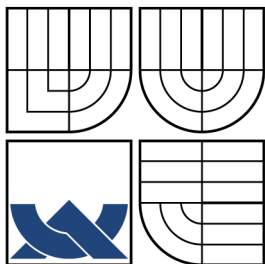
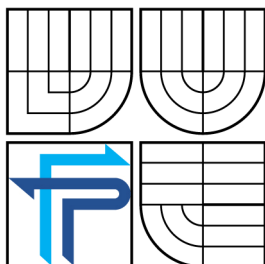


BRNO 2009



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA PODNIKATELSKÁ

Ústav financí

FACULTY OF BUSINESS AND MANAGEMENT

Institute of finance

METODY OCEŇOVÁNÍ DLOUHODOBÝCH HMOTNÝCH AKTIV V PODNIKU

Methods of valuation of long term tangible assets in company

TEZE K DISERTAČNÍ PRÁCI

THESES TO DOCTORIAL WORK

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

ING. MARTIN PERNICA

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

ING. HELENA HANUŠOVÁ, CSC.

Obsah

1	ÚVOD	5
2	AKTUÁLNOST TÉMATU	6
3	CÍLE A METODIKA	7
4	VÝZKUM PROVÁDĚNÝ V RÁMCI DISERTAČNÍ PRÁCE	8
4.1	PŘEDVÝZKUM	8
4.1.1	<i>Formulace hypotéz v rámci předvýzkumu</i>	8
4.1.2	<i>Představení dotazníku</i>	11
4.2	FORMULACE VÝZKUMNÝCH HYPOTÉZ	12
4.3	VÝSLEDKY PROVÁDĚNÉHO VÝZKUMU	12
4.3.1	<i>Komentář ke zjištěným výsledkům</i>	14
4.3.2	<i>Výsledky „dotazníkové části“</i>	16
4.4	STATISTICKÉ VYHODNOCENÍ NA ZÁKLADĚ STANOVENÝCH METOD	19
4.4.1	<i>Představení</i>	19
4.4.2	<i>Závěr statistického vyhodnocení.</i>	23
4.4.3	<i>Stanovení reálné hodnoty</i>	23
4.5	PŘÍKLAD	25
4.5.1	<i>Výchozí situace – pořízení vozidla</i>	25
4.5.2	<i>Ocenění vozidla</i>	25
4.5.3	<i>Aktuální tržní ceny vozidel</i>	32
4.5.4	<i>Aktuální ceny obvyklé vozidel</i>	33
4.5.5	<i>Aktuální reálné ceny vozidel</i>	36
5	NOVÉ POJETÍ „REÁLNÉ HODNOTY“	37
5.1	REÁLNÁ HODNOTA – STÁVAJÍCÍ ZNĚNÍ	37
5.2	NOVÉ VYMEZENÍ REÁLNÉ HODNOTY	38
6	ZÁVĚRY	40
7	PŘÍNOSY DISERTAČNÍ PRÁCE	41
8	ZÁVĚREČNÉ ZHODNOCENÍ	42
9	PRAMENY	45

Anotace

Disertační práce se zabývá úlohou oceňování dlouhodobých hmotných aktiv v podniku v rámci vnitropodnikového účetnictví, které firma vede na dobrovolném základě. Práce je situována do pěti samostatných částí, kdy je první věnována vymezení finančního a vnitropodnikového účetnictví a rozdílů mezi nimi. Dále se zmiňují o legislativním vymezení jednotlivých přístupů k oceňování v rámci obou účetnictví. Druhá část je zaměřena na zdůvodnění významu tématu disertační práce. Třetí pojednává o teoretických východiscích práce, vymezuje rozdíl v oceňování, které se opírá o ceny zjištěné na základě soudně znaleckého posudku oproti oceňování reálnou hodnotou. Další část je věnována výzkumu, ze kterého vychází navržený model oceňování reálnou hodnotou. Následuje zhodnocení práce, její vědecký přínos pro teorii, praxi a pedagogiku.

Annotation

This dissertation work deals with theme of appraisal long term tangible assets in company in terms of intradepartmental bookkeeping, which company give upon voluntary base. Work is situated into five independent parts, when is the first devoted delimitation financial and intradepartmental bookkeeping and differences between them. Furthermore is mention about legislative delimitation single access to appraisal in terms of both bookkeeping. Second part is focused on substantial of meaning subject of dissertation work. Third part discusses about theoretic bases this work; define difference in appraisal that is based on prices found out on basis of court expert record against appraisal real value. Next part is devoted research, from whose coming - out designed model of appraisal real value. Follows by work evaluation, her scientific contribution to theory, practice and pedagogy.

Klíčová slova

Amortizace, dlouhodobá aktiva, historická cena, leasing, kvalita, oceňování, odpisy, pořizovací cena, reálná hodnota, úvěr.

Key words

Amortization, buying price, historical value, loan, long-term assets, leasing, quality, real value, tax-write-off's, valuation.

1 ÚVOD

V českém povinně vedeném a vykazovaném finančním účetnictví je oceňování majetku založeno na principu historické ceny. Tato cena je cenou, za kterou byl majetek pořízen v době, kdy se o něm poprvé účtovalo. Postrádá tak prvek aktuálnosti a relevantnosti v podobě informace o ekonomickém přínosu majetku pro firmy. Příkladem může být dlouhodobý hmotný majetek, který je odpisován dle zákona o daních z příjmů č.586/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů v rámci určité odpisové skupiny, do které je na základě tohoto zákona zařazen a po uplynutí této doby je v rámci finančního účetnictví konkrétní účetní jednotky jeho účetní hodnota nulová. Ve skutečnosti tento majetek určitou hodnotu má. Na rozdíl od finančního účetnictví tuto hodnotu může zachycovat vnitropodnikové účetnictví v případě, že jej jednotka vede a tento majetek stále využívá.

Zmíněná úskalí, která firmy velmi obtížně odstraňují, jsou řešena v předkládané disertační práci; jejímž cílem je, především pro potřeby vnitropodnikového účetnictví, tvorba metodiky oceňování reálnou hodnotou pro oceňování vybrané skupiny dlouhodobého majetku odpisovaného.

2 AKTUÁLNOST TÉMATU

Jedním ze základních problémů každého finančního účetnictví je oblast oceňování aktiv podniku a jeho dluhů a v závislosti na tom i jeho nákladů, resp. výnosů. Jak už jsem zdůraznil v úvodu, jde o zásadní kategorii především proto, že na použitém způsobu ocenění závisí obsah a vypovídací schopnost finančních veličin v účetním systému. Zejména: celková výše vykázaných aktiv a dluhů podniku, i jejich rozdíl, tj. výše čistého obchodního majetku a v neposlední řadě i výše vykázaného hospodářského výsledku.

Závažnost tohoto problému naléhavě vystupuje zejména proto, že tyto veličiny jsou výchozím základem různých propočtů a ukazatelů charakterizujících finanční situaci podniku a jeho schopnost vytvářet zisk, včetně míry dosahované výnosnosti z investovaného kapitálu. Na použitých metodách ocenění je závislá i finanční analýza podniku a z ní vyvozovaná opatření.

Účetnictví, především vnitropodnikové, musí vyřešit vážný problém oceňování aktiv a pasiv, jejich změn, a to jak při běžném účtování, tak i při jejich oceňování v účetních výstupech. V rámci toho je třeba rozhodnout jaké způsoby ocenění (oceňovací základny) je možné používat, jak řešit otázku změn cen, tj. rozdílu mezi původními cenami a odlišnými cenami běžnými (reprodukční ceny, čisté realizační ceny, oddiskontované hodnoty, zpětně ziskatelné částky apod.; podstatnou oblastí je pak změna kupní síly peněz) a jaké způsoby ocenění volit s ohledem na požadavek zjištění uchování majetkové podstaty.

Aktuálnost tématu se výrazně zvýšila v souvislosti s probíhající ekonomickou krizí. Firmy spatřují problém v oceňování majetku ve chvíli, kdy je účetně zcela odepsán (u dlouhodobého hmotného majetku – automobily stroje apod.) většinou po pěti letech provozu. Zařízení by měla být v okamžiku, kdy je jejich účetní zůstatková hodnota nulová, plně opotřebovaná a nezpůsobilá k dalšímu užívání. Tato situace ale běžně nenastává - majetek je způsobilý k dalšímu použití; ať už si jej firma ponechá nebo nikoliv, je pro ni zásadní zjistit informaci o aktuální hodnotě (ceně v případě přesně určené částky v penězích). Nabízí se ocenění prostřednictvím obvyklých cen, které využívají soudní znalci nebo odhadci majetku. V době ekonomické krize, kdy objem transakcí na trzích klesl na minimum, a kupující neprojevují zájem poptávat majetek, jsou tržní ceny použitého dlouhodobého hmotného majetku nižší než ceny obvyklé. Stanovením ceny obvyklé nezískáme relevantní informaci nejen o přínosu majetku pro podnikatele, v době kdy je účetně odepsán, ale ani představu, kolik bychom jako firma při jeho prodeji utržili. Navíc s odhadem ceny majetku jsou obvykle spojeny nemalé náklady. Je na místě stanovení reálné hodnoty majetku, které by bylo mělo delší platnost a nepodléhalo tolik tržním vlivům.

3 CÍLE A METODIKA

Cílem disertační práce je vytvoření metodiky oceňování dlouhodobého hmotného majetku, s cílem stanovit jeho reálnou hodnotu po jednotlivých letech užívání.

Mezi dílčí cíle práce patří:

- Analýza hlavních kritérií, která ovlivňují výběr a pořízení dlouhodobého hmotného majetku.
- Práce se bude opírat o výzkum prováděný mezi soukromými a státními organizacemi. Výzkum se bude sestávat z předvýzkumu a samotného výzkumu.
- Na základě zjištěných a vyhodnocených vědeckých poznatků bude formulována nová definice pojmu „reálná hodnota“.

Metody použité při zpracování disertační práce:

- Empirické metody.
- Teoretické metody (kvalitativní, kvantitativní).
- Logické metody (indukce a dedukce; analýza a syntéza; abstrakce a konkretizace).
- Ostatní metody (kompilace; interpretace; analogie; dotazování).
- Metody použité pro vyhodnocení výzkumu (vážený průměr, medián, modus, četnost, rozptyl, Kruskalův-Wallisův test).

4 VÝZKUM PROVÁDĚNÝ V RÁMCI DISERTAČNÍ PRÁCE

Smyslem prováděného výzkumu bylo nalézt taková kritéria, kterým přikládají majitelé dlouhodobého hmotného majetku odpisovaného zásadní význam při jeho pořízení a následném oceňování po jednotlivých letech provozu.

Jako příklad pro ověřování vědeckých poznatků jsem zvolil druh dlouhodobého hmotného majetku odepisovaného – automobily. Tento druh dlouhodobého hmotného majetku je pro každého snadno představitelný a existuje s ním plně rozvinutý trh (a to jak u nových, tak ojetých vozů).

4.1 PŘEDVÝZKUM

Provedený předvýzkum umožnil:

- zpřesnit konečnou podobu dotazníku; zejména týkající se části věnované samotné firmě,
- formulování dotazů způsobem přijatelným pro respondenty, kteří se budou podílet na dotazníkovém šetření.

Poznatky z předvýzkumu považuji za klíčové; protože samotný dotazník musí být sestaven tak, aby byl jednoduchý, srozumitelný a odpovědi byly vyhodnotitelné.

Testovací vzorky použité do předvýzkumu:

Do předvýzkumu jsem zařadil společnosti, které tvoří vzorek z těch, které budou oslovovány v rámci hlavního výzkumu. Vzorek tvoří soukromé společnosti, společnosti státní a v neposlední řadě organizace zajišťující veřejnou službu. Předpokládám, že postoje a názory výše uvedených subjektů na testovanou oblast v rámci výzkumu a pracovní verzi dotazníku, umožní získat co nejvíce ohlasů a odpovědí od dalších dotazovaných respondentů.

4.1.1 Formulace hypotéz v rámci předvýzkumu

Hypotéza H1

Firemní klientelu ovlivňují při pořizování dlouhodobého hmotného majetku – automobilů kromě tvrdých kritérií (výkon [kW], maximální rychlost [km/h], objem zavazadlového prostoru [l] apod. i kritéria měkká (značka, spolehlivost, bezpečnost).

Hypotéza H2

Výše nákladů na komplexní pojištění vozu „all-risk“ významně ovlivňuje výběr konkrétního automobilu.

Hypotéza H3

Nákup automobilů podléhá tenderu pouze u státních organizací nebo organizací, které zajišťují veřejnou službu.

Projednávané otázky v předvýzkumu:

Se zástupci tří společností jsem vedl volný rozhovor. V úvodu každého z nich proběhlo formální představení, vysvětlení tématu disertační práce, a především významu oceňování majetku reálnou hodnotou. Dále byli seznámeni s účelem připravovaného dotazníkového šetření. Rozhovor byl orientován na následující oblasti:

- Zástupci mi formálně představili svoje podniky. Zde jsem získal jednak informace, které je možné zjistit na internetu, ale dále pak data, která již veřejně přístupná nejsou.
- Další část rozhovoru směřovala do oblasti účetnictví a pořizování dlouhodobého hmotného majetku. Zajímalo mne, jakým způsobem firmy přistupují k pořizování automobilů, jaké volí cesty k jejich financování, kolik činí náklady pojištění a na udržení vozu v bezvadném a provozuschopném stavu (servisní prohlídky, běžné opravy), kolik let vozy využívají (od první koupě k prodeji) a dále kolik prostředků investují do obnovy automobilové flotily ročně.
- Hlavní část rozhovoru byla věnována kritériím, která považují za významná při výběru automobilů, zda o výběru automobilů rozhoduje expertní komise, vyhlašují tender na jejich nákup a mají tzv. car-policy.
- Dále mne zajímalo, zda a jaký přínos firmy shledávají v mé nově připravované metodice oceňování dlouhodobého hmotného majetku.
- Zjišťoval jsem, jaký názor mají na zvolený způsob ověřování poznatků na automobilech. Zda-li by případně neměli zájem volit jiný příklad dlouhodobého hmotného majetku.
- V závěru jsem jim předložil vzorovou verzi dotazníku. Po vyplnění dotazníků jsem zjišťoval, zda-li je tato forma prováděného výzkumu pro ně přijatelná.

Shrnutí předvýzkumu – vliv na hypotézy 1 – 3.

Z výsledků prováděného předvýzkumu vyplynuly následující skutečnosti:

- Společnosti pořizují vozy na dobu 5-7 let; výjimkou nicméně nejsou vozy, které jsou starší. Při financování nákupu nových členů automobilové flotily převažuje u státních organizací a organizací zajišťujících veřejné služby jednorázová úhrada ceny automobilu. V případě soukromých organizací je uplatňován převážně finanční leasing a úvěr. Byl jsem nicméně zvláště upozorněn, že situace na trhu s bankovními produkty se pro firmy dle jejich názoru mění a v mnoha případech začínají dávat přednost financování nákupu majetku formou půjčky od banky. Toto je poměrně zásadní změna oproti době krátce po roce 2000, kdy většina všech firemních automobilů byla pořizována na leasing. Usuzuji, že firmy si začaly být více vědomy nevýhod a rizik spojených s tímto druhem financování a nyní využívají více přijatelnějších úvěrů.
- Respondenti při debatě věnované charakteristikám automobilů a kritériím, která ovlivňují jejich rozhodování, potvrdili, že je jejich rozhodování determinováno měkkými kritérii.

Tímto byla potvrzena hypotéza H1.

- Z množství navrhovaných kritérií jsem na základě výsledků rozhovorů s respondenty a doporučení soudního znalce vybral konečných 9 kritérií – uvedeno v části popisu konečné verze dotazníku.
- Ze šetření vypadla například kritéria týkající se nákladů na havarijní pojištění nebo pojištění proti krádeži, přestože výše nákladů spjatých s uzavřením těchto pojištění může dosahovat značné výše. Zástupci města a Záchrané služby JMK uvedli ale jednoznačný argument, který mě přesvědčil o vyjmutí tohoto kritéria z připravovaného dotazníku. Pojištění a jeho rozsah u těchto organizací je dán legislativou ČR a s ní souvisejícími předpisy. Například vozy ZZS musí mít havarijní pojištění. Naproti tomu pojištění proti krádeži postrádá v případě sanitních vozů význam; právě s ohledem na specifické možnosti jejich využití. V případě soukromých společností byla situace poněkud složitější. Pojištění typu all-risk mají jen na některá vozidla, jiná jsou pojištěna jen v rámci povinného ručení a havarijního pojištění. Všichni dotazovaní se ale shodli na tom, že otázka pojištění a nákladů spojených s ním je otázkou individuálního přístupu k riziku, u subjektů, které nemusí být pojištěné na základě zvláštních předpisů. Výši pojistného ovlivňuje pořizovací cena vozu, stáří, u některých pojišťoven věk a bezproblémovost řidičů nebo lokalita, kde je vůz přihlášen. Bez pochyby nejvíce nákladné pojištění s sebou přináší vlastnictví vozů s vyšší pořizovací cenou, které provozují firmy (střídají se v nich řidiči) a jsou přihlášeny ve velkoměstech. Na druhé straně zástupci organizací zde poukázali na to, že náklady na pojištění nejsou determinující pro výběr konkrétního vozu, protože každá společnost přistupuje k riziku odlišným způsobem.

Tímto byla zamítnuta hypotéza H2.

- Všechny organizace oslovené v rámci předvýzkumu vyzdvihly význam pečlivé formulace kritérií směrodatných při výběru automobilů a nutnost aplikace car-policy. Státní organizace nebo organizace, které jsou zřizovány kraji, či městy postupují dle platné legislativy a vyhlašují tender při nákupu nových vozů. Stejně tak činí i soukromé společnosti. Jejich zástupci prohlásili, že přestože u některých firem mohou existovat určité obchodní vazby na konkrétní automobilky nebo jejich zastoupení, provádějí i v tomto případě interní výběrová řízení při výběru automobilů. Pečlivě zvažují splnění konkrétních podmínek daných v rámci výběrového řízení a výhodnost jednotlivých nabídek zastoupení automobilek.

Tímto byla potvrzena hypotéza H3.

- Na otázky vztahující se k tématu mé práce a významu oceňování majetku reálnou hodnotou, prohlásili všichni respondenti, že téma je zajímavé a že turbulentním prostředím, jakým nyní česká a evropská ekonomika prochází, je vhodné najít mechanismus, který by stanovoval „jakousi skutečnou, stálejší hodnotu majetku, která vypovídá o jeho přínosu.“
- K názorům na zvolený předmět ověřování mé práce – automobily, panovala mezi respondenty naprostá shoda. Prohlásili, že je jím tento majetek blízký, každý z nich s ním má dostatek osobních zkušeností a je dobře, že mohou demonstrovat svoje postoje k jednotlivým měkkým kritériím právě na tomto druhu majetku.
- Stanoviska, zda-li je forma dotazníkového šetření pro respondenty přijatelná, byly souhlasně kladné. Určitý názorový rozdíl panoval v tom, jakou formou oslovovat organizace

s připravovaným výzkumem. Zástupci soukromých společností prohlásili, že je nejvhodnější rozesílání dotazníků elektronickou formou, ostatní zástupci organizací se vyslovili pro osobní návštěvy nebo rozesílání dotazníků běžnou poštou. Jak se ukázalo později ze samotného výzkumu, nejvhodnější byla právě cesta oslovení organizací běžnou poštou.

4.1.2 Představení dotazníku

Dotazník se sestává s průvodního dopisu a dále pak ze samotného dotazníku.

V průvodním dopise se představuji a uvádím údaje o své osobě, a cíl dotazníkového šetření. Dále je uveden důvod oslovení konkrétního subjektu a stručně vysvětlen smysl a cíl prováděného výzkumu v souladu s tématem disertační práce.

Samotný dotazník se sestává z instrukcí, části věnované firmě a jednotlivých otázek. Dotazníkové šetření nebylo anonymní. Za společnost stvrzuje účast v šetření a uvedené údaje osoba, která jej vyplnila podpisem, razítkem společnosti a uvedením data vyplnění dotazníku. Účast v rámci šetření byla tedy dobrovolná, ale v případě, že organizace projevily ochotu se jej účastnit, formálním potvrzením dotazníku zvýšily odpovědnost za uváděné názory, a tím vytvořily předpoklad, aby provedený výzkum byl co nejvíce seriózní.

Instrukce, jakým způsobem je nutné přistoupit k vyplnění dotazníku, jsou stručné; společnosti v první části, která je věnována jim samotným, uvádějí, do jaké kategorie jsou na základě „Doporučení EK“, o kterém se zmiňuji v předchozí části zařazeny a dále pak informace o svém dlouhodobém hmotném majetku – firemní flotile vozů. Zde jsou tázány na celkový počet automobilů, které vlastní, dále pak na zařazení těchto vozů do jednotlivých tříd. Rozdělení automobilů do jednotlivých tříd, které uvádím, je ve státech EU rozšířené a běžně užívané. Respondentům bylo nabídnuto zařazení do tříd: malé vozy, nižší střední třída, střední třída, vyšší střední třída, luxusní vozy, velkoprostorové vozy a vozy off-road. Šetření je orientováno na osobní vozy; tedy automobily s celkovou hmotností do 3,5 tuny. Toto uvádím jako poznámku k tabulce zařazení automobilů do jednotlivých tříd. Ze šetření tak vypadávají nákladní vozy přesahující uvedenou celkovou hmotnost, autobusy nebo užitkové stroje. Do šetření nejsou rovněž tak zahrnuty vozy, které by se daly charakterizovat jako automobily pro volnočasové aktivity patřící do kategorií Cabrio, Sportcoupé apod. Uvedené vozy neslouží organizacím jako výrobní prostředky k uspokojování jejich podnikatelských aktivit.

Poslední dotaz je směřován k tomu, zda používají vozy ve firmě pouze k služebním nebo i soukromým účelům. Používání firemních vozů k soukromým účelům je na základě platné české účetní a daňové legislativy pochopitelně možné; nicméně náklady spojené s tímto použitím nejsou daňově uznatelnými náklady – nelze tedy jimi snížit základ pro výpočet daně z příjmů právnických osob. Pochopitelně výběr vozu v rámci konkrétní organizace a náhled na kritéria, podle kterých je prováděn a tím pádem i výše reálné hodnoty automobilu po jednotlivých letech provozu, může být determinován výhradním použitím vozů pro služební anebo i soukromé účely. Proto byly společnosti na tuto skutečnost také dotazovány.

Otázky v dotazníku dále směřovaly přímo k nabízeným kritériím, které nějakým způsobem ovlivňují spotřebitelské jednání společností při výběru automobilů. Zde jsem nabídl respondentům celkově devět kritérií, ke kterým měli přiřadit váhu v závislosti na tom, do jaké míry ovlivňují jejich počínání při výběru. Pro vyjádření významu kritérií byla použita stupnice 1-5 bodů, přičemž

ohodnocení 5 body vyjadřovalo nejvyšší možný význam – váhu, kterou respondent přiřazuje určitému kritériu, hodnocení 1 bodem znamenalo nejmenší váhu pro konkrétní kritérium. Nabízená kritéria, ke kterým se respondenti budou vyjadřovat, jsem konzultoval se soudním znalcem Ing.Krejčířem Ústavu soudního inženýrství při VUT v Brně.

Poslední otázka byla ponechána jako otevřená. Zde měli organizace možnost uvést kritérium, které je pro ně při výběru vozů významné, ale nebylo nabídnuto v dotazníku.

4.2 FORMULACE VÝZKUMNÝCH HYPOTÉZ

Hypotéza H α

Velikost podniku má úzkou vazbu na dlouhodobý hmotný majetek – firemní flotilu vozů. Čím je podnik větší, tím větším vozovým parkem disponuje.

Hypotéza H β

Kritérium výše pořizovací ceny firemních vozů není pro podniky hlavním měřítkem při výběru automobilů. (Z hlediska finančního účetnictví je investice do dlouhodobého hmotného majetku vhodným prostředkem pro snížení základu pro výpočet daně z příjmů právnických osob.)

Hypotéza H γ

Při výběru konkrétního automobilu je nejvíce zásadní kritérium dostupnosti jeho servisu.

Hypotéza H δ

Podniky nikterak neusilují o dosahování jednoty vozového parku prostřednictvím nákupu vozu stejné značky.

4.3 VÝSLEDKY PROVÁDĚNÉHO VÝZKUMU

Tab. 1 Celkové vyhodnocení všechny organizace

Základní fakta	
Datum realizace výzkumu.	8.6. – 11.9. 2009
Počet organizací, které byly osloveny.	200 (zahrnuje státní a soukromé společnosti)
Počet organizací, které projevily zájem o součinnost a zúčastnily se výzkumu.	59

Organizace, které se zúčastnily výzkumu:

	Počet	Zastoupení (%)
Organizace, které se zúčastnily výzkumu	59	100%
Státní a organizace, které zajišťují veřejnou službu	27	45,76%
Soukromé organizace	32	54,24%

zdroj: vlastní zpracování

Vyhodnocení vah, které přidělily organizace jednotlivým kritériím (vztaženo k celkovému počtu organizací, které se zúčastnily výzkumu):

Kritérium „cena“:

Váha kritéria (počet bodů)	5	4	3	2	1
Organizace (počet)	31	21	7	0	0
Zastoupení z celkového počtu organizací (v %)	52,54	35,59	11,86	0,00	0,00

Kritérium „dostupnost servisu“:

Váha kritéria (počet bodů)	5	4	3	2	1
Organizace (počet)	36	15	5	3	0
Zastoupení z celkového počtu organizací (v %)	61,02	25,42	8,47	5,08	0,00

Kritérium „výkon“:

Váha kritéria (počet bodů)	5	4	3	2	1
Organizace (počet)	5	15	30	8	1
Zastoupení z celkového počtu organizací (v %)	8,47	25,42	50,85	13,56	1,69

Kritérium „cena povinného ručení“:

Váha kritéria (počet bodů)	5	4	3	2	1
Organizace (počet)	4	8	21	10	16
Zastoupení z celkového počtu organizací (v %)	6,78	13,56	35,59	16,95	27,12

Kritérium „spotřeba PHM (CZK)“:

Váha kritéria (počet bodů)	5	4	3	2	1
Organizace (počet)	16	18	21	3	1
Zastoupení z celkového počtu organizací (v %)	27,12	30,51	35,59	5,08	1,69

Kritérium „provozní spolehlivost“:

Váha kritéria (počet bodů)	5	4	3	2	1
Organizace (počet)	41	15	3	0	0
Zastoupení z celkového počtu organizací (v %)	69,49	25,42	5,08	0,00	0,00

Kritérium „délka celkové záruky“:

Váha kritéria (počet bodů)	5	4	3	2	1
Organizace (počet)	8	22	23	6	0
Zastoupení z celkového počtu organizací (v %)	13,56	37,29	38,98	10,17	0,00

Kritérium „bezpečnost vozu“:

Váha kritéria (počet bodů)	5	4	3	2	1
Organizace (počet)	33	18	6	2	0
Zastoupení z celkového počtu organizací (v %)	55,93	30,51	10,17	3,39	0,00

Kritérium „značka“:

Váha kritéria (počet bodů)	5	4	3	2	1
Organizace (počet)	6	25	22	3	3
Zastoupení z celkového počtu organizací (v %)	10,17	42,37	37,29	5,08	5,08

Kritérium „jiné“:

Kritérium název	Jednota vozového parku	Bohatá základní výbava vozu	Nabídka barev	Velikost zavazadlového prostoru	Reference na konkrétní vůz	Český výrobce	Možnost úprav vozu	Ceny náhradních dílů
Organizace (počet)	3	1	2	1	1	3	2	2
Zastoupení z celkového počtu organizací (v %)	18,75	6,25	12,50	6,25	6,25	18,75	12,50	12,50

4.3.1 Komentář ke zjištěným výsledkům

Přípravu na dotazníkové šetření jsem zahájil bezprostředně po absolvování státní doktorské zkoušky. Výzkum probíhal v letních měsících od června do září roku 2009. V předvýzkumu jsem oslovil celkem 3 podniky. Celkově v rámci výzkumu bylo osloveno 200 společností. Jak již bylo zmíněno, oslovil jsem malé, střední a velké podniky. Kromě nich však dále ještě státní organizace nebo organizace, které zajišťují veřejnou službu. Z celkového množství oslovených organizací se mnou projevilo zájem o spolupráci na dotazníkovém šetření 59 organizací.

V úvodní části dotazníku byly firmy dotazovány, kromě informace o své velikosti, na počet automobilů, které vlastní a na to, v jaké třídě jsou zařazeny. Z velikosti organizace nebylo nijakým způsobem možné odhadnout počet vozů, které vlastní. Ještě před zahájením výzkumu jsem se přitom domníval, že větší podniky budou mít více dlouhodobého hmotného majetku v podobě osobních vozidel než menší podniky. Tento předpoklad byl ale mylný.

Hypotéza H_0 byla tímto zamítnuta.

Jednoznačně se nicméně projevila závislost mezi zaměřením firmy a oborem, ve kterém podniká a počtu vozů, které vlastní. Společnosti, které zajišťují veřejné služby (zdravotnická záchranná služba, hasiči) nebo energetické společnosti či společnosti, které vyrábí výrobky denní spotřeby, disponovaly obvykle větším počtem automobilů. Naproti tomu vědecké instituce, banky a pojišťovny disponují obvykle menším počtem automobilů. Zařazení vozů do jednotlivých tříd a jejich nákup je determinován potřebami jednotlivých organizací.

Vozy nižší střední třídy kupují firemní zákazníci nejčastěji. V absolutních číslech činilo jejich zastoupení 1303 ks, což se projevilo 35,88 % na celkovém počtu vozů. Toto nákupní chování zákazníků je pochopitelné. Automobily v této kategorii dokáží uspokojit nejlépe potřeby jako referentská vozidla v případě častých cest za zákazníky, zejména v městském provozu nebo na kratší vzdálenosti.

Zastoupení vozů střední třídy je vyšší u státních organizací, např. magistrátů měst a obcí nebo krajských organizací. Je tomu tak z toho důvodu, že uvedené vozy slouží k dopravě na delší vzdálenosti v rámci České republiky (zasedání, jednání, mítinky). Zároveň poskytují také dostatečný komfort pro cestování ve větším počtu osob a splňují minimální předpoklady pro reprezentaci státní správy.

Vozy vyšší střední třídy se objevují ve vozových parcích pojišťovacích institucí, stavebních firem a velkých výrobních podniků. Je to z toho důvodu, že zástupci těchto firem cestují na delší vzdálenosti (i do zahraničí) a rovněž tak potřebují automobil, který by nějakým způsobem dokázal reprezentovat dané podniky. Jejich procentní zastoupení není nicméně nikterak vysoké – 4,32% na celkovém počtu. Důvod pro tak nízké číslo lze hledat zejména ve zvýšené ceně těchto vozů.

Luxusní a malé vozy jsou poptávány jen velmi málo. V případě luxusních vozů činí podíl 2,09 % na celkovém počtu vozů, nicméně nikterak vysoké zastoupení ve srovnání s vozy nižší a střední třídy není ani v případě malých vozů – 15,06%. V těchto případech lze hovořit o protipólech nabídky automobilových výrobců. Malý zájem o vozy těchto kategorií jsem před započítáním výzkumu nepředpokládal. Vysvětluji si to v širší souvislosti tím, jaký význam přikládají respondenti kritériím nabízených v dotaznících. Luxusní vozy jsou velmi drahé (pořizovací ceny u nových vozů se pohybují od 2 mil. CZK) a firmy se vyhýbají tak vysokým investicím do dlouhodobého hmotného majetku. Naproti tomu malé vozy jsou levné a nabízejí nízké provozní náklady. Nesplňují však další kritéria, která na ně firmy kladou. Tyto vozy jsou vyhledávány převážně fyzickými osobami, kterým slouží pro pohodlnější dopravu do zaměstnání nebo za kulturou.

Velkoprostorové vozy nakupují různé skupiny zákazníků, s ohledem na rozsáhlé možnosti jejich využití. Toto se odrazilo i v jejich velkém zastoupení v rámci výzkumu – 19,58% na celkovém počtu vozů. MPV poptávají zejména společnosti, které potřebují přepravovat materiál nebo nějaké zboží. Nejčastěji tedy firmy, které vyrábí potraviny, nábytek, nářadí a nástroje, textil a obuv. Dále vozy této kategorie poptávají organizace, které zajišťují specifické služby, např. hasiči, zdravotnická záchranná služba, vodárny nebo bezpečnostní agentury. V takovém případě jsou tyto automobily určitým způsobem upraveny tak, aby mohly splňovat požadavky firemní klientely. Např. vozy záchranné služby disponují lůžkem pro přepravu nemocných pacientů či pacientů, kteří jsou v ohrožení života a přístroji pro zajištění chodu základních životních funkcí zraněných osob. Vozy hasičského záchranného sboru jsou vybaveny hasicími přístroji, ochrannými oděvy a dalšími pomůckami nutnými pro úspěšné zvládnutí krizových situací. Všechny vozy integrovaného záchranného systému disponují vyzrálou telematikou pro lepší organizaci záchranných prací a komunikací mezi jednotlivými složkami záchranného systému.

Automobily kategorie off-road kupují převážně složky integrovaného záchranného systému pro zajištění lepší operability v hůře dostupných lokalitách. Jsou vybaveny podobně jako velkoprostorové automobily těchto organizací. Jejich množstevní zastoupení na celkovém počtu

v rámci výzkumu je s ohledem na klimatické a geografické podmínky České republiky mizivé – 2,86%.

4.3.2 Výsledky „dotazníkové části“

Na otázku: „*Jsou automobily ve Vaší firmě využívány pro: pouze služební účely nebo služební a soukromé účely*“, odpověděla drtivá většina všech respondentů „pouze pro služební účely“. I když je na základě platné účetní a daňové legislativy možné propůjčovat zaměstnancům za jistých okolností automobily pro jejich soukromé jízdy, firmy této možnosti přestávají využívat. Při výběru automobilu je pro firmy rozhodující jen hledisko „služebních účelů“, ke kterým budou automobily používány.

Na otázku: „*Jakou váhu při koupi vozu přisuzujete jeho pořizovací ceně*“, odpovědělo 52,54 % respondentů „velkou“ a přisoudilo jí nejvyšší počet bodů - 5. Jen pro 11,86 % respondentů kritérium ceny je střední – 3 body. Menší než střední váhu – hodnocení 2 nebo 1 bodem nepřisoudil žádný podnik tomuto kritériu. Tato reakce ze strany společnosti mě velmi překvapila. Vyvrací totiž veřejností zažitou představu o fungování firem, která se domnívá, že firemní vozy si kupuje management firmy pro své vlastní potěšení a jen z důvodu, aby firmy snížily základ pro výpočet daně z příjmu. Mé šetření ukázalo na pečlivé rozhodování, jakým způsobem firmy vynakládají své zdroje. Pochopitelně náklady související s pořízením víceméně jakéhokoli majetku, který slouží firmě k podnikání, jsou daňově uznatelnými. Nicméně všechny náklady omezují prostor pro dosažení firemního zisku. Proto odpovědný management společnosti velmi pečlivě zvažuje investice do dlouhodobého hmotného majetku a snaží se, aby byly co nejsmysluplnější. Výše pořizovací ceny je důležitá při výběru automobilů. Nicméně z hlediska pořadí „významnosti“ kritérií, podle výše přidělených bodů u všech firem se umístila až na třetím místě; není tedy kritériem, které by bylo při nákupu vozu ve firmě rozhodující. Tento výsledek je pochopitelný. Pro firmy je dlouhodobý hmotný majetek – firemní flotila vozů „výrobním prostředkem“, bez kterého se neobejde; na rozdíl od fyzických osob, které mohou pro osobní přepravu využívat prostředky hromadné dopravy a hledisko pořizovací ceny a zejména její porovnání k užitné hodnotě je pro ně rozhodující.

Hypotéza H_β byla tímto potvrzena.

Na otázku: „*Jakou váhu při koupi vozu přisuzujete dostupnosti servisu – rozsahu pokrytí autorizovanými servisními centry automobilky a s tím spojenou rychlost opravy*“, odpověděla převážná většina respondentů (81,46%) „velkou“ a hodnotila ji čtyřmi (25,42%) nebo maximálním počtem pět bodů (61,02 %). Část respondentů přisoudila tomuto kritériu střední význam ve výši třech bodů. Respondenti v tomto směru nebyli příliš jednotní. Organizace zajišťující neodkladnou péči, např. pro pacienty a další složky integrovaného záchranného systému, hodnotili toto kritérium maximálním počtem bodů. Naproti tomu např. banky, vědecké nebo výzkumné organizace, přikládaly tomuto kritériu střední význam. Postoj složek integrovaného záchranného systému je v tomto směru pochopitelný, protože jejich vozy musí být neustále v maximální pohotovosti.

Hypotéza H_γ byla tímto zamítnuta.

Na otázku: „*Jakou váhu při koupi vozu přisuzujete jeho výkonu (kW)*“, odpověděla většina respondentů (50,85%) „střední“ a hodnotila ji 3 body. Kritérium „výkonu“ bylo významné pro

složky integrovaného záchranného systému (zdravotnická záchranná služba a hasiči). Z povahy jimi poskytovaných služeb je totiž nutné přepravovat se rychle s plným vybavením pro zásah do rychle do vzdálených cílů. Ve vztahu k ostatním respondentům je tato odpověď pro mne příjemným překvapením, protože si uvědomují, že s ohledem na dnešní hustý provoz na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích nižších tříd a množství rychlostních omezení, hraje vyšší výkon automobilu při snaze rychleji dosáhnout zvoleného cíle minimální roli. Celkově se toto kritérium umístilo na předposledním místě ze všech nabízených kritérií.

Otázka: „*Jakou váhu při koupi vozu přisuzujete ceně povinného ručení (CZK)*“ částečně koresponduje s otázkou první, třetí a pátou. Vozy vyšších pořizovacích cen a výkonnější vozy disponující vyššími zdvihovými objemy válců svých pohonných jednotek se pohybují ve vyšších sazbách povinného ručení. Výše pojistného se také odvíjí od lokality, ve které je vůz přihlášen a u některých pojišťoven i věkem řidičů, kteří s nimi jezdí. Nicméně respondenti přisoudili tomuto kritériu minimální váhu, zejména proto, že provozování vozu je podmíněno sjednáním povinného ručení a jeho cena v České republice není nikterak vysoká. Například ve Velké Británii se výše povinného ručení odvíjí od věku řidiče a jeho řidičských zkušeností a dále toho, zda-li neměl nějakou škodní událost. Ceny u kategorie malých (a levných) vozů se pohybují v řádu stovek liber. U vozů vyšší tříd dosahují řádu tisíců liber. Rovněž tak za případné škodní události dochází ke skokovému nárůstu cen povinného ručení. Podobné poměry panují i v Německu, kde kromě výše uvedených hledisek výši nákladů na povinné ručení ovlivňuje i počet dosažených „trestných“ bodů u řidiče, které získává za přestupky proti pravidlům v silničním provozu. V České republice je povinné ručení ve srovnání s vyspělými státy Evropy velmi levné, pohybuje se pouze v řádu několika málo tisíců korun ročně. Vyšší škodní průběh řidiče – majitele vozu se jen velmi se jen minimálně odráží na nárůstu ceny povinného ručení. Na výši částky za povinné ručení u valné většiny pojišťoven nemá vliv počet řidičů, kteří využívají konkrétní vůz nebo jejich chování na pozemních komunikacích. Tomuto odpovídá i celkový výsledek. Nákladům na povinné ručení přisuzují respondenti nejmenší váhu ze všech devíti nabízených kritérií.

Na otázku: „*Jakou váhu při koupi vozu přisuzujete spotřebě PHM (l/100 km)*“, odpověděla většina respondentů (35,59%) „střední“ a přisoudili jí hodnocení 3 body. Reakce respondentů je v tomto směru obdobná jako v případě kritéria „pořizovací ceny“ vozů. V případě podniků jsou náklady na provoz méně důležité, než je tomu v případě občanů. S náklady „na provoz výrobních prostředků“ firmy počítají, to ovšem neznamená, že by se nesnažili jejich výši ovlivnit. Provoz firemních automobilů je daňově uznatelným nákladem (firmy musí vést knihy jízd) nicméně rostoucí ceny ropy a ropných produktů na světových trzích vedou firemní zákazníky ke snaze šetřit. Náklady na pohonné hmoty dnes při maximálním využití vozů významně převyšují pořizovací ceny automobilů. Z uvedeného plyne, že si firmy vybírají vozy s moderními pohonnými jednotkami, které mají nižší spotřebu. V tomto směru není mezi respondenty žádný rozdíl. Pro automobilky se nové modely s úspornými pohonnými jednotkami stávají konkurenční výhodou.

V odpovědích na otázku: „*Jakou váhu při koupi vozu přisuzujete provozní spolehlivosti vozu*“ odpovědělo 69,49% velkou s bodovým ohodnocením 5 body. Dalších 25,42% respondentů přisoudilo tomuto kritériu bodové hodnocení ve výši 4bodů. Kritérium spolehlivosti se v rámci porovnání vážených průměrů všech kritérií ocitlo na prvním místě, obdobně vysoké hodnocení

získalo i v případě dalších statistických veličin mediánu a modusu. Všichni respondenti bez výjimky mají zájem na tom, aby vozy, které vybírají, byly co nejvíce spolehlivé. Značný význam kritériu spolehlivosti vozu přisuzují složky integrovaného záchranného systému a některé soukromé firmy, např. bezpečnostní agentury. Pro jiné subjekty je toto kritérium také významné, ale nehodnotí ho plným počtem bodů.

Otázka: „*Jakou váhu při koupi vozu přisuzujete délce celkové záruky na vůz konkrétní značky (v letech)*“, by se mohla jevit na první pohled jako trochu zavádějící. Záruční podmínky v České republice upravuje obchodní zákoník a dále legislativní normy EU. Délka celkové záruky na automobil musí být minimálně dva roky. Některé automobilky ale v mnoha případech nabízejí záruku delší – tři až pět let. Většina respondentů (38,98%) přisoudila tomuto kritériu střední význam.

Na otázku: „*Jakou váhu při koupi vozu přisuzujete bezpečnosti vozu*“, se odpovědi rozcházeli. Většina respondentů (55,93%) přisoudila tomuto kritériu značný význam a hodnotila jej 5 body. V pořadí všech kritérií, které ovlivňují nákupní chování zákazníků je ale bezpečnost až na čtvrtém místě.

V odpovědích na otázku: „*Jakou váhu při výběru automobilu přisuzujete značce*“, se lišily odpovědi respondentů nejvíce ze všech nabízených otázek. Většina respondentů (42,37%) přisoudila tomuto kritériu hodnocení 4 body. Nicméně s nepatrným rozdílem následovalo hodnocení střední – 3 body v případě 37,29% respondentů. v celkovém pořadí všech kritérií skončila značka až na sedmém místě. Rozdíly v chápání významu značky jsem našel jak mezi státními tak mezi soukromými organizacemi. Každá z organizací má jinak postavenou firemní kulturu a firmy jí přikládají i různý význam.

V odpovědi na poslední otázku: „*Existují podle Vás další kritéria, kterým přikládáte váhu při výběru vozu pro Vaši firemní flotilu*“, zmínilo přes 18% respondentů jednotu vozového parku. Stejný procentní podíl zaujalo kritérium „český výrobce“. Pořizovací ceny automobilů se v posledních letech dramaticky snížily; výrobci se ale také předhánějí v představování nových nebo alespoň inovovaných modelů, aby si udrželi přízeň zákazníků. Modelové obměny a dílčí inovace, tzv. facelifty, s sebou přinášejí změny prvků, dílů, či skupin i u jednotlivých modelových řad naprosto shodných generací. Diskutabilní je tak využití opotřebovaného nebo jinak poškozeného automobilu na díly pro jiný automobil apod., což bylo úplně běžné ještě v době před deseti nebo dvaceti lety. Podobná situace panuje i v případě pořizování úplně nových vozů a výhod pramenících z nákupu u vozů stejné značky u jediného autorizovaného prodejce. V současné době prodejci automobilů rozšiřují portfolia značek, které nabízejí. Snaha firemních zákazníků kupovat stejné vozy téže značky tak do značné míry ztrácí smysl. Na dalších pozicích se umístila kritéria, která jsem očekával na předních pozicích: nabídka barevných provedení, možnost dodatečných úprav vozu a ceny náhradních dílů. Všechna jednotlivě se vyznačovala zastoupením 12,5%. Při tom právě třeba u cen náhradních dílů nebo možnosti dodatečných úprav u firemních vozů jsem očekával vyšší procentní zastoupení odpovědí. Zastoupení dalších kritérií „bohatá základní výbava vozu, reference na konkrétní vůz a objem zavazadlového prostoru“ bylo nepatrné.

Hypotéza H_δ byla tímto zamítnuta.

Z výsledků po použití zmíněných metod plyne, že pro zákazníky jsou nejvýznamnějšími kritérii pořizovací cena, dostupnost servisu, provozní spolehlivost a bezpečnost.

4.4 STATISTICKÉ VYHODNOCENÍ NA ZÁKLADĚ STANOVENÝCH METOD

4.4.1 Představení

S výsledky získanými v rámci výzkumu jsem se rozhodl pracovat a provést hlubší statistické šetření: vážený aritmetický průměr, medián, modus a četnosti v případě hodnocení jednotlivých kritérií; střední hodnotu a rozptyl a v případě hodnocení počtu automobilů vozového parku jednotlivých firem.

Tab. 2 Statistické vyhodnocení výsledků výzkumu

	PC (CZK)	Dostupnost servisu	Výkon (kW)	Cena povinného ručení (CZK)	Spotřeba PHM (CZK)	Provozní spolehlivost vozu	Délka celkové záruky (roky)	Bezpečnost vozu	Značka	Jiná
Vážený průměr vah, které přidělili respondenti jednotlivým kritériím:	4,42	4,43	3,25	2,57	3,75	4,65	3,55	4,40	3,42	
Medián vah, které přidělili respondenti jednotlivým kritériím:	5,00	5,00	3,00	3,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	
Modus vah, které přidělili respondenti jednotlivým kritériím:	5,00	5,00	3,00	3,00	3,00	5,00	3,00	5,00	4,00	
Četnosti:	5	31	36	5	4	16	41	8	33	6
	4	21	15	15	8	18	15	22	18	25
	3	7	5	30	21	21	3	23	6	22
	2	0	3	8	10	3	0	6	2	3
	1	0	0	1	16	1	0	0	0	3
Celkový počet bodů přidělený všem kritériím jednotlivě:	260	261	192	151	222	274	209	259	205	
Vážený průměr vah, které přidělili respondenti jednotlivým kritériím*body:	1148,33	1157,10	624,00	387,57	832,50	1274,10	741,95	1139,60	700,42	

Třída:	Absolutní hodnota	Zastoupení(%)
MV	547	15,06
NST	1303	35,89
ST	733	20,19
VST	157	4,32
LV	76	2,09
MPV	711	19,58
OR	104	2,86
Celkem	3631	

Vážený průměr počtu vozů tříd:	
MV	9,27
NST	22,08
ST	12,42
VST	2,66
LV	1,29
MPV	12,05
OR	1,76

Rozptyl	
MV:	931,9265
NST	1053,095
ST	511,9391
VST	16,29187
LV	11,86613
MPV	910,15
OR	15,23183

zdroj: vlastní zpracování

Z výsledků po použití zmíněných metod plyne, že pro zákazníky jsou nejvýznamnějšími kritérii pořizovací cena, dostupnost servisu, provozní spolehlivost a bezpečnost.

S ohledem na to, že ve výsledcích u zkoumaných jednotlivých výběrových kritérií nejsou na první pohled výrazné rozdíly, použiji pro další analýzu právě Kruskalův-Wallisův test.

Kruskalův-Wallisův test ¹

Kruskalův - Wallisův test					
	Četnosti				
Bodová škála	5b	4b	3b	2b	1b
Pořizovací cena	31	21	7	0	0
Dostupnost servisu	36	15	5	3	0
Provozní spolehlivost	41	15	3	0	0
Bezpečnost	33	18	6	2	0

Pořadí veličin ve výběru							
Výběr	1	2	3	4	n=5	Součet pořadí	
1	4	5	9	17,5	17,5	53	T1
2	2	7,5	11	12,5	17,5	50,5	T2
3	1	7,5	12,5	14	17,5	52,5	T3
4	3	6	10	17,5	17,5	54	T4

¹ ANDĚL, J.: *Statistické metody*. Praha. Matfyzpress, 2003. Vyd. 3. 299 s. ISBN 80-86732-08-8

Testovací statistika

Výpočet Q

$$Q = \frac{12}{N(N+1)} \sum_{i=1}^k \frac{T_i^2}{n_i} - 3(N+1)$$

kde

Q je hodnota testovací statistiky,

$n = n_1 + n_2 + \dots + n_k$ se označuje počet všech prvků ve výběrech.

$$T_i = \sum_{j=1}^{n_i} R_{ij} \quad \text{pro } i = 1, \dots, k.$$

kde

T_i je součet pořadí.

[Dosazení do vzorce (MS Excel)

$$(12/(20*21))*((53^2)+(50.5^2)+(52.5^2)+(54^2))/5-3*21]$$

$$Q = 0,0371$$

Ve sdruženém náhodném výběru jednotlivých veličin objevily některé shody (v 50 % případů), provedl jsem ještě další vyhodnocení pomocí nástroje korigované statistiky, který je doporučeno použít v případech, kdy je v datech více, než 25% shod.

Alternativní statistika

Výpočet Q_{korig}

$$Q_{\text{korig}} = \frac{Q}{1 - (N^3 - N)^{-1} \sum (t_i^3 - t_i)}$$

kde

Q_{korig} je hodnota korigované statistiky pro větší počet jak 25% shod,

$t_1, t_2, \dots$ jsou počty shodných pozorování v jednotlivých skupinách veličin majících tutéž hodnotu.

Všechny veličiny Y_{ij} dohromady vytvoří sdružený náhodný výběr o rozsahu $N = n_1 + \dots + n_i$.

[Dosazení do vzorce (MS Excel) $E529/(1-(((20^3-20)^{-1})*((2^3-2)+(2^3-2))))]$ $Q_{\text{korig}}=0,0372$

Test nulové hypotézy:

Za platnosti H_0 má Q asymptoticky χ^2 rozdělení, když všechna n_i rostou nade všechny meze. Jelikož $E(Q) = k - 1$, půjde o χ^2 rozdělení mající $k - 1$ stupňů volnosti. Z tohoto důvodu nulovou hypotézu zamítáme, když $Q > \chi^2_{k-1}(\alpha)$.

Stanovení hladiny významnosti:

Pro $\alpha = 0,05$; tj. 5% riziko náhody (chyby).

Po dosažení:

$$\chi^2(0,005,3) = 7,81$$

hodnota vzata ze statistických tabulek.

S ohledem na to, že kritická hodnota pro $\chi^2(0,005,3) = 7,81$ a zjištěné statistické výsledky jsou menší, přijímám nulovou hypotézu. Lze konstatovat, že distribuční funkce se od sebe podstatně neliší.

4.4.2 Závěr statistického vyhodnocení.

Z devíti sledovaných kritérií v dotazníkovém šetření jsem vybral čtyři nejvýznamnější kritéria a Kruskal-Wallisovým testem jsem prokázal, že se jejich distribuční funkce významně neliší. U ostatních méně významných kritérií je patrná statisticky významná odlišnost, kterou zde už dále nerozvádím.

4.4.3 Stanovení reálné hodnoty

Pro stanovení bude použita čtveřice nejvýznamnějších kritérií spolehlivost, dostupnost servisu, bezpečnost a pořizovací cena. Postup stanovení pořadí jejich významnosti je uveden v tabulce.

Výsledné pořadí vybraných kritérií

Pořadí jednotlivých kritérií	Vážený aritmetický průměr jednotlivých kritérií*body
Provozní spolehlivost	1274,1
Dostupnost servisu.	1157,1
Pořizovací cena.	1148,3
Bezpečnost.	1139,6

Z pořadí jednotlivých kritérií ve výběru bude odvozen koeficient reálné hodnoty, který označím písmenem R. Ten je určen jako poměr nejvíce a nejméně hodnoceného kritéria. V tomto případě se bude jednat o poměr výsledných hodnot kritéria provozní spolehlivosti a bezpečnosti.

Výpočet koeficientu:

$$R = \text{Provozní spolehlivost} / \text{Bezpečnost} =$$

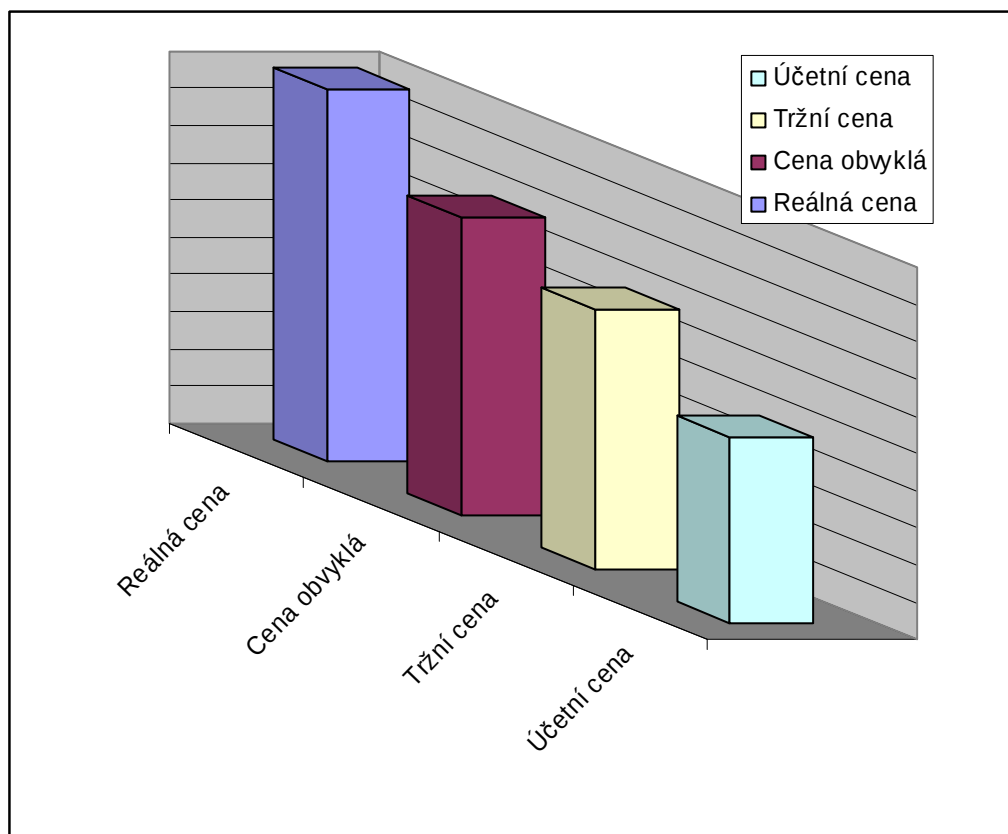
$$= \frac{1274,1}{1139,6} = 1,1180$$

Pozn. za účelem zvýšení přesnosti při výpočtu, bude koeficient zaokrouhlen na čtyři desetinná místa.

Odvození výše reálné ceny

Odvození výše reálné hodnoty vychází ze základních ekonomických premis, které jsou založeny na vzájemných vztazích účetní hodnoty, tržní hodnoty (ceny – výsledku transakce prodávající – kupující), obvyklé ceny a reálné hodnoty.

Graf 1 Modelová situace - porovnání různých typů cen



zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlení schématu:

Základem se stává ocenění majetku účetní hodnotou při stanovení účetní ceny (přesná částka uvedená v CZK). Jako taková je vždy nejnižší; což pramení z účetní a daňové legislativy, na základě kterých se majetek odepisuje a přenáší svoji hodnotu do výrobků nebo užitku. Je všeobecným zájmem vlád států, aby firmy využívaly co nejmodernější, technicky nejvyspělejší a uživatelsky nejprístupnější dlouhodobý hmotný majetek (stroje, zařízení automobily apod.) co nejintenzivněji, opotřebovávali jej a v co nejkratších periodách nahrazovali modernějším. Účetní a daňové odpisy jsou jedním z vhodných nástrojů prosazování těchto zájmů. Hodnota takto intenzivně užívaného majetku, který je rychle odepsán, je minimální.

Tržní cena je z mikro a makro- ekonomického hlediska výslednicí střetu nabídky a poptávky na trhu; z účetního hlediska je konkrétní peněžní částkou vypovídající o realizované transakci prodávajícího a kupujícího. Její výše je závislá na konkrétních podmínkách na trhu. V době hospodářské krize, kdy objem prodejů a koupí klesá, subjekty nemají k dispozici volné prostředky a velmi zvažují každý zamýšlený nákup, je nižší než v době konjunktury, ale vždy vyšší než účetní hodnota majetku firmy.

Stanovení obvyklé ceny se převážně opírá o zhodnocení majetku po technické stránce. V době hospodářské krize je výše obvyklé ceny v CZK vyšší než ceny tržní.

Reálná hodnota je informací o stavu majetku po technické stránce, zohledňuje uživatelské charakteristiky majetku a odráží nákupní chování zákazníků. Opírá se tedy o nejvyšší stanovenou hodnotu (obvyklou cenu).

Přesnou výši reálné ceny pro konkrétní majetek stanovím na základě vztahu:

$$RC = \max. (COB; CT) * R$$

RC [CZK].

4.5 PŘÍKLAD

4.5.1 Výchozí situace – pořízení vozidla

Firma Alfa s.r.o. koupila do svého vlastnictví v roce 1. 1. 2005 tyto osobní automobily:

- Peugeot 206 1,4
- VW Passat 2,0 TDi.
- Volvo XC90 2,5 T

Všechny vozy byly ve stejný den zakoupeny, dodány a zařazeny do užívání. Nákupy automobilů proběhly přímo přes zastoupení jednotlivých značek; nikoliv prostřednictvím zprostředkovatelů. U vozů nebyla provedena přestavba na kategorii N1 a rovněž tak nebyla využita možnost odpočtu DPH. Společnost Alfa, s.r.o. pořídila automobily z vlastních prostředků a nevyužila možnosti financování vozu formou finančního leasingu nebo úvěru.

4.5.2 Ocenění vozidla

Vozy byly v rámci finančního účetnictví oceněny k okamžiku uskutečnění účetního případu, jak stanoví §24 a 25 zákona 563/1991 Sb., o účetnictví ve znění pozdějších úprav a předpisů. S pořízením vozidel nebyly spjaty žádné další poplatky.

Následující vstupní ceny jsou finálními a tedy i cenami pořizovacími.

Pořizovací ceny automobilů:

Automobil	Pořizovací cena [Kč]
Peugeot 206	280000,-
VW Passat	849000,-
Volvo XC90	1526000,-

Účetní odpisy

Plán účetních odpisů je u všech vozů shodně sestaven na 5 let.

Způsob odpisování byl účetní jednotkou stanoven jako rovnoměrný. Odpisování vozidla začíná měsícem, kdy byla vozidla zařazena do užívání, tj. od ledna roku 2005.

V prosinci roku 2009 budou automobily zcela účetně odepsány a jejich účetní zůstatková cena bude nulová. To by z hlediska dodržení účetních a daňových legislativních norem znamenalo, že automobily jsou po 31.12.2009 ve stavu nezpůsobilém provozu a nezbývá než je vyřadit.

Tato situace je samozřejmě nereálná; osobní automobily se běžně používají deset a více let. Existuje tedy předpoklad, že společnost ABC, s.r.o. bude svoje vozy i nadále provozovat a přitom jí budou přinášet užitek, i když bude účetně vykázáno, že nemají žádnou hodnotu. Tím dochází k podhodnocení aktiv účetní jednotky a porušení základního pravidla vedení účetnictví – „věrného zobrazení“.

Peugeot 206

Účetní odpisy - lineární odepisování.

Vstupní cena = pořizovací cena = 280 000 Kč.

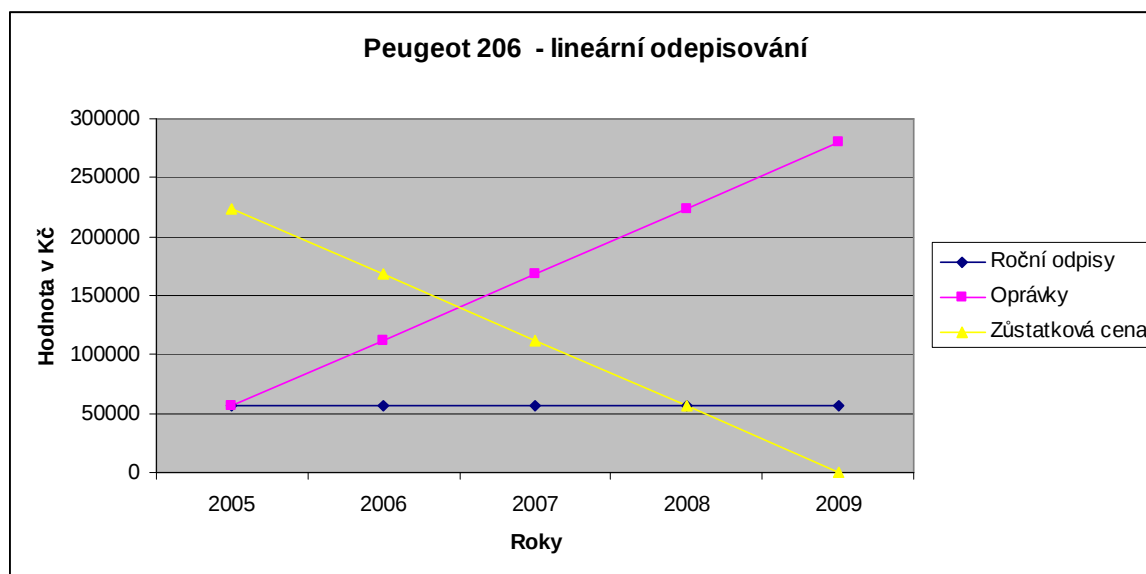
Odpisová základna = Vstupní cena - zbytková hodnota: $280\,000 - 0 = 280\,000$ Kč.

Rok	Odpis	Oprávky	Zůstatková cena [Kč]
1.rok	$280\,000/5 = 56\,000$	56000	$280\,000 - 56\,000 = 224\,000$
2. rok	$280\,000/5 = 56\,000$	112000	$280\,000 - 112\,000 = 168\,000$
3. rok	$280\,000/5 = 56\,000$	168000	$280\,000 - 168\,000 = 112\,000$
4. rok	$280\,000/5 = 56\,000$	224000	$280\,000 - 224\,000 = 56\,000$
5. rok	$280\,000/5 = 56\,000$	280000	$280\,000 - 280\,000 = 0$

Rekapitulace:

Rok	2005	2006	2007	2008	2009
Počet měsíčních odpisů	12	12	12	12	12
Roční odpisy	56000	56000	56000	56000	56000
Oprávky	56000	112000	168000	224000	280000
Zůstatková cena [Kč]	224000	168000	112000	56000	0

Graf 2 Peugeot 206 – lineární odepisování



zdroj: vlastní zpracování

VW Passat

Účetní odpisy - lineární odepisování.

Vstupní cena = pořizovací cena = 849 000 Kč.

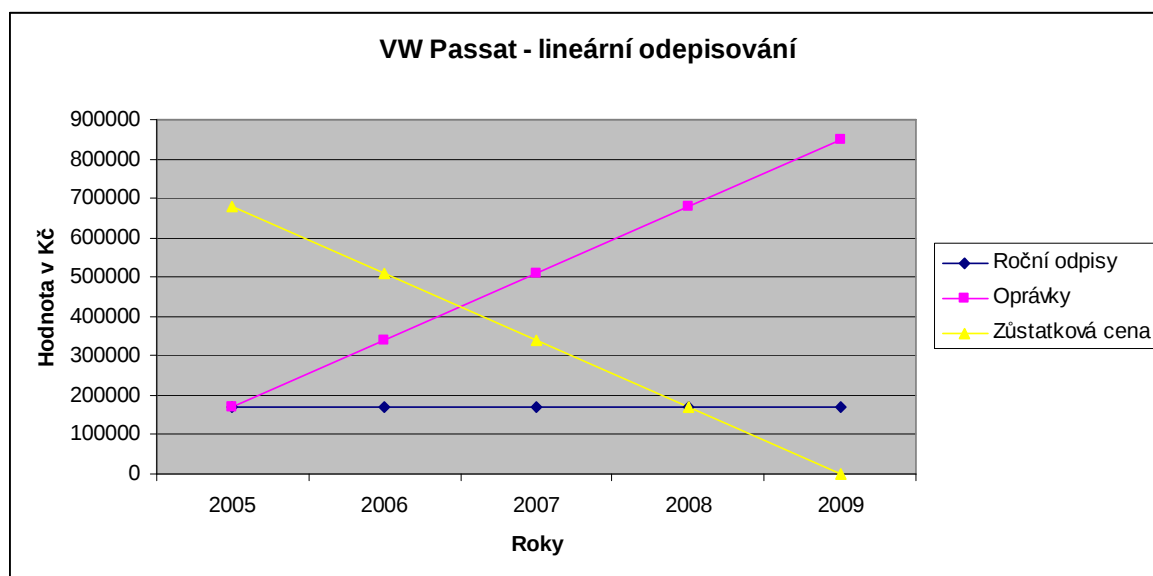
Odpisová základna = Vstupní cena - zbytková hodnota: $849000 - 0 = 849000$ Kč.

Rok	Odpis	Oprávky	Zůstatková cena [Kč]
1. rok	$849000/5 = 169800$	169800	$849000 - 169800 = 679200$
2. rok	$849000/5 = 169800$	339600	$849000 - 339600 = 509400$
3. rok	$849000/5 = 169800$	509400	$849000 - 509400 = 339600$
4. rok	$849000/5 = 169800$	679200	$849000 - 679200 = 169800$
5. rok	$849000/5 = 169800$	849000	$849000 - 849000 = 0$

Rekapitulace

Rok	2005	2006	2007	2008	2009
Počet měsíčních odpisů	12	12	12	12	12
Roční odpisy	169800	169800	169800	169800	169800
Oprávky	169800	339600	509400	679200	849000
Zůstatková cena [Kč]	679200	509400	339600	169800	0

Graf 3 VW Passat – lineární odepisování



zdroj: vlastní zpracování

Volvo XC 90

Účetní odpisy - lineární odepisování.

Vstupní cena = pořizovací cena = 1 526 000 Kč.

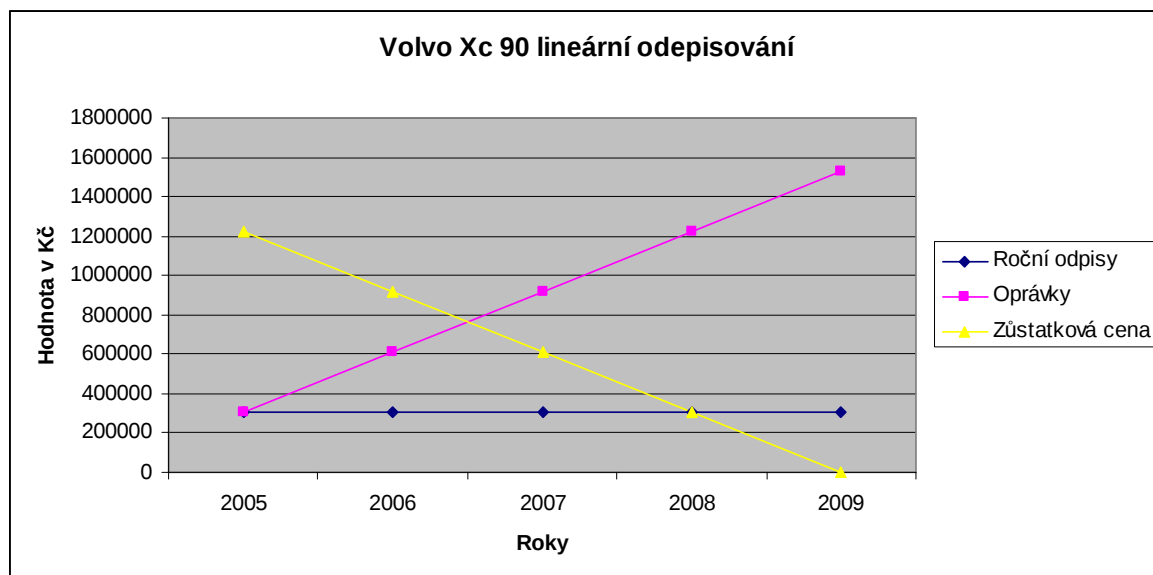
Odpisová základna = Vstupní cena - zbytková hodnota: $1\,526\,000 - 0 = 1\,526\,000$ Kč.

Rok	Odpis	Oprávky	Zůstatková cena [Kč]
1.rok	$1526000/5 = 305200$	305200	$1526000-305200=1220800$
2. rok	$1526000/5 = 305200$	610400	$1526000-610400=915600$
3. rok	$1526000/5 = 305200$	915600	$1526000-915600=610400$
4. rok	$1526000/5 = 305200$	1220800	$1526000-1220800=305200$
5. rok	$1526000/5 = 305200$	1526000	$1526000-1526000=0$

Rekapitulace:

Rok	2005	2006	2007	2008	2009
Počet měsíčních odpisů	12	12	12	12	12
Roční odpisy	305200	305200	305200	305200	305200
Oprávky	305200	610400	915600	1220800	1526000
Zůstatková cena [Kč]	1220800	915600	610400	305200	0

Graf 4 Volvo XC 90 – lineární odepisování



zdroj: vlastní zpracování

Daňové odpisy – zrychlené

V roce 2005 podle tehdejšího znění zákona 586/1992 Sb. o dani z příjmů ve znění byl automobil zařazen do odpisové skupiny 1a, podle které se odpisoval 4 roky. V roce 2007 byla tato odpisová skupina zrušena a osobní automobily byly přeřazeny do druhé odpisové skupiny (s účinností od 1.1. 2008) a jsou tedy odpisovány 5 let.

Peugeot 206

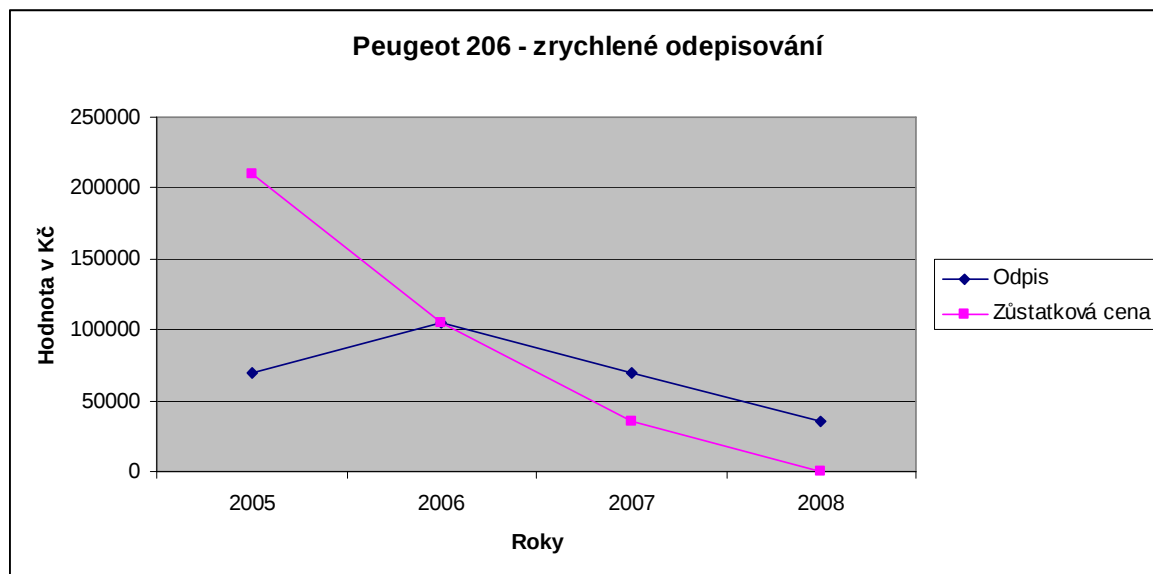
Daňové odpisy - zrychlené odepisování.

Rok	Odpis	Zůstatková cena [Kč]
1.rok	$280\ 000/4 = 70000$	$280000-70000=210000$
2. rok	$(210000*2)/(5-1)=105000$	$280000-175000=105000$
3. rok	$(105000*2)/(5-2) = 70000$	$280000-245000=35000$
4. rok	$(35000*2)/(5-3) = 35000$	$280000-280000=0$

Rekapitulace

Rok	2005	2006	2007	2008
Odpis	70000	105000	70000	35000
Zůstatková cena [Kč]	210000	105000	35000	0

Graf 5 Peugeot 206 – zrychlené odepisování



zdroj: vlastní zpracování

VW Passat

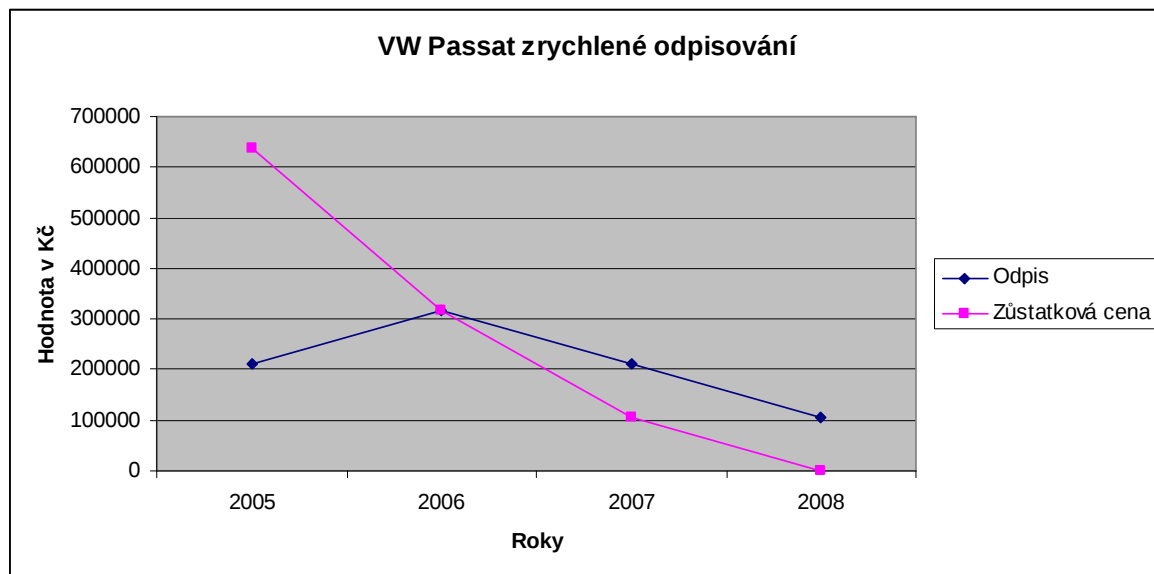
Daňové odpisy - zrychlené odepisování.

Rok	Odpis	Zůstatková cena [Kč]
1.rok	$849\,000/4 = 212\,250$	$849\,000 - 212\,250 = 636\,750$
2. rok	$(636\,750 * 2) / (5 - 1) = 318\,375$	$849\,000 - 530\,625 = 318\,375$
3. rok	$(318\,375 * 2) / (5 - 2) = 212\,250$	$849\,000 - 742\,875 = 106\,125$
4. rok	$(106\,125 * 2) / (5 - 3) = 106\,125$	$849\,000 - 849\,000 = 0$

Rekapitulace

Rok	2005	2006	2007	2008
Odpis	212250	318375	212250	106125
Zůstatková cena [Kč]	636750	318375	106125	0

Graf 6 VW Passat – zrychlené odepisování



zdroj: vlastní zpracování

Volvo XC 90

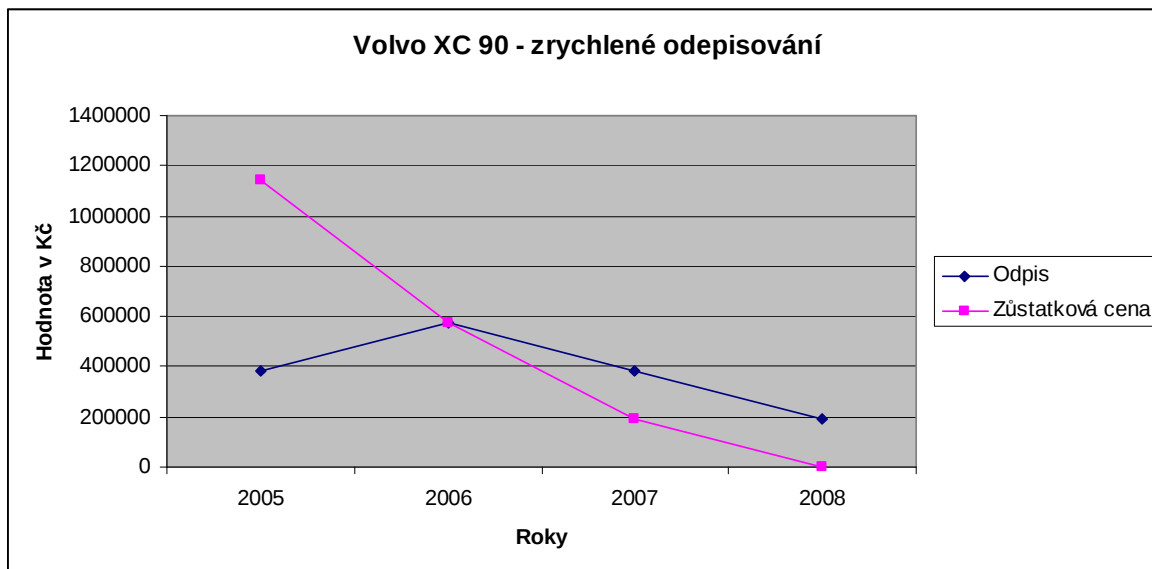
Daňové odpisy - zrychlené odepisování.

Rok	Odpis	Zůstatková cena [Kč]
1.rok	$1526000/4 = 381500$	$1526000-381500=1144500$
2. rok	$(1144500*2)/(5-1)=572250$	$1526000-953750=572250$
3. rok	$(572250*2)/(5-2) = 381500$	$1526000-1335250=190750$
4. rok	$(190750*2)/(5-3) = 190750$	$1526000-1526000=0$

Rekapitulace

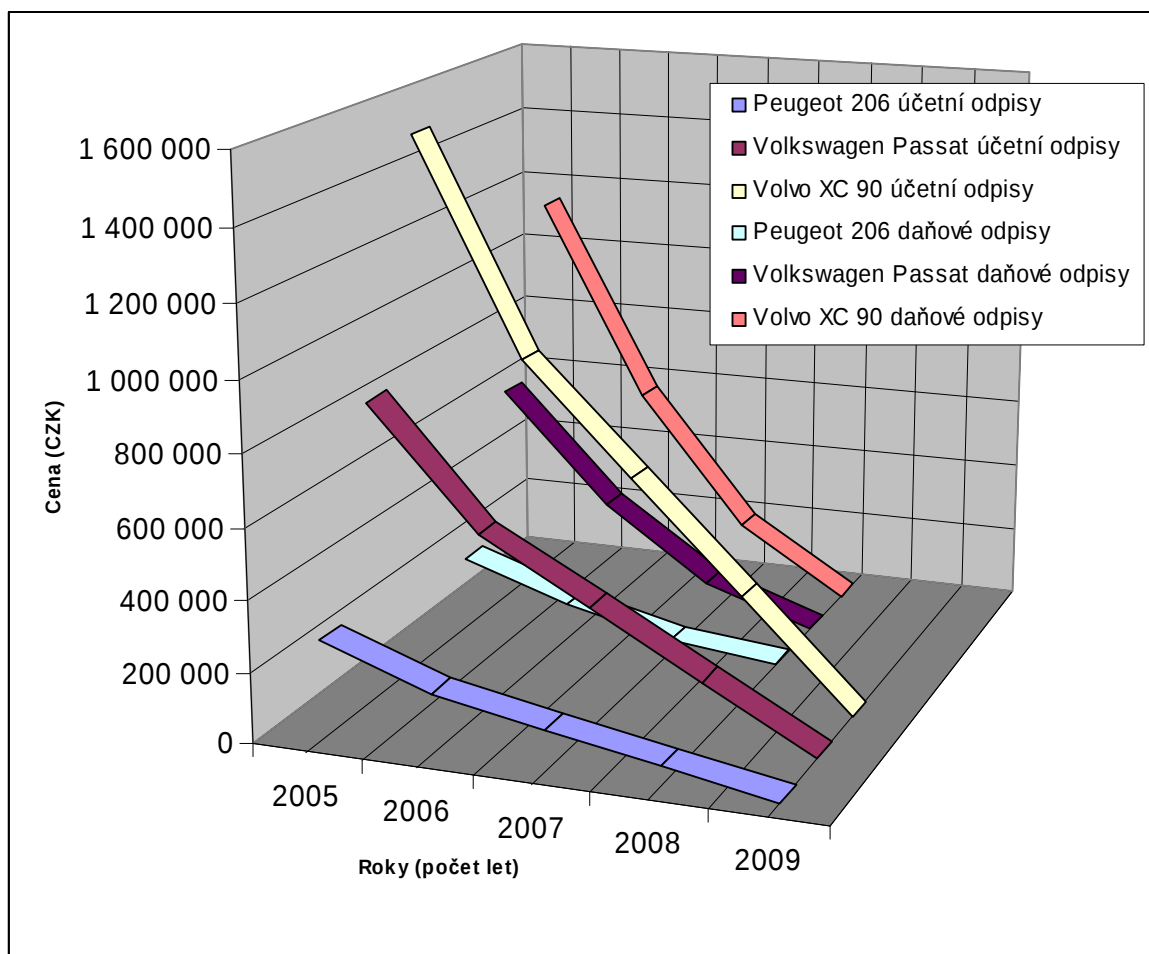
Rok	2005	2006	2007	2008
Odpis	381500	572250	381500	190750
Zůstatková cena [Kč]	1144500	572250	190750	0

Graf 7 Volvo XC 90 – zrychlené odepisování



zdroj: vlastní zpracování

Graf 8 Porovnání účetních cen po jednotlivých letech odepisování



zdroj: vlastní zpracování

4.5.3 Aktuální tržní ceny vozidel

Pro dosažení maximální objektivit jsem se rozhodl použít cenové srovnání s největším tuzemským autobazarem AAA, který jsem požádal o poskytnutí informací o tržních cenách realizovaných prodejů-koupí stejných modelů vozů se shodnou výbavou a přibližně stejným počtem najetých kilometrů, jak je tomu v případě vozů společnosti Alfa, s.r.o.

Tržní ceny²

Automobil	Tržní cena [Kč]
Peugeot 206	99500,-
VW Passat	179900,-
Volvo XC90	413000,-

² AAA Auto [online] [cit. 2009-09-30] Dostupný z WWW: < www.aaauto.cz >

4.5.4 Aktuální ceny obvyklé vozidel

Tab. 3 Stanovení obvyklé ceny Peugeot 206

Stanovení obvyklé ceny u osobního vozu Peugeot 206 k 1. 10. 2009
 Peugeot 206 (1,4); do provozu 2005; cena nového vozidla 280000 CZK
 Stanovení technické hodnoty vozidla

Výpočet základní amortizace			
Doba provozu	DP = 5roků	ZAD = 50%	Výpočet pro prvních 20000 km (srážka 1%) = 20% Výpočet pro dalších 40000 km (srážka 0,5%) = 20%
Počet ujetých kilometrů	PKM = 80500km	ZAP = 40%	
Aritmetický průměr ZA		ZA= (50+40)/2 = 45%	

Výpočet redukované technické hodnoty vozidla						(f) PTHS / % /	
Skupina	(a) THSN / % /	(b) ZA / % /	(c) Technický stav / % /	(d) THS / % /	(e) PDS / % /	100	55
Vozidlo jako celek	100	45	0	55			
Redukovaná technická hodnota vozidla THVR = 55%							

Výchozí cena vozidla
 CN = 280000 CZK

Výpočet časové ceny vozidla			
Výchozí cena	CN	CZK = 280000	
Výchozí cena pneu prvomontáže	CNPP	CZK = 8000	pro pneu za 8000 CZK
Redukovaná cena vozidla	CR	CZK = 272000	
Redukovaná technická hodnota vozidla	THVR	55%	
THVR*CR		149600	
Časová cena pneu na vozidle	CČPV	CZK = 1600	pro CNPV 8000CZK a THP 20%
Časová cena mimořádné výbavy	CČVM	CZK = 0	
Časová cena vozidla	CČV	CZK = 151200	
Časová cena po zaokrouhlení		151200,-CZK	

Výpočet obvyklé ceny	
Koeficient prodejnosti KP	KP = 0,68
Obvyklá cena vozidla COB = CČV*KP =	151200*0,68= 102816,- CZK

zdroj: vlastní zpracování

Tab. 4 Stanovení obvyklé ceny VW Passat

Stanovení obvyklé ceny u osobního vozu VW Passat k 1. 10. 2009

VW Passat (2,0 TDI); do provozu 2005; cena nového vozidla 849000 CZK

Stanovení technické hodnoty vozidla

Výpočet základní amortizace			
Doba provozu	DP = 5roků	ZAD = 50%	Výpočet pro prvních 20000 km (srážka 1%) = 20% Výpočet pro dalších 40000 km (srážka 0,5%) = 80%
Počet ujetých kilometrů	PKM = 180000km	ZAP = 100%	
Aritmetický průměr ZA		ZA= (50+100)/2 = 75%	

Výpočet redukované technické hodnoty vozidla						
Skupina	(a) THSN /%/	(b) ZA /%/	(c) Technický stav /%/	(d) THS /%/	(e) PDS /%/	(f) PTHS /%/
Vozidlo jako celek	100	75	0	25	100	25
Redukovaná technická hodnota vozidla THVR = 35 %						

Výchozí cena vozidla

CN = 849000 CZK

Výpočet časové ceny vozidla			
Výchozí cena	CN	CZK = 849000	
Výchozí cena pneu prvomontáže	CNPP	CZK = 12000	pro pneu za 12tis CZK
Redukovaná cena vozidla	CR	CZK = 837000	
Redukovaná technická hodnota vozidla	THVR	25%	
THVR*CR		209250	
Časová cena pneu na vozidle	CČPV	CZK = 2400	pro CNPV 12000CZK a THP 20%
Časová cena mimořádné výbavy	CČVM	CZK = 0	
Časová cena vozidla	CČV	CZK = 211650	
Časová cena po zaokrouhlení		211650,-CZK	

Výpočet obvyklé ceny

Koeficient prodejnosti KP KP = 0,9

Obvyklá cena vozidla COB = CČV*KP = 211650*0,9 = 190485,- CZK

zdroj: vlastní zpracování

Tab. 5 Stanovení obvyklé ceny Volvo XC 90

Stanovení obvyklé ceny u osobního vozu Volvo XC 90 k 1. 10. 2009
Volvo XC 90 (2,5 T); do provozu 2005; cena nového vozidla 1526000 CZK
Stanovení technické hodnoty vozidla

Výpočet základní amortizace			
Doba provozu	DP = 5roků	ZAD = 50%	
Počet ujetých kilometrů	PKM = 110000km	ZAP = 65%	Výpočet pro prvních 20000 km (srážka 1%) = 20% Výpočet pro dalších 40000 km (srážka 0,5%) = 45%
Aritmetický průměr ZA	ZA = (50+65)/2 = 57,5%		

Výpočet redukované technické hodnoty vozidla						
Skupina	(a) THSN /%/	(b) ZA /%/	(c) Technický stav /%/	(d) THS /%/	(e) PDS /%/	(f) PTHS /%/
Vozidlo jako celek	100	57,5	0	42,5	100	42,5
Redukovaná technická hodnota vozidla THVR = 42,5 %						

Výchozí cena vozidla
CN = 1526000,-CZK

Výpočet časové ceny vozidla			
Výchozí cena	CN	CZK = 1526000	
Výchozí cena pneu prvomontáže	CNPP	CZK = 20000	pro pneu za 20tis CZK
Redukovaná cena vozidla	CR	CZK = 1506000	
Redukovaná technická hodnota vozidla	THVR	43%	
THVR*CR		647580	
Časová cena pneu na vozidle	CČPV	CZK = 4000	pro CNPV 20000CZK a THP 20%
Časová cena mimořádné výbavy	CČVM	CZK = 0	
Časová cena vozidla	CČV	CZK = 651580	
Časová cena po zaokrouhlení		651580,-CZK	

Výpočet obvyklé ceny		
Koeficient prodejnosti KP	KP = 0,72	
Obvyklá cena vozidla COB = CČV*KP =	651580*0,72= 469138,- CZK	

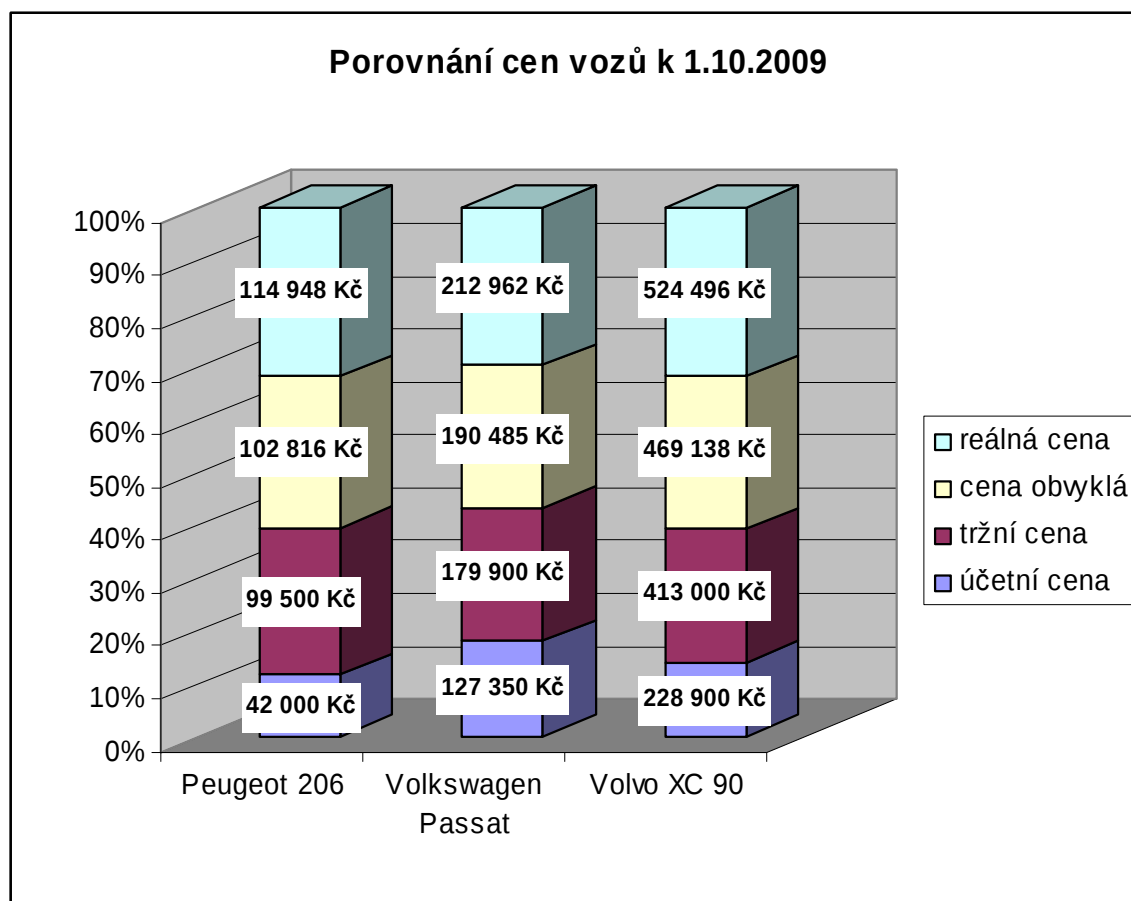
zdroj: vlastní zpracování

4.5.5 Aktuální reálné ceny vozidel

Reálná cena:

Automobil	Reálná cena [Kč]
Peugeot 206	114948,-
Volkswagen Passat	212962,-
Volvo XC 90	524496,-

Graf 9 Porovnání cen vozů k 1.10.2009



zdroj: vlastní zpracování

5 NOVÉ POJETÍ „REÁLNÉ HODNOTY“

5.1 REÁLNÁ HODNOTA – STÁVAJÍCÍ ZNĚNÍ

Reálná hodnota je v Mezinárodních účetních standardech IAS/IFRS vymezena jako: „Částka, za níž lze vyměnit aktivum, nebo vypořádat závazek mezi dobře informovanými stranami ochotnými transakci realizovat, přičemž transakce je realizována za podmínek obvyklých na trhu.“

Reálná hodnota je tedy na základě této definice spíše chápána jako určitá vzájemná relace, při níž může dojít k interakci mezi prodávajícím a kupujícím za standardních podmínek na trhu. Těmi se z hlediska makroekonomie a mikroekonomie rozumí především dostatečné zastoupení prodávajících a kupujících, určité základní ekonomické povědomí těchto stran, situace, kdy není trh zasažen hospodářskou krizí nebo neprochází hyperinflačním obdobím.

Česká legislativa v podobě Zákona o oceňování majetku č. 151/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů definuje cenu obvyklou jako: „Cenu, která by byla dosažena při prodejkách stejného, popřípadě obdobného majetku v obvyklém obchodním styku v tuzemsku ke dni ocenění.“

Jak již bylo v této práci mnohokrát zmíněno, cena obvyklá ale není totožná s reálnou hodnotou. Obvyklá cena se opírá převážně o tvrdá kritéria – technické parametry, kterými disponuje určitý dlouhodobý hmotný majetek.

Pojem a souvislosti týkající se reálné hodnoty vidím širěji; nejen jako soubor technických vlastností, ale především jako komplex uživatelských charakteristik, vyjadřující míru uspokojení zákaznických potřeb. Do takto pojatého vymezení reálné hodnoty vstupují názory a další hlediska nákupního chování zákazníků (viz. Výsledky prováděného výzkumu), které nejsou zohledněny v rámci vymezení obvyklé ceny. Přitom právě tato soft-kritéria hrají významnou roli při výběru konkrétního dlouhodobého hmotného majetku, jeho schopnosti uspokojit potřeby majitele, a tím pádem i jeho výši reálné hodnoty. Zařízení, které se nevyznačuje jen vynikajícími technickými parametry, ale rovněž tak lépe splňuje měřítko dané měkkými kritérii, ztrácí na hodnotě mnohem po jednotlivých letech provozu méně ve srovnání se zařízením, které tímto nedisponuje.

Při „novém vymezení reálné“ hodnoty považuji za nezbytné zdůraznit, že zabývat se touto problematikou má význam jen v případě, kdy její vymezení bude vypovídat o stavu, výši a přínosu majetku (fair value) pro podnikatele a tento způsob oceňování majetku pomůže managementu firem k jejich lepšímu a efektivnějšímu řízení. Na tuto skutečnost poukazuje Warren D. Miller, když uvádí: „The „fair value“ majetku nebo závazků by měla být založena na základním předpokladu, že ji činitelé na trhu budou používat při oceňování.“³

³ MILLER, W. D.: *Fair value and the myth of consensus among market participants*. Odborná vědecká databáze Proquest. Valuation Strategie. Boston. USA. 2008. ISSN -15572919

5.2 NOVÉ VYMEZENÍ REÁLNÉ HODNOTY

Novému vymezení reálné hodnoty předcházelo důkladné studium teoretických poznatků (zákonů, předpisů, směrnic), prováděný výzkum a také úsilí směřující k preciznímu vymezení charakteristik reálné hodnoty, tak aby její „nová“ definice vystihla aktuální představy organizací týkající se tohoto způsobu oceňování majetku.

Reálná hodnota jako informace o stavu, výši a ekonomickém přínosu majetku, nikoliv jen údaj o ve finančních jednotkách vyjádřené částce.

Při „běžném chodu“ firmy je oceňování majetku jednoznačně dané českou účetní a daňovou legislativou. Majetek se nejčastěji oceňuje reprodukčními pořizovacími cenami v případě, že si její firma vyrobí vlastní činností nebo čistě pořizovacími cenami v případě jeho úplatného nabytí majetku. V rámci realizovaného kontraktu se tyto ceny stávají cenami tržními. Je pochopitelně otázka, jestli je tato legislativa dostačující, reflektuje současný stav (hospodářskou krizi), a s tím spojené problémy se stanovením hodnoty majetku a jestli není na místě její novelizace. Jak již bylo mnohokrát v této práci zmíněno, vedení firem nemá k dispozici všechny potřebné informace pro efektivní vedení podniků, a tak společnosti kromě zákonem stanoveného finančního účetnictví vedou ještě účetnictví vnitropodnikové.

Reálná hodnota dle mého názoru nemůže být chápána jako, v jednom případě peněžní vyjádření hodnoty realizovaného obchodu (Mezinárodní účetní standardy), což je v podstatě charakteristika tržní hodnoty nebo jako ve druhém případě částka stanovená naprosto rozdílnými způsoby oceňování (Zákon o účetnictví č. 563/1991 Sb. ve znění pozdějších předpisů).

Mezinárodní účetní standardy tak do jisté míry zaměňují reálnou hodnotu s hodnotou tržní. Česká účetní legislativa naproti tomu zaměňuje reálnou hodnotu s částkou získanou mnoha odlišnými způsoby oceňování.

Ani jeden z legislativně právních aktů přitom nedává reálnou hodnotu do souvislosti s vyjádřením charakteristik konkrétního majetku. Pokud bychom vycházeli z doposud platných mezinárodních a českých předpisů, tak by oceňování reálnou hodnotou ztrácelo smysl.

Právě odlišné pojetí reálné hodnoty jako informace o stavu, výši a ekonomickém přínosu majetku je pro organizace velmi důležité, i když ho využijí jen v rámci vnitropodnikového účetnictví, které ovšem vedou právě proto, že jsou si vědomy závažných nedostatků v rámci oceňování majetku ve finančním účetnictví.

Reálná hodnota, která není jen směnným ekvivalentem.

Reálná hodnota nemůže být chápána jen jako směnný ekvivalent, za tímto účelem existují zejména hodnoty tržní; v případě realizovaných kontraktů tržní ceny. Ty jsou nedílnou součástí vztahu mezi prodávajícími a kupujícími, jehož výsledkem je koupě-prodej. Částka stanovená v konkrétní měně vypovídá o konkrétní transakci mezi zmíněnými dvěma subjekty, nikoliv o stavu a ekonomickém přínosu věci, která nemusí ani sloužit účelu, pro který byla vyrobena.

Reálná hodnota, která se během jediného dne mnohokrát nemění.

Reálná hodnota není jen směnným ekvivalentem, proto je nezávislá na situaci, ve které dochází k oceňování majetku, výkyvům nabídky a poptávky po něm.

Reálná hodnota majetku je spjata s technickými parametry a její výše se mění až v souvislosti s jeho fyzickým nebo morálním opotřebením. Na změnu výše reálné hodnoty má také vliv změna v uživatelských preferencích a nákupnímu chování zákazníků.

Reálná hodnota tak může podléhat častým změnám v dynamicky se vyvíjejících výrobních odvětvích (častější změny reálné hodnoty u počítačů nebo mobilních telefonů) s ohledem na časté představování novinek a rychlém morálním zastarávání dosavadních technologií. V případě strnulých odvětví, které nenesou znaky odvětví HI-TEC, může být reálná hodnota majetku i několik let po sobě stejná, a je závislá na jeho využívání a fyzickém opotřebením.

Do výše reálné hodnoty vstupují i uživatelské preference zákazníků, jejich postoje a názory na konkrétní majetek. Pochopitelně preference zákazníků se mohou s postupujícím časem měnit. Právě tyto zásadní změny se odráží na výši reálné hodnoty majetku.

Reálná hodnota jako relevantní informace o majetku firmy. Výše reálné hodnoty, která není závislá na osobě oceňovatele nebo zájmech třetích stran.

Společným jmenovatelem jiných způsobů oceňování (tržní hodnotou, historickou cenou, cenou obvyklou apod.) prováděných pro externí potřeby společností, je nebezpečí manipulace prováděného ocenění, projevující se na výši stanovených hodnot vyjádřených v peněžních částkách. Na tuto skutečnost například poukazuje Barlev - Haddad takto: „Historická cena založená dle skutečné peněžní hodnoty do účetních výkazů a operací umožňuje firmě rozsáhlý prostor pro manipulaci. Velmi často historická hodnota aktiv a pasiv má jen vzdálené spojení s tržními hodnotami. Tato situace dovoluje managementu manipulovat s vykázanými výnosy a umožňuje zakrýt případný neúspěch“

Oceňování majetku reálnou hodnotou si provádí firma zcela dobrovolně pro svou vlastní potřebu. Do povinně vedeného a vykazovaného finančního účetnictví, které je prostřednictvím povinných účetních výkazů dáno k dispozici externím uživatelům (stát, banky, veřejnost), reálná hodnota prakticky nevstupuje. S ohledem na tyto skutečnosti není v zájmu třetích stran (státu, jiných podniků nebo finančních institucí) nějakým způsobem ovlivňovat její výši. Rovněž tak zájmem samotné firmy je volit korektní přístup při oceňování majetku reálnou hodnotou. Pokud by tomu tak nebylo, oceňování majetku a vedení vnitropodnikového účetnictví ztrácí smysl.

Reálná hodnota, která nezávisí na místě prováděného ocenění.

Informace o stavu majetku, jeho výši a ekonomickém přínosu je stejná, ať je jeho oceňování prováděno kdekoli. Reálná hodnota je posouzením komplexu technických charakteristik a uživatelských preferencí firemních zákazníků. Výše reálné hodnoty tak není závislá na místě prováděného ocenění.

Při pečlivém zvážení a vymezení uvedených charakteristik reálné hodnoty a postižení smyslu tohoto způsobu oceňování majetku jako nedílné součásti vnitropodnikového účetnictví definují reálnou hodnotu takto:

„Reálná hodnota je pro subjekty relevantní informací o stavu, výši a ekonomickém přínosu konkrétního majetku, přičemž není zatížena osobou oceňovatele a místem, kde k oceňování majetku dochází“.

6 ZÁVĚRY

Téma mé disertační práce zaměřené na problematiku oceňování dlouhodobých aktiv je velmi aktuální.

Cílem disertační práce bylo vytvořit metodiku oceňování dlouhodobých hmotných aktiv prostřednictvím stanovení jejich reálné hodnoty po jednotlivých letech provozu.

K tomu, abych mohl tento cíl splnit, jsem formuloval řadu hypotéz, jejichž pravdivost jsem testoval a realizoval celou řadu dílčích cílů.

Především v oblasti teoretické bylo třeba charakterizovat a analyzovat jednotlivé typy ocenění a definovat reálnou hodnotu dlouhodobých aktiv.

Dále bylo třeba vybrat takový typ dlouhodobého hmotného majetku, pro který je charakteristické jak opotřebení, tak také splňuje požadavek velmi rozšířeného používání. Tímto typem majetku se staly osobní automobily. Následně bylo třeba nalézt kritéria, která reálnou hodnotu ovlivňují. Ke splnění tohoto dílčího cíle bylo nezbytné provést předvýzkum formou kvalitativního šetření. Zjištěné výsledky předvýzkumu se staly východiskem pro sestavení dotazníku, kterým jsem kontaktoval 200 institucí. Více než třetina vyplněných dotazníků se vrátila. Odpovědi byly pečlivě vyhodnoceny pomocí statistických metod. V dotaznících respondenti jednoznačně potvrdili potřebu použití reálné hodnoty a také vhodnost výběru osobního automobilu jako příkladu dlouhodobého hmotného majetku odpisovaného. Vyhodnocení výsledků výzkumu umožnilo s použitím statistických metod vytvořit metodiku oceňování pomocí reálné hodnoty.

Metodika stanovení reálné hodnoty byla ověřena na konkrétním příkladu a porovnána s jinými způsoby oceňování. Dosažené výsledky byly porovnány.

Tím jsem cíl své disertační práce „Metody oceňování dlouhodobých hmotných aktiv podniku“ splnil.

7 PŘÍNOSY DISERTAČNÍ PRÁCE

Disertační práce je práce, od které se očekává přínos v pro vědu, praxi a pedagogiku. Tato disertační práce se opírá o pečlivé zkoumání současného stavu a aktuální teoretické a zejména praktické poznatky.

Přínosy pro teorii:

- V rámci teorie jsem shrnul veškeré dosavadní poznatky týkající se oceňování dlouhodobého hmotného majetku v České republice a Evropské unii.
- Na základě pečlivé práce s teorií byla vypracována metodika oceňování dlouhodobého hmotného majetku reálnou hodnotou.

Přínosy pro praxi:

- Na základě nové metodiky oceňování reálnou hodnotou budou firmy schopny stanovit cenu svého majetku – firemní flotily automobilů po jednotlivých letech provozu. Informace o této ceně, která jako jediná vystihuje přínos těchto aktiv pro firmu, jim umožní jejich lepší řízení, přijímání ekonomických rozhodnutí opírající se o seriózní informace. V neposlední řadě uspoří značnou část prostředků v souvislosti s lepším řízením svého majetku. Tyto zdroje lze pak využít na investice do jiných pro ně strategicky významných oblastí. Správné rozhodování, opírající se přesné informace o stavu majetku v podniku má i závažné makroekonomické důsledky - ovlivňuje agregátní poptávku a následně i nabídku. S tím úzce souvisí vývoj hrubého domácího produktu a zdraví ekonomiky jako celku.

Přínosy pro pedagogiku:

- V disertační práci jsou shrnuty informace týkající se významné oblasti v rámci vnitropodnikového účetnictví – oceňování majetku, která zásadním způsobem ovlivňuje chod firmy. V rámci výuky účetnictví a podnikových financí budu věnovat pozornost implementaci svých vědeckých poznatků v rámci výuky.

8 ZÁVĚREČNÉ ZHODNOCENÍ

Problematika oceňování je v současné době velmi aktuální; přesto jí není věnována dostatečná pozornost. Směrnice, vyhlášky, zákony, které tuto oblast upravují, nejsou jednotné celosvětově, ale bohužel ani celoevropsky.

Přitom právě neutěšená situace panující v oblasti oceňování majetku stojí v pozadí hospodářské krize, kterou světová ekonomika prochází. Zcela zásadní je podle mého názoru snaha zájmových skupin ovlivňovat cenu majetku podle potřeby soukromých nebo státních organizací v konkrétní „ekonomice“. Uvedené snahy přinášejí časté kolísání cen obvyklých a zejména pak tržních (nikoliv reálné hodnoty) a mají značné makroekonomické důsledky (výše inflace, platební bilance, nepřímo i HDP).

Bohužel na tyto bezohledné zájmy států, sdružení a soukromých společností nejvíce doplácí jednotlivé domácnosti. Ty ve snaze „investovat“ svoje prostředky, které nejsou určeny pro spotřebu, si pořízují dlouhodobý hmotný majetek, o kterém se mylně domnívají, že „drží“ tržní hodnotu – např. nemovitosti. Mnohdy se kvůli tomu velmi zadluží, posléze zjistí, že „nabídkové ceny“ obdobných nemovitostí ve stejné lukrativních lokalitách v souvislosti s ekonomickou krizí klesly na polovinu. Přitom od okamžiku, kdy si domácnost pořídila nemovitost na hypotéku, uplynul jediný rok. Nezbyvá jim ale nic jiného než financovat splátky hypotečního úvěru v původní výši a to třeba i několik desítek let; přitom nesmí přijít o práci a s ní spojené příjmy. Tržní hodnota takové nemovitosti přitom může být poloviční nebo třetinová; záleží na aktuální situaci na trhu a na tom, jak se přiblíží reálná hodnotě. Jiná ocenění oproti ocenění reálnou hodnotou tedy vykazují „deformaci“ způsobenou spekulanty, kteří se opírají o nejednotnou legislativu oceňování majetku nebo naprosto rozdílné ocenění téhož majetku dvěma různými odhadci, jehož výsledkem jsou diametrálně rozdílné ceny. Podobná situace může nastat i v opačném smyslu; kdy například koupíme automobil a v určitém období jej po roce provozu prodáme za stejnou tržní cenu, za jakou jsme jej zakoupili. Důvodů může být hned několik: inflace, turbulentní ekonomické prostředí apod. Nicméně pokles reálné hodnoty vozu spočívá jen v poloze ročního opotřebení takového vozu.

Reálná hodnota použitá pro ocenění majetku umožní odstranit nedostatky plynoucí z oceňování historickou cenou i cenou tržní. Její aplikace především ve vnitropodnikovém účetnictví výrazně lépe vytváří podmínky pro dodržení principu „true and fair view“. Reálná hodnota se promítne do interního výkaznictví firmy (reportingu) a to jak v hodnotě aktiv tak i zdrojů krytí. Navíc umožní reálnější pohled na náklady, které, především u majetku odpisovaného budou objektivněji zachycovat míru znehodnocení majetku.

V širším a všeobecnějším kontextu použití reálné hodnoty pro oceňování především dlouhodobého majetku znamená jednoznačně stabilizační faktor podnikové ekonomiky.

Poněvadž mezi typické vlastnosti reálné hodnoty patří jak skutečnost, že nepodléhá častým výkyvům trhu, tak také fakt že je v podstatě rezistentní vůči tlakům zájmových skupin a státních uskupení může její všeobecná aplikace přispět ke stabilizaci ekonomiky i v širším a obecnějším kontextu.

Seznam použitých zkratk

FÚ	Finanční účetnictví
VPÚ	Vnitropodnikové účetnictví
ZouČ	Zákon o účetnictví 563/1991 Sb. ve znění pozdějších předpisů
DzP	Zákon o dani z příjmu
THVR	Redukovaná technická hodnota vozidla
THS	Technická hodnota skupiny
THP	Technická hodnota pneumatik na vozidle
THVM	Technická hodnota mimořádné výbavy vozidla
CN	Výchozí cena vozidla
CNČ	Výchozí cena částí vozidla
CNPV	Výchozí cena pneumatik na vozidle
CR	Redukovaná výchozí cena vozidla
CČ	Časová cena
CČV	Časová cena vozidla
CČPV	Časová cena pneumatik na vozidle
KP	Koeficient prodejnosti
COB	Cena obvyklá (obecná cena)
ZA	Základní amortizace
DP	Doba provozu
PKM	Počet ujetých kilometrů
DHM	Dlouhodobý hmotný majetek
ÚJ	Účetní jednotka
BO	Běžná oprava
CO	Celková oprava
GO	Generální oprava
VM	Mimořádná výbava vozidla
PDS	Poměrný díl skupiny
PTHS	Poměrná technická hodnota skupiny
VIN	Vehicle identification numer (identifikační číslo vozidla)
IVSC	International Valuation Standards Comittee

Seznam tabulek

Tab. 1 Celkové vyhodnocení všechny organizace

Tab. 2 Statistické vyhodnocení výsledků výzkumu

Tab. 3 Stanovení obvyklé ceny Peugeot 206

Tab. 4 Stanovení obvyklé ceny VW Passat

Tab. 5 Stanovení obvyklé ceny Volvo XC 90

Seznam grafů

Graf 1 Modelová situace - porovnání různých typů cen

Graf 2 Peugeot 206 – lineární odepisování

Graf 3 VW Passat – lineární odepisování

Graf 4 Volvo XC 90 – lineární odepisování

Graf 5 Peugeot 206 – zrychlené odepisování

Graf 6 VW Passat – zrychlené odepisování

Graf 7 Volvo XC 90 – zrychlené odepisování

Graf 8 Porovnání účetních cen po jednotlivých letech odepisování

Graf 9 Porovnání cen vozů k 1.10.2009

9 PRAMENY

- [1] ANDĚL, J.: *Statistické metody*. 3. vyd. Praha. Matfyzpress, 2003. 299 s. ISBN 80-86732-08-8
- [2] AAA Auto [online] [cit. 2009-09-30] Dostupný z WWW: < www.aaauto.cz >
- [3] BARLEV, B. HADDAD, J.R.: *Fair value accounting and the management of the firm*. Odborná vědecká databáze SienceDirect. Critical Perspectives on Accounting. Izrael. Elsevier Science Ltd. 2003. 1045-2354/03/\$
- [4] BRADÁČ, A.: Úřední oceňování majetku 2009 :zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, v aktuálním znění, vyhláška Ministerstva financí č. 3/2008 Sb., o provedení některých ustanovení zákona č. 151/1997 Sb., (oceňovací vyhláška) ve znění vyhlášky č. 456/2008 Sb. Účinnost od 1.1.2009. Komentáře : oceňování nemovitostí, oceňování věcí movitých, kódy CZ-CC. Počet obyvatel obcí ČR. Brno. Cerm, 2009. 301 s. ISBN 978-80-7204-615-7
- [5] COPELAND, T. KOLLER, T. MURRIN, J.: *Stanovení hodnoty firem*. USA. McKinsey and company, 1991. ISBN 80-85605-41-4
- [6] Česká národní banka [online] [cit. 2009-10-01] Dostupný z WWW:<www.cnb.cz>
- [7] Česká republika. Zákon 563/1991 Sb. o účetnictví ve znění pozdějších předpisů [online] [cit. 2009-03-02] Dostupný z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/ucto/> >
- [8] Česká republika. Zákon 586/1992 Sb. o dani z příjmu ve znění pozdějších předpisů [online] [cit. 2009-02-14] Dostupný z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/dprij/> >
- [9] Česká republika. Zákon č. 151/1997 Sb. o oceňování majetku ve znění pozdějších předpisů [online] [cit. 2009-07-25] Dostupný z WWW: <<http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-c-151-1997-sb-o-ocenovani-majetku-a-o-zmene-nekterych-zakonu-zakon-o-ocenovani-majetku/cpata/> >
- [10] Česká republika. Zákon č. 36/1967 ve znění pozdějších předpisů. [cit.. 2009-06-20] Dostupné z: <www.businesscenter.cz >
- [11] České účetní standardy pro účetní jednotky, které účtují podle vyhlášky č. 500/2002 Sb.ve znění pozdějších předpisů [online] [cit. 2009-02-14] Dostupný z WWW: <<http://business.center.cz/business/finance/ucetnictvi/ceske-ucetni-standardy/podnikatele/>>
- [12] Český statistický úřad [online] [cit. 2009-08-05] Dostupný z WWW: <www.czso.cz >
- [13] Doporučení Komise Evropských společenství č. 2003/361/ES ze dne 6. května 2003 o definici malých a středních podniků [online] [cit. 2009-08-14] Dostupný z WWW: < www.institutumeni.cz/res/data/002/000298.pdf >
- [14] DVOŘÁKOVÁ, D.: *Finanční účetnictví a výkaznictví podle mezinárodních standardů IAS/IFRS*. Computer Press a.s.. Brno. 2006. 339 s. ISBN 80-251-1085-0
- [15] Eurotax [online] [cit. 2009-09-17] Dostupný z WWW: < <http://www.eurotax.cz/C/index.php> >
- [16] Evropa, U.K.. *Discussion of 'Financial reporting duality: is fair value a plus or minus?'* [online] [cit. 2009-01-23] Dostupný z WWW: <<http://proquest.umi.com/pqdweb?did=1305668491&sid=4&Fmt=3&clientId=45139&RQT=309&VName=PQD> > ISSN 00014788
- [17] FIREŠ, B., ZELENKA, V.: *Oceňování aktiv a dluhů v účetnictví*. 2. rozš. vyd. Praha: Management Press, 1997. 175 s. ISBN 80-85943-24-7
- [18] FIŠEROVÁ, E.: *Abeceda účetnictví pro podnikatele*. 7.vyd. Olomouc. ANAG, 2009. 455 s. ISBN 978-80-7263-522-1

- [19] HANUŠOVÁ, H.: *Manažerské účetnictví*. 1. vyd. Brno. Zdeněk Novotný, 2004. 108 s. ISBN 80-7355-003-2
- [20] HANUŠOVÁ, H.: *Vnitropodnikové účetnictví*. 1. vyd. Brno. Akademické nakladatelství CERM, 2007. 130 s. ISBN 978-80-214-3373-1
- [21] HINDLS, R. HRONOVÁ, S. SEGER, J.: *Statistika pro ekonomy*. 1. vyd. Praha. Proffesional Publishing, 2002. ISBN 80-86419-26-6
- [22] HINKE, J.: *Účetní systém IAS/IFRS*. Alfa nakladatelství. Praha. 2006. ISBN 978-0-903962-2-7.
- [23] International valuation standards [cit.. 2009-06-20] Dostupný z WWW: <<http://www.ivsc.org/>>
- [24] JUREČKA, J.: *Poznámky k posudkům na ocenění podniku výnosovou metodou*. Český finanční a účetní časopis, 2008. ročník 4. č. 3 s. 54-55.
- [25] KISLINGEROVÁ, E.: *Oceňování podniku*. C.H. Beck. Praha. 2001. ISBN 80-7179-529-1
- [26] KOVANICOVÁ, D.: *Abeceda účetních znalostí pro každého*. 18. vyd. Praha: Polygon, 2008. 440 s. ISBN 978-80-7273-152-7.
- [27] KOVANICOVÁ, D.: *Poklady skryté v účetnictví. Díl I :Jak porozumět účetním výkazům EU, IAS, US GAAP*. 6. vyd. Praha. Polygon, 2001. 274 s. ISBN 80-723-047-9
- [28] KREJČÍŘ, P., BRADÁČ, A.: *Znalecký standard č. I/2005 pro oceňování motorových vozidel*. USI VUT. Brno. 2005. 103 s. ISBN 80-7204-370-6
- [29] KROPÁČ, J.: *Statistika A :náhodné jevy, náhodné veličiny, náhodné vektory, indexní analýza, rozhodování za rizika*. 3. vyd. Brno. Jiří Kropáč, 2008. 139 s. ISBN 978-80-214-3587-2
- [30] KROPÁČ, J.: *Statistika B :jednorozměrné a dvourozměrné datové soubory, regresní analýza, časové*. 1. vyd. Brno. Jiří Kropáč, 2007. 149 s. ISBN 80-214-3295-0
- [31] MACDONALD, M.: *Excel 2007 :chybějící manuál : kniha, kterou jste potřebovali*. 1. vyd. Praha. Grada, 2008. 826 s. ISBN 978-80-247-2195-8
- [32] MAKOVEC, J.: *Oceňování strojů a výrobních zařízení*. 92 s. VŠE IOM. Praha. 2006. ISBN 80-245-1103-7
- [33] MAŘÍK, M a kol.: *Metody oceňování podniku*. Ekopress. Praha. 2003. ISBN 80-86119-57-2
- [34] MAŘÍK, M.: *Metody oceňování podniku*. 2. vyd. Praha. Ekopress, 2007. ISBN 978-80-86929-32-3
- [35] MILLER, W. D.: *Fair value and the myth of consensus among market participants*. Odborná vědecká databáze Proquest. Valuation Strategie. Boston. USA. 2008. ISSN -15572919
- [36] Ministerstvo financí [online] [cit. 2009-09-17] Dostupný z WWW: <www.mfcr.cz>
- [37] Ministerstvo průmyslu a obchodu [online] [cit. 2009-09-14] Dostupný z WWW: <www.mpo.cz>
- [38] Nexus Group, s.r.o. [online] [cit. 2008-11-30] České účetní standardy pro podnikatele 012-014. Dostupný z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/dane-ucetnictvi/ucetni-standardy-pro-podnikatele-012-014/1000465/43706/>>
- [39] PERNICA, M., GAFAROV, T.: *Systém vnitřní kontroly podniku*. Konference MendelNet, Brno 2007. ISBN 978-80-903966-6-1
- [40] PERNICA, M.: Dilemma establishing of real value on example chosen tangible long - term asset. Izhevsk, 2008. ISBN 978-5-7526-0349-5
- [41] PERNICA, M.: *Metody oceňování dlouhodobých hmotných aktiv v podniku*. Konference MendelNet, Brno 2006. ISBN 80-86851-62-1.
- [42] PERNICA, M.: *Vybrané dopady oceňování dlouhodobých aktiv do ekonomiky podniku*. Konference UTB. Zlín. 2008. ISBN 978-80-7318-663-0

- [43] PERNICA, M.: Význam reálné hodnoty z hlediska oceňování majetku ve firmě a její vazba na "True and Fair View". Konference VUT, Brno 2007. ISBN 978-80-7204-532-7
- [44] POKORNÝ, J.: *Úspěšnost zaručena :jak efektivně zpracovat a obhájit diplomovou práci*. 1. vyd. Brno. Akademické nakladatelství CERM, 2004. 207 s. ISBN 80-7204-348-X
- [45] Portál Evropské unie [online] [cit. 2009-06-24] Dostupný z WWW: <http://europa.eu/index_cs.htm>
- [46] PriceWaterhouseCooper [online] [cit. 2008-12-20] Přehled vybraných hlavních rozdílů mezi IFRS a českými účetními předpisy. Dostupný z WWW: <http://www.pwc.com/cz/cze/ins-sol/issues/2005/msu_ekonom2_TB.html>
- [47] Svaz účetních [online] [cit. 2009-05-14] Dostupný z WWW: < <http://www.svaz-ucetnich.eu/> >
- [48] U.S.A., New York. Proquest. *Assesing assets* [online] [cit. 2009-01-17] Dostupný z WWW: <<http://proquest.umi.com/pqdweb?did=787077951&sid=4&Fmt=3&clientld=45139&RQT=309&VName=PQD>> ISSN 07467915
- [49] ŽÁROVÁ, M.: *Oceňování reálnou hodnotou – překážka nebo přínos účetního výkaznictví?*. Český finanční a účetní časopis, 2008. ročník 4. č. 3 s. 48-49

PŘEHLED PUBLIKAČNÍ ČINNOSTI

Publikace v rámci mezinárodních konferencí

Rok 2006

PERNICA, M. *Metody oceňování dlouhodobých hmotných aktiv v podniku*. Konference MendelNet, Brno 2006. ISBN 80-86851-62-1.

Rok 2007

PERNICA, M., GAFAROV, T. *Quality and protection of the economic information*. Univerzita obrany, Brno 2007. ISBN 978-80-7231-267-2

PERNICA, M., GAFAROV, T. *Systém vnitřní kontroly podniku*. Konference MendelNet, Brno 2007. ISBN 978-80-903966-6-1

PERNICA, M. Význam reálné hodnoty z hlediska oceňování majetku ve firmě a její vazba na "True and Fair View". Konference VUT, Brno 2007. ISBN 978-80-7204-532-7

Rok 2008

PERNICA, M. Dilemma establishing of real value on example chosen tangible long - term asset. Izhevsk, 2008. ISBN 978-5-7526-0349-5

PERNICA, M. Vybrané dopady oceňování dlouhodobých aktiv do ekonomiky podniku. Konference UTB, Zlín 2008. ISBN 978-80-7318-663-0

PERNICA, M. *Ekonomické důsledky využívání energie z obnovitelných zdrojů*. Konference VUT, Brno 2008. ISBN 978-80-7204-582-2

Publikace v impaktovaném časopise:

PERNICA, M., GAFAROV, T. Comparison of the fixed assets accounting according to the Czech and Russian standards, ISTU, 2(38)/2008, ISSN 1813-7903.

MARTIN PERNICA - ŽIVOTOPIS

Osobní údaje	
Národnost	Česká
Datum narození	4.6. 1981
Adresa	Nárožní 10, 616 00 Brno
E-mail	pernica@fbm.vutbr.cz
Vzdělání	
2008	Riga Technical University (Lotyšsko) International Summer School
09/2008 – 12/2008	Izhevsk State Technical University (Rusko) Stáž v zahraničí
2006 – (2009)	Vysoké Učení Technické v Brně Fakulta podnikatelská Doktorské studium
2004 - 2006	Vysoké Učení Technické v Brně Fakulta podnikatelská Magisterské studium Studijní obor: Podnikové finance a obchod titul: Ing.
2001 – 2004	Vysoká škola Karla Engliše Brno Studijní program: Ekonomika a management Bakalářské studium titul: Bc.
1994 – 2001	Gymnázium tř. Kpt. Jaroše Úspěšně dokončena maturita
Praxe	
2006 – 2009	VUT Brno Výuka v následujících předmětech: -Účetnictví – magisterské studium -Vnitropodnikové účetnictví – bakalářské studium

01/2004 - 12/2004	-Principy účetnictví – bakalářské studium - Vedení bakalářských prací - Oponentské posudky bakalářských a diplomových prací Organizace mezinárodní konference pořádané Fakultou Podnikatelskou VUT v Brně a ISTU (Iževsk, Rusko), leden 2008. Corema s.r.o. Odborný administrativní pracovník
Jazyky	
Angličtina	Plynně slovem i písmem
Němčina	Plynně písmem, pasivně slovem
Ruština	Pasivně slovem i písmem
Počítačové dovednosti	
Windows XP/Vista	Uživatelské znalosti
MS Office, MS Explorer	Uživatelské znalosti
Dodatečné informace	
Řidičský průkaz	Typu A, B,C
Koníčky	Automobily, cestování, studium literatury ekonomického zaměření.