéto smlouvy je cena požadované služby.

Ceny nabízené společnostmi za služby v oblasti autodopravy se pohybují na přibližně stejné úrovni, a to u vozidla do 10 tun za 1 km 29,- Kč, u nákladního automobilu do 25 tun je stanovena sazba 33,- Kč za 1 km. Obě tyto ceny jsou ceny bez daně z přidané hodnoty.

Pro výpočet srovnání obou nákladních automobilů, jak do 10 tun tak i do 25 tun, bude výchozím ukazatelem průměr denně ujetých kilometrů v předchozích letech násobených fondem pracovní doby ve sledovaném období dle tabulky č. 17.

Pro určení částky zaplacené za pronajímanou dopravu bude cena za kilometrovou sazbu pro první rok užití tohoto alternativního způsobu stanovena jako součin částky a průměrného tempa inflace. Pro stanovení částky v dalších obdobích bude sazba za ujeté kilometry stanovena součin sazby stanovené v předchozím roce a průměrného tempa růstu inflace.

V případě osobního automobilu bude nastavena možnost použít vlastní vozidlo vedoucího provozu. Cena tohoto užití je stanovena vyhláškou č. 429/2011 Sb. ve výši 3,70 Kč za 1 kilometr a průměrné spotřeby vozidla, kdy cena za 1 litr benzínu automobilového 95 oktanů činí 34,90 Kč. Pro první rok použití vlastního vozidla budou tyto částky zvýšeny u sazby náhrady o její průměrné tempo růstu, stejným způsobem bude postupováno v tomto případě i u ceny benzínu, kdy bude průměrné tempo růstu vypočítáno dle vyhlášek Ministerstva průmyslu a sociálních věcí České republiky platných v období od roku 2000 do roku 2012. V dalších letech bude

použit stejný postup, kdy výchozí cenou bude cena v předchozím roce. Pro určení nákladů na dopravu bude cena užití vynásobená průměrným počtem ročně ujetých kilometrů osobním automobilem v minulosti a fondem pracovní doby, pro určení nákladů na spotřebu benzínu bude použita spotřeba pohonných hmot osobního automobilu společnosti vzhledem k obdobnému typu osobního vozidla. Protože společnosti vzniká povinnost uhradit za užití automobilu zaměstnance silniční daň, bude k nákladům na najímanou dopravu v případě osobního automobilu připočtena ještě hodnota silniční daně v jednotlivých letech dle tabulky č. 4.

Najímaná doprava nese jak pozitiva, tak i negativa. Mezi negativa lze uvést dodržování doby splatnosti i v případě nedostatku finančních prostředků, protože pak společnosti hrozí výpověď smlouvy ze strany autodopravce. Pokud by došlo ke vzniku škody při přepravě nákladu, rostou podniku kromě vzniklé ztráty poškozením nákladu i další náklady při vymáhání náhrady za vzniklou škodu.

Protože podnik již při dopravě hotových výrobků své mateřské firmě již najímanou autodopravu používá – u automobilu do 25 tun, závisí rozhodnutí o používání osobního automobilu a nákladního automobilu do 10 tun pouze na majiteli společnosti.

Propočet nákladů při použití najímané autodopravy u jednotlivých vozidel je uveden v příloze č. 9.

## 11. Porovnání s operativním leasingem

Společnost Auto Šebek nabízí pronájem osobních automobilů za předem sjednaných podmínek. Za pronájem je požadován poplatek ve výši 14.000,- Kč za měsíc za jedno pronajaté vozidlo při neomezeném počtu ujetých kilometrů. Sazba pronájmu zahrnuje dálniční známku České republiky, silniční daň, komplexní pojištění s 5 % účastí (tj. havarijní pojištění včetně povinného ručení). Další výhodou této služby je poskytnutí náhradního vozidla v případě oprav, servisu, poruchy nebo havárie po celé Evropě.

Za podobných podmínek, tj. zahrnutí silniční daně, komplexního pojištění, poskytnutí náhradního vozidla v případě oprav, servisu, poruchy nebo havárie po celé Evropě do sazby pronájmu, zapůjčuje nákladní automobilu společnost TIR půjčovna. U nákladního automobilu do 10 tun je vozidlo pronajato za poplatek 42.000,- Kč za měsíc, navíc zde však vzniká povinnost složit kauci 35.000,- Kč. U nákladního automobilu do 25 tun je vozidlo pronajato za částku pronájmu 81.600,- Kč, obdobně jako v případě předchozího automobilu zde vzniká povinnost složit kauci 68.000,- Kč. Kauce je v případě bezproblémového a hladkého průběhu pronájmu vrácena v celé částce.

K nákladům na provoz pronajatých vozidel je zapotřebí zohlednit i další náklady, kterými jsou mzdové náklady řidiče, náklady na spotřebu pohonných hmot, v případě nákladních automobilů i mýtné.

Vzhledem k tomu, že není zřejmé, jakým způsobem se změní cena operativní leasingu během sledovaného období, když se v jejím vývoji promítne stav ekonomiky, jsou předpokládány její změny po třech letech. Cena operativního leasingu tak bude stanovena jako součin původní ceny a průměrného tempa růstu inflace, další změny pak bude provedeny jako součin předchozí ceny a průměrného tempa růstu inflace.

Propočet nákladů při použití operativního leasingu u jednotlivých vozidel je uveden v příloze č. 10.

## 12. Hodnocení investice

### 12.1 Metoda diskontovaného cash flow

V přílohách č. 17 až 23 jsou uvedené různé způsoby zajištění financování investice, popřípadě další možnosti zajištění autodopravy podniku, včetně vyčíslených nákladových položek po dobu deseti let. Tyto náklady byly stanoveny na základě rozboru daných zvolených variant způsobu pořízení investice, respektive jinými možnostmi zajištění autodopravy. Tyto náklady pak byly upraveny o položky, které sice nejsou nákladem, představují však pohyb peněz. Dále jsou celkové náklady upraveny o daňovou úsporu, vzhledem k tomu, že jednotlivé nákladové položky jsou položkami snižujícími základ daně z příjmu.

Takto vyčíslený tok peněz byl diskontován k počátku plánované investice, popřípadě k okamžiku počátku, kdy je předpokládáno rozhodnutí o dané variantě, a to s nákladem kapitálu ve výši 5,99 %, který byl přepočítán na diskontní sazbu ve výši 8,61 %. K výběru optimální varianty financování investice, respektive jiného způsobu zajištění autodopravy v podniku, je pak směrodatný součet diskontovaných cash flow. Varianta, na základě které je zjištěné cash flow nejnížší, tj. má nejnížší nákladové zatížení, je považována za optimální.

### 12.2 Volba varianty

Po zhodnocení různých způsobů pořízení investice, popřípadě různých možností zabezpečení provozu podniku, na základě metody diskontovaného cash flow lze za optimální variantu považovat alternativní najímanou dopravu, u které bylo stanoveno diskontované cash flow pouze ve výši 5.668.353,- Kč.

**Tabulka 29: Přehled variant dle diskontovaného cash flow (v Kč)**

Varianta	Diskontované cash flow
Vlastní zdroje	5.989.450,-
Finanční leasing s akontací 30 % a dobou splatnosti 3 roky	5.850.063,-
Finanční leasing s akontací 30 % a dobou splatnosti 4 roky	5.836.120,-
Úvěr se spoluúčastí 30 % a dobou splatnosti 3 roky	5.882.778,-

Úvěr se spoluúčastí 30 % a dobou splatnosti 4 roky	5.873.804,-
Najímaná autodoprava	5.668.353,-
Operativní leasing	11.003.766,-

Zdroj: vlastní výzkum

**Tabulka 30: Rozdíly jednotlivých variant**

Varianta	Vlastní zdroje	Finanční leas. I.	Finanční leas. II.	Úvěr I.	Úvěr II.	Najímaná doprava	Operativní leas.
Vlastní zdroje	x	-139.387	-153.330	-106.672	-115.646	-321.097	5.014.316
Finanční leas. I.	139.387	x	-13.943	32.715	23.741	-181.710	5.153.703
Finanční leas. II.	153.330	13.943	x	46.658	37.684	-167.767	5.167.646
Úvěr I.	106.672	-32.715	-46.658	x	-8.974	-214.425	5.120.988
Úvěr II.	115.646	-23.741	-37.684	8.974	X	-205.451	5.129.962
Najímaná doprava	321.097	181.710	167.767	214.425	205.451	x	5.335.413
Operativní leas.	-5.014.316	-5.153.703	-5.167.646	-5.120.988	-5.129.962	-5.335.413	x

Zdroj: vlastní výzkum

Jak je zřejmé z tabulky 30, je nejdražším způsobem zajištění autodopravy jeden z alternativních způsobů, a to operativní leasing, který je oproti ostatním variantám výrazně dražší - o více než 5 mil. Kč, celkové diskontované cash flow tohoto způsobu přesahuje 11 mil. Kč.

Druhým nejdražším způsobem zajištění autodopravy v podniku, je pořízení automobilů z vlastních zdrojů., kdy se rozdíl diskontovaného cash flow oproti dalším variantám způsobu pořízení investice, tj. variantám finančního leasingu a úvěru, pohybuje v intervalu 106 až 140 tisíc Kč.

Dá se říci, že srovnatelnými variantami dle celkového diskontovaného cash flow jsou varianty pořízení investice formou finančního leasingu a úvěru. Porovnáním obou těchto variant bylo zjištěno, že na základě diskontovaného cash flow je pořízení investice formou finančního leasingu výhodnější než za srovnatelných podmínek, tj. úhrada první splátky ve výši 30 % ceny investice, pořízení investice na úvěr. Zároveň za takto srovnatelných podmínek je dle této metody výběru výhodnější rozložení leasingových splátek na 48 měsíců než na období 36 měsíců.

Optimální variantou zajištění provozu podniku je dle dané metody hodnocení výběru daných alternativ najímaná autodoprava. Diskontované cash flow této



varianty činí 5,7 mil. Kč. Tato varianta je také s ohledem na složitou finanční situaci podniku jediná přijatelná. Pořízení vozidel jiným způsobem, ať z vlastních zdrojů, formou finančního leasingu nebo na úvěr není v současné době pro podnik přijatelné.

### 13. Odpověď na hypotézy

Současný stav vozidel podniku nutí vedení společnosti řešit otázku, jakým způsobem dále zajistit provoz firmy. První hypotéza řešila možnost využívání leasingu pro pořízení investice, když se v současné době od tohoto způsobu financování ustupuje. Metodou diskontovaného cash flow bylo zjištěno, že pořízení automobilů formou finančního leasingu s 30 % akontací je nejvýhodnějším způsobem financování investice. Pokud by při financování leasingem byly dány na výběr varianty se stejnou výší akontace, a to 30 %, ale se splatností 36 měsíců, respektive 48 měsíců, je varianta s delší dobou splatnosti výhodnější, t.j. tato varianta má nižší diskontované cash flow.

Finanční leasing je tedy pro plátce daně z přidané hodnoty jedním z možných a zřejmě i vhodných způsobů pořízení investice, protože možnost uplatnit si odpočet daně z přidané hodnoty, investici zlevňuje. Pro takový podnikatelský subjekt je pak v případě rozhodování neutrální, zda leasing podléhá základní nebo snížené sazbě daně z přidané hodnoty. Tato hypotéza tedy nebyla potvrzena.

Další hypotéza se týkala pořízení investice z vlastních zdrojů jako jedině vhodné. Při porovnávání jednotlivých variant způsobů financování investice bylo zjištěno, že nejvýhodnějším způsobem financování je v tomto případě finanční leasing, v pořadí druhým vhodným způsobem pořízení investice je financování pomocí úvěru. Nejméně vhodným způsobem je financování investice z vlastních zdrojů. Tato metoda vykazuje nejvyšší součet diskontovaného cash flow. Tato hypotéza tedy také nebyla potvrzena.

Pokud je možné využít další možnosti, jakými zabezpečit chod podniku, nabízí se možnost použít najímanou autodopravu nebo zabezpečení vozového parku formou operativního leasingu. Co se týká možnosti použít pro zabezpečení provozu podniku operativní leasing, ukázala se tato možnost jako nejméně vhodná. Má výrazně vysoký součet diskontovaného cash flow. Naopak najímaná autodoprava je ve srovnání se všemi dalšími uvedenými variantami variantou pro podnik optimální, vykazuje nejnižší diskontované cash flow, a dalším důvodem je také to, že finanční situace podniku neumožňuje obnovu použitých vozidel.

## 14. Závěr

Téma diplomové práce znělo Analýza obnovy konkrétního investičního záměru. Investičním záměrem vybraného výrobního podniku byla obnova stávajícího vozového parku a jeho rozšíření o další nákladní vozidlo. Diplomová práce měla za cíl nalézt vhodnou metodu pro stanovení a zhodnocení daného investičního projektu, včetně výběru optimální formy financování a aplikace této metody na daný konkrétní investiční záměr.

Vybraný výrobní podnik je dceřiná společnost velké společnosti sídlící ve Spolkové republice Německo, která se zabývá projektováním, výrobou a servisem výtahů a zdvihacích zařízení pro autodílny, servisní dílny, ale také pro opravy malých letadel. Ve vybraném podniku v České republice se vyrábí části jednotlivých zdvihacích zařízení včetně další příležitostné kovovýroby, jedná se proto z části o zakázkovou a z části o kusovou výrobu.

Podnik vlastní nákladní automobil IVECO s celkovou hmotností do 10 tun a osobní automobil ŠKODA FABIA. Osobní automobil používá vedoucí provozovny k drobným nákupům a služebním cestám. Nákladní automobil je používán k zajištění výroby, jako je nákup materiálu, přeprava polotovarů k dalšímu opracování, jako je galvanizace, pískování nebo barvení popřípadě další možné úpravy kovů dle přání zákazníka. K dopravě hotových výrobků do mateřské společnosti je využívána najímaná doprava dle potřeby. Vzhledem k tomu, že vozidla firmy jsou již za hranicí životnosti, uvažuje výrobní podnik o jejich obnově a nákupu dalšího nákladního automobilu k přepravě hotových výrobků.

K ověření schopnosti provést plánovanou investici byla v prvním kroku provedena finanční analýza podniku. Na základě finanční analýzy bylo zjištěno, že podnik je sice zadlužený, ale jedná se především o závazky ke společníkům a krátkodobé závazky, nejedná se tedy o kapitál úročný. Zároveň bylo zjištěno, že podnik přesto, že vykazuje vysoké hodnoty celkové likvidity, nemá dostatek finanční prostředků ke krytí krátkodobých závazků. Rentabilita kapitálu také nevykazuje z pohledu věřitelů a možných investorů uspokojivé výsledky. Co se týká ukazatelů aktivity, lze kladně hodnotit pouze dobu inkasa pohledávek.

Na základě výsledků finanční analýzy je tedy možné konstatovat následující: podnik by v současné době měl upustit od jakýchkoliv investic. Neuvážená investice by zřejmě vedla k úpadku společnosti. Dalším podstatným faktorem, který zhoršuje finanční situaci podniku, jsou finanční prostředky uložené v poloautomatické lince, která by měla sloužit k povrchové úpravě kovů i nekovů. Společnosti díky této investici s sebou nese již několik let ztrátu ve výši 15 mil. Kč. Podnik by měl uvažovat, pokud tato linka nebude uvedena do provozu, o jejím prodeji. Pokud by tato investice byla uvedena do provozu, podnik by ušetřil značnou část finančních prostředků za náklady, které za úpravu výrobků musí uhradit. Při tak značné část vydaných peněžních prostředků se nabízí i otázka, zda je plně využita kapacita zařízení a zda zakoupenou linku používat pouze pro potřeby společnosti.

Za pozitivum podniku lze považovat obrovský potenciál ve vlastních zaměstnancích, což lze vyčíst z doplňkového ukazatele finanční analýzy – ukazatele produktivity práce, kterého by se měl snažit maximálně využít.

K analýze plánované investice byla použita metoda diskontovaného cash flow, a to proto, že se jedná o obnovovací investici, která bude zajišťovat stejný rozsah produkce s cílem generovat co nejnižší náklady. Na základě této metody byly stanoveny náklady dle současného stavu, které byly dále upraveny o předpokládaný vývoj inflace. Takto vyčíslené náklady byly upraveny na předpokládané cash flow a za pomoci diskontního faktoru byly převedeny k počátku předpokládané investice. Stejným způsobem byly stanoveny náklady a cash flow i u dalších možnostech, jakými zajistit provoz podniku, tj. u najímané dopravy a operativního leasingu. Jako optimální varianta vhodná pro podnik na základě této metody byla stanovena alternativní varianta, a to najímaná doprava. Tato varianta vykazovala nejnižší součet diskontovaného cash flow. Pořízení nových vozidel, ať už financovaných z vlastních zdrojů, pomocí úvěru nebo finančním leasingem je pro podnik nereálné. Podnik nemá k dispozici dostatek finančních prostředků a zatížení společnosti dalšími náklady by za stávajícího stavu mohlo vést k úpadku.

Přínos a další doporučení pro praxi lze shrnout do několika bodů. V první řadě je zapotřebí zvolit vhodnou metodu k hodnocení ekonomické efektivity navrhované investice, a to na základě požadovaných efektů, které má zvolená investice přinést, kdy danými kritérii jsou úspora nákladů, zisk nebo peněžní příjem. Pro výběr varianty financování je pak nutné postupovat dle doporučených metod.

Na základě finanční analýzy je zapotřebí posoudit finanční zdraví podniku, zvážit všechna zjištěná negativa a pozitiva, stanovit způsob možného řešení uvažovaného problému a popřípadě zvolit i jiné alternativní varianty, než je pořízení investice.

## 15. Summary

Thesis Theme Analysis sounded recovery specific investment objective. Investment plan chosen production company was a revival of the existing fleet and its extension by another truck. This thesis aimed to find a reliable method for the identification and evaluation of the investment project, including the selection of the optimal form of financing and the application of this method to the specific investment objectives.

The production company is a subsidiary of a large company based in the Federal Republic of Germany, which specializes in designing, manufacturing and servicing of lifts and lifting equipment for garages, workshops, but also for the repair of small aircraft. The selected company in the Czech Republic is made of various lifting equipment including other occasional metal and is therefore part of the custom and part of unit production.

Owns IVECO truck with a total weight up to 10 tons and passenger car SKODA FABIA. Car used by leading facility for small purchases and business travel. Truck is used to ensure the production, such as the purchase of materials, transportation of semi-finished products for further processing such as plating, sanding or staining or other possible modifications metals to customer. The transportation of finished products to the parent company is used by chartered transportation as needed. Given that the vehicles of the company are already beyond the life of the company is considering manufacturing, maintenance and purchase of another truck to transport finished products.

To verify the ability to carry out the planned investment was the first step in the financial analysis company. Based on the financial analysis it was found that the company is indeed in debt, but it is all about commitment to partners and current liabilities, so this is an interest-bearing capital. It was also found that the company despite being present at high levels of total liquidity, does not have sufficient financial resources to cover short-term liabilities. Return on equity also shows the perspective of creditors and potential investors satisfactory results. Regarding the indicators of activity can be positively evaluated only for collections.

Based on the results of the financial analysis it is possible to state the following: the company currently had waived any investments. Imprudent investment would

appear to have led to the decline of society. Another important factor that worsens the financial situation of the company, the funds are deposited in a semi-automatic line that should be used for surface treatment of metals and non-metals. Thanks to this investment company brings several years a loss of CZK 15 million. The company should consider if this line will be put into operation, on its sale. If this investment has been put into operation, the company would save a considerable part of the funds for the costs for adapting products must pay. With such a large part of the issued cash is offered even question whether the capacity is fully utilized and that the purchased equipment line used only for the needs of society.

For positive business can be considered a huge potential in its own employees, which can be seen by the supplementary financial analysis indicators - indicators of labor productivity, which should seek to maximize.

The analysis of the planned investment was used discounted cash flow, and that's because it is a refresh investment that will provide the same range of products in order to generate the lowest possible cost. Based on this method were determined according to the cost of the status quo, which were further adjusted for expected inflation. Thus denominated costs were adjusted to the expected cash flow and using a discount factor were transferred to the beginning of the investment envisaged. In the same way, were determined costs and cash flow for other options, such as secure business operations, ie leased transportation and leasing. The optimal variant suitable for undertaking the basis of this method was determined alternative variant, and hiring transportation. This variant showed the lowest sum of the discounted cash flow. Acquisition of new vehicles, whether funded from its own resources, using a credit or financial leasing company is unrealistic. Company does not have sufficient financial resources and loads of other expenses for the current situation could lead to bankruptcy.

Benefits and other recommendations for practice can be summarized in a few points. First you need to select the appropriate method to evaluate efficiency of the proposed investment, based on the desired effect, which has chosen to bring investment, given the criteria are cost savings, income, or cash income. To select options for financing is then necessary to follow the recommended methods.

Based on the financial analysis is needed to assess the financial health of the company, consider all identified weaknesses and strengths, to determine possible ways of solving the problem under consideration and possibly choose other alternative options other than the acquisition of the investment.

## Použité zdroje

Knižní zdroje:

1. FOTR, Jiří. *Podnikatelský plán a investiční rozhodování*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, 1995. 184 s. ISBN 80-85623-20-X.
2. GRÜNWARD, Rolf; HOLEČKOVÁ, Jaroslava. *Finanční analýza a plánování*. Praha: Ekopress, 2009. 318 s. ISBN 978-80-86929-26-2
3. HRDÝ, Milan; KLABEČEK, Jan. *Finance podniku*. 1. vydání - dotisk. Plzeň: TYPOS - Digital Print, spol. s r.o., 2006. 180 s. ISBN 80-7082-865-X.
4. HRDÝ, Milan. *Strategické finanční řízení a investiční rozhodování*. 1. vydání. Praha: BILANCE spol. s r.o., 2008. 199 s. ISBN 80-86371-50-6
5. KISLINGEROVÁ, Eva; HNILICA, Jiří. *Finanční analýza: krok za krokem*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2005. 137 s. ISBN 80-7179-321-3
6. PETRÁKOVÁ, Irena, et. al. *Investování 10*. 1. vydání. Praha: ČVUT, 1998. 154 s. ISBN 80-7208-106-3.
7. SYNEK, Miloslav, et al. *Manažerská ekonomika*. 4. aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2007. 464 s. ISBN 978-80-247-1992-4.
8. VALACH, Josef. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. 2. vydání. Praha: EKOPRESS, 2006. 465 s. ISBN 80-86929-01-9.
9. VALACH, Josef, et al. *Finanční řízení podniku*. 2. vydání. Praha: Ekopress, 1999. 324 s. ISBN 80-7208-106-3.
10. WAWROSZ, Petr. *Zdroje financování podnikatelské činnosti*. 1. vydání. Ostrava: Nakladatelství Jiří Motloch - Sagit, 1999. 336 s. ISBN 80-7208-106-3.
11. Nařízení vlády č. 354/2011 Sb.
12. Vyhláška č. 11/1975 Sb.
13. Vyhláška č. 448/2000 Sb.
14. Vyhláška č. 445/2001 Sb.
15. Vyhláška č. 569/2002 Sb.
16. Vyhláška č. 449/2003 Sb.



17. Vyhláška č. 647/2004 Sb.
18. Vyhláška č. 496/2005 Sb.
19. Vyhláška č. 577/2006 Sb.
20. Vyhláška č. 357/2007 Sb.
21. Vyhláška č. 451/2008 Sb.
22. Vyhláška č. 462/2009 Sb.
23. Vyhláška č. 377/2010 Sb.
24. Vyhláška č. 429/2011 Sb.
25. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
26. Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty
27. Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční
28. Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů
29. Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákon
30. Zákon č. 190/2004 Sb., o dluhopisech
31. Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce

Internetové zdroje:

32. Autopůjčovna Auto Šebek. *Autopůjčovna Šebek* [online]. 2012 [cit. 2012-06-30]. Dostupné z: <http://www.autosebek.cz/>
33. CXO Advisory. *The 2011 US Equity Risk Premiums from Academia and Practitioners* [online]. 2011 [cit. 2012-01-15]. Dostupné z: <http://www.cxoadvisory.com/13357/equity-premium/the-2011-equity-risk-premiums-from-academia-and-practitioners/>
34. Český statistický úřad. *Míra inflace* [online]. 2012 [cit. 2012-06-30]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira\\_inflace](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira_inflace)
35. Damodaran Online. *The Data Page* [online]. 2012 [cit. 2012-01-15]. Dostupné z: <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>

36. Idnes.cz/Finance. *Úvěrová kalkulačka* [online]. 1999-2012 [cit. 2012-01-15]. Dostupné z: [kalkulacky.idnes.cz/cr\\_uverova-kalkulacka.php](http://kalkulacky.idnes.cz/cr_uverova-kalkulacka.php)
37. Ministerstvo financí České republiky. *Emisní kalendář střednědobých a dlouhodobých státních dluhopisů - únor 2012* [online]. 2012 [cit. 2012-01-15]. Dostupné z: [http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/vrsd\\_emise\\_sdd\\_67208.html](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/vrsd_emise_sdd_67208.html)
38. Ministerstvo financí České republiky. *Rating* [online]. 2011 [cit. 2012-01-15]. Dostupné z: [http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/vrsd\\_rating\\_sd.html](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/vrsd_rating_sd.html)
39. Pojišťovna Kooperativa. *Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group* [online]. 2012 [cit. 2012-06-30]. Dostupné z: <http://www.koop.cz/nase-produkty/pojisteni-vozidel/>
40. Pojišťovna Kooperativa. *Euro-pojištění* [online]. 2012 [cit. 2012-01-15]. Dostupné z: <http://www.kooperativa-povinne-ruceni.cz/kalkulacka/>
41. ŠkoFIN. *Sami si spočítejte* [online]. 2012 [cit. 2012-01-15]. Dostupné z: <http://www.skofin.cz/sami-si-spocitejte/>
42. TIR půjčovna. *Nákladní vozy a auta nad 7,5 t* [online]. 2011 [cit. 2012-06-30]. Dostupné z: <http://www.tirpujcovna.cz/nabidka-a-cenik-vozu-nad-3-5-t/vozy-nad-7-5-t/>

## **Seznam tabulek**

**Tabulka 1: Pojištění vozidel (v Kč)**

**Tabulka 2: Sazby mýtného pro nová vozidla (v Kč)**

**Tabulka 3: Sazby daně silniční (v Kč)**

**Tabulka 4: Výpočet daně silniční (v Kč)**

**Tabulka 5: Výpočet finančního leasingu (v Kč)**

**Tabulka 6: Míra inflace v roce 2001 – 2011**

**Tabulka 7: Vývoj sazeb základní náhrady a průměrné ceny benzínu dle vyhlášek MPSV (v Kč)**

**Tabulka 8: Náklady stávajícího stavu autodopravy celkem**

**Tabulka 9: Náklady stávajícího stavu autodopravy na 1 km/Kč**

**Tabulka 10: Ukazatele rentability**

**Tabulka 11: Ukazatele aktivity**

**Tabulka 12: Ukazatele zadluženosti**

**Tabulka 13: Ukazatele likvidity**

**Tabulka 14: Ukazatele produktivity práce**

**Tabulka 15: Fond pracovní doby**

**Tabulka 16: Ujeté kilometry (minulost)**

**Tabulka 17: Odhad ujetých kilometrů (budoucnost)**

**Tabulka 18: Předpokládaný vývoj cen pohonných hmot**

**Tabulka 19: Předpokládaný vývoj spotřeby pohonných hmot**

**Tabulka 20: Stanovení nákladů na spotřebu pohonných hmot**

**Tabulka č. 21: Stanovení nákladů na opravu a udržování**

**Tabulka 22: Stanovení nákladů na ostatní režijní náklady**

**Tabulka 23: Náklady na povinné ručení a havarijní pojištění (v Kč)**

**Tabulka 24: Stanovení nákladů na silniční daň (v Kč)**

**Tabulka 25: Vývoj sazby časového poplatku**

**Tabulka 26: Náklady za užívání určených pozemních komunikací**

**Tabulka 27: Stanovení mzdových nákladů**

**Tabulka 28: Stanovení nákladů finančního leasingu (v Kč)**

**Tabulka 29: Přehled variant dle diskontovaného cash flow (v Kč)**

**Tabulka 30: Rozdíly jednotlivých variant**

## Přílohy

**Příloha 1: Vývoj cen pohonných hmot**

Rok	Nafta		Benzín	
	Kč/l	meziroční tempo růstu / poklesu (v %)	Kč/l	meziroční tempo růstu / poklesu (v %)
1989	7,50	x	8,00	x
1990	15,00	100,00	16,00	100,00
1991	15,00	0,00	16,00	0,00
1992	14,42	- 3,87	17,31	8,19
1993	15,70	8,88	18,79	8,55
1994	15,60	- 0,64	19,13	1,81
1995	15,64	0,26	19,05	- 0,42
1996	18,44	17,90	20,99	10,18
1997	19,27	4,50	22,19	5,72
1998	16,92	- 12,20	20,28	- 8,61
1999	22,20	31,21	25,97	28,06
2000	26,67	20,14	28,21	8,63
2001	21,89	- 17,92	24,16	- 14,36
2002	21,55	- 1,55	24,40	0,99
2003	21,10	- 2,09	23,73	- 2,75
2004	25,73	21,94	25,78	8,64
2005	28,20	9,60	28,15	9,19
2006	27,87	- 1,17	27,41	- 2,63
2007	32,03	14,93	30,50	11,27
2008	26,07	- 18,61	23,61	- 22,59
2009	26,96	3,41	28,00	18,59
2010	32,01	18,73	32,35	15,54
2011	35,53	11,00	34,50	6,65

Zdroj: Český statistický úřad (dostupné na <http://www.czso.cz/>) + vlastní výzkum

**Příloha 2: Stanovení nákladů úvěru (v Kč)**

	<b>Osobní automobil</b>	<b>Nákladní automobil 10 t</b>	<b>Nákladní automobil 25 t</b>
Požizovací cena	208.250,--	1.034.784,--	1.710.000,--
Akontace 30 %	62.475,--	310.435,20	513.000,--
<b>Varianta I.</b>			
Náklady úvěru 1. rok	119.051,52	586.440,--	969.103,10
- mimořádná splátka	62.475,--	310.435,20	513.000,--
- úrok	12.809,94	55.621,11	91.914,96
- jistina	43.766,58	220.383,69	364.188,14
Náklady úvěru 2. rok	56.576,52	276.004,80	456.103,08
- úrok	8.150,23	35.186,78	58.146,77
- jistina	48.426,29	240.818,02	397.956,31
Náklady úvěru 3. rok	56.576,52	276.004,80	456.103,08
- úrok	2.994,42	12857,71	21.247,57
- jistina	53.582,10	263.147,10	434.855,51
<b>Celkem</b>	<b>232.204,56</b>	<b>1.138.449,60</b>	<b>1.881.309,26</b>
<b>Varianta II.</b>			
Náklady úvěru 1. rok	106.976,28	526.328,16	869.767,08
- mimořádná splátka	62.475,--	310.435,20	513.000,--
- úrok	13.388,37	58.134,88	96.068,91
- jistina	31.112,91	157.758,08	260.698,17
Náklady úvěru 2. rok	44.501,28	215.892,96	356.767,08
- úrok	10.075,84	43.507,30	71.896,56
- jistina	34.425,44	172.385,66	284.870,52
Náklady úvěru 3. rok	44.501,28	215.892,96	356.767,08
- úrok	6.410,66	27.523,39	45.482,85
- jistina	38.090,62	188.369,57	311.284,23
Náklady úvěru 3. rok	44.501,28	215.892,96	356.767,08
- úrok	2.355,27	10.057,46	16.620,05
- jistina	42.146,01	205.835,50	340.147,03
<b>Celkem</b>	<b>240.480,12</b>	<b>1.174.007,04</b>	<b>1.940.068,32</b>

Zdroj: vlastní výzkum

**Příloha 3: Výpočet splátek z úvěru na 3 roky – osobní automobil**

<b>Rok</b>	<b>Měsíc</b>	<b>Splátka (Kč)</b>	<b>Úrok (Kč)</b>	<b>Úmor (Kč)</b>	<b>Úvěr (Kč)</b>
					<b>174.930,--</b>
1	1	4 714,71	1 234,23	3 480,48	142 294,52
1	2	4 714,71	1 204,76	3 509,95	138 784,57
1	3	4 714,71	1 175,04	3 539,66	135 244,91
1	4	4 714,71	1 145,07	3 569,63	131 675,28
1	5	4 714,71	1 114,85	3 599,86	128 075,42
1	6	4 714,71	1 084,37	3 630,34	124 445,08
1	7	4 714,71	1 053,64	3 661,07	120 784,01
1	8	4 714,71	1 022,64	3 692,07	117 091,94
1	9	4 714,71	991,38	3 723,33	113 368,61
1	10	4 714,71	959,85	3 754,85	109 613,76
1	11	4 714,71	928,06	3 786,64	105 827,12
1	12	4 714,71	896,00	3 818,70	102 008,41
2	1	4 714,71	863,67	3 851,04	98 157,38
2	2	4 714,71	831,07	3 883,64	94 273,73
2	3	4 714,71	798,18	3 916,52	90 357,21
2	4	4 714,71	765,02	3 949,68	86 407,53
2	5	4 714,71	731,58	3 983,12	82 424,40
2	6	4 714,71	697,86	4 016,85	78 407,56
2	7	4 714,71	663,85	4 050,86	74 356,70
2	8	4 714,71	629,55	4 085,15	70 271,55
2	9	4 714,71	594,97	4 119,74	66 151,81
2	10	4 714,71	560,09	4 154,62	61 997,18
2	11	4 714,71	524,91	4 189,80	57 807,39
2	12	4 714,71	489,44	4 225,27	53 582,11
3	1	4 714,71	453,66	4 261,05	49 321,07
3	2	4 714,71	417,59	4 297,12	45 023,95
3	3	4 714,71	381,20	4 333,50	40 690,44
3	4	4 714,71	344,51	4 370,19	36 320,25
3	5	4 714,71	307,51	4 407,20	31 913,05
3	6	4 714,71	270,20	4 444,51	27 468,54
3	7	4 714,71	232,57	4 482,14	22 986,40
3	8	4 714,71	194,62	4 520,09	18 466,31
3	9	4 714,71	156,35	4 558,36	13 907,95
3	10	4 714,71	117,75	4 596,95	9 311,00
3	11	4 714,71	78,83	4 635,87	4 675,12
3	12	4 714,71	39,58	4 675,12	-0,00

**Příloha 4: Výpočet splátek z úvěru na 4 roky – osobní automobil**

Rok	Měsíc	Splátka (Kč)	Úrok (Kč)	Úmor (Kč)	Úvěr (Kč)
1	1	3 708,44	1 234,23	2 474,21	143 300,79
1	2	3 708,44	1 213,28	2 495,16	140 805,62
1	3	3 708,44	1 192,15	2 516,29	138 289,34
1	4	3 708,44	1 170,85	2 537,59	135 751,74
1	5	3 708,44	1 149,36	2 559,08	133 192,67
1	6	3 708,44	1 127,70	2 580,74	130 611,92
1	7	3 708,44	1 105,85	2 602,59	128 009,33
1	8	3 708,44	1 083,81	2 624,63	125 384,70
1	9	3 708,44	1 061,59	2 646,85	122 737,85
1	10	3 708,44	1 039,18	2 669,26	120 068,59
1	11	3 708,44	1 016,58	2 691,86	117 376,73
1	12	3 708,44	993,79	2 714,65	114 662,07
2	1	3 708,44	970,81	2 737,64	111 924,44
2	2	3 708,44	947,63	2 760,81	109 163,62
2	3	3 708,44	924,25	2 784,19	106 379,43
2	4	3 708,44	900,68	2 807,76	103 571,67
2	5	3 708,44	876,91	2 831,54	100 740,13
2	6	3 708,44	852,93	2 855,51	97 884,63
2	7	3 708,44	828,76	2 879,69	95 004,94
2	8	3 708,44	804,38	2 904,07	92 100,87
2	9	3 708,44	779,79	2 928,65	89 172,22
2	10	3 708,44	754,99	2 953,45	86 218,77
2	11	3 708,44	729,99	2 978,46	83 240,31
2	12	3 708,44	704,77	3 003,67	80 236,64
3	1	3 708,44	679,34	3 029,11	77 207,53
3	2	3 708,44	653,69	3 054,75	74 152,78
3	3	3 708,44	627,83	3 080,61	71 072,17
3	4	3 708,44	601,74	3 106,70	67 965,47
3	5	3 708,44	575,44	3 133,00	64 832,47
3	6	3 708,44	548,91	3 159,53	61 672,94
3	7	3 708,44	522,16	3 186,28	58 486,66
3	8	3 708,44	495,19	3 213,25	55 273,41
3	9	3 708,44	467,98	3 240,46	52 032,95
3	10	3 708,44	440,55	3 267,90	48 765,05
3	11	3 708,44	412,88	3 295,56	45 469,49
3	12	3 708,44	384,98	3 323,47	42 146,02
4	1	3 708,44	356,84	3 351,61	38 794,42
4	2	3 708,44	328,46	3 379,98	35 414,43
4	3	3 708,44	299,84	3 408,60	32 005,83
4	4	3 708,44	270,98	3 437,46	28 568,37
4	5	3 708,44	241,88	3 466,56	25 101,81
4	6	3 708,44	212,53	3 495,91	21 605,90
4	7	3 708,44	182,93	3 525,51	18 080,39
4	8	3 708,44	153,08	3 555,36	14 525,03
4	9	3 708,44	122,98	3 585,46	10 939,56



4	10	3 708,44	92,62	3 615,82	7 323,74
4	11	3 708,44	62,01	3 646,43	3 677,31
4	12	3 708,44	31,13	3 677,31	-0,00

**Příloha 5: Výpočet splátek z úvěru na 3 roky – nákladní automobil 10 t**

<b>Rok</b>	<b>Měsíc</b>	<b>Splátka (Kč)</b>	<b>Úrok (Kč)</b>	<b>Úmor (Kč)</b>	<b>Úvěr (Kč)</b>
1	1	23 000,40	5 372,25	17 628,15	706 720,65
1	2	23 000,40	5 241,51	17 758,89	688 961,76
1	3	23 000,40	5 109,80	17 890,60	671 071,16
1	4	23 000,40	4 977,11	18 023,29	653 047,87
1	5	23 000,40	4 843,44	18 156,96	634 890,91
1	6	23 000,40	4 708,77	18 291,63	616 599,28
1	7	23 000,40	4 573,11	18 427,29	598 171,99
1	8	23 000,40	4 436,44	18 563,96	579 608,04
1	9	23 000,40	4 298,76	18 701,64	560 906,39
1	10	23 000,40	4 160,06	18 840,35	542 066,05
1	11	23 000,40	4 020,32	18 980,08	523 085,97
1	12	23 000,40	3 879,55	19 120,85	503 965,12
2	1	23 000,40	3 737,74	19 262,66	484 702,47
2	2	23 000,40	3 594,88	19 405,52	465 296,94
2	3	23 000,40	3 450,95	19 549,45	445 747,49
2	4	23 000,40	3 305,96	19 694,44	426 053,05
2	5	23 000,40	3 159,89	19 840,51	406 212,54
2	6	23 000,40	3 012,74	19 987,66	386 224,89
2	7	23 000,40	2 864,50	20 135,90	366 088,99
2	8	23 000,40	2 715,16	20 285,24	345 803,75
2	9	23 000,40	2 564,71	20 435,69	325 368,06
2	10	23 000,40	2 413,15	20 587,25	304 780,80
2	11	23 000,40	2 260,46	20 739,94	284 040,86
2	12	23 000,40	2 106,64	20 893,76	263 147,09
3	1	23 000,40	1 951,67	21 048,73	242 098,37
3	2	23 000,40	1 795,56	21 204,84	220 893,53
3	3	23 000,40	1 638,29	21 362,11	199 531,42
3	4	23 000,40	1 479,86	21 520,54	178 010,88
3	5	23 000,40	1 320,25	21 680,15	156 330,73
3	6	23 000,40	1 159,45	21 840,95	134 489,78
3	7	23 000,40	997,47	22 002,94	112 486,84
3	8	23 000,40	834,28	22 166,12	90 320,72
3	9	23 000,40	669,88	22 330,52	67 990,20
3	10	23 000,40	504,26	22 496,14	45 494,06
3	11	23 000,40	337,41	22 662,99	22 831,07
3	12	23 000,40	169,33	22 831,07	-0,00

**Příloha 6: Výpočet splátek z úvěru na 4 roky – nákladní automobil 10 t**

<b>Rok</b>	<b>Měsíc</b>	<b>Splátka (Kč)</b>	<b>Úrok (Kč)</b>	<b>Úmor (Kč)</b>	<b>Úvěr (Kč)</b>
1	1	17 991,08	5 372,25	12 618,82	711 729,98
1	2	17 991,08	5 278,66	12 712,41	699 017,57
1	3	17 991,08	5 184,38	12 806,70	686 210,87
1	4	17 991,08	5 089,40	12 901,68	673 309,19
1	5	17 991,08	4 993,71	12 997,37	660 311,83
1	6	17 991,08	4 897,31	13 093,76	647 218,06
1	7	17 991,08	4 800,20	13 190,88	634 027,19
1	8	17 991,08	4 702,37	13 288,71	620 738,48
1	9	17 991,08	4 603,81	13 387,27	607 351,22
1	10	17 991,08	4 504,52	13 486,55	593 864,66
1	11	17 991,08	4 404,50	13 586,58	580 278,08
1	12	17 991,08	4 303,73	13 687,35	566 590,74
2	1	17 991,08	4 202,21	13 788,86	552 801,88
2	2	17 991,08	4 099,95	13 891,13	538 910,75
2	3	17 991,08	3 996,92	13 994,15	524 916,59
2	4	17 991,08	3 893,13	14 097,94	510 818,65
2	5	17 991,08	3 788,57	14 202,50	496 616,14
2	6	17 991,08	3 683,24	14 307,84	482 308,30
2	7	17 991,08	3 577,12	14 413,96	467 894,35
2	8	17 991,08	3 470,22	14 520,86	453 373,49
2	9	17 991,08	3 362,52	14 628,56	438 744,93
2	10	17 991,08	3 254,02	14 737,05	424 007,88
2	11	17 991,08	3 144,73	14 846,35	409 161,53
2	12	17 991,08	3 034,61	14 956,46	394 205,07
3	1	17 991,08	2 923,69	15 067,39	379 137,68
3	2	17 991,08	2 811,94	15 179,14	363 958,55
3	3	17 991,08	2 699,36	15 291,72	348 666,83
3	4	17 991,08	2 585,95	15 405,13	333 261,70
3	5	17 991,08	2 471,69	15 519,38	317 742,31
3	6	17 991,08	2 356,59	15 634,49	302 107,83
3	7	17 991,08	2 240,63	15 750,44	286 357,39
3	8	17 991,08	2 123,82	15 867,26	270 490,13
3	9	17 991,08	2 006,14	15 984,94	254 505,19
3	10	17 991,08	1 887,58	16 103,50	238 401,69
3	11	17 991,08	1 768,15	16 222,93	222 178,76
3	12	17 991,08	1 647,83	16 343,25	205 835,51
4	1	17 991,08	1 526,61	16 464,46	189 371,05
4	2	17 991,08	1 404,50	16 586,57	172 784,48
4	3	17 991,08	1 281,48	16 709,59	156 074,88
4	4	17 991,08	1 157,56	16 833,52	139 241,36
4	5	17 991,08	1 032,71	16 958,37	122 283,00
4	6	17 991,08	906,93	17 084,14	105 198,85
4	7	17 991,08	780,22	17 210,85	87 988,00
4	8	17 991,08	652,58	17 338,50	70 649,50
4	9	17 991,08	523,98	17 467,09	53 182,41

4	10	17 991,08	394,44	17 596,64	35 585,77
4	11	17 991,08	263,93	17 727,15	17 858,62
4	12	17 991,08	132,45	17 858,62	-0,00

**Příloha 7: Výpočet splátek z úvěru na 3 roky – nákladní automobil 25 t**

<b>Rok</b>	<b>Měsíc</b>	<b>Splátka (Kč)</b>	<b>Úrok (Kč)</b>	<b>Úmor (Kč)</b>	<b>Úvěr (Kč)</b>
1	1	38 008,59	8 877,75	29 130,84	1 167 869,16
1	2	38 008,59	8 661,70	29 346,90	1 138 522,26
1	3	38 008,59	8 444,04	29 564,55	1 108 957,70
1	4	38 008,59	8 224,77	29 783,82	1 079 173,88
1	5	38 008,59	8 003,87	30 004,72	1 049 169,16
1	6	38 008,59	7 781,34	30 227,26	1 018 941,90
1	7	38 008,59	7 557,15	30 451,44	988 490,46
1	8	38 008,59	7 331,30	30 677,29	957 813,17
1	9	38 008,59	7 103,78	30 904,81	926 908,35
1	10	38 008,59	6 874,57	31 134,02	895 774,33
1	11	38 008,59	6 643,66	31 364,93	864 409,39
1	12	38 008,59	6 411,04	31 597,56	832 811,84
2	1	38 008,59	6 176,69	31 831,91	800 979,93
2	2	38 008,59	5 940,60	32 067,99	768 911,94
2	3	38 008,59	5 702,76	32 305,83	736 606,10
2	4	38 008,59	5 463,16	32 545,43	704 060,67
2	5	38 008,59	5 221,78	32 786,81	671 273,86
2	6	38 008,59	4 978,61	33 029,98	638 243,88
2	7	38 008,59	4 733,64	33 274,95	604 968,93
2	8	38 008,59	4 486,85	33 521,74	571 447,19
2	9	38 008,59	4 238,23	33 770,36	537 676,83
2	10	38 008,59	3 987,77	34 020,82	503 656,00
2	11	38 008,59	3 735,45	34 273,15	469 382,86
2	12	38 008,59	3 481,26	34 527,34	434 855,52
3	1	38 008,59	3 225,18	34 783,42	400 072,10
3	2	38 008,59	2 967,20	35 041,39	365 030,71
3	3	38 008,59	2 707,31	35 301,28	329 729,42
3	4	38 008,59	2 445,49	35 563,10	294 166,32
3	5	38 008,59	2 181,73	35 826,86	258 339,46
3	6	38 008,59	1 916,02	36 092,58	222 246,88
3	7	38 008,59	1 648,33	36 360,26	185 886,62
3	8	38 008,59	1 378,66	36 629,94	149 256,69
3	9	38 008,59	1 106,99	36 901,61	112 355,08
3	10	38 008,59	833,30	37 175,29	75 179,78
3	11	38 008,59	557,58	37 451,01	37 728,77
3	12	38 008,59	279,82	37 728,77	-0,00

**Příloha 8: Výpočet splátek z úvěru na 4 roky – nákladní automobil 25 t**

<b>Rok</b>	<b>Měsíc</b>	<b>Splátka (Kč)</b>	<b>Úrok (Kč)</b>	<b>Úmor (Kč)</b>	<b>Úvěr (Kč)</b>
1	1	29 730,59	8 877,75	20 852,84	1 176 147,16
1	2	29 730,59	8 723,09	21 007,50	1 155 139,66
1	3	29 730,59	8 567,29	21 163,30	1 133 976,36
1	4	29 730,59	8 410,32	21 320,27	1 112 656,09
1	5	29 730,59	8 252,20	21 478,39	1 091 177,70
1	6	29 730,59	8 092,90	21 637,69	1 069 540,01
1	7	29 730,59	7 932,42	21 798,17	1 047 741,84
1	8	29 730,59	7 770,75	21 959,84	1 025 782,00
1	9	29 730,59	7 607,88	22 122,71	1 003 659,29
1	10	29 730,59	7 443,81	22 286,78	981 372,51
1	11	29 730,59	7 278,51	22 452,08	958 920,43
1	12	29 730,59	7 111,99	22 618,60	936 301,84
2	1	29 730,59	6 944,24	22 786,35	913 515,48
2	2	29 730,59	6 775,24	22 955,35	890 560,13
2	3	29 730,59	6 604,99	23 125,60	867 434,53
2	4	29 730,59	6 433,47	23 297,12	844 137,41
2	5	29 730,59	6 260,69	23 469,90	820 667,51
2	6	29 730,59	6 086,62	23 643,97	797 023,53
2	7	29 730,59	5 911,26	23 819,33	773 204,20
2	8	29 730,59	5 734,60	23 995,99	749 208,21
2	9	29 730,59	5 556,63	24 173,96	725 034,25
2	10	29 730,59	5 377,34	24 353,25	700 680,99
2	11	29 730,59	5 196,72	24 533,87	676 147,12
2	12	29 730,59	5 014,76	24 715,83	651 431,29
3	1	29 730,59	4 831,45	24 899,14	626 532,15
3	2	29 730,59	4 646,78	25 083,81	601 448,34
3	3	29 730,59	4 460,74	25 269,85	576 178,49
3	4	29 730,59	4 273,32	25 457,27	550 721,22
3	5	29 730,59	4 084,52	25 646,07	525 075,14
3	6	29 730,59	3 894,31	25 836,28	499 238,86
3	7	29 730,59	3 702,69	26 027,90	473 210,96
3	8	29 730,59	3 509,65	26 220,94	446 990,02
3	9	29 730,59	3 315,18	26 415,41	420 574,60
3	10	29 730,59	3 119,26	26 611,33	393 963,27
3	11	29 730,59	2 921,89	26 808,70	367 154,58
3	12	29 730,59	2 723,06	27 007,53	340 147,05
4	1	29 730,59	2 522,76	27 207,83	312 939,22
4	2	29 730,59	2 320,97	27 409,62	285 529,59
4	3	29 730,59	2 117,68	27 612,91	257 916,68
4	4	29 730,59	1 912,88	27 817,71	230 098,97
4	5	29 730,59	1 706,57	28 024,02	202 074,95
4	6	29 730,59	1 498,72	28 231,87	173 843,08
4	7	29 730,59	1 289,34	28 441,25	145 401,83
4	8	29 730,59	1 078,40	28 652,19	116 749,63
4	9	29 730,59	865,89	28 864,70	87 884,93

4	10	29 730,59	651,81	29 078,78	58 806,16
4	11	29 730,59	436,15	29 294,44	29 511,71
4	12	29 730,59	218,88	29 511,71	-0,00

#### Příloha 9: Stanovení nákladů při použití najímané autodopravy

Nákladní automobil 10 t	1.	2.	3.	4.	5.
Cena za 1 km v Kč	29,72	30,45	31,20	31,97	32,76
Počet km	17.030	17.030	16.963	17.098	16.963
<b>Celkem náklad v Kč</b>	<b>506.068,59</b>	<b>518.568,44</b>	<b>529.286,48</b>	<b>546.676,23</b>	<b>555.756,22</b>
	6.	7.	8.	9.	10.
Cena za 1 km v Kč	33,57	34,40	35,25	36,12	37,01
Počet km	16.963	17.030	17.030	17.098	17.098
<b>Celkem náklad v Kč</b>	<b>569.447,91</b>	<b>585.832,00</b>	<b>600.307,50</b>	<b>618.579,76</b>	<b>632.796,98</b>
Nákladní automobil 25 t	1.	2.	3.	4.	5.
Cena za 1 km v Kč	33,82	34,65	35,51	36,38	37,28
Počet km	9.364	9.364	9.327	9.401	9.327
<b>Celkem náklad v Kč</b>	<b>316.644,60</b>	<b>324.465,69</b>	<b>331.166,33</b>	<b>342.038,46</b>	<b>347.727,91</b>
	6.	7.	8.	9.	10.
Cena za 1 km v Kč	38,20	39,15	40,11	41,10	42,12
Počet km	9.327	9.364	9.364	9.401	9.401
<b>Celkem náklad v Kč</b>	<b>356.316,86</b>	<b>366.566,23</b>	<b>375.620,47</b>	<b>386.419,17</b>	<b>395.963,73</b>
Osobní automobil	1.	2.	3.	4.	5.
Paušální sazba v Kč	3,74	3,77	3,81	3,84	3,88
Počet km	23.948	23.948	23.853	23.043	23.853
Cena 1 l benzínu v Kč	35,45	36,02	36,59	37,17	37,76
Spotřeba benzínu v l	1.918	1.918	1.911	1.926	1.911
<b>Celkem náklad v Kč</b>	<b>157.558,62</b>	<b>159.370,32</b>	<b>160.803,42</b>	<b>160.074,54</b>	<b>164.709,00</b>
	6.	7.	8.	9.	10.
Paušální sazba v Kč	3,92	3,96	3,99	4,03	4,07
Počet km	23.853	23.948	23.948	24.043	24.043

Cena 1 l benzínu v Kč	38,36	38,97	39,59	40,21	40,85
Spotřeba benzínu v l	1.911	1.918	1.918	1.926	1.926
<b>Celkem náklad v Kč</b>	<b>166.809,72</b>	<b>169.578,54</b>	<b>171.486,14</b>	<b>174.337,75</b>	<b>176.532,11</b>

Zdroj: vlastní výzkum



**Příloha 10: Stanovení nákladů při použití operativního leasingu (v Kč)**

<b>Osobní automobil</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>
Náklady pronájmu	168.000,00	168.000,00	168.000,00	172.481,64	172.481,64
Spotřeba benzínu	69.565,86	72.289,42	74.853,87	78.388,20	80.835,30
Celkem	237.565,86	240.289,42	242.853,87	250.869,84	253.316,94
	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10.</b>
Náklady pronájmu	172.481,64	176.741,88	176.741,88	176.741,88	181.107,48
Spotřeba benzínu	84.007,56	87.614,24	91.047,46	95.009,58	98.726,76
Celkem	256.489,20	264.356,12	267.789,34	271.751,46	279.834,24
<b>Nákladní automobil 10 t</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>
Náklady pronájmu	504.000,00	504.000,00	504.000,00	516.448,80	516.448,80
Spotřeba nafty	99.089,05	103.465,05	107.598,00	113.245,00	117.295,44
Mzdové náklady	59.434,70	59.434,70	59.200,87	61.210,88	60.727,54
Mýtné	291,21	298,03	305,33	314,60	320,60
Kauce	35.000,00	0	0	0	0
Celkem	697.814,96	667.197,78	671.104,2	691.219,28	694.792,38
	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10.</b>
Náklady pronájmu	516.448,80	529.205,04	529.205,04	529.205,04	542.276,40
Spotřeba nafty	122.471,04	128.380,90	134.042,35	140.512,82	146.718,78
Mzdové náklady	60.727,54	62.500,10	62.500,10	62.749,66	64.288,48
Mýtné	327,39	337,19	345,71	355,64	364,19
Celkem	699.974,77	720.423,23	726.093,20	732.823,16	753.647,85
<b>Nákladní automobil 25 t</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>
Náklady pronájmu	979.200,00	979.200,00	979.200,00	1.003.386,24	1.003.386,24
Spotřeba nafty	67.858,79	70.855,59	73.667,50	77.531,24	80.306,90
Mzdové náklady	32.680,36	32.680,36	32.551,23	33.655,58	33.390,66
Kauce	68.000,00	0	0	0	0
Celkem	1.147.739,15	1.082.735,95	1.085.418,73	1.114.573,06	1.117.083,80
	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10.</b>
Náklady pronájmu	1.003.386,24	1.028.169,84	1.028.169,84	1.028.169,84	1.053.565,68

Spotřeba nafty	83.850,40	87.918,62	91.795,73	96.199,60	100.448,40
Mzdové náklady	33.390,66	34.365,88	34.365,88	34.501,67	35.347,76
Celkem	1.120.627,30	1.150.454,34	1.154.331,45	1.158.871,11	1.189.361,84

Zdroj: vlastní výzkum

**Příloha 11: Rozvaha ke dni 31.12.2009 (v tis. Kč)**

Označení	A K T I V A	číslo řádku	Běžné účetní období			Minulé
			Brutto	Korekce	Netto	období Netto
	<b>AKTIVA CELKEM</b>	<b>001</b>	<b>23.677</b>	<b>- 3.735</b>	<b>19.942</b>	<b>18.036</b>
<b>B.</b>	<b>Dlouhodobý majetek</b>	<b>003</b>	<b>12.959</b>	<b>- 3.735</b>	<b>9.224</b>	<b>10.144</b>
B. II.	Dlouhodobý hmotný majetek	013	12.959	- 3.735	9.224	10.144
B. II. 1.	Pozemky	014	104		104	104
B. II. 2.	Stavby	015	4.740	- 992	3.748	3.997
B. II. 3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	016	7.414	- 2.743	4.671	5.342
B. II. 7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	020	701		701	701
<b>C.</b>	<b>Oběžná aktiva</b>	<b>031</b>	<b>10.693</b>		<b>10.693</b>	<b>7.874</b>
C. I.	Zásoby	032	9.606		9.606	6.458
C. I. 1.	Materiál	033	6.909		6.909	5.156
C. I. 2.	Nedokončená výroba a polotovary	034	1.891		1.891	1.141
C. I. 3.	Výrobky	035	806		806	161
C. III.	Krátkodobé pohledávky	048	937		937	558
C. III. 1.	Pohledávky z obchodních vztahů	049	268		268	
C. III. 6.	Stát – daňové pohledávky	054	274		274	399
C. III. 7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	055	395		395	159
C. IV.	Krátkodobý finanční majetek	058	150		150	858
C. IV. 1.	Peníze	059	21		21	13
C. IV. 2.	Účty v bankách	060	129		129	845
D. I.	Časové rozlišení	063	25		25	18
D. I. 1.	Náklady příštích období	064	25		25	18
Označení	P A S I V A	číslo řádku	Běžné účetní období		Minulé období	
	<b>PASIVA CELKEM</b>	<b>067</b>	<b>19.942</b>		<b>18.036</b>	
<b>A.</b>	<b>Vlastní kapitál</b>	<b>068</b>	<b>3.750</b>		<b>8.547</b>	
A. I.	Základní kapitál	069	100		100	
A. I. 1.	Základní kapitál	070	100		100	
A. II.	Kapitálové fondy	073	15.000		15.000	
A. II. 2.	Ostatní kapitálové fondy	075	15.000		15.000	
A. III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	078	5		5	
A. III. 1.	Zákonný rezervní fondy / Nedělitelný fond	079	5		5	
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let	081	- 8.558		- 4.564	
A. IV. 2.	Neuhrazená ztráta minulých let (-)	083	- 8.558		- 4.564	
A. V. 1.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	084	- 2.797		- 3.994	
<b>B.</b>	<b>Cizí zdroje</b>	<b>085</b>	<b>16 192</b>		<b>11.436</b>	
B. II.	Dlouhodobé závazky	091	13.131		7.241	
B. II. 4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účastníkům sdružení	095	13.131		7.241	
B. III.	Krátkodobé závazky	102	3.061		4.195	
B. III. 1.	Závazky z obchodních vztahů	103	2.535		3.503	
B. III. 5.	Závazky k zaměstnancům	107	215		319	
B. III. 6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	108	133		206	
B. III. 7.	Stát – daňové závazky a dotace	109			59	
B. III.10.	Dohadné účty pasivní	112	178		108	
C. I.	Časové rozlišení	118			53	
C. I. 1.	Výdaje příštích období	119			53	

**Příloha 12: Rozvaha ke dni 31.12.2010 (v tis. Kč)**

Označení	A K T I V A	číslo řádku	Běžné účetní období			Minulé období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
	<b>AKTIVA CELKEM</b>	001	24.572	- 5.180	19.392	19.942
B.	Dlouhodobý majetek	003	13.986	- 5.180	8.806	9.224
B. II.	Dlouhodobý hmotný majetek	013	13.986	- 5.180	8.806	9.224
B. II. 1.	Pozemky	014	104		104	104
B. II. 2.	Stavby	015	4.740	-1.242	3.498	3.748
B. II. 3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	016	8.458	- 3.938	4.520	4.671
B. II. 7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	020	684		684	701
C.	Oběžná aktiva	031	10.580		10.580	10.693
C. I.	Zásoby	032	9.496		9.496	9.606
C. I. 1.	Materiál	033	5.599		5.599	6.909
C. I. 2.	Nedokončená výroba a polotovary	034	1.750		1.750	1.891
C. I. 3.	Výrobky	035	2.147		2.147	806
C. III.	Krátkodobé pohledávky	048	1.047		1.047	937
C. III. 1.	Pohledávky z obchodních vztahů	049	346		346	268
C. III. 6.	Stát – daňové pohledávky	054	295		395	274
C. III. 7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	055	306		306	395
C. IV.	Krátkodobý finanční majetek	058	37		37	150
C. IV. 1.	Peníze	059	28		28	21
C. IV. 2.	Účty v bankách	060	9		9	129
D. I.	Časové rozlišení	063	6		6	25
D. I. 1.	Náklady příštích období	064	6		6	25
Označení	P A S I V A	číslo řádku	Běžné účetní období		Minulé období	
	<b>PASIVA CELKEM</b>	067		19.392		19.942
A.	Vlastní kapitál	068		- 181		3.750
A. I.	Základní kapitál	069		100		100
A. I. 1.	Základní kapitál	070		100		100
A. II.	Kapitálové fondy	073		15.000		15.000
A. II. 2.	Ostatní kapitálové fondy	075		15.000		15.000
A. III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	078		5		5
A. III. 1.	Zákonný rezervní fondy / Nedělitelný fond	079		5		5
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let	081		- 11.355		- 8.558
A. IV. 2.	Neuhrazená ztráta minulých let (-)	083		- 11.355		- 8.558
A. V. 1.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	084		- 3.931		- 2.797
B.	Cizí zdroje	085		19.573		16 192
B. II.	Dlouhodobé závazky	091		15.551		13.131
B. II. 4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účastníkům sdružení	095		15.551		13.131
B. III.	Krátkodobé závazky	102		4.022		3.061
B. III. 1.	Závazky z obchodních vztahů	103		3.356		2.535
B. III. 5.	Závazky k zaměstnancům	107		223		215
B. III. 6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	108		144		133
B. III. 7.	Stát – daňové závazky a dotace	109		16		
B. III.10.	Dohadné účty pasivní	112		283		178
C. I.	Časové rozlišení	118				
C. I. 1.	Výdaje příštích období	119				

**Příloha 13: Rozvaha ke dni 31.12.2011 (v tis. Kč)**

Označení	A K T I V A	číslo řádku	Běžné účetní období			Minulé období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
	<b>AKTIVA CELKEM</b>	001	25.303	- 6.667	18.636	19.392
B.	Dlouhodobý majetek	003	14.296	- 6.667	7.629	8.806
B. II.	Dlouhodobý hmotný majetek	013	14.296	- 6.667	7.629	8.806
B. II. 1.	Pozemky	014	104		104	104
B. II. 2.	Stavby	015	4.740	- 1.486	3.254	3.498
B. II. 3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	016	8.768	- 5.181	3.587	4.520
B. II. 7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	020	684		684	684
C.	Oběžná aktiva	031	11.005		11.005	10.580
C. I.	Zásoby	032	9.662		9.662	9.496
C. I. 1.	Materiál	033	3.162		3.162	5.599
C. I. 2.	Nedokončená výroba a polotovary	034	525		525	1.750
C. I. 3.	Výrobky	035	5.975		5.975	2.147
C. III.	Krátkodobé pohledávky	048	1.021		1.021	1.047
C. III. 1.	Pohledávky z obchodních vztahů	049	414		414	346
C. III. 6.	Stát – daňové pohledávky	054	237		237	395
C. III. 7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	055	369		369	306
C. III. 9	Jiné pohledávky	057	1		1	
C. IV.	Krátkodobý finanční majetek	058	322		322	37
C. IV. 1.	Peníze	059	17		17	28
C. IV. 2.	Účty v bankách	060	305		305	9
D. I.	Časové rozlišení	063	2		2	6
D. I. 1.	Náklady příštích období	064	2		2	6
Označení	P A S I V A	číslo řádku	Běžné účetní období			Minulé období
	<b>PASIVA CELKEM</b>	067		18.636		19.392
A.	Vlastní kapitál	068		1.061		- 181
A. I.	Základní kapitál	069		100		100
A. I. 1.	Základní kapitál	070		100		100
A. II.	Kapitálové fondy	073		15.000		15.000
A. II. 2.	Ostatní kapitálové fondy	075		15.000		15.000
A. III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	078		5		5
A. III. 1.	Zákonný rezervní fondy / Nedělitelný fond	079		5		5
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let	081		- 15.286		- 11.355
A. IV. 2.	Neuhrazená ztráta minulých let (-)	083		- 15.286		- 11.355
A. V. 1.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	084		1.242		- 3.931
B.	Cizí zdroje	085		17.575		19.573
B. II.	Dlouhodobé závazky	091		13.143		15.551
B. II. 4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účastníkům sdružení	095		13.143		15.551
B. III.	Krátkodobé závazky	102		4.432		4.022
B. III. 1.	Závazky z obchodních vztahů	103		3.766		3.356
B. III. 5.	Závazky k zaměstnancům	107		193		223
B. III. 6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	108		122		144
B. III. 7.	Stát – daňové závazky a dotace	109		20		16
B. III.10.	Dohadné účty pasivní	112		331		283
C. I.	Časové rozlišení	118				
C. I. 1.	Výdaje příštích období	119				

**Příloha 14: Výkaz zisku a ztráty ke dni 31.12.2009 (v tis. Kč)**

Označení	Výkaz zisku a ztráty	Číslo řádku	Skutečnost v běžném účetním období	
			sledovaném	minulém
II.	Výkony	04	33.566	28.629
II. 1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	05	32.170	27.327
II. 2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	06	1.396	1.302
B.	Výkonová spotřeba	08	29.347	24.693
B. 1.	Spotřeba materiálu a energie	09	25.281	20.972
B. 2.	Služby	10	4.066	3.721
+	Přidaná hodnota	11	4.219	3.936
C.	Osobní náklady součet	12	6.010	6.150
C. 1.	Mzdové náklady	13	4.371	4.525
C. 3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	15	1.502	1.555
C. 4.	Sociální náklady	16	137	70
D.	Daně a poplatky	17	50	53
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	18	1.447	1.750
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	19	48	102
III. 2.	Tržby z prodeje materiálu	21	48	102
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	92	10
F.	Ostatní provozní náklady	27	182	260
*	Provozní výsledek hospodaření	30	- 3.330	- 4.185
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	759	402
O.	Ostatní finanční náklady	45	226	231
*	Finanční výsledek hospodaření	48	533	171
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost	52	- 2.797	- 3.994
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	60	- 2.797	- 3.994
****	Výsledek hospodaření před zdaněním	61	- 2.797	- 3.994

**Příloha 15: Výkaz zisku a ztráty ke dni 31.12.2010 (v tis. Kč)**

Označení	Výkaz zisku a ztráty	Číslo řádku	Skutečnost v běžném účetním období	
			sledovaném	minulém
II.	Výkony	04	30.900	33.566
II. 1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	05	29.701	32.170
II. 2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	06	1.199	1.396
B.	Výkonová spotřeba	08	29.034	29.347
B. 1.	Spotřeba materiálu a energie	09	22.816	25.281
B. 2.	Služby	10	6.218	4.066
+	Přidaná hodnota	11	1.866	4.219
C.	Osobní náklady součet	12	5.279	6.010
C. 1.	Mzdové náklady	13	3.852	4.371
C. 3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	15	1.311	1.502
C. 4.	Sociální náklady	16	116	137
D.	Daně a poplatky	17	55	50
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	18	1.444	1.447
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	19	3.746	48
III. 1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20	1.497	
III. 2.	Tržby z prodeje materiálu	21	2.249	48
F.	Zůstatková cena prod. dlouhodobého majetku a materiálu	22	3.505	
F. 1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	23	1.284	
F. 2.	Prodaný materiál	24	2.221	
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	511	92
H.	Ostatní provozní náklady	27	157	182
*	Provozní výsledek hospodaření	30	- 4.317	- 3.330
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	521	759
O.	Ostatní finanční náklady	45	135	226
*	Finanční výsledek hospodaření	48	386	533
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost	52	- 3.931	- 2.797
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	60	- 3.931	- 2.797
****	Výsledek hospodaření před zdaněním	61	- 3.931	- 2.797

**Příloha 16: Výkaz zisku a ztráty ke dni 31.12.2011 (v tis. Kč)**

Označení	Výkaz zisku a ztráty	Číslo řádku	Skutečnost v běžném účetním období	
			sledovaném	minulém
II.	Výkony	04	32.906	30.900
II. 1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	05	30.302	29.701
II. 2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	06	2.604	1.199
B.	Výkonová spotřeba	08	25.693	29.034
B. 1.	Spotřeba materiálu a energie	09	21.333	22.816
B. 2.	Služby	10	4.360	6.218
+	Přidaná hodnota	11	7.213	1.866
C.	Osobní náklady součet	12	4.955	5.279
C. 1.	Mzdové náklady	13	3.643	3.852
C. 3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	15	1.211	1.311
C. 4.	Sociální náklady	16	101	116
D.	Daně a poplatky	17	50	55
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	18	1.482	1.444
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	19	745	3.746
III. 1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20	696	1.497
III. 2.	Tržby z prodeje materiálu	21	49	2.249
F.	Zůstatková cena prod. dlouhodobého majetku a materiálu	22	683	3.505
F. 1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	23	683	1.284
F. 2.	Prodaný materiál	24		2.221
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	907	511
H.	Ostatní provozní náklady	27	166	157
*	Provozní výsledek hospodaření	30	1.529	- 4.317
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	14	521
O.	Ostatní finanční náklady	45	301	135
*	Finanční výsledek hospodaření	48	- 287	386
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost	52	1.242	- 3.931
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	60	1.242	- 3.931
****	Výsledek hospodaření před zdaněním	61	1.242	- 3.931



**Příloha 17: Pořízení investice vlastními zdroji (v Kč)**

	<b>0.</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10</b>
osobní automobil	208.250										
NA 10 t	1.034.784										
NA 25 t	1.710.000										
náklady benzín		69.566	72.289	74.854	78.388	80.835	84.008	87.614	91.047	95.010	98.727
náklady nafta		166.948	174.321	181.266	190.776	197.602	206.321	216.300	225.838	236.712	247.167
oprava a udržování		77.808	79.871	81.534	84.107	85.684	87.707	90.190	92.490	95.237	97.415
ost. režijní náklady		13.146	13.410	13.952	14.328	14.477	14.834	15.156	15.660	16.081	16.517
náklady pojištění		145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853
silniční daň		27.612	27.612	27.612	31.860	31.860	31.860	39.825	39.825	39.825	53.100
mýtné a dál.známka		1.889	1.999	2.117	2.245	2.376	2.516	2.668	2.828	3.000	3.180
mzdové náklady		92.115	92.115	91.752	94.866	94.118	94.118	96.866	96.866	97.251	99.636
odpisy		324.834	657.050	657.050	657.050	657.050					
<b>náklady celkem</b>		<b>919.771</b>	<b>1.264.520</b>	<b>1.275.989</b>	<b>1.299.473</b>	<b>1.309.856</b>	<b>667.217</b>	<b>694.472</b>	<b>710.407</b>	<b>728.969</b>	<b>761.596</b>
daňová úspora		174.756	240.259	242.438	246.900	248.873	126.771	131.950	134.977	138.504	144.703
kapitálový výdaj	2.953.034										
<b>CF</b>	<b>2.953.034</b>	<b>420.181</b>	<b>367.211</b>	<b>376.501</b>	<b>395.523</b>	<b>403.933</b>	<b>540.446</b>	<b>562.523</b>	<b>575.430</b>	<b>590.465</b>	<b>616.893</b>
<b>DCF</b>	<b>2.953.034</b>	<b>386.871</b>	<b>311.298</b>	<b>293.871</b>	<b>284.245</b>	<b>267.276</b>	<b>329.256</b>	<b>315.538</b>	<b>297.190</b>	<b>280.780</b>	<b>270.092</b>
<b>Celkem cash flow</b>							<b>7.802.139 Kč</b>				
<b>Celkem diskontované cash flow</b>							<b>5.989.450 Kč</b>				

**Příloha 18: Pořízení investice formou finančního leasingu - varianta I. (v Kč)**

	<b>0.</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10</b>
náklady leasing		1.088.611	1.088.611	1.088.611							
náklady benzín		69.566	72.289	74.854	78.388	80.835	84.008	87.614	91.047	95.010	98.727
náklady nafta		166.948	174.321	181.266	190.776	197.602	206.321	216.300	225.838	236.712	247.167
oprava a udržování		77.808	79.871	81.534	84.107	85.684	87.707	90.190	92.490	95.237	97.415
ost. režijní náklady		13.146	13.410	13.952	14.328	14.477	14.834	15.156	15.660	16.081	16.517
náklady pojištění		145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853
silniční daň		27.612	27.612	27.612	31.860	31.860	31.860	39.825	39.825	39.825	53.100
mýtné a dál.známka		1.889	1.999	2.117	2.245	2.376	2.516	2.668	2.828	3.000	3.180
mzdové náklady		92.115	92.115	91.752	94.866	94.118	94.118	96.866	96.866	97.251	99.636
<b>náklady celkem</b>	<b>0</b>	<b>1.683.548</b>	<b>1.696.081</b>	<b>1.707.551</b>	<b>642.423</b>	<b>652.806</b>	<b>667.217</b>	<b>694.472</b>	<b>710.407</b>	<b>728.969</b>	<b>761.596</b>
kapitálový výdaj	888.610										
leas. splátky bez akontace.		792.408	792.408	792.408							
daňová úspora		319.874	322.255	324.435	122.060	124.033	126.771	131.950	134.977	138.504	144.703
<b>CF</b>	<b>888.610</b>	<b>1.067.471</b>	<b>1.077.622</b>	<b>1.086.913</b>	<b>520.362</b>	<b>528.773</b>	<b>540.446</b>	<b>562.523</b>	<b>575.430</b>	<b>590.465</b>	<b>616.893</b>
<b>DCF</b>	<b>888.610</b>	<b>982.848</b>	<b>913.539</b>	<b>848.370</b>	<b>373.961</b>	<b>349.881</b>	<b>329.256</b>	<b>315.538</b>	<b>297.190</b>	<b>280.780</b>	<b>270.092</b>
<b>Celkem cash flow</b>							<b>8.055.507 Kč</b>				
<b>Celkem diskontované cash flow</b>							<b>5.850.063 Kč</b>				

**Příloha 19: Pořízení investice formou finančního leasingu - varianta II. (v Kč)**

	<b>0.</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10</b>
náklady leasing		832.929	832.929	832.929	832.929						
náklady benzín		69.566	72.289	74.854	78.388	80.835	84.008	87.614	91.047	95.010	98.727
náklady nafta		166.948	174.321	181.266	190.776	197.602	206.321	216.300	225.838	236.712	247.167
oprava a udržování		77.808	79.871	81.534	84.107	85.684	87.707	90.190	92.490	95.237	97.415
ost. režijní náklady		13.146	13.410	13.952	14.328	14.477	14.834	15.156	15.660	16.081	16.517
náklady pojištění		145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853
silniční daň		27.612	27.612	27.612	31.860	31.860	31.860	39.825	39.825	39.825	53.100
mýtné a dál.známka		1.889	1.999	2.117	2.245	2.376	2.516	2.668	2.828	3.000	3.180
mzdové náklady		92.115	92.115	91.752	94.866	94.118	94.118	96.866	96.866	97.251	99.636
<b>náklady celkem</b>	<b>0</b>	<b>1.683.548</b>	<b>1.696.081</b>	<b>1.707.551</b>	<b>642.423</b>	<b>652.806</b>	<b>667.217</b>	<b>694.472</b>	<b>710.407</b>	<b>728.969</b>	<b>761.596</b>
kapitálový výdaj	888.610										
leas. splátky bez akontace.		610.776	610.776	610.776	610.776						
daňová úspora		271.294	273.676	275.855	280.317	124.033	126.771	131.950	134.977	138.504	144.703
<b>CF</b>	<b>888.610</b>	<b>934.419</b>	<b>944.570</b>	<b>953.860</b>	<b>972.882</b>	<b>528.773</b>	<b>540.446</b>	<b>562.523</b>	<b>575.430</b>	<b>590.465</b>	<b>616.893</b>
<b>DCF</b>	<b>888.610</b>	<b>860.343</b>	<b>800.746</b>	<b>744.518</b>	<b>699.167</b>	<b>349.881</b>	<b>329.256</b>	<b>315.538</b>	<b>297.190</b>	<b>280.780</b>	<b>270.092</b>
<b>Celkem cash flow</b>								<b>8.108.870 Kč</b>			
<b>Celkem diskontované cash flow</b>								<b>5.836.120 Kč</b>			

**Příloha 20: Pořízení investice úvěrem - varianta I. (v Kč)**

	<b>0.</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10</b>
úroky z úvěru		160.346	101.484	37.100							
odpisy		324.834	657.050	657.050	657.050	657.050					
náklady benzín		69.566	72.289	74.854	78.388	80.835	84.008	87.614	91.047	95.010	98.727
náklady nafta		166.948	174.321	181.266	190.776	197.602	206.321	216.300	225.838	236.712	247.167
oprava a udržování		77.808	79.871	81.534	84.107	85.684	87.707	90.190	92.490	95.237	97.415
ost. režijní náklady		13.146	13.410	13.952	14.328	14.477	14.834	15.156	15.660	16.081	16.517
náklady pojištění		145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853
silniční daň		27.612	27.612	27.612	31.860	31.860	31.860	39.825	39.825	39.825	53.100
mýtné a dál.známka		1.889	1.999	2.117	2.245	2.376	2.516	2.668	2.828	3.000	3.180
mzdové náklady		92.115	92.115	91.752	94.866	94.118	94.118	96.866	96.866	97.251	99.636
<b>náklady celkem</b>	<b>0</b>	<b>1.080.117</b>	<b>1.366.004</b>	<b>1.313.089</b>	<b>1.299.473</b>	<b>1.309.856</b>	<b>667.217</b>	<b>694.472</b>	<b>710.407</b>	<b>728.969</b>	<b>761.596</b>
kapitálový výdaj	<b>885.910</b>										
splátka jistiny		628.338	687.201	751.585							
daňová úspora		205.222	259.541	249.487	246.900	248.873	126.771	131.950	134.977	138.504	144.703
<b>CF</b>	<b>885.910</b>	<b>1.178.399</b>	<b>1.136.614</b>	<b>1.158.137</b>	<b>395.523</b>	<b>403.933</b>	<b>540.446</b>	<b>562.523</b>	<b>575.430</b>	<b>590.465</b>	<b>616.893</b>
<b>DCF</b>	<b>885.910</b>	<b>1.084.982</b>	<b>963.548</b>	<b>903.962</b>	<b>284.245</b>	<b>267.276</b>	<b>329.256</b>	<b>315.538</b>	<b>297.190</b>	<b>280.780</b>	<b>270.092</b>
<b>Celkem cash flow</b>							<b>8.044.272 Kč</b>				
<b>Celkem diskontované cash flow</b>							<b>5.882.778 Kč</b>				

**Příloha 21: Pořízení investice úvěrem - varianta II. (v Kč)**

	<b>0.</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10</b>
úroky z úvěru		167.592	125.480	79.417	29.033						
odpisy		324.834	657.050	657.050	657.050	657.050					
náklady benzín		69.566	72.289	74.854	78.388	80.835	84.008	87.614	91.047	95.010	98.727
náklady nafta		166.948	174.321	181.266	190.776	197.602	206.321	216.300	225.838	236.712	247.167
oprava a udržování		77.808	79.871	81.534	84.107	85.684	87.707	90.190	92.490	95.237	97.415
ost. režijní náklady		13.146	13.410	13.952	14.328	14.477	14.834	15.156	15.660	16.081	16.517
náklady pojištění		145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853	145.853
silniční daň		27.612	27.612	27.612	31.860	31.860	31.860	39.825	39.825	39.825	53.100
mýtné a dál.známka		1.889	1.999	2.117	2.245	2.376	2.516	2.668	2.828	3.000	3.180
mzdové náklady		92.115	92.115	91.752	94.866	94.118	94.118	96.866	96.866	97.251	99.636
<b>náklady celkem</b>	<b>0</b>	<b>1.087.363</b>	<b>1.390.000</b>	<b>1.355.406</b>	<b>1.328.505</b>	<b>1.309.856</b>	<b>667.217</b>	<b>694.472</b>	<b>710.407</b>	<b>728.969</b>	<b>761.596</b>
kapitálový výdaj	<b>885.910</b>										
splátka jistiny		449.659	491.682	537.744	588.129						
daňová úspora		206.599	264.100	257.527	252.416	248.873	126.771	131.950	134.977	138.504	144.703
<b>CF</b>	<b>885.910</b>	<b>1.005.589</b>	<b>960.531</b>	<b>978.573</b>	<b>1.007.168</b>	<b>403.933</b>	<b>540.446</b>	<b>562.523</b>	<b>575.430</b>	<b>590.465</b>	<b>616.893</b>
<b>DCF</b>	<b>885.910</b>	<b>925.872</b>	<b>814.276</b>	<b>763.808</b>	<b>723.807</b>	<b>267.276</b>	<b>329.256</b>	<b>315.538</b>	<b>297.190</b>	<b>280.780</b>	<b>270.092</b>
<b>Celkem cash flow</b>							<b>8.127.461 Kč</b>				
<b>Celkem diskontované cash flow</b>							<b>5.873.804 Kč</b>				

**Příloha 22: Pronajímaná doprava (v Kč)**

<b>náklad / rok</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10.</b>
NA 10 t	506.069	518.568	529.286	546.676	555.756	569.448	585.832	600.308	617.580	632.797
NA 25 t	316.645	324.466	331.166	342.038	347.728	356.317	366.566	375.620	386.419	395.964
osobní automobil	157.559	159.370	160.803	160.075	164.709	166.810	169.579	171.486	174.338	176.532
Silniční daň	1.560	1.560	1.560	1.800	1.800	1.800	2.250	2.250	2.250	3.000
<b>Náklady celkem</b>	<b>981.832</b>	<b>1.003.964</b>	<b>1.022.816</b>	<b>1.050.589</b>	<b>1.069.993</b>	<b>1.094.374</b>	<b>1.124.227</b>	<b>1.149.664</b>	<b>1.180.587</b>	<b>1.208.293</b>
daňová úspora	186.548	190.753	194.335	199.612	203.299	207.931	213.603	218.436	224.311	229.576
<b>CF</b>	<b>795.284</b>	<b>813.211</b>	<b>828.481</b>	<b>850.977</b>	<b>866.694</b>	<b>886.443</b>	<b>910.624</b>	<b>931.228</b>	<b>956.275</b>	<b>978.717</b>
<b>DCF</b>	<b>732.238</b>	<b>689.388</b>	<b>646.656</b>	<b>611.559</b>	<b>573.478</b>	<b>540.048</b>	<b>510.799</b>	<b>480.947</b>	<b>454.731</b>	<b>428.508</b>
<b>Celkem cash flow</b>	<b>8.817.935 Kč</b>									
<b>Celkem diskontované cash flow</b>	<b>5.668.353 Kč</b>									

**Příloha 23: Operativní leasing (v Kč)**

<b>náklad / rok</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10.</b>
nájemné	1.651.200	1.651.200	1.651.200	1.692.317	1.692.317	1.692.317	1.734.117	1.734.117	1.734.117	1.776.950
náklady benzín	69.566	72.289	74.854	78.388	80.835	84.008	87.614	91.047	95.010	98.727
náklady nafta	166.948	174.321	181.266	190.776	197.602	206.321	216.300	225.838	236.712	247.167
kauce	103.000									
mýtné a dál.známka	291	298	305	315	321	327	337	346	356	364
mzdové náklady	92.115	92.115	91.752	94.866	94.118	94.118	96.866	96.866	97.251	99.636
<b>náklady celkem</b>	<b>2.083.120</b>	<b>1.990.223</b>	<b>1.999.377</b>	<b>2.056.662</b>	<b>2.065.193</b>	<b>2.077.091</b>	<b>2.135.234</b>	<b>2.148.214</b>	<b>2.163.446</b>	<b>2.222.844</b>
daňová úspora	395.793	378.142	379.882	390.766	392.387	394.647	405.694	408.161	411.055	422.340
<b>CF</b>	<b>1.687.327</b>	<b>1.612.081</b>	<b>1.619.495</b>	<b>1.665.896</b>	<b>1.672.806</b>	<b>1.682.444</b>	<b>1.729.539</b>	<b>1.740.053</b>	<b>1.752.391</b>	<b>1.800.504</b>
<b>DCF</b>	<b>1.553.565</b>	<b>1.366.618</b>	<b>1.264.067</b>	<b>1.197.206</b>	<b>1.106.870</b>	<b>1.024.995</b>	<b>970.156</b>	<b>898.678</b>	<b>833.303</b>	<b>788.308</b>
<b>Celkem cash flow</b>	<b>16.962.537 Kč</b>									
<b>Celkem diskontované cash flow</b>	<b>11.003.766 Kč</b>									

