Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta financí a účetnictví

Katedra veřejných financí

Studijní obor: Finance



Hospodaření dopravních podniků ve vybraných městech ČR

Autor bakalářské práce: Tadeáš Přenosil

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

Rok obhajoby: 2019

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Hospodaření dopravních podniků ve vybraných městech ČR vypracoval samostatně a veškerou použitou literaturu a další prameny jsem řádně označil a uvedl v přiloženém seznamu.

V Praze dne …….

Podpis

Poděkování

Rád bych tímto poděkoval své vedoucí, doc. Ing. Aleně Maaytové, Ph.D., za odborné vedení, ochotu a cenné rady, které mi poskytla při zpracování této bakalářské práce.

Abstrakt:

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou financování městské hromadné dopravy. V práci je provedena analýza financování a hospodaření dopravních podniků. Pro tyto účely byly zvoleny tři největší dopravní podniky v České Republice. Pozornost je také věnována spolufinancování dopravních podniků z veřejných zdrojů.

Klíčová slova:

Veřejný statek, dopravní podnik, financování hromadné dopravy, hospodaření dopravních podniků

Abstract:

This bachelor's thesis deals with financing of public transportation. The thesis analyses the financing and management of public transport enterprises. For those purposes were chosen the three biggest public transport enterprises in Czech Republic. Furthermore the thesis deals with co-financing of public transport enterprises from public resources.

Key words:

Public good, public transport enterprise, financing of public transportation, management of public transport enterprises

Obsah

Úvod 7
1 Doprava a dopravní politika 9
1.1 Doprava a veřejný sektor 9
1.2 Dopravní politika 10
1.3 Municipální samospráva 11
1.4 Základní pojmy v oblasti veřejné dopravy 12
1.5 Legislativní rámec osobní dopravy 14
1.6 Městská hromadná doprava jako smíšený statek 14
2 Financování městské hromadné dopravy 16
2.1 Legislativní východiska financování MHD 17
2.2 Aktuální problémy financování MHD municipalitami 18
2.3 Argumenty pro financování MHD z veřejných zdrojů 19
2.4 Ekonomika a hospodaření dopravních podniků 20
2.4.1 Podnikový kapitál a faktory jej ovlivňující 21
2.4.2 Optimální finanční struktura a míra zadluženosti podniku 21
2.4.3 Pracovní kapitál 22
2.4.4 Likvidita podniku 22
3 Analýza hospodaření dopravního podniku v Brně 23
3.1 Profil a předmět podnikání 23
3.2 Hospodaření společnosti 24
3.2.1 Analýza rozvahy 24
3.2.2 Analýza likvidity 28
3.2.3 Celkové zadlužení a solventnost DP města Brna 29
3.2.4 Analýza výnosů a nákladů 30
4 Analýza hospodaření dopravního podniku v Ostravě 32
4.1 Profil a předmět podnikání 32
4.2 Hospodaření společnosti 33
4.2.1 Analýza výsledovky 33
4.2.2 Analýza rozvahy 35
4.2.3 Analýza likvidity 38
4.2.4 Zadluženost k celkové hodnotě aktiv 40

4.3 Investice 41
5 Hospodaření Dopravního podniku města Prahy 43
5.1.2 Analýza struktury aktiv 43
5.1.3 Analýza struktury pasiv 44
5.1.4 Analýza likvidity 45
5.1.5 Celkové zadlužení a solventnost DP Praha 47
5.2 Kompenzace 48
5.3 Výnosy z běžné činnosti 48
5.4 Investice 49
6 Srovnání hospodaření analyzovaných dopravních podniků 51
6.1 Srovnání podílu velikosti aktiv na počtu zaměstnanců 51
6.1.1 Srovnání podílu dlouhodobého majetku na aktivech 52
6.2 Srovnání podílu cizích zdrojů na pasivech 52
6.3 Srovnání výsledku hospodaření 53
6.4 Srovnání hodnoty pracovního kapitálu 54
6.5 Srovnání v oblasti likvidity 54
6.5.1 Běžná likvidita 54
6.5.2 Provozní pohotová likvidita 55
6.6 Srovnání v oblasti zadluženosti 56
6.7 Kompenzace a provozní dotace 56
7 Shrnutí 58
Závěr 60
Seznam literatury 61
Seznam grafů a tabulek 62
Příloha 1 Struktura pasiv DPMB, a.s. 65

Úvod

Bakalářská práce je zaměřena na problematiku hospodaření dopravních podniků ve vybraných městech České republiky. Cíl práce je **analyzovat a charakterizovat specifika hospodaření dopravních podniků ve třech největších městech České republiky, a to: Dopravního podniku hlavního města Prahy, Dopravního podniku města Brna a Dopravního podniku Ostrava.** Pro splnění cíle budou využity ukazatele finanční analýzy. Specifikem financování těchto dopravních podniků je, že je vícezdrojové a sestává z veřejných a soukromých prostředků.

V práci je provedena analýza financování a hospodaření dopravních podniků ve třech největších městech České republiky, a to Dopravního podniku hlavního města Prahy, Dopravního podniku města Brna a Dopravního podniku Ostrava. Analýzy jsou zaměřeny zejména na kapitálovou strukturu dopravních podniků, úroveň jejich zadluženosti a likvidity.

Zdrojem pro provedení analýz jsou výroční zprávy a účetní výkazy analyzovaných dopravních podniků za léta 2015 až 2017. Dalšími zdroji informací jsou informace o hospodaření daných podniků na webových stránkách, tištěných publikacích či periodicích.

Doprava představuje z hlediska ekonomické klasifikace druh služby, která může být produkována buď jako soukromý statek či jako statek veřejný či smíšený veřejný statek.

Městská hromadná doprava (MHD) je na základě rozhodnutí zastupitelstev daných měst považována zpravidla za veřejný smíšený statek. Tento druh statku je specifický tím, že na se na jeho produkci podílí jak jeho konkrétní uživatel, tak některý z druhů veřejného rozpočtu (resp. municipální rozpočet) (Silnice železnice, 2012). Účelem MHD není vyprodukování zisku, ale zajištění dopravní služby v požadovaném množství a kvalitě.

V časovém horizontu přibližně posledních dvaceti let byla odpovědnost za zajištění městské hromadné dopravy převzata příslušnými městy, která si postupně začala určovat také vlastní cenovou politiku, odvislou od reálných možností městských rozpočtů a od odhadu sociální únosnosti příslušného tarifu MHD pro její uživatele.

Dopravní obslužnost obcí, měst a krajů je zajišťována na základě zákona č. 128/2000 Sb., o obcích. Obce jsou v oblasti dopravy vlastníky a správci tzv. místních komunikací, jsou tedy povinny zajistit opravy a údržbu těchto komunikaci a vynakládat investiční prostředky na

jejich rozšiřování. Podoba dopravní infrastruktury obce je ovlivňována prostřednictvím schvalování strategických plánů rozvoje a územních plánů.

Obce zajišťují v oblasti zajištění veřejné dopravy tzv. ostatní dopravní obslužnost v regionu, případně, rozhodnou-li se tak, tak i městskou hromadnou dopravu. Ostatní dopravní obslužnost představuje zajištění dopravní obslužnosti nad rámec základní dopravní obslužnosti zajištěné kraji. Je-li tedy zájmem města či obce posílení určité linky či časového pásma v rámci regionálních či lokálních linek, může si s využitím vlastních prostředků tyto služby objednat u dopravce.

Ačkoliv není městská hromadná doprava v České republice legislativně vyžadována, funguje v desítkách měst České republiky v různém rozsahu. Ročně je vozy MHD přepraveno více než 2 mld. osob. V České republice existuje přibližně dvacet dopravních podniků, které jsou v majetku měst, největším poskytovatelem městské hromadné dopravy je Dopravní podnik hlavního města Prahy. Městská doprava v ostatních městech, především okresních a menších je zajišťována soukromými dopravci v návaznosti na dopravní obslužnost regionálními linkami.

1 Doprava a dopravní politika

Dopravní obslužnost je upravena § 2 zákona č. 194/2010 Sb., podle kterého, se jedná o: *„zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“.*

Městská hromadná doprava je v České republice provozována v bývalých okresních městech a jejich okolí a v dalších městech, které mají více než 10 000 obyvatel. Jedná se o specifický druh osobní přepravy, který je odvislý od objednávky veřejné služby. Specifikem městské hromadné dopravy je, že tržby z jejího provozování nestačí na pokrytí výdajů souvisejících se zajištěním městské hromadné dopravy, a proto musí být zčásti dotovaná z městských rozpočtů v rámci závazku veřejné služby za účelem zabezpečení dopravní obslužnosti města.

1.1 Doprava a veřejný sektor

Výdaje související s údržbou místních komunikací a zajištěním městské dopravy prostřednictvím dotování městských dopravních podniků spadá do **územního plánování.** Odpovědnost za výdaje na místní úrovni byla do roku 2000 rozdělena mezi obecní úřady a obce. V důsledku přijetí zákona o obcích, který vešel v platnost na začátku 90. let, nedošlo ve výdajových kompetencích obcí ke změnám výraznějšího charakteru. K 31. 12. 2002, poté, co byla ukončena činnost okresních úřadů, kompetence těchto úřadů přešly z většiny na obce s rozšířenou působností, jež nově vznikly (Provazníková, 2009).

Odpovědnost obcí za výdaje je rozlišována na samostatnou či přenesenou působnost. Samostatná působnost obce je charakterizována § 35 odst. 2 zákona o obcích, podle kterého mj. je obec v samostatné působnosti povinna ve svém územním obvodu pečovat, aby byly vytvářeny podmínky pro uspokojování potřeb svých občanů a pro rozvoj sociální péče, a to v souladu s místními zvyklostmi a předpoklady pro výše uvedené aktivity. V této souvislosti jsou zejména uspokojovány potřeby v oblasti dopravy a spojů, bydlení, ochrany a rozvoje zdraví, výchovy a vzdělávání, kulturního rozvoje, ochrany veřejného pořádku a ochrany a rozvoje zdraví (Provazníková, 2009).

Rozsah samostatné působnosti není taxativně v zákoně o obcích vymezen, proto mohou obce vykonávat i jiné záležitosti, nejsou-li tyto svěřeny zvláštními zákony krajům či nejsou-li tyto záležitosti zajišťovány z titulu přenesené působnosti orgánů obce či působnosti svěřené zvláštním zákonem správním úřadům, jako výkon státní správy (Provazníková, 2009).

1.2 Dopravní politika

Veřejná služba v přepravě cestujících je upravena v dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050. Dopravní politika je vrcholový strategickým dokumentem Vlády České republiky pro sektor dopravy. Odpovědnost za implementaci dopravní politiku má Ministerstvo dopravy (Dopravní politika 2014-2020 s výhledem do roku 2050).

Veřejná doprava je v České republice provozována prostřednictvím oddělených dopravních systémů. Dopravní systémy jsou integrované, což znamená, že jsou informačně, tarifně a přepravně provázané a jsou mezi kraji provázány pouze omezeně, bez většího propojení. V některých krajích představuje integrovaný dopravní systém pouze nadstavbu systému veřejné dopravy, kdy nedochází k propojení všech druhů dopravy na území celého daného regionu, jedná se pouze o usnadnění využívání městské a příměstské dopravy. V mnoha případech jsou nesystémovosti způsobené neshodným názorem v oblasti zajištění veřejné dopravy mezi jádrovým městem a regionem, což vede ke komplikacím v oblasti tvorby integrovaných dopravních systémů (Dopravní politika 2014-2020 s výhledem do roku 2050).

Dokument Dopravní politika 2014-2020 s výhledem do roku 2050 se **veřejnou službou v přepravě cestujících** zabývá v bodě 4.1.4, kdy tento bod je rozpracován v návazné strategii s názvem **Plány dopravní obslužnosti,** které jsou zpracovány jak na celostátní, tak krajské úrovni. Cílem je tvorba takových podmínek v prostředí veřejné dopravy, aby veřejná doprava byla vnímána jako služba, která je kvalitní a stejně tak atraktivní, jako přímá individuální doprava. Cílem je zajistit pravidelnou, rychlou a konkurenceschopnou intervalovou veřejnou dopravu, která bude vhodným způsobem provázána s přepravními segmenty nižších úrovní. Tato doprava má být zajištěna všemi významnými aglomeracemi v České republice a zajištěna by měla být tak, aby byla v souladu s poptávkou (reálnou i latentní) a s kvalitou dopravní infrastruktury. Tyto veřejné služby jsou organizovány integrovaným jízdním řádem

a přisívají k provázané a účelné sítě poskytovaných služeb (Dopravní politika 2014-2020 s výhledem do roku 2050, s. 16).

Opatřeními v oblasti veřejné služby v přepravě cestujících tedy jsou zejména (Dopravní politika 2014-2020 s výhledem do roku 2050, s. 16-17).:

1. Zajištění pravidelné a konkurenceschopné intervalové veřejné dopravy mezi všemi významnými aglomeracemi v České republice.
2. Zajištění integrace veřejné dopravy na celém území jednotlivých krajů, a to v závislosti na ekonomických možnostech těchto krajů; integrace znamená, že jízdní řády všech segmentů veřejné dopravy jsou propojeny a jsou založené na páteřním a rozvozovém systému a integrace je realizována také v oblasti tarifní a informační.
3. Zajištění, že veřejné služby v přepravě cestujících budou propojeny s individuální a nemotorovou dopravou tak, aby byla zajištěna i obsluha rozptýleného osídlení.
4. Zajištění vertikální i horizontální prolínání dopravní obslužnosti jednotlivých krajů ad.

Dopravní obslužnost představuje jednu ze základních veřejných služeb, jež jsou zajišťovány veřejnou správou. Odpovědnost za zajišťování dopravní obslužnosti je na státu, krajích a obcích. Střednědobé dopravní plány představují základní nástroj pro provázání ve vertikální i horizontální úrovni. Vzhledem k samostatné působnosti veřejné správy je zákonná úprava dopravního plánování velmi obecná. Vzhledem k tomu, že v praxi stát přispívá velmi významně na zajištění regionální dopravní obslužnosti, je možno v zákoně propojit obecnou úpravu dopravního plánování s její podrobnější specifikací.

1.3 Municipální samospráva

Úkolem municipální samosprávy v obecném smyslu je vytvářet podmínky pro sociálně ekonomický rozvoj území, a to prostřednictvím zajištění řady veřejných statků a služeb pro občany. Tyto jsou zajišťovány buď prostřednictvím neziskových organizací či jinými způsoby při současném respektování podmínek, jakými jsou maximální efektivnost, účelnost a hospodárnost vynaložených finančních prostředků.

Obce disponují samostatnou (vlastní) i přenesenou působností v rozsahu stanoveném zákonem. Samospráva veřejných záležitostí je uskutečňována prostřednictvím zastupitelstev (volených orgánů) a prostřednictvím přímého hlasování obyvatel v místním referendu. Prostřednictvím samostatné působnosti obcí je decentralizována veřejná správa,

prostřednictvím přenesené působnosti obcí je zajištěna dekoncentrace veřejné správy (Provazníková, 2009, s. 28).

Právní úprava obcí je založena na zákonu č. 128/2000 Sb., o obcích, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2001. Obec představuje základní územní samosprávné společenství občanů, jež se nachází na územním celku, jež je vymezen hranicí území této obce. Jedná se o veřejnoprávní korporaci disponující vlastním majetkem, se kterým hospodaří, dále pak vlastními finančními prostředky a sestavující vlastní rozpočet (Provazníková, 2009, s. 28).

Splňuje-li obec stanovená kritéria, může nést označení město. Statutární města představují zvláštní kategorii měst upravenou zákonem; jedná se o města zvláštního významu, jejichž vnitřní poměry jsou upraveny statutem a disponující odlišnou správou od měst ostatních, kdy odlišnost spočívá zejména ve skutečnosti, že spravují městské části (Provazníková, 2009, s. 28).

Ve vztahu municipální politiky a MHD platí, že veřejná hromadná doprava osob by nemohla existovat bez toho, že by jí byly poskytovány kompenzace z veřejných rozpočtů. Pokud by totiž byly zachovány stávající ceny tohoto statku a provozovateli by nebyly poskytovány kompenzace, jednalo by se o vysoce ztrátovou službu; v případě, že by měla být zajištěna ziskovost této služby bez toho, že by provozovateli byly poskytovány kompenzace, ceny by musely být zvýšeny natolik, že by o službu nebyl obecně zájem. Poskytování veřejné dopravy vychází z nástrojů, kterými jsou zejména rozpočet obce, rozpočtový výhled a strategický plán rozvoje obce.

1.4 Základní pojmy v oblasti veřejné dopravy

Obsahem podkapitoly je vysvětlení základních pojmů souvisejících s veřejnou dopravou. Zdrojem níže uvedených pojmů jsou ustanovení § 2 zákona č. 111/X Sb. o silniční dopravě.

Silniční doprava je souhrnem činností, prostřednictvím kterých je vozidly zajišťována přeprava osob, a to prostřednictvím linkové osobní dopravy, příležitostné osobní dopravy, dopravy kyvadlové či taxislužby), dále pak zvířat či věcí; dále pak přemísťování samotných vozidel po místních komunikacích, silnicích či dálnicích a účelových komunikacích, jež jsou veřejně přístupné a ve volném terénu.

Dopravce je fyzickou či právnickou osobou, jež je provozovatelem silniční dopravy. Tuzemský dopravce je dopravcem provozujícím silniční dopravu na základě koncese pro cizí potřeby či pro vlastní potřeby za účelem zajištění své podnikatelské činnosti, které je realizováno na základě oprávnění. **Podnikatelem v silniční dopravě** je tuzemský dopravce, jež provozuje silniční dopravu pro cizí potřeby.

Linková osobní doprava je pravidelným poskytováním přepravních služeb, kdy přepravní služby jsou poskytovány na určené dopravní trase. Cílem je uspokojování přepravních potřeb. Městská autobusová doprava představuje dopravu uskutečňovanou za účelem uspokojení potřeb města či jeho příměstských oblastí.

Zákon č. 1994/2010 Sb. se problematice **veřejných služeb v přepravě cestujících** věnuje v ustanovení § 1 až § 37. Mj. v nich definuje následující základní pojmy:

Dopravní obslužnost představuje zajištění, že doprava bude zabezpečena občanům všechny dny v týdnu, zejména pak za účelem dopravení se do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zařízení poskytujících základní zdravotní péči či do zaměstnání, za účelem uspokojení společenských, kulturních a rekreačních potřeb, včetně dopravy zpět, jež přispívá k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Se zajištěním dopravní obslužnosti souvisí dopravní plánování, které je zajišťováno Ministerstvem dopravy a kraji. Nástrojem dopravního plánování je plán obslužnosti území, který je pořizován na dobu minimálně 5 let. Obsahuje minimálně popis veřejných služeb v přepravě cestujících, které budou zajišťovány, předpokládaný rozsah kompenzace provozovatelům dopravních služeb, časový harmonogram, ve kterém budou uzavírány smlouvy o veřejných službách vč. postupu při uzavírání těchto smluv.

Za účelem zřízení a organizace integrovaných veřejných služeb v oblasti přepravy cestujících mohou kraje a obce, buď samostatně či společně, založit právnickou osobu (organizátora), jež plnění těchto úkolů zajistí. Organizátor může být následně pověřen uzavírat jménem kraje či obce smlouvy o veřejných službách v oblasti přepravy cestujících, kde bude vymezeno území, na kterém budou služby poskytovány a určeny druhy dopravy.

Stát, obce či kraje (objednatel) mohou v rámci zajištění dopravní obslužnosti být sami poskytovateli této veřejné služby či mohou uzavírat s dopravci smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (§ 8 zák. 1994/2010 Sb.)

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících může být objednatelem uzavřena s dopravcem buď přímým zadáním, jsou-li splněny podmínky § 18 zákona, či na základě řízení, ve kterém zájemci o poskytování této služby předloží nabídky.

1.5 Legislativní rámec osobní dopravy

Problematika osobní dopravy je upravena z právních předpisů České republiky zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 1994/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Z předpisů Evropské unie pak problematiku osobní dopravy upravuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících upravuje v návaznosti na výše uvedený předpis EU postup státu, krajů a obcí v rámci zajišťování dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejných služeb v oblastech přepravy cestujících mj. veřejnou linkovou dopravou.

1.6 Městská hromadná doprava jako smíšený statek

Úkolem územní samosprávy v širší souvislosti je tvorba podmínek pro rozvoj území v sociálně ekonomické oblasti. Primárním úkolem územní samosprávy je zabezpečení svým občanům celé řady veřejných statků a služeb, a to prostřednictvím neziskových organizací územní samosprávy či prostřednictvím jiných způsobů, avšak při zajištění maximální efektivnosti a hospodárnosti (Provazníková, 2009).

Vzhledem k charakteristikám veřejného statku nemá soukromý sektor zájem o zajišťování veřejných statků. Samuelson v článku The Pure Theory of Public Expenditure (1954) definoval čistý veřejný statek jako statek, pro který je charakteristické, že jeho spotřeba jedním jednotlivcem nevede ke zmenšení spotřeby statku jiným spotřebitelem a je nedělitelná. S čistými veřejnými statky je spojena soukromá spotřeba, kterou si občan v mnoha případech ani neuvědomuje. Dalším charakteristickým znakem veřejného statku je nevylučitelnost ze

spotřeby a skutečnost, že mezní náklady na přístup dodatečného spotřebitele k veřejnému statku jsou nulové (Provazníková, 2009, s. 17).

Vzhledem k tomu, že financování veřejných statků prostřednictvím trhu nefunguje, musí být veřejný statek zajišťován veřejně, čímž je myšleno, o produkci či spotřebě statku je rozhodováno prostřednictvím hlasování (veřejná volba) a veřejný statek je financován zpravidla z rozpočtu. Veřejný statek může být poskytován soukromým sektorem (dodavatelem), kdy základem je smlouva uzavřená státem, krajem či obcí – jako institutem veřejného sektoru (Provazníková, 2009).

Vzhledem ke skutečnosti, že v reálné ekonomice je jen velmi málo čistě veřejných statků, existují tzv. **statky smíšené.** Specifikem smíšených statků podle Bénarda je, že mj. jejich kvalita zůstává nedělitelná až do okamžiku, kdy dojde ke kapacitnímu omezení tohoto statku. Smíšené statky jsou dále ve své spotřebě dělitelné, přičemž kvantitu lze rozdělit mezi individuální spotřebitele (Bénard, 1989, s. 46).

U smíšených statků platí, že v důsledku zvyšování počtu uživatelů dochází k poklesu kvality služby, která je poskytována a všichni uživatelé pociťují přetížení; mezní náklady na dodatečného uživatele jsou nenulové a uživatel může být ze spotřeby vyloučen cenovým či přídělovým systémem. Ekonomicky optimální je vyloučit uživatele ze spotřeby pouze, blíží-li se smíšený statek hranici přetížení, tzn. v okamžiku, kdy dochází k silnému poklesu kvality. Tato skutečnost je velmi důležitá z hlediska municipálních financí, neboť způsob financování je ovlivněn charakterem lokálního veřejného statku – je rozhodováno, zda budou využity spíše daňové příjmy či uživatelské poplatky (Provazníková, 2009, s. 18).

2 Financování městské hromadné dopravy

Kapitola se zaměřuje na způsob financování MHD a na argumenty pro financování MHD z veřejných zdrojů.

Městská hromadná doprava představuje **smíšený veřejný statek,** neboť je financována ve výrazné míře prostřednictvím kompenzací z rozpočtu daného města. Dotace jsou poskytovány provozovateli MHD, jejich účelem je zpravidla úhrada provozních nákladů, ale mohou být poskytnuty také na investiční výdaje související např. s nákupem nových dopravních prostředků či modernizací dopravních prostředků stávajících.

Kompenzace jsou upraveny zákonem č. 1994/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v hlavě V. Kompenzace jsou poskytovány objednatelem (státem, krajem, městem) v rozsahu, jež byl stanoven ve smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících z rozpočtu objednatele. Před tím, než je uzavřena tato smlouva prostřednictvím přímého zadání (podle § 18), předloží dopravce objednateli finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmů, na základě kterého je povinností odběratele zkontrolovat úměrnost poskytované kompenzace. Je-li smlouva o veřejných službách uzavírána na základě nabídkového řízení (podle § 10), není-li stanoveno objednatelem v dokumentaci k nabídkovému řízení jinak, je taktéž povinností dopravce předložení finančního modelu pro posouzení úměrnosti poskytované kompenzace.

Způsob, jakým je sestaven finanční model a určena nadměrná kompenzace, vč. pravidel pro změny výše kompenzace jsou uvedeny ve vyhlášce č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Výše poskytované kompenzace nesmí být vyšší, než kolik činí náklady, které jsou spojeny s poskytováním veřejné služby, se zohledněním příjmů z poskytované veřejné služby a zisku. Za čistý příjem dopravce je považován součet výnosů a kompenzace ponížený o náklady. Výše kompenzace je vypočtena jako rozdíl mezi náklady a výnosy plus čistý příjem dopravce. (Nařízení vlády č. 295/2010 Sb.).

Městská hromadná doprava je financována poskytováním určité výše dotace ze strany městského úřadu provozovateli MHD, kdy účelem dotace je provoz MHD. Výše dotace je odvislá od rozhodnutí města a od zpracovaného rozpočtu.

Příslušný dopravní podnik dostává dotace zpravidla prostřednictvím dohodnutého splátkového kalendáře v průběhu hospodářského roku. Tyto prostředky jsou převážně určeny na zajištění běžného provozu podniku a jeho zařízení.

Kromě provozních prostředků jsou ze strany městského úřadu dopravnímu podniku poskytovány také investiční prostředky, a to na základě předloženého investičního záměru. Investiční náklady jsou dále kryty výnosy z tržeb z vlastní činnosti dopravního podniku; jedná-li se o větší investice, na krytí nákladů se podílejí také dotace ze státního rozpočtu.

Zastupitelé měst musí řešit a následně hledat kompromis mezi možnostmi městského rozpočtu a nastavením cenové hladiny tarifu MHD tak, aby uživatelé MHD byli schopni a ochotni cenu za využívání MHD zaplatit a unést z hlediska sociálního.

Dopravní podniky větších měst se na provozování MHD mohou dohodnout také s obcemi v okolí těchto velkých měst tak, aby byla zajištěna doprava občanů z okolních měst do příslušného velkého města. Na provoz MHD pak přispívají také okolní obce (Moderní obec, 2002).

2.1 Legislativní východiska financování MHD

Financování MHD je v České republice regulováno na základě **Zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,** který upravuje podmínky na základě kterých je provozována silniční doprava s využitím silničních motorových vozidel, které je realizováno za účelem podnikání a za účelem uspokojení vlastních i cizích potřeb.

Podle tohoto zákona by výše dotace, resp. kompenzace měla být odvislá od výše tzv. prokazatelné ztráty tak, aby byl zajištěn přiměřený zisk dopravce za účelem možnosti realizovat obnovu a modernizaci vozového parku.

Podle **zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících** a o změně dalších zákonů, ve znění zákona č. 135/2016 Sb. a zákona č. 183/2017 Sb. je upraven postup

státu, krajů a obcí v rámci zajišťování dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejných služeb v přepravě cestujících.

V 1. části výše uvedeného předpisu jsou upraveny veřejné služby v přepravě cestujících. Je zde definována dopravní obslužnost, upravena působnost jednotlivých správních útvarů v rámci zajištění dopravní obslužnosti v příslušných regionech. Podle této úpravy je dopravní obslužnost na území kraje zajišťována krajem, nad rámec dopravní obslužnosti kraje je dopravní obslužnost zajišťována obcemi.

Dopravní obslužnost je v zákoně č. 194/2010 Sb., definována jako zabezpečení dopravy, a to ve všech dnech v týdnu, zejména pak do škol a školských zařízení, do zdravotnických zařízení, k orgánům veřejné moci, za účelem uspokojování společenských a kulturních potřeb.

Hlavní náklady MHD ve větších městech souvisí se zajištěním dopravní obslužnosti na území těchto měst. V rámci financování jsou tedy rozlišovány interní pásma dopravy a vnější městská pásma rozlehlé integrované dopravy, pro které je specifické, že bývají sdílena větším souborem obcí a samostatnými modely financování založenými na odlišných principech (Silnice železnice, 2012).

Pro podmínky měst České republiky jsou nejlépe srovnatelné ekonomické principy MHD v městech Evropské unie. Z legislativního i kulturního hlediska lze předpokládat obdobné ekonomické dopady při provedení případné změny ve financování daných MHD.

S jistou opatrností jsou podobně srovnatelné i MHD v městech mimo Evropskou unii, které jsou však postaveny na velmi blízkých kulturně-politických principech. Příkladem jsou města Švýcarska, USA a Kanady.

2.2 Aktuální problémy financování MHD municipalitami

Úloha krajů v zajišťování MHD spočívá v zajištění základní dopravní obslužnosti pro obce nacházející se v okolí měst, čímž je nahrazována nutnost financování linkových autobusů. V této souvislosti musí municipální rozpočty každoročně financovat prokazatelné ztráty vlastních dopravních podniků, případně smluvních dopravců. Rozsah, ve kterém bude MHD zajišťována, je odvislý od schválení radou města, jež je odpovědná za to, že bude zajištěna doprava na jejím území (Deník veřejné správy, 2014).

V současné době představuje financování MHD ve většině případů největší zátěž pro městské veřejné rozpočty metropolí v Evropské Unii. Např. v Praze představují dotace z dlouhodobého hlediska výrazně nejvyšší položku ve veřejných výdajích, kdy každým rokem je na ně vynakládána jedna třetina rozpočtu hlavního města Prahy. Obdobná je situace i v jiných městech České republiky (Silnice železnice, 2012).

V případě, že je zapotřebí vysokých dotací na MHD a současně nejsou-li ve veřejném rozpočtu potřebné finanční zdroje, dochází k negativním dopadům. Jedná se zejména o omezení toků investičních prostředků do MHD v důsledku omezení investiční části dotací (Roskovcová, 2012).

Provozovatel MHD představuje regulovaný netržní subjekt. Vzhledem k nutnosti spolupráce tohoto subjektu s tržním prostředním (např. s dodavateli energií) dochází k tržnímu růstu nákladů na provoz MHD, v důsledku regulovanému jízdnému není provozovatel MHD schopen promítnout růst nákladů do ceny jízdného.

V minulých letech se mnohá města potýkala s **nesouladem mezi výší dotací a výši tržeb z jízdného.** Ačkoliv v letech 2009 až 2012 došlo k optické stabilizaci, trend rozevírajících se nůžek mezi výší tržeb a dotací pokračuje. Pouze došlo k odložení potřebných investičních dotací z důvodu světové hospodářské krize. Z tohoto důvodu se prioritou měst stává nalezení nového nástroje / modelu financování MHD (Silnice železnice, 2012). Řada měst se snaží tuto problematiku řešit prostřednictvím **změny v odbavovacím systému MHD.** Jedná se o projekty **elektronického jízdného,** jež je zaváděno v řadě evropských měst či další opatření.

2.3 Argumenty pro financování MHD z veřejných zdrojů

Existuje několik důvodů pro existenci účinného dopravního systému. Jsou to důvody sociální, ekologické a nedostatečné kapacity silniční infrastruktury.

Sociální argument souvisí s předpokladem, že ze strany státu by mělo být zajištěno přemisťování osob do vybraných míst, jakými jsou např. vzdělávací instituce, zdravotnická zařízení či místa výkonu pracovní činnosti.

Ze sociálního hlediska stále roste počet osob, potenciálních uživatelů veřejné hromadné dopravy. Jedná se o osoby, které nemohou být řidiči motorových vozidel či si automobil nemohou pořídit z finančních důvodů. Důležitým faktorem je povinná školní docházka, kdy

stát je povinen zajistit odpovídající dopravní obslužnost tak, aby žáci mohli navštěvovat školu (Zákon č. 1994/2010 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Z pohledu silniční infrastruktury, existují nedostatečné kapacity z důvodu nedostatku ploch, které je možnost ve městech zabrat, dále se zvyšuje podíl individuální dopravy v osobní dopravě, což vede ke zvyšujícím se nárokům na silniční infrastrukturu (Ministerstvo dopravy ČR, 2013).

Z ekologického hlediska je důležité, aby hromadná doprava byla konkurenceschopná pro systémy, které jsou neekologické a aby byla koncipovaná tak, aby byla schopná obsloužit celé území. Hromadná doprava by měla být pružná, ekonomicky efektivní a finančně únosná.

Hromadná doprava zaznamenává ve srovnání s osobní dopravou v přepočtu na jednu osobu mnohem menší množství nehod a smrtelných zranění. Na zvýšené bezpečnosti hromadné dopravy se podílí z velké části kolejová doprava.

2.4 Ekonomika a hospodaření dopravních podniků

Každé podnikání vyžaduje disponovat určitými finančními prostředky, které jsou nezbytné pro realizaci vlastní podnikatelské činnosti. K získání prostředků jsou využívány zdroje financování, resp. kapitál. Složení prostředků je pak označováno jako majetek podniku.

Jedním z nezbytných předpokladů pro úspěšné podnikání je udržet majetkově-finanční stabilitu podniku, tzn. schopnost tvorby a trvalého udržování vyváženého vztahu mezi majetkem podniku a kapitálem.

Hospodářská, finanční a majetková situace podniku je zjišťována na základě podkladů, kterými jsou rozvahy a výkaz zisků a ztrát, které představují součást účetní závěrky. Všechny sledované dopravní podniky sestavují, na základě zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, každý rok výroční zprávu.

Účetní závěrka sestává z rozvahy, výkazu zisku a ztrát a z přílohy, jejímž účelem je vysvětlit a doplnit informace uvedené ve výkazech účetní závěrky. Výroční zpráva obsahuje komplexní informace v oblasti činnosti účetní jednotky v daném kalendářním roce.

Pro to, aby podnik disponoval potřebným přehledem o svém majetku, jsou využívány účetní výkazy, kterými jsou (Vochozka, Mulač a kol., 2012):

- Rozvaha,
- Výkaz zisků a ztrát,
- Výkaz cash flow.

Rozvaha vyjadřuje stav majetku podniku k určitému okamžiku, podává tedy statický pohled na finanční situaci podniku. Je sestavována minimálně jednou za rok, přičemž závazná struktura rozvahy respektuje účetní předpisy. Jedná se o základní účetní doklad podniku.

Dopravní podniky jsou specifické v tom, že se jedná zpravidla o městské společnosti. S tímto faktem souvisí skutečnost, že orgány dopravních podniků, jako městských společností, se vyznačují vysokou fluktuací svých členů, kdy většina z těchto členů je dosazována na základě politického klíče.

Žádné z měst, jako vlastníků, přitom vůči městským podnikům neuplatňuje komplexní vlastnickou politiku. V důsledku neexistence strategie řízení a rozvoje není možno realizovat efektivní kontrolu výkonnosti těchto podniků a vyvozovat manažerskou odpovědnost související s řízením těchto podniků.

2.4.1 Podnikový kapitál a faktory jej ovlivňující

Podnik by měl disponovat tak velkým množstvím kapitálu, který pro svou činnost potřebuje. Celková velikost kapitálu podniku je odvislá od mnoha okolností, zejména pak od velikosti podniku, stupně mechanizace, rychlosti obratu kapitálu, organizace odbytu ad.

Podnik může být překapitalizován nebo podkapitalizován. Překapitalizování nastává, má-li podnik více kapitálu, než potřebuje ke své činnosti, využití kapitálu je tedy nehospodárné. Podkapitalizování podniku nastává v okamžiku, kdy podnik má kapitálu méně, než ke své činnosti potřebuje. Tyto situace nastávají obvykle v období expanze podniku, podnik je v této situaci nucen zadlužovat se u dodavatelů a prostřednictvím krátkodobého kapitálu krýt i pořízení dlouhodobého majetku.

2.4.2 Optimální finanční struktura a míra zadluženosti podniku

V oblasti finanční struktury podniku je analyzován zejména poměr mezi vlastním a cizím kapitálem. Za tímto účelem je využíván zejména ukazatel **zadluženosti,** vyjadřující podíl celkových dluhů k celkovému kapitálu. Ukazatel vyjadřuje, nakolik jsou zajištěny pohledávky věřitelů. Čím je větší zadluženost podniku, tím je riziko věřitelů vyšší.

2.4.3 Pracovní kapitál

Jedná se o část oběžného majetku, která se v průběhu roku přeměňuje v pohotové peněžní prostředky, jakmile jsou krátkodobé závazky podniku splaceny, lze ji využít k realizaci záměrů podniku.

Z pohledu aktiv čistý pracovní kapitál představuje část oběžného majetku, která je kryta prostřednictvím dlouhodobých zdrojů. Z hlediska pasiv pak představují rozdíl mezi dlouhodobými pasivy a dlouhodobými aktivy. Dlouhodobá pasiva přitom představují součet vlastního a dlouhodobého cizího kapitálu (Vochozka, Mulač a kol., 2012).

Je-li hodnota čistého pracovního kapitálu záporná, část dlouhodobého majetku je financována prostřednictvím krátkodobého kapitálu podniku, dochází ke zvyšování podnikatelského rizika, neboť za účelem splácení závazků bude podnik nucen rozprodat dlouhodobý majetek. Jedná se o signál podkapitalizování podniku (Šiman, 2010).

2.4.4 Likvidita podniku

Pro výpočet likvidity podniku jsou využívány ukazatele likvidity, které vyjadřují, nakolik disponuje podnik potenciálem ke splácený svých krátkodobých závazků v dohodnutých termínech a v dohodnuté výši. Likvidita tedy znamená pravděpodobnost, že v krátkém období nenastanou finanční poruchy v důsledku provozní činnosti podniku (Šiman, 2010).

Celková (běžná likvidita) vyjadřuje, kolikrát je hodnota oběžného majetku podniku vyšší, než hodnota krátkodobých závazků tohoto podniku. Doporučenou hodnotou ukazatele je 1,5-2,5. Je-li hodnota ukazatele vysoká, řízení peněžních prostředků je neefektivní a dochází ke snižování rentability.

Pohotová likvidita představuje stěžejní ukazatel pro finanční řízení podniku, neboť ve výpočtu (čitateli) nefiguruje část oběžného majetku, která je nejméně likvidní. Doporučená hodnota ukazatele činí od 0,8 do 1,4.

Doporučená hodnota **peněžní likvidity** je 0,2. Je-li hodnota ukazatele vysoká, dochází ke snižování rentability.

3 Analýza hospodaření dopravního podniku v Brně

3.1 Profil a předmět podnikání

Akciová společnost Dopravní podnik města Brna vznikla dnem 1. 1. 1998 přeměnou Dopravního podniku města Brna, státního podniku se sídlem v Brně, Hlinky 151, IČO 00100790, který byl zrušen bez likvidace.

Dopravní podnik města Brna, a. s., je zapsán v obchodním rejstříku pod spisovou značkou: B 2463, vedenou u Krajského soudu v Brně. Základní kapitál společnosti k 31. 12. 2017 činí 4 432 317 860 Kč a je zcela splacen.

Společnost se v roce 2017 řídila stanovami akciové společnosti Dopravní podnik města Brna, a. s., upravenými a schválenými rozhodnutím jediného akcionáře v působnosti valné hromady.

DP města Brna má velké množství předmětu podnikání. Mezi nejvýznamnější se řadí: provozování tramvajových, trolejbusových drah, dráhy – vlečky DPMB, a. s.; provozování silniční motorové dopravy, provozování nákladní dopravy prostřednictvím vozidel či jízdních souprav o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, provozování osobní dopravy prostřednictvím vozidel určených pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče; provozování nákladní dopravy prostřednictvím vozidel či jízdních soupravo největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí; provozování vnitrozemské veřejné pravidelné i nepravidelné vodní dopravy v úseku vodní cesty přehradní nádrž Brněnská (Kníničky). Dále se pak jedná o související opravy ostatních dopravních prostředků a pracovních strojů, klempířství a opravy karoserií; výrobu, instalace a opravy elektrických strojů a přístrojů, elektronických a telekomunikačních zařízení, opravy silničních vozidel, provozování autoškoly, provádění staveb, jejich změn a odstraňování ad.

Městská hromadná doprava je na území města Brna a v přilehlých oblastech provozována od roku 2010 na základě smlouvy o závazku veřejné služby. V roce 2017 vznikl městský koncern, jehož účelem je usnadnění a zefektivnění řízení akciových společností vlastněných městem, aniž by došlo ke ztrátě právní subjektivity a také zlepšení součinnosti mezi jednotlivými koncernovými členy.

Společnost realizovala modulový projekt „smart city“, v rámci kterého byl zprovozněn model elektronické „šalinkarty“ a e-shop dopravního podniku určený k nákupu časových jízdenek. Podíl elektronických základních jízdenek, které byly podpořeny z dotace města, dosáhnul 45 % z celkového počtu prodaných jízdenek.

3.2 Hospodaření společnosti

Hospodaření společnosti Dopravní podnik města Brna, a. s. lze za rok 2017 hodnotit pozitivně, a to jak v oblasti výsledku vyplývajícího ze závazku veřejné služby, tak také v ostatních oblastech.

Dosažená **ztráta ze závazku veřejné služby** byla v roce 2017 nižší o 64 milionů Kč a dosáhla 1 640 milionů Kč. Tato výše s připočtením 110 milionů Kč čistého příjmu umožnila čerpání kompenzace ve výši 1 750 milionů Kč. K úsporám došlo v položkách výkonové spotřeby, a to materiálu, paliv i energií celkem o více než 33 milionů Kč. Nad rámec běžné údržby vozidel se realizovalo 64 středních a 20 velkých prohlídek tramvají, 95 středních a 6 velkých prohlídek trolejbusů a 738 pravidelných prohlídek autobusů. Vedle úspor došlo k překročení u oprav tramvajových tratí, a to rozšířením realizovaných akcí. U osobních nákladů mírné překročení ovlivnil dopad v průběhu roku realizovaných opatření do oblasti stabilizace řidičů. Také celkové výnosy dosažené v závazku veřejné služby, představující zejména tržby MHD, se podařilo naplnit. Jejich výše dosáhla 1 113 milionů Kč.

3.2.1 Analýza rozvahy

Z analýzy rozvahy vyplývá, že mezi léty 2015 až 2017 došlo k nárůstu celkových aktiv o cca 350 000 tis. Kč. Krátkodobý finanční majetek poklesl téměř na polovinu, došlo však k několikanásobnému navýšení krátkodobých pohledávek.

Aktiva – netto (v tis. Kč)	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12.2017
Dlouhodobý majetek	5 689 429	6 534 771	6 221 710
Dl.nehm.majetek	6 493	8 412	6 521
Dl.hm.majetek	5 682 936	6 526 359	6 215 189
Oběžná aktiva	1 387 188	712 520	1 204 907
Zásoby	71 721	88 921	81 893
Dlouhodobé pohledávky	424	448	501
Krátkodobé pohledávky	58 116	182 583	441 857
Krátkodobý finanční majetek	1 256 927	440 568	680 656
Časové rozlišení	4 285	5 379	8 651
Aktiva celkem	**7 080 902**	**7 252 670**	**7 435 268**

Tabulka 1 Analýza rozvahy DPMB, a.s.
Zdroj: Výroční zpráva DPMB za rok 2017

Analýza struktury aktiv

Mezi léty 2015 až 2017 došlo k nárůstu dlouhodobého hmotného majetku o 532 mil. Kč. Jedním z důvodů byla skutečnost, že v roce 2017 došlo k překročení realizovaných oprav tramvajových tratí v důsledku rozšíření akcí, jež byly realizovány.

AKTIVA (v mil. Kč)	2015	2016	2017
1 Dlouhodobý majetek	5 689	6 535	6 222
1.1 Dlouhodobý nehmotný majetek	7	8	7
1.2 Dlouhodobý hmotný majetek	5 683	6 526	6 215
1.3 Dlouhodobý finanční majetek	0	0	0
2 Oběžná aktiva	1 387	713	1 205
2.1 Zásoby	72	89	82
2.2 Dlouhodobé pohledávky	0,4	0,5	0,5
2.3 Krátkodobé pohledávky	58	183	442
2.4 Krátkodobý finanční majetek	1 257	0	0
3 Časové rozlišení	4	5	9

Tabulka 2 Analýza struktury aktiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Horizontální analýza struktury aktiv

V roce 2016, oproti roku 2015 došlo k mírnému nárůstu dlouhodobého majetku o téměř 15% bodů, k významnému poklesu oběžných aktiv o cca 48% bodů a k nárůstu účtu časového rozlišení o čtvrtinu. V roce 2017 došlo, oproti roku 2016, k poklesu objemu dlouhodobého majetku, k významnému nárůstu oběžných aktiv a taktéž narostl objem účtu časového rozlišení.

	2015	2016	2017
AKTIVA (netto v mil. Kč)	7 080	7 253	7 435
1 Dlouhodobý majetek	100,0%	114,9%	95,2%
2 Oběžná aktiva	100,0%	51,4%	169,0%
3 Časové rozlišení	100,0%	125,0%	180,0%

Tabulka 3 Horizontální analýza struktury aktiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Vertikální analýza struktury aktiv

Mezi léty 2015 a 2017 činil největší podíl dlouhodobého majetku na celkových aktivech v roce 2016 (90,1 %), u oběžných aktiv došlo naopak v roce 2016 ke snížení jejich podílu na celkových aktivech oproti roku 2015 o téměř 10% bodů (v roce 2017 došlo k opětovnému navýšení oběžných aktiv na podíl pouze o 3 % body nižší než v roce 2015).

	2015	2016	2017
AKTIVA (netto v mil. Kč)	7 080	7 253	7 435
1 Dlouhodobý majetek	80,4%	90,1%	83,7%
2 Oběžná aktiva	19,6%	9,8%	16,2%
3 Časové rozlišení	0,1%	0,1%	0,1%

Tabulka 4 Vertikální analýza struktury aktiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Analýza struktury pasiv

Vývoj celkové sumy pasiv v letech 2015 až 2017 odpovídal vývoji celkové sumy aktiv. Výše vlastního kapitálu mezi léty 2015 až 2017 vzrostla o 3,6% bodu, výsledek hospodaření poklesl mezi léty 2015 až 2017 z 286 mil. Kč v roce 2015 na 100 mil. Kč v roce 2017. U cizích zdrojů došlo mezi léty 2015 a 2017 k nárůstu o téměř 18% bodů, nárůst byl způsoben zejména nárůstem objemu krátkodobých závazků mezi léty 2015 a 2017 o 97 %.

PASIVA	2015	2016	2017
1 Vlastní kapitál	6188	6316	6416
1.1 Základní kapitál	4432	4432	4432
1.2 Kapitálové fondy	925	925	925
1.3 Výsledek hospodaření minulých let	-369	-369	-369
1.4 Výsledek hospodaření	286	128	100
2 Cizí zdroje	743	825	875
2.1 Rezervy	181	144	169
2.2 Dlouhodobé závazky	387	369	363
2.3 Krátkodobé závazky	175	311	344
2.4 Bankovní úvěry a výpomoci	0	0	0
3 Časové rozlišení	150	112	144

Tabulka 5 Analýza struktury pasiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Horizontální analýza struktury pasiv

Z horizontální analýzy struktury pasiv vyplývá, že v roce 2016 došlo, oproti roku 2015 k největšímu nárůstu (o 11% bodů) cizích zdrojů, k mírnému nárůstu (o 2,1% body) vlastního kapitálu a k poklesu časového rozlišení o více než čtvrtinu. V roce 2017 došlo oproti roku 2016 k nárůstu všech sledovaných ukazatelů, největší nárůst byl zaznamenán na účtu časového rozlišení.

	2015	2016	2017
PASIVA (v mil. Kč)	7 081	7 253	7 435
1 Vlastní kapitál	100,0%	102,1%	101,6%
2 Cizí zdroje	100,0%	111,0%	106,1%
3 Časové rozlišení	100,0%	74,7%	128,6%

Tabulka 6 Horizontální analýza struktury pasiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Vertikální analýza struktury pasiv

Podíl vlastního kapitálu na celkových pasivech byl v letech 2015 až 2017 přibližně na stejné úrovni, kdy se pohyboval okolo 87 %. Taktéž v podílu cizích zdrojů na celkových pasivech nebyly ve sledovaných letech odlišnosti, došlo pouze k jeho mírnému nárůstu z 10,5 % v roce 2015 na 11,8 % v roce 2017. U účtu časového rozlišení došlo v roce 2016 k poklesu podílu na celkových pasivech 1,5 %, v roce 2017 se hodnota téměř navrátila na původní úroveň roku 2015.

	2015	**2016**	**2017**
PASIVA (v mil. Kč)	7 081	7 253	7 435
1 Vlastní kapitál	87,4%	87,1%	86,3%
2 Cizí zdroje	10,5%	11,4%	11,8%
3 Časové rozlišení	2,1%	1,5%	1,9%

Tabulka 7 Vertikální analýza struktury pasiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

3.2.2 Analýza likvidity

Tabulka 8 uvádí přehled veličin, jež jsou potřebné pro analýzu likvidity. Mezi léty 2015 a 2017 došlo k nárůstu krátkodobých pohledávek více než 7násobně, na polovinu naopak došlo ke snížení hodnoty krátkodobého finančního majetku. Podnik nečerpal žádné krátkodobé bankovní úvěry.

	2015	2016	2017
Oběžná aktiva (v mil. Kč)	1387	713	1205
Krátkodobé pohledávky	58	183	442
Krátkodobý finanční majetek	1257	441	681
Krátkodobé závazky	175	311	344
Bankovní úvěry krátkodobé	0	0	0

Tabulka 8 Vybrané položky oběžných aktiv (v mil. Kč)
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z rozvah DPMB za léta 2015-2017

Hodnota pracovního kapitálu

Ukazatel pracovního kapitálu je jedním z ukazatelů likvidity. Jedná se o rozdíl mezi oběžnými aktivy a součtem krátkodobých závazků a krátkodobých bankovních úvěrů.

	2015	2016	2017
Pracovní kapitál	1 212	402	861

Tabulka 9 Hodnota pracovního kapitálu (v mil. Kč)
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z rozvah DPMB za léta 2015-2017

Z Tabulky 9 vyplývá, že hodnota pracovního kapitálu DPMB byla ve sledovaných letech kladná. Díky tomu mohou být krátkodobé závazky kryty z oběžných aktiv podniku. Podle hodnot pracovního kapitálu je DPMB ekonomicky zdravým podnikem.

Ukazatele likvidity

	2015	2016	2017
Běžná likvidita	7,93	2,29	3,50
Provozní pohotová likvidita	7,51	2,01	3,26

Tabulka 10 Ukazatele likvidity
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z rozvah DPMB za léta 2015-2017

Doporučené hodnoty běžné likvidity jsou od 1,5 do 2,5. DPMB se v tomto intervalu pohyboval v roce 2016. V letech 2015 a 2017 byly hodnoty běžné likvidity nad horní hodnotou doporučeného intervalu. DPMB je tedy dle tohoto ukazatele **schopen rychle splácet své krátkodobé závazky.**

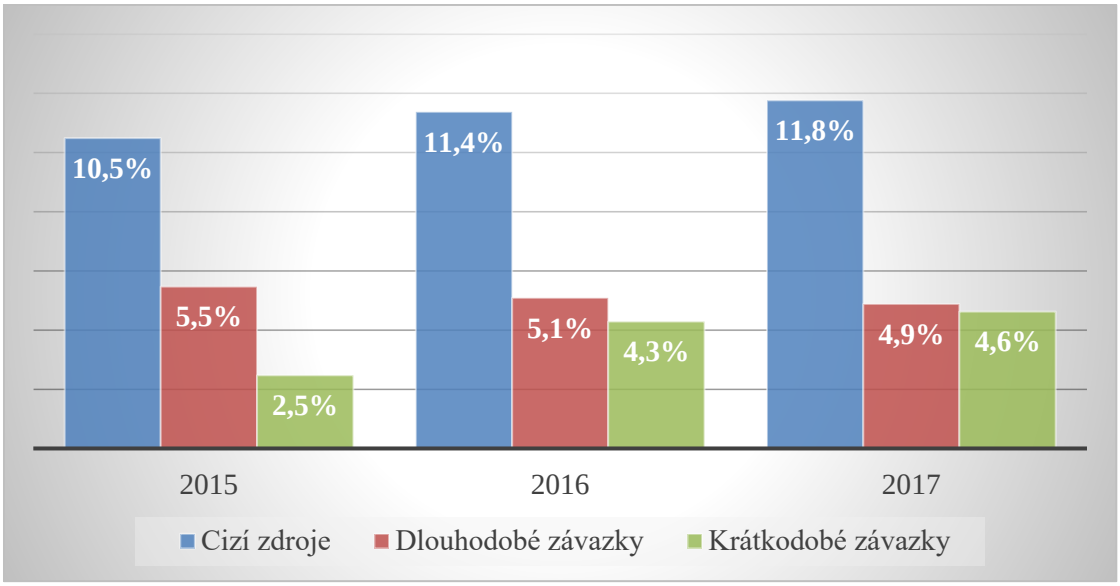
Doporučené hodnoty pohotové likvidity jsou od 0,7 do 1,2. DPMB dosáhnul ve sledovaných vyšších hodnot pohotové likvidity. DPMB je tedy dle tohoto ukazatele schopen rychle splácet své krátkodobé závazky.

3.2.3 Celkové zadlužení a solventnost DP města Brna

Z Tabulky 11 a Grafu 1 vyplývá, že mezi léty 2015 a 2017 došlo pouze k mírnému nárůstu hodnoty aktiv, a to o cca 5 %. U cizích zdrojů došlo pouze k mírnému nárůstu ve výši o cca 18 %, k významnému navýšení došlo u krátkodobých závazků, které vzrostly na téměř dvojnásobnou hodnotu.

	2015	2016	2017
AKTIVA (mil. Kč)	7 081	7 253	7 435
Cizí zdroje	743	825	875
Dlouhodobé závazky	387	369	363
Krátkodobé závazky	175	311	344

Tabulka 11 Vývoj zadluženosti DP města Brna
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z rozvah DPMB za léta 2015-2017



Graf 1 Podíl zadluženosti na celkových aktivech (v %)
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z rozvah DPMB za léta 2015-2017

3.2.4 Analýza výnosů a nákladů

Z Tabulky 12 vyplývá, že tržby z plnění závazku veřejné služby byly mezi léty 2015 a 2017 téměř totožné, kdy nárůst v roce 2016 oproti roku 2015 činil pouze 0,1% bodu a pokles v roce 2017 oproti roku 2015 činil pouze 0,24% bodu. Rozdíly mezi jednotlivými léty byly ve výši kompenzací ze závazku veřejné služby, kdy v roce 2016 došlo oproti roku 2015 k poklesu o cca 15% bodu, v roce 2017 se pokles v kompenzaci (oproti roku 2015) snížil, kdy rozdíl oproti roku 2015 činil pouze 3,2% bodu. Naopak mezi léty 2015 a 2017 došlo k navýšení provozních dotací o 13% bodů, jejich výše však ve srovnání s kompenzacemi ze závazku veřejné služby je velmi nízká.

Analýza výnosů (v tis. Kč)	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2017
Tržby z plnění ZVS	981 189	982 233	978 794
Kompenzace ze ZVS – SMB	1 807 769	1 531 811	1 750 000
Provozní dotace	1 841	1 981	2 088
Ostatní	253 091	255 740	243 799
Výnosy celkem	**3 043 890**	**2 771 765**	**2 974 681**

Tabulka 12 Analýza výnosů
Zdroj: Výroční zpráva DPMB, a.s.

Analýze nákladů DPMB, a.s. se věnuje Tabulka 13, ze které je patrné, že mezi léty 2015 a 2017 došlo k nárůstu celkových nákladů společnosti o 4,3% bodu. Nárůst byl způsoben zejména nárůstem nákladu o 19,4% bodu na opravy, údržbu a služby a nárůstem osobních nákladů o 7,9% bodu.

Analýza nákladů (v tis. Kč)	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2017
Spotřeba materiálu	192 964	175 765	209 156
Spotřeba paliv	143 676	109 209	123 170
Spotřeba energií, vč. vodné stočné	176 880	184 236	178 310
Opravy, údržba, služby	291 215	344 974	347 694
Aktivace a změna stavu zásob vlastních výrobků a služeb	-47 670	-30 589	-51 677
Osobní náklady	1 246 651	1 316 021	1 345 748
Odpisy DLHM, DLNM	554 716	480 487	600 998
Ostatní	199 085	63 786	121 373
Náklady celkem	**2 757 517**	**2 643 889**	**2 874 772**

Tabulka 13 Analýza nákladů
Zdroj: Výroční zpráva DPMB, a.s.

Výsledek hospodaření mezi léty 2015 a 2017 poklesl o 65% bodů, a to z 286 373 tis. Kč v roce 2015 na 99 909 tis. Kč v roce 2017 (Tabulka 14).

Výsledek hospodaření (v tis. Kč)	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2017
Za účetní období	286 373	127 876	99 909

Tabulka 14 Výsledek hospodaření
Zdroj: Výroční zpráva DPMB, a.s.

4 Analýza hospodaření dopravního podniku v Ostravě

4.1 Profil a předmět podnikání

Dopravní podnik Ostrava a.s. je provozovatelem městské hromadné dopravy v Ostravě. Jeho zakladatelem je statutární město Ostrava. Jedná se o společnost, jejíž tradice je již více než 120letá.

Dopravní podnik Ostrava, který zaměstnává zhruba 1900 lidí. Ročně hospodaří zhruba s 1,5 miliardy korun. Z toho asi miliardu dostává od města, zbytek vybere na jízdném (Magazín Patriot, 2017).

Název: **Dopravní podnik Ostrava a.s.**
Sídlo: Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava
Registrace: Obchodní rejstřík Krajského soudu v Ostravě, sp. zn. B.1104
Zakladatel: Statutární město Ostrava
Výše splaceného základního kapitálu: 3 327 648 000,- Kč
Rozhodující předmět činnosti: provozování městské hromadné dopravy
IČ: 61974757
DIČ: CZ61974757, plátce DPH

Dopravní podnik Ostrava a.s. vykazuje k 31. prosinci 2017 100% majetkovou účast v dceřiné společnosti EKOVA ELECTRIC a.s. Základní kapitál společnosti je tvořen padesáti kmenovými akciemi na jméno v listinné podobě ve jmenovité hodnotě 10 mil. Kč, tj. v celkové částce 500 mil. Kč. Ocenění je provedeno na bázi pořizovací ceny.

Posláním Dopravního podniku Ostrava je být společností orientované na potřeby svých klientů. Cestující a jejich potřeby představují důvod existence Dopravního podniku Ostrava. Vizí podniku je být nejmodernějším městským dopravním podnikem v České republice.

Dopravní podnik Ostrava se řídí následujícími principy:

Být podnikem kladoucím důraz na vztah k zákazníkům, na plnění jejich potřeb, otevřenou komunikaci. Kvalita je zajišťována měřením spokojenosti. Důraz je dále kladen na efektivitu poskytovaných služeb, pokročilé plánování, zavádění nejmodernějších technologií. Vztah

dopravního podniku k zaměstnancům je založen na motivaci a péči o stávající zaměstnance, kladení důrazu na realizaci náboru a obnovy prostřednictvím kvalitních zaměstnanců, na tvorbě vhodného pracovního prostředí, na kladení důrazu na ochranu zdraví a na přátelskou a otevřenou komunikaci. Vztah k partnerům a dodavatelů je založen na budování vztahů, které jsou vzájemně výhodné. V neposlední řadě DP Ostrava klade důraz na ochranu životního prostředí, kde se snaží o maximální ekologizaci a minimalizaci dopadů své činnosti právě na dopravní prostředí.

4.2 Hospodaření společnosti

Obsahem podkapitoly je hospodaření společnosti Dopravní podnik Ostrava, a to prostřednictvím analýzy účetních výkazů tohoto podniku.

4.2.1 Analýza výsledovky

Analýza výsledovky je založena na struktuře výnosů a nákladů. Tržby z MHD za rok 2017 dosáhly celkové výše 434 807 tis. Kč. V porovnání s předcházejícím rokem jde o pokles v hodnotě 17 182 tis. Kč (index 96,20 %). Výše kompenzací a provozních dotací DPO a.s. mezi léty 2015 a 2017 vzrostl o 13,8% bodu. Poskytovatelem nejvyššího podílu kompenzací je DPO a.s. Statutární město Ostrava, jehož podíl na celkových kompenzacích a provozních dotacích činil v letech 2015 cca 98 % (Tabulka 15).

Výnosy (v tis. Kč)	2015	2016	2017
Kompenzace a provozní dotace	1 036 298	1 065 937	1 178 848
Z toho: Statutární město Ostrava	1 012 383	1 042 004	1 155 196
Krajský úřad	10 063	10 742	10 543
Ostatní obce	12 464	12 584	12 769
Úřad práce	803		162
Ostatní	585	607	178
Tržby z MHD	481 333	451 989	434 807
Prodané zboží	6 526	7 956	3 394
Výroba (včetně nedokončené) a služby	59 354	58 445	56 898
Aktivace	8 816		
Ostatní výnosy	138 608	131 741	131 043
Výnosy celkem	**1 730 935**	**1 716 068**	**1 804 990**

Tabulka 15 Struktura výnosů DP Ostrava
Zdroj: Výroční zpráva DP Ostrava

Hlavní příčiny poklesu tržeb krátkodobých jízdenek lze spatřit především v přechodu cestujících k elektronickému systému odbavování (nižší ceny než u papírových jízdenek), přičemž růst prodeje v oblasti těchto jízdenek, především pak u platebních karet, nedokáže vzniklou ztrátu pokrýt. V oblasti časových jízdenek dlouhodobých je pokles tržeb důsledkem vyšší míry využívání levnějších jízdních dokladů s delší dobou platnosti.

Cestující mohou kromě časových jízdenek dlouhodobých využít k odbavení krátkodobé papírové jízdenky, SMS jízdenky a zejména pak odbavení prostřednictvím elektronických peněženek ODISky nebo platebních karet na odbavovacích terminálech umístěných ve vozidlech MHD.

Celkové náklady mezi léty 2015 a 2017 vzrostly o 4,3% bodu. Největší podíl na nárůstu měla spotřeba materiálu, která mezi léty 2015 a 2017 vzrostla o 14,1% bodu, osobní náklady pak vzrostly o 4,8% bodu (Tabulka 16).

Náklady (v tis. Kč)	2015	2016	2017
Spotřeba paliv a energií	1 036 298	1 065 937	1 178 848
Spotřeba materiálu (kromě paliv)	1 012 383	1 042 004	1 155 196
Prodané zboží	10 063	10 742	10 543
Osobní náklady	12 464	12 584	12 769
Odpisy dlouhodobého majetku	803		162
Opravy a služby včetně rezerv	585	607	178
Ostatní náklady	481 333	451 989	434 807
Náklady celkem	**1 730 935**	**1 716 068**	**1 804 990**

Tabulka 16 Struktura nákladů DP Ostrava
Zdroj: Výroční zpráva DP Ostrava

Výsledek hospodaření

Výsledek hospodaření mezi léty 2015 a 2017 rostl, kdy k největšímu nárůstu došlo v roce 2017, kdy kladný výsledek hospodaření činil 61 725 tis. Kč. Výsledek hospodaření před zdaněním dosáhl částky 73 352 tis. Kč. Nárůst oproti roku 2015 byl téměř 14násobný.

	2015	2016	2017
Výsledek hospodaření za účetní období (v tis. Kč)	4 498	5 562	61 725

Tabulka 17 Výsledek hospodaření DP Ostrava
Zdroj: Výroční zpráva DP Ostrava

4.2.2 Analýza rozvahy

Analýza struktury aktiv

Mezi léty 2015 a 2017 došlo k nárůstu celkových aktiv o 16,5% bodu. Nárůst byl způsoben zejména nárůstem oběžných aktiv, u kterých byl mezi léty 2015 a 2017 zaznamenán nárůst o 128,5% bodu. Na nárůstu oběžných aktiv se podílel nejvíce nárůst krátkodobých pohledávek, které mezi léty 2015 a 2017 narostly o téměř 5násobně.

	2015	2016	2017
AKTIVA (v mil. Kč)	5 148	5 161	5 999
1 Dlouhodobý majetek	4 201	3 986	3 841
1.1 Dlouhodobý nehmotný majetek	21	41	37
1.2 Dlouhodobý hmotný majetek	4 240	4 001	3 856
1.3 Dlouhodobý finanční majetek	0	0	0
2 Oběžná aktiva	940	1 169	2 148
2.1 Zásoby	157	157	187
2.2 Dlouhodobé pohledávky	6	6	6
2.3 Krátkodobé pohledávky	183	113	868
2.4 Krátkodobý finanční majetek	595	0	0
3 Časové rozlišení	7	6	9

Tabulka 18 Analýza struktury aktiv DP Ostrava
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Horizontální analýza struktury aktiv

V roce 2016 došlo oproti roku 2015 k poklesu dlouhodobého majetku o cca 5 %, k nárůstu oběžných aktiv o téměř 25% bodů a k poklesu časového rozlišení o cca 14% bodů. Rok 2017 byl, oproti předcházejícímu roku, v oblasti aktiv charakteristický mírným nárůstem dlouhodobého majetku o 1,5% bodu, výrazným nárůstem oběžných aktiv a časového rozlišení.

	2015	2016	2017
AKTIVA (NETTO V MIL. Kč)	5 148	5 161	5 999
1 Dlouhodobý majetek	100,0%	94,9%	96,4%
2 Oběžná aktiva	100,0%	124,4%	183,7%
3 Časové rozlišení	100,0%	85,7%	150,0%

Tabulka 19 Horizontální analýza struktury aktiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Vertikální analýza struktury aktiv

Podíl dlouhodobého majetku na celkových aktivech mezi léty 2015 a 2017 klesal, a to z 81,6 % v roce 2015 na 64 % v roce 2017, oproti tomu došlo k nárůstu podílu oběžných aktiv na celkových aktivech, a to z 18,3 % v roce 2015 na 35,8 % v roce 2017. Podíl časového rozlišení na celkových aktivech byl ve sledovaných letech přibližně stejný (Tabulka 20).

	2015	2016	2017
AKTIVA (netto v mil. Kč)	5 148	5 161	5 999
1 Dlouhodobý majetek	81,6%	77,2%	64,0%
2 Oběžná aktiva	18,3%	22,7%	35,8%
3 Časové rozlišení	0,1%	0,1%	0,2%

Tabulka 20 Vertikální analýza struktury aktiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Analýza struktury pasiv

PASIVA	2015	2016	2017
1 Vlastní kapitál	4321	4462	4555
1.1 Základní kapitál	3377	3377	3377
1.2 Kapitálové fondy	1219	1219	1219
1.3 Výsledek hospodaření minulých let	-290	-188	-157
1.4 Výsledek hospodaření	5	33	94
2 Cizí zdroje	640	680	1417
2.1 Rezervy	79	111	87
2.2 Dlouhodobé závazky	360	372	383
2.3 Krátkodobé závazky	205	197	947
2.4 Bankovní úvěry a výpomoci	0	0	0
3 Časové rozlišení	24	19	27

Tabulka 21 Analýza struktury pasiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Mezi léty 2015 a 2017 došlo k nárůstu vlastního kapitálu, a to o 5,4% bodu. Tento nárůst byl způsoben snížením záporného výsledku hospodaření minulých let, a to z -290 mil. Kč v roce 2015 na -157 mil. Kč v roce 2017, ale také nárůstem výsledku hospodaření z 5 mil. Kč v roce 2015 na 94 mil. Kč v roce 2017. Taktéž došlo k významnému nárůstu cizích zdrojů, které se zvýšily více než dvojnásobně, kdy nárůst byl způsoben zejména nárůstem krátkodobých závazků, které se mezi léty 2015 a 2017 zvýšily přibližně 4,5násobně (Tabulka 21).

Horizontální analýza struktury pasiv

V roce 2016 došlo oproti roku 2015 k nárůstu cizích zdrojů o 6,3 % a k poklesu časového rozlišení o 20,8 %. V roce 2017 došlo oproti roku 2016 k významnému nárůstu cizích zdrojů (a to z důvodu nárůstu krátkodobých závazků) a časového rozlišení (Tabulka 22).

	2015	2016	2017
PASIVA (v mil. Kč)	4 985	5 161	5 999
1 Vlastní kapitál	100,0%	100,0%	100,0%
2 Cizí zdroje	100,0%	106,3%	208,4%
3 Časové rozlišení	100,0%	79,2%	142,1%

Tabulka 22 Horizontální analýza struktury pasiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Vertikální analýza struktury pasiv

V letech 2015 a 2016 byl podíl vlastního kapitálu na celkových aktivech přibližně stejný, k jeho snížení o cca 10% bodů došlo v roce 2017. V roce 2017 došlo taktéž k nárůstu podílu cizích zdrojů na celkových pasivech, oproti roku 2015 o více než 11% bodů (Tabulka 23).

	2015	2016	2017
PASIVA (v mil. Kč)	4 985	5 161	5 999
1 Vlastní kapitál	86,7%	86,5%	75,9%
2 Cizí zdroje	12,8%	13,2%	23,6%
3 Časové rozlišení	0,5%	0,4%	0,5%

Tabulka 23 Vertikální analýza struktury pasiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

4.2.3 Analýza likvidity

V Tabulce 24 jsou uvedeny hodnoty potřebné pro výpočet likvidity DPO a.s. Mezi léty 2015 a 2017 došlo k významnému navýšení krátkodobých pohledávek, kdy výše krátkodobých pohledávek v roce 2017 byla oproti roku 2015 více než 5násobná. Naproti tomu došlo taktéž k významnému nárůstu krátkodobých závazků, které byly v roce 2017, oproti roku 2015 přibližně 4,5násobně vyšší.

	2015	2016	2017
Oběžná aktiva	681	1170	2148
Krátkodobé pohledávky	163	113	868
Krátkodobý finanční majetek	470	0	0
Krátkodobé závazky	205	197	947
Bankovní úvěry krátkodobé	0	0	0

Tabulka 24 Vybrané položky oběžných aktiv (v mil. Kč)
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z rozvah za léta 2015-2017

Hodnota pracovního kapitálu

Hodnota pracovního kapitálu slouží je jedním z ukazatelů likvidity. Jedná se o rozdíl mezi oběžnými aktivity a součtem krátkodobých závazků a krátkodobých bankovních úvěrů. Z Tabulky 25 vyplývá, že hodnota pracovního kapitálu DP Ostrava je ve sledovaných letech kladná. Podnik tedy není nucen krýt krátkodobé závazky z dlouhodobého majetku a lze jej z toho hlediska považovat za ekonomicky zdravý.

	2015	2016	2017
Pracovní kapitál	476	973	1201

Tabulka 25 Hodnota pracovního kapitálu (v mil. Kč)
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z rozvah za léta 2015-2017

Ukazatele likvidity

	2015	2016	2017
Běžná likvidita	3,32	5,94	2,27
Provozní pohotová likvidita	3,09	0,57	0,92

Tabulka 26 Ukazatele likvidity
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z rozvah za léta 2015-2017

Doporučené hodnoty běžné likvidity jsou od 1,5 do 2,5. DPO se v tomto intervalu pohyboval pouze v roce 2017. V letech 2015 a 2016 byly hodnoty běžné likvidity nad horní hodnotou doporučeného intervalu. DPO je tedy dle tohoto ukazatele **schopen rychle splácet své krátkodobé závazky.**

Doporučené hodnoty pohotové likvidity jsou od 0,7 do 1,2. DPO dosáhnul hodnoty v doporučeném intervalu pouze v roce 2017. V roce 2016 byla hodnota ukazatele nižší než doporučená a v roce 2015 naopak vyšší.

4.2.4 Zadluženost k celkové hodnotě aktiv

Zadluženost DPO a.s. v letech 2015 a 2017 rostla, kdy v roce 2017 činila velikost cizích zdrojů cca 2,2 násobek velkosti cizích zdrojů v roce 2015. Taktéž hodnota krátkodobých závazků byla v roce 2017 oproti roku 2015 4,6 násobná.

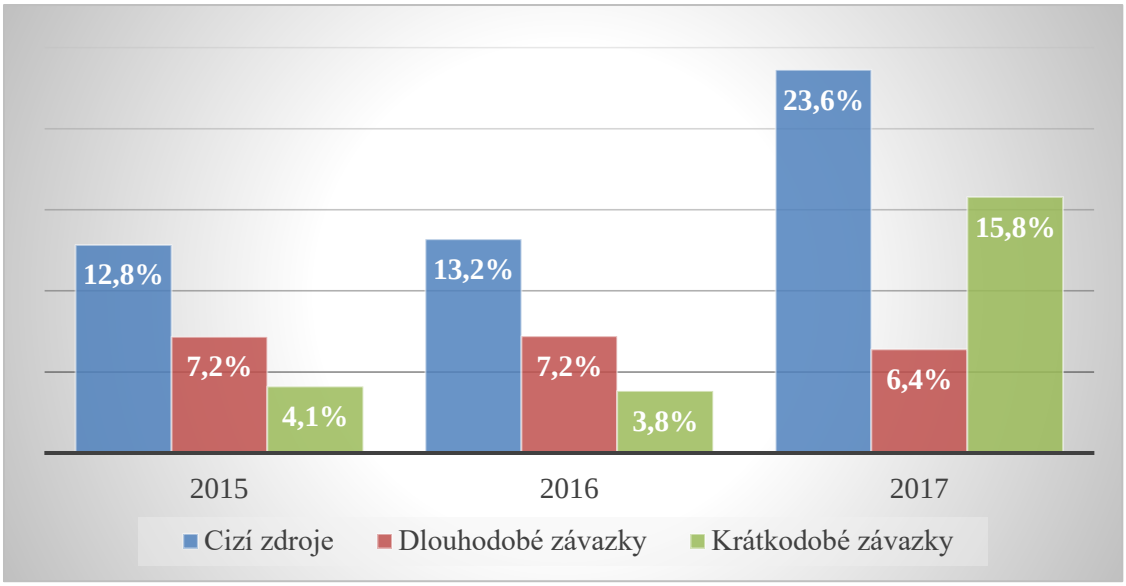
	2015	**2016**	**2017**
AKTIVA (v mil. Kč)	4 985	5 160	5 999
Cizí zdroje	640	680	1 417
Dlouhodobé závazky	357	372	383
Krátkodobé závazky	205	197	947

Tabulka 27 Zadluženost v absolutní výši
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z rozvah za léta 2015-2017

(v mil. Kč)	**2015**	**2016**	**2017**
Cizí zdroje	12,8%	13,2%	23,6%
Dlouhodobé závazky	7,2%	7,2%	6,4%
Krátkodobé závazky	4,1%	3,8%	15,8%

Tabulka 28 Zadluženost k celkové sumě aktiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z rozvah za léta 2015-2017

Z Grafu 2 a Tabulky 28 vyplývá, že podíl cizích zdrojů k celkových aktivům ve sledovaných letech rostl. Mezi léty 2015 až 2017 se přitom zvýšil podíl krátkodobých závazků k celkové sumě aktiv, a to o více než 10 procentních bodů. Dlouhodobé závazky naopak o necelý procentní bod poklesly.



Graf 2 Zadluženost k celkové sumě aktiv (v %)
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů v rozvahách DP Ostrava za léta 2015-2017

4.3 Investice

Nejvyšší investice vynaložil DPO a.s. v roce 2015, kdy objem investic činil 1 165 358 tis. Kč, největší podíl na investicích činilo pořízení dopravních prostředků MHD, a to ve výši 962 724 tis. Kč.

Výdaje (v tis. Kč)	2015	2016	2017
Stavby	192 569	49 541	20 724
Dopravní prostředky MHD	962 724	16 769	41 493
Stroje	7 607	35 709	39 986
ICT	1 874	4 501	7 781
Projekty	38	1 363	2 041
Výkupy pozemků	546	7 712	4 973
Čerpání dotace 2017 na majetek uvedený do užívání v roce 2016	0	30 767	12 179
Výdaje celkem	**1 165 358**	**146 362**	**129 177**

Tabulka 29 Výdaje na investice
Zdroj: výroční zprávy

Investice byly financovány z následujících zdrojů: Program švýcarsko-české spolupráce (dotace z MF ČR) – ve výši 8 936 tis. Kč; Program švýcarsko-české spolupráce (dotace z SMO) – ve výši 1 491 tis. Kč; Dotace EU – ve výši 1 402 tis. Kč; Vlastní zdroje – ve výši 105 169 tis. Kč; Dotace 2017 na majetek uvedený do užívání v roce 2016 – ve výši 12 179 tis. Kč. Celková výše zdrojů činila 129 177 tis. Kč.

Z vlastních zdrojů byly financovány následující investiční akce:

- Rekonstrukce čistírny odpadních vod Hranečník - Modernizace stávající technologie, nově s možností dálkové kontroly provozu. Rekonstrukce tohoto vodního díla má pozitivní vliv na životní prostředí.
- Rekonstrukce vjezdu do areálu trolejbusy Moravská Ostrava - Rekonstrukce zkvalitnila bezbariérový přístup na stávající zastávku a ochranu cestujících před povětrnostními vlivy umístěním přístřešku. Stavba dále obsahovala rekonstrukci stávajícího parkoviště.
- Preference tramvajové dopravy - Zvýšení bezpečnosti a plynulosti tramvajového provozu. Předmětem stavby bylo oddělení silničního a tramvajového provozu betonovými tvarovkami.
- Výměna kabelů na ulici 28. října a doplnění plusových kabelů na ulici Ruská - Modernizace zastaralé kabelové trasy podle aktuálních norem.
- Výměna silně opotřebených stávajících kolejových konstrukcí,
- Rekonstrukce hydroizolace skladu 05 ad.

5 Hospodaření Dopravního podniku města Prahy

Kapitola je zaměřena na analýzu hospodaření Dopravního podniku hlavního města Prahy v letech 2015 až 2017.

5.1.2 Analýza struktury aktiv

Mezi léty 2015 a 2017 došlo k nárůstu celkového objemu aktiv o 2,4% bodů, a to z 71 264 tis. Kč na 72 984 tis. Kč. Hlavním faktorem byl nárůst dlouhodobého hmotného majetku o 2,4% bodu, tak nárůstem oběžných aktiv, resp. krátkodobých pohledávek, které vzrostly o 30,7% bodů a krátkodobého finančního majetku, který vzrostl o 46,2 %.

AKTIVA (v mil. Kč)	2015	2016	2017
1 Dlouhodobý majetek	71 264	72 007	72 984
1.1 Dlouhodobý nehmotný majetek	81	99	87
1.2 Dlouhodobý hmotný majetek	70 942	71 662	72 656
1.3 Dlouhodobý finanční majetek	241	246	241
2 Oběžná aktiva	9 257	6 935	8 115
2.1 Zásoby	396	455	580
2.2 Dlouhodobé pohledávky	99	103	218
2.3 Krátkodobé pohledávky	1 246	926	1 629
2.4 Krátkodobý finanční majetek	2 168	2 000	3 170
3 Časové rozlišení	170	137	125

Tabulka 30 Struktura aktiv DP hl. m. Prahy
Zdroj: Výroční zpráva Dopravního podniku hl. m. Prahy

Vývoj jednotlivých druhů aktiv v čase lze pozorovat prostřednictvím horizontální analýzy.

Horizontální analýza struktury aktiv

Z Tabulky 31 vyplývá, že mezi léty 2015 a 2017 rostl kontinuálně dlouhodobý majetek společnosti, zatímco oběžná aktiva v roce 2016 poklesla téměř o 25 %, přičemž následně došlo k jejich růstu.

	2015	2016	2017
AKTIVA (NETTO V MIL. Kč)			
1 Dlouhodobý majetek	100,0%	101,0%	101,4%
2 Oběžná aktiva	100,0%	74,9%	117,0%
3 Časové rozlišení	100,0%	80,6%	91,2%

Tabulka 31 Horizontální analýza struktury aktiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Účelem vertikální analýzy je poskytnutí přehledu o vývoji podílu jednotlivých druhů aktiv na jejich celkové sumě.

Vertikální analýza struktury aktiv

	2015	2016	2017
AKTIVA (netto v mil. Kč)	80 691	79 079	81 223
1 Dlouhodobý majetek	88,3%	91,1%	89,9%
2 Oběžná aktiva	11,5%	8,8%	10,0%
3 Časové rozlišení	0,2%	0,2%	0,2%

Tabulka 32 Vertikální analýza struktury aktiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Z vertikální analýzy struktury aktiv vyplývá, že podíl dlouhodobého majetku na aktivech se ve sledovaných letech pohyboval okolo 90 %, podíl oběžných aktiv na aktivech se pohyboval v rozmezí od 9 do 11 % a časové rozlišení činilo ve všech sledovaných letech shodně 0,2 % z celkových aktiv.

5.1.3 Analýza struktury pasiv

Mezi léty 2015 až 2017 došlo k nárůstu výsledku hospodaření, a to o 51,5% bodu. Dále došlo k poklesu cizích zdrojů, a to o 22,1% bodu, který byl způsoben poklesem jak krátkodobých, tak dlouhodobých závazků.

PASIVA (v mil. Kč)	2015	2016	2017
1 Vlastní kapitál	61 107	63 041	65 780
1.1 Základní kapitál	30 726	30 726	31 240
1.2 Kapitálové fondy	30 647	30 745	30 986
1.3 Výsledek hospodaření minulých let	-1 521	-266	1 654
1.4 Výsledek hospodaření	1 255	1 835	1 901
2 Cizí zdroje	18 902	15 242	14 718
2.1 Rezervy	586	546	512
2.2 Dlouhodobé závazky	6 863	4 986	5 393
2.3 Krátkodobé závazky	11 453	9 710	9 914
2.4 Bankovní úvěry a výpomoci	773	0	0
3 Časové rozlišení	682	796	724

Tabulka 33 Struktura pasiv
Zdroj: Výroční zpráva DP hl. m. Prahy

Horizontální analýza struktury pasiv

	2015	2016	2017
PASIVA (v mil. Kč)	80 691	79 079	81 223
1 Vlastní kapitál	100,0%	103,2%	104,3%
2 Cizí zdroje	100,0%	80,6%	96,6%
3 Časové rozlišení	100,0%	116,7%	91,0%

Tabulka 34 Horizontální analýza struktury pasiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Z horizontální analýzy vyplývá, že využívání cizích zdrojů ve sledovaných letech klesalo, naopak vlastní kapitál společnosti ve sledovaných letech narůstal.

Vertikální analýza struktury pasiv

	2015	2016	2017
PASIVA (v mil. Kč)	80 691	79 079	81 223
1 Vlastní kapitál	75,7%	79,7%	81,0%
2 Cizí zdroje	23,4%	19,3%	18,1%
3 Časové rozlišení	0,8%	1,0%	0,9%

Tabulka 35 Vertikální analýza struktury pasiv
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravního podniku

Podíl cizích zdrojů na celkové sumě pasiv společnosti činil ve sledovaných letech okolo 20 %, přičemž se snižoval.

5.1.4 Analýza likvidity

Obsahem podkapitoly je analýza likvidity DP Praha. Hodnoty potřebných veličin jsou uvedeny v Tabulce.

Struktura oběžných aktiv

	2015	2016	2017
Oběžná aktiva (v mil. Kč)	9 257	6 935	8 115
Krátkodobé pohledávky	1 246	926	1 629
Krátkodobý finanční majetek	2 168	2 000	3 170
Krátkodobé závazky	11 453	9 710	8 813
Bankovní úvěry krátkodobé	0	0	0

Tabulka 36 Struktura oběžných aktiv (v mil. Kč)
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů DP hl. m. Prahy

Mezi léty 2015 a 2017 došlo k poklesu objemu oběžných aktiv o 12,3% bodu, k navýšení krátkodobých pohledávek o 30,7% bodu a k navýšení krátkodobého finančního majetku o 46,2% body.

Pracovní kapitál představuje jeden z ukazatelů stavu likvidity, je vypočten jako rozdíl mezi oběžnými aktivy a součtem krátkodobých závazků a krátkodobých bankovních úvěrů.

(v mil. Kč)	**2015**	**2016**	**2017**
Pracovní kapitál	-2196	-2775	-698

Tabulka 37 Vývoj hodnoty pracovního kapitálu
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů DP hl. m. Prahy

Z Tabulky 37 vyplývá, že hodnota pracovního kapitálu DP Praha byla ve všech sledovaných letech záporná. Jedná se o negativní jev, neboť hodnota pracovního kapitálu by měla být vyšší než nula tak, aby společnost byla schopná pokrýt všechny své krátkodobé závazky oběžnými aktivy. Záporný pracovní kapitál ukazuje, že ke krytí krátkodobých závazků je ve značné míře využito dlouhodobého majetku společnosti, což představuje rozpor s definicí podniku disponujícího ekonomickým zdravím.

	2015	**2016**	**2017**
Běžná likvidita	0,81	0,71	0,92
Provozní pohotová likvidita	0,30	0,30	0,54

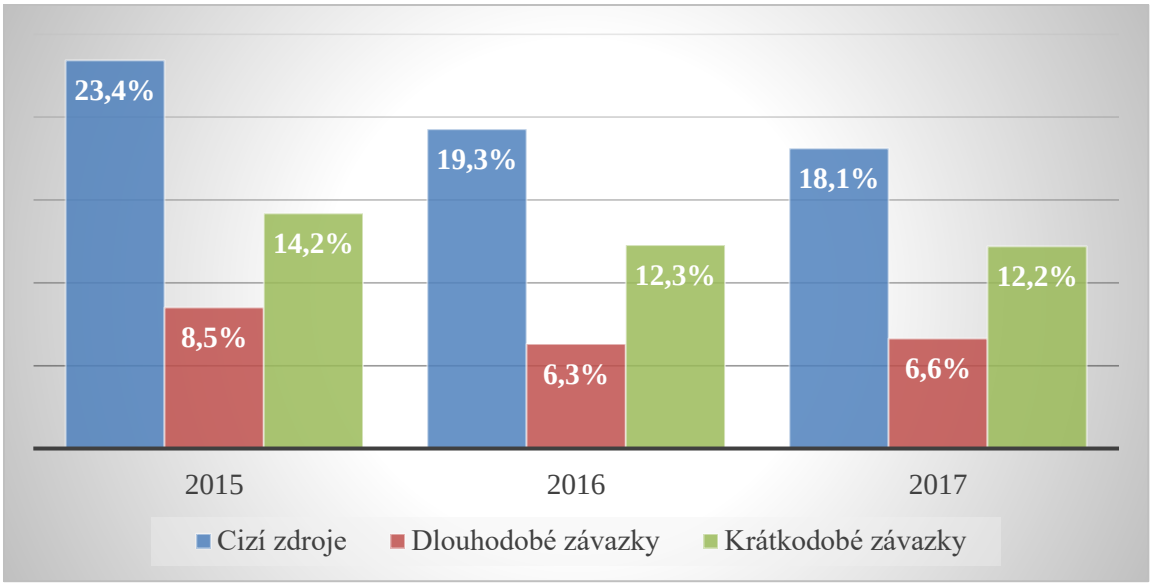
Tabulka 38 Vývoj běžné a provozní pohotové likvidity
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů DP hl. m. Prahy

Pro analýzu likvidity je využito dále běžné a provozní pohotové likvidity. Běžná likvidita je podílem oběžných aktiv na krátkodobých závazcích a krátkodobých bankovních úvěrech. Provozní pohotová likvidita je pak podílem součtu krátkodobých pohledávek a krátkodobého finančního majetku na krátkodobých závazcích.

Ukazatel běžné likvidity vyjadřuje, kolikrát jsou oběžná aktiva podniku schopna pokrýt jeho krátkodobé závazky. Optimální hodnota ukazatele je od 1,5 do 2,5. Vzhledem k dosaženým výsledkům ve sledovaných letech se DP Praha nachází v pásmu rizika. Hodnota běžné likvidity se však v čase zvyšuje.

5.1.5 Celkové zadlužení a solventnost DP Praha

Z Grafu 3 vyplývá, že celková zadluženost v mezi léty 2015 až 2017 snižovala, přičemž o 2 % body poklesl podíl dlouhodobých závazků i krátkodobých závazků na aktivech.



Graf 3 Zadluženost k celkové sumě aktiv (v %)
Zdroj: Výroční zpráva DP hl. m. Prahy

Celková suma krátkodobé i dlouhodobé zadluženosti v roce 2017 činila 15,3 mld. Kč. Vzhledem k výši dlouhodobého majetku DP Praha v hodnotě 72,7 mld. by výše zadluženosti neměla omezovat životaschopnost podniku. V případě, že by se podnik dostal do ekonomicky tíživé situace, existuje prostor pro úhradu finančních závazků z prostředků získaných částečným prodejem tohoto majetku.

Je však otázkou, jaký podíl z dlouhodobého majetku by mohl DP Praha rozprodat tak, aby nedošlo k zásadnímu ovlivnění jeho fungování. Značná část tohoto majetku je totiž tvořena vozovým parkem a jeho zázemím (pozemky, stavby, soubory movitých věcí), jež jsou nezbytné k provozu. Vzhledem ke skutečnosti, že mnoho budov či pozemků je situováno na odlehlých prostranstvích, nemusí být pro potenciální zájemce dostatečně atraktivní. Lze tedy spekulovat, že v případě nutnosti prodeje by DP Praha musel snížit nabídkovou cenu tohoto majetku.

5.2 Kompenzace

Společnost Dopravní podnik hl. m. Prahy za rok 2017 vykázala výsledek hospodařením před zdaněním ve výši 2 347 mil. Kč. Zisku společnost dosáhla díky získané kompenzaci, vyplývají z hrazení nákladů vynaložených se závazkem veřejné služby prostřednictvím kompenzací, účtovaných do výnosů. Kromě kompenzací za závazek veřejné služby je Dopravní podnik hl. m. Prahy příjemcem dotací od různých poskytovatelů ve významné výši.

Druh dotace	**Výše v mil. Kč**
Dotace na úhradu nákladů	98 138
Dotace ze státního rozpočtu	40 000
Dotace v rámci PID	58 138
Dotace na pořízení dl. majetku	65 741
Dotace z rozpočtu hl. m. Prahy	65 741
Dotace celkem	163 879

Tabulka 39 Struktura dotací DP hl. m. Prahy v roce 2017
Zdroj: Výroční zpráva Dopravního podniku hlavního města Prahy

5.3 Výnosy z běžné činnosti

Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb mezi léty 2015 a 2017 rostly, kdy nárůst činil 5,3% bodu. Taktéž došlo k nárůstu kompenzace za závazek veřejné služby, kdy nárůst činil 6,9% bodu. V oblasti tržeb z jízdného pravidelné dopravy došlo mezi léty 2015 a 2017 k mírnému poklesu 0,5% bodu. V roce 2016 došlo k poklesu tržeb z jízdného pravidelné dopravy, bez započtení přirážek k jízdnému o 2,96 % oproti roku 2015. Důvodem bylo snížením ceny ročního kupónu.

(v mil. Kč)	**2015**	**2016**	**2017**
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	17 655	17 580	18 594
Z toho tržby z jízdného pravidelné dopravy	4 388	4 258	4 365
Z toho kompenzace za závazek veřejné služby	12 657	12 666	13 535
Z toho ostatní tržby	610	656	694
Výnosy z přirážek k jízdnému	329	327	292

Tabulka 40 Výnosy z běžné činnosti (v mil. Kč)
Zdroj: výroční zpráva Dopravního podniku hl. m. Praha

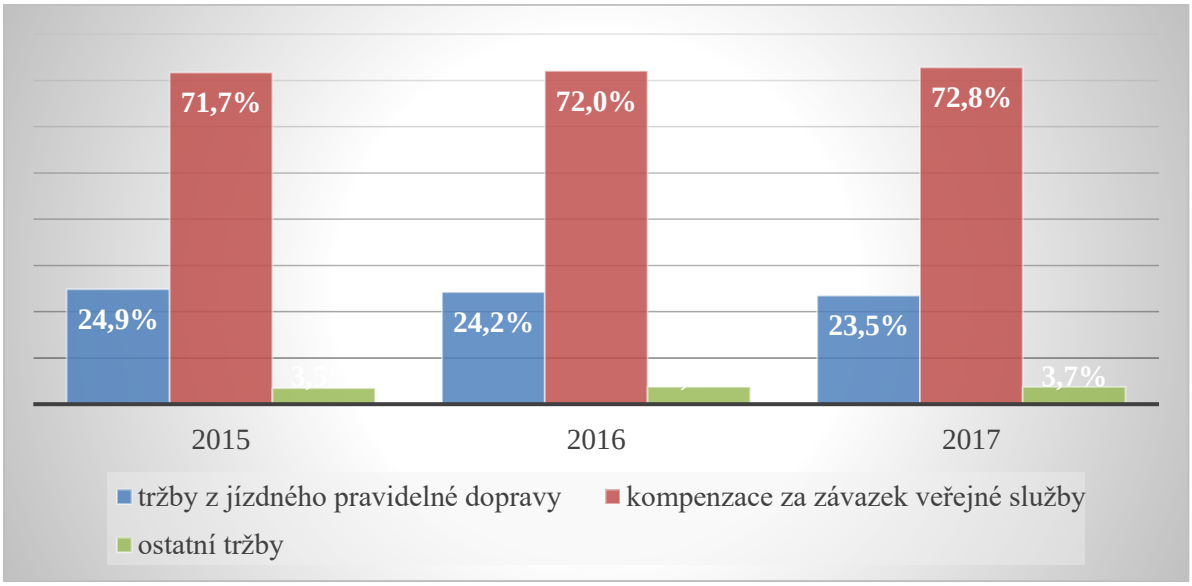
Nejvýznamnější položku z Tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb je kompenzace za závazek veřejné služby, další významnou položkou jsou tržby z jízdného z pravidelné dopravy.

Struktura tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb

Z Tabulky 41 a Grafu 5 vyplývá, že největší podíl (okolo 70 %) představují kompenzace za závazek veřejné služeb, okolo 25 % je tvořeno tržbami z jízdného pravidelné dopravy a ostatní tržby představují cca 4 %.

	2015	2016	2017
tržby z jízdného pravidelné dopravy	24,9%	24,2%	23,5%
kompenzace za závazek veřejné služby	71,7%	72,0%	72,8%
ostatní tržby	3,5%	3,7%	3,7%

Tabulka 41 Struktura tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb (v %)
Zdroj: výroční zprávy Dopravního podniku hl. m. Praha



Graf 4 Struktura tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb (v %)
Zdroj: výroční zprávy Dopravního podniku hl. m. Praha

5.4 Investice

Dopravní podnik hl. m. Prahy v roce 2017 vynaložil na pořízení investic prostředky z různých zdrojů, a to:

Vlastní zdroje dopravního podniku	3 231 mil. Kč
Kompenzace na rok 2017	1 551 mil. Kč

Kompenzace z roku 2012	55 mil. Kč
Běžná dotace z rozpočtu hl. m. Prahy	66 mil. Kč
Celkem	**4 903 mil. Kč**

Tabulka 42 Zdroje investic DP hl. m. Prahy v roce 2017
Zdroj: výroční zpráva Dopravního podniku hl. m. Praha

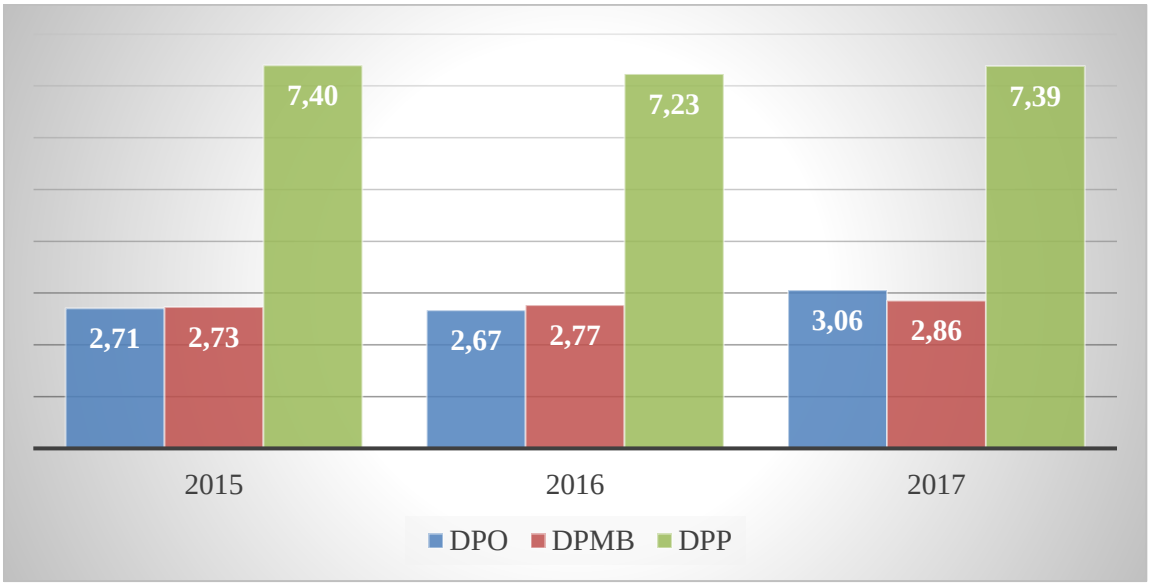
Velká část finančních prostředků byla využita na obnovu a modernizaci vozových parků. Běžná dotace z rozpočtu hl. m. Prahy byla využita na přípravné práce související s realizaci I. provozního úseku trasy D metra, na realizaci bezbariérových opatření ad.

6 Srovnání hospodaření analyzovaných dopravních podniků

Kapitola je zaměřena na srovnání hospodaření analyzovaných dopravních podniků ve vybraných ukazatelích (např.podíl aktiv na počtu zaměstnanců, podíl dlouhodobého majetku na aktivech, podíl cizích zdrojů na pasivech, v oblasti výsledku hospodaření či hodnoty pracovního kapitálu).

6.1 Srovnání podílu velikosti aktiv na počtu zaměstnanců

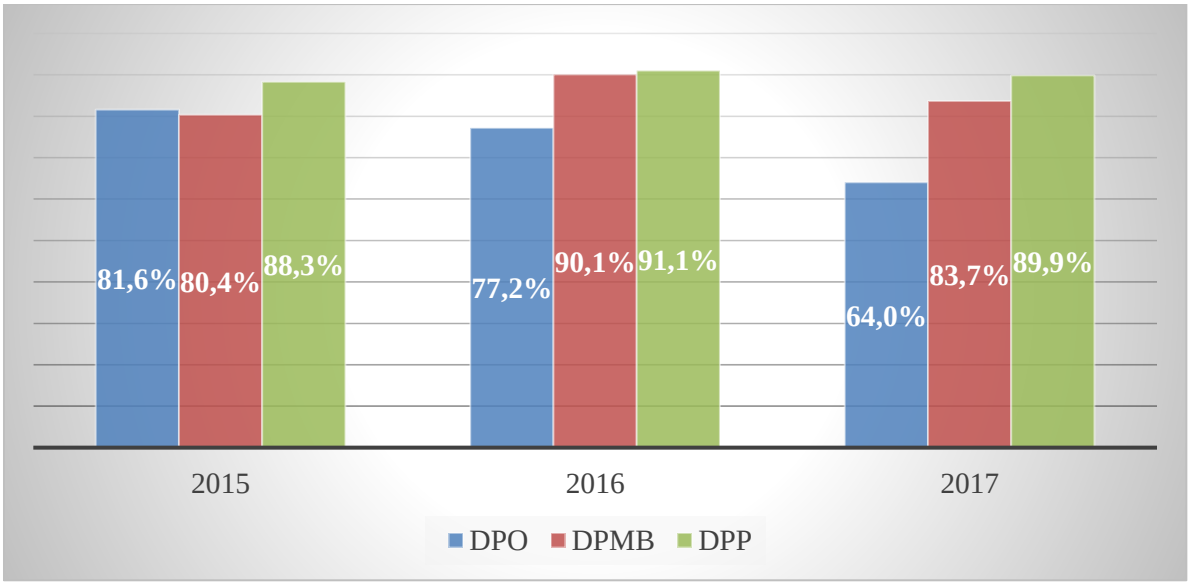
Z Grafu 5 vyplývá, že podíl velikosti aktiv Dopravního podniku města Brna a Dopravního podniku Ostrava na počtu zaměstnanců jsou přibližně srovnatelné. Velikost podílu aktiv Dopravního podniku Praha na počtu jeho zaměstnanců je více než 2,5násobně vyšší než ostatní dva srovnávané dopravní podniky.



Graf 5 Velikost aktiv (netto) v mil. Kč
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravních podniků

6.1.1 Srovnání podílu dlouhodobého majetku na aktivech

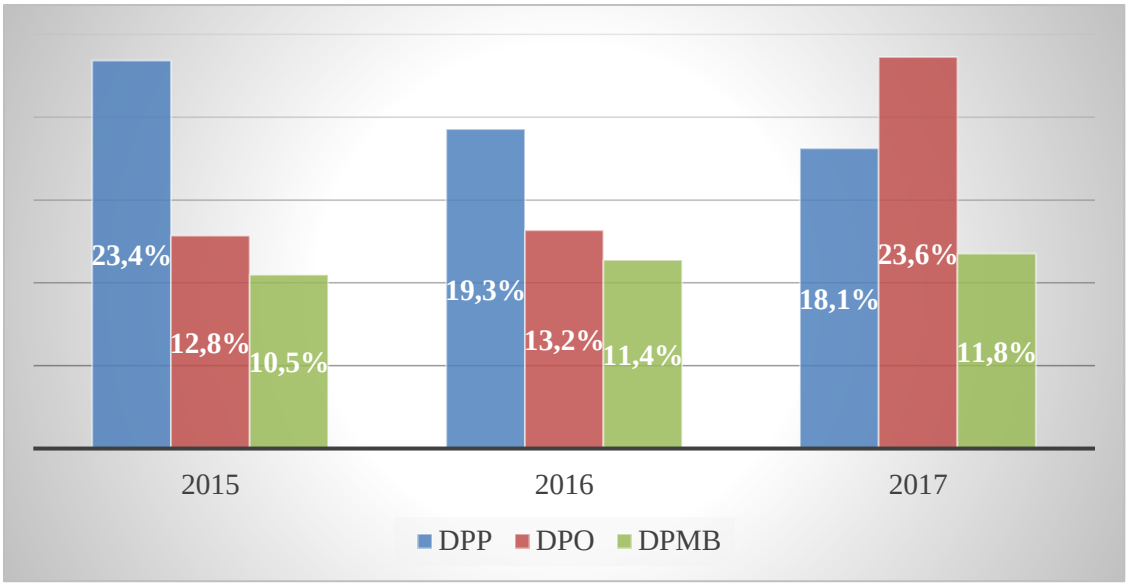
Největší podíl dlouhodobého majetku na čistých aktivech má Dopravní podnik Praha, nejnižší pak Dopravní podnik Ostrava. Na 2. místě se v letech 2016 a 2017 umístil DPMB a nejnižší podíl dlouhodobého majetku na čistých aktivech měl v letech 2016 a 2017 DPO.



Graf 6 Podíl dlouhodobého majetku na aktivech
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravních podniků

6.2 Srovnání podílu cizích zdrojů na pasivech

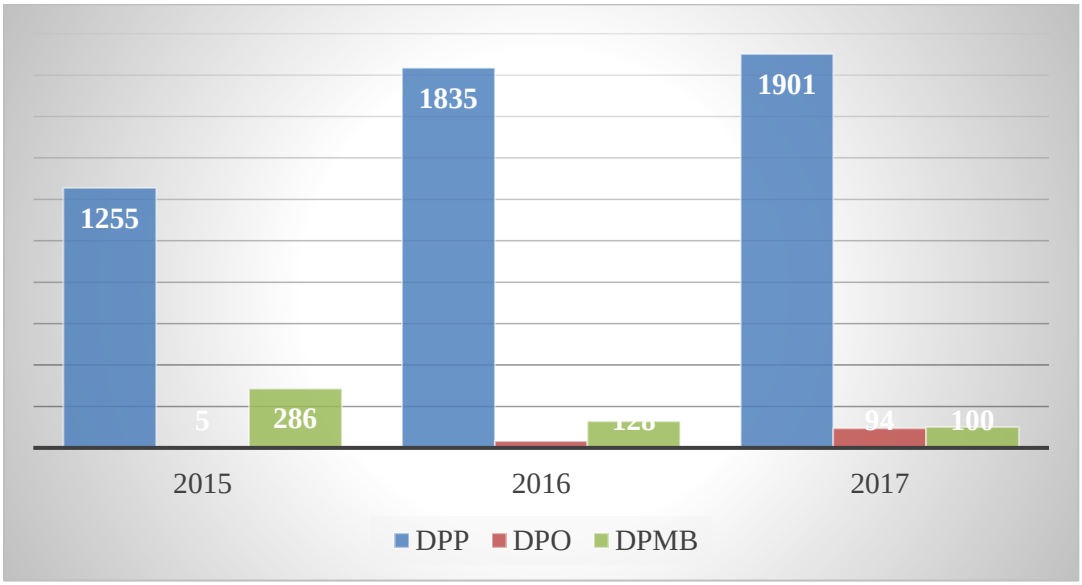
Z Grafu 7 vyplývá, že největší podíl cizích zdrojů na pasivech měl v roce 2017 DPO a.s., v letech 2015 a 2016 pak DPP. Zatímco u DPP dochází ke snižování tohoto podílu ve sledovaných letech, u DPO je tento trend opačný.



Graf 7 Podíl cizích zdrojů na pasivech
Zdroj: vlastní zpracování na základě účetních výkazů dopravních podniků

6.3 Srovnání výsledku hospodaření

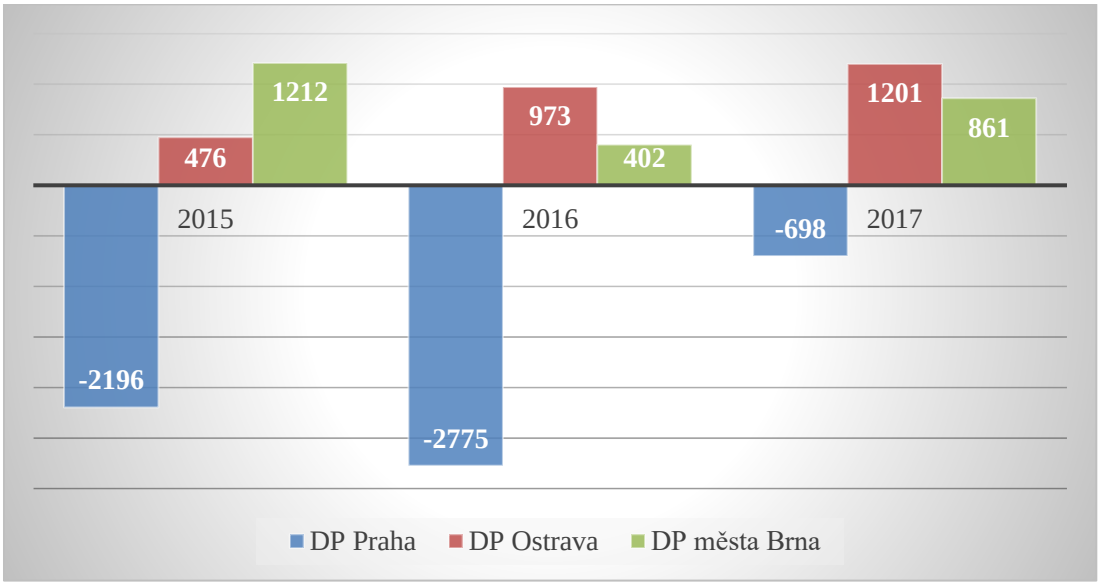
Nejlepších výsledků hospodaření ve sledovaných letech dosáhl DP Praha, jehož výsledek hospodaření ve sledovaných letech rostl. Naopak výsledek hospodaření DP Brno ve sledovaných letech klesal, přičemž v roce 2017 se přiblížil výsledku hospodaření DP Ostrava.



Graf 8 Srovnání výsledků hospodaření dopravních podniků
Zdroj: vlastní zpracování

6.4 Srovnání hodnoty pracovního kapitálu

Záporných hodnot pracovního kapitálu dosahoval ve sledovaných letech DP Praha. Tato situace signalizuje stav, kdy podnik není schopen krýt své krátkodobé závazky prostřednictvím oběžných aktiv. Ostatní dva srovnávané dopravní podniky dosahovaly ve sledovaném období kladných hodnot tohoto ukazatele, kdy je lze označit z pohledu tohoto ukazatele jako ekonomicky zdravé. Hodnota pracovního kapitálu DP Ostrava se v čase zvyšovala.

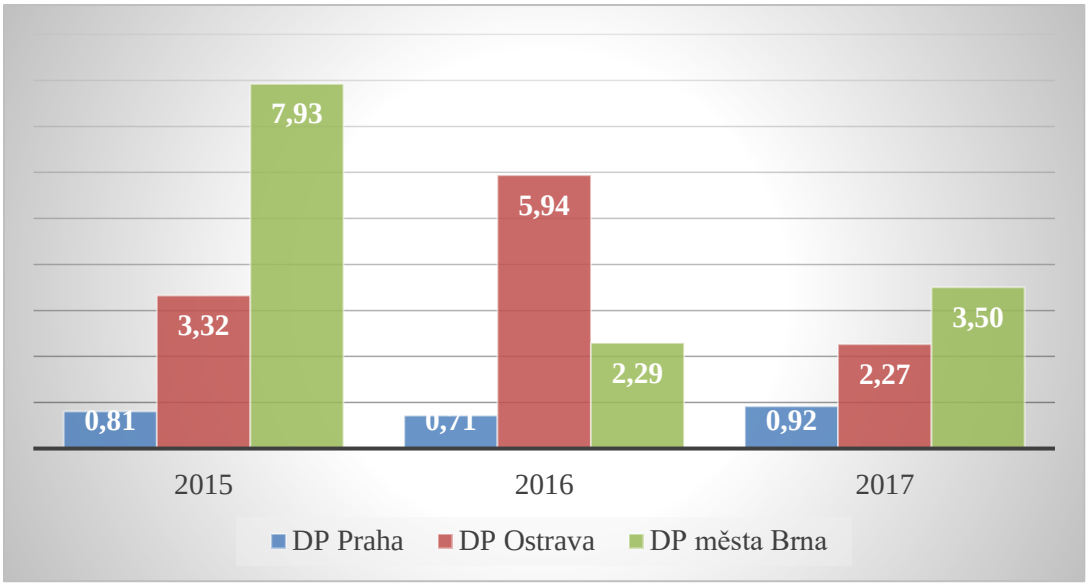


Tabulka 43 Srovnání hodnoty pracovního kapitálu dopravních podniků
Zdroj: vlastní zpracování

6.5 Srovnání v oblasti likvidity

6.5.1 Běžná likvidita

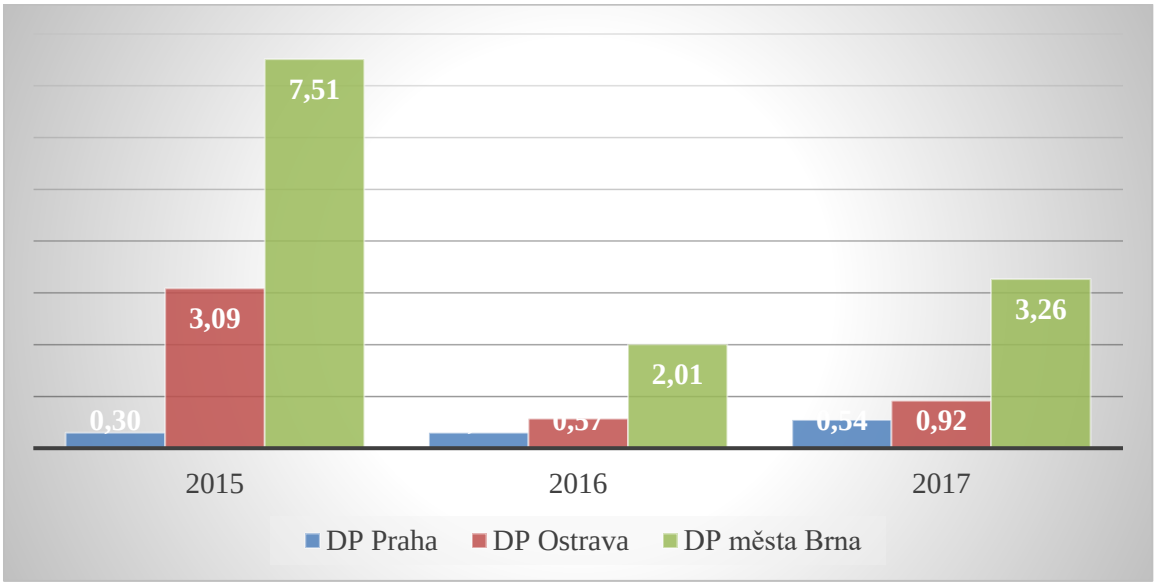
Doporučených hodnot ukazatele od 1,5 do 2,5 dosáhnul ve sledovaném období pouze DPMB v roce 2016 a DP Ostrava v roce 2017. Pro DP města Prahy platí, že hodnoty ukazatele byly ve sledovaném období pod doporučenou hranicí, což může znamenat problémy se zajištěním běžné likvidity. DP Ostrava měl v letech 2015 a zejména pak v roce 2016 hodnoty ukazatele nad doporučenou hranicí, což signalizuje, že peněžní prostředky nejsou řízeny efektivně a dochází ke snižování rentability. Se stejnou situací se v letech 2015 a 2017 potýkal také DPMB.



Graf 9 Srovnání běžné likvidity dopravních podniků
Zdroj: vlastní zpracování

6.5.2 Provozní pohotová likvidita

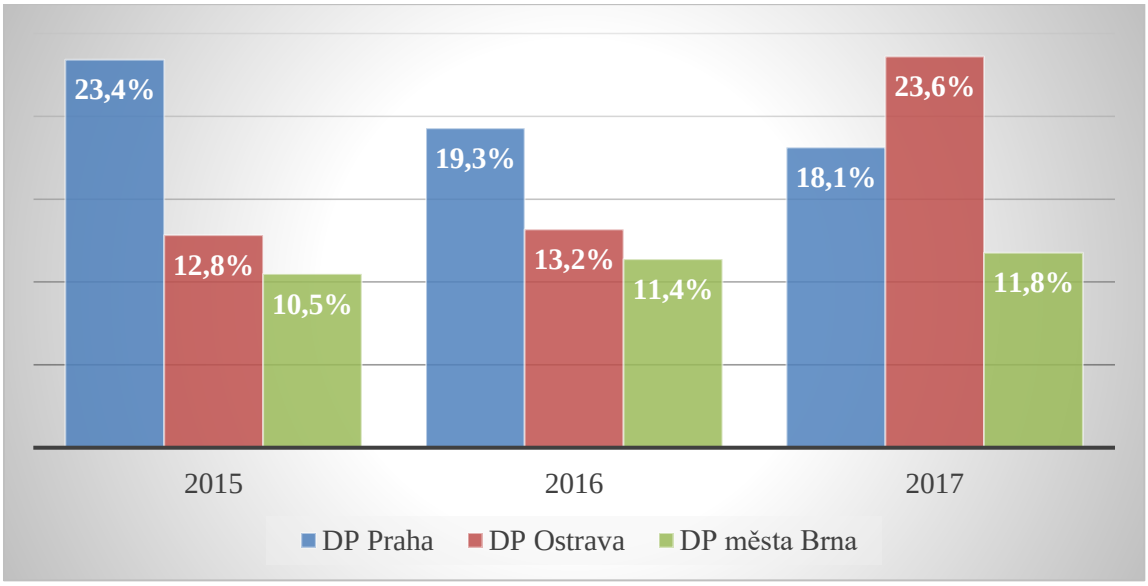
Doporučená hodnota ukazatele provozní pohotové likvidity by měla činit od 0,8 do 1,4. Doporučené hodnoty dosáhnul pouze DP Ostrava, a to v roce 2017. Nejvyšších hodnot ukazatele ve sledovaném období dosáhnul DP města Brna, což signalizuje neefektivní řízení peněžních prostředků. Hodnoty ukazatele DP hl. m. Prahy byly ve sledovaných letech pod dolní hranicí ukazatele, přičemž v čase rostly a dolní hranici ukazatele se přibližovaly.



Graf 10 Srovnání provozní pohotové likvidity dopravních podniků
Zdroj: vlastní zpracování

6.6 Srovnání v oblasti zadluženosti

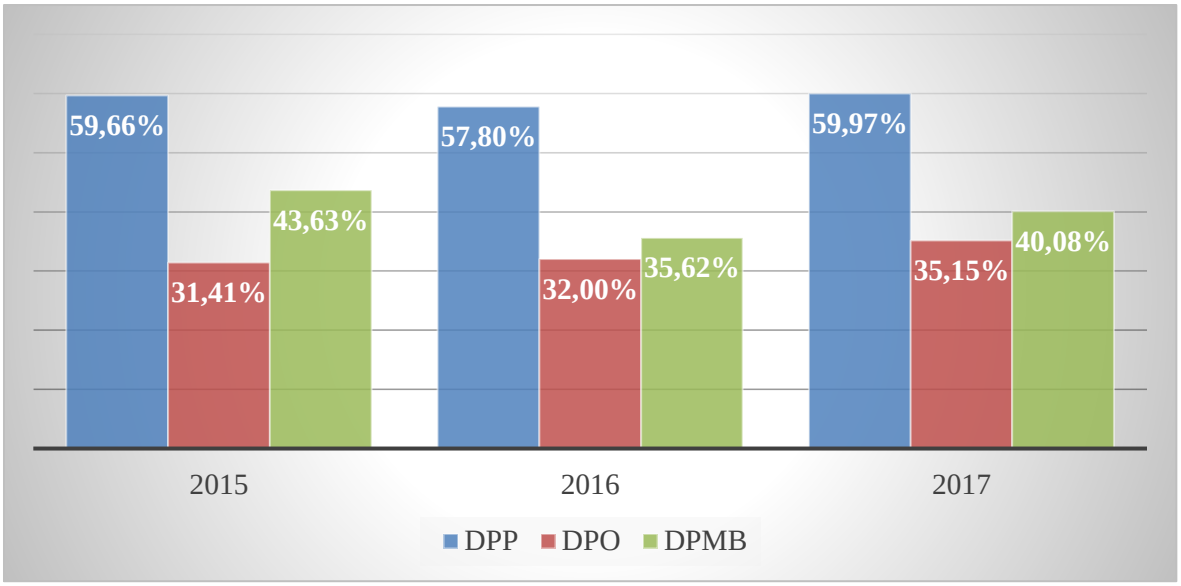
Nejvíce zadluženým podnikem byl ve sledovaných letech DP Praha. Podíl cizích zdrojů na aktivech se ve sledovaných letech snižoval z 23 % v roce 2015 na 18 % v roce 2017. Naopak trend u DP Ostrava byl opačný, kdy podíl cizích zdrojů na celkových aktivech se ve sledovaných letech zvyšoval, a to z 13 % v roce 2015 na 24 % v roce 2017. Hodnota zadluženosti DP města Brna byla ve sledovaném období konstantní.



Graf 11 Podíl cizích zdrojů na celkových aktivech
Zdroj: vlastní zpracování

6.7 Kompenzace a provozní dotace

Kompenzace a provozní dotace představují velmi významný zdroj financování dopravních podniků. Největšího podílu (okolo 60 %) kompenzací a provozních dotací (v tis. Kč) na místových kilometrech (v mil.) dosahuje ve všech sledovaných letech DP hl. m. Prahy, jehož výše kompenzací je řádově vyšší než u DP Ostrava a DP města Brna, avšak i počet místových km je řádově vyšší než u ostatních dvou srovnávaných dopravních podniků. Podíl kompenzací a provozních dotací na místových kilometrech DP města Brna se ve sledovaných letech pohyboval od 35 % do 43 %. Nejnižší podíl ukazatel dosahoval u DP Ostrava, kde ve sledovaných letech činil od 31 do 35 %.



Graf 12 Podíl kompenzací a provozních dotací (v tis. Kč) na místových km (v mil.)
Zdroj: vlastní zpracování z výročních zpráv dopravních podniků

(v tis. Kč)	**2015**	**2016**	**2017**
DP Praha	12657	12666	13535
DP Ostrava	1036	1066	1179
DP Brno	1808	1532	1750

Tabulka 44 Kompenzace a provozní dotace
Zdroj: vlastní zpracování z výročních zpráv dopravních podniků

(v mil. km)	**2015**	**2016**	**2017**
DP Praha	21 215	21 914	22 570
DP Ostrava	3 299	3 331	3 354
DP Brno	4 144	4 301	4 367

Tabulka 45 Místové kilometry
Zdroj: vlastní zpracování z výročních zpráv dopravních podniků

Obdržené kompenzace jsou v dopravních podnicích účtovány do výnosů a významným způsobem ovlivňují výsledek hospodaření dopravních podniků.

7 Shrnutí

Cílem praktické části bakalářské práce bylo srovnat hospodaření dopravních podniků měst Praha, Brno a Ostrava. Tyto podniky, vzhledem k tomu, že se jedná o městské společnosti a poskytují veřejnou službu, využívají vícezdrojové financování zahrnujícího kompenzace od měst.

Dopravní podniky byly srovnávány ve velikostech aktiv, v majetkové struktuře, v oblasti zadluženosti, likvidity ad.

Z hlediska velikosti aktiv je největším podnikem Dopravní podnik hlavního města Prahy, jehož aktiva se pohybují okolo 80 mld. Kč, velikosti Dopravního podniku Ostrava je okolo 6 mil. Kč a Dopravního podniku města Brna pak okolo 7,4 mld. Kč.

Dále byl zkoumán podíl cizích zdrojů na pasivech. Pro podnik je důležité, aby využíval takové množství cizích zdrojů, jež je optimální. V případě velkého množství cizích zdrojů je podnik překapitalizován, v případě menšího než optimálního množství cizích zdrojů na naopak podkapitalizován. V letech 2015 a 2016 měl nejvyšší podíl cizích zdrojů DP Praha, v roce 2017 pak DP Ostrava. Navýšení podílu cizích zdrojů souviselo s investicemi dopravních podniků do dlouhodobého majetku podniku.

Investice DP Ostrava v roce 2017 byly spolufinancovány Ministerstvem financí ČR. Investice DP hl. m. Prahy jsou financovány jednak z vlastních zdrojů dopravního podniku, jednak z kompenzací a běžné dotace z rozpočtu hl. m. Prahy. V roce 2017 byla velká část finančních vynaložena za účelem obnovy a modernizace vozových parků.

Dále byly srovnávány výsledky hospodaření dopravních podniků, kdy nejvyšších výsledků hospodaření dosáhnul DP hl. m. Praha, přičemž jeho zisk ve sledovaných letech rostl. Naopak zisk DP města Brno ve sledovaných letech klesal, kdy v roce 2017 se přiblížil zisku DP Ostrava.

V oblasti likvidity byly dopravní podniky srovnávány v oblasti pracovního kapitálu, běžné a pohotové likvidity. DP Ostrava a DP města Brna dosáhly ve sledovaném období kladných hodnot pracovního kapitálu, jediným podnikem se zápornými hodnotami pracovního kapitálu byl DP hl. m. Prahy.

Podle ukazatele běžné likvidity bylo zjištěno, že DP Ostrava byl v letech 2015 a 2016 řízen neefektivně (hodnota ukazatele byla nad doporučenou hranicí), čímž docházelo ke snižování rentability. Tatáž situace byla zaznamenána u DP města Brna v letech 2015 a 2017. Naopak hodnoty ukazatele DP hl. m. Prahy byly ve sledovaných letech pod doporučenou hranicí, což značí možné problémy se zajišťováním běžné likvidity podniku.

V ukazateli provozní pohotové likvidy dosáhl doporučených hodnot pouze DP Ostrava (v roce 2017). Hodnoty ukazatele DP hl. m. Prahy byly ve sledovaných letech pod dolní hranicí ukazatele, přičemž v čase rostly a dolní hranici ukazatele se přibližovaly. Podle ukazatele docházelo u DP města Brna k neefektivnímu řízení peněžních prostředků, neboť hodnoty ukazatele byly výrazně nad horní hranicí, v čase se však snižovaly směrem k horní hranici doporučeného intervalu.

V oblasti zadluženosti byl podle podílu cizích zdrojů na celkových aktivech vyhodnocen jako nejvíce zadlužený DP hl. m. Prahy, zadluženost tohoto dopravního podniku však ve sledovaných letech klesala. Naopak u DP Ostrava zadluženost ve sledovaných letech rostla tak, že v roce 2017 přesáhla zadluženost DP hl. m. Prahy. U DP města Brna byla zjištěna konstantní hladina zadluženosti na úrovni cca 11 %.

Vzhledem k závazkům veřejné služby představují významnou složku výnosů dopravních podniků kompenzace za poskytování této veřejné služby. Jejím účelem je pokrytí rozdílu mezi náklady, které byly dopravními podniky vynaloženy v souvislosti s plněním závazku veřejné služby a příjmy, které dopravním podnikům vznikly v souvislosti s poskytováním této veřejné služby, s cílem zajistit dopravnímu podniku přiměřený zisk tak, aby byla možná tvorba vlastních zdrojů za účelem financování obnovy majetku a dalších investic za účelem zvýšení kvality služeb (Výroční zpráva DPP za rok 2017, s. 153).

Nejvyšších kompenzací dosáhnul DP hl. m. Prahy, jehož kompenzace byly řádově vyšší než kompenzace ostatních dvou srovnávaných dopravních podniků. Nejnižší kompenzace ve sledovaném období obdržel DP Ostrava, kompenzace DP města Brna byly o 50 až 80 % vyšší než kompenzace DP Ostrava. DP získané kompenzace a dotace využily zejména za účelem obnovy vozových parků, modernizací tratí apod.

Závěr

S provozováním veřejné hromadné dopravy jsou spojeny významné pozitivní externality, což opodstatňuje její spolufinancování z veřejných zdrojů. Spolufinancování je zajištěno prostřednictvím poskytovaných kompenzací za závazky veřejné služby poskytovaných městem dopravci za to, že zabezpečuje dopravní obslužnost.

Bakalářská práce byla zaměřena na hospodaření vybraných dopravních podniků, a to Dopravního podniku hl. m. Prahy, Dopravního podniku města Brna a Dopravního podniku Ostrava. Dopravní podniky jsou srovnávány v oblastech zadluženosti, likvidity, velikosti aktiv.

Cílem práce bylo analyzovat hospodaření dopravních podniků ve třech největších městech České republiky, a to Dopravního podniku Ostrava, Dopravního podniku města Brna a Dopravního podniku hlavního města Prahy.

Provedenými analýzami dopravních podniku byly zjištěny specifika jednotlivých podniků v oblasti financování, likvidity, zadluženosti. Byl popsán systém vícezdrojového financování městské hromadné dopravy, kdy bylo zjištěno, že kompenzace představují nejvýznamnější položku výnosů dopravních podniků. Výše kompenzací je odvislá v praxi od politických rozhodnutí, stanovujících cenu jízdného daného dopravního podniku.

Využívaný model financování dopravních podniků byl shledán jako udržitelný, a to právě díky skutečnosti, že jsou dopravním podnikům poskytovány kompenzace a dotace z rozpočtů měst. Vzhledem ke skutečnosti, že městská hromadná doprava představuje veřejný smíšený statek, není mezi soukromými subjekty zájem o její provozování bez toho, že by byly těmto subjektům poskytovány kompenzace ze strany municipálního sektoru.

Důležitost zajištění městské hromadné dopravy vyplývá z mnoha klíčových dokumentů, jako jsou Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 a její provozování a financování je legislativně upraveno zákonem č. 111/1994 sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 1994/2010 sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Dokumentem Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 výhledem do roku 2050 je stanovena řada opatření v oblasti dopravy ve městech, kterými je nezbytné se zabývat, za tímto účelem jsou stanoveni gestoři jednotlivých opatření a termíny pro kontrolu postupu v rámci jednotlivých opatření.

Seznam literatury

Knižní zdroje

BÉNARD, J. *Veřejná ekonomika I.* Praha: EÚ čsav, 1989 in PROVAZNÍKOVÁ, R. Financování měst, obcí a regionů: Praha: Grada, 2009.
OCHRANA, F. *Veřejné služby – jejich poskytování, zadávání a hodnocení: teorie a metodika poptávkového způsobu poskytování a zadávání veřejných služeb na úrovni municipalit.* 1. vyd. Praha: Ekopress, 2007. ISBN 978–80–86929–31–6.

OCHRANA, F., FANTOVÁ, ŠUMPÍKOVÁ, M., PAVEL, J., NEMEC, J. a kol. *Efektivnost zabezpečování vybraných veřejných služeb na úrovni obcí.* Praha: Oeconomica, 2007. ISBN 978–80–245–1259–4.

PROVAZNÍKOVÁ, R., SEDLÁČKOVÁ, O. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe.* 2. vyd. Praha: Grada, 2009, 304 s. ISBN 978-80-247-2789-9.

STIGLITZ, J. E. *Ekonomie veřejného sektoru.* Praha: Grada, 1997. ISBN 80–7169–454–1.

VOCHOZKA, M., MULAČ, P. a kol. *Podniková ekonomika.* 1. vyd. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4372-1.

Internetové zdroje

Deník veřejné správy. 2014. Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů. In: denik.obce.cz [online]. OF 4/2014. [cit. 2018-12-11]. Dostupné z: http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587

KAMENIK, M. Řízení 5 největších dopravních podniků v zemi je v režii politických stran, odbornost a výsledky stojí na druhé koleji. In: *oziveni.cz* [online]. [cit. 2018-12-09]. Dostupné z: https://www.oziveni.cz/2015/01/5-nejvetsich-dopravnich-podniku/

Magazín Patriot. 2017. Měníme zvyky? Počet cestujících MHD se v Ostravě poprvé za 10 let zvýšil. In: *patriotmagazin.cz* [online]. [cit. 2018-12-14]. Dostupné z: http://www.patriotmagazin.cz/menime-zvyky-pocet-cestujicich-mhd-se-v-ostrave-poprve-za-10-let-zvysil

Ministerstvo dopravy ČR, 2013. Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050. In: *mdcr.cz* [online]. [cit. 2018-12-14]. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/dokumenty/strategie/dopravni-politika-a-MFDI/dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020

Moderní obec. 2002. Hospodaření dopravních podniků. In: *moderniobec.cz* [online]. [cit. 2018-11-15]. Dostupné z: https://moderniobec.cz/hospodareni-dopravnich-podniku/

Silnice železnice. 2012. Financování městské hromadné dopravy v metropolích bývalého Rakouska-Uherska. In: *silnice-zeleznice.cz* [online]. aktualiz. 2015. [cit. 2018-11-15]. Dostupné z: http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/financovani-mestske-hromadne-dopravy-v-metropolich-byvaleho-rakouska-uherska/

Zákony

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 1994/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

Závěrečné práce

ROSKOVCOVÁ, B. Návrh změny systému jízdného MHD pro konkrétní podnik. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2012.

Seznam grafů a tabulek

Seznam tabulek

Tabulka 1 Analýza rozvahy DPMB, a.s. 25
Tabulka 2 Analýza struktury aktiv 25
Tabulka 3 Horizontální analýza struktury aktiv 26

Tabulka 4 Vertikální analýza struktury aktiv 26
Tabulka 5 Analýza struktury pasiv 27
Tabulka 6 Horizontální analýza struktury pasiv 27
Tabulka 7 Vertikální analýza struktury pasiv 28
Tabulka 8 Vybrané položky oběžných aktiv (v mil. Kč) 28
Tabulka 9 Hodnota pracovního kapitlu (v mil. Kč) 29
Tabulka 10 Ukazatele likvidity 29
Tabulka 11 Vývoj zadluženosti DP města Brna 30
Tabulka 12 Analýza výnosů 31
Tabulka 13 Analýza nákladů 31
Tabulka 14 Výsledek hospodaření 31
Tabulka 15 Struktura výnosů DP Ostrava 33
Tabulka 16 Struktura nákladů DP Ostrava 34
Tabulka 17 Výsledek hospodaření DP Ostrava 34
Tabulka 18 Analýza struktury aktiv DP Ostrava 35
Tabulka 19 Horizontální analýza struktury aktiv 35
Tabulka 20 Vertikální analýza struktury aktiv 37
Tabulka 21 Analýza struktury pasiv 37
Tabulka 22 Horizontální analýza struktury pasiv 38
Tabulka 23 Vertikální analýza struktury pasiv 38
Tabulka 24 Vybrané položky oběžných aktiv (v mil. Kč) 39
Tabulka 25 Hodnota pracovního kapitálu (v mil. Kč) 39
Tabulka 26 Ukazatele likvidity 39
Tabulka 27 Zadluženost v absolutní výši 40
Tabulka 28 Zadluženost k celkové sumě aktiv 40
Tabulka 29 Výdaje na investice 41
Tabulka 30 Struktura aktiv DP hl. m. Prahy 43
Tabulka 31 Horizontální analýza struktury aktiv 43
Tabulka 32 Vertikální analýza struktury aktiv 44
Tabulka 33 Struktura pasiv 44
Tabulka 34 Horizontální analýza struktury pasiv 45
Tabulka 35 Vertikální analýza struktury pasiv 45
Tabulka 36 Struktura oběžných aktiv (v mil. Kč) 45
Tabulka 37 Vývoj hodnoty pracovního kapitálu 46
Tabulka 38 Vývoj běžné a provozní pohotové likvidity 46
Tabulka 39 Struktura dotací DP hl. m. Prahy v roce 2017 48
Tabulka 40 Výnosy z běžné činnosti (v mil. Kč) 48
Tabulka 41 Struktura tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb (v %) 49
Tabulka 42 Zdroje investic DP hl. m. Prahy v roce 2017 50
Tabulka 43 Srovnání hodnoty pracovního kapitálu dopravních podniků 54
Tabulka 44 Kompenzace a provozní dotace 57
Tabulka 45 Místové kilometry 57
Tabulka 46 Struktura pasiv DPMB, a.s. 65

Seznam grafů

Graf 1 Podíl zadluženosti na celkových aktivech (v %) 30
Graf 2 Zadluženost k celkové sumě aktiv 41
Graf 3 Zadluženost k celkové sumě aktiv (v %) 47
Graf 5 Struktura tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb (v %) 49
Graf 6 Velikost aktiv (netto) v mil. Kč 51
Graf 7 Podíl dlouhodobého majetku na aktivech 52
Graf 8 Podíl cizích zdrojů na pasivech 53
Graf 9 Srovnání běžné likvidity dopravních podniků 55
Graf 10 Srovmání provozní pohotové likvidity dopravních podniků 55
Graf 11 Podíl cizích zdrojů na celkových aktivech 56
Graf 12 Kompenzace a provozní dotace 57

Příloha 1 Struktura pasiv DPMB, a.s.

Pasiva - netto	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
Vlastní kapitál	6 187 935	6 316 408	6 416 155
Základní kapitál	4 432 318	4 432 318	4 432 318
Kapitálové fondy	924 718	924 718	924 718
Fondy ze zisku	913 761	1 200 134	1 328 010
Statutární a ostatní fondy	913 761	1 200 134	1 328 010
Výsledek hospodaření minulých let	-369 235	-368 638	-368 800
Nerozdělený zisk z minulých let	0	0	0
Neuhrazená ztráta minulých let	0	0	0
Jiný výsledek hospodaření minulých let	-369 235	-368 638	-368 800
Výsledek hospodaření běžného účetního období	286 373	127 876	99 909
Cizí zdroje	742 920	824 484	875 360
Rezervy	180 954	144 262	168 470
Dlouhodobé závazky	387 437	368 846	363 415
Krátkodobé závazky	174 529	311 376	343 475
Časové rozlišení	150 047	111 778	143 753
Pasiva celkem	**7 080 902**	**7 252 670**	**7 435 268**

Tabulka 46 Struktura pasiv DPMB, a.s.
Zdroj: Výroční zpráva DPMB, a.s.