

Oponentský posudek na disertační práci „Hodnocení finančního zdraví podniku z pohledu účetnictví v oblasti dopravy.“

Autor disertační práce: Ing. Martin Telecký

Oponent: doc. Ing. Eva Rosochatecká, CSc.

Předložená disertační práce řeší aktuální a významnou problematiku, která se týká financování veřejné dopravy z veřejných rozpočtů při zajištění dopravní obslužnosti, což ovlivňuje sociální prostor obyvatel. Kvalitní dopravní obslužnost veřejnou dopravou za odpovídající cenu patří k základním požadavkům a přáním obyvatel.

Disertační práce má celkem 134 stran, vlastní text 103 strany. Vlastní práce je členěna do 8 kapitol, které na sebe logicky navazují podle řešené problematiky. Práce se zabývá hodnocením finančního zdraví dopravního podniku z pohledu účetnictví v oblasti veřejné dopravy v rámci zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou a městskou dopravou.

Vymezeným hlavním cílem práce je diskuse a návrh propočtu prokazatelné kompenzační částky v rámci financování veřejné linkové a městské autobusové dopravy na základě příslušných nařízení a vyhlášky. Pro naplnění hlavního cíle autor práce vymezil 8 výzkumných otázek a 5 dílčích cílů práce.

Dílčí cíle zahrnují analýzu hlavní a vedlejší podnikatelské činnosti dopravních podniků v rámci aplikace bankrotních a bonitních modelů, analýzu legislativní úpravy v oblasti stanovení prokazatelné ztráty a kompenzační částky v rámci zajištění dopravní obslužnosti, vytvoření regresního modelu, analýzu odchylky mezi výchozím a skutečným finančním modelem, sestavení návrhu propočtu kompenzační částky.

Metodický postup práce je jasně a konkrétně vymezen, z finančních a statistických metod jsou aplikovány bonitní a bankrotní modely manželů Neumaierových a mnohonásobná regresní analýza. Použitá datová základna je odpovídající pro stanovení závěrů. Rešeršní část práce vztahující se ke zkoumané problematice je pěkně zpracovaná, má systematickou návaznost a vychází z velkého množství zdrojů, které jsou uvedeny v přehledu použité literatury a publikační činnosti autora.

Uvedené výsledky hlavního cíle a stanovených dílčích cílů, které vyplynuly z provedených analýz jsou podkladem pro konstatování, že cíl disertační práce byl předloženou prací splněn. Doktorand prokázal schopnost samostatně a

tvůrčím způsobem řešit zadání a věcně správně analyzovat získané poznatky. Doporučuji autorovi získané poznatky publikovat.

Náměty pro diskusi při obhajobě:

Autor prokázal velmi dobrou orientaci v náročné a složité problematice, kterou si zvolil k řešení.

1. Pokud objednatel dopravy vyhlásí výběrové řízení, může potřeba dopravce získat zakázku ovlivnit úroveň ekonomicky oprávněných nákladů?
2. Ekonomicky oprávněné náklady jsou předem uznány objednavatelem, nelze zahrnout jiné náklady mimo smlouvu. Nevede to ke snaze vykázat vyšší náklady? Je dostatečné možné dofinancování ve výši 6% odchylek?
3. Míra výnosu na kapitál je 7,5% z provozních aktiv. Považuje autor za odpovídající a proč?
4. Které konkrétní doporučení by autor navrhl k vyhlášce 296/2010 Sb. Pro větší objektivnost?
5. Autor uvádí, že dopravní podnik ztrácí motivaci vyvíjet kvalitu přepravy cestujících. Jak lze posílit motivaci?
6. Autor uvádí, že neexistuje databáze, která by nabídla informace o konkrétním podniku v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Není to v rozporu s financováním z veřejných zdrojů?

Formální a jazyková úprava.

Disertační práce je přehledně a úpravně zpracovaná. Formální zpracování práce svědčí o zodpovědném a pečlivém přístupu doktoranda. Text je vhodně doplněn obrázky, tabulkami, schématy.

Předložená disertační práce splňuje požadavky kladené na doktorské disertační práce a na základě celkového pozitivního hodnocení struktury disertační práce, splnění stanoveného cíle, dosažených výsledků využitelných jak v praxi, tak i pro rozvoj vědního oboru, doporučuji její předložení k obhajobě před příslušnou komisí a po úspěšné obhajobě udělit Ing. Martinu Teleckému akademický titul

Doktor ve zkratce Ph.D.

V Praze 22.6.2020 doc. Ing. Eva Rosochatecká, CSc.

Rosochatecka

HODNOCENÍ FINANČNÍHO ZDRAVÍ PODNIKU Z POHLEDU ÚČETNICTVÍ V OBLASTI DOPRAVY

autor:

Ing. Martin Telecký

školitel:

Doc. Ing. Jindřiška Kouřilová, CSc.

oponent:

Prof. Ing. Jiří Strouhal, Ph.D.

OPONENTNÍ POSUDEK DISERTAČNÍ PRÁCE

Předložená disertační práce *“Hodnocení finančního zdraví podniku z pohledu účetnictví v oblasti dopravy”* se zabývá velmi atraktivním a aktuálním tématem v soudobém výzkumu, ale i praxi.

Práce Martina Teleckého je jedním z příspěvků k tomuto tématu. Tato sestává z 8 kapitol, které lze uskupit do čtyř hlavních částí (úvodní poznámky, teoretická část – literární rešerše a financování veřejné dopravy, analytická část – cíl a metodika výzkumu a jeho výsledky, závěrečné poznámky).

Vztah k soudobé vědě a výzkumu

Disertační práce je založena na analýze relevantního množství vědeckých (ale vzhledem k praktické orientaci práce i méně vědeckých) materiálů – použitá literatura skýtá 64 zdrojů, nicméně je třeba upozornit, že nemalou část činí legislativa a praktické texty z internetu. Vztah k soudobému výzkumu publikovanému ve vědeckých časopisech (období 2016 a dále) přímo k tématu je na úrovni 7 citací. Veškerá použitá literatura je v textu řádně ocitována. Z hlediska rozsahu je délka práce poměrně úsporná (str. 10 – 111 předloženého textu, z toho nemalý prostor dostávají celostránková schémata, reálný rozsah textu je zásadně pod 100 stran).

Analýza práce

V rámci této části se zaměřím na diskutabilní části textu:

- Strana 10 – *„Zmíněné faktory, které souvisí s podnikatelskou činností dopravního podniku, musí být přímo či zprostředkovaně zachyceny v účetnictví, a to jak finančním, tak i manažerském, popřípadě environmentálním a suitable účetnictví.“* – co autor míní pojmem suitable accounting?
- Strana 12 – jsou zmíněny pojmy „duševní účet“ a „behaviorální účetnictví“ – možná si zasluhovalo rozpracovat do vyššího stupně detailu
- Strana 13 – *„Většina výchozích plánů o investicích a dalších důležitých informací o účetní a finanční problematice je uvedena v účetních výkazech, přílohách a výročních zprávách, sestavovaných ke konci účetního období a zveřejňovaných prostřednictvím obchodního rejstříku.“* – není účetní závěrka obvyklou součástí výroční zprávy?
- Strana 15 – *„Účetní či finanční analýza všech dopravních podniků v České republice není příliš pozitivní, neboť dochází ke „skrytí“ účetních dat v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Data jsou často neveřejná.“* – v zásadě lze souhlasit s tím, že v tomto oboru patrně nelze očekávat zázračně pozitivní výsledky – nicméně jak zrealizovat finanční analýzu (předpokládám, že u pojmu účetní analýza autor vychází z německé terminologie bilanční analýza), pokud data nemáme k dispozici?

- Strana 23 – „Z tohoto důvodu se jeví jako účelné oddělit účetnictví pro hlavní a vedlejší podnikatelskou činnost a zvýšit tímto zásahem vypovídací schopnost jednotlivých činností dopravního podniku. Vedlejší (doplňková) činnost dopravního podniku se nemůže stát součástí stanovení prokazatelné ztráty (kompenzační částky).“ – jde o velmi zajímavý podmět – jakým způsobem jej však zrealizovat ve skutečnosti – analytická evidence/příznak v účetním systému – často jsou DP obchodní společnosti a u vyhlášky 500/2002 Sb. nerealizujeme ve Výkazu zisku a ztráty rozložení výsledkových položek na hlavní a vedlejší činnost. I v rámci příloh k práci vidím spíše rozlišení jiné formy.
- Strana 31 – jsou definovány pojmy „prokazatelná ztráta“ a „přiměřený zisk“ – jsem si vědom, že je zde předkládána disertační práce a ne populárně-naučná kniha, nicméně by asi pro čtenáře textu byla užitečná ilustrativní kvantifikace
- Strana 47 a další – kapitola 3.8 je poněkud nešťastně nazvána „Financování veřejné dopravy v evropských a mimoevropských zemích“ – v reálu je představena tato problematika jen na příkladech Německa, Francie a Rakouska (poslední odstavec za exkurs do mimoevropských zemí opravdu považovat nelze). Nicméně co je na škodu, že u těchto třech vybraných jurisdikcí nejsou představena konkrétnější data o dané problematice.
- Strana 54 – je zde předpokládána analýza na bázi bankrotních a bonitních modelů, ale v praxi se autor omezil pouze na verze modelu manželů Neumaierových (IN95+99+01+05) – myslím si, že zde by prospěla komparace s jinými modely (např. Altman, Gurčík, Grünwald, Kralicek) – z tohoto pohledu lze považovat odpověď na první z výzkumných otázek za poměrně omezenou a poplatnou použité metodice
- Strana 68 – výsledky výzkumu na bázi indexů IN – je vybrán zajímavý vzorek 21 dopravních podniků – co však nelze pokládat za akceptovatelné z pozice finančního analytika – tvořit závěry na bázi analýzy jediného roku (2018)! U bakalářských prací věnujících se finanční analýze se obvykle vyžaduje alespoň pětiletá časová řada, aby bylo možné prezentovat relevantní závěry.
- Strana 80 – v kontextu předchozích subkapitol 6.2.1 a 6.2.2 postrádám v kapitole 6.3 celkovou kvantifikaci kompenzace (k dispozici je jen stanovený vzorec – viz str. 86, ale není patrné, kam by směřovala u daného dopravního podniku částka při jeho aplikaci)
- Strany 89-96 – kapitola 6.4 – encyklopedický výčet, co lze zahrnout do jednotlivých položek – jako možný účetní manuál (viz poznámka ke str. 50) logické, v textu však jaksi budí dojem natahování počtu stran vzhledem k popisnému charakteru bez většího zdůvodňování

Co se týče naplnění dílčích cílů, domnívám se, že s výhradou analýzy hlavní a vedlejší činnosti dopravních podniků v rámci aplikace bankrotních a bonitních modelů (dílní cíl č. 1) – viz má poznámka ke str. 54 + 68, tyto v zásadě naplněny byly (analýza nařízení vlády + vyhlášky, vytvoření regresního modelu), omezeně pak byl naplněn i dílní cíl č. 5 analýza odchylek (tabulka 9 na str. 102).

Celkové zhodnocení

Praktický přínos předložené disertační práce je nesporný. Za diskutabilní lze považovat aplikační část, zejména pak analýzu finančního zdraví dopravních podniků být na vhodném vzorku, ale pouze za jediný rok – vypovídací schopnost analýzy je tím zbytečně sražena.

Z hlediska formálního s výhradou několika překlepů a problematického slovosledu nemám zásadnějších výhrad – je patrné, že autor je zdatný v tvorbě schémat, kterými však uměle nadhodnocuje celkový rozsah textu, který je vskutku na hranici minima i se započtením daných schémat.

Náměty k diskusi:

V průběhu obhajoby před zkušební komisí pro obhajobu disertačních prací, nechť se autor vyjádří k následujícím otázkám:

- (1) Jaký metodický přístup doporučuje pro vykazování slev na jízdném (studenti/důchodci)?
V rámci konzultací s ČSÚ je zřejmé, že dopravci příliš jednotně nepostupují. (v částech 3.4 – 3.6 práce toto diskutováno nebylo; v relevantní části 3.7 je zmíněno pouze definičně, nikoli pak účetní řešení problému)

- (2) Dopravní podnik hl. m. Prahy pro kalkulaci tramvají používá zajímavou nákladovou úvahu, kdy souprava (vozy 2xT, 14T, 15T, KT8) je kalkulována jako dvojnásobek tzv. sólo vozu (1x T) – domníváte se, že je tato aproximace vhodná?

Vyjádření k obhajobě

I přes výše uvedené názory a komentáře práci **“Hodnocení finančního zdraví podniku z pohledu účetnictví”** lze s výhradou doporučit k obhajobě před příslušnou zkušební komisí pro obhajobu disertačních prací. Za předpokladu úspěšné obhajoby doporučuji udělení akademického titulu „doktor – Ph.D.“.

V Mladé Boleslavi dne 24. 6. 2020



Jiří Strouhal

Škoda Auto Vysoká škola, o.p.s.

Katedra financí a účetnictví

293 01 Mladá Boleslav, Na Karmeli 1457

email: jiri.strouhal@savs.cz

Posudek na disertační práci

Název práce: **Hodnocení finančního zdraví podniku z pohledu účetnictví v oblasti dopravy**

Autor práce: **Ing. Martin Telecký**

Pracoviště: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, katedra účetnictví a financování

Rok: 2020

Aktuálnost tématu

Uvedené téma je velmi aktuální a důležité, ale v současné české odborné literatuře mu není věnována odpovídající pozornost. Obdobné problémy jsou v literatuře řešeny pouze na úrovni podniku, ale bez jeho konkrétní specializace. Zvolené téma je vhodné pro disertační práci a přináší řadu nových poznatků jak pro objednatele dopravy, tak pro odbornou veřejnost.

Cíl a zaměření práce

Práce je zaměřena na veřejnou dopravu linkovou a městskou autobusovou a částečně se zabývá též dopravou drážní. V důsledku dělby práce je dnes doprava nezbytnou součástí většiny lidských aktivit, ať se jedná o výrobu, služby, školství, turistiku nebo další činnosti. Denně přepravuje ohromná množství zákazníků, kteří za tuto službu musí zaplatit. Stát se snaží, aby doprava fungovala dostatečně i na venkově, aby byla stále ekologičtější a aby ceny jízdného byly pro zákazníky přijatelné a v některých druzích dopravy i atraktivní, aby tak lidé méně využívali pro svou dopravu vlastní osobní auta a více používali hromadnou dopravu.

Tato snaha je ovšem opakem toho, co chtějí dosáhnout dopravci, kterým jde především o výši zisku. Stát, prosazující vlastní dopravní politiku především prostřednictvím krajských úřadů, provádí výběrová řízení dopravců a poskytuje jim finanční kompenzace. Tato podpora se řeší i v jiných evropských státech, ale individuálně, a neexistují jednotná evropská pravidla či doporučení. Situaci komplikuje rovněž to, že ani náš největší soused, Německo, nemá jednotná pravidla, která si tak vytváří každá ze 16 spolkových zemí samostatně. Přitom někteří němečtí dopravci již řadu let zajišťují regionální dopravu, především železniční, v příhraničních oblastech ČR. Problematika stanovení výše kompenzací za ušlé tržby je náplní předložené disertační práce, která řeší aktuální téma nejen teoreticky, ale výsledky se uplatní i v praxi. Cílem práce je návrh propočtu kompenzační částky v rámci financování veřejné linkové a městské autobusové dopravy.

Metodika

Autor si stanovil 8 výzkumných otázek a 5 dílčích cílů. Řešení výzkumných otázek by mělo umožnit formulovat odpovědi na stanovené cíle. Výzkumné otázky jsou srozumitelné a jsou v souladu se stanovenými cíli. Nejsou však na ně v další části uvedeny stručné odpovědi, ty jsou dle autora až u jednotlivých cílů.

Potřebná data pro analýzu byla získána z účetních závěrek, rozhovorů s objednateli dopravy i na základě vlastních výpočtů.

Vlastní metodika je podrobně popsána a využívá rozsáhlý statistický aparát. Analýza finančního zdraví byla provedena celkově u 21 dopravních podniků ČR. Z 21 zkoumaných podniků jich 8 provádí dopravu

autobusovou, tramvajovou a trolejbusovou, 13 pouze veřejnou linkovou dopravu. Tyto údaje jsou uvedeny ale až ve výsledcích, měly by být již v metodice.

Autor vychází z nařízení vlády 493/2004 Sb., které ještě dobíhá, a z vyhlášky vlády č. 296/2010, kde je uveden způsob poskytování náhrady dopravcům za poskytované dopravní služby, které jsou v důsledku politiky stanovení nižších cen jízdného vždy ztrátové.

V úvodním přehledu literatury je věnována str. 26-29 železniční dopravě. V další části práce již autor železniční dopravu neřeší. Tato část mohla být vypuštěna nebo zkrácena.

Formální aspekty disertační práce

Předložená disertační práce má 113 stran textu. V přehledu použité literatury je uvedeno 64 autorů domácích i zahraničních. Následuje přehled publikační činnosti autora v databázi Scopus a Web of science (9) a dvě odborné knihy. Závěrem je uvedeno několik příloh.

Vlastní práce má celkem 8 kapitol. První tři kapitoly tvoří úvod do řešené problematiky, kapitola 4 a 5 je věnována cíli a metodice. V kapitole 6 jsou pak hlavní výsledky, založené na aplikaci bankrotních a bonitních modelů manželů Neumaierových a na analýze prokazatelné ztráty dle nařízení vlády č.493/2004Sb. Kapitoly 7 a 8 jsou věnovány shrnutí výsledků a diskusi.

Struktura práce je přehledná a je vhodně doplněna vlastními schémata, vyjadřujícími stručně a přehledně druhy veřejných zdrojů, prokazatelných ztrát apod. Formální stránka odpovídá požadavkům disertační práce.

Obsah práce

V první části autor analyzuje kompenzační částky na prokazatelné ztráty ve veřejné linkové a městské autobusové dopravě. Pro výpočet jejich výše slouží jak ekonomický výsledek hospodaření dopravního podniku, tak též uzavřená smlouva mezi dopravním podnikem a objednatelem dopravy, který je určen Krajským úřadem a prosazuje politiku vlády i krajských úřadů a tím i většinu požadavků cestujících. Celková výše náhrady vychází z vypočtených nákladů na 1 km.

Obtížnost stanovení výše této částky je dána mimo jiné tím, že na jednotlivé nákladové položky, hlavně u režie, není jednotná metodika, podniky zde postupují netransparentně a objednatel dopravy nemusí uhradit veškeré náklady. Nejednotnost je i mezi jednotlivými státy EU. Autor si proto stanovil úkol: sestavit přehled položek, které by neměly být zařazeny do ekonomicky oprávněných nákladů a rozdělit všechny položky do skupin ekonomicky oprávněných nákladů.

Takový návrh je pro stanovení kompenzační částky důležitý a potřebný, ale detailní výčet těchto položek (str. 89-98) by měl být spíše v příloze, svým charakterem do analýzy příliš nezapadá.

Přínos disertační práce

Za teoretický přínos považuji jak důkladnou analýzu rozsáhlého problému financování, kterou autor provádí v prvních třech kapitolách své práce, tak i analýzu 21 dopravních podniků na základě dat, která jsou obtížně dostupná.

Práce má i praktický přínos pro řešení kompenzační částky dopravním podnikům z hlediska možného sjednocení skupin, kam zařazovat jednotlivé položky, aby se předešlo netransparentnosti, která zde dosud existuje.

Připomínky

Autor přistoupil k řešení stanoveného úkolu především z užšího praktického přístupu, jak stanovit výši kompenzací. Tím si však zúžil pohled na celou problematiku jako na pouhé řešení finanční náhrady pro poskytovatele dopravních služeb. Alespoň v úvodní části mohl úkol zahrnout do širší problematiky služeb: co jsou služby, jaký je jejich cíl, kdo se na nich obecně podílí aj. Služby jsou vždy vztahem mezi jejich poskytovatelem a zákazníkem. V osobní dopravě to ale není pouhý vztah mezi těmito dvěma subjekty, těch je více, a to komplikuje jak cenu za poskytované služby, tak jejich kvalitu. O tento přístup autor svoji práci dle mého názoru ochudil, ale nepoškodil.

Dotazy

1. V minulých letech představovaly nejvyšší složky nákladů u dopravních podniků pohonné hmoty, pak mzdy a režie. V současné době jsou ale mzdy nejvyšší. Čím to je? Zvýšením mezd, snížením cen PHM, nebo úsporami?
2. Proč je atraktivní pro zahraniční dopravce, usilovat o získání koncese na dopravu v regionálních oblastech (GW Train aj.), když od státu dostanou jen kompenzaci na zdůvodněnou část nákladů + průměrný zisk?
3. Na str. 69 autor konstatuje, že ze vzorku 21 dopravních podniků jich 20 netvoří „hodnotu pro vlastníka“. Tento název převzatého ukazatele nepovažuji za nejvhodnější, lepší by bylo, že: „podnikem není tvořena dostatečná hodnota pro vlastníka“. Hodnotu by měl určovat konečný zákazník, který službu buď přijme, nebo odmítne. (Totéž na str. 70, Tab.3).
4. Co znamená „systémový přístup“ a využil ho autor ve své práci?

Publikační činnost

Publikační činnost považuji za dostatečnou, autor uvádí 9 titulů v rámci databáze Scopus nebo Web of science a 2 knihy. Na domácí konferenci podal celkem 9 příspěvků.

Závěr

Předložená disertační práce splňuje požadavky kladené na doktorské disertační práce a na základě celkového pozitivního hodnocení struktury disertační práce, splnění stanoveného cíle, dosažených výsledků využitelných jak v praxi, tak i pro rozvoj vědního oboru, doporučuji její předložení k obhajobě před příslušnou komisí a po úspěšné obhajobě udělit Ing. Martinu Teleckému akademický titul

Doktor ve zkratce Ph.D.

V Českých Budějovicích, 25.6.2020


prof. Ing. Drahoš Vaněček, CSc.