

Vysoká škola ekonomická v Praze
Fakulta financí a účetnictví

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

Fakulta financí a účetnictví

Katedra veřejných financí



Obor: finance

Financování městské hromadné dopravy

Autor bakalářské práce: Jan Kavalírek

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Alena Maaytová, Ph.D.

Rok obhajoby: 2015

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že bakalářskou práci na téma „Financování městské hromadné dopravy“ jsem vypracoval samostatně a veškerou použitou literaturu a další prameny jsem řádně označil a uvedl v přiloženém seznamu literatury.

V Praze dne 27. 5. 2015

Jan Kavalírek

Poděkování

Rád bych při této příležitosti poděkoval doc. Ing. Maaytové, Ph.D. za vedení této bakalářské práce a za veškerý čas, který mi věnovala při jejím vypracování, a dále rovněž Ing. Jiřímu Pařízkovi, předsedovi dozorčí rady Dopravního podniku, za možnost odborných konzultací.

Anotace

Bakalářská práce se zabývá problematikou financování městské hromadné dopravy. Pro tyto účely byl zvolen Dopravní podnik hl. m. Prahy, jakožto největší tuzemský městský dopravce. Teoretická část práce se zaměřuje na stanovení podmínek pro spolufinancování městské hromadné dopravy z veřejných zdrojů. Praktická část analyzuje hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy a na základě této analýzy popisuje možnosti spolufinancování městské hromadné dopravy z veřejných zdrojů spolu s možnými dopady změny struktury jejího financování.

Klíčová slova

veřejný statek, financování městské hromadné dopravy, Dopravní podnik hl. m. Prahy, jízdné, kompenzace

Annotation

This thesis deals with the financing of city public transport. For this purpose was chosen the Prague Public Transport Company which is the largest public city transport company in the Czech Republic. The theoretical part focuses on determination of conditions for cofinancing of city public transport from public sources. The practical part analyses economy of Prague Public Transport Company and then based on this analyses describes the possibilities of cofinancing of public city transport from public sources and possible consequences of changing the structure of financing.

Key words

public good, financing of public city transport, Prague Public Transport Company, fare, compensation

Obsah

Úvod.....	8
1 Financování dopravy.....	9
1.1 Podmínky pro veřejné financování statků.....	9
1.2 Argumenty pro veřejné financování dopravní obslužnosti	10
1.2.1 Garance přemíst'ování osob státem	10
1.2.2 Prostorové hledisko	11
1.2.3 Bezpečnostní hledisko	12
1.2.4 Další argumenty.....	12
1.3 Zdroje financování dopravy v České republice	12
1.3.1 Zdroje financování dopravní infrastruktury.....	12
1.3.2 Zdroje financování dopravní obslužnosti	13
2 Základní charakteristiky Dopravního podniku hl. m. Prahy	15
2.1 Základní informace	15
2.2 Provozně technické ukazatele	15
2.3 Struktura podniku.....	16
2.3.1 Organizační struktura.....	16
2.3.2 Orgány společnosti	17
3 Analýza hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy	19
3.1 Analýza bilanční rozvahy v letech 2010-2013.....	19
3.1.1 Analýza struktury aktiv.....	19
3.1.2 Analýza struktury pasiv	20
3.1.3 Analýza likvidity	23
3.1.4 Solventnost a celkové zadlužení Dopravního podniku.....	24
3.2 Investice a jejich financování.....	27
3.2.1 Účelové dotace.....	27

3.2.2 Výstavba trasy metra A	27
3.2.3 Výstavba trasy metra D	28
3.2.4 Obnova vozového parku a nákup tramvají T15 For City	29
3.2.5 Shrnutí	30
3.3 Analýza hospodářské výsledovky	30
3.3.1 Analýza provozních nákladů roku 2013	30
3.3.2 Analýza provozních výnosů roku 2013	33
3.3.3 Výsledek hospodaření roku 2013	35
3.3.4 Vývoj hospodářské výsledovky v letech 2010 – 2013	36
3.4 Problematika financování městské hromadné dopravy.....	38
3.4.1 Kompenzace	38
3.4.2 Problematika udržitelného hospodaření a přiměřeného zisku	41
3.4.3 Základní zdroje financování městské hromadné dopravy	44
3.4.4 Privatizace.....	49
Závěr.....	51
Použité zdroje.....	52
Seznam tabulek, grafů a obrázků	55
Přílohy	56

Úvod

Jako téma bakalářské práce jsem si zvolil problematiku financování městské hromadné dopravy. Hlavním cílem práce je popsat a provést rozbor vícezdrojového financování městské hromadné dopravy pomocí veřejných a soukromých prostředků na uvedeném příkladu hlavního města Prahy.

Analýzu financování městské hromadné dopravy aplikuji na příkladu Dopravního podniku hl. m. Prahy. Toto rozhodnutí má vícero důvodů. Svým objemem aktiv, rozpočtem i obsluhovanou plochou představuje Dopravní podnik hl. m. Prahy (dále také jen Dopravní podnik) největšího městského veřejného dopravce v zemi. Je proto ideálním subjektem, na kterém můžeme sledovat veškeré charakteristiky poskytování této služby. Dalším důvodem je skutečnost, že u Dopravního podniku je prokazatelně viditelné vícezdrojové financování, tzn. z vlastní činnosti a veřejného příspěvku. Podpůrným důvodem, který mě vedl k tomuto výběru, byla i skutečnost, že díky zákonným úpravám a velké pozornosti veřejnosti, zveřejňuje Dopravní podnik mnoho informací o své činnosti. Na závěr musím zmínit i můj blízký osobní vztah k tomuto podniku, jelikož jsem v kontaktu s několika jeho zaměstnanci.

V úvodní části práce identifikuji základní teoretická kritéria, která by měl statek za účelem financování z veřejných zdrojů splňovat. V návaznosti na tento krok zhodnotím, zda městská hromadná doprava splňuje předpoklady pro spolufinancování z veřejných zdrojů. V další části práce provedu analýzu hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy zejména se zaměřením na jeho likviditu, solventnost, zdroje krytí investic a každoroční hospodaření. Na základě získaných informací popíšu systém více zdrojového financování městské hromadné dopravy pomocí soukromé spoluúčasti a veřejného příspěvku a zhodnotím, zda je dlouhodobě udržitelný. Následně vysvětlím vztah mezi cenou jízdného a veřejným transferem a otevřu otázku, jakým jiným poměrem mezi veřejnými a soukromými zdroji by mohla být městská hromadná doprava financována a s jakými možnými dopady.

Analýzu hospodaření Dopravního podniku provedu pro roky 2010 – 2013 při využití důvěryhodných dostupných informací, tj. výroční zprávy za léta 2010, 2011, 2012 a 2013. Data k analýze čerpám z oficiálních ekonomických výkazů společnosti, podkladů zveřejňovaných hlavním městem Prahou, informací nabytých z konzultací s kompetentními pracovníky a z jednání Zastupitelstva hlavního města Prahy.

V této souvislosti je však nezbytné zmínit, že nezainteresovaná osoba v řízení podniku nikdy nezíská přístup ke všem informacím (tedy neveřejným a interním), které však mohou být v některých případech pro správné posouzení pozice podniku nezbytné.

1 Financování dopravy

1.1 Podmínky pro veřejné financování statků

V obecné rovině jsou důvody pro financování jakéhokoli statku či služby z veřejných zdrojů přesně vymezeny – podle Josepha E. Stiglitze by měl stát zajišťovat takové statky či služby, jejichž transakční náklady jsou při poskytování na základě tržního procesu příliš vysoké, tedy ty, které nejsou v dostatečné míře zabezpečovány tržním mechanismem. Tyto statky jsou označovány pojmem „čistý veřejný statek“. Mají dvě rozhodující vlastnosti. Jejich náklady nezávisí na tom, kolik spotřebitelů je využívá, jinými slovy mezní náklady na dalšího spotřebitele jsou rovny nule. Druhou vlastností je nevylučitelnost ze spotřeby pro ostatní spotřebitele, které nemůžeme ve využívání statku omezit. Typickým příkladem je vnitřní a vnější ochrana státu – policie a armáda. (Stiglitz 1997, s. 104)

Na obtížnou interpretaci pojmu „veřejná služba“ pak upozorňuje autor knihy Veřejné služby a jejich správa Vítek, který uvádí dva přístupy jeho vymezení „*V institucionálním pojetí jde o určité výkony (služby) poskytované veřejnými institucemi, při funkčním přístupu jde o veřejně prospěšné činnosti bez ohledu na to, kdo je poskytuje nebo zabezpečuje.*“ (Vítek 2001, s. 12)

K dispozici nalezneme ale i jednodušší a přímější definice. Například podle Ochrany jsou definovány veřejné služby jako „...*takový druh služeb, jejichž uživatelem (spotřebitelem) je veřejnost jako sociální subjekt. Veřejné služby jsou produkovány, zabezpečovány či regulovány orgány veřejné správy.*“ (Ochrana 2007, s. 8)

Dále zmiňme statky, jejichž existence je sice pro jednotlivé subjekty ekonomicky výhodná, nicméně jejich realizaci žádný tržní subjekt nebude ochoten svými prostředky zajistit, jelikož jsou příliš nákladné a navíc postaví ostatní do role černých pasažérů. Jako příklad můžeme uvést most přes řeku, který žádný soukromý subjekt dobrovolně ze svých zdrojů neuhradí, ale jenž všem v dané oblasti přinese užitek v podobě výrazného snížení doby transportu (tj. transakční náklady), a je tak ekonomicky přínosný pro tržní subjekty a tím i pro stát (příklad zdůvodnění - subjekt může více času trávit aktivní pracovní náplní, vygenerovat vyšší zisk a odvést více na daních).

V praxi jsou však veřejně poskytovány i statky, které nesplňují kritéria čistých veřejných statků, a to dominantně z redistribučních a politických důvodů.

Z praktického ekonomického pohledu můžeme proto definovat, že stát by měl financovat ty statky, které mu přináší pozitivní externalitu – jejichž přítomnost je pro stát hospodářsky výhodná, jelikož zvyšuje ekonomickou přidanou hodnotu společnosti (či snižuje nákladovost v jiné oblasti) a tím i státu. Jako příklad můžeme uvést vzdělání, kdy gramotná společnost přináší vyšší ekonomickou prosperitu, či podporu aktivního sportování dětí, které slouží jako prevence před obezitou a dětskou kriminalitou.

1.2 Argumenty pro veřejné financování dopravní obslužnosti

Na úvod této subkapitoly si alespoň krátce definujme pojem doprava. Doprava reprezentuje soubory procesů a vztahů, které zapřičiňují přesouvání osob, materiálu, věcí a informací z počátečního místa do místa určení využitím dopravní sítě infrastruktury.

Argumenty pro veřejné financování dopravní infrastruktury a jejího rozvoje jsou poměrně silné. Dnes již asi nikdo nepochybuje o tom, že kvalitní infrastruktura a silniční síť je jedním ze základních prvků pro rozvoj národní ekonomiky a konkurenceschopnosti.

Tyto principy jsou ostatně formulovány i v samotném dokumentu Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013 zpracované Ministerstvem dopravy ČR, podle kterého je zajištění dopravní infrastruktury jedním ze základních cílů České republiky a jako takový musí být garantován státem. (Ministerstvo dopravy ČR 2011, s. 14–15)

Kvalitní infrastruktura tedy přispívá k hospodářskému rozvoji státu, a ten by se proto měl na jejím financování, vedle příspěvků vybraných od uživatelů silniční sítě formou mýtného systému, podílet.

Zformulování argumentů podporující veřejné financování hromadné dopravy je již o něco komplikovanější. Odpověď na tuto otázku může poskytnout postoj samotného státu, který stanovil důvody pro zajištění hromadné dopravy v dokumentu Strategie podpory dopravní obsluhy území, který byl zpracován na základě usnesení vlády. Důvody vyplývající z tohoto dokumentu můžeme shrnout v následujících odstavcích.

1.2.1 Garance přemísťování osob státem

Ze sociálního hlediska můžeme financování dopravní obslužnosti veřejnými zdroji podložit premisou, že stát by měl garantovat schopnost přemísťování osob ze svého bydliště do vybraných míst jako je vzdělávací instituce, místo výkonu pracovní povinnosti, zdravotnické zařízení či například soud nebo úřad. Pokud občan nedisponuje osobním přepravním prostředkem, musí pak nastoupit stát a zabezpečit mu tuto možnost přepravy. V takovém případě je zajištění hromadnou dopravou ekonomicky nejvýhodnější. (Ministerstvo dopravy ČR 2005, s. 2)

Názorně můžeme demonstrovat toto východisko na příkladu přepravy do škol či nemocnic. Vyjdeme-li ze skutečnosti, že vzdělávání, v rámci zajištění všeobecného nároku na jeho dostupnost, je hrazeno z veřejných prostředků, pak jistě z ekonomického pohledu lze zařadit náklady, které vynaloží žák na přepravu do své vzdělávací instituce, za nezbytně vynaložené náklady k umožnění spotřeby statku vzdělávání. Podle této logiky tak dojdeme k závěru, že doprava (minimálně ta za vzděláním), by měla být hrazena z veřejných zdrojů. Stejná situace nastává i v případě nemocnic. Stát garantuje poskytnutí zdravotní péče, a náklady na přepravu do nemocnice by tak rovněž měly být hrazeny z veřejných zdrojů.

Podobné, ačkoli méně průkazné argumenty, můžeme použít i při přepravě do zaměstnání. Podpoříme-li všeobecné právo na práci státní politikou zaměstnanosti, která je motivována snahou státu dosáhnout co nejvyššího procenta zaměstnaných občanů, jelikož nezaměstnaný člověk pro něj znamená nemalé náklady, nalezneme zde podpůrné argumenty k tomu, aby i náklady na přepravu do místa výkonu práce byly částečně hrazeny z veřejných zdrojů. Samozřejmě lze namítnout, že k ověření komplexní průkaznosti tohoto tvrzení bychom museli provést analýzu přínosu úhrady nákladů spojených s přepravou člověka do místa práce na procentuální zaměstnanost v daném státě a následně porovnat výši takto vynaložených nákladů s výší podpory, kterou by býval musel stát nezaměstnaným obyvatelům poskytnout. V obecné rovině však můžeme tento argument považovat za platný.

Pokud přijmeme výše uvedené předpoklady, obsáhneme tak velkou část celkového pohybu osob pomocí využití dopravních prostředků, a můžeme proto formulovat závěr, že je sociálně obhajitelné spolufinancování dopravy z veřejných zdrojů.

1.2.2 Prostorové hledisko

Silným argumentem pro financování dopravy ve městech z veřejných zdrojů je prostorové hledisko. Ryze individuální doprava je prostorově náročná, což implikuje větší (ve smyslu, že při konstantním růstu počtu obyvatel v daném městě je dosažen relativně rychleji) problém s dopravou z hlediska kapacity dopravních komunikací. (Ministerstvo dopravy ČR 2005, s. 2)

Využitím hromadné dopravy dojde k prostorové úspoře na vozovce, jelikož více obyvatel využije k svému přesunu „prostor“ stejného dopravního prostředku. Za účelem dosažení průkazného argumentu musíme však ještě doplnit hypotézu, že existence plynulé a bezproblémové dopravy je pro dané město ekonomicky výhodná (např. implikuje zvýšení příjmů z cestovního ruchu). Jelikož využití hromadné dopravy je cestou k jejímu dosažení, měl by na ni stát (potažmo dané město) finančně participovat.

Stejnou příčinnou souvislost můžeme využít i v případě prostorového nároku na parkovací místa. Hromadná doprava (nejsnáze porovnatelné ve vztahu autobus – osobní

automobil) je co do parkování vozidel méně prostorově náročná a napomáhá tak k bezporuchovému parkování a pohybu osob. A opět – plynulé parkování je pro město ekonomicky výhodné, z čehož plyne důvod podpoření veřejnými zdroji.

1.2.3 Bezpečnostní hledisko

Ve srovnání osobní a hromadné dopravy zaznamenává druhá jmenovaná v přepočtu na jednu osobu daleko méně nehod a smrtelných zranění. Tato skutečnost je způsobena z velké části bezpečností kolejové dopravy. (Ministerstvo dopravy ČR 2005, s. 2)

Kromě nezpochybnitelného morálního hlediska, proč by na základě tohoto argumentu měl stát hromadnou dopravu podporovat, můžeme uvést i ono nepopulární, avšak ekonomicky správné hledisko. Smrtí obyvatel přichází stát o budoucí příjmy, a z toho důvodu by měl činit kroky vedoucí k prevenci těchto událostí.

1.2.4 Další argumenty

Na podporu financování městské hromadné dopravy veřejným sektorem uvedme ještě alespoň dva další argumenty. Podle dokumentu Strategie podpory dopravní obsluhy území „*Veřejná doprava jako celek produkuje výrazně méně měrných emisí než individuální automobilová doprava.*“ (Ministerstvo dopravy ČR 2005, s. 2) V rámci sledování cíle udržitelného rozvoje jde o silný argument pro finanční podporu hromadné dopravy.

Na závěr zmiňme ještě jednu pozitivní vlastnost veřejné hromadné dopravy pro stát, a sice že přímo napomáhá k vybudování a zachování trvalého osídlení venkovské krajiny a k udržitelnému rozvoji sídelních aglomerací. (Ministerstvo dopravy ČR 2005, s. 2)

1.3 Zdroje financování dopravy v České republice

Jak jsme již dokázali výše, sektor dopravy je zásadní pro hospodářství a ekonomiku státu. Jeho rozvoj a údržba je velmi nákladná, nicméně díky zvyšování konkurenceschopnosti České republiky přináší nemalé příjmy do veřejných rozpočtů. I z tohoto důvodu Česká republika garantuje zajištění dopravní infrastruktury a obslužnosti veřejnou dopravou svými prostředky.

Zdroje financování sektoru dopravy v České republice rozdělme pro lepší přehlednost na dvě části.

1.3.1 Zdroje financování dopravní infrastruktury

Za účelem zajištění dostatečných zdrojů pro financování dopravní infrastruktury je sektor dopravy zatížen speciálními selektivními daněmi. Jednak jde o daň silniční zaměřenou na osoby, jež při používání silniční sítě využívají motorová vozidla. Její výnos směřuje

do Státního fondu dopravní infrastruktury, z nějž je následně hrazena rekonstrukce, údržba a výstavba silniční sítě. Druhou daní, jejíž část přísluší do tohoto fondu, je spotřební daň z minerálních olejů. (Vančurová a Láchová 2014, s. 259)

Stručnou zmínku věnujme i investicím do nových dopravních staveb, jejichž největším problémem je podle dokumentu Dopravní politiky ČR pro období 2014-2020 „...možnost operativních změn technického řešení, které je vyvoláno nepředvídanými okolnostmi stavbě, např. geologickými podmínkami.“ (Ministerstvo dopravy ČR 2013, s. 57) Tento jev nejčastěji pozorujeme u tunelových staveb, u nichž je odhadnutí geologického podloží a správné provedení projektové dokumentace nejnáročnější.

Tyto změny jsou velmi nákladné, administrativně náročné a zdoluhavé, jelikož dle zákona o veřejných zakázkách č. 137/2006 Sb. se musí subjekt zhotovitele pro provedení této úpravy opět soutěžit. (Zákon o veřejných zakázkách 2006)

Prodražování dopravních staveb se v poslední době ocitá v hledáčku veřejnosti, a to v negativním světle. Ačkoli je tento problém vlivem často obtížně předvídatelného chování horniny v místě realizace stavby velmi komplikovaný, nesporně je nutné pracovat na jeho zlepšení, jelikož zde existuje prostor pro dosažení značných úspor.

1.3.2 Zdroje financování dopravní obslužnosti

Předmětem zájmu této bakalářské práce je však především způsob financování dopravní obslužnosti. Pokud není tato služba v dostatečné míře zabezpečena tržními mechanismy, zajistí její plnění uzavřením smlouvy o veřejné službě stát, čímž vytvoří závazek pro dopravce na jejím dodání oproti poskytnutí finanční kompenzace. (Ministerstvo dopravy ČR 2011, s. 12)

Dopravní obslužnost je zajištěna objednáním ze strany příslušného správního orgánu – státu prostřednictvím ministerstva dopravy, kraje či obcí. Toto rozdělení platí od roku 2005, kdy došlo k přenesení zodpovědnosti za zajištění veřejné dopravy, a tedy i pravomoc jejího objednání, plně do kompetence samospráv. (Ministerstvo dopravy ČR 2014, s. 3)

Daný region si tak nyní objedná zajištění veřejné dopravy za sjednanou finanční úhradu. Tento akt lze provést tzv. „přímým zadáním vnitřnímu provozovateli“. Při takovém postupu příslušná obec zadá zajištění poskytování veřejné dopravy svému dopravnímu podniku (který v převážné většině případů splňuje definici vnitřního provozovatele). (Ministerstvo dopravy ČR 2014, s. 20)

Podnikatelské riziko za poskytování dopravních služeb tak nenese pouze dopravce (má předem známou, státem garantovanou výši finanční kompenzace) nýbrž i stát. V případě zajištění městské hromadné dopravy se pak jeví stávající systém vyplácení provozních

kompenzací (pojem kompenzace vysvětlíme později) městským dopravním podnikům jako funkční.

Tento mechanismus současně determinuje závislost sektoru dopravy na veřejných financích, resp. financování dopravní obslužnosti z veřejných prostředků. Nutno podotknout, že většina evropských států disponujících kvalitní veřejnou dopravou na ni tímto způsobem z veřejných rozpočtů přispívá. Politicko-ekonomickým rozhodnutím každého státu či města je pak stanovit, jak velká část nákladů na zajištění veřejné dopravy by měla být hrazena z veřejných zdrojů a jaký podíl by měl být pokryt druhým zdrojem financování dopravní obslužnosti (tj. příspěvky uživatelů veřejné dopravy).

Při této příležitosti je prospěšné zmínit, že důležitým nákladem veřejné hromadné dopravy je bezesporu obnova vozového parku. Ty jsou často kryty zdroji samotných dopravních podniků, nicméně k tomuto tématu se dostaneme později.

Vedle veřejných dopravních služeb existují samozřejmě i dopravci komerční, kteří poskytují přepravní služby plně na své riziko (v České republice např. Student Agency). Své dopravní služby však poskytují pouze na těch spojích, kde je to pro ně ekonomicky výhodné. Nelze se proto domnívat, že by komerční pojetí dopravy mohlo za stávajících podmínek obsluhovat rozhodující část nutné přepravy osob.

2 Základní charakteristiky Dopravního podniku hl. m. Prahy

První zmínka o Dopravním podniku hl. m. Prahy se datuje do roku 1897, ve kterém byly k 1. září založeny tzv. Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, jejichž úkolem bylo provozovat městskou hromadnou dopravu a vyrábět elektřinu. Svůj dnešní název získal v roce 1949, kdy byl zřízen jako komunální podnik. Po tomto datu byla jeho organizační struktura i vymezené kompetence ještě mnohokrát změněny, a to až do 11. 7. 1991, kdy došlo k jeho transformaci na akciovou společnost do podoby, v které jej známe dnes. (www.dpp.cz 2015)

2.1 Základní informace

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. je v stoprocentním vlastnictví hlavního města Prahy. Jeho sídlo nalezneme na Praze 9 v ulici Sokolovská č. 217/42. Ke konci roku 2013 provozoval tři linky metra, 31 linek tramvají a 148 autobusů. Nejlépe pocítíme jeho velikost a obrovskou podnikatelskou sílu při pohledu na základní a vlastní kapitál, který byl ke konci roku 2013 evidován na 30,726 mld. Kč, resp. 59,669 mld. Kč. Dále přičtíme i skutečnost, že Dopravní podnik je největším zaměstnavatelem na území Prahy s více než 10 000 zaměstnanci (k 31. 12. 2013 evidoval 10 606 zaměstnanců) (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014 s. 55,96,157; www.dpp.cz 2015)

Díky všem uvedeným údajům můžeme deklarovat závěr, že jde o největšího tuzemského městského dopravce vůbec. Jeho strategický význam pro město Prahu je opravdu zásadní, což dokládá i skutečnost, že v roce 2015 dle návrhu rozpočtu hl. m. Prahy plyne přes 22% veškerých jejích výdajů na kompenzaci Dopravnímu podniku. (Rada HMP 2015, s. 2,36) Vzhledem k výši aktiv a počtu pracovních míst představuje však Dopravní podnik velmi silný podnikatelský subjekt v rámci celé České republiky.

2.2 Provozně technické ukazatele

Dopravní podnik hl. m. Prahy tvoří tři jednotky – provoz metra, tramvají a autobusů. Síť metra je všeobecně považována za páteř pražské dopravy. Tvoří ji 57 stanic o celkové délce 59,4 km. Průměrný počet vypravených vozů metra ve všední den dosahuje téměř 1 100 kusů. Tramvajové tratě jsou dlouhé 510,4 km, přičemž ve všední den je průměrně vypraveno přes 1 700 souprav. Na závěr zmiňme autobusy, jejichž délka linek dosahuje 1 678,3 km za průměrného počtu přes 2 200 vypravených vozidel denně. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014 s. 96–97)

V následující tabulce vidíme, kolik osob jednotlivé jednotky ročně přepraví na území Prahy (P+0) včetně přilehlých vnějších pásem.

Tabulka č. 1 – Přepravené osoby dle jednotek

Jednotka	Podíl přepravených osob v %	Počet přepravených osob v mil.
Metro	47,9	584
Tramvaje + lanová dráha	27,4	334
Autobusy + vnější pásma	24,8	315
Celkem	100,0	1 233

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2013 str. 117

Následující tabulka dokládá průměrný počet vypravených vozů v rámci jednoho dne.

Tabulka č. 2 – Průměrný počet vypravených vozů za den (v jednotkách ks)

Jednotka	Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Sobota	Neděle
Metro	457	45	394	165	165
Tramvaje	618	66	618	360	357
Autobusy	892	99	819	392	392

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2013 str. 96

Aby byl schopen Dopravní podnik pokrýt veřejnou dopravu po celé Praze a obsloužit tak velké množství obyvatel, potřebuje rozsáhlý vozový park. V roce 2013 činil počet souprav metra 730 o průměrném stáří 8,35 let, počet autobusů 1 230, z nichž 41 kategorie Midi (malé nízkopodlažní autobusy), 459 kloubových a 730 standartních vozů a 740 kusů sólo a 196 kusů kloubových tramvají, z kterých tvořily nové modely 14T a 15T po 59 a 93 kusech.

Obrázek Schéma hustoty dopravních linek v Praze, uveden v příloze pod č. 5, ukazuje, jak spleť sítí cest Dopravní podnik svými zdroji pokrývá. Trasy metra jsou označeny známými barvami, hnědá značí tramvajové linky, modře jsou vyznačeny trasy autobusových spojů.

2.3 Struktura podniku

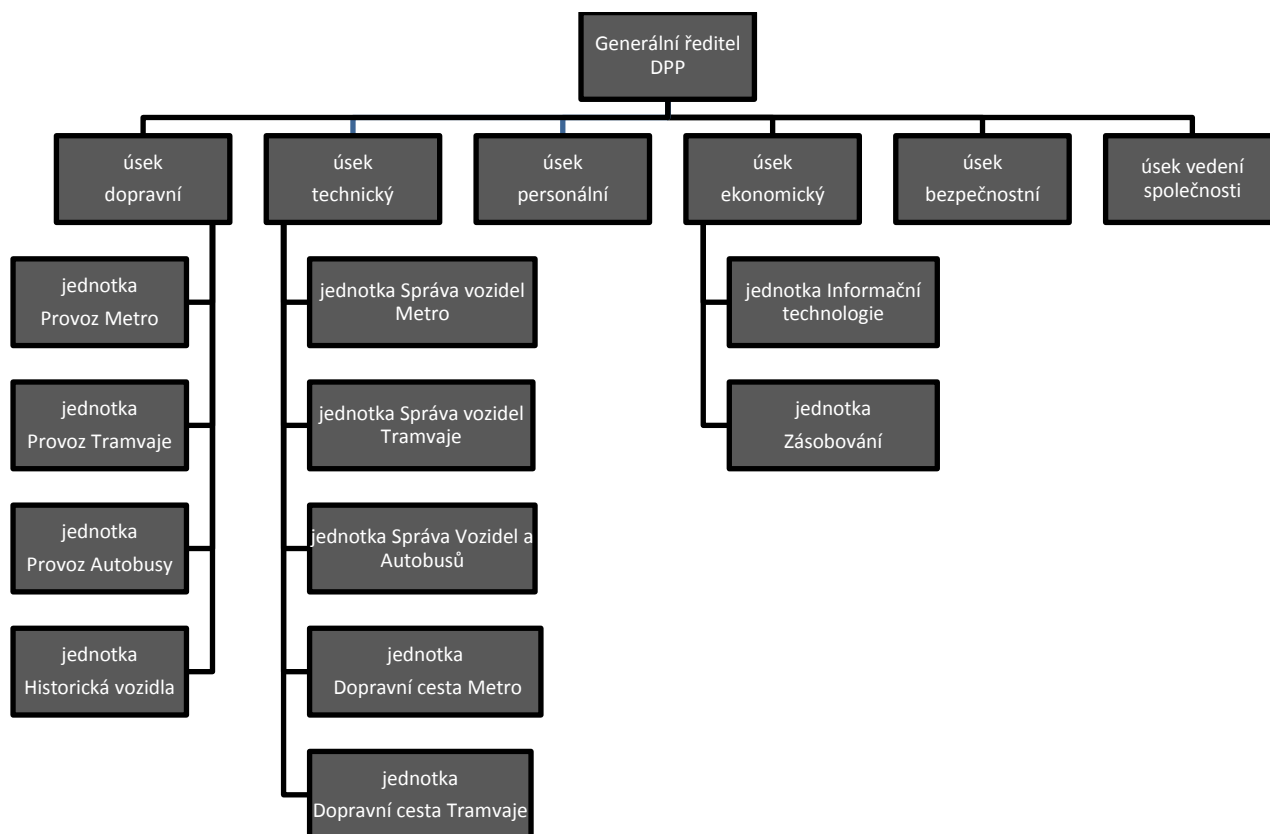
2.3.1 Organizační struktura

Dopravní podnik je rozdělen do šesti částí, které tvoří úseky dopravní, technický, personální, ekonomický, bezpečnostní a vedení společnosti. Každý úsek je tvořen odbory

(v počtu 4 – 7), které mají svoji vlastní správu a účetnictví. Úsek dopravní, technický a ekonomický se dále dělí na jednotky. Každý z úseků kromě vedení společnosti má svého vlastního ředitele. Stejně jako v případě generálního ředitele, i zde dochází k častým obměnám – jen v roce 2013 byl vystřídán ředitel personální i bezpečnostní. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014 s. 8,10)

Z níže uvedeného schématu je patrné, jak spletitá a rozsáhlá musí organizační struktura být, aby uřídila kolos o více než 10 000 zaměstnancích s tak velkou hodnotou aktiv.

Obrázek č. 1 – Organizační struktura Dopravního podniku hl. m. Prahy



Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2013, str. 168

2.3.2 Orgány společnosti

Nejvyšším orgánem společnosti je valná hromada. Vzhledem k tomu, že 100% vlastníkem Dopravního podniku je hlavní město Praha, vykonává roli valné hromady Zastupitelstvo hl. m. Prahy. Z tohoto titulu také Zastupitelstvo hlavního města schvaluje účetní závěrku Dopravního podniku, bere na vědomí jeho výroční zprávu či rozhoduje o rozdělení výsledku hospodaření z minulých let.

Představenstvo je pětičlenné v čele se svým předsedou, jenž je zároveň generálním ředitelem společnosti. Je jmenováno valnou hromadou, tedy Zastupitelstvem hlavního města.

Dopravní podnik má dále ustaveny dva kontrolní orgány – patnáctičlennou dozorčí radu a tříčlenný výbor pro audit. (www.dpp.cz 2015) Zatímco druhý jmenovaný si udržuje kontinuitu a od roku 2012 pracuje ve stejném složení, dozorčí rada je velmi často obměňována, a to při příležitosti změny vládnoucí politické reprezentace. Pokud tak porovnáme složení dozorčí rady na konci roku 2012 a nyní (duben 2015), nenalezneme ani jedno shodné jméno. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2013; www.dpp.cz 2015)

Je pak obecně známo, že i střídání generálních ředitelů Dopravního podniku probíhá často.¹ Zde je vhodné položit si otázku, do jaké míry byli generální ředitelé nekompetentní k řízení firmy, či jak velkou roli hrály při jejich stálých obměnách politické boje. Pokud však přihlédneme k složité organizační struktuře, spleťtým vnitřním mechanismům a rozsáhlé působnosti Dopravního podniku, lze tvrdit, že učinit závěr o kompetenci daného generálního ředitele na základě výkonů po pár měsících v takto náročné funkci je přinejmenším unáhlené. I kdybychom připustili, že se dotyčný v systému fungování podniku plnohodnotně zorientuje v řádu týdnů, což je samo o sobě náročné, tak při veškerých smluvních závazcích a přednastavených mechanismech Dopravního podniku se jen obtížně může nějaká, byť sebelépe zamýšlená, systémová změna v tak krátkém čase plnohodnotně projevit. Na takovéto pozici je potřeba nějaký čas, aby se práce nového ředitele na finanční kondici či podnikatelských záměrech podepsala.

Ať je však důvod častého střídání způsoben nekompetentností vybraných generálních ředitelů (při takovém závěru by bylo však záhodno zvážit, zda jsou správně nastavena kritéria výběrového procesu) či politickými tlaky, takto časté střídání na vedoucí pozici, kdy se každý nový ředitel musí s prostředím nejprve seznámit, a následně, když začne aplikovat své vize, je v průběhu tohoto procesu vyměněn, nemůže ekonomicky žádnému podniku prospět.

¹ Jen pro rekapitulaci – od roku 2011 se na tomto postu vystřídalo šest osobností. Po změně koalice na pražském magistrátě v prosinci roku 2011 rezignoval dlouholetý ředitel Martin Dvořák a na přechodnou dobu byl řízením společnosti pověřen Jaroslav Stůj. Toho záhy vystřídala Magdalena Češková, současná ředitelka ekonomického úseku. V únoru 2012 byl následně do funkce generálního ředitele jmenován Vladimír Lich, jehož úkolem mělo být ujmout se podniku na dobu 2 let v roli krizového manažera. K odvolání pana Licha však došlo již po pár měsících v srpnu 2012. Vítězem nového výběrového řízení se následně stal Milan Křístek, který usedl jako nový generální ředitel k 1. 11. 2012. I on však nevydržel dlouho, když byl v září roku 2013 nahrazen dlouholetým pracovníkem Dopravního podniku Jaroslavem Ďurišem. Ten prozatím ve funkci (k březnu 2015) zůstává. (Viz dostupné zdroje na internetu)

3 Analýza hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy

3.1 Analýza bilanční rozvahy v letech 2010-2013

Bilanční rozvahy Dopravního podniku pro jednotlivá léta 2010 – 2013 jsou uvedeny v přílohách pod čísly 1 - 4. Vzhledem k tomu, že komentovat každý údaj by nemělo pro tuto práci dostatečné opodstatnění, je v textu uvedena vždy pouze část rozvahy vztahující se ke konkrétnímu úkonu.

3.1.1 Analýza struktury aktiv

Celkový objem aktiv (bilanční sumy) mezi lety 2010-2013 vzrostl o 9,3% bodů ze 70 488,9 mil. Kč na 77 020,9 mil. Kč, čímž si Dopravní podnik upevnil své dominantní postavení největšího městského dopravce v České republice. Tento jev byl způsoben jak růstem dlouhodobého majetku, který vzrostl oproti roku 2010 o 5,8% bodů, tak oběžných aktiv, jež vzrostla o 64,16% bodů. Nárůst oběžných aktiv byl tak mnohem vyšší, na čemž měl vliv zejména nárůst krátkodobého finančního majetku – hotovosti a prostředků na běžných účtech – z 1 827,7 mil. Kč na 4 692,9 mil. Kč za 4 roky.

Tabulka č. 3 – Struktura aktiv (netto v mil. Kč)

	2010	2011	2012	2013
AKTIVA	70 489	73 868	73 579	77 021
1. Dlouhodobý majetek	65 838	70 209	68 491	69 656
1.1. Dlouhodobý nehmotný majetek	265	158	78	94
1.2. Dlouhodobý hmotný majetek	65 320	69 827	68 188	69 335
1.3. Dlouhodobý finanční majetek	253	225	225	227
2. Oběžná aktiva	4 354	3 425	4 842	7 148
2.1. Zásoby	308	304	311	305
2.2. Dlouhodobé pohledávky	46	54	144	154
2.3. Krátkodobé pohledávky	2 172	2 100	1 498	1 996
2.4. Krátkodobý finanční majetek	1 828	967	2 889	4 693
3. Časové rozlišení	270	233	247	217

Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

Názorně můžeme vývoj jednotlivých druhů aktiv v čase pozorovat také za využití techniky horizontální analýzy v uvedené tabulce.

Tabulka č. 4 – Horizontální analýza struktury aktiv

	2010	2011	2012	2013
AKTIVA (netto v mil. Kč)	70 489	73 868	73 579	77 021
1. Dlouhodobý majetek	100 %	106,6 %	97,6 %	101,7 %
2. Oběžná aktiva	100 %	78,7 %	141,4 %	147,6 %
3. Časové rozlišení	100 %	86,4 %	105,7 %	88,0 %

Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

Pro přehled o vývoji podílu jednotlivých druhů aktiv na jejich celkové sumě uvedme i analýzu vertikální, která ilustruje nárůst oběžných aktiv na jejich celkové sumě. Položka časového rozlišení je pak na celkové výši aktiv nevýznamná.

Tabulka č. 5 – Vertikální analýza struktury aktiv

	2010	2011	2012	2013
AKTIVA (netto v mil. Kč)	70 489	73 868	73 579	77 021
1. Dlouhodobý majetek	93,4 %	95 %	93,1 %	90,4 %
2. Oběžná aktiva	6,2 %	4,6 %	6,6 %	9,3 %
3. Časové rozlišení	0,4 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %

Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

3.1.2 Analýza struktury pasiv

Celková suma pasiv v průběhu jednotlivých let samozřejmě narůstá paralelně s aktivy. Podívejme se však i zde na příčiny tohoto vývoje. Výše vlastního kapitálu se po čtyřech sledovaných letech vrátila na téměř totožnou hladinu a je tedy konstantní. Položka časového rozlišení je i v tomto případě zanedbatelná, navíc klesající. Růst pasiv je tak způsoben masivním nárůstem cizích zdrojů, a to z 10,3 mld. Kč v roce 2010 až na úroveň 16,8 mld. v roce 2013, což představuje kumulovaný nárůst o 61,9% bodů.

Tabulka č. 6 – Struktura pasiv (v mil. Kč)

	2010	2011	2012	2013
PASIVA	70 489	73 868	73 579	77 021
1. Vlastní kapitál	59 436	60 390	59 966	59 670
1.1. Základní kapitál	30 726	30 726	30 726	30 726
1.2. Kapitálové fondy	30 771	30 735	30 707	30 781
1.3. VH min. let	-3 416	-2 061	- 1 071	-1 466
1.4. Výsledek hospodaření	1 354	990	-397	-378
2. Cizí zdroje	10 349	12 759	13 011	16 755
2.1. Rezervy	1 014	245	176	139
2.2. Dlouhodobé závazky	2 347	3 114	3 617	4 160
2.3. Krátkodobé závazky	4 772	7 334	7 492	10 896
2.4. Bankovní úvěry a výpomoci	2 215	2 067	1 726	1 561
3. Časové rozlišení	704	719	602	596

Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

I zde nám pro ilustraci poslouží ukázka pomocí tabulky horizontální analýzy, která ukazuje stále rostoucí trend cizích zdrojů.

Tabulka č. 7 – Horizontální analýza struktury pasiv

	2 010	2011	2012	2 013
PASIVA (v mil. Kč)	70 489	73 868	73 579	77 021
1. Vlastní kapitál	100 %	101,6 %	99,3 %	99,5 %
2. Cizí zdroje	100 %	123,3 %	102 %	128,8 %
3. Časové rozlišení	100 %	102,1 %	83,7 %	99 %

Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

Stejně jako v minulém případě využijme rovněž vertikální analýzu. Ta ukazuje nejen celkovou strukturu kapitálu, ale velmi názorně také skutečnost, že podíl cizích zdrojů na celkové sumě pasiv v posledních letech v Dopravním podniku nebezpečně narůstá, a to až k hranici 22 % v roce 2013.

Tabulka č. 8 – Vertikální analýza struktury pasiv

	2 010	2011	2012	2 013
PASIVA (v mil. Kč)	70 489	73 868	73 579	77 021
1. Vlastní kapitál	84,3 %	81,8 %	81,5 %	77,5 %
2. Cizí zdroje	14,7 %	17,3 %	17,7 %	21,8 %
3. Časové rozlišení	1 %	1 %	0,8 %	0,8 %

Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

Nyní se podrobněji podívejme, čím je tento trend zapříčiněn, a to na dvou níže uvedených tabulkách – přehledu struktury cizích zdrojů v absolutních hodnotách a následně v horizontální analýze.

Tabulka č. 9 – Přehled struktury cizích zdrojů (v mil. Kč)

	2010	2011	2012	2013
2. Cizí zdroje	10 349	12 759	13 011	16 755
2.1. Rezervy	1 014	245	176	139
2.2. Dlouhodobé závazky	2 347	3 114	3 617	4 160
2.3. Krátkodobé závazky	4 772	7 334	7 492	10 896
2.4. Bankovní úvěry a výpomoci	2 215	2 067	1 726	1 561

Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

Tabulka č. 10 – Horizontální analýza struktury cizích zdrojů

	2010	2011	2012	2013
2. Cizí zdroje (v mil. Kč)	10 349	12 759	13 011	16 755
2.1. Rezervy	100 %	24,2 %	72,0 %	78,9 %
2.2. Dlouhodobé závazky	100 %	132,7 %	116,2 %	115,0 %
2.3. Krátkodobé závazky	100 %	153,7 %	102,2 %	145,4 %
2.4. Bankovní úvěry a výpomoci	100 %	93,3 %	83,5 %	90,4 %

Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

Z výše uvedených čísel vyplývá, že zatímco výše rezerv a bankovních úvěrů meziročně stále klesá, výše závazků každým rokem roste. V absolutním i relativním vyjádření pak nejvíce rostou závazky krátkodobé, což je způsobeno zejména nákupem nových tramvají typu T15. Této investici se však ještě budeme detailně věnovat později.

3.1.3 Analýza likvidity

Nyní se zaměříme na analýzu likvidity podniku. Pro přehlednost si na úvod uvedme hodnoty potřebných veličin v tabulce.

Tabulka č. 11 – Struktura oběžných aktiv (v mil. Kč)

	2010	2011	2012	2013
2. Oběžná aktiva	4 354	3 425	4 842	7 148
2.3. Krátkodobé pohledávky	2 172	2 100	1 498	1 996
2.4. Krátkodobý finanční majetek	1 828	967	2 889	4 693
2.3. Krátkodobé závazky	4 772	7 334	7 492	10 896
2.4.2. Bankovní úvěry krátkodobé	185	313	247	260

Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

Stav likvidity Dopravního podniku si nejprve ukažme na jednoduché konstrukci pracovního kapitálu. Jeho výši vypočítáme jako rozdíl oběžných aktiv a krátkodobých závazků spolu s krátkodobými bankovními úvěry. Po provedení kalkulace nám vychází hodnota pracovního kapitálu pro jednotlivé roky následovně.

Tabulka č. 12 – Hodnota pracovního kapitálu (v mil. Kč)

	2010	2011	2012	2013
Pracovní kapitál	-602	-4 221	-2 896	-4 008

Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

Na základě provedeného výpočtu zjišťujeme, že hodnota pracovního kapitálu je ve všech letech výrazně záporná. To je alarmující zjištění, jelikož hodnota pracovního kapitálu by měla být vždy vyšší než 0, aby byla společnost schopna krýt veškeré své krátkodobé závazky oběžnými aktivy. Zde však dochází k situaci, kdy jsou krátkodobé závazky ve značné míře kryty z dlouhodobého majetku, což je v přímém rozporu s definicí ekonomicky zdravého podniku.

K analýze likvidity využijme ještě dva další ukazatele. Běžnou likviditu, jejíž konstrukce je velmi podobná pracovnímu kapitálu, a provozní pohotovou likviditu. Běžná likvidita se vypočítá jako podíl oběžných aktiv a krátkodobých závazků spolu s krátkodobými bankovními úvěry, provozní pohotová likvidita pak jako podíl krátkodobých pohledávek společně s krátkodobým finančním majetkem na krátkodobých závazcích. Opět si ukažme výsledky v přehledné tabulce.

Tabulka č. 13 – Ukazatelé likvidity (bezrozměrné jednotky)

	2010	2011	2012	2013
Běžná likvidita	0,88	0,45	0,63	0,64
Provozní pohotová likvidita	0,84	0,42	0,59	0,61

Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

Ukazatel běžné likvidity uvádí, kolikrát jsou schopna oběžná aktiva pokrýt krátkodobé závazky podniku. Jeho ideální hodnota by se měla pohybovat mezi 1,5-2,5. Jak vidíme z tabulky, tento předpoklad však není naplněn, a podnik se tak dle definice nalézá v pásmu rizika. V roce 2011 pak nejsou schopna oběžná aktiva pokrýt dokonce ani 50 % krátkodobých závazků. Hodnota druhého ukazatele - provozní pohotové likvidity - by měla dosahovat minimálně hodnoty 1,2. Ani toto však není splněno.

Jak je z výše uvedené analýzy patrné, v krátkém období se Dopravní podnik již mnoho let potýká s problémy s likviditou, jelikož nedisponuje dostatečnými finančními prostředky na krytí svých krátkodobých závazků. Tato skutečnost má za následek, že v době maturity nemusí být jejich splacení v daném čase schopn.

Toto se potvrdilo nejvíce v průběhu června roku 2012, kdy došlo k opoždění platby kompenzace ze strany Hlavního města Prahy, a Dopravní podnik byl po tuto dobu nucen čerpat kontokorentní úvěr. Situace se však nadále zhoršovala i po tomto incidentu. Na konci roku 2013 tak dosáhly krátkodobé závazky Dopravního podniku již 10,9 mld. Kč. Největší zátěží v této sumě je bezpochyby směnečný program v objemu 8 mld. Kč, ustanovený smlouvou z 28. 6. 2013 mezi Dopravním podnikem na jedné straně a Českou spořitelnou a.s. a ČSOB a.s. na straně druhé. Tento směnečný program je určený k financování nákupu nových tramvají modelu T15 For City. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014 s. 203)

Za účelem shrnutí této subkapitoly musíme konstatovat, že z uvedené analýzy likvidity vyplývá pro Dopravní podnik nutnost pečlivě kontrolovat svoji momentální platební schopnost pro nadcházející období.

3.1.4 Solventnost a celkové zadlužení Dopravního podniku

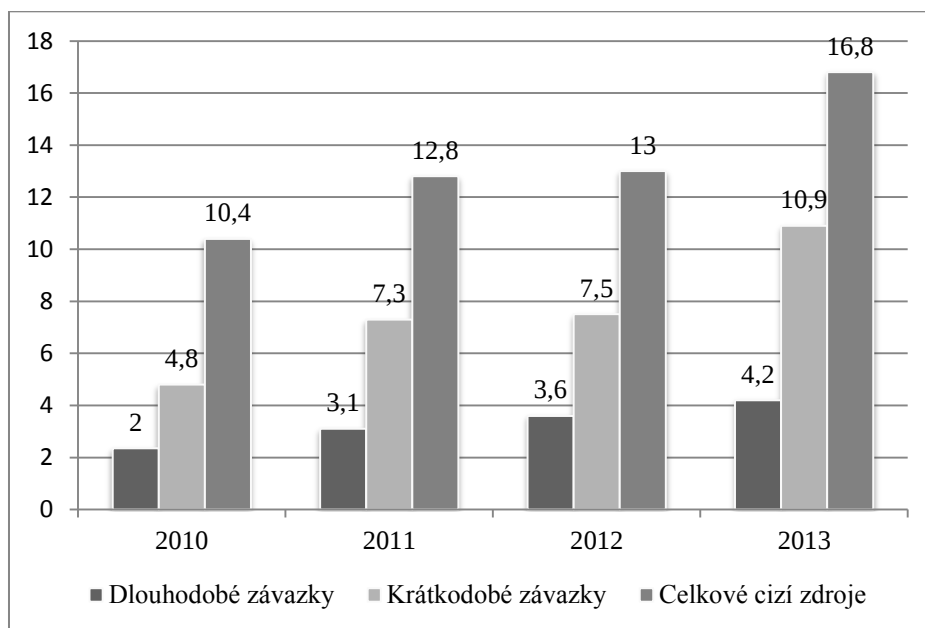
Zhodnotit solventnost Dopravního podniku na základě teoretických vzorců je velmi zavádějící. K jejich aplikaci je nezbytné použít výši dosaženého zisku, nicméně jak můžeme z rozvah vyčíst, v roce 2012 i 2013 zaznamenal Dopravní podnik dokonce ztrátu v řádu stovek milionů korun.

Pro zhodnocení solventnosti Dopravního podniku je však nutné si uvědomit, že v jeho případě nejde o společnost hospodařící s cílem dosažení zisku. Za účelem zachování kontinuity práce si však problematiku ziskovosti a tzv. „přiměřeného zisku“ Dopravního

podniku vysvětlíme až později. V současné chvíli se tedy musíme spokojit s tím, že využívat analytické indexy obsahující zisk není v tomto případě relevantní.

I přesto však můžeme závěry ohledně solventnosti a celkové stability Dopravního podniku přijmout. Podívejme se nyní na vývoj zadluženosti Dopravního podniku za analyzované čtyři roky. Soustředíme se na výši celkových cizích zdrojů, dlouhodobých závazků a krátkodobých závazků.

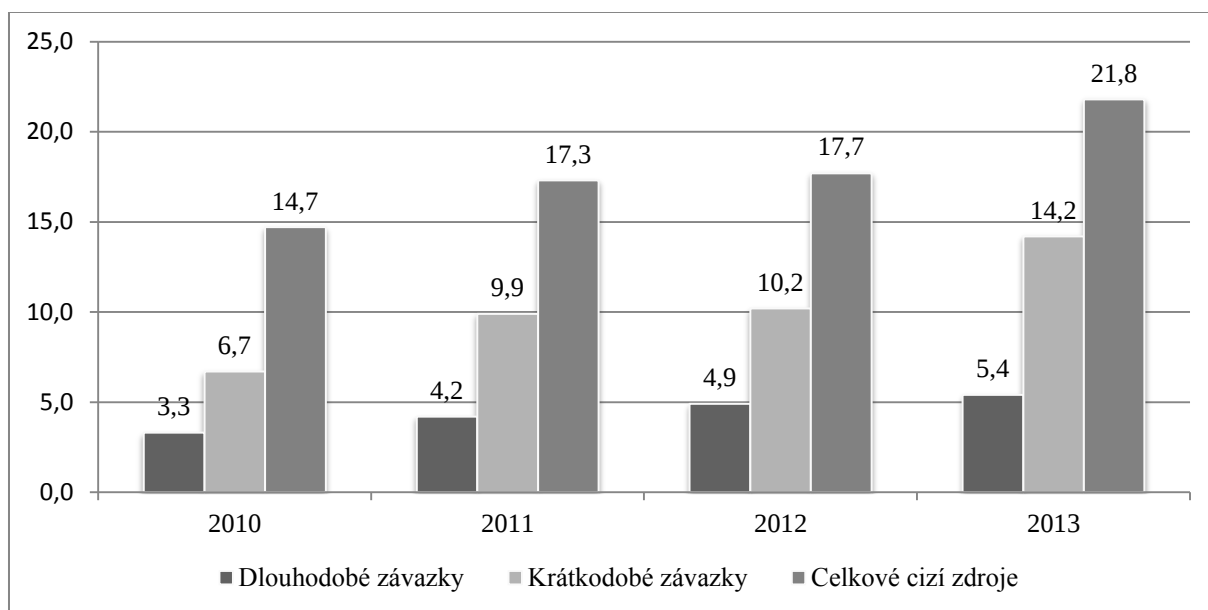
Graf č. 1 – Zadluženost v absolutní výši (v mld. Kč)



Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

Výše uvedený graf ukazuje hodnoty v korunách. Nyní se podívejme na stejné položky vyjádřené v relativní výši vzhledem k velikosti aktiv.

Graf č. 2 – Zadluženost k celkové sumě aktiv (v %)



Zdroj: vlastní zpracování na základě rozvah (viz přílohy č. 1 - 4)

Při pohledu na výši zadluženosti dosahující 16,8 mld. Kč vyplývá, že by tato hladina stále neměla bránit životaschopnosti Dopravního podniku. Z rozvahy je patrné, že společnost disponuje dostatečně velkou sumou dlouhodobého hmotného majetku (ve výši 69,3 mld. Kč) k jejímu pokrytí. Pokud by se tedy začala dostávat do finančně tíživé situace, může hledat prostor pro jeho částečné zeštíhlení a finanční prostředky takto získané použít na úhradu svých dluhů.

Otázkou však zůstává, jak velký poměr z uvedeného majetku může Dopravní podnik rozprodat, aby to zásadně neovlivnilo jeho fungování, jelikož značnou část tohoto majetku tvoří vozový park a zázemí (jehož hodnota zasahuje v rozvaze do položek stavby, pozemky i samostatné movité věci a jejich soubory) nutné k jeho provozu. Dalším problémem může být i rychlost, s jakou bude schopen majetek v případě tíživé finanční situace prodávat. Mnoho budov Dopravního podniku je velmi rozsáhlých a navíc situovaných na odlehlých prostranstvích, které nemusí být pro běžného podnikatele dostatečně atraktivní. Na místě je tedy spekulace, že za účelem zajištění dostatečně rychlého odprodeje majetku by Dopravní podnik byl patrně nucen jít dolů s jeho nabídkovou cenou.

Jak jsme však již uvedli, i přes tyto eventuální komplikace je velikost majetku Dopravního podniku dostatečná k bezproblémovému pokrytí jeho dluhů. Větším problémem než momentální výše zadlužení je proto skutečnost, že se jeho míra neustále každoročně zvyšuje, jak můžeme sledovat zejména v druhém grafu. Za analyzované 4 roky stoupla míra zadlužení vzhledem k celkové sumě aktiv o 7% bodu. Na tomto trendu má podíl zejména onen nákup tramvají T15, na který již podruhé narážíme jakožto na problematický.

3.2 Investice a jejich financování

Nejvýznamnějšími investičními aktivitami Dopravního podniku poslední doby jsou příprava výstavby trasy metra D, dnes již dokončené prodloužení trasy metra A (pozn. otevřeno 6. 4. 2015) a obnova vozového parku. (www.dpp.cz 2015) Každoročně jsou dále vydávány prostředky na obnovu tramvajových tratí, které přišly v roce 2013 na 480 mil. Kč, rekonstrukce stanic metra (v posledním případě šlo o rekonstrukci stanice Národní třída, která byla znovu otevřena v červnu roku 2014) či na zvýšení bezpečnostních prvků. Tyto výdaje je však Dopravní podnik schopen pokrýt z vlastních zdrojů – zejména z odpisů, jejichž výše dosáhla v roce 2013 téměř 2,5 mld. Kč. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014 s. 126–127)

Pojďme se nyní zaměřit na první tři uvedené investiční oblasti a zhodnotit, jaký vliv mají na hospodaření Dopravního podniku.

3.2.1 Účelové dotace

Investiční projekty Dopravního podniku hl. m. Prahy jsou ve většině případů masivní, velmi nákladné a dlouhodobé. Sama společnost proto nemá na tyto investice dostatek vlastních prostředků a na mnoho z nich čerpá účelové dotace, ať už ze státních či evropských veřejných prostředků.

V roce 2013 vyčerpal Dopravní podnik dotace ve výši 3,65 mld. Kč. To je o více než 1 mld. méně než v roce předcházejícím, v němž byla vyčerpaná výše 4,78 mld. Kč. Tyto prostředky byly dle výroční zprávy roku 2013 (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014 s. 127) využity na následující projekty:

- 3,58 mld. Kč na výstavbu trasy metra A
- 50 mil. Kč na přípravu výstavby metra D
- 7 mil. Kč na tzv. PROVAS, což je protichemický varovný systém v metru
- 3,9 mil. Kč na nákup dvou autobusů

Jednoznačně nejvyšší podíl přijatých dotací byl použit k financování výstavby trasy metra A.

3.2.2 Výstavba trasy metra A

Prodloužení trasy metra A z Dejvic až do Motola bylo dokončeno 6. 4. 2015, kdy došlo k oficiálnímu otevření. V roce 2012 bylo na tuto investici vynaloženo téměř 4,5 mld. Kč, v roce 2013 celkem 3,58 mld. Kč. Veškeré vynaložené náklady však pokryla dotace Hlavního města Prahy, díky čemuž k zatížení hospodaření Dopravního podniku nedošlo. Celková cena za realizaci stavby by nakonec neměla překročit 20 mld. Kč,

což by činilo úsporu 2,5 mld. Kč oproti plánu. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014 s. 146; www.dpp.cz 2015)

Aby byla schopna Praha investici ufinancovat, schválilo Zastupitelstvo dne 15. 12. 2012 úvěrový rámec od Evropské investiční banky ve výši 11 mld. Kč. Ten byl do konce roku 2013 v plné výši využit. Vedle těchto zdrojů se však předpokládá i s pomocí Evropské unie, z prostředků alokovaných na operačním programu Doprava, ve výši až 7,7 mld. Kč. (Rada HMP 2014a, s. 2)

V nedávné době však začaly přes média pronikat informace, že čerpání této dotace je ohroženo, a to z důvodu manipulace Dopravního podniku s veřejnými zakázkami.

3.2.3 Výstavba trasy metra D

Na samotném začátku je další velmi rozsáhlý investiční projekt, a to výstavba zcela nové linky pražského metra s označením D. Dle informací specializovaného portálu novemetro.cz (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2015) byla 8. 10. 2013 pražskými radními výstavba schválena. Nová linka má začít na Náměstí Míru a pokračovat do Písnice s cílem obsloužit zejména sídliště na jihu Prahy (obrázek uveden pod přílohou č. 6). Podoba trasy však ještě není definitivně uzavřena. Dle prezentace zpracované Dopravním podnikem hl. m. Prahy a společností Metroprojekt Praha a.s. (Dopravní podnik hl. m. Prahy a Metroprojekt Praha a.s. 2013, s. 7) Praha uvažuje, zda k napojení na stávající síť metra vybudovat přestupní stanici na Pankráci či pouze odbočení ze stávající trasy C. Ve hře je stále i více variant obsluhy – vedou se zákulisní diskuze dokonce o tom, že by na této trase již jezdily automatizované vlaky bez řidičů.

V současné době je zpracována dokumentace pro stavební povolení a pokračují práce na projektové dokumentaci spolu s výkupem pozemků. (Rada HMP 2013c, s. 3)

Celková cena za vybudování nové trasy není ještě známa. Z neoficiálních zdrojů z magistrátu hl. m. Prahy či z médií můžeme zaznamenat nejnovější odhady na realizaci v rozmezí od 25 do 40 mld. Kč.

Dopravní podnik nedisponuje dostatečnými finančními prostředky na tak rozsáhlý projekt. Z toho důvodu se opět počítá s jeho financováním ze zdrojů hlavního města Prahy. Takto nákladná investice je však komplikovaná i pro Prahu, a proto v průběhu let 2013 a 2014 probíhaly jednání o možnostech financování celého projektu z programu Dopravy v rámci fondů Evropské unie. Z tohoto zdroje lze hradit výdaje až do výše 85%. Pokud tento záměr financování uspěje (jeho stoprocentní naplnění však nebude jednoduché), pak by výstavba měla být hotova kolem roku 2022. (Rada HMP 2013c, s. 4)

3.2.4 Obnova vozového parku a nákup tramvají T15 For City

Každoročním výdajem Dopravního podniku jsou náklady na obnovu vozového parku, jehož stáří a kvalita je považována za jedno z hlavních kritérií při hodnocení kvality služeb. Z výroční zprávy roku 2013 (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014, s. 147) vyplývá, že Dopravní podnik investoval do obnovy autobusů celkem 188,87 mil. Kč, což je oproti roku 2012 a více než 700 mil. Kč významný pokles. Z úvěru pak byly obnoveny soupravy metra, přičemž na jeho následnou splátku vynaložil podnik v roce 2012 527 mil. korun, v roce 2013 285 mil. Kč.

Nejcitlivější je situace v obnově vozového parku tramvají. Dopravní podnik se na základě rámcové smlouvy ze dne 8. 3. 2006 upsal k nákupu 250 kusů nového modelu T15 For City firmě Škoda Transportation a.s. Celková výše investice do nových tramvají činí 18,5 mld. korun, z čehož cca 8 mld. Kč by měl hradit Dopravní podnik. Aby tomuto závazku dostál, musel uzavřít s Českou spořitelnou a. s. a ČSOB a. s. smlouvu o desetiletém lineárně amortizovaném směnečném programu ve výši 8 mld. korun. Díky této operaci mohl Dopravní podnik následně vystavit Škodě Transportation a.s. směnky. (Rada HMP 2014b, s. 8)

Tento postup však nevede k dlouhodobé nápravě. Ačkoli byl vyřešen momentální problém s úhradou splátky za tramvaje, závazek v hodnotě 8 mld. Kč ze směnečného programu trval.

Jak je uvedeno již v analýze zadluženosti, právě tato položka nákupu tramvají a související směnečný program může za výši krátkodobých závazků v hodnotě 10,9 mld. Kč, a tedy rovněž za problémy s likviditou. Splácení tohoto závazku bylo pro Dopravní podnik problematické, jelikož hrozilo, že v době splatnosti dluhu nebude mít dostatek likvidních finančních prostředků, kterými by jej uhradil.

Tento problém nakonec eskaloval až v nutnost sjednat s dodavatelem tramvají úpravu smlouvy, obsahující bezúročné odložení splatnosti 50% ceny za tramvaje dodané v letech 2015 až 2018 o 4 roky za současného zaručení Hlavního města Prahy za tyto závazky. Tím se Dopravnímu podniku alespoň částečně uleví. (Rada HMP 2014b, s. 7,9)

I přesto je však patrné, že investice do nových tramvají T15 představuje pro Dopravní podnik nemalé finanční komplikace.

Nové tramvaje podle všech informací nezpůsobují pouze finanční problémy, ale i provozní. Jeden z argumentů pro jejich pořízení byla skutečnost, že mají vydržet bez opravy daleko více ujetých kilometrů než předchozí modely. Výsledkem je, že o to dražší náhradní díly potřebují. Tramvaje mají také časté technické problémy. Ve svém premiérovém roce provozu si neuměly poradit s napadaným sněhem. Následně přibývaly případy selhání brzd a překvapivě rychlého opotřebení kol. Pokud tak nové tramvaje srovnáme s předchozím

modelem T3, můžeme konstatovat, že se netěší velké oblibě ani mezi veřejností, ani v Dopravním podniku.

3.2.5 Shrnutí

Z výše uvedeného vyplývá, že jediným problémem je financování nákupu nových tramvají T15. Nepočítáme-li každoroční opravu tramvajových tratí, stanic, atp., na kterou si Dopravní podnik sám generuje zdroje, ostatní projekty, ačkoli většího rozsahu, nejsou kryty jeho finančními prostředky, a tudíž Dopravní podnik příliš nezatěžují.

3.3 Analýza hospodářské výsledovky

Analýzu hospodářské výsledovky včetně detailního rozboru struktury nákladů a výnosů provedeme na datech z roku 2013. Následně srovnáme výsledky hospodaření pro jednotlivá léta 2010 - 2013.

Největší vypovídací hodnotu pro analýzu fungování podniku má pak provozní část, z toho důvodu začneme u ní.

3.3.1 Analýza provozních nákladů roku 2013

Zaměříme se proto nejprve na provozní náklady. Ty dosáhly v roce 2013 hodnoty 16,8 mld. Kč. Největší položku představuje výkonová spotřeba a osobní náklady, jak můžeme vidět z tabulky na následující straně.

Pro upřesnění výkonové spotřeby stačí rozvést, že zahrnuje spotřebu materiálu a energií ve výši 3 132,7 mil. Kč, opravy a udržování v hodnotě 1 721,6 mil. Kč a náklady na ostatní služby 2 175,3 mil. Kč. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014, s. 151)

Tabulka č. 14 – Provozní náklady v roce 2013 (v mil. Kč)

Náklady vynaložené na prodané zboží	0,5
Výkonová spotřeba	7 029,6
Osobní náklady	5 853,8
- Mzdové náklady	4 198,8
- Odměny členům orgánů	2,4
- Náklady na sociální z. a zdravotní p.	1 419,1
- Sociální náklady	150,7
- Náklady na penzijní a životní připojištění	82,7
Daně a poplatky	5,8
Odpisy dlouhodobého majetku	2 892,0
ZC prodaného DM a materiálu	70,2
Ostatní náklady	973,7
Provozní náklady celkem	16 825,6

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2013, str. 150-152

Podrobněji si rozeberme náklady osobní, které představují, jako v každém podniku, i zde významnou položku. Největší podíl osobních nákladů tvoří mzdy ve výši 4,2 mld. Kč. Níže uvedená tabulka ukazuje, jak velká část z této sumy připadá na danou kategorii pracovníků (podle svého zařazení v Dopravním podniku). Pro vyšší vypovídající schopnost uvádím spolu s touto informací i počty zaměstnanců dle jednotlivých kategorií a jejich průměrnou mzdu, kterou získáme podílem těchto dvou položek.

Tabulka č. 15 – Rozbor mzdových nákladů dle kategorií pracovníků

Kategorie	Mzdové náklady v mil. Kč	Počet zaměstnanců	Průměrná mzda v Kč
Řidiči MHD	1 656	4 160	31 963
Dělníci	1 085	3 200	27 916
Provozní a obslužní pracovníci	138	417	26 761
Technicko-hospodářští zaměstnanci	1 319	2 829	38 950
Celkem	4 198	10 606	32 950

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2013, str. 122-123

Počet zaměstnanců v Dopravním podniku k 31. 12. 2013 dosahoval 10 606, a to s průměrnou mzdou 32 950 Kč. Pokud tuto výši porovnáme s průměrnou mzdou České

republiky pro rok 2013, která dle dat Českého statistického úřadu dosahovala 25 128 Kč, můžeme na základě této informace konstatovat, že mzdy v Dopravním podniku jsou vyšší než průměrné, a to dokonce pro každou z jednotlivých kategorií. (Český statistický úřad 2014)

Při této příležitosti si uveďme rovnou i přehled vývoje mezd a počtu zaměstnanců za všechny zkoumané roky.

Tabulka č. 16 – Vývoj průměrné mzdy a počtu zaměstnanců

	2010	2011	2012	2013
Počet zaměstnanců	10 728	10 743	10 595	10 606
Průměrná mzda (v Kč)	29 085	29 735	31 332	32 379
Relativní meziroční přírůstek mezd (v %)	-	2,2%	5,4%	3,3%

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2012, str. 37

Počet zaměstnanců se za uvedené období zásadně nezměnil. Celkově klesl o 122, což si můžeme vyložit jako zefektivňování práce společnosti. Pro hlubší interpretaci bychom museli mít více informací.

Zajímavý je vývoj průměrné mzdy, která každoročně roste. Pokud provedeme porovnání s inflací v České republice pro dané období (viz níže příložená tabulka), vidíme, že v každém z naměřených let byl relativní přírůstek vyšší, a tedy docházelo k reálnému zvyšování mezd. V tomto ohledu proto můžeme označit Dopravní podnik za vstřícného zaměstnavatele.

Tabulka č. 17 – Reálný růst mezd

	2010	2011	2012	2013
Relativní meziroční přírůstek mezd	-	2,2%	5,4%	3,3%
Inflace	-	1,9%	3,3%	1,4%
Reálné zvýšení mezd		0,3%	2,1%	1,9%

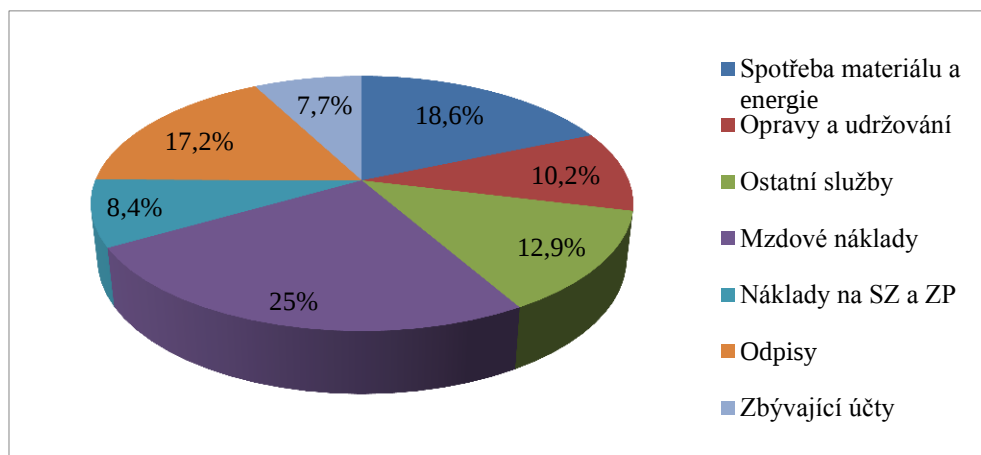
Zdroj: vlastní zpracování na základě dat Českého statistického úřadu

Při této příležitosti uveďme i odměny členů orgánů společností, které, vzhledem k náročnému úkolu kontroly tak rozsáhlého podniku, se zdají být přiměřené. Dle internetových stránek Dopravního podniku (www.dpp.cz 2015) pobírá člen výboru pro audit měsíčně 8 000 Kč, místopředseda 10 000 Kč a předseda výboru 12 000 Kč.

Člen dozorčí rady má za tuto funkci odměnu 8 580 Kč, místopředseda 12 870 Kč a předseda 17 160 Kč.

Na závěr si pro lepší ilustraci uvedeme strukturu provozních nákladů Dopravního podniku i formou grafického koláče.

Graf č. 3 – Struktura provozních nákladů roku 2013 (v %)



Zdroj: vlastní zpracování na základě tabulky č. 14

3.3.2 Analýza provozních výnosů roku 2013

Nejvýznamnější výnosy Dopravního podniku jsou reprezentovány tržbami za prodej vlastních výrobků a služeb. Ty můžeme rozdělit na tržby z jízdného, kompenzaci od hlavního města Prahy, která činila pro rok 2013 výši 10,8 mld. Kč, a ostatní tržby, které zahrnují pronájmy aktiv a výnosy z přírážek k jízdnému. Všechny položky výnosů jsou uvedeny v tabulce 18.

Tabulka č. 18 – Provozní výnosy v roce 2013 (v mil. Kč)

Tržby za prodej zboží	0,6
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	15 704,0
- Tržby z jízdného	4 230,7
- Kompenzace	10 823,6
- Ostatní tržby	649,8
Změna stavu zásob	- 3,0
Aktivace	458,7
Tržby z prodeje DM a materiálu	80,0
Změna stavu rezerv a opravných položek	7,1
Ostatní provozní výnosy	941,3
Provozní výnosy celkem	17 188,7

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2013, str. 150-152

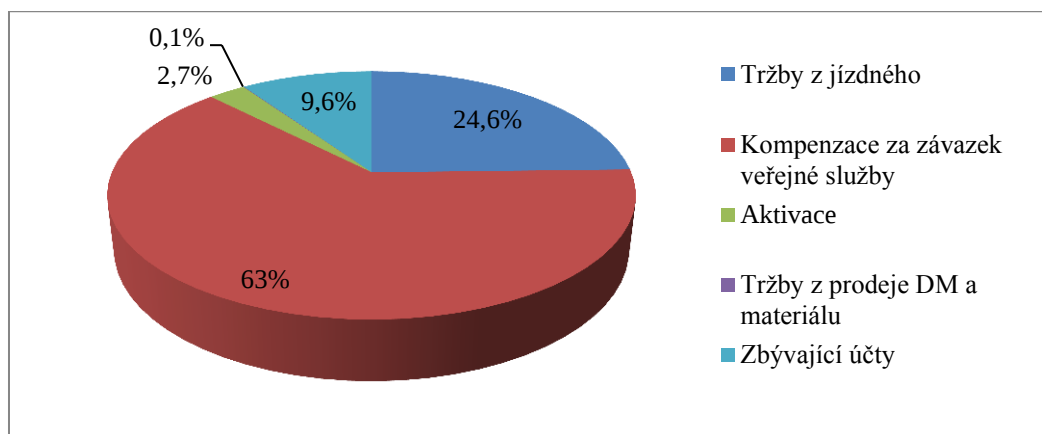
Obecný význam kompenzace, jakožto platby za plnění závazku veřejné služby, byl již objasněn v úvodní kapitole práce. Rozbor této konkrétní kompenzace mezi Dopravním podnikem a hl. m. Prahou uskutečníme v subkapitole 3.4.1. Nyní si vystačíme se znalostí její výše a s tím, že jde o výnos Dopravního podniku od města.

Blíže se podívejme na strukturu tržeb z jízdného, které tvoří další významnou část výnosů. Na území hlavního města (pásmo P+0) dosahují tržby z časových jízdenek (včetně jízdenek zaměstnaneckých) 2 330 mil. Kč. Tržby z jednotlivého jízdného pak 1 625,4 mil. Kč. Součtem dostáváme souhrn 3 955,4 mil. Kč. Tržby z vnějších pásem pak dosahují hodnoty pouze 275,3 mil. Kč, z čehož 200,1 mil. Kč z časových kuponů a 74,3 mil. Kč z jednotlivého jízdného. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014, s. 126)

Alespoň krátce se vyjádřeme i k změně stavu rezerv a opravných položek. V obou případech došlo k jejich rozpuštění, které se účtuje dle podvojného principu proti výnosům, což bylo příčinou navýšení zisku.

Na závěr je uvedena struktura výnosů roku 2013 formou grafického koláče.

Graf č. 4 – Struktura provozních výnosů roku 2013 (v %)



Zdroj: vlastní zpracování na základě tabulky č. 18

3.3.3 Výsledek hospodaření roku 2013

Jednoduchým rozdílem mezi provozními výnosy a náklady získáváme provozní výsledek hospodaření roku 2013, který dosahuje výše 363,2 mil. Kč (nepřesnost dána zaokrouhlováním).

Abychom dosáhli celkového výsledku hospodaření za účetní období, musíme provést další operace. Začneme výsledkem finanční činnosti, který ukazuje následující tabulka.

Tabulka č. 19 – Finanční výsledek hospodaření v roce 2013 (v mil. Kč)

Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	10,2
Výnosy z přecenění CP	4,8
Náklady z přecenění CP	- 50,4
Výnosové úroky	0,3
Nákladové úroky	- 158,7
Ostatní finanční výnosy	21,5
Ostatní finanční náklady	- 73,9
Finanční výsledek hospodaření celkem	- 246,3

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2013, str. 150-152

Ve finanční oblasti dosáhl Dopravní podnik poměrně významné ztráty. Ta je logickým vyústěním jeho zadlužení, kdy pouze na úrocích ze svých úvěrů zaplatil téměř 160 mil. Kč. Z pohledu finanční analýzy tento stav nemusí být nutně negativní, ale naopak může poukazovat na rozvojové snahy společnosti, které téměř vždy vyžadují financování cizími zdroji (z toho důvodu má mnoho rozvíjejících se podniků záporný finanční výsledek

hospodaření). Problém tkví v tom, za jaké investice jsou tyto úroky v případě Dopravního podniku placeny, přičemž jejich přínos pro jeho rozvoj je diskutabilní.

Po sečtení provozního a finančního výsledku hospodaření je Dopravní podnik stále v černých číslech. Do tohoto výsledku však musíme ještě zahrnout daň z příjmů za běžnou činnost, která činila 484,8 mil. Kč. Po této úpravě získáváme výsledek hospodaření za běžnou činnost ve výši – 367,9 mil. Kč. Pokud k této částce pak přičteme i výsledek za činnost mimořádnou, jež byla zejména díky povodním z přelomu měsíce května a června v deficitu 4 mil. Kč (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014, s. 152), získáváme zápornou finální částku výsledku hospodaření za běžnou činnost ve výši 371,9 mil. Kč.

Z našeho výsledku je patrné, že účetně je Dopravní podnik výrazně ztrátový. Je však otázkou, zda tato skutečnost představuje v případě Dopravního podniku, stoprocentně vlastněného hlavním městem Prahou, problém. K tomu se vrátíme v subkapitole 3.4.2.

Nyní si ještě uveďme, že ne vždy se účetní výkaz zcela shoduje s reálnými finančními toky. Je proto nutné poznamenat, že daň z příjmů za běžnou činnost, která zásadně výsledek hospodaření ovlivnila, je ve skutečnosti ve formě odloženého daňového závazku. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014, s. 152) Ta se sice zapisuje do účetních výkazů, reálně však na její spotřebu peníze v daném roce neplynou. Pokud bychom její výši proto přičetli zpět, získáváme výsledek hospodaření před zdaněním 112,8 mil. Kč.

Ačkoli tuto formu výsledku sám Dopravní podnik uvádí, je nutné ji brát částečně s rezervou, jelikož Dopravní podnik, povinný sestavovat účetní závěrku v plném rozsahu, s odloženou daňovou povinností kalkulovat ze zákona musí.

3.3.4 Vývoj hospodářské výsledovky v letech 2010 – 2013

Závěrem této subkapitoly provedme alespoň stručný rozbor a zmapování vývoje výsledku hospodaření Dopravního podniku v jednotlivých letech. Pro přehlednost využijme následující tabulku.

Tabulka č. 20 – Vývoj hospodářské výsledovky v letech 2010 - 2013 (v mil. Kč)

	2010	2011	2012	2013
Provozní výsledek hospodaření	2 712	1 759	225	363
Finanční výsledek hospodaření	-778	-58	-114	-246
Daň z příjmu za běžnou činnost	- 1 280	- 711	-506	-485
VH za běžnou činnost	1 354	990	-395	-368
VH za mimořádnou činnost	0	0	0	- 4
VH za účetní období	1 354	990	-395	-372
VH před zdaněním	2 634	1 702	111	113

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výročních zpráv 2010-2013

Z tabulky je patrné, že v porovnání se současným stavem dosahoval Dopravní podnik do roku 2011 poměrně zajímavou výši zisku. Pokud se podíváme detailněji do hospodářských výsledovek, shledáváme příčiny tohoto negativního vývoje.

Jednou z hlavních je skutečnost, že od roku 2010 vzrostly o více než 500 mil. Kč osobní náklady. V letech 2010 a 2011 byly pak také vyšší výnosy z prodeje majetku (po započítání zůstatkové hodnoty) a to řádově až o 100 mil. Kč. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2012, s. 85, 2014, s. 151–152)

Vývoj ohledně výnosů z prodeje majetku lze interpretovat více způsoby a k správnému zhodnocení bychom museli být více informováni o jeho struktuře, jaká aktiva byla prodávána a při jakých cenách, zda šlo o zbytný majetek atd.

Za povšimnutí jistě stojí skutečnost, že oproti rokům 2012 a 2013 docházelo v letech 2010 a 2011 k výrazně vyššímu rozpouštění rezerv a opravných položek, a to o více než 730 mil. Kč. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2012, s. 85, 2014, s. 151–152)

Je obecně známo, že právě s rozpouštěním rezerv se dá v účetnictví velmi efektivně pracovat k dosažení potřebného výsledku hospodaření, jelikož jejich snižování se účtuje proti růstu výnosů. K posouzení, zda byly tyto účetní operace účelné či nikoli, však bohužel nemáme dostatečné informace.

Za zmínku stojí rovněž změny ve finanční části. Mezi lety 2010 a 2013 došlo k zvýšení nákladových úroků o 45,7 mil. Kč, což je způsobeno splátkami nových úvěrů. V roce 2010 rovněž zaznamenal Dopravní podnik zisk z přecenění cenných papírů ve výši 11,1 mil. Kč, zatímco v roce 2013 již vykazoval ztrátu přes 45 mil. Kč. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2012, s. 85, 2014, s. 151–152)

3.4 Problematika financování městské hromadné dopravy

Nyní na základě popsaného hospodaření Dopravního podniku zhodnotíme jeho dlouhodobou hospodářskou udržitelnost a alternativní možnosti financování, resp. možné změny poměru mezi soukromými a veřejnými prostředky. Nejprve se proto zaměříme na kompenzaci.

3.4.1 Kompenzace

Kompenzace tvoří největší položku příjmů Dopravního podniku. Její opodstatnění je mezi veřejností nicméně často velmi mylně vykládáno.

Důležité je nejprve vysvětlit charakter této platby. Kompenzace za závazek veřejné služby je finanční plnění od Hlavního města Prahy Dopravnímu podniku (společnosti ve svém vlastnictví), který pro město zajišťuje službu v podobě přepravy jeho obyvatel (ale i turistů a obyvatel přilehlých krajů) po svém území ve svých dopravních prostředcích – tramvajích, metrech, autobusech či lanovkách. Jaké výše dosáhne kompenzace pro daný rok záleží pouze na rozhodnutí Hlavního města Prahy, jak velkou část z rozpočtu na tento účel alokuje. Tato částka by pak měla být známa s dostatečným předstihem před začátkem nového roku tak, aby si ji mohl Dopravní podnik zanést do svých plánovaných rozpočtovaných příjmů na následující účetní období.

Názor, že kompenzace je nutným dorovnáním hospodaření Dopravního podniku, bez ní velmi ztrátového, je naprosto mylný. Stejně tak chybná je představa, že slouží jako zdroj krytí investic podniku. Kompenzace má charakter čistě provozního transferu pro Pražskou integrovanou dopravu. Nyní se zaměříme na vývoj poměru mezi kompenzací, tržbami z jízdného a celkové výše výkonů Dopravního podniku.

Tabulka č. 21 – Poměr kompenzace a tržeb z jízdného na celkových výkonech

Kategorie	2010	2011	2012	2013
Kompenzace (mil. Kč)	11 426	11 129	10 636	10 824
Kompenzace (% z výkonů)	68,6	67,8	66,7	67,0
Tržby z jízdného (mil. Kč)	4 269	4 315	4 266	4 231
Tržby z jízdného (% z výkonů)	25,6	26,3	26,7	26,2
Výkony (mil. Kč)	16 668	16 416	15 953	16 160

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výročních zpráv 2010-2013

Jak můžeme z uvedené tabulky vidět, relativní výše kompenzace vzhledem k celkovým výkonům stále klesá. Tento vývoj je v letech 2010 – 2012 doprovázen relativně

rostoucími tržbami z jízdného. To neplatí pro rok 2013, kdy poměr tržeb k výkonům rovněž vzrostl (příčinou je pokles položky změny stavu zásob oproti předchozímu období, ačkoli došlo k celkovému nárůstu výkonů – tedy byl zde prostor pro relativní zvýšení tržeb z jízdného i kompenzace). (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014, s. 150)

Z výše uvedeného můžeme učinit závěr o existenci klesajícího trendu kompenzace. Ten by byl ale zásadním omylem. Ačkoli nemáme k dispozici výroční zprávu za rok 2014, můžeme dohledat částku kompenzace v rozpočtu Hlavního města Prahy. Ta měla v roce 2014 dosáhnout výše 11 629,5 mil. Kč (Rada HMP 2013b, s. 4), v roce 2015 je pak rozpočtována ve výši 12 636,5 mil. Kč (Rada HMP 2015, s. 34). Za poslední dva roky tak Praha kalkuluje s razantním růstem absolutní hodnoty kompenzace. Pokud tedy neočekáváme poměrný růst výkonů, můžeme si dovolit předpokládat, že i relativní poměr kompenzace na výši výkonů se bude zvyšovat.

Tímto zjištěním je naznačený trend z předcházejícího odstavce popřen. Skutečnost, že zejména v roce 2015 je zvýšení rozpočtované částky kompenzace důsledkem politického rozhodnutí snížit cenu jízdného v Praze (více viz subkapitola 3.4.3.3.), navozuje předpoklad, že výše kompenzace závisí ani ne tak na rozpočtových možnostech Hlavního města Prahy, jako spíše na politickém rozhodnutí a strategii vládnoucí reprezentace.

Nyní se podívejme na vývoj kompenzace z pohledu rozpočtu vlastního Hlavního města Prahy (očištěného o rozpočty městských částí).

Tabulka č. 22 – Vývoj vynaložené rozpočtované částky na kompenzaci v rozpočtu hl. m. Prahy

Roky	Kompenzace (mil. Kč)	Rozpočet Hl. m. Prahy (mil. Kč)	Kompenzace (% z rozpočtu)
2010	8 083	47 638	17,0
2011	10 861	46 410	23,4
2012	10 244	43 915	23,3
2013	10 603	44 321	23,9
2014	11 630	48 050	24,2
2015	12 637	56 341	22,4

Zdroj: vlastní zpracování na základě (Rada HMP 2015, s. 26,34, 2013a, s. 2, 2013b, s. 4, 2012a, s. 2, 2012b, s. 4, 2011a, s. 2,6, 2010a, s. 2, 2010b, s. 1, 2009a, s. 2, 2009b, s. 1)

Relativní výše kompenzace se v rozpočtu Hlavního města Prahy do roku 2014 celkově zvyšovala, pro rok 2015 zaznamenává pokles. Je však nutno zmínit, že průkaznost těchto dat je zpochybnitelná. Data v tabulce vychází z návrhů rozpočtů pro jednotlivé roky

(z toho důvodu se liší výše kompenzace oproti hodnotám z výročních zpráv). Navržená částka kompenzace i celková výše výdajů Hlavního města Prahy se však v průběhu roku často významně upravuje (viz tabulka č. 22 a 23).

V tabulce č. 23 jsou uvedeny hodnoty kompenzace z výročních zpráv Dopravního podniku proti skutečným výdajům Hlavního města Prahy.

Tabulka č. 23 – Vývoj skutečně vynaložené částky na kompenzaci k výdajům Hlavního města Prahy

Roky	Kompenzace (mil. Kč)	Rozpočet Hl. m. Prahy (mil. Kč)	Kompenzace (% z rozpočtu)
2010	11 426	54 120	21,1
2011	11 129	65 723	16,9
2012	10 636	61 266	17,4
2013	10 824	58 856	18,4

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výročních zpráv 2010-2013 a (Rada HMP 2010c, s. 3, 2011b, s. 3, 2012c, s. 3, 2013d, s. 3)

Stejně jako při zkoumání výše kompenzace k tržbám z jízdného, i zde si můžeme dovolit předjímat, že pro rok 2014 a 2015 bude, za podmínky ne-zásadní změny výdajové stránky rozpočtu Hlavního města Prahy, podíl kompenzace na celkových výdajích města narůstat. V takovém případě bychom pak mohli identifikovat od roku 2011 rostoucí trend výše poskytnuté kompenzace v poměru k rozpočtu Hlavního města Prahy, a tím i větší zátěž rozpočtu výdaji na provoz městské hromadné dopravy v Praze.

Na závěr této subkapitoly je vhodné zmínit i právní nastavení vztahu mezi Hlavním městem Praha a Dopravním podnikem. Ten determinuje skutečnost, že je podnik 100% vlastněn městem. Veřejný zadavatel totiž není povinen zadávat zakázky dle Zákona o veřejných zakázkách v případě, kdy: *„jejich předmětem je poskytnutí dodávek, služeb nebo stavebních prací veřejnému zadavateli osobou, která vykonává podstatnou část své činnosti ve prospěch tohoto veřejného zadavatele a ve které má veřejný zadavatel výlučná majetková práva; veřejný zadavatel má výlučná majetková práva v určité osobě, zejména pokud disponuje sám veškerými hlasovacími právy plynoucími z účasti v takové osobě, nebo pokud taková osoba má právo hospodařit s majetkem veřejného zadavatele, nemá vlastní majetek a výlučně veřejný zadavatel vykonává kontrolu nad hospodařením takové osoby“* (Zákon o veřejných zakázkách 2006, §18 odst. 1 písm. e)

Hlavní město Praha disponuje k Dopravnímu podniku výlučnými majetkovými právy, a splňuje tak výše uvedenou definici. Z toho důvodu není nutné vypisovat

na poskytování městské hromadné dopravy výběrová řízení. Jde o tzv. formu in-house produkce, tedy zadání zakázky z volné ruky své vlastní zřízené obchodní společnosti.

Hlavní město Praha je rovněž jediným zadavatelem zakázek pro Dopravní podnik, který se tak soutěží o jiné zakázky neúčastní. Veškeré příjmy za poskytování svých služeb (pokud nepočítáme spoluúčast osob formou jízdného či jiné účelové dotace) tak inkasuje pouze od jednoho zadavatele a to Hlavního města Prahy.

3.4.2 Problematika udržitelného hospodaření a přiměřeného zisku

Po vysvětlení kompenzace jakožto hlavního zdroje příjmu Dopravního podniku se domnívám, že hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy je za současného systému financování udržitelné.

Dopravní podnik disponuje vzhledem ke svému zadlužení dostatečným majetkem. Jedinou komplikací tak představuje likvidita (viz subkapitola 3.1.3.) a rychlá míra růstu zadlužování, která, pokud by měla nadále pokračovat, je dlouhodobě neudržitelná. K zlepšení tohoto stavu má vést nejen již zmíněné odložení splátek za nákup nových tramvají, ale i tzv. přiměřený zisk, který se z toho důvodu stává v Dopravním podniku stále více diskutovaným tématem.

Nejprve si uvedme, co je tento termín představuje. Ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů nalezneme následující definici přiměřeného zisku:

„a) částka, která po zdanění a po minimálním přidělu do povinných fondů nepřekračuje 1/8 ceny autobusů (§ 3 odst. 2) používaných zpravidla pro veřejnou linkovou osobní dopravu zajišťující dopravní obslužnost plněním závazku veřejné služby (dále jen "veřejná linková osobní doprava"), snížená o částku celkových skutečných účetních odpisů těchto autobusů

b) částka vynaložená na investice související s provozováním veřejné linkové osobní dopravy, pokud s těmito investicemi vyjádřil pro účely jejich zahrnutí do výpočtu prokazatelné ztráty souhlas příslušný dopravní úřad.“ (Ministerstvo dopravy a spojů ČR 1998, §2 odst. 1 písm. a,b)

Pro účely dalšího rozboru můžeme tedy zjednodušeně pochopit přiměřený zisk jako zdroj ke krytí provozních výdajů. V samotném Dopravním podniku je přiměřený zisk v praxi často spojován zejména s krytím výdajů na obnovu vozového parku, z čehož nejpálčivější je právě úhrada závazku ve výši 8 mld. Kč za nové tramvaje T15. Je proto plánováno, že by měl Dopravní podnik vygenerovat takovou sumu prostředků, aby každý rok pokryl část splátky za tuto investici.

Nelehkou otázkou však zůstává, jak tohoto cíle dosáhnout. Dopravní podnik má dvě standardní možnosti – snížit náklady či zvýšit výnosy. V případě nákladů je situace

komplikovaná. Do úvahy musíme vzít platovou politiku, cenovou volatilitu vstupů, zda je nutné disponovat tak velkým majetkem (při jeho zeštíhlení by podnik realizoval úsporu na odpisech) či např. rychlost opotřebení majetku. Tyto faktory bez hlubší analýzy fungování společnosti těžko posoudíme.

Nejpřímější variantou je omezit výkony, čímž dojde k dosažení úspory provozních nákladů, zejména pak mzdových. Toho můžeme docílit redukcí některých linek či zvýšením časových intervalů vypravovaných spojů. Ani jedno řešení není veřejností vnímáno kladně, obě pak navíc znamenají nutnost redukce pracovních míst. Vzhledem k otevření prodloužené linky metra A do Motola, můžeme ale očekávat spíše opačný trend, jelikož každá nová stanice přináší pro Dopravní podnik zvýšení provozních nákladů.

Na straně výnosové je situace jasnější. První možností je (rovněž nepopulární) zdražení jízdného. To může vést k odlivu cestujících, jelikož dojde k substituci alternativními možnostmi přepravy, a následkem toho ke zvýšení počtu aut v Praze. Další variantou je získat více finančních prostředků od Hlavního města Prahy. To závisí na finanční kondici metropole a na vzájemném vyjednávání. Možností je financovat dosavadní úvěry prodejem. To je bezpochyby nejméně šťastná a dlouhodobě neudržitelná cesta.

Samostatnou kapitolou je pak využívání finančních zdrojů z fondů Evropské unie. Dne 11. 5. 2015 byl Evropskou komisí po dlouhých vyjednáváních s Ministerstvem dopravy ČR schválen Operační program Doprava pro roky 2014-2020, díky kterému může Česká republika čerpat až 125 mld. korun. Bohužel Dopravní podnik na alokované prostředky patrně nedosáhne. V oblasti veřejné dopravy jsou vyčleněny zejména na obnovu vozového parku vodní a železniční dopravy. Městské hromadné dopravě je určen specifický cíl 1. 4., nicméně ten se týká pouze investice do dopravní infrastruktury, která je mimo jeho kompetenci. (Evropská komise 2015, s. 40,41) Výše uvedené potvrzuje i vyjádření ministra Dopravy „Budeme z programu nově financovat také obnovu vozového parku na železnici a městskou dopravu, tedy infrastrukturu pro tramvaje, metro a trolejbusy.“ (Ministerstvo dopravy ČR 2015, s. 1)

V dalším textu jsou uvedena vybraná systémová opatření, která se veřejně diskutují a mohou vést k navýšení příjmů Dopravnímu podniku. Asi nejpopulárnější je zvýšení pokut pro černé pasažéry. Ti parazitují na ostatních uživatelích městské hromadné dopravy, kteří poctivě platí jízdné. K poslednímu zdražení došlo v roce 2014, a to na částku 1500 Kč (pokud provedeme porovnání s cenou základního jízdného 32 Kč, dostáváme ekvivalent pokuty v zakoupených jízdenkách 46,9 ks). V roce 2013 (před zdražením) inkasoval Dopravní podnik za přírážky k jízdnému celkem 216 milionů Kč. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014, s. 126) Výsledky dopadu zdražení do rozpočtu Dopravní podniku nejsou ještě k dispozici,

a nemůžeme je tedy vyhodnotit. Dle mého názoru je však mylná domněnka, že by dopad do rozpočtu mohl být dokonce negativní, jelikož klesne počet vybraných pokut. Pokud by k tomu došlo, tak jedinou příčinou může být, že dotyční ve větším počtu zakoupí jízdenky (nepředpokládám, že by zvýšení přírážky mohlo vést k odlivu uživatelů městské hromadné dopravy). Tímto opatřením tedy dojde buď k snížení počtu černých pasažérů a tím zvýšení tržeb z jízdného nebo k vyššímu výběru na přírážkách.

Potenciál zvýšení tržeb městské hromadné dopravy skýtá i opatření zákazu vjezdu aut (či jeho omezení) do centra města. Nutno podotknout, že jde o velmi smělý plán, politiky často diskutovaný, který nemá dopad pouze na rozpočet městské hromadné dopravy, nýbrž na dopravu v Praze jako celek. Nezodpovězenou otázkou ale zůstává, jaký bude mít redukce automobilů dopad. Samozřejmě dojde k úspoře prostoru v centru města. Následkem tohoto rozhodnutí však dojde i k nemalému nárůstu cestujících v prostředcích městské hromadné dopravy. To je vzhledem k motivaci zvýšení tržeb Dopravního podniku žádoucí. Problém tkví v tom, že v špičkách je již za stávajícího stavu kapacita řady vozů naplněna. Ruku v ruce s omezením provozu aut bychom museli přistoupit k posílení městské hromadné dopravy doprovázeného zvýšením provozních nákladů. Dopad do rozpočtu Dopravního podniku tak není bez hlubší analýzy kvantifikovatelný.

Posledním řešením, které zde zmíníme, je zavedení příspěvku z rozpočtu Středočeského kraje či státu. V obou případech má tento postup logické ekonomické odůvodnění. Praha je nejnavštěvovanějším turistickým centrem naší republiky a generuje tak velké příjmy nejen do svého, ale i státního rozpočtu. Tito turisté jsou dopravně obsluhováni Dopravním podnikem hl. m. Prahy, který nese veškeré náklady, výnosy z turistů však plynou i státu. Diskuze o jeho zapojení na krytí nákladů dopravní obslužnosti je proto opodstatněná.

V případě Středočeského kraje je princip obdobný. Vzhledem ke každodenní migraci jeho obyvatel do Prahy, ať již za studiem či za prací, kteří využívají dopravních služeb hlavního města hrazených výhradně z rozpočtu hlavního města, je na místě zvážit, zda by neměl rovněž Středočeský kraj na provoz pražské hromadné dopravy přispívat.

Cest, které by mohly vést k dosažení přiměřeného zisku, a tím i k tvorbě zdrojů pro krytí obnovy vozového parku, shledáváme vícero. I přes své opodstatnění má v Dopravním podniku i v Hlavním městě Praze přiměřený zisk stále mnoho odpůrců. Argumentují tím, že jelikož je Dopravní podnik v 100% vlastnictví Prahy, jeho zisk de facto „zůstává“ v rozpočtu Prahy, nicméně s tím zásadním rozdílem, že nejprve podlehe zdanění. Z tohoto důvodu se uvažuje o přiměřeném zisku již v případě dosažení nuly, tedy vyrovnaného hospodaření.

3.4.3 Základní zdroje financování městské hromadné dopravy

V této subkapitole otevřeme otázku, jakým možným poměrem mezi soukromými a veřejnými zdroji může být Dopravní podnik, a tím i městská hromadná doprava, v Praze financována. Nejprve uveďme tabulku struktury provozních výnosů za roky 2010 – 2013.

Tabulka č. 24 – Struktura provozních výnosů (v mil. Kč)

Druh výnosu	2010	2011	2012	2013
Tržby za prodej zboží	1,4	0,8	0,9	0,6
Tržby z jízdného	4 268,5	4 314,9	4 265,7	4 230,7
Kompenzace	11 426,4	11 128,5	10 636,1	10 823,6
Ostatní tržby	629,3	659,2	666,0	649,8
Změna stavu zásob	0,7	3,0	8,8	- 3,0
Aktivace	342,9	310,0	376,0	458,7
Tržby z prodeje DM a materiálu	548,0	323,1	100,2	80,0
Změna stavu rezerv a opravných položek	- 672,1	- 739,6	69,1	7,1
Ostatní provozní výnosy	467,5	433,5	396,2	941,3
Provozní výnosy celkem	17 012,6	16 433,4	16 519,0	17 188,8

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výročních zpráv 2010-2013

Pro názornost uveďme i vertikální analýzu struktury provozních výnosů - viz tabulka č. 25. Z tabulek vidíme, že součet položek kompenzace a tržeb z jízdného představuje vždy minimálně 89% z celkových provozních výnosů, tedy naprosto rozhodující část. Ostatní položky nemají zásadní význam na financování Dopravního podniku.

Krátce se zmiňme alespoň o dvou z nich. Z vertikální analýzy je patrný významný pokles využívání prodeje majetku k financování, což můžeme označit za pozitivní trend. Za zmínku stojí i ostatní provozní výnosy. Ty jsou tvořeny zejména dotacemi k úhradě nákladů a přírážkami k jízdnému. V posledním sledovaném roce 2013 je jejich nárůst způsoben zejména novým výnosem ve výši 468,5 mil Kč za SMS jízdenky.

Tabulka č. 25 – Vertikální analýza struktury provozních výnosů

Druh výnosu	2010	2011	2012	2013
Tržby za prodej zboží	0,01%	0,00%	0,01%	0,00%
Tržby z jízdného	25,09%	26,26%	25,82%	24,61%
Kompenzace	67,16%	67,72%	64,39%	62,97%
Ostatní tržby	3,70%	4,01%	4,03%	3,78%
Změna stavu zásob	0,00%	0,02%	0,05%	- 0,02%
Aktivace	2,02%	1,89%	2,28%	2,67%
Tržby z prodeje DM a materiálu	3,22%	1,97%	0,61%	0,47%
Změna stavu rezerv a opravných položek	- 3,95%	- 4,50%	0,42%	0,04%
Ostatní provozní výnosy	2,75%	2,64%	2,40%	5,48%
Provozní výnosy celkem (v mil. Kč)	17 012,6	16 433,4	16 519,0	17 188,8

Zdroj: vlastní zpracování na základě tabulky č. 24

3.4.3.1 Vazba mezi kompenzací a cenou jízdného

Dále se omezíme pouze na kompenzaci a tržby z jízdného. Kompenzace reprezentuje veřejnou část financování Dopravního podniku (a tím i městské hromadné dopravy), tržby z jízdného představují soukromé zdroje, tedy spoluúčast uživatelů – cestujících.

Jak bylo uvedeno v subkapitole 3.4.1., kompenzace ve sledovaném období let 2010 až 2013 klesala. Pro rok 2014 a 2015 vidíme v rozpočtu Hlavního města Prahy naopak růst její nominální hodnoty, protože lze předpokládat i zvýšení jejího podílu na celkových provozních výnosech.

Vztah mezi cenou jízdného a kompenzací můžeme charakterizovat jako vazbu obousměrné relace. Jakmile je určena výše kompenzace, Dopravní podnik provede predikci svého hospodaření a pokud se obává, že současné ceny nebudou stačit k pokrytí nákladů, přistoupí k zdražení. Na druhou stranu výše kompenzace musí být stanovena s ohledem na předpokládané tržby z výběru jízdného.

Poměr mezi těmito dvěma zdroji je determinován mnoha faktory, z nichž na základě ekonomické úvahy by mělo být nejdůležitější rozpočtové omezení Hlavního města Prahy. V praxi tomu tak není. Jak můžeme sledovat v průběhu let 2010 - 2013 v tabulce č. 23, Praha má stále dostatek prostředků na to, aby se rozhodla, zda poskytne na financování městské hromadné dopravy 10,6 či 11,4 miliardy Kč, nebo zda vyčlení na kompenzaci ze svého rozpočtu 17 % či 21 %.

Rozhodnutí o výši přidělené kompenzace má totiž dvě roviny. Tou první je již popsaná ekonomická, která se odvíjí od rozpočtového omezení Hlavního města Prahy.

Rozpočet Prahy však poskytuje dostatečnou volnost pro korigování výše prostředků pro městskou hromadnou dopravu. Druhá rovina je politická, která v posledních letech převažuje. V praxi je totiž kompenzace dopředu vypočítávána s přihlédnutím k ceně jízdného, jelikož její výši přímo determinuje. Politická reprezentace tak nejprve svým rozhodnutím stanoví politický cíl ceny jízdného a k němu následně dopočítá potřebnou výši kompenzace.

Pokud proto požadujeme odpověď na otázku, jaký by mohl být poměr financování městské hromadné dopravy z veřejných zdrojů oproti jízdnému, z čistě matematického pohledu s trochou nadsázky můžeme říci, že jakýkoli. Vše závisí hlavně na politické vůli zvoleného zastupitelstva.

3.4.3.2 Financování výlučně ze soukromých či veřejných zdrojů

Pokud se politická reprezentace rozhodne poskytnout městskou hromadnou dopravu v Praze zcela zdarma, jednoduše navýší kompenzaci Dopravnímu podniku o současnou sumu tržeb z jízdného, tedy cca o 4,2 mld. Kč. Naopak pokud Praha zcela přestane přispívat na chod městské hromadné dopravy, může se Dopravní podnik pokusit provést takové zvýšení cen, aby vzniklou ztrátu z kompenzace, tj. 63 až 68 % svých příjmů, pokryl.

Obě tato řešení představují tak extrémní případy, že jsou stěží reálně proveditelné. Pokud akceptujeme nulovou spoluúcast uživatele, vystavujeme se riziku, že dojde k nadměrné spotřebě daného statku. To platí i v případě hromadné dopravy. Při zavedení jízdného zdarma hrozí, že ji obyvatelé začnou nadužívat, čímž mohou velmi zkomplikovat přepravu po městě. Dopravní podnik navíc nebude mít žádný prostředek, aby jim v této činnosti jakkoli bránil.

Druhý uvedený extrém, tedy financování městské hromadné dopravy pouze ze soukromých zdrojů, je snad ještě méně realistický. Bez kompenzace by muselo dojít k zdražení jízdného (počítáno dle roku 2013) 3,56 krát – tedy o 256 %. To vše za ideálních podmínek a předpokladu nulového odlivu cestujících vlivem tohoto zdražení. Zde jistě není nutno vysvětlovat, že tento předpoklad je nereálný. Za takto drastického zdražení jízdného by mnoho lidí přehodnotilo své dopravní návyky a začalo městskou hromadnou dopravu substituovat pěší chůzí, přepravou na kole či v autě, eventuálně dopravou pomocí taxi. Tím dojde k úbytku uživatelů městské hromadné dopravy a tedy nutnosti dalšího zdražení jízdného, které vzniklou ztrátu pokryje. K jak vysokému zdražení by tedy nakonec muselo být přistoupeno, není bez podrobnější analýzy možné určit.

Jak již bylo naznačeno, při výrazném zdražení (a při zdražení obecně) hrozí, že lidé začnou substituovat městskou hromadnou dopravu osobními automobily. To povede nejen ke zhoršení průjezdnosti metropole a časovým ztrátám, rovněž ale k znečišťování životního prostředí. Vyčíslit tyto náklady je pak ještě komplikovanější.

3.4.3.3 Dopady změny cen jízdného na poměr financování mezi soukromými a veřejnými zdroji

Dopravní podnik je pro svá rozsáhlá aktiva a obrat jedním z nejsledovanějších veřejných společností v Praze, a to ze strany veřejnosti i novinářů. Pokud přičteme ještě jeho zásadní strategický význam pro metropoli, stává se atraktivním objektem i pro politickou reprezentaci. Veřejnosti je tak často umožněn přístup k politickým a ekonomickým plánům, kam by měl Dopravní podnik dále směřovat. Ty logicky eskalují v době předvolebních bojů, stejně jako například na podzim roku 2014. Právě v této době bylo učiněno prohlášení o zlevnění ceny jízdného, které se úzce dotýká mé bakalářské práce, a které můžeme vhodně využít k provedení zhodnocení možných dopadů změny poměru financování mezi veřejnými a soukromými zdroji.

Adriana Krnáčová v předvolebních slibech občanům v říjnu 2014 uvedla, že dojde k snížení ceny ročního kuponu městské hromadné dopravy na 10 Kč denně. Celkově klesne cena ze 4 750 Kč na 3 650 Kč, tedy o 1 100 korun na rok. Navíc informovala, že dojde k posílení kapacity spojů. (aktualne.cz 2014)

Odmysleme od politické roviny (ostatní politické strany samozřejmě označovaly tento výrok za populismus či drahý předvolební slib), a pokusme se jej zhodnotit z ekonomického pohledu. Jak již víme, dle velmi jednoduché úvahy v případě poklesu jednoho zdroje příjmu (ať již kompenzace či tržeb z jízdného) musí dojít buď k ekvivalentnímu zvýšení druhého zdroje či k odpovídajícímu omezení výkonů Dopravního podniku.

Podle neoficiálních informací by se vzniklá ztráta z tržeb Dopravního podniku vlivem takto razantního snížení ceny jízdného měla pohybovat v stamilionech. Dále se však informace různí, od výše 200 mil. Kč, až po částky okolo 700 mil. Kč. Tento výpadek příjmů tak bude kompenzovat rozpočet hlavního města Prahy. S tím však politická reprezentace evidentně kalkuluje, což je vidět na zvýšení částky na kompenzaci v rozpočtu Hlavního města Prahy pro rok 2015 na výši 12 636,5 mil. Kč, oproti roku 2014 dokonce více než o miliardu korun.

Nová koalice hl. m. Prahy následně opřela přínos tohoto kroku o hypotézu, že zlevnění ročního jízdného přiláká k spotřebě městské hromadné dopravy více občanů a v konečném důsledku dojde vlivem většího počtu nakoupených jízdenek dokonce k zvýšení výnosů Dopravního podniku.

Toto je hypotéza velmi ambiciózní, jelikož dokud nebude provedena relevantní analýza elasticity poptávky po jízdě městskou hromadnou dopravou v Praze (která není dosud veřejně známá), zůstává tvrzení, že zlevnění o 1 100 Kč za rok nějak výrazně zvýší počet

cestujících v pražské hromadné dopravě pouze na úrovni domněnky. Za stejně relevantní můžeme označit opačný závěr, a to sice že městská hromadná doprava je statek pro obyvatele Prahy natolik nezbytný, že se jeho cenová elasticita bude spíše menší než 1 (či dokonce blíže k nule) a snížení její ceny nevyvolá ekvivalentní procentuální nárůst prodaného jízdného, čímž vznikne ztráta, která bude pokryta ze zdrojů hlavního města Prahy.

Stěží pak obстоjí i argument srovnání s Vídní. Ta od roku 2012 zlevnila své jízdné a dosáhla tak v součtu zvýšení výnosů. Zde je nutné si uvědomit veškeré konsekvence. Roční jízdné ve Vídni bylo v roce 2012 zlevněné ze 449 Eur na 365 Eur (Charvát 2015). Průměrná mzda obyvatele Vídne v té době dosahovala 1 984 Eur (údaj z roku 2011) (E15 2013). Tedy cena jízdného byla zlevněna z 22,6 % průměrného měsíčního platu na hranici 18,4 %.

Pro Prahu však vychází čísla v případě realizace zlevnění jízdného odlišně. V 4. čtvrtletí roku 2014 dosahovala průměrná hrubá mzda v Praze dle Českého statistického úřadu 34 625 Kč. (Český statistický úřad 2015) Po přepočítání na čistou mzdu získáváme výši 23 856 Kč. Při realizaci slevy tedy dojde k zlevnění ročního jízdného z 19,9 % měsíčního průměrného platu na 15,3 %. Pokud tedy porovnáváme poměr ceny ročního kuponu k průměrné mzdě, dojdeme k závěru, že ve Vídni tvoří 18,4 %, zatímco v Praze je v plánu zlevnit až k 15,3 %. Máme-li za cíl se Vídni přiblížit, jak bylo tvrzeno, měli bychom jízdné zlevnit o 3% body méně.

Pokud budeme hodnotit dopad změny ceny jízdného na potenciál zvýšení prodaných kuponů, je zde situace odlišná. Jen stěží můžeme porovnávat dopady změny, když máme jiné výchozí stavy, tedy když ve Vídni byla zlevněna jízdenka z 22,6 % průměrné mzdy, což je výše představující relativně dražší výdaj pro obyvatele Vídne za danou službu než v případě Prahy a 19,9 %.

Co se týká míry zlevnění, ta je však podobná - v případě Vídne došlo k zlevnění o 4,2 %, v Praze má jít o 4,6 %.

Jak je z výše uvedeného patrné, hodnotit dopady změny cen jízdného do tržeb Dopravního podniku je velmi komplikované a názory, jak velký negativní vliv na rozpočet městského dopravce bude zlevnění obnášet, se velmi liší. Stejně tak problematické je proto odhadnout i míru zvýšení částky kompenzace Dopravnímu podniku, která má výpadek v příjmech nahradit, a tedy změnu poměru financování mezi soukromými a veřejnými zdroji.

Pokud bychom přeci jen chtěli provést odhad dopadu tohoto politického rozhodnutí, tedy zlevnění ročního jízdného o 1 100 Kč, můžeme tak učinit na základě velmi jednoduchého výpočtu. Dle Výroční zprávy pro rok 2013 si zakoupilo roční kupon celkem 198 265 lidí. (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014, s. 118). Pokud tento počet zakoupených kuponů

vynásobíme výši slevy 1 100 Kč, dostáváme sumu přibližně 218 milionů korun, která představuje odhad výpadku příjmů Dopravnímu podniku vlivem této změny.

Tento propočet je však velmi zjednodušený a předpokládá nezměněný počet prodaných ročních kuponů, což je málo realistické. Za pravděpodobnější můžeme považovat, že zlevnění vyvolá zvýšenou poptávku po ročních kuponech ze strany těch, kteří si časové kupony dříve nepořizovali a využívali pouze jednorázové jízdné. Na těchto uživatelích může Dopravní podnik vydělat i prodělat, výsledek závisí na porovnání roční zaplacené sumy za jednorázové jízdné oproti nové zlevněné ceně ročního kuponu.

K zodpovědné kvantifikaci bychom museli znát nejen elasticitu poptávky po daném produktu Dopravního podniku v závislosti na jeho ceně, ale rovněž provést komplexní modelaci dopadů změny ceny jízdného na provoz městské dopravy. Do takto komplexní analýzy je pak nutné započítat zejména reakci obyvatel na danou změnu, tedy do jaké míry a jakým mixem budou substituovat městskou hromadnou dopravu (pěší chůze, kolo, osobní automobily, taxi) či např. předpokládanou změnu počtu černých pasažérů.

K zhodnocení celkového dopadu do rozpočtu Prahy by navíc měla být provedena i analýza změny počtu osobních automobilů a s tím souvisejících dopadů jednak na životní prostředí (zdražení jízdného může mít za následek zvýšený počet osobní dopravy, ten má negativní vliv na životní prostředí a vyvolává dodatečné náklady) a dále na atraktivitu města pro zahraniční turisty, která může ovlivnit objem jimi utracených finančních prostředků (a tím opět rozpočet města).

V předchozích odstavcích jsme naznačili, jaká kritéria musí být při hodnocení dopadů změny ceny jízdného na městskou hromadnou dopravu a poměr jejího financování mezi soukromými a veřejnými zdroji započítána. Tato modelace dopadů vyžaduje hloubkovou analýzu a je velmi náročná na vstupní data. Bezpochyby jde však o velmi zajímavé téma, kterému by mohla být věnována pozornost.

3.4.4 Privatizace

Na závěr své práce jsem se rozhodl zařadit často diskutovanou otázku možné privatizace městské hromadné dopravy.

Jak bylo v práci dokázáno, bez kompenzace je Dopravní podnik jen velmi těžko provozuschopný, jelikož zdražení jízdného o více než 250 % (což je nejoptimističtější varianta, při které nepoklesne počet uživatelů) je nereálné. Pokud bychom uvažovali prodej Dopravního podniku Praha do rukou soukromníka, s největší pravděpodobností, a to i za předpokladu, že přistoupí k částečnému zdražení jízdného za kombinace s omezením výkonů, bude muset inkasovat subvence na provoz od Hlavního města Prahy

(nepředpokládejme, že bude chod podnik dotovat ze svého). Jediným výsledkem takového kroku by tak s největší pravděpodobností byla pouze ztráta majetkové kontroly.

Vzhledem k strategickému významu dopravní obslužnosti pro město by však nebyla ztráta majetkové kontroly, a to ani za předpokladu ušetření části nákladů, dle mého názoru šťastným krokem. V zásadě by došlo k přechodu od zajištění dopravní obslužnosti ve formě in-house produkce k jejímu kontrahování. Smluvní nastavení takové spolupráce bude však velmi problematické. Jak uvádí Pavel „...s růstem potřeby vynaložení specifických aktiv na produkci požadované služby a s růstem obtížnosti měření jejich výstupů se snižuje vhodnost volby externího způsobu produkce.“ (Ochrana et al. 2007, s. 89) V případě zajištění městské hromadné dopravy je stěží reálná představa, že se městu podaří do smlouvy dostatečně pojmenovat výstupy této služby, které bude po soukromém dodavateli požadovat, tím spíše pak jejich měření.

Kontrahování by tak vedlo nejen k omezení regulace dopravy v Praze, ale dokonce k vzniku velmi silného monopolu, který bude i přes uzavřenou smlouvu v pokušení zneužívat svého silného postavení. Takový závěr pak nebude pozitivní nejen pro Prahu, ale ani pro její obyvatele.

Výhodou stoprocentního vlastnictví Dopravního podniku městem je i skutečnost, že je tak vyloučena možnost jeho úpadku či insolvence. Touto výhodou soukromý vlastník nedisponuje. Hlavní město Praha si pak samozřejmě nemůže krach městského dopravce dovolit, jelikož by nastal absolutní dopravní kolaps. Tím se oklikou opět vracíme k závěru, že v konečném důsledku by muselo město dopravci finančně pomoci.

Závěr

Veřejná hromadná doprava s sebou nese významné pozitivní externality, díky čemuž je opodstatněné, aby byla spolufinancována z veřejných zdrojů. K naplnění tohoto předpokladu dochází formou kompenzace za závazek veřejné služby, který poskytuje město svému dopravci za zabezpečování dopravní obslužnosti.

Bakalářská práce popisuje mechanismus financování městské hromadné dopravy na uvedeném příkladu Dopravního podniku hlavního města Prahy. V úvodní části práce je dokázáno, že městská hromadná doprava jakožto veřejná služba splňuje předpoklady pro spolufinancování z veřejných zdrojů.

Provedená analýza hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy popisuje, jak je financován provoz městského dopravce. Ukazuje, že ačkoli jde o solventní a výši aktiv rozsáhlý podnik, musí bedlivě sledovat svoji likviditu. Dále poukazuje na skutečnost, že rozsáhlé investice, které realizuje, nezatěžují jeho hospodaření, jelikož jsou financovány z externích zdrojů. Za jedinou problematickou skutečnost shledává obnovu vozového parku, kterou musí krýt podnik z vlastních prostředků.

V práci je popsán systém vícezdrojového financování městské hromadné dopravy pomocí kompenzace, tvořící veřejný příspěvek města na provoz Dopravního podniku, a tržeb z jízdného, reprezentujícího spoluúčast cestujících. Díky skutečnosti, že jsou dopravní podniky tradičně v stoprocentním vlastnictví měst, shledáváme tento model za udržitelný, jelikož výše poskytnuté kompenzace závisí na rozhodnutí města, které ji tak může v rámci svých rozpočtových možností modifikovat dle potřeby.

V textu je dále vysvětlen vztah mezi cenou jízdného a výší kompenzace. Charakter této vazby můžeme definovat jako obousměrnou relaci, přičemž výše kompenzace přímo ovlivňuje cenu jízdného a naopak. V praxi je však výše kompenzace často dopočítávána na základě politického rozhodnutí o ceně jízdného v daném městě. Poměr mezi veřejnými zdroji a soukromou spoluúčastí obyvatel tak může být v rozumné míře upravován. Obě krajní varianty, tedy financování pouze z veřejných či soukromých prostředků, jsou však extrémními až nereálnými případy.

V závěru práce je nastolena otázka možného dopadu změny cen jízdného na rozpočet městského dopravce a s tím související nutné úpravy poskytnuté kompenzace, přičemž jsou vyjmenovány faktory, které tento dopad ovlivňují. Tato pasáž otevírá prostor pro možnost navazující hlubší analýzy, která by modelovala a vyčíslila dopady změny cen jízdného na provoz dopravní obslužnosti a tím i rozpočet dopravce a celého města.

Použité zdroje

1. AKTUALNE.CZ, 2014. Nejen levnější jízdné, rodiče i psi mají mít MHD zdarma. *Aktuálně.cz - Víte co se právě děje* [online] [vid. 27. duben 2015]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/nejen-levnejsi-jizdne-rodice-i-psi-maji-mit-mhd-zdarma/r~71783d1873c611e4845a002590604f2e/>
2. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2014. *Průměrné mzdy - 4. čtvrtletí 2013 | ČSÚ* [online] [vid. 27. duben 2015]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/cr/prumerne-mzdy-4-ctvrtleti-2013-2w1wzcxx2x>
3. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2015. *Průměrné hrubé měsíční mzdy v Praze ve 4. čtvrtletí 2014 | ČSÚ v hl. m. Praze* [online] [vid. 8. květen 2015]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/prumerne-hrube-mesicni-mzdy-v-praze-ve-4-ctvrtleti-2014>
4. DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, 2011. *Výroční zpráva 2010.pdf*. duben 2011. B.m.: oddělení Marketingu.
5. DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, 2012. *Výroční zpráva 2011.pdf*. květen 2012. B.m.: oddělení Marketingu.
6. DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, 2013. *Výroční zpráva 2012.pdf*. červen 2013. B.m.: oddělení Marketingu.
7. DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, 2014. *Výroční zpráva 2013.pdf*. červen 2014. B.m.: oddělení Marketingu.
8. DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, 2015. *Aktuality a vývoj projektu - Nové metro* [online] [vid. 27. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.novemetro.cz/>
9. DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY a METROPROJEKT PRAHA A.S., 2013. *Trasa D pražského metra.pdf*. listopad 2013.
10. E15, 2013. *Mzdy a zdanění práce v Rakousku – FinExpert.cz* [online] [vid. 8. květen 2015]. Dostupné z: <http://finexpert.e15.cz/mzdy-a-zdaneni-prace-v-rakousku>
11. EVROPSKÁ KOMISE, 2015. *Operační program Doprava 2014-2020.pdf*. 5. listopad 2015.
12. CHARVÁT, Hugo, 2015. *Vídeň snižuje jízdné. Jak to bude v Praze? - Ekolist.cz* [online] [vid. 27. duben 2015]. Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/viden-snizuje-jizdne-jak-to-bude-v-praze>
13. METROPROJEKT PRAHA A.S., 2011. *Schéma trasy metra D* [online] [vid. 27. duben 2015]. Dostupné z: http://www.metroprojekt.cz/components/gallery/show_gallery_image.jsp?src=/images/gallery/aktuality/s_obrazek_metro_d.jpg
14. MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČR, 1998. *SBÍRKA ZÁKONŮ - VYHLÁŠKA Ministerstva dopravy a spojů ze dne 13. března 1998 o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové osobní dopravě* [online] [vid. 8. květen 2015]. Dostupné z: <http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=sb98050&cd=76&typ=r>

15. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2005. *Strategie podpory dopravní obsluhy uzemi.pdf*. 2005.
16. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2011. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013.pdf*. aktualizace 2011.
17. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2013. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020.pdf*. duben 2013.
18. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2014. *Zelená kniha koncepce veřejné dopravy.pdf*. 2014.
19. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2015. *EK schválila Operační program Doprava, ČR může čerpat až 125 miliard korun | Operační program Doprava* [online]. [vid. 16. květen 2015]. Dostupné z: <http://web.opd.cz/ek-schvalila-operacni-program-doprava-cr-muze-cerpat-az-125-miliard-korun/>
20. OCHRANA, František, 2007. *Veřejné služby - jejich poskytování, zadávání a hodnocení: teorie a metodika poptávkového způsobu poskytování a zadávání veřejných služeb na úrovni municipalit*. Vyd. 1. Praha: Ekopress. ISBN 978-80-86929-31-6.
21. OCHRANA, František, Markéta FANTOVÁ ŠUMPÍKOVÁ, Jan PAVEL, Juraj NEMEC a A KOL., 2007. *Efektivnost zabezpečování vybraných veřejných služeb na úrovni obcí*. Praha: Oeconomica. ISBN 978-80-245-1259-4.
22. RADA HMP, 2009a. *Bilance návrhu rozpočtu vlastního hlavního města Prahy na rok 2010*. 2009.
23. RADA HMP, 2009b. *Návrh rozpočtu příjmů, výdajů a financování podle rozpočtových kapitol a správců dle UZ (v tis. Kč) za vlastní hlavní město Prahu (2010)*. 2009.
24. RADA HMP, 2010a. *Bilance návrhu rozpočtu hlavního města Prahy na rok 2011*. 2010.
25. RADA HMP, 2010b. *Návrh rozpočtu příjmů, výdajů a financování podle rozpočtových kapitol a správců dle UZ (v tis. Kč) za vlastní hlavní město Prahu (2011)*. 2010.
26. RADA HMP, 2010c. *Závěrečný účet Hlavního města Prahy 2010 - bilance příjmů a výdajů.pdf*. 2010.
27. RADA HMP, 2011a. *Bilance návrhu rozpočtu vlastního hlavního města Prahy na rok 2012*. 2011.
28. RADA HMP, 2011b. *Závěrečný účet Hlavního města Prahy 2011 - bilance příjmů a výdajů.pdf*. 2011.
29. RADA HMP, 2012a. *Bilance návrhu rozpočtu vlastního hl. m. Prahy na rok 2013*. 2012.
30. RADA HMP, 2012b. *Návrh rozpočtu běžných výdajů podle rozpočtových kapitol a správců dle UZ (v tis. Kč) za vlastní hlavní město Prahu (2013)*. 2012.

31. RADA HMP, 2012c. *Závěrečný účet Hlavního města Prahy 2012 - bilance příjmů a výdajů.pdf*. 2012.
32. RADA HMP, 2013a. *Bilance návrhu rozpočtu na rok 2014*. 2013.
33. RADA HMP, 2013b. *Návrh rozpočtu běžných výdajů podle rozpočtových kapitol a správců dle UZ (v tis. Kč) za vlastní hlavní město Prahu (2014)*. 2013.
34. RADA HMP, 2013c. *Usnesení Rady HMP č. 1824 ze dne 8.10.2013.pdf*. 10. srpen 2013.
35. RADA HMP, 2013d. *Závěrečný účet Hlavního města Prahy 2013 - bilance příjmů a výdajů.pdf*. 2013.
36. RADA HMP, 2014a. *Usnesení Rady HMP č. 322 ze dne 25.2.2014.pdf*. 25. únor 2014.
37. RADA HMP, 2014b. *Usnesení Rady HMP č. 2257 ze dne 2.9.2014.pdf*. 9. únor 2014.
38. RADA HMP, 2015. *Návrh rozpočtu vlastního hlavního města Prahy na rok 2015, finančních vztahů k městským částem hlavního města Prahy na rok 2015 a rozpočtového výhledu do roku 2020*. 2. březen 2015.
39. STIGLITZ, Joseph E., 1997. *Ekonomie veřejného sektoru*. Praha: Grada. ISBN 80-7169-454-1.
40. VANČUROVÁ, Alena a Lenka LÁCHOVÁ, 2014. *Daňový systém ČR 2014*. 12., aktualiz. vyd. Praha: 1. VOX. Ekonomie. ISBN 978-80-87480-23-6.
41. VÍTEK, Miloš, 2001. *Veřejné služby a jejich správa*. Vyd. 1. Hradec Králové: Gaudeamus. ISBN 80-7041-472-3.
42. WWW.DPP.CZ, 2015. *Dopravní podnik hlavního města Prahy*. www.dpp.cz [online] [vid. 27. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/>
43. ZÁKON O VEŘEJNÝCH ZAKÁZKÁCH, 2006. *137_2006 Zákon o veřejných zakázkách.pdf*. 14. březen 2006.

Seznam grafů, obrázků a tabulek

Graf č. 1 – Zadluženost v absolutní výši (v mld. Kč)

Graf č. 2 – Zadluženost k celkové sumě aktiv (v %)

Graf č. 3 – Struktura provozních nákladů roku 2013 (v %)

Graf č. 4 – Struktura provozních výnosů roku 2013 (v %)

Obrázek č. 1 – Organizační struktura Dopravního podniku hl. m. Prahy

Tabulka č. 1 – Přepravené osoby dle jednotek

Tabulka č. 2 – Průměrný počet vypravených vozů za den (v jednotkách ks)

Tabulka č. 3 – Struktura aktiv (netto v mil. Kč)

Tabulka č. 4 – Horizontální analýza struktury aktiv

Tabulka č. 5 – Vertikální analýza struktury aktiv

Tabulka č. 6 – Struktura pasiv (v mil. Kč)

Tabulka č. 7 – Horizontální analýza struktury pasiv

Tabulka č. 8 – Vertikální analýza struktury pasiv

Tabulka č. 9 – Přehled struktury cizích zdrojů (v mil. Kč)

Tabulka č. 10 – Horizontální analýza struktury cizích zdrojů

Tabulka č. 11 – Struktura oběžných aktiv (v mil. Kč)

Tabulka č. 12 – Hodnota pracovního kapitálu (v mil. Kč)

Tabulka č. 13 – Ukazatelé likvidity (bezrozměrné jednotky)

Tabulka č. 14 – Provozní náklady v roce 2013 (v mil. Kč)

Tabulka č. 15 – Rozbor mzdových nákladů dle kategorií pracovníků

Tabulka č. 16 – Vývoj průměrné mzdy a počtu zaměstnanců

Tabulka č. 17 – Reálný růst mezd

Tabulka č. 18 – Provozní výnosy v roce 2013 (v mil. Kč)

Tabulka č. 19 – Finanční výsledek hospodaření v roce 2013 (v mil. Kč)

Tabulka č. 20 – Vývoj hospodářské výsledovky v letech 2010 - 2013 (v mil. Kč)

Tabulka č. 21 – Poměr kompenzace a tržeb z jízdného na celkových výkonech

Tabulka č. 22 – Vývoj vynaložené rozpočtované částky na kompenzaci v rozpočtu
hl. m. Prahy

Tabulka č. 23 – Vývoj skutečně vynaložené částky na kompenzaci k výdajům
Hlavního města Prahy

Tabulka č. 24 – Struktura provozních výnosů (v mil. Kč)

Tabulka č. 25 – Vertikální analýza struktury provozních výnosů

Přílohy

Příloha č. 1 - Bilanční rozvaha k 31. 12. 2010 (netto v tis. Kč)

AKTIVA	70 488 895
1. Dlouhodobý majetek	65 837 679
1.1. Dlouhodobý nehmotný majetek	264 521
1.2. Dlouhodobý hmotný majetek	65 320 377
1.2.1. Pozemky	3 245 976
1.2.2. Stavby	40 558 792
1.2.3. Samostatné movité věci a jejich soubory	16 311 811
1.2.4. Jiný dlouhodobý hmotný majetek	38 129
1.2.5. Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	3 872 483
1.2.6. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	1 293 116
1.3. Dlouhodobý finanční majetek	252 781
2. Oběžná aktiva	4 354 324
2.1. Zásoby	308 173
2.2. Dlouhodobé pohledávky	46 064
2.2.1. Pohledávky z obchodních vztahů	31 754
2.2.2. Dlouhodobé poskytnuté zálohy	14 102
2.2.3. Jiné pohledávky	208
2.3. Krátkodobé pohledávky	2 172 366
2.3.1. Pohledávky z obchodních vztahů	648 252
2.3.2. Stát – daňové pohledávky	609 918
2.3.3. Krátkodobé poskytnuté zálohy	35 019
2.3.4. Dohadné účty aktivní	70 714
2.3.5. Jiné pohledávky	808 463
2.4. Krátkodobý finanční majetek	1 827 721
2.4.1. Peníze	22 875
2.4.2. Účty v bankách	1 804 846
3. Časové rozlišení	269 892
PASIVA	70 488 895
1. Vlastní kapitál	59 435 949
1.1. Základní kapitál	30 726 125
1.2. Kapitálové fondy	30 771 220
1.3. Výsledek hospodaření minulých let	-3 415 668
1.4. Výsledek hospodaření	1 354 272
2. Cizí zdroje	10 348 616
2.1. Rezervy	1 014 313
2.2. Dlouhodobé závazky	2 347 267
2.2.1. Závazky z obchodních vztahů	32 100
2.2.2. Dlouhodobé přijaté zálohy	844
2.2.3. Odložený daňový závazek	2 305 905
2.3. Krátkodobé závazky	4 771 798
2.3.1. Závazky z obchodních vztahů	3 309 523
2.3.2. Závazky k zaměstnancům	13 051
2.3.3. Závazky ze sociálního z. a zdravotního p.	155 584
2.3.4. Stát – Daňové závazky a dotace	43 221
2.3.5. Krátkodobé přijaté zálohy	78 695
2.3.6. Dohadné účty pasivní	50 952
2.3.7. Jiné závazky	1 120 772
2.4. Bankovní úvěry a výpomoci	2 215 238
2.4.1. Bankovní úvěry dlouhodobé	2 030 635
2.4.2. Bankovní úvěry krátkodobé	184 603
3. Časové rozlišení	704 330

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2010 (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2011, s. 131–134)

Příloha č. 2 - Bilanční rozvaha k 31. 12. 2011 (netto v tis. Kč)

AKTIVA	73 867 981
1. Dlouhodobý majetek	70 209 318
1.1. Dlouhodobý nehmotný majetek	157 599
1.2. Dlouhodobý hmotný majetek	69 826 896
1.2.1. Pozemky	3 272 675
1.2.2. Stavby	40 856 518
1.2.3. Samostatné movité věci a jejich soubory	21 841 528
1.2.4. Jiný dlouhodobý hmotný majetek	38 128
1.2.5. Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	3 310 530
1.2.6. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	507 517
1.3. Dlouhodobý finanční majetek	224 823
2. Oběžná aktiva	3 425 422
2.1. Zásoby	303 760
2.2. Dlouhodobé pohledávky	54 370
2.2.1. Pohledávky z obchodních vztahů	25 808
2.2.2. Dlouhodobé poskytnuté zálohy	28 844
2.2.3. Jiné pohledávky	78
2.3. Krátkodobé pohledávky	2 099 976
2.3.1. Pohledávky z obchodních vztahů	900 444
2.3.2. Stát – daňové pohledávky	837 524
2.3.3. Krátkodobé poskytnuté zálohy	66 253
2.3.4. Dohadné účty aktivní	99 631
2.3.5. Jiné pohledávky	196 124
2.4. Krátkodobý finanční majetek	966 956
2.4.1. Peníze	17 432
2.4.2. Účty v bankách	949 524
3. Časové rozlišení	233 241
PASIVA	73 867 981
1. Vlastní kapitál	60 389 534
1.1. Základní kapitál	30 726 125
1.2. Kapitálové fondy	30 734 455
1.3. Výsledek hospodaření minulých let	-2 061 396
1.4. Výsledek hospodaření	990 350
2. Cizí zdroje	12 759 024
2.1. Rezervy	244 997
2.2. Dlouhodobé závazky	3 113 736
2.2.1. Závazky z obchodních vztahů	110 436
2.2.2. Dlouhodobé přijaté zálohy	1 027
2.2.3. Odložený daňový závazek	3 002 273
2.3. Krátkodobé závazky	7 333 656
2.3.1. Závazky z obchodních vztahů	5 655 329
2.3.2. Závazky k zaměstnancům	278 515
2.3.3. Závazky ze sociálního z. a zdravotního p.	162 471
2.3.4. Stát – Daňové závazky a dotace	48 916
2.3.5. Krátkodobé přijaté zálohy	24 274
2.3.6. Dohadné účty pasivní	47 959
2.3.7. Jiné závazky	1 116 192
2.4. Bankovní úvěry a výpomoci	2 066 635
2.4.1. Bankovní úvěry dlouhodobé	1 753 509
2.4.2. Bankovní úvěry krátkodobé	313 126
3. Časové rozlišení	719 423

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2011 (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2012, s. 87–89)

Příloha č. 3 - Bilanční rozvaha k 31. 12. 2012 (netto v tis. Kč)

AKTIVA	73 579 347
1. Dlouhodobý majetek	68 490 688
1.1. Dlouhodobý nehmotný majetek	78 357
1.2. Dlouhodobý hmotný majetek	68 187 577
1.2.1. Pozemky	3 279 885
1.2.2. Stavby	40 397 635
1.2.3. Samostatné movité věci a jejich soubory	22 061 112
1.2.4. Jiný dlouhodobý hmotný majetek	38 128
1.2.5. Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	1 463 544
1.2.6. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	947 273
1.3. Dlouhodobý finanční majetek	224 754
2. Oběžná aktiva	4 842 118
2.1. Zásoby	311 057
2.2. Dlouhodobé pohledávky	143 969
2.2.1. Pohledávky z obchodních vztahů	20 608
2.2.2. Dlouhodobé poskytnuté zálohy	48 338
2.2.3. Jiné pohledávky	75 023
2.3. Krátkodobé pohledávky	1 497 865
2.3.1. Pohledávky z obchodních vztahů	897 175
2.3.2. Stát – daňové pohledávky	337 554
2.3.3. Krátkodobé poskytnuté zálohy	58 609
2.3.4. Dohadné účty aktivní	108 846
2.3.5. Jiné pohledávky	95 681
2.4. Krátkodobý finanční majetek	2 889 227
2.4.1. Peníze	23 242
2.4.2. Účty v bankách	2 865 985
3. Časové rozlišení	246 541
PASIVA	73 579 347
1. Vlastní kapitál	59 965 879
1.1. Základní kapitál	30 726 125
1.2. Kapitálové fondy	30 707 427
1.3. Výsledek hospodaření minulých let	- 1 071 047
1.4. Výsledek hospodaření	-396 626
2. Cizí zdroje	13 011 270
2.1. Rezervy	176 325
2.2. Dlouhodobé závazky	3 617 043
2.2.1. Závazky z obchodních vztahů	114 991
2.2.2. Dlouhodobé přijaté zálohy	1 172
2.2.3. Odložený daňový závazek	3 500 880
2.3. Krátkodobé závazky	7 491 637
2.3.1. Závazky z obchodních vztahů	5 980 230
2.3.2. Závazky k zaměstnancům	294 974
2.3.3. Závazky ze sociálního z. a zdravotního p.	173 947
2.3.4. Stát – Daňové závazky a dotace	388 101
2.3.5. Krátkodobé přijaté zálohy	20 556
2.3.6. Dohadné účty pasivní	62 234 000
2.3.7. Jiné závazky	571 595
2.4. Bankovní úvěry a výpomoci	1 726 265
2.4.1. Bankovní úvěry dlouhodobé	1 479 656
2.4.2. Bankovní úvěry krátkodobé	246 609
3. Časové rozlišení	602 198

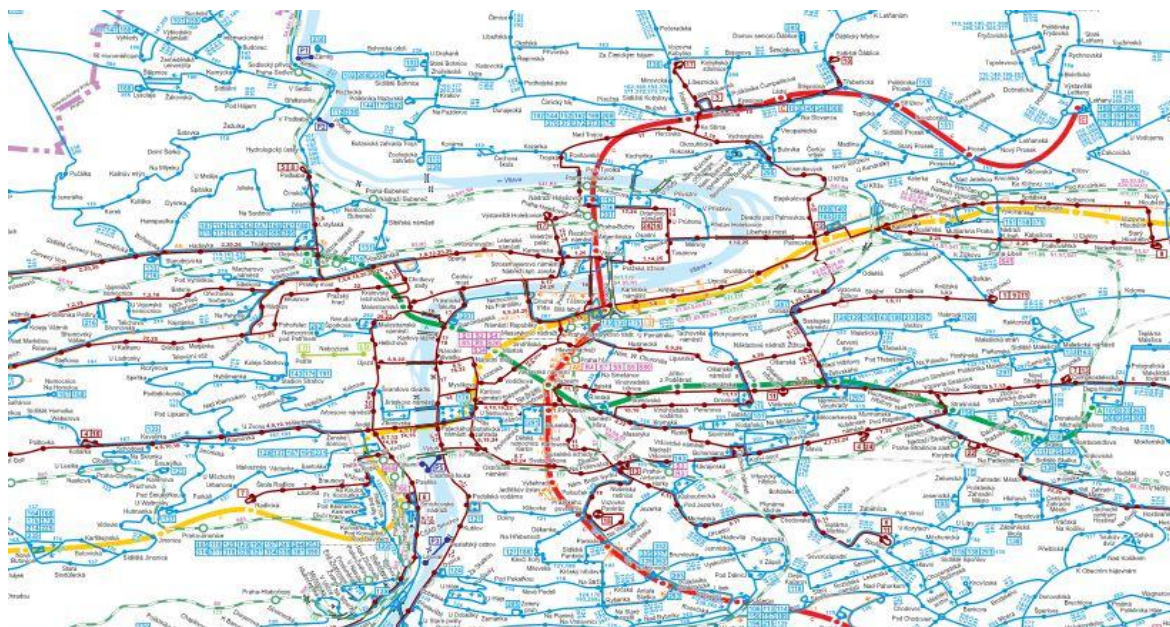
Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2012 (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2013, s. 87–91)

Příloha č. 4 - Bilanční rozvaha k 31. 12. 2013 (netto v tis. Kč)

AKTIVA	77 020 922
1. Dlouhodobý majetek	69 655 976
1.1. Dlouhodobý nehmotný majetek	94 342
1.2. Dlouhodobý hmotný majetek	69 334 724
1.2.1. Pozemky	3 367 644
1.2.2. Stavby	39 768 667
1.2.3. Samostatné movité věci a jejich soubory	23 418 876
1.2.4. Jiný dlouhodobý hmotný majetek	38 128
1.2.5. Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	1 840 527
1.2.6. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	900 882
1.3. Dlouhodobý finanční majetek	226 910
2. Oběžná aktiva	7 148 083
2.1. Zásoby	304 909
2.2. Dlouhodobé pohledávky	154 179
2.2.1. Pohledávky z obchodních vztahů	17 324
2.2.2. Dlouhodobé poskytnuté zálohy	61 836
2.2.3. Jiné pohledávky	75 019
2.3. Krátkodobé pohledávky	1 996 104
2.3.1. Pohledávky z obchodních vztahů	807 903
2.3.2. Stát – daňové pohledávky	481 616
2.3.3. Krátkodobé poskytnuté zálohy	113 754
2.3.4. Dohadné účty aktivní	140 166
2.3.5. Jiné pohledávky	452 665
2.4. Krátkodobý finanční majetek	4 692 891
2.4.1. Peníze	21 855
2.4.2. Účty v bankách	4 671 036
3. Časové rozlišení	216 863
PASIVA	77 020 922
1. Vlastní kapitál	59 669 667
1.1. Základní kapitál	30 726 125
1.2. Kapitálové fondy	30 781 118
1.3. Výsledek hospodaření minulých let	-1 465 673
1.4. Výsledek hospodaření	-371 903
2. Cizí zdroje	16 755 254
2.1. Rezervy	139 046
2.2. Dlouhodobé závazky	4 159 749
2.2.1. Závazky z obchodních vztahů	168 064
2.2.2. Dlouhodobé přijaté zálohy	3 270
2.2.3. Odložený daňový závazek	3 988 415
2.3. Krátkodobé závazky	10 895 957
2.3.1. Závazky z obchodních vztahů	8 898 119
2.3.2. Závazky k zaměstnancům	291 022
2.3.3. Závazky ze sociálního z. a zdravotního p.	169 660
2.3.4. Stát – Daňové závazky a dotace	829 974
2.3.5. Krátkodobé přijaté zálohy	48 306
2.3.6. Dohadné účty pasivní	197 075
2.3.7. Jiné závazky	461 801
2.4. Bankovní úvěry a výpomoci	1 560 502
2.4.1. Bankovní úvěry dlouhodobé	1 300 418
2.4.2. Bankovní úvěry krátkodobé	260 084
3. Časové rozlišení	596 001

Zdroj: vlastní zpracování na základě Výroční zprávy 2013 (Dopravní podnik hl. m. Prahy 2014, s. 154–158)

Příloha č. 5 – Schéma hustoty dopravních linek v Praze



Zdroj: (www.dpp.cz 2015)

Příloha č. 6 – Schéma trasy linky D



Zdroj: (Metroprojekt Praha a.s. 2011)