

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2012

Bc

.Veronika Jankovská

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Strukturální politika EU a rozvoj venkova

DIPLOMOVÁ PRÁCE

**Význam zvláštností dopravních podniků
a hodnocení podnikové výkonnosti**

Vedoucí diplomové práce:
Ing. Martina Novotná, Ph.D.

Autor:
Bc. Veronika Jankovská

2012

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Fakulta ekonomická

Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Veronika JANKOVSKÁ
Osobní číslo: E10583
Studijní program: N6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Strukturální politika EU a rozvoj venkova
Název tématu: Význam a zvláštnosti dopravních podniků při hodnocení podnikové výkonnosti.
Zadávací katedra: Katedra ekonomiky

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

Cíl práce:

Popsat význam podniků infrastruktury a zvláštnosti těchto podniků, zaměřit se na specifika podniků zajišťujících dopravní obslužnost. Zhodnotit možnosti měření podnikové výkonnosti zejména rozbor finanční rovnováhy a stability, dále možnosti mezipodnikového srovnávání. Vybrané postupy aplikovat v konkrétním dopravním podniku. Na podkladě mezipodnikového srovnání odhalit výhody resp. nevýhody dopravních podniků v závislosti na vlastnictví.

Osnova:

Teoretická část

- 1) Význam a zvláštnosti podniků infrastruktury
- 2) Dopravní podniky, dopravní obslužnost měst
- 3) Možnosti hodnocení ekonomické situace
- 4) Mezipodnikové srovnávání

Praktická část

- 5) Charakteristika vývoje vybraného dopravního podniku se zaměřením na jeho financování
 - 6) Analýza zvoleného podniku z hlediska finanční rovnováhy a stability
 - 7) Mezipodnikové srovnání sledovaného dopravního podniku s obdobnými podniky v rámci ČR
 - 8) Odlišnosti výkonnosti dopravních podniků v závislosti na vlastnictví
-

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- SYNEK, M.: Podniková ekonomika. 4. přeprac. a dopl. vyd., Praha, C. H. Beck, 2006.
BLAHA, Z. S.; JINDŘICHOVSKÁ, I.: Jak posoudit finanční zdraví firmy. 3. rozš. vyd., Praha, Management Press, 2006.
KISLINGEROVÁ, E.: Manažerské finance. 1. vyd., Praha, C. H. Beck, 2004.
KISLINGEROVÁ, E.; HNILICA, J.: Finanční analýza: krok za krokem. 1. vyd., Praha, C. H. Beck, 2005.
EISLER, J.; VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ (PRAHA), FAKULTA PODNIKOHOSPODÁŘSKÁ: Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. 1. vyd., 1. dotisk vyd., Praha, Oeconomica, 2005.
GRÜNWARD, R.; HOLEČKOVÁ, J.: Finanční analýza a plánování podniku. 1. vyd., Praha, Ekopress, 2009.
SEDLÁČEK, J.: Finanční analýza podniku. 1. vyd., Brno, Computer Press, 2007.
SYNEK, M.; KOPKÁNĚ, H.; KUBÁLKOVÁ, M.: Manažerské výpočty a ekonomická analýza. 1. vyd., Praha, C. H. Beck, 2009.
Periodika: Ekonom

Vedoucí diplomové práce: Ing. Martina Novotná, Ph.D.
Katedra ekonomiky

Datum zadání diplomové práce: 18. února 2011

Termín odevzdání diplomové práce: 29. dubna 2012


doc. Ing. Ladislav Růžek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDEJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 200
370 05 Česká Budějovice


doc. Ing. Ivana Faltová Leitmanová, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 10. března 2011

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma **„Význam a zvláštnosti dopravních podniků při hodnocení podnikové výkonnosti“** vypracovala samostatně na základě vlastních zjištěných materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury.

Dále prohlašuji, že v souladu s § 47 b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění, souhlasím se zveřejněním diplomové práce, a to v nezkrácené podobě, v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných ekonomickou fakultou – elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k uvedenému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích, 10. dubna 2012

.....
Bc. Veronika Jankovská

Poděkování

Děkuji vedoucí práce, Ing. Martině Novotné, Ph.D. za odborné vedení a poskytnutí cenných rad a informací při tvorbě mé diplomové práce. Současně děkuji vedení Dopravního podniku města České Budějovice, a.s., speciálně panu Ing. Bohumilu Matoušovi a účetní jednotce podniku za poskytnutí podkladů pro zpracování diplomové práce.

OBSAH

1. ÚVOD.....	4
2. VÝZNAMAZVLÁŠTNOSTI PODNIK Ů INFRASTRUKTURY.....	5
2.1. Funkce dopravy.....	5
2.2. Typy podnik Ů infrastruktury.....	6
2.3. Zvláštnosti podnik Ů infrastruktury.....	7
3. DOPRAVNÍ PODNIKY, DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST M ĚST.....	9
3.1. Živnosti koncesované.....	9
3.2. Dopravní obsluha.....	9
3.3. Dopravní podniky.....	10
3.4. Závazky veřejné služby a zajištění dopravní obsluhy území.....	11
3.5. Etapy plánování provozu veřejné dopravy.....	13
3.6. M ěstská hromadná doprava.....	13
3.7. Specifika majetku dopravního podniku.....	14
3.8. Varianty financování dopravní obsluhy.....	14
4. MOŽNOSTI HODNOCENÍ EKONOMICKÉ SITUACE.....	16
4.1. Finan ční analýza.....	16
4.2. Zdroje dat finan ční analýzy a jejich nevýhody.....	17
4.3. Metody finan ční analýzy.....	19
4.3.1. Absolutní ukazatele.....	20
4.3.2. Analýza pom ěrových ukazatel Ů.....	21
4.3.2.1. Ukazatele likvidity.....	21
4.3.2.2. Ukazatele aktivity.....	22
4.3.2.3. Ukazatele zadluženosti.....	23
4.3.2.4. Ukazatele rentability.....	23
4.4. Pyramidová soustava finan čních ukazatel Ů.....	24
4.5. Bonitní a bankrotní modely.....	24
5. MEZI PODNIKOVÉSROVNÁVÁNÍ.....	27
5.1. Jednorozměrné metody.....	27
5.2. Vícerozm ěrné metody.....	28
5.2.1. Metoda jednoduchého sou čtvo řadí.....	28
5.2.2. Metoda jednoduchého podílu.....	29

5.2.3	Metoda bodovací.....	29
5.2.4	Metoda normované proměnné.....	30
5.2.5	Metoda vzdálenosti od fiktivního objektu... ..	31
5.3.	Výhody benchmarkingu.....	31
5.4.	Benchmarkingový diagnostický systém finančních indikátorů INFA.....	32
6.	METODIKA PRÁCE.....	33
6.1.	Horizontální a vertikální analýza.....	33
6.2.	Poměrové ukazatele.....	33
6.3.	Rozklad nákladovosti.....	36
6.4.	DuPont rozklad ROE.....	36
6.5.	Index IN95.....	37
6.6.	Mezipodnikové srovnávání.....	37
7.	CHARAKTERISTIKA VÝVOJE VYBRANÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU SE ZAMĚŘENÍM NA JEHO FINANCOVÁNÍ.....	40
7.1.	Základní údaje o společnosti.....	40
7.2.	Analýza dotací podniku.....	41
8.	ANALÝZA ZVOLENÉHO PODNIKU Z HLEDISKA FINANČNÍ ROVNOVÁHY A STABILITY.....	44
8.1.	Vertikální analýza rozvahy.....	44
8.2.	Horizontální analýza výkazu zisku a ztráty.. ..	45
8.3.	Poměrové ukazatele.....	48
8.3.1.	Analýza rentabilit podniku.....	48
8.3.2.	DuPontův rozklad ROE.....	49
8.3.3.	Analýza produktivity práce podniku.....	49
8.3.4.	Analýza likvidity podniku.....	51
8.3.5.	Analýza aktivity podniku.....	52
8.3.6.	Analýza finanční struktury podniku.....	52
8.3.7.	Rozklad provozní nákladovosti.....	53
8.3.8.	Model IN95.....	54
9.	MEZIPODNIKOVÉ SROVNÁNÍ SLEDOVANÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU S OBDOBÝMI PODNIKY V RÁMCÍCH ČR.....	56
9.1.	Charakteristika jednotlivých podniků.....	56
9.2.	Jednorozměrné mezipodnikové srovnávání.....	61
9.3.	Vícerozměrné metody.....	66

9.4.Porovnání výsledků jednotlivých metod.....	68
10.ODLIŠNOSTI VÝKONNOSTI DOPRAVNÍCH PODNIKŮ V ZÁVISLOSTI NA VLASTNÍM VÍ.....	70
11.ZÁVĚR.....	73
12.SUMMARY.....	75
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	76
SEZNAM TABULEK A GRAFŮ.....	79
SEZNAM PŘÍLOH.....	80
PŘÍLOHY	

1. ÚVOD

Doprava je nedílnou součástí našeho života. Její význam se během let více a více prohlubuje, narůstají nároky na kvalitu – bezpečnost, spolehlivost, rychlost přepravy, ale i na kvantitu – lidé nechtějí dlouho čekat na spoje a na zboží. Pro dopravní obslužnost měst a obcí slouží dopravní podniky. Tato práce se jimi zabývá, také jejich efektivností, výkonností a hodnotí je pomocí finanční analýzy.

Finanční analýza zpracovává různými metodami číselné informace. Hodnotí zdraví firmy a poskytuje cenné informace dodavatelům, odběratelům i bankám. Ale prvotně by tyto informace měly využívat manažeři podniku, aby se poučili z chyb minulých a v budoucnu se mohou rozhodovat lépe. Finanční analýza je zajímavá tím, že umožňuje vlastnímu sudek každé situaci, která ve firemním hospodaření nastane.

Praktická část charakterizuje vybraný podnik – Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. Hodnotí vliv dotací na podnik, aplikuje vertikální a horizontální analýzu rozvahy a výkazu zisku a ztráty, vypočítává poměrové ukazatele (rentabilita, aktivita, likvidita, produktivita práce a zadluženost) a hodnotí ho bankrotním modelem IN95. Finanční analýzu počítá od roku 2000 do roku 2010. Poté porovnává výsledky jednotlivých ukazatelů s doporučenými hodnotami, které uvádí literatura. Dále se porovnává sledovaný Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. s dalšími pěti českými dopravními podniky a dvěma soukromými podniky. Srovnávání proběhlo jednorozměrnými i vícerozměrnými metodami. Poslední kapitola se zabývá odlišnostmi výsledků mezi soukromými dopravními podniky a českými dopravními podniky.

2. VÝZNAM A ZVLÁŠTNOSTI PODNIKŮ INFRASTRUKTURY

Infrastruktura je skupina národních hospodářských odvětví, která zajišťuje předpoklady pro celkový rozvoj ekonomiky. Patří sem dopravní a spojový systém, energetický systém a v odvětví za řízení, dále výstavba a provoz bytů, školy, zdravotnictví, výzkumné instituce apod. (SYNEK, 2010).

Investice do infrastruktury jsou obvykle rozsáhlé, proto je často financuje stát. Pro podnikatelskou sféru je často potřeba kapitálu na takové investice příliš velká, zisky relativně malé a návratnost vloženého kapitálu pomalá (SYNEK, 2010).

Dopravní infrastruktura ve formě sítě dopravních cest a dopravních prostředků tvoří jednu ze složek tzv. logické, komunikační infrastruktury. Je tedy součástí širšího infrastrukturního systému, který je tvořen dopravními sítěmi, spojovými sítěmi, energetickými a distribučními sítěmi. Logistická, komunikační infrastruktura v tomto pojetí je považována za určující faktor ekonomického a sociálního rozvoje. V rámci této logistické infrastruktury se uplatňuje klíčová role infrastruktury dopravní (ZELENÝ, 2004).

Zásadním závěrem nutným pro získání nezbytných nástrojů k vyvážení dopravních systémů v území je pokrok v diskusi o efektivnějších a srovnatelných cenách dopravních procesů (tzv. internalizace externích – nekalkulovaných – nákladů dopravy). Požadavek, aby uživatelé dopravy nesli větší podíl reálných nákladů, tedy včetně nákladů z důsledků hluku, otřesů, znečištění emisemi a imisemi, nehod a výdajů z veřejných rozpočtů infrastruktury, za jejich cesty, se velmi pravděpodobně projeví v omezení individuálního motorizmu v sídelních aglomeracích a kongescemi (ŠTĚRBA, 2005).

2.1. Funkce dopravy

Doprava se zabývá přemísťováním osob nebo zboží (zásilek). V užším smyslu ji chápeme jako pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Podle dopravních cest a dopravních prostředků lze členit jednotlivé druhy dopravy, a to:

- železniční,
- silniční,
- vodní (námořní a vnitrozemskou),
- leteckou,

- nekonvenční (např. lanovky, potrubní doprava – ropovody, plynovody a jiné speciální druhy dopravy) (SYNEK, 2010).

Doprava je přemísťování osob a zboží z výchozího do cílového místa – je jednou ze základních potřeb lidí. Čím rozvinutější je dělba práce, tím větší kvantitativní nároky se na dopravu kladou. Narůstají také současně nároky na kvalitu, zejména na přesnost, spolehlivost, bezpečnost, ale také však na rychlost přemísťování. Uspokojit tyto návrhy konečně je většinou dosti složité a téměř vždy nákladné. Záhy se proto z obchodních či výrobních organizací dopravní činnosti vyčleňují; vytvářejí se z nich různé samostatné organizační jednotky, specializované na toto přemísťování a ty se seskupují do vyšších organizačních celků, organizace se začleňují do oborů a posléze sektoru či odvětví dopravy. Termín doprava se tak používá také pro označení tohoto nejvyššího stupně seskupení dopravních aktivit (PELTRÁM, 2003).

Dopravní infrastruktura představuje soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními dopravních prostředků, jež se na síti pohybují (TOUŠEK, 2009).

2.2. Typy podniků infrastruktury

Lze popsat tři typy finančního hospodaření podniků (subjektů) infrastruktury. Z hlediska státu jde o:

1. *Státní veřejné podniky*, které mají povahu státního monopolu. Jsou financovány ze státního rozpočtu (jsou jim hrazeny potřebné náklady a výdaje). Ovšem veškeré příjmy, resp. hospodářský výsledek, je do státního rozpočtu odváděn. Naproti tomu je ztráta hrazena státem. Takový způsob se především vyskytuje v oblasti sociální infrastruktury, nikdyž lze uplatnit u podniků, které existují v oblasti infrastruktury ekonomické.
2. Druhý typ je *nezisková organizace*, založená na principu poplatků, které mají uhradit podnikům infrastruktury skutečné náklady. Cílem není dosažení zisku, ale finanční rovnováha. Ovšem častým výsledkem je nutnost uhradit ztrátu takových podniků ze státního rozpočtu.
3. V současné době je snaha plně uplatnit princip založený na obecných pravidlech a zákonitostech trhu, tj. *podnik pracující na principu maximalizace zisku*. Ceny jsou volné, ekonomická samostatnost je zcela v rukou podnikatelů, kteří hospodaří s cílem dosáhnout zisku. Vliv státu se zachovává například u dělováním koncesí k podnikání, ukládáním nějaké

povinnosti spojené s podnikáním v infrastruktuře. Tento typ finančního hospodaření se týká především oblastí ekonomické infrastruktury (SYNEK, 2010).

2.3. Zvláštnost podniků infrastruktury

Prostředí, ve kterém podnikají některé dopravní, resp. komunikační firmy je zvláštním prostředím. Z technologického a provozního charakteru těchto služeb vyplývají odlišnosti od obecného pojetí tržního hospodářství. Ty se výrazně projevují v oblasti regulace trhu, zejména pokud se týká:

- cen, které mají obvykle charakter dlouhodobě platných tarifů, jejichž regulace zajišťuje úraz sociálního rozměru těchto služeb,
- přístup konkurenčních provozovatelů a tržní, nebo tržní souzestranosti stanoveny podmínky opravňující podnikatelský subjekt poskytování služeb,
- nezbytného rozsahu služeb, a to z pohledu jednak teritoriálního, tzn. poskytování vybraných, základních služeb na území celého státu, jednak v časového, tj. stanovení optimálního portfolia (rozložení) služeb z hlediska zákazníků, aby bylo možno vyhovět poptávce zákazníků po různých službách (např. zavazadla, spěšná, expresní doprava zásilek, vlaky vyšší kvality),
- jednotných podmínek pro uživatele, bez ohledu na teritorium (oblast) či sociální postavení zákazníků,
- zajištění společensky dostatečné kapacity příslušných sítí infrastruktury z hlediska jak kvantitativního, tj. dostatečná kapacita jednotlivých sítí, tak kvalitativního, tj. dostatečně široká škála služeb a její kvalitní poskytnutí, sociálního rozměru infrastruktury (důsledky porodiny nízkými příjmy, promladé rodiny, důchodce apod.) (EISLER, 2005).

Dopravu lze charakterizovat především těmito zvláštnostmi (vlastnostmi):

- produkt dopravy, kterým je nehmotný užitečný efekt přemístění (přeprava) není skladovatelný, a proto je nutné veškeré nerovnoměrnosti ve vzniku požadavků např. pravokřídla rezerv v kapacitách stabilních mobilních prostředků živé práce;
- přepravní a dopravní činnost je rozložena na rozsáhlých územích, s četnými vazbami na infrastrukturu legislativou jiných zemí;
- dopravní a přepravní procesy jsou spojeny a nepřetržitě v čase, ukončením jedné přepravy celý proces nekončí, ale okamžitě navazuje další přemístění, přičemž množství přepravené skutečností jsou časné nebo se překrývají v čase;

-proces dopravy je nerovnoměrný v čase i směrech a závisí nejen na nerovnoměrnosti nebo sezónnosti těžby, zpracování, výroby a odbytu uvnitř jedné země, ale i na nerovnoměrnosti přeprav mezinárodních jak v dovozu, tak i v tranzitu (průvozu);

- proces dopravy je dávkový, to znamená, že vlastní přemístění probíhá v dávkách, jejichž velikost je dána omezenou kapacitou dopravní jednotky;

- nejcharakterističtější vlastností dopravy je pohyb dopravní jednotky po dopravní cestě, tedy dynamika procesu, kterou je možné vyjádřit pouze vektorově (nikoli skalárně) množstvím, směrem, vzdáleností a časem (PASTOR, 2007).

3.DOPRAVNÍ PODNIKY, DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST MĚST

Podle živnostenského zákona je podnikání v dopravě koncesovanou živností. Samozřejmě je možné podnikat v dopravě i jako obchodní společnost, komanditní společnost, společnost s ručením omezeným, akciová společnost a družstvo.

3.1. Živnost koncesované

U koncesovaných živností vzniká živnostenské oprávnění na základě udělení koncese, tj. státního povolení. Koncese se uděluje na činnosti, které kládou vysoké nároky na zvláštní odbornou způsobilost (výroba dravotních zařízení, montáž telekomunikačních zařízení), resp. na zajištění jejich bezpečnosti v úči okolí. Důvodem udělení koncesí na určitě činnosti je tedy zejména ochrana veřejného zájmu (JANK Ů, 2004).

Na vydání koncese není právní nárok. V případě zamítavého rozhodnutí lze podat odvolání k vyššímu orgánu státní správy, kterým je ministerstvo. Odvolat se je možné i v případech, kdy byl postupem živnostenského úřadu porušen zákon. Žadatel o udělení koncese má právo požádat soud o přezkoumání rozhodnutí státního orgánu podáním žaloby proti rozhodnutí správního orgánu. Charakteristickým znakem koncesovaných živností je dále to, že v rozhodnutí o koncesi mohou být provozovateli koncesované živnosti uloženy podmínky výkonu živnosti omezující jejího charakteru (např. zdůvodnění veřejného zájmu může být provozování živnosti vymezeno určitým územním vzájemným silniční dopravou, popř. koncesem může být vydaná jen na dobu určitou (JANK Ů, 2004).

3.2. Dopravní obsluha

Základní dopravní obsluha území veřejnou dopravou se považuje za součást základních sociálních práv občana EU. Rozsah sítě a přepravní možnosti linkové autobusové dopravy i železniční osobní dopravy jsou zásadně ovlivněny finančními možnostmi veřejných rozpočtů. Je bezpodmínečně nutné, aby nabídka procesujícího podle jednotných norem. Aby veřejná osobní hromadná doprava byla dostatečně silným konkurentem dopravy individuální, je zapotřebí optimalizovat stávající systém dopravní obsluhy území. Je nutné, aby se krajské úřady systematicky zabývaly optimalizací dopravní obsluhy území ve svých regionech, neboť pouze tak lze kvalifikovaně reagovat na stávající situaci veřejné osobní dopravy a zabránit trvalému poklesu přepravovaných osob

a omezování spojů a optimálně využít finanční prostředky na udržení potřebné dopravní obsluhy regionů (CHLAŇ, 2008).

Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům ve veřejné moci, do zaměstnání, zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zprávy, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu (Zákon č. 194/2010 Sb.).

Problematika dopravní obslužnosti v rámci Evropské unie je právně upravena v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnicích a silnicích a zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (KLEMPRLÍK, 2011).

Základní dopravní obslužnost je úkolem státu. Její parametry konkretizuje zákon příslušný dopravní úřad. Zákon blíže neurčuje alespoň základní standardy této dopravní obslužnosti, ale ponechává povinnost zajistit tyto veřejné služby obyvatelstvu krajskému úřadu, který jsou částí státní správy. Ostatní dopravní obslužnost chápe zákon jako všechny zbývající veřejné služby obyvatelstva. Zabezpečování této dopravní obslužnosti náleží obcím (městům) a na rozdíl od základní dopravní obslužnosti nejsou povinny obce čímž statutem dopravní obsluhu zajišťovat. Záležejí na jejich uvážení (EISLER, 2005).

3.3. Dopravní podniky

Jednotlivé dopravní podniky (jako součást infrastruktury) poskytují veřejné služby. Často působí v podmínkách přirozeného monopolu (EISLER, 2005).

Odvětví nebo ekonomická činnost je přirozeným monopolem, jestliže je výroba efektivněji uskutečňována jedním podnikem nebo podobnou entitou (podnikem, organizací).

Přirozený monopol znamená, že dělení výroby či poskytování služeb mezi dva a více podniků je při stejné technologii nákladnější, než v rámci jednoho podniku (např. železnice, pošta apod.) (EISLER, 2005).

Problémem je harmonizace podmínek podnikání uvnitř dopravního systému. Jednotlivé podniky, které provozují veřejnou dopravu, nejsou jen dopravní prostředky, ale také dopravní cesty. Existence a nutnost rozvoje dopravních cest vedla k tomu, že doprava je infrastrukturním odvětvím ekonomiky. Železniční síť (železniční infrastruktura), silniční, vodní a letecká infrastruktura je přímo ve státní správě. Náklady na údržbu, opravy

ainvestičnírozvojhradístát p římozestátníhorozpo čtu.Jdeoneharmonizovanépodmínky financování, které jednak zt ěžují objektivní hodnocení efektivnosti jednotlivých doprav, jednak negativně ovliv ňují výchozí podmínky na p řepavním trhu. D ůsledkem je nežádoucíavpodstat ěneefektivníd ělbaprácevdopravnímsystému(EISLER,2005).

Požadavky a p řání zákazník ů (p řepavců, cestujících), dopravních podnik ů (dopraců), státu a obyvatel v ůbec jsou velmi protich ůdné. Požadavky p řepavců a cestujícíchspo čívajívp řáníplatitzap řemístěníconejmén ě,p řičemžzájemdoprac ůje opačný. Stát se naopak snaží minimalizovat svoje výdaje na dopravu, stanovit je optimálním zp ůsobem, obyvatelé obecn ědávají p řednost zdravému životnímu prost ředí, kterédopravanegativněovliv ňuje.Tytorozporylzezjistitivjinýchodv ětvíchnárodního hospodářství(EISLER,2005).

Kvalitap řemístěníjedánat ěmitoukazateli:

- a) rychlostí, resp. časem pot řebným kp řemístění (osob či zboží) v prostoru, která je dánatechnickýmiatechnologickýmiparametryjednot livýchdopravníchprost ředků adopravníchcest(podle druh ůdoprac čidopravníchsystém ů–možnostíipojení),
- b) pravidelnostíap řesnostíslužeb–o úsporu časujde samoz řejmějak p řepavcům, takcestujícím,
- c) bezpečnostíp řemístění,
- d) dostupnost, která vosobní doprav ě znamená dobu pot řebnou kp řekonání vzdálenostinutnéknástupudodopravníhoprost ředku či umíst ěnívýstupníhomísta vzhledemkekone čnémucílicesty,
- e) pohodlnost, kterájev doprav ěosobníz řejmá(EISLER,2005).

3.4.Závazkyve řejnéslužbyazajišt ěnídopravníobsluhyúzemí

Doprava je nejen podmínkou fungování výrobních, ob ěhových a společenských procesů, ale je také nástrojem jejich ovliv ňování. Stát využívá dopravy kdosažení svých cílů vrámci své hospodá řské a zejména sociální politiky. Ze státního rozpo čtu je financovánavýstavbaamodernizacedopravníinfrast ruktury.Abynedocházelokdopravní diskriminaciúzemí, jsouvýkonyosobnídopravynat ratíchalinkách, nanichžjeintenzita osobníp řepavynízká, dopravnímpodnik ůmdotovány.Státtakvosobnídoprac ězajiš řuje dopravní obsluhu území. P řeprava cestujících za ztrátové ceny je nep římou dotací cestujícím zcelospolečenských zdroj ů a ovliv ňuje rodinné rozpo čty. Na úhrad ě provozní ztráty dopravních podnik ů vosobní p řepavy se tak podílejí všichni da ňoví poplatníci bezohledunato, vjakémrozsahupoužívajíve řejnoudopravu(EISLER,2005).

Závazky ve veřejné službě byly definovány v roce 1998 schválením „Dopravní politiky ČR“. Jsou to závazky dopravního podniku provést přepravy, které by jinak nerealizoval díky podnikatelskému principu dosáhnout zisku. Lze je rozlišit na závazky, které by dopravce nepřevzal vůbec, nebo v omezeném rozsahu nebo jen z jiných podmínek. Závazky ve veřejné službě se skládají z přepravních, provozních a tarifních závazků. Zajištění dopravní obsluhy regionů je zakotveno v zákoně o drahách a v zákoně o provozování silniční dopravy jako povinnost. Ztráta z provozování železniční osobní dopravy je v ČR hrazena ze státního rozpočtu, přičemž výkony na celé síti se považují za nutné, mající charakter nutné dopravní obsluhy. Ve veřejné linkové silniční dopravě je dopravním podnikům hrazena tzv. prokazatelná ztráta. Přijímá se stanovisko vycházející z toho, že

- posláním ve veřejné osobní linkové silniční dopravy je zajistit reálně existující přepravní vztahy, které mají hromadný charakter sloužící opakovaným přepravním potřebám skupin obyvatelstva a
- nemohou být zohledňovány ani směrově individuální přepravní potřeby, pokud s nimi nekorrespondují v daném čase a směru i jiné přepravní potřeby. Z toho vyplývá, že musí jít o přepravní potřeby hromadnou (EISLER, 2005).

Po právní stránce uzavírání smluv o závazcích ve veřejné službě podléhá režimu obchodního zákoníku. Smlouva musí být vyhotovena písemně na dohodnutou dobu a její součástí je obligatorně i odborný odhad prokazatelné ztráty. Zajištění dopravní obsluhy cestou uzavírání smluv o závazku ve veřejné dopravě snásledným nárokem dopravce na úhradu prokazatelné ztráty je obligatorním postupem ve všech případech, kdy jde o financování takové zakázky použitím státních finančních zdrojů (tzn. rozpočtu státu či krajských úřadů). Ve všech ostatních případech je možná svobodná dohoda smluvních stran (podle platných zákonů), která může zahrnovat i jiný model vyrovnání ekonomické újmy z provozování ztrátové dopravy (EISLER, 2005).

V případě pokračování dosavadních tarifních politik bude provoz ve veřejné osobní dopravě a také investiční rozvoj dopravního systému záviset na dotacích ze státního rozpočtu. Přitom tento model rozvoje dopravy nepovede k rovinné situaci na trhu a racionálním rozhodováním nabízejících a kupujících na přepravním trhu (EISLER, 2005). V roce 2004 vydala vláda nařízení 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti. V roce 2005 vyšla vyhláška č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy. Tato vyhláška upravuje v návaznosti na

přímo použitelný předpis Evropských společenství způsob výpočtu prokazatelné ztráty, náležitosti smlouvy o závazku veřejné služby a vymezení souběžné veřejné osobní dopravy.

Diplomová práce zaměřená na podniky české hromadné dopravy.

3.5. Etapy plánování provozu veřejné dopravy

Existují tři etapy plánování provozu MHD:

- plánování sítě (časové vyvíjení čase)
- návrh trasy, v četně cestovních časů
- návrh časů odjezdu
- přidělení vozů na trasy
- zahrnout plánovanější síť – zahrnout speciální cesty
- vytvořit seznam povinností posádky na jednotlivých úsepech ředu
- vytvořit dokumenty (FORES, 2002).

3.6. Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava (MHD) není samostatný druh dopravy. Podle použitých dopravních prostředků je kombinací ostatních druhů doprav. Historicky se vyvíjela se zvoštěváním rozlohy měst. V současné době existuje nabídka veřejných služeb po uliční drahou (tramvaji), trolejbusem, autobusem a metrem. Pro zajímavost však lze říct, že v Benátkách (Itálie) je MHD vodní. V současné době existuje v ČR 19 podniků MHD, přičemž největší je pražský podnik s přepravou asi 1,9 mld. osob ročně, nejmenší dopravní podnik MHD v Mariánských Lázních přepraví zhruba 12 mil. osob ročně (SYNEK, 2010).

Dopravní podniky založily Sdružení dopravních podniků ČR. Všichni členové provozují městskou autobusovou dopravu, dále 7 tramvajových a 3 trolejbusových systémů a jeden systém metra. Tato doprava obsluhuje území, obývané téměř čtyřmi miliony obyvatel, pro které vozidla MHD ujela v roce 2010 324,4 mil. vozových kilometrů a 36459 mil. místových kilometrů. Přepraveno bylo 2290 mil. cestujících, kteří zaplatili jízdné ve výši 7730 mil. Kč. Celkové náklady na provoz jsou pokryty z 57 % úhradou prokazatelné provozní ztráty objednateli. V MHD je provozováno celkem 1869 tramvajů s průměrným stářím 25,6 roku podle roku výroby resp. 14,1 roku se započtením rekonstrukcí. Zařazování nových tramvajů a zároveň vyřazování nejstarších je zároveň úvodem toho, že procento nízkopodlažních vozidel vzrostlo z 17,8 % v roce 2009 na 19,5 %. Trolejbusů

je provozováno 708, jejich průměrná věk je 11,5 roku (2009: 12,0 roku). Nízkopodlažních je 46,7 % (2009: 39,6 %). Počet provozovaných autobusů v MHD všech typů je 2977, průměrná věk je 8,9 roku (2009: 8,5 roku), nízkopodlažních je 51,8 % (2009: 47,8 %) (SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR, 2011).

3.7. Specifika majetku dopravního podniku

Majetková výstavba dopravního podniku je poněkud odlišná od obvyklých průmyslových aktivit. Jde o to, že využití časového fondu dlouhodobého hmotného majetku je jednodušší, nelze ho využít jinak. Dopravní prostředek jako investiční majetek nemůže „vyrobit“ nic jiného, může poskytnout jen službu přepravy zboží či osob (EISLER, 2005).

V dopravním podnikání je struktura majetku ovlivněna tím, že přeprava jakožto nemateriální služba nelze skladovat, vyrobit do zásoby (na sklad). To znamená, že v dopravních podnicích je podíl oběžného majetku menší než v podnicích vyrábějících hmotné statky. Významnou položkou zásob materiálu by mohly být jen pohonné hmoty, a to v případě, že budeme mít vlastní čerpací stanice, a náhradní díly. Jinak se koncentruje potřeba oběžného majetku na nákup pohonných hmot v položce peníze (stejně jako nákup oprav v položce peníze) (EISLER, 2005).

Obráceně tomu je v případě hmotného dlouhodobého majetku. Ceny dopravních prostředků jsou značné. K tomu přistupuje ta okolnost, že se na výkyvy v poptávce nelze připravit výrobou zboží na sklad, ale je třeba disponovat kapacitní rezervou dopravních prostředků, která bývá v době mimo zvýšené poptávky po přepravení nevyužita. Jejich jednodušší také znemožňuje hledat nějaký doplňkový sortiment výroby za účelem využití kapacity, kterou nabízí dlouhodobý hmotný majetek v podobě dopravních prostředků, tím spíše dopravních cest (EISLER, 2005).

3.8. Varianty financování dopravní obsluhy

Městská hromadná doprava je dotována městem a krajem. Je prováděna na základě smluv o závazku veřejné služby, které jsou individuálně uzavřeny s jednotlivými objednateli této služby. Obvykle se jedná o smlouvu o závazku veřejné služby zajištění dopravní obslužnosti území a o úhradu prokazatelné ztráty z městské hromadné dopravy městem a krajem.

Dopravní podniky totiž obvykle volí nižší cenu jízdeného, než jsou skutečné náklady a proto uzavírají dohody s městy, kraji, v případě s jinými sponzory, aby jim dotovali

provoz. Je to oboustranně prospěšná smlouva, která akraze zajišťuje větší spokojenost obyvatel a tím pádem voličů a dopravní podnik nezkrachuje.

Důvody plošného financování dopravní obsluhy:

- spoje slouží i pro cestyná úřady, soudy, zdravotnická zařízení atd.,
- jen nástrojem zajištění dopravní obsluhy odlehlých oblastí a malých vesnic,
- je v něm zabudována automatická podpora slabších sociálních skupin a z toho plynoucí sociální soudržnost ve společnosti.

Proti uplatňování plošného financování hovoří tyto skutečnosti:

- peněžní prostředky nejsou jen k tomu, kteří potřebují,
- lidé si volí druh dopravy (přemístění) vzhledem ke svému příjmu,
- dopravci nejsou skuteční podnikatelé, kteří by bojovali o zákazníka pružně a reagovali na změny v potřebách zákazníků,
- daňoví poplatníci by nedotovali cesty, které nejsou nutné (např. cesty za zábavou či nákupy) (EISLER, 2005).

Manažeři dopravních podniků, stejně jako manažeři všech ostatních podniků, musejí sledovat ekonomickou situaci svého podniku, aby mohli efektivně vést podnik, plánovat a popřípadě se poučily z chyb předchozích let. Akto mu slouží finanční analýza.

4. MOŽNOSTI HODNOCENÍ EKONOMICKÉ SITUACE

Ekonomickou situaci podniku lze hodnotit pomocí finanční analýzy, mezipodnikových srovnáním číselných údajů a srovnáním s odvětvím.

4.1. Finanční analýza

Ve finanční analýze jsou zpravidla aplikovány dvě rozborové techniky, a to tzv. procentní rozbor a poměrová analýza. Výhodou obou technik jsou absolutní ukazatele, tj. jak stavové, tak tokové veličiny tvořící obsah účetních výkazů. Technika procentního rozboru spočívá v rozboru absolutních vstupních dat a zpracování rozboru vertikální (tj. procentní rozbor) a horizontální (tj. výpočet rozdílů a indexů) struktury účetních výkazů. Na rozbor absolutních veličin navazuje další postupový krok, kterým je vytvoření soustavy ukazatelů. Základní přístupy k budování „tradičních“ ukazatelských soustav jsou dva, a to soustavy paralelní a soustavy pyramidové (KISLINGEROVÁ, 2007).

Finanční analýza nebo obecně jakákoliv analytická metoda mají smysl především jako logický prostředek hodnocení a porovnávání údajů a vytváření nové informace, která je hodnotnější než jednotlivé primární údaje. Vybraný analytický nástroj musí být v souladu s konkrétní úlohou, kterou má vyřešit (BLAHA, 2006).

Finanční analýza poskytuje důležitou a dosti podrobnou a užitečnou informaci o tom, jaké jsou finanční a hospodářské podmínky podniku. Jako analytická metoda má však některé své vlastní problémy:

- Nelze jednoznačně ukazatel hodnotit. Například vysoký běžný ukazatel likvidity. Pokud je jeho hodnota vysoká, je to dobré pro věřitele, ale špatné pro podnik, jelikož váže neproduktivní aktiva.
- Firma může mít některé ukazatele, které vypadají dobře, a jiné, které vypadají nepříznivě. Analýza čistého efektu několika ukazatelů mohou být použity statistické, ekonometrické a analytické metody finančního modelování.
- Mnoho firem má natolik široký výrobní program, že pracuje v různých výrobních divizích. V takových případech je někdy obtížné vyvinout smysluplný soubor oborových průměrů srovnávacího účelu.
- Sezónní faktory mohou zkreslit výsledky poměrové analýzy.
- Firmy mohou použít techniku „window dressing“, aby dočasně vylepšily své ukazatele.

- Rozdílné hospodářské a účetní praktiky mohou zkreslit srovnání (ocenění zásob a odpisů, leasing)
- Inflace narušuje firemní rozvahy a oficiální účetní hodnoty jsou často odlišné od skutečných, reálných hodnot (BLAHA, 2006).

4.2. Zdroje dat finanční analýzy a jejich nevýhody

Výchozím zdrojem dat pro finanční analýzu je výroční zpráva společnosti a zejména finanční výkaz rozvaha, výkaz zisku a ztráty a přehled o peněžních tocích. Důležitou částí výroční zprávy kromě zmíněných finančních výkazů je i příloha k účetní závěrce, kde nalezneme komentář k vybraným účetním položkám z výkazů (KISLINGEROVÁ, 2005).

Rozvaha

Rozvaha uvádí jednotlivé položky aktiv a pasiv, zachycuje stav majetku v podniku a zdrojů jeho krytí ke zvolenému určitému časovému okamžiku, většinou k poslednímu dni účetního období, vpeněžním vyjádření. Členění aktiv (majetku) na dlouhodobý majetek (stálá aktiva) a krátkodobý oběžný majetek (oběžná aktiva), respektuje jejich postavení v reprodukčním procesu. tzn. že stálá aktiva si zachovávají svoji původní podobu v průběhu několika reprodukčních cyklů, odepisují se a svou hodnotu přenesou postupně do hodnoty produkce, a oběžná aktiva mění svoji podobu hned několikrát v průběhu jednoho reprodukčního cyklu a přechází do spotřeby (do hodnoty produkce) jednorázově. V členění pasiv kromě zákonné úpravy položek rozvahy rozlišujeme dále podle jejich původu (externí a interní zdroje) nebo podle závazkového charakteru:

- vlastní pasiva, resp. vlastní kapitál
- cizí pasiva, resp. cizí zdroje, které mají závazkový charakter buď v úči ostatním subjektům či ve vztahů k účtování vytvořených zdrojů do výnosů (GRÜN WALD, 2009).

Slabé stránky:

- nereflktují časnou hodnotu podniku,
- kurčení realistické hodnoty některých rozvahových položek může být použit odhad,
- postupné snižování hodnoty aktiv pomocí odepisování, nebere v úvahu zhodnocování aktiv
- nejsou zahrnuty mnohé položky, které mají „vnitřní hodnotu“ (lidské zdroje firmy, zkušenosti, kvalifikace zaměstnanců apod.) (BLAHA, 2006).

Výkaz zisku a ztráty

Smyslem výkazu zisku a ztrát je informovat o úspěšnosti práce podniku, o výsledku, kterého dosáhl podnikatelskou činností. Zachycuje vztahy mezi výnosy podniku dosaženými v určitém období a náklady spojenými s jejich vytvořením (KISLINGEROVÁ, 2002).

Výkaz zisku a ztráty konkretizuje, které náklady a výnosy za jednotlivé činnosti se podílely na tvorbě výsledku hospodaření za určitého období, který je pak v rozvaze zobrazen jako jediný údaj. Slouží k posouzení schopnosti podniku zhodnocovat vložený kapitál. Přestože se rozvaha považuje za páteř účetnictví, z účetních výkazů publikovaných ve výroční zprávě je větší významnost přisuzována výkazu zisku a ztráty než rozvaze. Z ekonomických ukazatelů má výsledek hospodaření, resp. zisk nebo ztráta jednoznačnou prioritu (GRÜNWARD, 2009).

Slabé stránky:

- Zatímco hodnota cenných papírů firmy (akcií, obligací) je založena na budoucích očekávaných hotovostních tocích z nich a na příjmech, které plynou z jejich držení nebo prodeje, výkaz zisku a ztráty se zaměřuje na vyčíslení účetního zisku. Zisk, oficiálně výsledek hospodaření za účetní období – výsledná položka tohoto účetního výkazu – není roven čisté hotovosti vytvořené firmou za dané účetní období a nevyčísluje skutečný hotovostní příjem.
- Ideo zachycení souvislosti mezi výnosy podniku dosaženými v určitém období a náklady spojenými s jejich vytvořením. Tyto náklady však nejsou vynaloženy ve stejném období. Nákladové a výnosové položky se nepírají o skutečné hotovostní toky.
- Výnosy a náklady se objevují v účetních výkazech přesto, že v daném období nemuselo dojít k žádnému pohybu hotovosti.
- Do tržeb – výnosů za určitého období není zahrnuto inkaso plateb z prodeje, který byl realizován už v předchozím období.
- Náklady daného období představují všechny výdaje učiněné po celou dobu procesu vytváření výnosů daného období. Mzdy, platy, režie a další náklady (položky na tzv. akruální bázi) nemusí být vždy skutečně zaplacené ve stejném období, kdy se objeví ve výkazu zisku a ztráty.
- Některé náklady zahrnuté v účtu zisku a ztráty vůbec nejsou hotovostním výdajem (odpisy, amortizace goodwillu, patentových práv atd.). (BLAHA, 2006).

Výroční zpráva

Povinné náležitosti výroční zprávy jsou upravené v § 21 zákona č. 563/1991 Sb. o účetnictví (ve znění pozdějších předpisů). Výroční zpráva obsahuje povinné informace:

- a) o minulém vývoji činnosti účetní jednotky a o jejím postavení nejméně za dvě bezprostředně předcházející účetní období,
- b) o skutečnostech, které poskytují informace o podmínkách či situacích, které nastaly až pokoncí rozvahového období,
- c) o předpokládaném vývoji činnosti účetní jednotky,
- d) o výdajích na činnost v oblasti výzkumu a vývoje,
- e) o řízení vlastních akcií,
- f) o účetní závěrku za účetní období a výrok auditora, o účetní závěrku za bezprostředně předcházející dvě účetní období,
- g) o tom, zda účetní jednotka má organizační složku v zahraničí (GRÜN WALD, 2009).

4.3. Metody finanční analýzy

Klasická finanční analýza obsahuje dvě navzájem propojené části:

- kvalitativní, tzv. fundamentální analýzu, která je založena na rozsáhlých znalostech vzájemných souvislostí mezi ekonomickými a mimoekonomickými jevy, na zkušenostech odborníků (nejen pozorovatelů, ale i přímých účastníků ekonomických procesů), na jejich subjektivních odhadech in acitu pro situace a jejich trendy.
- kvantitativní, tzv. technickou analýzu, která používá matematických, statistických a dalších algoritmizovaných metod ke kvantitativnímu zpracování ekonomických dat s následným (kvalitativním) ekonomickým posouzením výsledků (SEDLÁČEK, 2009).

Vzávislosti na časové dimenzi se setkáváme s rozdělením finanční analýzy na analýzu ex post, která je založena na retrospektivních datech, a analýzu ex ante, orientovanou do budoucnosti, jejímž cílem je prolongovat současnou situaci a předvídat, jak se bude podnik v nejbližších letech vyvíjet, a poukázat v čase na jeho případné (finanční) ohrožení (SEDLÁČEK, 2009).

Kromě rozboru absolutních ukazatelů (přírůstek, úbytek, meziroční index) je široucí rozšířen procentní rozbor, pomocí ukazatele, Altmanův vzorec a jiné metody predikce finanční tísně, vzorec Du Pont, pyramidová analýza, v poslední době ukazatele řídicí hodnoty (MVA, EVA) aj. Technika procentního rozboru spočívá v tom, že kromě absolutních hodnot jednotlivých položek rozvahy a výsledovky se počítá jejich procentní podíl na celku (v rozvaze na sumě aktiv, tj. na bilančním součtu, ve výsledovce

nacelkových výnosech) a sleduje se jejich vývoj v jednotlivých obdobích, nebo sesrovnávájí jinými (konkurenčními) podniky (SYNEK, 2010).

4.3.1. Absolutní ukazatele

Důležitým aspektem je, že se jedná o data v absolutním vyjádření, měřící rozměr určitých jevů, např. majetku, kapitálu nebo peněžního toku; podle toho, zda vyjadřují určitý stav, nebo informují o údajích za určitý interval, hovoříme o veličinách stavových a tokových. Toto rozlišení má pro finanční analýzu zásadní význam, neboť bychom měli dbát na srovnatelnost dat. Veličiny stavové tvoří obsah účetního výkazu rozvaha. Zde je kurčitě uvedeno datum (např. k 31.12.) uvedena hodnota majetku a kapitálu. Naproti tomu účetní výkaz zisků a ztrát, jakož i výkaz cash flow, obsahuje veličiny tokové, například jakých tržeb bylo za uplynulé období ve firmě dosaženo. Absolutní ukazatele tvoří základní východisko rozboru. Je to velmi důležitá součást práce, kde jde o rozbor vertikální a horizontální struktury účetních výkazů (KISLINGEROVÁ, 2007).

Rozbor *horizontální struktury* účetních výkazů znamená, že hledáme odpověď na dvě základní otázky:

- kolik jednotek se změnila příslušná položka v čase?
- kolik % se změnila příslušná jednotka v čase?

Rozbor může být zpracován buď meziročně, kdy porovnáváme dvě období, nebo za několik účetních období. Horizontální analýza si klade za cíl změřit pohyby jednotlivých veličin a absolutně a relativně změřit jejich intenzitu (KISLINGEROVÁ, 2007).

Analýza *vertikální struktury* účetních výkazů si klade za cíl zjistit, jak se například jednotlivé majetkové části podílely na bilanční sumě; máme-li k dispozici minimálně dvě nebo více časových období, lze identifikovat pohyby v nastavení například majetkového portfolia nebo portfolia kapitálu. Nelze samozřejmě zanedbat ani porovnání sesrovnatelnými firmami, konkurencí nebo odvětvové porovnání (KISLINGEROVÁ, 2007).

Kromě horizontálního a vertikálního rozboru účetních výkazů je důležité dopsat rovněž některé další tzv. *rozdílové ukazatele*, se kterými se obvykle ve finanční analýze pracuje. Pravidelně nejdůležitějším z nich je výpočet pracovního kapitálu. Základem pro jeho propočtení je účetní výkaz rozvaha (KISLINGEROVÁ, 2007).

4.3.2. Analýza poměrových ukazatelů

Finanční poměrová analýza zkoumá strukturu podnikových aktiv, kvantitu a intenzitu jejich využívání, způsob jejich financování, strukturu nákladů, profitabilitu firmy, její solventnost, likviditu a další rysy jejího finančního života. Výsledky zkoumání napomáhají investorům, věřitelům a managementu určit celkovou momentální ekonomickou situaci podniku. Cenným rysem metody finanční analýzy je schopnost srovnat výsledky několika období a základě toho hodnotit vývoj a trend hospodaření podniku (BLAHA, 2006).

Z položek rozvahy a výsledovky lze vytvořit velké množství poměrových ukazatelů, navíc mohou některé poměrové ukazatele vznikat z ukazatelů rozdílových. Bezohledu na jejich množství je však celková tendence třídit tyto ukazatele do následujících skupin:

- ukazatele výnosnosti (rentability),
- ukazatele likvidity (někdy též označované jako ukazatele krátkodobé solventnosti),
- ukazatele aktivity (resp. řízení aktiv),
- ukazatele finanční struktury (resp. v užším pojetí ukazatele zadluženosti, někdy též označované jako ukazatele dlouhodobé solventnosti nebo jako ukazatele tzv. finanční páky),
- ukazatele kapitálového trhu (SŮVOVÁ, 2000).

4.3.2.1. Ukazatele likvidity

Ukazatele likvidity měří schopnost firmy uspokojit (vyrovnat) své splatné závazky. Mají odpočítat otázku, zda firma bude schopna vyrovnat své dluhy, když nastane doba jejich splatnosti.

Běžná likvidita (current ratio) = $\frac{\text{oběžná aktiva}}{\text{krátkodobé závazky}}$

Tento ukazatel měří platební schopnost podniku z hlediska kratšího období (obvykle se počítá měsíčně). V čitateli se uvádějí veškerá oběžná aktiva, ve jmenovateli všechny peněžní závazky splatné do 1 roku (závazky z obchodního styku, závazky k zaměstnancům, splatné daně, splatné směnky, krátkodobé úvěry aj.). Je to poměrně hrubý ukazatel platební schopnosti, ale pro svou jednoduchost je v praxi velmi rozšířený. Vesměle se považuje přijatelnou hodnotu považují hodnoty v intervalu 1,5 – 2,5. Čím je jeho hodnota vyšší, tím menší je riziko platební neschopnosti vyvolané tím, že podnik své

výrobky neprodá (realizační riziko), nebo že odběratelé nezaplatí všechny pohledávky (inkasní riziko). Příliš vysoká hodnota oběžných aktiv snižuje výnosnost podniku, neboť jejich „výnosnost“ je téměř nulová (SYNEK, 2003).

Rychlá likvidita (QuickRatio, AcidTest) = (oběžná aktiva - zásoby) / krátkodobé závazky

Tento ukazatel měří platební schopnost podniku po odečtení zásob oběžných aktiv. Lépe proto vystihuje okamžitou platební schopnost. Zásoby jsou totiž obvykle méně likvidní než ostatní oběžná aktiva a jejich případný prodej je obvykle ztrátový a ohrozí-li budoucí výrobu, může dokonce vést až k bankrotu firmy. Standardní hodnoty jsou (1–1,5), kritická hodnota je 1 (SYNEK, 2003).

4.3.2.2. Ukazatele aktivity

Ukazatele aktivity měří, jak efektivně podnik hospodaří se svými aktivy: má-li jich více, než je účelné, vznikají mu zbytečné náklady a tím nízký zisk, má-li jich málo, přichází o tržby, které by mohl získat.

Obrat stálých aktiv (Fixed Assets Turnover) = tržby / stálá aktiva

Měří, jak efektivně podnik využívá budovy, stroje, zařízení a jiných stálých aktiv. Udává, kolikrát se stálá aktiva obrátí za rok. Jedná se o důležitý říškový ukazatel nových investicích. Při mezipodnikovém srovnání je nutné dát pozor na stáří stálých aktiv (značně odepisovaná stálá aktiva zvyšují hodnotu ukazatele), narozdíl od dané metodou odpisování, popř. počítat se současnými hodnotami (reprodukčními cenami) stálých aktiv. Optimální hodnota je 5,1 (SYNEK, 2003).

Obrat celkových aktiv = tržby / celková aktiva

Má obdobný význam jako předchozí ukazatel. Jeho nízká hodnota ve srovnání s odvětvovým průměrem svědčí o tom, že podnikatelská aktivita podniku je nízká a že je třeba ji zvýšit (zvýšit tržby), zbavit se části majetku nebo kombinovat oba způsoby (SYNEK, 2003).

4.3.2.3. Ukazatele zadluženosti

Ukazatele zadluženosti měří rozsah, v jakém podnik užívá k financování dluh.

Zadluženost měříme dvěma způsoby:

1. vycházíme z rozvahy a počítáme rozsah, ve kterém dluhy financují aktiva:

Zadluženost (Debt ratio) = celkový dluh / celková aktiva

Celkový dluh zahrnuje jak dlouhodobé, tak krátkodobé dluhy. Věřitelé podniku dávají přednost nižšímu zadlužení, neboť to pro ně představuje nižší riziko, vlastníci podniku naopak chtějí využít finanční páky. Zapřetlužený podnik lze považovat za takový, jehož dluhy jsou většinou zhodnotajeho majetku (SYNEK, 2003).

2. vycházíme z výsledovky a počítáme krytí nákladů na cizí kapitál (úroků a dalších poplatků) ziskem před úroků a zdaněním (EBIT):

Úrokové krytí TIE (times-interest-earned ratio) = EBIT / placené úroky

Ukazatel by se měl zvýšit, uvádí se jeho minimální hodnota 6krát. Ukazatel je považován za jeden z ukazatelů finanční stability, tj. odolnosti podniku proti zhroutilí financí podniku v důsledku úbytku cizích zdrojů. Prahovou hodnotou je číslo 1, cílová hodnota by měla být podstatně vyšší (SYNEK, 2003).

4.3.2.4. Ukazatele rentability

Ukazatele rentability měří ziskovost firmy jako výnos jednotlivých skupin finančních zdrojů. Odpovídají na otázku: jaký zisk přináší investice do tohoto podniku? Absolutním měřítkem rentability je čistý zisk. Čistý zisk ale není přímo použitelný pro srovnání jednotlivých firem.

Zisk na aktiva (ROA) = čistý zisk / aktiva celkem

Ukazatel zisk na aktiva měří ziskovost celkových aktiv podniku nebo-li průměrnou čistou výnosnost všech finančních zdrojů (JINDŘICHOVSKÁ, 2001).

Rentabilita vlastního kapitálu (ROE) = čistý zisk / vlastní kapitál

Měřením rentability vlastního kapitálu vyjadřujeme výnosnost kapitálu vloženého akcionáři. Tato míra zisku na jednotku investice obyčejných kmenových akcionářů je ukazatel, podle kterého mohou investoři zjistit, zda je jejich kapitál reprodukován snázežítou intenzitou odpovídající riziku investice. Pokud je hodnota ukazatele trvale nižší, případně i stejná jako výnosnost cenných papírů garantovaných státem (např. státních obligací, státních pokladničních poukázek aj.), potom je podnik fakticky odsouzen k zániku, neboť racionálně uvažující investor požaduje od rizikovější investice vyšší míru zhodnocení (GRÜN WALD, 2009).

Ukazatelé rentability jsou vhodné k dalšímu rozkladu, mají schopnost vytvořit tzv. pyramidové ukazatelové soustavy.

4.4. Pyramidová soustava finančních ukazatelů

Spočívá v postupném rozkladu vrcholového ukazatele (měl by co nejlépe postihovat základní cíl podniku) a na ukazatele dílčí, které jej rozhodujícím způsobem ovlivňují. Výpočetlivý dílčí ukazatel se provádí například pomocí tzv. logaritmické metody. Pro rozboráře proto zbývá jen rozhodující fáze rozboru – interpretace výsledků a návrh opatření ke zlepšení výkonosti podniku (SYNEK, 2010).

Tyto soustavy ukazatelů jsou obvykle graficky uspořádány do tvaru pyramidy, která obsahuje jeden tzv. vrcholový ukazatel, který se postupně rozkládá do dalších podrobnějších ukazatelů. Odtud plyne jejich název. Způsob rozkladu je buď aditivní (rozkládá se do součtu nebo rozdílů), nebo multiplikativní (rozkládá se do součinu nebo podílu dvou a více ukazatelů). Tato graficky ztvárněná pyramida se znázorněním vztahů mezi ukazateli nahrazuje celou soustavu rovnic (ŠŮVOVÁ, 2000).

4.5. Bonitní a bankrotní modely

Mnoha uživatelům finanční analýzy nestačí včasné varování před bankrotem a finanční tísň. Svá rozhodnutí vážou na určitou míru výkonnosti a finančního rizika, kterou je třeba rozlišit u podniků neohrožených úpadkem. Na evropském kontinentě jsou to zejména banky, které zajímá schopnost podniku plácet úroky a splácet jistinu, a podle toho se rozhodují, kolik půjčí a za kolik. Zjišťují úroveň bonity klientů. Úroveň bonity dlužníka je očekávaná míra schopnosti uspokojovat v budoucnosti nároky věřitelů: uhrazovat závazky vyplývající z dluhové služby. Pro klasifikaci klientů podle úroveň

způsobilosti se používají finančně analytické bonitní modely, které zněkolika vybraných ukazatelů vytvoří jediný indikátor jeho finanční situace (GRÜNWALD, 2009).

Bonitní indikátory odrážejí míru kvality firmy podle její výkonnosti (jako stroje napeníže), jsou tedy orientovány na investory a vlastníky, kteří nemají k dispozici údaje pro propočty čistě současných hodnoty firmy. Bankrotní indikátory jsou určeny především věřitelům, jež zajímá schopnost podniku dostát svým závazkům, resp. ratingové ohodnocení (NEUMAIEROVÁ, 2002).

Příkladem bankrotního indikátoru je Altmanův index důvěryhodnosti (skóre Z), jehož nejznámější verze vznikla roku 1968. Představuje agregovanou hodnotu bonity firmy ve formě funkce obsahující optimální kombinaci ukazatelů a jejich vah (NEUMAIEROVÁ, 2002).

$$Z = 3,3 \times \frac{EBIT}{A} + 1,0 \times \frac{VÝN}{A} + 0,6 \times \frac{TVK}{CZ} + 1,4 \times \frac{ZZ}{A} + 1,2 \times \frac{ČPK}{A}$$

kde

EBIT je zisk před úroky a zdaněním,

A jsou aktiva, resp. pasiva,

VÝN jsou výnosy,

TVK je tržní hodnota vlastního kapitálu, tzn. tržní cena akcií x počet akcií,

CZ je součinnost zdroje

ZZ je zadržený zisk = ČZ - DIV + NZ + F, kde

ČZ je hospodářský výsledek za účetní období

DIV jsou vyplacené dividendy

NZ je hospodářský výsledek minulých let

F jsou fondy ze zisku

ČPK je čistý pracovník kapitál = OA - (KZ + KBÚ), kde

OA jsou oběžná aktiva

KZ jsou krátkodobé závazky

KBÚ jsou krátkodobé bankovní úvěry a výpomoci (NEUMAIEROVÁ, 2002).

Střední hodnoty rozdělení četnosti Z skóre výborných a špatných firem jsou signálem pro hodnocení situace. Firmy dosahující hodnoty Z skóre lepší, než je střední hodnota dobrých firem, jsou považovány za bezproblémové. Firmy, jež nedosáhnou střední hodnoty špatných firem, jsou vážnými kandidáty na bankrot. Pásmo mezi těmito dvěma hodnotami tvoří tzv. „šedou zónu“, která signalizuje určité problémy a nutnost

obezřetnosti. Vpřípadě Zskóre je to rozmezí hodnot 1,81 až 2,99 (NEUMAIEROVÁ, 2002).

INindexy

IndexIN95 másváhamiproekonomiku ČRnásledující tvar:

$$IN95 = V_1 \times \frac{A}{CZ} + V_2 \times \frac{EBIT}{Ú} + V_3 \times \frac{EBIT}{A} + V_4 \times \frac{VÝN}{A} + V_5 \times \frac{OA}{KZ + KBÚ} - V_6 \times \frac{ZPL}{VÝN}$$

kde

A jsouaktiva

CZ jsoucizí zdroje

EBIT jeziskpředúrokyzdaněním

Ú jsounákladovéúroky

VÝN jsouvýnosy

OA jsouoběžnáaktiva

KZ jsoukrátkodobézávazky

KBÚ jsoukrátkodobébankovníúvěryavýpomoci

ZPL jsouzávazkypolhůtěsplatnosti(přílohaúčtěnízávěrky)

A/CZ je finanční páka

EBIT/Ú jeúrokovékrytí

EBIT/A je produkční síla

VÝN/A je obrataktiv

OA/(KZ+KBÚ) jeoběžnálikviditanebolilikviditacířetřhostupně

ZPL/VÝN je doba obratuzávazkůpolhůtěsplatnosti

V₁-V₆ je pro každé odvození čtvrté (NEUMAIEROVÁ, 2002).

Hodnocení výsledků IN:

- Je-li index IN vyšší než 2, pak se jedná o podnik s dobrým finančním zdravím.
- Nachází-li se index IN v intervalu 1-2, jde o firmu s nevyhraněnými výsledky a potenciálními problémy, nachází-li se hodnoty v nižším pásmu spektra.
- Jsou-li hodnoty indexu IN nižší než 1, jde o projev finanční neduživosti a firma se velmi pravděpodobně ocitne v existenčních problémech (NEUMAIEROVÁ, 2002).

5. MEZIPODNIKOVÉ SROVNÁVÁNÍ

Mezipodnikové srovnávání umožňuje postihnout postavení určitého podniku v širším souboru podniků; ten obvykle tvoří podniky určitého průmyslového odvětví, výrobního oboru, podniky vyrábějící stejný druh výrobku, konkurenční podniky. Hodnotí se výkonnost podniků a produktivita jejich práce, oblast nákladů, finanční situace aj. Používají se statistické ukazatele, jako jsou střední hodnoty (aritmetický průměr, modus, medián) a ukazatele variability (rozptyl, směrodatná odchylka, rozptyl), aritmetických statisticko-matematických metod pro hodnocení pořadí a vytváření skupin (SYNEK, 2010).

Někdy je zapotřebí porovnat podniky tak, aby výsledkem nebylo pouze pořadí podle jednoho kritéria, ale abychom na základě pořadí ve více ukazatelích získali „komplexnější“ pořadí podniků (KISLINGEROVÁ, 2005). K tomu slouží vícerozměrné metody srovnávání.

Z výsledků mezipodnikových (odvětvových, sektorových) analýz si může každý podnik odvodit své silné a slabé stránky a přijmout opatření k posílení svého postavení na trhu. Srovnávání konkurenčních je základem metody, která se objevila v posledních několika letech a je označována jako benchmarking. Hledá špičkové příklady v okolí hlavně v oblasti kvality a produktivity s cílem pozvednout úroveň ve vlastním podniku. Pro srovnání podniku s konkurenčním podnikem nebo odvětvovým (oborovým) průměrem se v posledních letech používá grafická metoda zvaná spider analýza (SYNEK, 2010).

Při každém mezipodnikovém srovnávání je nejdůležitější si v prvním kroku vymezit kritéria, podle kterých budeme podniky rozlišovat. Současně je podstatné zvážit, aby tato kritéria byla nezávislá (např. obrát pohledávek vs. doba obrátu pohledávek). Souběžně musíme také rozhodnout, které podniky do souboru zahrneme. Porovnávané podniky se musí nějak podobat – musí tvořit vhodný celek pro porovnávání (KISLINGEROVÁ, 2005).

5.1. Jednorozměrné metody

Mezi nejtriviálnější metody patří porovnat podniky podle jednoho ukazatele a získat uspořádanou řadu podniků. Kritériem může být například bilanční suma, zisk po zdanění, EBIT, počet zaměstnanců, poměrové ukazatele (ROE, ROA) a EVA apod. Někdy tento postup docela dobře postačuje a umožňuje získat základní představu o vzájemném postavení podniků. Abychom získali širší představu o jednotlivých

podnicích, je vhodné vytvořit pořadí podniků podle více ukazatelů současně (KISLINGEROVÁ, 2005).

5.2. Vícerozměrné metody

Někdy na první pohled souvislost nevidíme a je zapotřebí přistoupit k mezipodnikovému srovnávání, které vychází z principů vícekritériálního rozhodování. Cílem tohoto postupu je získat pořadí podniků, tentokrát ale na základě zhodnocení více kritérií.

Vyjít můžeme například z matice, která zachycuje jak jednotlivé podniky (řádky matice), tak i rozhodovací kritéria (sloupce matice). Řádek „váhy ukazatelů“ zohledňuje, zda mezi ukazateli budeme rozlišovat co do jejich významu, případně zda každý ukazatel bude mít v analýze stejnou váhu (tj. $w = 1$). „Charakter ukazatelů“ následně odráží, zda jsou přiřazeny vyšší hodnoty ukazatele (+1), případně nižší (-1) (KISLINGEROVÁ, 2005).

Metody vícerozměrného srovnávání:

- jednoduchého součtu pořadí
- jednoduchého podílu
- bodovací
- normované proměnné,
- vzdálenosti od fiktivního objektu (KISLINGEROVÁ, 2005).

5.2.1 Metoda jednoduchého součtu pořadí

Při aplikaci této metody se řadíme firmy v souboru podle každého ukazatele tak, že firma s nejlepší hodnotou příslušného ukazatele dostane pořadí n , následující nejlepší pak $n-1$ atd. Kritériální ukazatel k vypočítáme jako jednoduchý (resp. vážený) součet pořadí. Nejlepší je ta firma, pro kterou je hodnota kritériálního ukazatele maximální. Důležité je zahrnout do této metody vlastnosti jednotlivých kritérií–ukazatelů. Například u obrátu aktiv platí, že čím je tato hodnota menší, tím lépe. U tohoto ukazatele tedy musíme postupovat tak, že nejvyšší počet bodů bude přiřazen nejnižší hodnotě z firm. U všech ostatních ukazatelů tomu bude právě naopak. Konečné pořadí pak získáme tak, že jednotlivé firmy se řadíme podle počtu celkově získaných bodů (KISLINGEROVÁ, 2005).

Formální zápis vsloupci, Sumabodů "zachycuje následující vztah:

$$d_i = \sum_{j=1}^m S_{ij},$$

kde i nabývá hodnot $1, 2, \dots, n$,

S_{ij} – po řadí i -té firmy pro j -tý ukazatel (KISLINGEROVÁ, 2005).

5.2.2 Metod jednoduchého podílu

Předchozí metoda je velmi jednoduchá a srozumitelná, avšak současně má i několik nedostatků. Především nezahrnuje, jak se firmy v jednotlivých ukazatelích mezi sebou liší. Pokud by například jedna firma měla ROE 10,1 %, druhá 10,05 % a třetí 2 %, tak první firma obdrží 3 body, druhá 2 a třetí 1 bod, ačkoli první dvě firmy se téměř neliší a druhá je oproti nim prakticky nezisková. Uvedený nedostatek se snaží překonat právě metoda jednoduchého podílu. Využívá střední hodnotu jednotlivých ukazatelů, kterou se podílí hodnota každého ukazatele vmatici. Kvůli počtu celkového kritériálního ukazatele se následně používá identický postup jako v minulém metodě, že opět musíme vypočítat velkou pozornost charakteru jednotlivých kritérií (KISLINGEROVÁ, 2005).

Formální zápis pro celkový kritériální ukazatel je :

$$d_i = \sum_{j=1}^m k_{ij}$$

- je-li pozitivní ústřední hodnoty ukazatele, tak

$$k_{ij} = \frac{x_{ij}}{x_{pj}},$$

- je-li pozitivní pokles hodnoty ukazatele, tak

$$k_{ij} = \frac{x_{pj}}{x_{ij}},$$

kde x_{ij} je hodnota j -tého ukazatele v i -té firmě,

x_{pj} – aritmetický průměr vypočítaný z hodnot j -tého ukazatele (KISLINGEROVÁ, 2005).

5.2.3 Metod bodovací

Tato metoda začíná tím, že firma, která v daném ukazateli dosáhla nejlepší hodnoty, se přidělí 100 bodů. Ostatním firmám se budou poté přidělovat body podle následujících kritérií:

-je-lipozitivní ústřední ukazatele

$$b_{ij} = \frac{x_{ij}}{x_{i,\max}} \times 100,$$

-je-lipozitivní pokles hodnoty ukazatele

$$b_{ij} = \frac{x_{i,\min}}{x_{ij}} \times 100,$$

kde x_{ij} je hodnota j -tého ukazatele v i -té firmě

$x_{i,\max}$ - nejvyšší hodnota j -tého ukazatele (ohodnocená 100 body), v případě ukazatele s charakterem +1

$x_{i,\min}$ - nejnižší hodnota j -tého ukazatele (ohodnocená 100 body), v případě ukazatele s charakterem -1

b_{ij} - bodové ohodnocení i -tého podniku pro j -tý ukazatel (KISLINGEROVÁ, 2005).

Kritériální ukazatel firmy získáme obdobně jako v předchozích případech součtem přešhodnoty ukazatelů firmy. Je vhodné sumy v posledním sloupci vydělit po čtem kritérií, čímž získáme přehlednější představu o bodovém hodnocení podniků, kde nejlepším možnou dosažitelnou hodnotou je 100 bodů (KISLINGEROVÁ, 2005).

5.2.4 Metodou normované proměnné

Tato metoda využívá prakticky mnoha statistických postupů, při nichž se jednotlivé zkoumané veličiny převádějí na bezrozměrná čísla tzv. normalizací. Normalizace odstraňuje výše zmíněný nedostatek, kterým je příliš velká variabilita dat uvnitř souboru. Normalizace probíhá následujícím způsobem:

-pro kritéria, pro něž jsou pozitivní vyšší hodnoty

$$u_{ij} = \frac{x_{ij} - x_{pj}}{s_{xj}},$$

-pro kritéria, pro která jsou pozitivní nižší hodnoty

$$u_{ij} = \frac{x_{pj} - x_{ij}}{s_{xj}},$$

kde x_{ij} je hodnota j -tého ukazatele v i -té firmě,

x_{pj} - aritmetický průměr vypočítaný z hodnot j -tého ukazatele,

s_{xj} - směrodatná odchylka vypočítaná z hodnot j -tého ukazatele (KISLINGEROVÁ, 2005).

5.2.5 Metoda vzdálenosti od fiktivního objektu

Metoda je považována za nejpreciznější, protože ukazuje celkovou „vzdálenost“ firmy od vztažného objektu. Obdobně jako metoda předchozí pracuje s normovanými proměnnými, ale navíc zavádí jako vztažnou veličinu „fiktivní firmu“. Tou je firma, která by dosahovala v daných kritériích nejlepších hodnot. Tato fiktivní firma následně slouží jako norma a pro každou firmu se počítá, jakou má od fiktivní firmy – „normy“ – vzdálenost. Nejčastější mírou vzdálenosti je zobecněná eukleidovská míra k_i , kde u_{ij} je normovaná hodnota j -téhokazatele i -té firmy a u_{oj} je hodnota j -téhokazatele u fiktivní firmy:

$$k_i = \sqrt{\sum_{j=1}^m (u_{ij} - u_{oj})^2}.$$

Jednotlivé metody (byť pracují se stejnými vstupními daty) přinášejí rozdílné výsledky. Nicméně odlišnost není zase nijak výrazná. První tři metody se liší maximálně o jedno místo v pořadí; totéž bohužel již nelze tvrdit o posledních dvou „sofistikovanějších“ metodách (KISLINGEROVÁ, 2005).

Tato práce použije metody jednoduchého součtu v pořadí, jednoduchého podílu a bodovací metodu.

5.3. Výhody benchmarkingu

Benchmarking může mít na organizace mimořádný dopad. Boří zaběhlá paradigma, pomáhá organizacím udržovat se ve stavu připravenosti k akci a poskytuje modely směřující ke znamenitosti (excelenci). Záměrem benchmarkingu je stanovit cíle proto, aby organizace mohla nastartovat realistický proces zlepšování, a aby porozuměla změnám, které jsou k takovému zlepšování nutné. Konečné důsledky benchmarkingu se pak mohou odrazit například:

- zlepšení rozhodování (založeném na lepších informacích),
- ustanovení a roční cílů,
- zvýšení spokojenosti zákazníků,
- urychlení procesů,
- úspora nákladů,
- porozumění výkonnosti a úrovním světové řídy (World Class) apod.

vkonečném důsledku tedy zlepšení konkurenceschopnosti či konkurenční pozice organizace (FRIEDEL, 2002).

Má-li mít benchmarking co nejvyšší efekt v podnikání organizace, měl by být do firmy „uveden shora“. Přestože vrcholoví manažeři nemusí být zapojeni do všech benchmarkingových procesů, měli by uplatnit v údělích v benchmarkingovém programu. Má-li se benchmarking stát stálou součástí systému strategického plánování organizace, je třeba pro udržení aktivit benchmarkingu vytvořit infrastrukturu. Rozhodne-li se společnost, že chce, aby se benchmarking stal součástí jejího dlouhodobého programu řízení, je třeba nalézt způsob vhodné institucionalizace procesů spojených s benchmarkingem (FRIEDEL, 2002).

5.4. Benchmarkingový diagnostický systém finančních indikátorů INFA

Benchmarkingový diagnostický systém finančních indikátorů INFA je výsledkem spolupráce státní správy (Ministerstva průmyslu a obchodu) s akademickou sférou (Vysokou školou ekonomickou). MPO zabezpečuje datovou základnu, programátorskou kapacitu a společně s VŠE metodický rámec a analytické práce. Tento systém slouží podnikům k ověřování jejich finančního zdraví a porovnání jejich výsledků s nejlepšími firmami v odvětví, nebo průměrem za odvětví. Slouží k identifikaci hlavních předností firmy a nejpalčivějších problémů, které pomůže odhalit a tím představuje první krok k jejich řešení. Je východiskem pro formulování a určení podnikové strategie. Datovou základnu pro benchmarking jsou statistická data ČSÚ, ze kterých vycházejí „Analýzy vývoje ekonomiky ČR a odvětví v působnosti MPO“, které jsou dále kombinovány s daty z resortního šetření MPO pro navazující „Finanční analýzy podnikové sféry v průmyslu a stavebnictví“. Jedná se o čtvrtletní údaje šetření ČSÚ a resortního šetření MPO. Z časového hlediska obsahuje data od roku 2002 celoroční, za poslední rok čtvrtletně (WWW.MPO.CZ, 2005)

6. METODIKA PRÁCE

Cílem práce bylo zhodnotit vývoj ekonomické situace vybraného dopravního podniku české hromadné dopravy a porovnat jej s dalšími dopravními podniky. Ekonomická situace je hodnocena pomocí finanční analýzy. Ta se zaměřuje na odhalení extrémních meziročních odchylek v různých ukazatelích. Ukazatele finanční analýzy jsou počítány z rozvahy a výkazů zisků a ztrát za lety 2000–2010.

6.1. Horizontální a vertikální analýza

Úvod je zaměřen na horizontální analýzu rozvahy. Po sepsání dat za roky 2000–2010, které jsou promítnuty do zkrácené podoby rozvahy, jsou data zpracována dvěma způsoby. První způsob je vyjádření dat v meziroční relativní změně v procentech. K tomuovýpočet slouží následující vzorec:

$$I_{t/t-1}^i = \left[\frac{B_i(t)}{B_i(t-1)} - 1 \right] \times 100$$

$B_i(t)$ = hodnota bilanční položky i v čase t

Výsledek vyjde v procentech a odráží vývoj položky v relaci k minulému časovému období (KISLINGEROVÁ, 2005).

Pro lepší interpretaci procentních změn se obvykle připouje absolutní změna každé položky v tisících Kč, která je počítána následujícím způsobem:

$$D_{t/t-1} = B_i(t) - B_i(t-1),$$

kde $D_{t/t-1}$ je změna oproti minulému období,

t – čas,

B_i – hodnota bilanční položky i (KISLINGEROVÁ, 2005).

Popsaným způsobem je zobrazení výkazů zisků a ztrát za roky 2000–2010.

6.2. Poměrové ukazatele

Další část se zaměřuje na analýzu výkonnosti podniku prostřednictvím poměrových ukazatelů. Musíme brát v potaz, že ukazatele tvořeny na bázi finančního účetnictví, respektive jeho zásad a postupů trpí nedostatky – nedostatečná flexibilita, minulá orientace a použití účetních zásad a postupů říje jejich konstrukci (PETŘÍK, 2005).

Tabulka 1: Přehled primárních ukazatelů

Název	Ozn.	Výpočet
Výnosy	V	VZaZ ř.1+4+19+26+28+31+33+37+39+42+44+46+53
Náklady	N	VZaZ ř.2+8+12+17+18+22+25+27+ +29+32+38+40+41+43+45+47+49+54+55
Čistý zisk	ČZ	VZaZ ř.60
Aktivacelem	A	R ř.1
Vlastní kapitál	VK	R ř.68
Přidaná hodnota	PH	VZaZ ř.11
Krátkodobé závazky	KZ	R ř.101
Oběžná aktiva	OA	R ř.31
Zásoby	Z	R ř.32
Stálá aktiva	SA	R ř.3
Cizí zdroje	CZ	R ř.84
Provozní zisk	EBIT	VZaZ ř.30+33+37+39+42+44+53
Nákladové úroky	NÚ	VZaZ ř.43
Provozní N	PN	VZaZ ř.2+8+12+17+18+22+25+27+29
Finanční N	FN	VZaZ ř.41+43+45+47
Mimořádné N	MN	VZaZ ř.49+54+55
Výkonová spotřeba	VS	VZaZ ř.8
Odpisy	O	VZaZ ř.18
Mzdové N	ON	VZaZ ř.12–14
Ostatní provozní náklady	OPN	VZaZ ř.2+17+22+25+27+29

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 1 zobrazuje, odkud konkrétně pocházejí zdrojová data.

Tabulka 2: Přehled výpočtů jednotlivých ukazatelů

Název	Ozn.	Výpočet
Rentabilita vlastního kapitálu	ROE	$\frac{\text{ČZ}}{\text{VK}}$
Rentabilita celkového kapitálu	ROA	$\frac{\text{ČZ}}{\text{A}}$
Rentabilita tržeb	ROS	$\frac{\text{ČZ}}{\text{V}}$
Rentabilita nákladů	RC	$\frac{\text{Z}}{\text{N}}$
Nákladovost	C	$\frac{\text{N}}{\text{V}}$
Produktivita práce I	PPI	$\frac{\text{PH}}{\text{PEP}}$
Produktivita práce II	PPII	$\frac{\text{V}}{\text{PEP}}$
Běžná likvidita	BL	$\frac{\text{OA}}{\text{KZ}}$
Rychlá likvidita	RL	$\frac{\text{OA} - \text{Z}}{\text{KZ}}$
Obrataktiv	OA	$\frac{\text{V}}{\text{A}}$
Obrat stálých aktiv	OSA	$\frac{\text{V}}{\text{SA}}$
Zadluženost	Z	$\frac{\text{CZ}}{\text{A}}$
Úrokově krytí	TIE	$\frac{\text{EBIT}}{\text{NÚ}}$
Finanční páka	FP	$\frac{\text{A}}{\text{VK}}$
Mzdová náročnost	MzN	$\frac{\text{MN}}{\text{V}}$

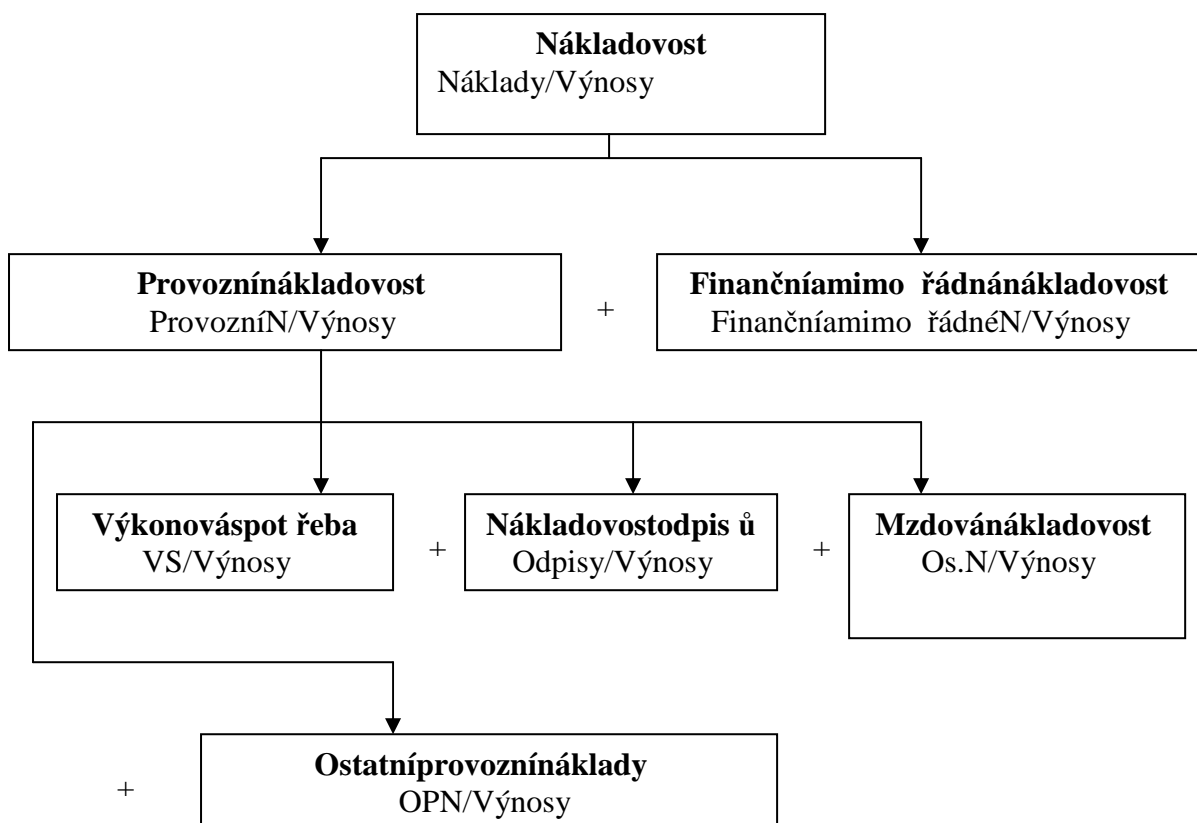
Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 2 vypovídá o působení jednotlivých ukazatelů.

6.3. Rozklad nákladovosti

Dále by zahrnul rozklad nákladovosti.

Schéma 1: Rozklad nákladovosti výpočet



6.4. DuPont rozklad ROE

Du-Pont rozklad ROE umožňuje získat informaci o tom, jaké dílčí faktory působí na výslednou hodnotu rentability.

$$\begin{aligned}
 \text{ROE} &= \text{ROA} * \text{finanční páka} = \frac{\check{C}Z}{A} * \frac{A}{VK} = \frac{\check{C}Z}{V} * \frac{V}{A} * \frac{A}{VK} = \\
 &= \text{ROE}_{\text{t}} = \left(1 - \frac{N}{V}\right) * \frac{V}{A} * \frac{A}{VK}
 \end{aligned}$$

Tato práce využila řetěz působení rozkladu.

6.5. Index IN95

Index IN95 másváhamiproekonomiku ČR následující tvar:

$$IN95 = 0,22 \times \frac{A}{CZ} + 0,11 \times \frac{EBIT}{Ú} + 8,33 \times \frac{EBIT}{A} + 0,52 \times \frac{VÝN}{A} + 0,10 \frac{OA}{KZ + KBÚ} - 16,80 \times \frac{ZPL}{VÝN}$$

(NEUMAIEROVÁ, 2002).

6.6. Mezipodnikové srovnávání

Do mezipodnikového srovnávání je zahrnuto 6 dopravních podniků v České republice. Dále byly do srovnávání zahrnuty 2 soukromé podniky. Tyto podniky byly zvoleny z důvodu dostupnosti a kvality dat. Srovnávání je vrámci let 2006 – 2010. V jednorozměrném srovnávání je porovnáváno ROE, ROA, aktiva celkem, produktivita práce a zadluženost. Do vícerozměrného je zahrnuta běžná likvidita, ROE a produktivita práce. Z metod vícerozměrného srovnávání byly zvoleny: metoda jednoduchého součtu pořadí, jednoduchého podílu, normované proměnné a bodovací metoda. Hodnoty jsou čerpány z výročních zpráv dopravních podniků veřejných v obchodním rejstříku.

Tabulka 3: Vzor metody vícerozměrného srovnávání

Metoda	kritérium
jednoduchého součtu pořadí	$d_i = \sum_{j=1}^m S_{ij}$
jednoduchého podílu	$d_i = \sum_{j=1}^m k_{ij}$
	je-li pozitivní růst hodnoty ukazatele $k_{ij} = \frac{x_{ij}}{x_{pj}},$
	je-li pozitivní pokles hodnoty ukazatele $k_{ij} = \frac{x_{pj}}{x_{ij}},$

bodovací	je-lipozitivní ukazatele
	$b_{ij} = \frac{x_{ij}}{x_{i,\max}} \times 100,$
	je-lipozitivní pokles ukazatele
	$b_{ij} = \frac{x_{i,\min}}{x_{ij}} \times 100,$
normované	pro kritéria, pro která jsou pozitivní vyšší hodnoty
	$u_{ij} = \frac{x_{ij} - x_{pj}}{s_{xj}},$
	pro kritéria, pro která jsou pozitivní nižší hodnoty
	$u_{ij} = \frac{x_{pj} - x_{ij}}{s_{xj}},$

Zdroj: KISLINGEROVÁ, 2005

kde n – počet ukazatelů, $i = 1, 2, \dots, n$,

x_{ij} – hodnota i -té firmy pro j -tý ukazatel

x_{pj} – aritmetický průměr hodnot j -tého ukazatele

$x_{i,\max}$ – nejvyšší hodnota j -tého ukazatele (ohodnocená 100 body), v případě ukazatele

s charakterem +1

$x_{i,\min}$ – nejnižší hodnota j -tého ukazatele (ohodnocená 100 body), v případě ukazatele

s charakterem -1

b_{ij} – bodové hodnocení i -tého podniku pro j -tý ukazatel

s_{xj} – směrodatná odchylka průměrných hodnot j -tého ukazatele (KISLINGEROVÁ, 2005).

Vznik Průměrného dopravního podniku

Průměrný dopravní podnik v kapitole 10 zastupuje všech šest městských dopravních podniků. Takže primární ukazatel ROE vznikl součtem zisků všech šesti podniků a vydělil se soumou všech šesti vlastních kapitálů. Ostatní ukazatele byly počítány stejnou metodikou.

Index Mzdového nákladu a Produktivity práce II

$$\text{Index Mzdového nákladu} = \frac{\left(\frac{MN}{PEP}\right)_n}{\left(\frac{MN}{PEP}\right)_{n-1}}$$

$$\text{Index Produktivity práce II} = \frac{\left(\frac{V}{PEP}\right)_n}{\left(\frac{V}{PEP}\right)_{n-1}}$$

7. CHARAKTERISTIKA VÝVOJE VYBRANÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU SE ZAMĚŘENÍM NA JEHO FINANCOVÁNÍ

7.1. Základní údaje o společnosti

Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. (dále jen DPM ČB) byl zapsán do obchodního rejstříku, vedeného Krajským soudem v Českých Budějovicích, oddíl B, vložka 868, dne 1. září 1997.

Obchodní jméno: Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.
Sídlo: Novohradská 738/40, 37033 České Budějovice
IČO: 25166115
Právní forma: akciová společnost
Akcionář: jediný akcionář – Statutárním město České Budějovice
Základní kapitál: 467200000,- Kč

Předmět podnikání společnosti:

Provozování dráhy trolejbusové, provozování drážní dopravy na dráze trolejbusové, silniční motorová doprava osobní, provozování čerpacích stanic spaliv a maziv, výroba, instalace a opravy elektrických strojů a přístrojů, výroba, instalace a opravy elektronických zařízení, provádění technických prohlídek a zkoušek určených technických zařízení (§47 odst. 4. zák. 266/1994 Sb.), provádění technické bezpečnostních zkoušek drážních vozidel drah trolejbusových, práce pomocí zdvihací techniky, zemní práce pomocí mechanizace, reklamní činnost, zprostředkovatelská činnost, koupě zboží za účelem dalšího prodeje a prodej, pronájem věci movitých a nemovitých, kopírovací práce, údržba motorových vozidel a jejich příslušenství, opravy silničních vozidel, zámečnictví, kovoobráběčství, opravy karosérií, opravy ostatních dopravních prostředků, montáž, opravy, revize a zkoušky vyhrazených zdvihacích zařízení, revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu, provádění staveb, jejich zmontování a odstranění, přípravné práce pro stavbu, revize a zkoušky vyhrazených tlakových zařízení, inženýrská činnost v inženýrské výstavbě.

Současná MHD

Současná MHD je zajišťována trolejbusy na 5 linkách, na které v pracovní dny při plném provozu vyjíždí 40 vozů. Celkem je ve vozovně udržováno 37 kloubových trolejbusů typu ŠKODA 15Tr, 1 nízkopodlažní vůz typu ŠKODA 21Tr. V prosinci 2005 poprvé vyjela nová řada moderních nízkopodlažních kloubových trolejbusů Škoda 25Tr Irisbus, kterých je v současné době v provozu celkem 15 kusů. Autobusový park je rozmanitý. Skládá se z 19 autobusů Karosa B 731, B732 a B931 – 22 nízkopodlažních vozů Karosa Renault – 21 kloubových vozů Karosa B 741 a 941 – 6 nízkopodlažních Solarisů Urbino. Od konce roku 2005 jsou nově provozované vozy Irisbus Citelis v počtu 19 kloubových vozů a 2 sólo vozy. Posledním přírůstkem ve vozovém parku je 5 autobusů Irisbus Crossway LE. Vozidla MHD ročně najedou v Českých Budějovicích cca 6 milionů kilometrů a přepraví cca 40 milionů cestujících.

7.2. Analýza dotací podniku

Dopravní podnik má uzavřenou smlouvu se Statutárním městem České Budějovice, je to „Smlouva o závazku ve veřejné službě zajištění dopravní obslužnosti území města České Budějovice a o úhradě prokazatelné ztráty z městské hromadné dopravy pro roky 2009 až 2018“. Dále jsou uzavřeny obdobné smlouvy o závazku ve veřejné službě, a to s Jihočeským krajem a přírůstskými obcemi. Podnik také žádá o dotace hrazené z státního rozpočtu ČR.

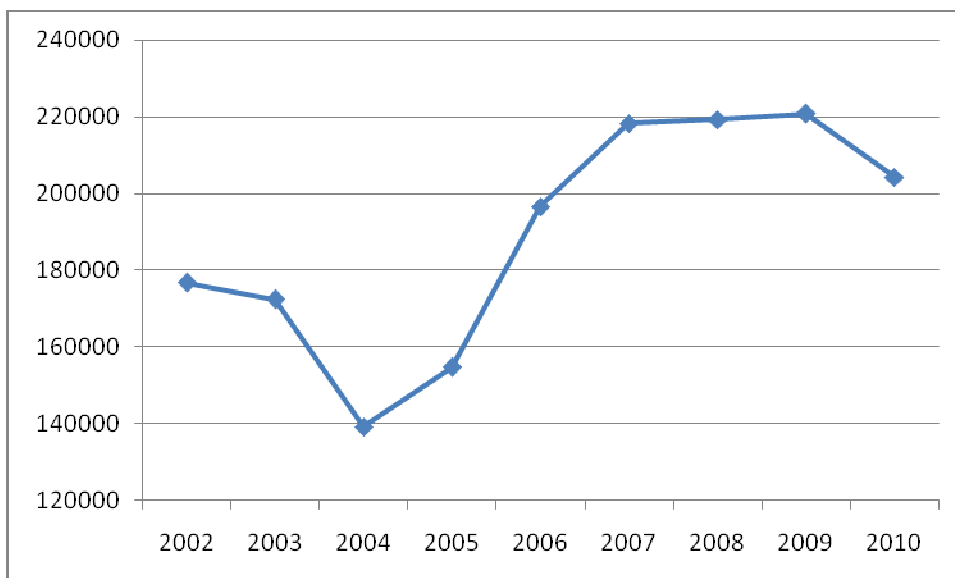
Tabulka 4: Dotace obdržené DPM ČB v letech 2002–2010 v tisících Kč

Rok	V-N	Dotace	(V-N)-Dotace	Dotace/Vv%
2002	6001	176799	-170798	55,13
2003	13993	172305	-158312	52,89
2004	-11965	139186	-151151	46,31
2005	-5097	154639	-159736	46,26
2006	4574	196626	-192052	47,64
2007	14231	218274	-204043	49,90
2008	26801	219235	-192434	45,97
2009	9110	220724	-211614	49,14
2010	-7113	204317	-211430	47,49

Zdroj: výroční zpráva dopravního podniku, vlastní výpočty

Z tabulky 4 je zřejmé, že se dopravní podnik bez dotací neobejde. Pro lepší přehlednost jsou poslední dva sloupce tabulky zobrazeny v grafech 1-3.

Graf1:Dotace celkem v tisících Kč

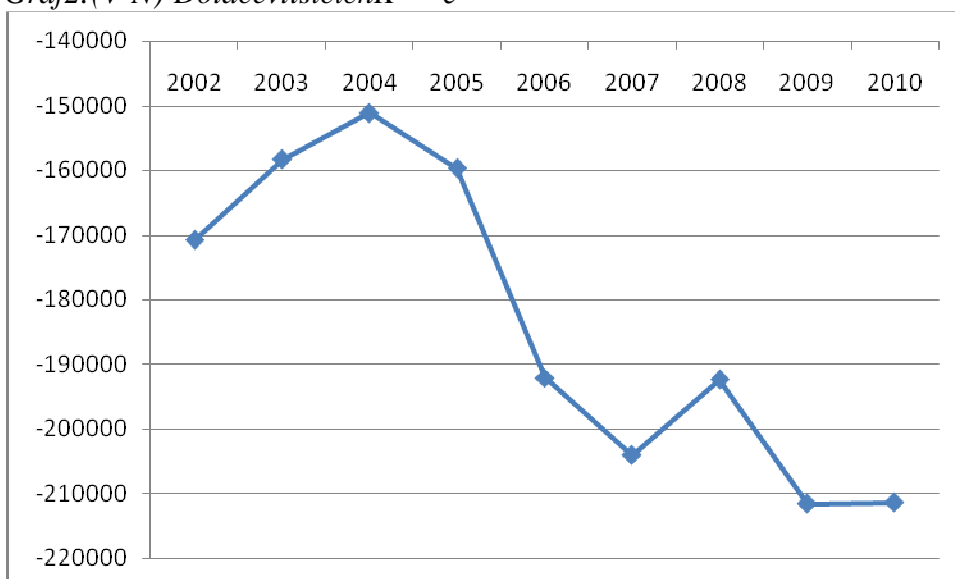


Zdroj: vlastní zpracování

Nejmenší dotaci dostal DPM ČB v roce 2004, od té doby mají dotace rostoucí charakter, až v roce 2010 dostal podnik 16 milionů méně než v předchozím roce.

Následující graf vypovídá o vývoji získaných dotací.

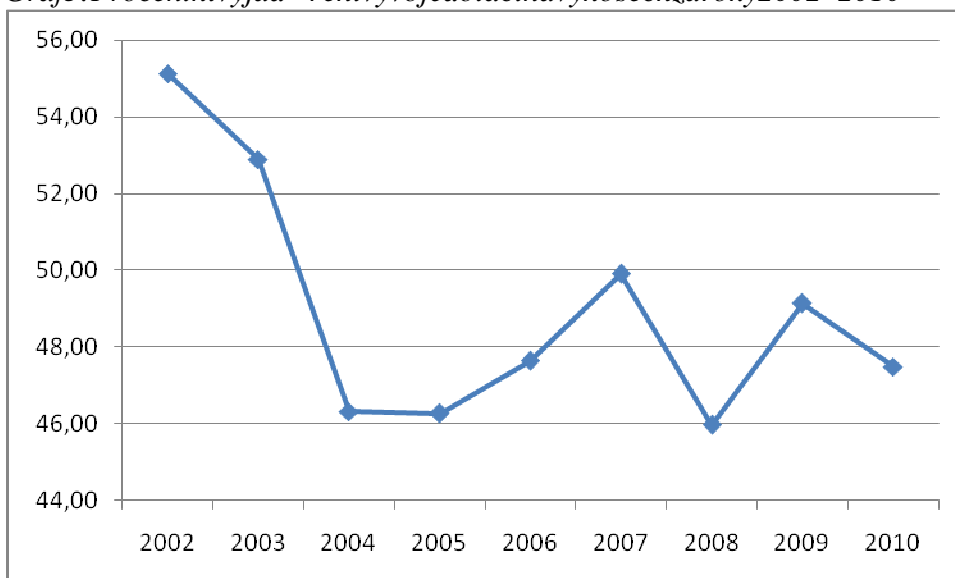
Graf2: (V-N)-Dotace v tisících Kč



Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 2 je evidentní, že je DPM ČB bez dotací nesamostatně dávno by zkrachoval.

Graf3: Procentní výjádření vývoje dotací na výnosech zaroky 2002–2010



Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 3 je zřejmé, že se v roce 2002 podílely dotace na výnosech z 55 %, což je nejvíce sledované období. V roce 2004 dotací výrazně ubylo, bylo to jeden z důvodů, proč se podnik dostal do ztráty. Velký úbytek dotací za 2008 a 2010 znamená také v roce 2008 a 2010.

8. ANALÝZA ZVOLENÉHO PODNIKU ZHLEDISKA FINANČNÍROVNOVÁHYASTABILITY

V rámci finanční analýzy podniku se zaměřujeme na vertikální analýzu rozvahy, horizontální a vertikální analýzu výkazu zisku a ztráty, poměrové ukazatele a bankrotní model. Analýzy jsou zpracovány za roky 2000 – 2010 a bankrotní a bonitní modely za roky 2009 a 2010.

8.1. Vertikální analýza rozvahy

Zpracováním vertikální analýzy rozvahy je zřejmá velikost podílu jednotlivých položek na aktivech a pasivech firmy.

Tabulka 5: Vertikální analýza rozvahy v % za roky 2000 – 2010

Rozvaha	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aktiva 31.12. (tis. Kč)											
AKTIVACELKEM	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
POHLEDÁVKY ZA UPSANÝ VLASTNÍKAPITÁL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DLOUHODOBÝMAJETEK	88,86	88,97	88,65	87,82	88,20	89,38	90,67	93,95	94,36	94,57	92,92
Dlouhodobý nehmotný majetek	0,22	0,09	0,07	0,04	0,06	0,07	0,40	0,22	0,20	0,62	0,45
Dlouhodobý hmotný majetek	88,64	88,88	88,58	87,78	88,14	89,30	90,28	93,73	94,16	93,95	92,47
Dlouhodobý finanční majetek	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OBĚŽNÁ AKTIVA	10,98	10,91	11,08	11,87	11,70	10,52	9,02	5,82	5,42	5,22	6,85
Zásoby	2,17	2,17	2,15	2,49	2,60	2,45	1,95	1,90	2,00	2,05	2,21
Dlouhodobé pohledávky	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Krátkodobé pohledávky	0,80	0,70	1,10	1,73	0,48	1,80	1,06	0,82	0,58	2,19	4,12
Finanční majetek	8,02	8,03	6,99	6,71	7,72	6,27	5,13	1,86	1,71	0,98	0,52
Časové rozlišení	0,14	0,12	0,26	0,30	0,10	0,10	0,31	0,24	0,22	0,21	0,23
Pasiva											
PASIVACELKEM	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
VLASTNÍKAPITÁL	96,48	96,81	93,55	92,81	92,32	91,00	81,44	75,04	78,32	80,24	81,91
Základní kapitál	71,11	68,89	67,59	65,81	67,14	66,74	59,38	53,46	54,35	54,93	56,67
Kapitálové fondy	16,39	18,58	18,23	17,75	18,11	18,00	16,01	14,42	13,93	14,09	14,53
Rezervní fondy a ostatní fondy ze zisku	8,23	8,47	8,87	9,18	9,47	9,41	8,37	7,56	7,39	7,63	7,92
Hospodářský výsledek minulých let	0,00	0,00	-2,05	-2,00	-0,59	-2,38	-2,80	-2,11	-0,47	2,52	3,65
Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	0,90	0,73	0,91	2,07	-1,81	-0,77	0,48	1,71	3,12	1,07	-0,86
CIZÍ ZDROJE	0,76	0,87	5,63	6,30	6,70	8,12	17,78	24,05	20,94	19,05	17,39
Rezervy	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Dlouhodobé závazky	0,00	0,00	2,70	3,42	3,72	4,47	4,69	5,09	5,45	5,87	6,32
Krátkodobé závazky	2,52	2,28	2,92	2,88	2,98	3,65	4,39	4,48	4,32	4,74	5,29
Bankovní úvěry a výpomoci	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,71	14,48	11,18	8,45	5,78
Časové rozlišení	0,95	0,72	0,82	0,89	0,98	0,88	0,78	0,91	0,74	0,71	0,70

Zdroj: výroční zpráva o činnosti a hospodářské výsledky podniku

Zvertikální analýzy rozvahy je zřejmé (tabulka 5), že nejvyšší podíl na aktivech má dlouhodobý hmotný majetek. Jeho podíl se v letech 2000 – 2004 výrazněji nezměnil, ale od roku 2005 má rostoucí charakter. V roce 2010 došlo k mírnému poklesu. Krátkodobé pohledávky mají nejvyšší podíl v roce 2010 a podíl finančního majetku na aktivech v průběhu let stále klesá. Podíl základního kapitálu na pasivách v průběhu let výrazně poklesl, původní hodnota z roku 2000: 71,11 % spadla v roce 2007 až na 53,46 % a nyní se pohybuje na 56,67 %. Podíl cizích zdrojů v průběhu let vzrostl, maximum zaznamenáváme v roce 2007, kdy byla hodnota 24,05 %. V roce 2010 je podíl na pasivách 17,39 % a je rovnoměrně rozložena na krátkodobé závazky, dlouhodobé závazky a krátkodobé bankovní výpomoci.

8.2. Horizontální analýza Výkazu zisku a ztráty

Kompletní Výkaz zisku a ztráty se nachází v příloze 1. Jeho meziroční relativní změny jsou v příloze 2 a absolutní změny v příloze 3. V následujícím rozboru jsou vybrány pouzité nejduležitější položky. Nejdříve se zaměříme na výsledky hospodaření.

Tabulka 6: Vybrané položky Výkazu zisku a ztráty DPM ČB za roky 2000–2010 v tisících Kč

Položka	č.ř.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Přidaná hodnota	11	26610	21846	23308	35558	36468	41662	26812	32491	39964	27058	33131
Provozní VH	30	3534	4245	8700	18589	-11333	-809	8394	23194	35479	13831	-3681
Finanční VH	49	2128	2168	1671	697	930	835	451	-1712	-4110	-1703	-1240
Mimořádný VH	59	-943	-815	-94	0	11	0	0	0	2	0	0
VH za účetní období	61	4719	5598	6001	13993	-11965	-5097	3559	14231	26801	9110	-7113
VH před zdaněním	62	4719	5598	10277	19286	-10392	26	8845	21482	31371	12128	-4921

Zdroj: výroční zpráva výrobního podniku

Z tabulky 6 zkráceného výkazu zisku a ztráty je zřejmé, že provozní výsledek hospodaření je pro podnik stále záporný.

Tabulka 7: Zkrácený VZaZ zaprovazaroky 2000–2 010 vtis. K ě

Výkazisk ůaztrát													
oznaĉ.		ĉ. ř.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
I.	Tržbyzaprodej zboží	1							22189	25997	25026	31455	
A.	Nvynal.naPZ	2							21475	24695	23990	30827	
II.	Výkony	4	117680	120981	128568	140593	144098	154611	160603	184976	198815	176468	178178
B.	Výkonová spotřeba	8	91070	99135	105260	105035	107630	112949	133791	153199	160153	150446	145675
C.	Osobnínáklady	12	121919	128857	137686	139837	137750	140485	151297	157709	166604	173775	169802
E.	OdpisyDNMaDHM	18	56322	59679	53891	52723	55543	59182	65229	73326	75938	77131	79096
III.	Tržbyzaprodeje DMaM	19	3626	1640	1811	3444	5949	11750	24546	622	2447	535	577
F	Z ůst.Cenaprod. DMaM	22	2146	189	342	235	1600	10646	21996	101	1932	197	327
IV.	Ostatníprovozní výnosy	26	158226	173701	188503	180855	149338	166855	205535	228714	249062	246517	219950
H.	Ostatníprovozní náklady	27	2056	2945	7407	3429	3960	3421	5484	3109	16504	13711	7139

Zdroj: výkaziskuaztráty, vlastní zpracování

Tabulka 7 uvádí zkrácený výkaziskuaztrátyzaro ky 2000–2010 až poprovozní výsledek hospoda ření. Zkrácená podoba lépe umož ňuje analyzovat jisté výkyvy. V tabulkách 9a 10 jsou zme řeny zachyceny meziro ěn ě v % av absolutním vyjád ření.

Tabulka 8: Meziro ění relativní zme ření zkráceného VZaZ zaprovazaroky 2000–2008

v %

Výkazisk ůaztrát			Meziro ění zme ření v %									
oznaĉ.	Text	ĉ. ř.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
I.	Tržbyzaprodej zboží	1						6,2		17,2	-3,7	25,7
A.	Náklady vynal.naprod.zboží	2						8,0		15,0	-2,9	28,5
II.	Výkony	4	2,8	6,3	9,4	2,5	7,3	3,9	15,2	7,5	-11,2	1,0
B.	Výkonová spotřeba	8	8,9	6,2	-0,2	2,5	4,9	18,5	14,5	4,5	-6,1	-3,2
C.	Osobnínáklady	12	5,7	6,9	1,6	-1,5	2,0	7,7	4,2	5,6	4,3	-2,3
E.	OdpisyDNMaDHM	18	6,0	-9,7	-2,2	5,3	6,6	10,2	12,4	3,6	1,6	2,5
III.	Tržbyzaprodeje dlouho. majetkua materiálu	19	-54,8	10,4	90,2	72,7	97,5	108,9	-97,5	293,4	-78,1	7,9
F	Z ůst.Cenaprod.DMaM	22	-91,2	81,0	-31,3	580,9	565,4	106,6	-99,5	1812,9	-89,8	66,0
IV.	Ostatníprovozní výnosy	26	9,8	8,5	-4,1	-17,4	11,7	23,2	11,3	8,9	-1,0	-10,8
H.	Ostatníprovozní náklady	27	43,2	151,5	-53,7	15,5	-13,6	60,3	-43,3	430,8	-16,9	-47,9

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 9: Absolutní zisk a zkrácení VZaZ za provozní roky 2000–2010 v tis. Kč

Výkaz zisků a ztrát			Absolutní zisk a ztráta v tis. Kč									
označení	Text	č. ř.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
I.	Tržby za prodej zboží	1	0	0	0	0	0	20903	1286	3808	-971	6429
A.	Náklady vynaložené na prod. zboží	2	0	0	0	0	0	19888	1587	3220	-705	6837
II.	Výkony	4	3301	7587	12025	3505	10513	5992	24373	13839	-22347	1710
B.	Výkonová spotřeba	8	8065	6125	-225	2595	5319	20842	19408	6954	-9707	-4771
C.	Osobní náklady	12	6938	8829	2151	-2087	2735	10812	6412	8895	7171	-3973
E.	Odpisy DNMaDHM	18	3357	-5788	-1168	2820	3639	6047	8097	2612	1193	1965
III.	Tržby za prodej dlouhodobého majetku a materiálu	19	-1986	171	1633	2505	5801	12796	-23924	1825	-1912	42
F.	Zůst. cen prod. DMaM	22	-1957	153	-107	1365	9046	11350	-21895	1831	-1735	130
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	15475	14802	-7648	-31517	17517	38680	23179	20348	-2545	-26567
H.	Ostatní provozní náklady	27	889	4462	-3978	531	-539	2063	-2375	13395	-2793	-6572

Zdroj: vlastní zpracování

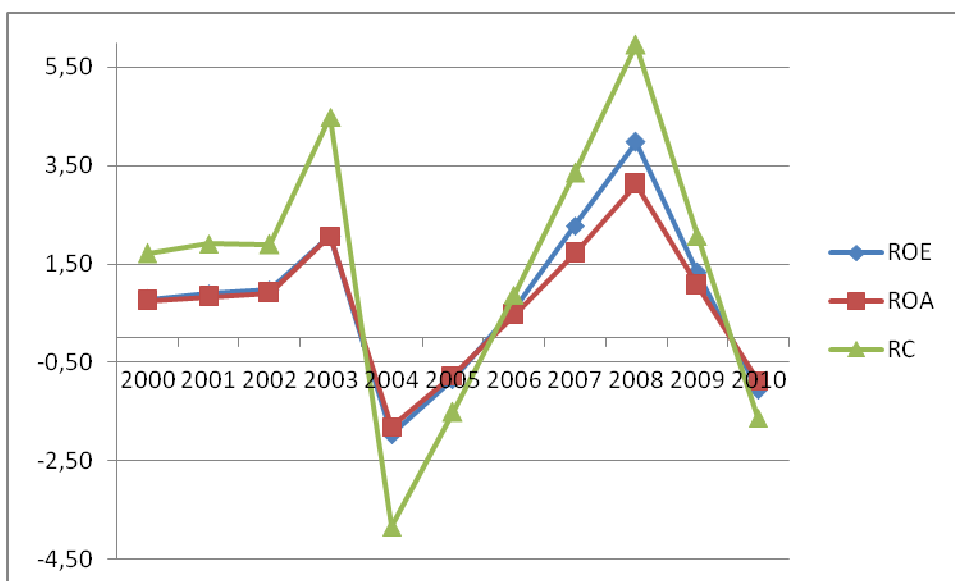
Tržby za prodej zboží se v roce 2007 zvýšily o 100% (viz tab. 9), proto že podnik začal účtovat prodej nafty doté položky a přesunul hodnoty z Tržeb za prodej materiálu. V dalších letech prodej rostl a snížení náklady vynaložené na prodej zboží. Výkony celkově pozorované období rostly, nejvíce vzrostly v roce 2007, o 15% (viz příloha 2) tj. o 24373 tisíc Kč (viz příloha 3). Důvodem byl růst Tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb, díky tržbám střešisek, vyššímu zájmu o reklamu a o příležitostnou dopravu - velkým zákazníkem jsou České dráhy. V roce 2008 byla také otevřena nová trolejbusová trať České Vrbné. Tržby za prodej dlouhodobého majetku a materiálu od roku 2005 radikálně vzrůstají, jelikož DMP ČB začal prodávat naftu, v následujícím roce se prodej pokračoval a v roce 2007 už tuto činnost začali účtovat do položky Tržby za prodej zboží, proto tržby z prodeje DMaM klesají. Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu kolísají již z minulých úvodů, tedy zavedení prodeje nafty a jeho následného přepsání v roce 2007 do položky Náklady vynaložené na prodané zboží. Ostatní provozní výnosy klesly v letech 2004, o 17,4% (31517 tisíc Kč), kvůli nízkým dotacím od Statutárního města České Budějovice, střešiska nerealizovala externí práce a byl menší počet uzavřených smluv na reklamu. Radikální růst nastává v roce 2006, o 23,2% (38680 tisíc Kč) a to z důvodu navýšení dotací. V roce 2008 vzrostly o 13395 tisíc Kč, jelikož začal podnik prodávat pohledávky zacestující bezplatného jízdného dokladu vymáhací firmě. V roce 2010 spadly o 26 milionů Kč číselně v důsledku snížení dotací.

8.3. Poměrové ukazatele

Další možností pro hodnocení podnikové výkonnosti je využití poměrových ukazatelů. Sledované období je mezi roky 2000 – 2010. Poměrové ukazatele hodnotí rentabilitu, produktivitu práce, likviditu, obrátivost, finanční strukturu a nákladovost. Dávají nám kompaktnější pohled na vývoj současného stavu podniku.

8.3.1. Analýza rentabilit podniku

Graf 4: Vývoj ukazatelů rentability v %



Zdroj: vlastní výpočty

Podrobnou tabulku najdete v příloze 4. Vývoj rentabilit není pravidelný. V roce 2004 zaznamenáváme hluboký propad. ROE má v roce 2003 hodnotu 2,07 % a v roce 2004 se propadá na -1,96%. RC z 4,49% na -3,83%. Po roce 2003 začíná trend stoupání hodnot až na maximum v roce 2008, kdy ROE má hodnotu 3,98 %, ROA 3,12 % a RC 5,95%. V roce 2010 se ukazatelé vracejí do záporných čísel.

Zaměříme se podrobněji na ukazatel rentability vlastního kapitálu. Díky rozkladu získáme informaci o tom, jaké dílčí faktory působí na výslednou hodnotu rentability.

8.3.2. DuPont úvrozklad ROE

Tabulka 10: Rozklad ROE

Rok	ČZ/VK	1-N/V	V/A	A/VK
2000	0,0078	0,0171	0,4510	1,0365
2001	0,0090	0,0187	0,4492	1,0650
2002	0,0098	0,0187	0,4880	1,0689
2003	0,0207	0,0430	0,4827	1,0775
2004	-0,0196	-0,0398	0,4543	1,1051
2005	-0,0084	-0,0152	0,5022	1,0989
2006	0,0058	0,0087	0,5518	1,2278
2007	0,0228	0,0325	0,5265	1,3327
2008	0,0398	0,0562	0,5548	1,2768
2009	0,0134	0,0203	0,5281	1,2463
2010	-0,0105	-0,0165	0,5219	1,2208

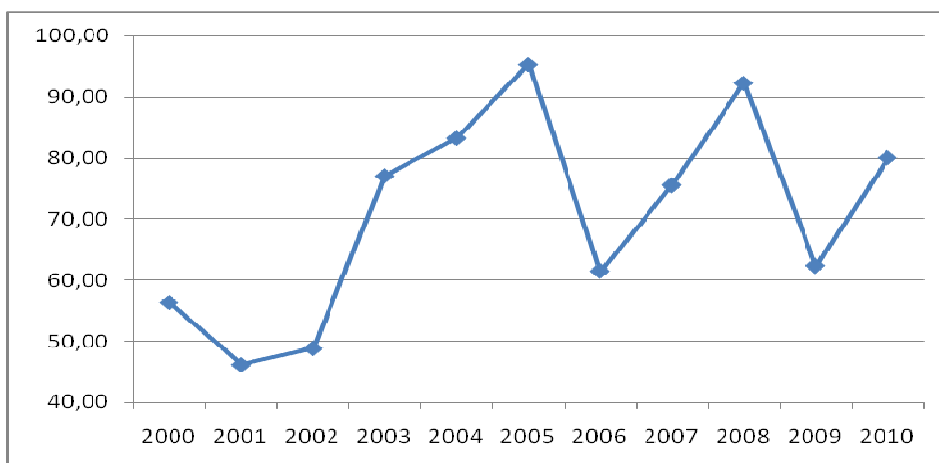
Zdroj: vlastní výpočty

Z tabulky 10 je zřejmé, že se postupem vliv obrátu aktiv zvyšuje. Finanční pákama také rostoucí tendenci, takže sledujeme, že se více financuje z cizího kapitálu. Rentabilita nákladů má řídkrát záporné hodnoty a v letech, kdy podnik vykazuje ztrátu.

8.3.3. Analýza produktivity práce podniku

Dále se zaměříme na poměrové ukazatele, vypovídající o produktivitě práce na osobu.

Graf 5: Vývoj ukazatele ú produktivity práce I v tisících na osobu v letech 2000-2010

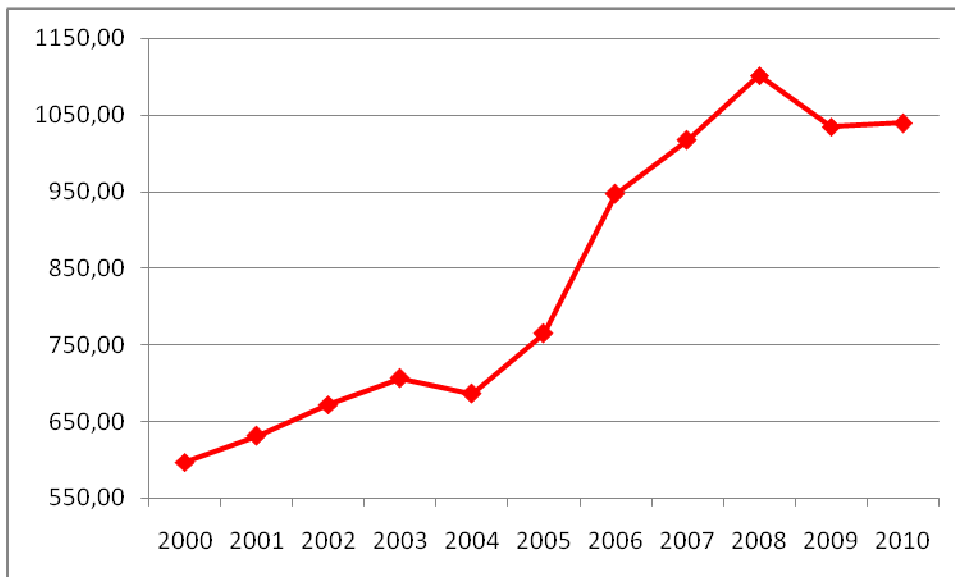


Zdroj: vlastní výpočty

Podrobnou tabulku o vývoji produktivity práce najdete v příloze 5. Ukazatel produktivity práce I má do roku 2005 rostoucí tendenci. Svého minima dosahuje v roce 2001, kdy byla hodnota ukazatele 46,19 tis/os a maxima dosáhla v roce 2005, kdy

se hodnota vyšplhala až na 95,34 tis/os. Aktuální hodnota ukazatele za rok 2010 je 80,03 tis/os. Oproti minulému roku vzrostla o 17,68 tis/os.

Graf 6: Vývoj ukazatele ú produktivity práce II v tisících na osobu v letech 2000-2010



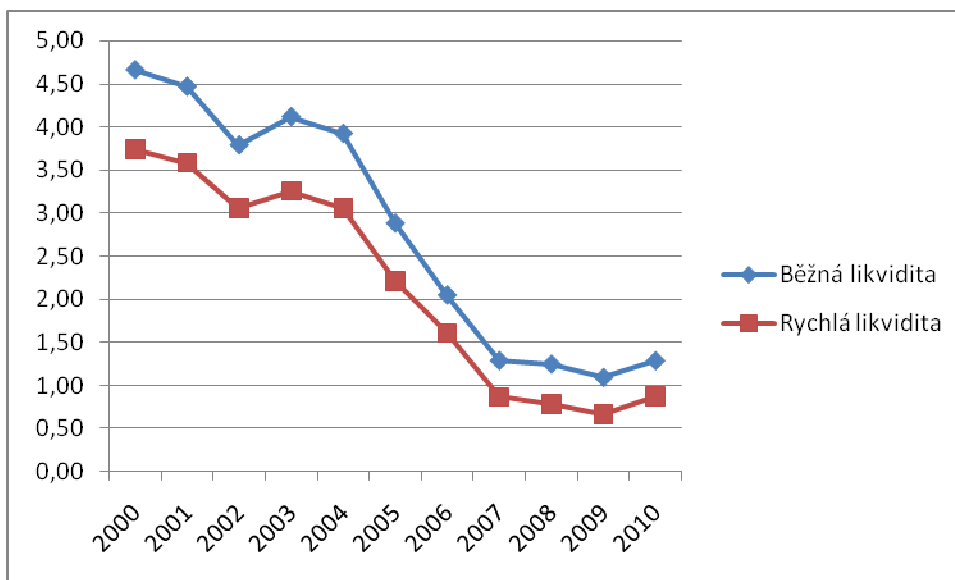
Zdroj: vlastní výpočty

Produktivita práce II má mnohem radikálnější tendenci růstu. Svého minima dosahuje na začátku sledovaného období v roce 2000 a má hodnotu 596,92 tis/os. Největší nárůst sledujeme z 764,93 tis/os (rok 2005) na 946,65 tis/os následující rok. Maxima dosáhla v roce 2008 (1101,48 tis/os). V této produkivitě práce se projevil vliv dotací a proto má rostoucí průběh.

8.3.4. Analýza likvidity podniku

Nyní se zaměřím na vývoj ukazatelů likvidity.

Graf 7: Vývoj ukazatelů likvidity v tisících Kč



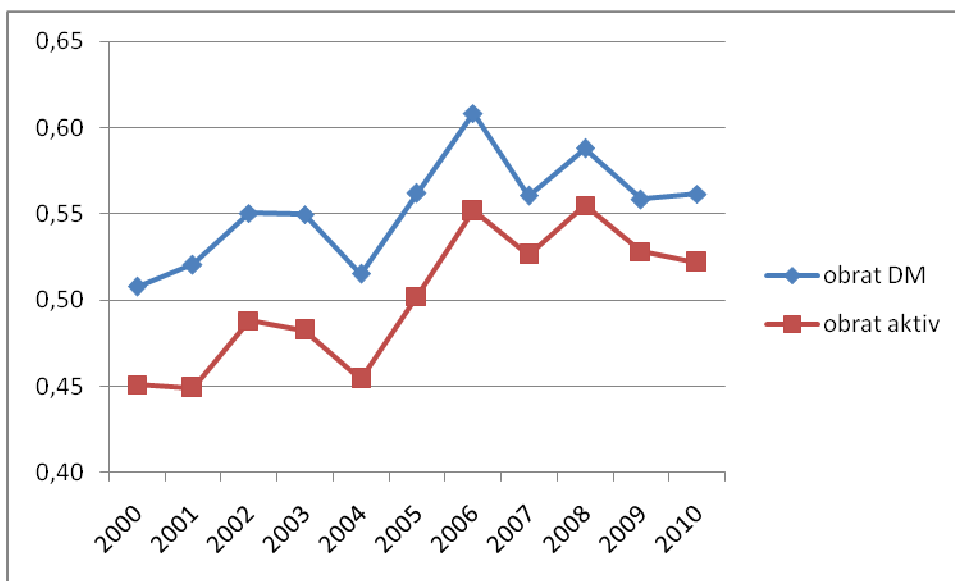
Zdroj: vlastní výpočty

Podrobnou tabulku hodnot najdeme v příloze 6. Likvidita má na všech stupních klesající charakter. Běžná likvidita by neměla klesat pod 1,5, jelikož to je mezní hodnota (SYNEK, 2005) a od níž se již poslední čtyři roky podnik odchyluje. Nízká likvidita může vyvolat nedůvěru v řitelů a bankám může zvýšit úroky úvěrů, což pro podnik není žádoucí.

Rychlá likvidita se dlouhodobě držela ve vysokých hodnotách. Přesto má klesající charakter. Od roku 2007 se hodnota rychlé likvidity drží pod krajní hodnotu 1 (SYNEK, 2003) i když obecně je akceptována i hodnota 0,8 (PETŘÍK, 2005), na kterou se vyšplhala až v roce 2010.

8.3.5. Analýza aktivity podniku

Graf 8: Vývoj ukazatelů aktivity v obrátkách zarok



Zdroj: vlastní výpočty

Podrobnou tabulku najdeme v příloze 7. Ačkoliv se z grafu 8 zdá, že vývoj je nerovnoměrný, výkyvy nejsou extrémní, jedná se o desetiny obrátek zarok. U obou obrátů se pohybuje ve velmi nízkých hodnotách, aktiv se neobrátil ani jednou zarok, což by se mělo změnit.

8.3.6. Analýza finanční struktury podniku

Tabulka 11: Vývoj ukazatelů finanční struktury

Rok	Úrokové krytí	Zadluženost v %
2000	0	2,54
2001	6574	2,37
2002	0	5,63
2003	0	6,30
2004	-5092	6,70
2005	0	8,12
2006	21,90	17,78
2007	10,13	24,05
2008	8,15	20,94
2009	7,05	19,05
2010	-4,30	17,39

Zdroj: vlastní výpočty

Extrémy *Úrokové hokrytí* v letech 2004 a 2010 způsobila ztráta podniku. Hodnota v roce 2001 byla způsobena tím, že nákladové úroky byly nízké. Za minimální doporučenou hodnotu se považuje 3, ale rozhodně by nemělo být menší než 1. To by znamenalo, že firma není schopna hradit provozní činnosti náklady na cizí kapitál (SCHOLLEROVÁ, 2008).

Zadluženost je dlouhodobě nízká, pro vlastníka Město České Budějovice je to známka malé horizika. Zadluženost DPM ČB větší částí plyne z odložených daňových závazků a závazků z obchodních vztahů. Bankovní úvěry byly využívány až od roku 2006. Nejvyšší zadluženost je v roce 24,05% a do té doby se snižuje.

8.3.7. Rozklad provozní nákladovosti

Nyní se zaměříme na rozklad provozní nákladovosti. Jak jsme se dozvěděli z předchozích analýz, největší výnosy plynou z provozu a tím pádem značně plynou i nejvyšší náklady. Podívejme se tedy podrobněji na složky provozní nákladovosti.

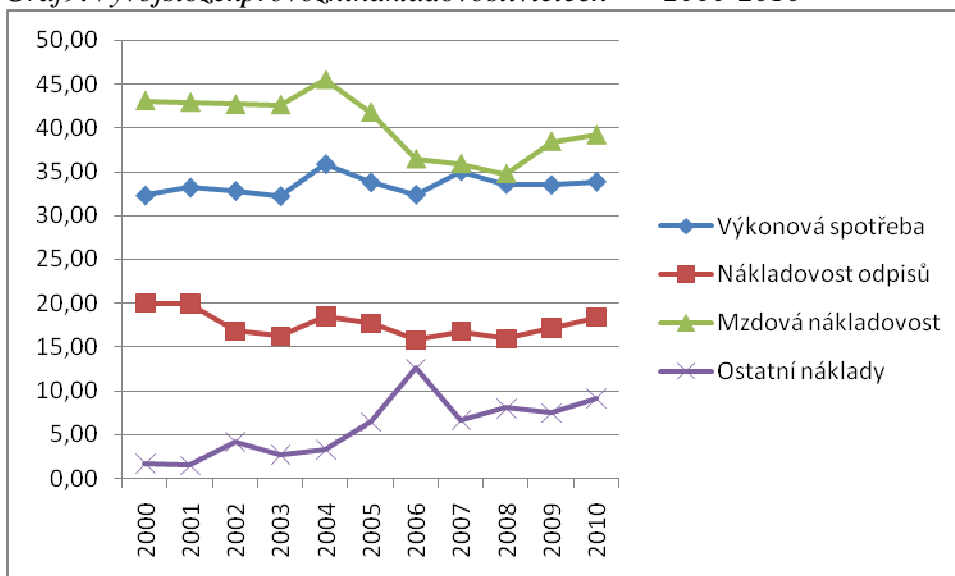
Tabulka 12: Rozklad provozní nákladovosti v % z arůky 2000–2010

Rok	Výkonová spotřeba	Nákladovost odpisů	Mzdová nákladovost	Ostatní náklady	Provozní nákladovost
2000	32,32	19,99	43,12	1,67	97,11
2001	33,19	19,98	42,95	1,48	97,60
2002	32,82	16,80	42,71	4,16	96,50
2003	32,24	16,18	42,66	2,67	93,76
2004	35,81	18,48	45,55	3,26	103,11
2005	33,79	17,70	41,81	6,40	99,71
2006	32,42	15,80	36,46	12,57	97,24
2007	35,02	16,76	35,89	6,65	94,32
2008	33,58	15,92	34,73	8,00	92,23
2009	33,50	17,17	38,45	7,43	96,55
2010	33,86	18,39	39,22	9,13	100,59

Zdroj: vlastní výpočty

Pro lepší přehlednost byl zpracován graf 9 vývoje složek provozní nákladovosti.

Graf9: Vývojsložek provozní nákladovosti v letech 2000-2010



Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 9 je zřejmé, že největší podíl na provozní nákladovosti má *mzdová nákladovost*. Ta má klesající charakter až na výjimky v letech 2004, 2009 a 2010. *Výkonová spotřeba* osciluje okolo hodnoty 33 %. *Nákladovost odpisů* se vyvíjí rovnoměrně. Křivka ostatních nákladů je rovnoměrně rostoucí až na extrém v roce 2006, kdy na 12,57 %, a následující rok se vrátila do svého normálu. V letech 2004 a 2010 je provozní nákladovost vyšší než 100% z důvodu ztráty podniku.

8.3.8. Model IN95

Další složkou finanční analýzy jsou bankrotní a bonitní modely. V této práci využijeme indexu IN95.

Vzorec pro IN95 vypadá následovně:

$$IN95 = V_1 \times \frac{A}{CZ} + V_2 \times \frac{EBIT}{Ú} + V_3 \times \frac{EBIT}{A} + V_4 \times \frac{VÝN}{A} + V_5 \times \frac{OA}{KZ + KBÚ} - V_6 \times \frac{ZPL}{VÝN}$$

Proodv ětvíDoprava,skladování,spojeplatínásledujícího dnotyV₁-V₅:

Tabulka13:VáhyindexuIN95proodv ětvíDoprava,skladováníáspoje

OKEČ	Názevodv ětví	V1	V2	V3	V4	V5	V6
I	Doprava,skladování,spoje	0,07	0,11	14,35	0,75	0,1	60,61

Zdroj:(NEUMAIEROVÁ,2002).

Tabulka14:Postupnývýpo ětindexuIN95

Rok	2009	2010
A/CZ	5,248	5,752
EBIT/U	7,055	-4,301
EBIT/A	0,017	-0,004
VÝN/A	0,528	0,522
OA/(KZ+KBU)	1,101	1,295
ZPL/VÝN	0,011	0,007
IN95	1,236	-0,011

Zdroj:vlastnípracování

Vroce 2009 se podnik nachází vrizikové zón ě a podle indexu vykazuje ur ěité finančnípotíže.Vroce2010podleINindexuneníšchopen dostátvýchzávazk ů.

9. MEZIPODNIKOVÉ SROVNÁNÍ SLEDOVANÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU SOBDOBNÝMI PODNIKY VRÁMCI ČR

Dosrovnávání je zahrnuto 6 dopravních podniků z České republiky. Dopravní podnik České Budějovice, a.s. byl srovnáván s Dopravním podnikem města Hradce Králové, a.s., Dopravním podnikem města Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s., Dopravním podnikem města Pardubic, a.s., Dopravním podnikem města Ústí nad Labem, a.s. a Dopravním podnikem města Olomouce, a.s. Dále byly do srovnávání zahrnuty 2 soukromé podniky: Veolia Transport Východní Čechy, a.s. a ČSAD JIHOTRANS, a.s. Tyto podniky byly zvoleny z důvodu dostupnosti a kvality dat. Srovnávání je vrámci let 2006–2010. Hodnoty jsou čerpány z výročních zpráv dopravních podniků z veřejně přístupných obchodních rejstříků.

9.1. Charakteristika jednotlivých podniků

ČSAD JIHOTRANS a.s. (dále jen ČSAD)

Identifikační údaje

Obchodní firma: ČSAD JIHOTRANS a.s.
 Sídlo: Pekárenská 255/77, České Budějovice 37021
 Právní forma: akciová společnost
 Identifikační číslo: 25171216
 Základní kapitál: 1300000000 Kč
 Akcionáři: Robert Krigar, Ing. Miroslav Mrkvička

Tabulka 15: Ukazatele za ČSAD z arůky 2006–2010

Rok	VH za účetní období tis. Kč	Aktivum tis. Kč	PEP	ROE v %	ROA v %	Zadluženost v %	Produkt. práce v tis. Kč na osobu	Běžná likvidita v tis. Kč
2006	27312	756155	877	8,81	3,61	58,88	398,16	1,56
2007	31655	811838	867	14,98	3,90	71,85	416,37	1,60
2008	27419	727691	848	11,76	3,77	67,31	417,44	1,54
2009	40028	771545	814	14,93	5,19	64,84	420,68	1,98
2010	40399	786980	754	12,00	5,13	56,72	464,45	2,03

Zdroj: vlastní výpočty, výroční zprávy dopravního podniku

ČSAD JIHOTRANS a.s. je zástupce soukromých dopravních podniků. Ztabulky 15 je zřejmé, že výsledek hospodaření má rostoucí charakter až na rok 2008. Rentabilita a produktivita práce vykazují vysokého hodnoty, ale zadluženost je také vysoká.

Veolia Transport Východní Čechy a.s. (dále jen Veolia)

Identifikační údaje

Obchodní firma: Veolia Transport Východní Čechy a.s.
 Sídlo: Na Ostrově 177, Chrudim 53701
 Právní forma: akciová společnost
 Identifikační číslo: 25945408
 Základní kapitál: 89121000 Kč
 Akcionáři: Veolia Transport Česká republika a.s.

Tabulka 16: Ukazatele za Veolia za roky 2006-2010

Rok	VH za účetní období tis. Kč	Aktivum tis. Kč	PEP	ROE v %	ROA v %	Zadluženost v %	Produkt. práce v tis. Kč na osobu	Běžná likvidita v tis. Kč
2006	14350	273147	428	8,98	5,25	37,69	4,21	0,69
2007	19967	275630	450	10,52	7,24	30,58	-3,98	0,66
2008	13068	272678	439	6,47	4,79	25,44	-43,93	0,83
2009	17233	296961	445	7,86	5,80	25,48	-60,93	0,79
2010	6383	296909	435	2,83	2,15	24,34	-94,15	0,90

Zdroj: vlastní výpočty, výroční zprávy dopravního podniku

Veolia je také zástupce soukromých podniků. Mateřskou společností je Veolia Transport Česká republika a.s., ta je součástí konsolidačního celku skupiny Veolia Transport Central Europe GmbH Berlin a mateřskou společností celé skupiny je Veolia Transport Paříž, Francie. Společnost dostává příspěvek na úhradu ztráty dle nařízení vlády 493/2004 Sb. a vyhlášky 241/2005 Sb. Ztabulky 16 je zřejmé, že rentabilita se během let snižuje, ale zadluženost také. Produktivita práce se pohybuje v záporných hodnotách a podnik je nelikvidní.

Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. (dále jen DPMÚL)

Identifikační údaje

Obchodní jméno: Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.

Sídlo: Revoluční 26, 401 11 Ústí nad Labem

Právní forma: akciová společnost

Identifikační číslo: 25013891

Základní kapitál: 75000000,- Kč

Jediný akcionář: Statutárním město Ústí nad Labem

Tabulka 17: Ukazatele za DPMÚL za roky 2006-2010

Rok	VH za účetní období tis. Kč	Aktivace tis. Kč	PEP	ROE v %	ROA v %	Zadluženost v %	Produkt. práce v tis. Kč na osobu	Běžná likvidita v tis. Kč
2006	7884	965174	504,9	0,97	0,82	14,92	23,25	1,53
2007	2305	952472	490,3	0,28	0,24	13,43	43,39	1,34
2008	-17016	912821	499,6	-2,13	-1,86	11,42	22,74	2,65
2009	-2493	895612	492,9	-0,31	-0,28	10,31	25,18	3,04
2010	8780	889234	471,9	1,09	0,99	8,81	28,04	2,49

Zdroj: vlastní výpočty, výroční zpráva dopravního podniku

Výsledek hospodaření DPMÚL má klesající tendenci, v roce 2008 byl po dník dokonce ztráta (viz tab. 17). Aktivace klesají. ROE a ROA jsou nízké. Zadluženost pomalu klesá. Produktivita práce v roce 2007 radikálně vzrostla a další rok opět klesla. Oproti předchozím podnikům je také velice nízká, jelikož má podnik výrazně nižší přidávanou hodnotu. Běžná likvidita roste, ale v roce 2010 poklesla.

Dopravní podnik města Olomouce, a.s. (dále jen DPMO)

Identifikační údaje

Obchodní jméno: Dopravní podnik města Olomouce, a.s.

Sídlo: Koželužská 563/1, 771 10 Olomouc

Právní forma: akciová společnost

Identifikační číslo: 47676639

Základní kapitál: 179742000,- Kč

Jediný akcionář: Statutárním město Olomouc

Tabulka 18: Ukazatele za DPMO z aroky 2006-2010

Rok	VHza účetní obdobív tis.K č	Aktivav tis. Kč	PEP	ROEv %	ROAv%	Zadluženost v%	Produkt. práce v tis.K č na osobu	Běžná likvidita vtis.K č
2006	10979	754044	444	-0,01	1,46	7,83	55,76	2,64
2007	-12018	747996	445	-1,23	-1,61	8,60	64,55	1,47
2008	-21359	735162	448	-2,20	-2,91	9,98	44,34	1,48
2009	-2220	727723	452	-0,34	-0,31	9,21	22,46	2,05
2010	-13593	714826	439	-2,13	-1,90	9,48	63,66	2,55

Zdroj: vlastní výpočty, výroční zprávy dopravního podniku

DPMO se nachází pod varokou zesledovaných ve ztrátě (viz tab. 18). Aktivamají klesající charakter. Průměrný přepočtený počet zaměstnanců roste, v roce 2010 poklesl. Zadluženost je nízká. Produktivita práce má nepravidelný vývoj. Likvidita v roce 2007 klesla, ale následující rok má rostoucí charakter.

Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. (dále jen DPMHK)

Identifikační údaje

Obchodní jméno: Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.

Sídlo: Hradec Králové 3, Pouchovská 153

Právní forma: akciová společnost

Identifikační číslo: 25267213

Základní kapitál: 13.004.000,- Kč

Jediný akcionář: Statutárním město Hradec Králové

Tabulka 19: Ukazatele za DPMHK z aroky 2006-2010

Rok	VHza účetní obdobív tis.K č	Aktivav tis. Kč	PEP	ROEv %	ROAv %	Zadluženost v%	Produkt. práce v tis.K č na osobu	Běžná likvidita vtis.K č
2006	2134	930430	424	0,26	0,23	9,03	159,28	10,18
2007	64224	1091832	423	7,13	5,88	16,47	165,38	2,35
2008	-70372	1106498	436	-9,90	-6,36	16,97	163,65	3,41
2009	-4759	1123982	436	-0,53	-0,42	18,77	169,81	2,99
2010	12457	1038198	430	1,36	1,20	10,76	144,14	3,24

Zdroj: vlastní výpočty, výroční zprávy dopravního podniku

DPMHK má velice skokový vývoj. V roce 2006 je v ziskové situaci (viz tab. 19), ROE je nízká a zadluženost se nachází také na nízké úrovni. Rok 2007 podnik vykazuje mnohem

vyšší zisk než v předšlém roce, aktiva narostla a ROE je vysoké. Zadluženost výrazně vzrostla. V roce 2008 nastal zřetelný propad. Podnik má velkou ztrátu, stala se nerentabilní, aktiva ještě víc narostla, zadluženost je vyšší o 0,5%. Další roky ROE i ROA rostou.

Dopravní podnik město Liberec a Jablonec nad Nisou, a.s. (dále jen DPML)

Identifikační údaje

Obchodní jméno: Dopravní podnik město Liberec a Jablonec nad Nisou, a.s.

Sídlo: Mrštíkova 3, 461 71 Liberec 3

Právní forma: akciová společnost

Identifikační číslo: 47311975

Základní kapitál: 782700000,- Kč

Akcionáři: Statutárním město Liberec 99,7%, město Jablonec nad Nisou 0,03%

Tabulka 20: Ukazatele za DPML za roky 2006-2010

Rok	VH za účetní období v tis. Kč	Aktiva v tis. Kč	PEP	ROE v %	ROA v %	Zadluženost v %	Produkt. práce v tis. Kč na osobu	Běžná likvidita v tis. Kč
2006	2879	1138157	381	0,31	0,25	16,31	166,52	2,98
2007	1688	1117483	387	0,18	0,15	14,89	153,80	1,88
2008	1341	1255425	443	0,14	0,11	24,17	148,41	0,60
2009	1484	1359473	443	0,16	0,11	29,47	131,79	0,34
2010	1811	1300343	516	0,19	0,14	26,39	110,53	0,67

Zdroj: vlastní výpočty, výroční zprávy dopravního podniku

U DPML lze sledovat růst po čtu zaměstnanců (viz tab. 20). Všechny ostatní ukazatele mají nepravidelný vývoj. Likvidita a ROA až do roku 2009 klesají.

Dopravní podnik město Pardubice, a.s. (dále jen DPMP)

Identifikační údaje

Obchodní jméno: Dopravní podnik město Pardubice, a.s.

Sídlo: Teplého 2141, 532 20 Pardubice - Zelené Předměstí

Právní forma: akciová společnost

Identifikační číslo: 63217066

Základní kapitál: 145581000,- Kč

Tabulka 21: Ukazatele za DPMP za roky 2006-2010

Rok	VH za účetní období tis. Kč	Aktivace tis. Kč	PEP	ROE v %	ROA v %	Zadluženost v %	Produkt. práce tis. Kč na osobu	Běžná likvidita tis. Kč
2006	1992	495860	449,93	0,47	0,40	11,81	116,46	1,26
2007	-10216	465012	441,9	-2,95	-2,20	8,00	133,00	1,73
2008	-11935	494910	443,3	-3,11	-2,41	16,19	141,24	1,05
2009	-4020	531386	445,74	-1,00	-0,76	22,81	147,68	0,82
2010	-3238	492276	420,6	-0,75	-0,66	10,94	157,74	0,76

Zdroj: vlastní výpočty, výroční zprávy dopravního podniku

Z tabulky 21 je zřejmé, že DPMP se stále nachází ve ztrátě až na rok 2006. Likvidita klesá až na rok 2007. Produktivita práce má rostoucí charakter. Ostatní ukazatele mají nepravidelný vývoj.

Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. (dále jen DPM ČB)

Tabulka 22: Ukazatele za DPM ČB za roky 2006-2010

Rok	VH za účetní období tis. Kč	Aktivace tis. Kč	PEP	ROE v %	ROA v %	Zadluženost v %	Produkt. práce tis. Kč na osobu	Běžná likvidita tis. Kč
2006	3559	748021	436	0,58	0,48	17,78	61,50	2,06
2007	14231	830877	430	2,28	1,71	24,05	75,56	1,30
2008	26801	859648	433	3,98	3,12	20,94	92,30	1,26
2009	9110	850462	434	1,34	1,07	19,05	62,35	1,10
2010	-7113	824386	414	-1,05	-0,86	17,39	80,03	1,30

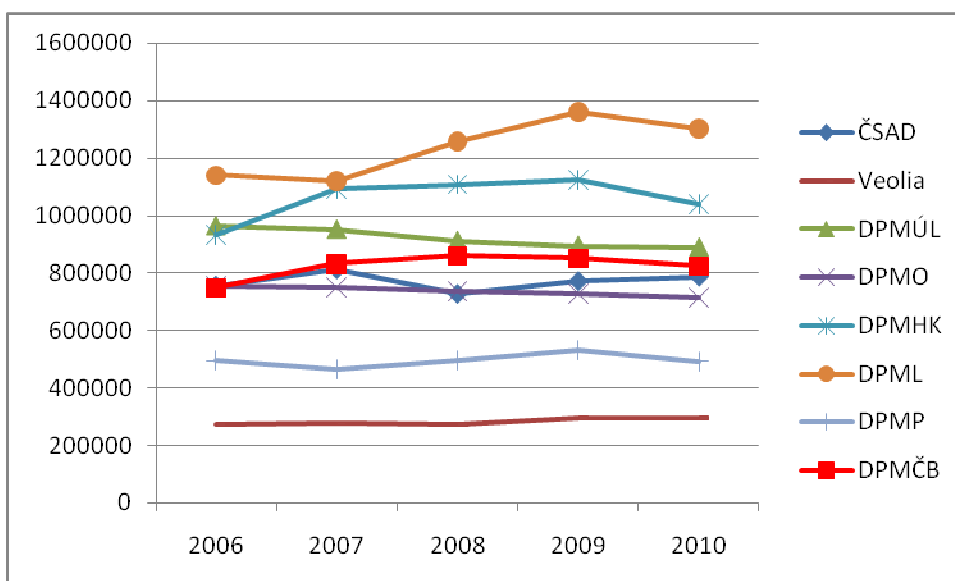
Zdroj: vlastní výpočty, výroční zprávy dopravního podniku

Z tabulky 22 je zřejmé, že výsledek hospodaření u DPM ČB má rostoucí charakter do roku 2008. Nejvyšší zadluženost byla v roce 2007, následující roky klesá.

9.2. Jednorozměrné mezi podnikové srovnávání

V rámci mezi podnikového srovnávání se nejdříve zaměříme na jednorozměrné metody. Souhrnnou tabulku jednotlivých ukazatelů najdeme v příloze 8. Nejdříve se zaměříme na vývoj aktiv jednotlivých podniků v letech 2006 – 2010, pro porovnání velikosti podniků.

Graf10: Vývoj aktiv v letech 2006–2010 z jednotlivých podniků v tis. Kč

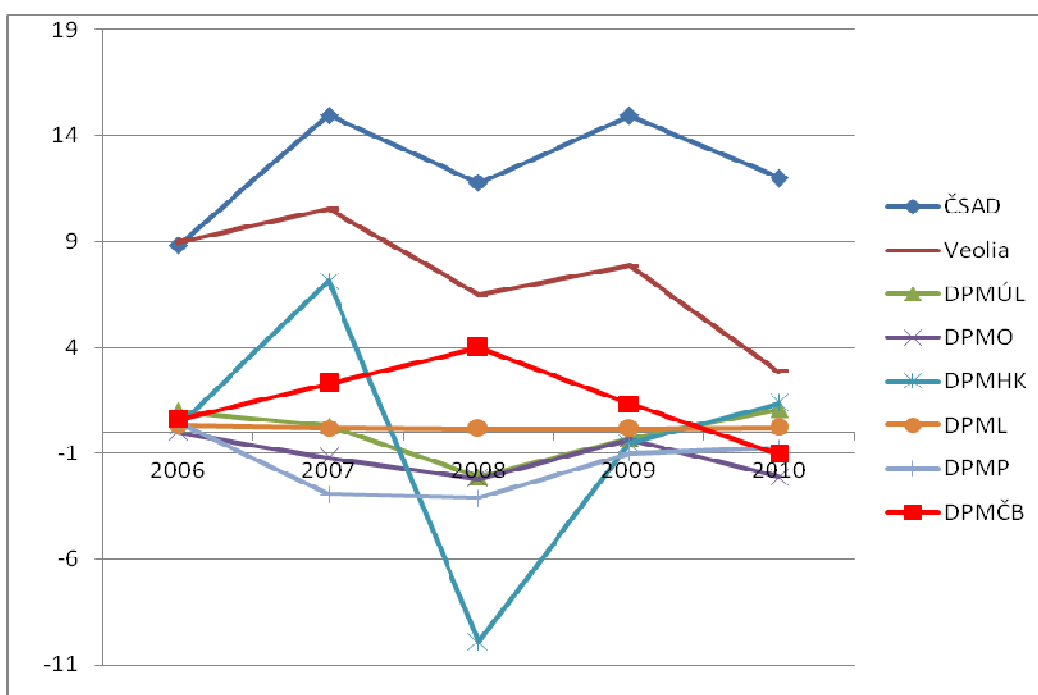


Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 10 je zřejmé, že Dopravní podnik města Liberce, je ze všech sledovaných podniků největší. Dopravní podnik města České Budějovice je uprostřed podniků. Mezi nejmenší sledované podniky patří Dopravní podnik města Pardubic a Veolia Transport Východní Čechy.

Dále porovnáme rentabilitu vlastního kapitálu.

Graf11: Vývoj ukazatele ROE v letech 2006–2010 z jednotlivých podniků v %

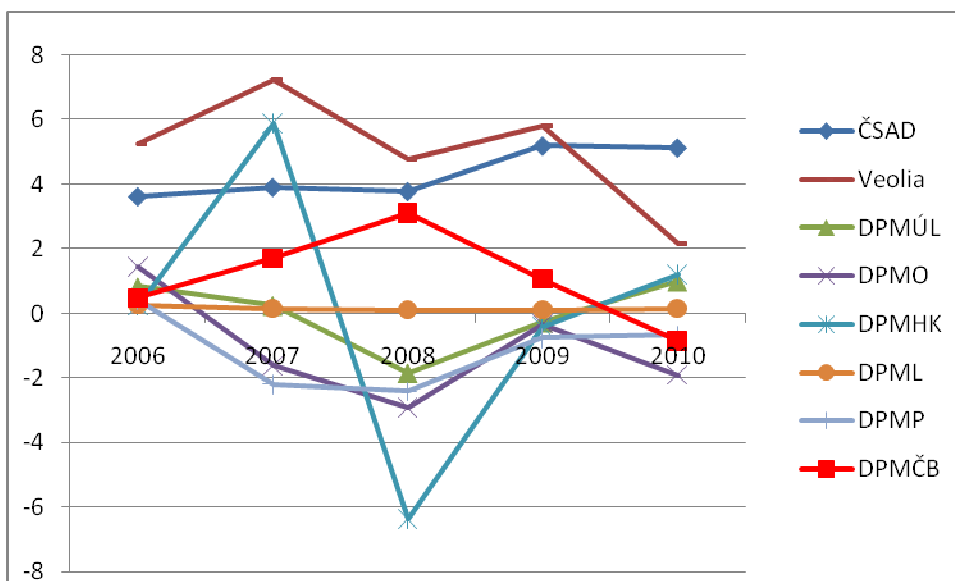


Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 11 vidíme, že Dopravní podnik města Liberce ač je nejvyšší z podniků, nevykazuje nejvyšší ROE, ale pouze průměrné. ČSAD si z pohledu ukazatele ROE vede nejlépe. Pohybuje se ve vysokých, kladných hodnotách. Veolia si také vede dobře, ale zkrivky je zřejmý klesající trend. Dopravní podnik města České Budějovice byl v roce 2008 a 2009 třetí nejlepší.

Další graf nám zobrazuje vývoj ukazatele rentability aktiv.

Graf 12: Vývoj ukazatele ROA v letech 2006–2010 z pohledu jednotlivých podniků v %

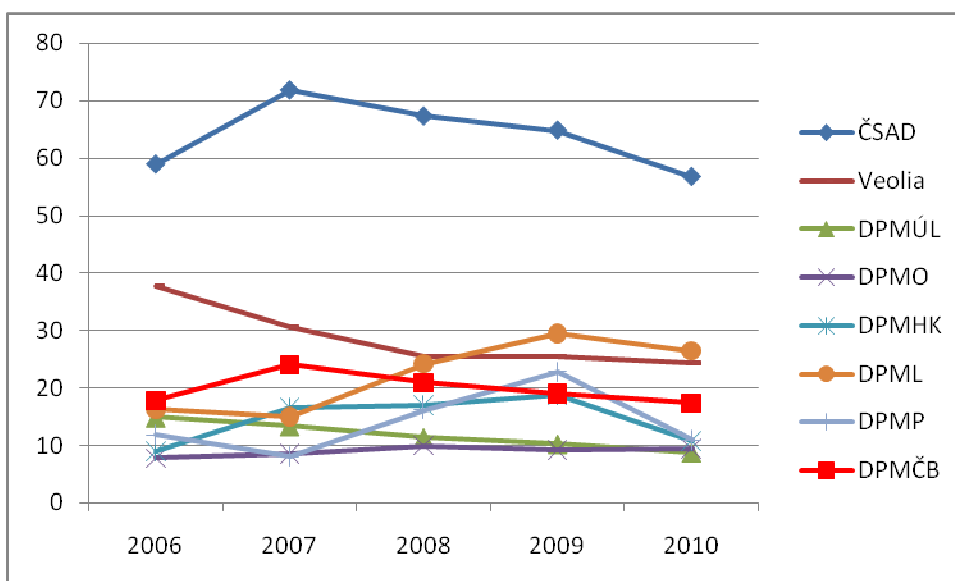


Zdroj: vlastní zpracování

U grafu 12 vidíme, že Veolia je nejlepší celé sledované období až na rok 2010, kdeho převyšil ČSAD. Dopravní podnik města České Budějovice se obdobně jako u předchozího grafu nachází v letech 2008 a 2009 na třetím místě, ale v roce 2010 padá do záporných hodnot ukazatele.

Následuje graf vývoje zadluženosti podniků.

Graf13: Vývoj zadluženosti v letech 2006–2010 za jednotlivé podniky

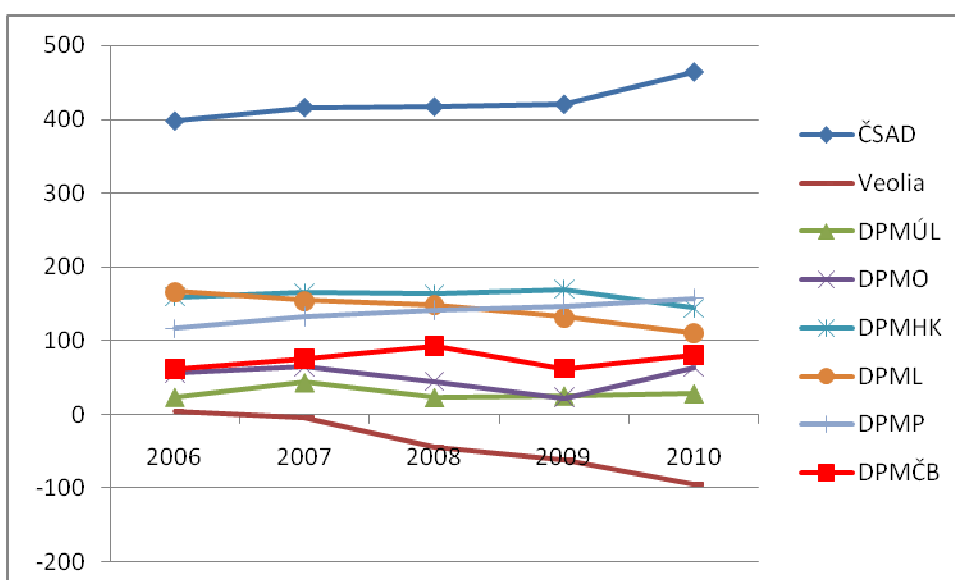


Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 13 vidíme, že ČSAD je nejzadluženější podnik ze sledovaných podniků. Dopravní podnik města České Budějovice je v roce 2010 jako čtvrtý nejzadluženější podnik ze sledovaných podniků. Jeho ukazatel zadluženosti má v posledních letech klesající průběh.

Dále se zaměřím na vývoj ukazatele produktivity práce.

Graf14: Vývoj Produktivity práce v letech 2006–2010 za jednotlivé podniky



Zdroj: vlastní zpracování

Graf 14 říká, že ČSAD, ačkoliv je nejzadluženější, je také nejproduktivnější ze všech sledovaných podniků a vysoce ostatní podniky v produktivitě přeráží. Dopravní podnik města České Budějovice jen nepatří k těm nejvyšším.

Nyní se zaměřím na vývoj dotací jednotlivým podnikům.

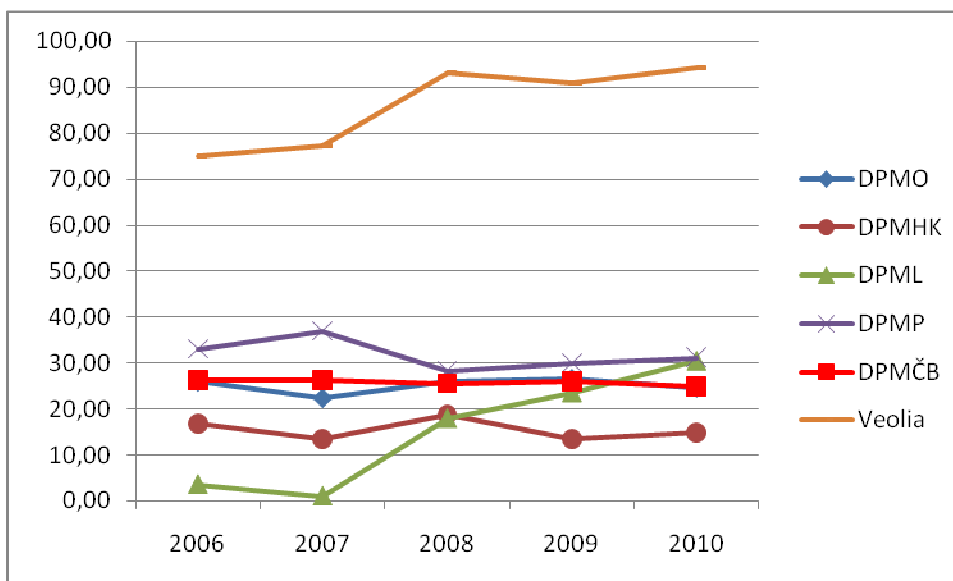
Tabulka 23: Vývoj dotací dopravními podniky na aktivav% v letech 2006–2010

Roky	DPMÚL	DPMO	DPMHK	DPML	DPMP	DPMČB	Veolia
2006	19,24	25,83	16,66	3,61	33,09	26,29	75,03
2007	19,54	22,32	13,37	1,05	36,97	26,27	77,16
2008	22,82	25,84	18,67	17,98	28,34	25,50	93,17
2009	22,18	26,46	13,39	23,62	29,99	25,95	90,92
2010	22,51	24,57	14,70	30,54	31,23	24,78	94,30

Zdroj: výroční zprávy podniků, vlastní zpracování

ČSAD Jihozápadní dotacenost má.

Graf 15: Vývoj dotací na aktivav% v letech 2006–2010



Zdroj: vlastní zpracování

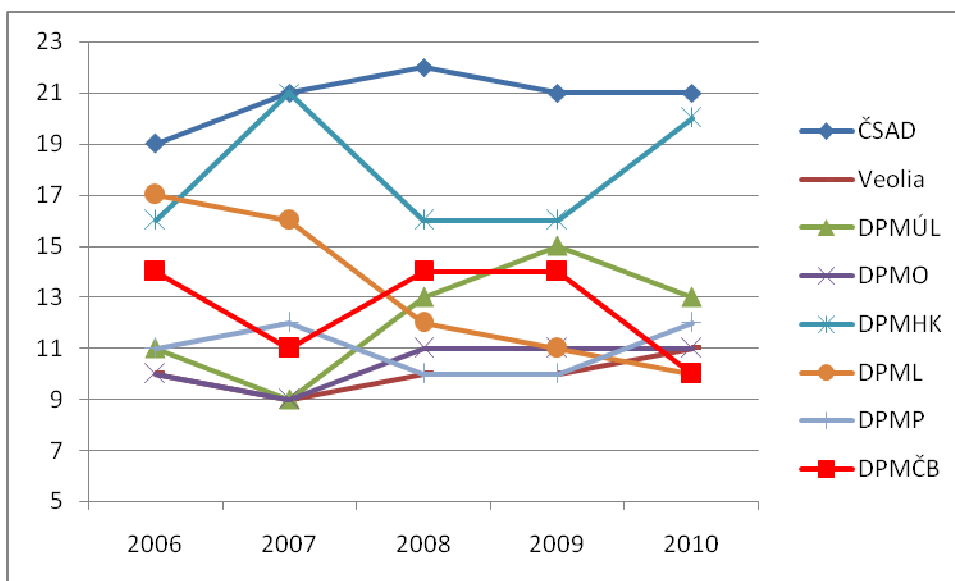
Z grafu 15 je zřejmé, že největšího vzrůstu dotací se dočkala Veolia a Dopravní podnik města Liberce a Jablonce n/N. Dopravní podnik města České Budějovice má 3. nejvyšší dotacenost na aktivě ze sledovaných podniků.

9.3. Vícerozměrné metody

Objektivnější mezipodnikové srovnávání nám poskytují vícerozměrné metody. Dosrovnávání byly zahrnuty ukazatele ROE, běžná likvidita a produktivita práce I, jelikož to jsou ukazatele zásobně nezávislé a dostatečně vypovídající o situaci podniků.

Nejdříve se zaměříme na metodu jednoduchého součtu po řadí. Doplnující tabulky k metodám najdete v přílohách 9-13.

Graf 16: Mezipodnikové srovnávání pomocí metody jednoduchého součtu po řadí v letech 2006-2010

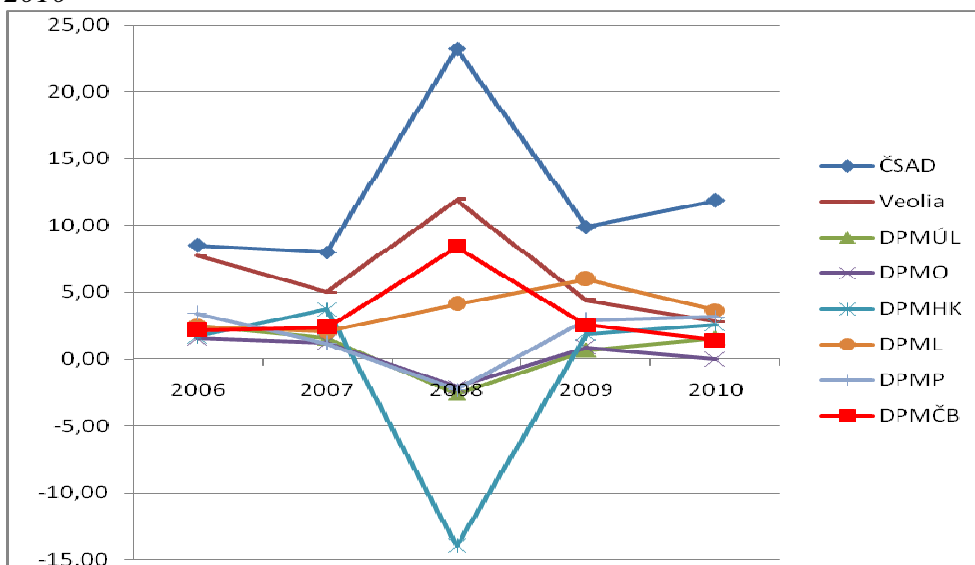


Zdroj: vlastní zpracování

Podle metody jednoduchého součtu po řadí si nejlépe vedlo ČSAD. Pozice Dopravního podniku města České Budějovice je konstantní, ale v roce 2007 a 2010 nastal velký pokles.

Dále se podíváme na pořadí podniků srovnávaných metodou jednoduchého podílu.

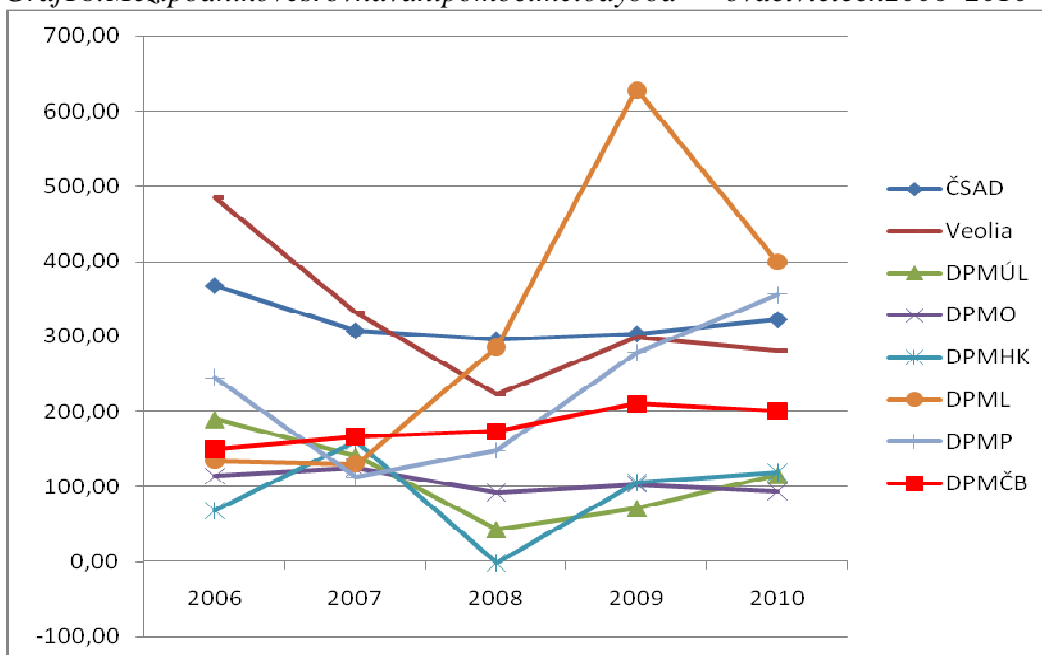
Graf17: Mezipodnikové srovnávání pomocí metody jednoduchého podílu v letech 2006-2010



Zdroj: vlastní zpracování

Doplňující tabulky k metodě jednoduchého podílu najdeme v přílohách 14 – 18. Podle metody jednoduchého podílu je ČSAD jednoznačně nejlepší z podniků. Dopravní podnik města České Budějovice se pohybuje uprostřed sledovaných podniků.

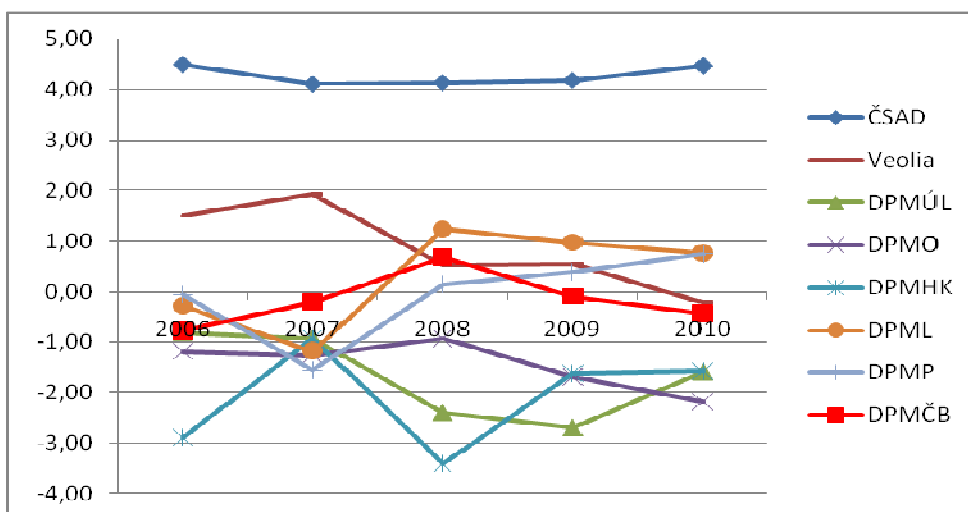
Graf18: Mezipodnikové srovnávání pomocí metody bodovací v letech 2006-2010



Zdroj: vlastní zpracování

Doplňující tabulky k metodě bodovací najdeme v příloze 19 – 23. Na grafu 18 je zřejmé zlepšení Dopravního podniku města Liberce. Dopravní podnik města České Budějovice se v roce 2009 a v roce 2010 je čtvrtý od konce.

Graf19: Mezipodnikové srovnávání pomocí metod normované proměnné v letech 2006–2010



Zdroj: vlastní zpracování

Doplňující tabulky k metodě normované proměnné najdeme v příloze 24 – 28. V poslední použité metodě nás utvrzuje v prvenství ČSAD. Dopravní podnik se až na rok 2008 pohybuje v záporných hodnotách.

9.4. Porovnání výsledků jednotlivých metod

Pro přehlednost zde máme tabulku 24, která shrnuje výsledky jednotlivých metod za roky 2006–2010. V každém roce byly podniky seřazeny od 1. do 8. místa, v případě metody jednoduchého součtu při shodě výsledku nacházely například 2 podniky na 6. místě. Pak se pořadí sečetlo a vznikla tabulka 24. Podrobné tabulky součtů najdeme v přílohách 29–32.

Tabulka 24: Shrnutí výsledků jednotlivých metod za všechny sledované roky

Jedn. součet	Body	Jedn. podíl	Body	Bodovací	Body	Normovaná prom.	Body
ČSAD	5	ČSAD	5	ČSAD	10	ČSAD	5
DPMHK	10	Veolia	13	Veolia	12	Veolia	15
DPMÚL	20	DPML	18	DPML	16	DPMÚL	16
DPML	20	DPMP	24	DPMP	22	DPMO	21
DPMČB	21	DPMČB	25	DPMČB	22	DPMHK	23
DPMP	25	DPMHK	29	DPMÚL	31	DPML	32
DPMO	27	DPMÚL	31	DPMHK	32	DPMČB	33
Veolia	29	DPMO	35	DPMO	35	DPMP	35

Zdroj: vlastní zpracování

Všechny metody se shodují, že nejlepším podnikem je ČSAD a ty tři metody se shodují, že Veolia je druhá nejlepší z sledovaných, ale v metodě jednoduchého součtu obsadila až poslední místo. Nejvíce se shodují metody jednoduchého podílu a bodovací.

Největší z podniků Dopravní podnik města Liberce obsadil třetí příčku u těchto metod, v jednoduché součtu čtvrtou a v normované proměnné až šestou. Dopravní podnik města Pardubic obsadil v jednoduchém podílu a bodovací metodě čtvrtou příčku, v jednoduchém součtu šestou a v normované proměnné poslední místo. Hlavní sledovaný Dopravní podnik města České Budějovice obsadil 5. příčku ve všech metodách až na normovanou proměnnou, kde je na sedmém místě.

10. ODLIŠNOSTI VÝKONNOSTI DOPRAVNÍCH PODNIKŮ VZÁVISLOSTI NA VLASTNÍCVÍ

Porovnáváme ČSAD Jihotransa.s., jako zástupce soukromých dopravních podniků s průměrným dopravním podnikem. Postup vytvoření průměrného dopravního podniku viz Metodika.

Tabulka 25: Vývoj vybraných ukazatelů podle vlastnictví v letech 2006-2010

Podnik	ROE v %	ROA v %	Zadluženost v %	Produktivita práce tis. Kč na osobu	Produktivita práce tis. Kč na osobu	Běžná likvidita tis. Kč
2006						
Průměrný dopravní podnik	0,68	0,58	13,20	93,45	784,64	2,99
ČSAD	8,81	3,61	58,88	398,16	2212,98	1,56
2007						
Průměrný dopravní podnik	1,38	1,16	14,90	103,45	855,38	1,81
ČSAD	14,98	3,90	71,85	416,37	2303,03	1,60
2008						
Průměrný dopravní podnik	-2,11	-1,73	17,32	100,22	874,10	1,54
ČSAD	11,76	3,77	67,31	417,44	2430,68	1,54
2009						
Průměrný dopravní podnik	-0,07	-0,05	19,21	91,68	915,27	1,32
ČSAD	14,93	5,19	64,84	420,68	4335,97	1,98
2010						
Průměrný dopravní podnik	-0,02	-0,02	15,18	96,48	897,14	1,61
ČSAD	12,00	5,13	56,72	464,45	3405,16	2,03

Zdroj: vlastní zpracování

Rentabilita vlastního kapitálu v roce 2006 vykazuje u průměrného podniku menší hodnotu o 8 %. V roce 2007 u obou podniků sledujeme zlepšení ROE. V roce 2008 je zřejmý propad, u průměrného podniku dokonce do záporných hodnot. Rok 2009 přináší zlepšení, přesto se průměrný podnik ze záporných hodnot nedostal. V roce 2010 je průměrný podnik má ROE -0,02 %, ČSAD oproti němu 12 %, přesto došlo ke zhoršení. Od roku 2008 se průměrný podnik dostává do záporných čísel.

Nejzadluženějším podnikem je ČSAD po celou dobu sledování. Nejvýše je zadlužen v roce 2007, kde hodnota ukazatele dosahuje až 72 %. V roce 2010 byl zadlužen 57 %. Průměrný dopravní podnik se pohybuje mezi hodnotami 13 % - 20 %.

Ukazatel produktivity práce I je po čítání zpřídáné hodnoty. Průměrný dopravní podnik se v průměru pohybuje okolo 97 tis./os. Naproti tomu ČSAD se v průměru pohybuje okolo 423 tis./os.

Produktivita práce II, která se počítá z výnosů, opět dokazuje, že ČSAD si vede nejlépe, jelikož v roce 2009 dosahuje dokonce 4336 tis./os. Zde se promítly i velké mimořádné výnosy podniku, ale v roce 2010 je hodnota 3405 tis./os. Průměrný dopravní podnik osciluje kolem hodnoty 865 tis./os.

Ukazatel *běžné likvidity* by se měl pohybovat mezi hodnotami 1,5 – 2,5 tis. Kč a toto rozmezí ČSAD splňuje každý rok. Průměrný dopravní podnik se v roce 2009 dostal na hodnotu 1,32 tis. Kč, což svědčí o nelikviditě, ale v roce 2010 je na hodnotě 1,61 tis. Kč, takže se pohybuje v optimu.

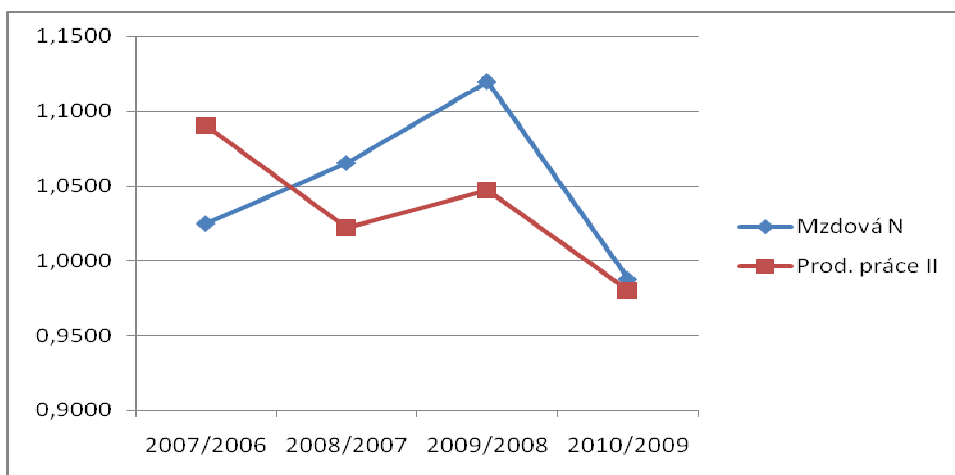
Dále porovnáme růst indexů mzdových nákladů a produktivity práce II. Zde zahrneme i Veolii, jelikož je to specificky dotovaný soukromý podnik se zahraniční částí.
Tabulka 26: Indexy vybraných ukazatelů

Ukazatel	Podnik	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009
Mzdové N	Průměrný dopravní podnik	1,0250	1,0652	1,1194	0,9881
	ČSAD	1,0692	1,0399	0,9188	1,1117
	Veolia	1,0053	1,2026	1,0118	1,0447
Produktivita práce II	Průměrný dopravní podnik	1,0902	1,0219	1,0471	0,9802
	ČSAD	1,0407	1,0554	1,7839	0,7853
	Veolia	0,9654	1,1510	0,9597	1,0564

Zdroj: vlastní zpracování

Hlavní myšlenkou této analýzy je, že index produktivity práce musí rychleji růst než index mzdových nákladů. Pokud podnik tuto podmínku splňuje, vypovídá o zdravém růstu podniku. Pro lepší vizualizaci souzdegrafy 20–22.

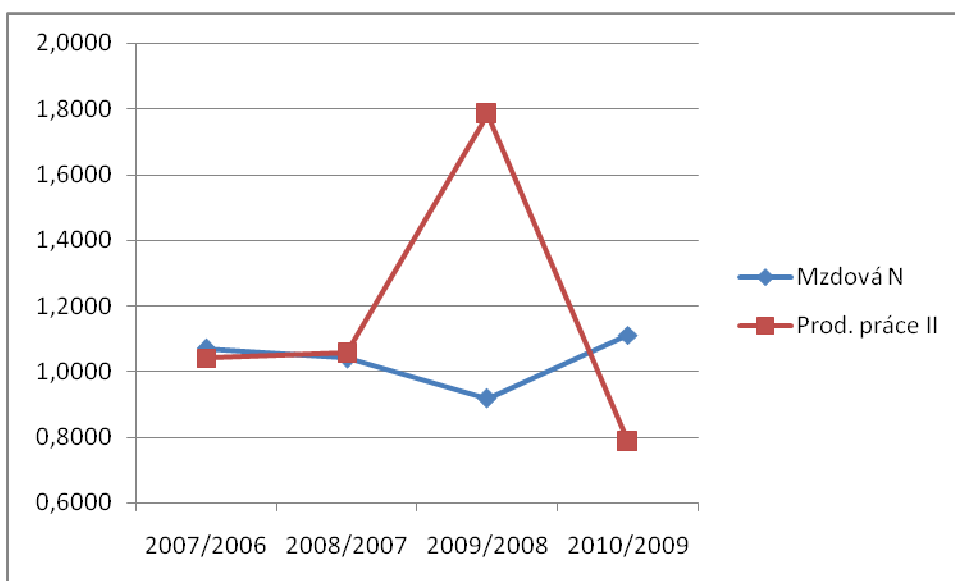
Graf 20: Vývoj indexů za Průměrný dopravní podnik



Zdroj: vlastní zpracování

Průměrný dopravní podnik tuto podmínku splnil pouze jednou. Ale u čtvrtého indexu se hodnoty k sobě blíží, tím pádem říší široce jenadřena zlepšení situace.

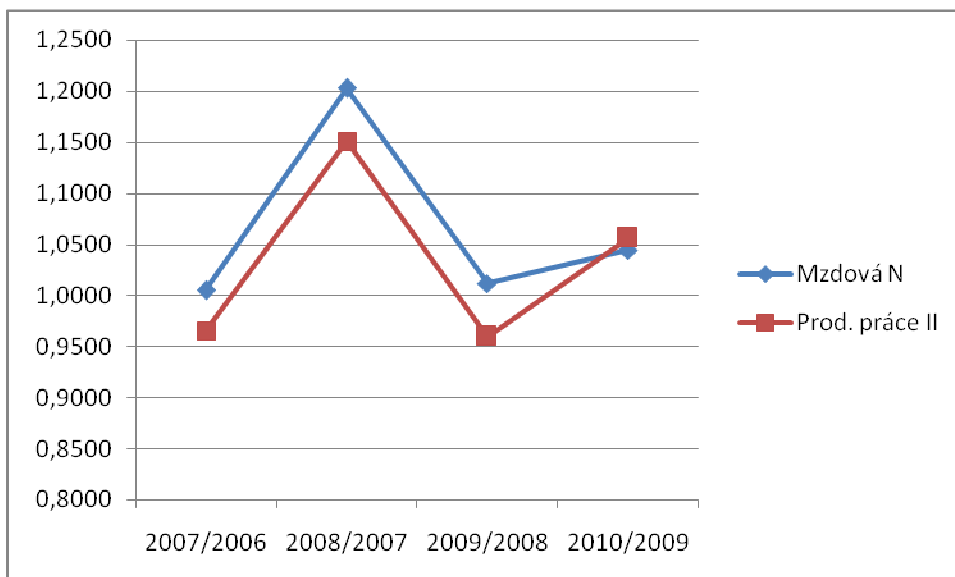
Graf21: Vývoj indexů za ČSAD



Zdroj: vlastní zpracování

ČSAD se v prvních dvou indexech moc nelíší, v druhém se situace zlepšila a index produktivity práce předstihl index mzdových nákladů. Ve třetím indexu se index produktivity práce vyhoupl do vysokých hodnot, ale následující index se propadl hluboko pod index mzdových nákladů.

Graf22: Vývoj indexů za Veolii



Zdroj: vlastní zpracování

U Veolie se vývoj indexů kopíruje, ale index mzdových nákladů převyšuje index produktivity práce, což značí nezdravý růst podniku. Ale indexy za roky 2010/2009 už splňují podmínku, což je pro podnik pozitivní.

11. ZÁVĚR

Tato práce zabývával vývojem Dopravního podniku města České Budějovice, a.s. Analýza proběhla za roky 2000–2010.

Praktická část se nejvíce zaměřila na velikost dotací podniku. Ačkoliv dotace v průběhu let kolísají, jejich podíl na výnosech se stabilně pohybuje okolo 50%. V rámci vertikální analýzy rozvahy se ukázalo, že největší podíl na aktivech má dlouhodobý hmotný majetek a jeho podíl se během let zvyšuje. Podíl základního kapitálu v průběhu let poklesl a nahrazuje ho cizí kapitál. Horizontální analýza výkazu zisku a ztrát potvrdila závislost podniku na dotacích. V roce 2004 byla vykázána ztráta kvůli nižším dotacím od Statutárního města České Budějovice. Následující rok už byly dotace výrazně vyšší. Přesto byl provoz ve ztrátě, tentokrát z důvodu nižšího zájmu zákazníků o přepravní služby. V roce 2010 se ztráta opakovala opět kvůli nižším dotacím.

Poměrová analýza ukázala, že podnik nedosahuje závratných hodnot rentabilit. V letech 2004, 2005 a 2010 se dokonce propadají do záporných čísel. Produktivita práce počítaná z řízené hodnoty má kolísavý charakter, druhá produktivita práce počítaná z výnosů má rostoucí charakter, zde se opět promítá pozitivní vliv dotací. Likvidita má klesající charakter, sice v roce 2010 mírně stoupla, ale stále se nachází pod optimální hodnotou, což je pro podnik špatné, jelikož sestává nedůvěryhodným. Ukazatelé aktivity též vykazují velmi nízké hodnoty, což by se mělo změnit. Zadluženost je adekvátně nízká. Příkladná nákladovost je nejmenší, žene největší podíl na provozní nákladovosti má mzdová nákladovost a výkonová spotřeba. Podle IN95 indexu se v roce 2009 podnik nacházel v sedmém desítku v roce 2010 dokonce spadl na hodnotu nedůvěryhodnosti.

Další část analýzy se zaměřila na srovnání sledovaného podniku s jinými dopravními podniky za roky 2006–2010. Největší ze sledovaných podniků je Dopravní podnik města Liberce, a.s. a nejmenší soukromá Veolia Transport Východní Čechy, a.s. Hlavní sledovaný Dopravní podnik města České Budějovice je 4. největší podnik ze sledovaných. Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. je podnik statutárního města České Budějovice. Podle ukazatelů ROE a ROA byl podnik v roce 2008 a 2009 třetí nejlepší. V zadluženosti se podnik drží průměru. V roce 2010 jako čtvrtý nejzadluženější podnik ze sledovaných podniků. Podle produktivity práce obsadil Dopravní podnik páté místo. Co se týče dotací přepočítaných na aktiva, tak se pohybují kolem 25% z celkové

sledované období. Stejný trend vykazuje i Dopravní podnik města Olomouce, a.s. Ve vícerozměrných metodách obsadil páté místo.

ČSAD JIHOTRANS, a.s. je soukromým podnikem. Je až 5. nejvyšší z sledovaných podniků, ale má nejvyšší rentabilitu vlastního kapitálu, druhou nejvyšší rentabilitu aktiv, ale je také nejvíce zadluženým podnikem ze sledovaných. Zprůměru se vymyká i produktivitou práce I, kde všechny podniky výrazně převyšuje. A není nijak dotován. Ve vícerozměrném srovnání si vede nejlépe ve všech metodách až na metodou bodovací, kde ho převyšuje Veolia a Dopravní podnik města Liberce, a.s., přesto v sumarizovaném hodnocení metody bodovací, se opět vyšplhal na 1. místo. Důvodem je pravděpodobně nákladní doprava, kterou se podnik zabývá, ostatní srovnávané firmy v této sféře nepodnikají.

Veolia Transport Východní Čechy, a.s. je nejmenším, soukromým, ale dotovaným podnikem ze všech sledovaných, ale její ROE je druhé nejlepší ze všech podniků. Podle ukazatele ROA je vůbec nejlepší z podniků až na rok 2010, kde jí předběhl ČSAD. V roce 2006 byla druhá nejzadluženější, ale postupně svou zadluženost snižuje a drží se průměru. Produktivitu práce má ale nejhorší ze všech sledovaných. Ve vícerozměrném srovnání v metodách jednoduchého podílu, bodovací a normované proměnné obsadila druhé místo.

Závěr práce se zabývá srovnáním průměrného českého dopravního podniku a soukromého podniku. Průměrný dopravní podnik je poslední tři sledované roky nerentabilní, ale přílišně zadlužený a likvidní. ČSAD si vede výborně, ale je to vykoupeno vysokou zadlužeností. Při porovnání indexů mzdových nákladů a produktivity práce byla do srovnání zahrnuta i Veolia, jako specifický, dotovaný, soukromý podnik a žádný podnik si nevede v zorném poli. Průměrný dopravní podnik podmínku zdravě rostoucího podniku splňuje jen v indexech 2007/2008, ČSAD měl slibný vývoj, ale indexy 2010/2009 již tuto podmínku nesplňují a Veolia tuto podmínku splnila také jen jednou.

12.SUMMARY

The name of thesis is The importance and traits of transport companies when evaluating corporate performance. The purpose of this thesis was to objectively appraise development of economical situation of company Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. and to make conclusions about situation of the company. This situation was monitored for ten years, from 2000 till 2010. Matter of business activity of Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. is primarily: operation of a railway trolley rail, transport operation on the trolley track, road passenger transport, operation of petrol stations with fuels, production, installation and repair of electrical machinery and apparatus. Financial analysis was applied on the real existing company. Documents used as data source were: balance sheets and income statements from particular years.

Theoretical part of the thesis characterizes transport company, transport services in cities, financial analysis, its method of calculation individual indicators and methods of intercompany reconciliation.

Practical part of the thesis includes horizontal and vertical analysis, calculation of financial analysis indicators (rentability, cost, labour productivity, liquidity, indebtedness), intercompany comparison and intercompany comparison among private transport companies and urban transport companies.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

BLAHA, Sid Zdeněk a Irena JINDŘICHOVSKÁ. *Jak posoudit finanční zdraví firmy*. 3.vyd. Management Press, 2006. ISBN 80-7261-145-3.

EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 1.vyd. Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta podnikohospodářská, 2005. ISBN 80-245-0772-2.

GRÜNWARD, Rolf a Jaroslava HOLEČKOVÁ. *Finanční analýza a plánování podniku*. 1.vyd. Praha: Ekopress, 2009. ISBN 978-80-86929-26-2.

CHLAŇ, Alexander a Petr STEJSKAL. *Tarify a ceny v dopravě*. 1. vyd. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2008. ISBN 978-80-7395-104-7.

JANKŮ, Martin a kolektiv. *Základy práva pro posluchače neprávnických fakult*. 1.vyd. Praha: C.H: Beck, 2004. ISBN 80-7179-883-5.

JINDŘICHOVSKÁ, Irena a Zdeněk Sid BLAHA. *Podnikové finance*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2001. ISBN 80-7261-025-2.

KISLINGEROVÁ, Eva a kolektiv. *Manažerské finance*. 2.vyd. Praha: C.H: Beck, 2007. ISBN 978-80-7179-903-0.

KISLINGEROVÁ, Eva a Jiří HNILICA. *Finanční analýza krok za krokem*. 1.vyd. Praha: C.H.Beck, 2005. ISBN 80-7179-321-3.

NEUMAIEROVÁ, Inka a Ivan NEUMAIER. *Výkonnost a tržní hodnota firmy*. 1. vyd. GRADA Publishing, 2002. ISBN 80-247-0125-1.

SEDLÁČEK, Jaroslav. *Finanční analýza podniku*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2009. ISBN 978-80-251-1830-6.

SCHOLLEOVÁ, Hana. *Ekonomická finanční řízení pro ekonomy*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2008. ISBN 978-80-247-2424-9.

SYNEK, Miloslav a kolektiv. *Manažerská ekonomika*. 3. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2003. ISBN 80-247-0515-X.

SYNEK, Miloslav a Eva KISLINGEROVÁ. *Podniková ekonomika*. 5. vyd. Praha: C. H. Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-336-3.

PASTOR, Otto a Antonín TUZAR. *Teorie dopravních systémů*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-285-3.

PELTRÁM, Antonín a kolektiv. *Dopravní politika*. 1. vyd. Brno: Nakladatelství Máchovakraje Brno, 2003. ISBN 80-901730-6-3.

PETRŮ, Tomáš. *Ekonomické a finanční řízení firmy*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2005. ISBN 80-247-1046-3.

SŮVOVÁ, Helena a kolektiv. *Finanční analýza v řízení podniku, v bance a na kapitálovém trhu*. 1. vyd. Praha: Bankovní institut, a.s., 2000. ISBN 80-7265-027-0.

ŠTĚRBA, Roman a Otto PASTOR. *Osobní doprava v území a regionech*. 1. vyd. Praha: Český vysoký učení technický, 2005. ISBN 80-01-03185-3.

TOUŠEK, Radek. *Management dopravy*. 1. vyd. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, 2009. ISBN 978-80-7394-172-7.

ZELENÝ, Lubomír. *Rozvoj dopravy ve střední Evropě*. 1. vyd. Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta podnikohospodářská, Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0671-8.

Internetové zdroje

ČESKO. MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU. *Benchmarkingový diagnostický systém finančních indikátorů INFA*, [online]. MPO, ©2005, [cit. 2011-09-05]. Dostupné z: <http://www.mpo.cz/cz/ministr-a-ministerstvo/ebita/>.

ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 1. července 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65/2010Sb. Dostupné také z:

<http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?cd=76&typ=r&zdroj=sb10194>.

FRIEDEL, Libor. *O Benchmarkingu*. Česká společnost pro jakost [online]. 2002, [cit. 2011-09-05]. Dostupné z:

http://www.benchmarking.cz/o_benchmarkingu.asp.

KLEMPRLÍK, Jaroslav, *Zhodnocení změny vztahů dopravní obslužnosti v České republice a návrhy jejich doplnění* [online]. 2011, [cit. 2011-09-05]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/21_2011/Kleprlik.pdf.

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

Tabulka 1: Přehled primárních ukazatelů

Tabulka 2: Přehled výpočtů jednotlivých ukazatelů

Tabulka 3: Vzor metody vícerozměrného srovnávání

Tabulka 4: Dotace obdržené DPM ČR v letech 2002–2010 v tisících Kč

Tabulka 5: Vertikální analýza rozvahy v % z roku 2000–2010

Tabulka 6: Vybrané položky výkazu zisků a ztrát DPM ČR z roku 2000–2010 v tisících Kč

Tabulka 7: Zkrácený VZaZ provoz z roku 2000–2010 v tis. Kč

Tabulka 8: Meziroční relativní změna zkráceného VZaZ provoz z roku 2000–2008 v %

Tabulka 9: Absolutní změna zkráceného VZaZ provoz z roku 2000–2010 v tis. Kč

Tabulka 10: Rozklad ROE

Tabulka 11: Vývoj ukazatelů finanční struktury

Tabulka 12: Rozklad provozní nákladovosti v % z roku 2000–2010

Tabulka 13: Váhy indexu IN95 pro odvětví Doprava, skladování a spoje

Tabulka 14: Postupný výpočet indexu IN95

Tabulka 15: Ukazatele za ČSAD z roku 2006–2010

Tabulka 16: Ukazatele za Veolia z roku 2006–2010

Tabulka 17: Ukazatele za DPM ÚL z roku 2006–2010

Tabulka 18: Ukazatele za DPM O z roku 2006–2010

Tabulka 19: Ukazatele za DPM HK z roku 2006–2010

Tabulka 20: Ukazatele za DPM L z roku 2006–2010

Tabulka 21: Ukazatele za DPM P z roku 2006–2010

Tabulka 22: Ukazatele za DPM ČR z roku 2006–2010

Tabulka 23: Vývoj dotací dopravní podnikům na aktivu v % v letech 2006–2010

Tabulka 24: Shrnutí výsledků jednotlivých metod z avšech sledovaných roků

Tabulka 25: Vývoj vybraných ukazatelů podle vlastnictví v letech 2006–2010

Tabulka 26: Indexy vybraných ukazatelů

- Graf1:DotacecelkemvtisícíchK č
- Graf2:(V-N)-DotacevtisícíchK č
- Graf3:Procentnívyjád řenívývojedotacínávýnosechzaroky2002–2010
- Graf4:Vývojukazatel ůrentabilityv%
- Graf5:Vývojukazatel ůproduktivitypráceIvtisícíchnaosobuvletech 2000-2010
- Graf6:Vývojukazatel ůproduktivitypráceIIvtisícíchnaosobuvletech 2000-2010
- Graf7:Vývojukazatel ůlikvidityvtisícíchK č
- Graf8:Vývojukazatel ůaktivityvobrátkáchzarok
- Graf9:Vývojsložekprovoznínákladovostivletech 2000-2010
- Graf10:Vývojaktivvletech2006–2010zajednot livépodnikyvtis.K č
- Graf11:VývojukazateleROEvletech2006–2010z ajednotlivépodnikyv%
- Graf12:VývojukazateleROAvletech2006–2010z ajednotlivépodnikyv%
- Graf13:Vývojadluženostivletech2006–2010za jednotlivépodniky
- Graf14:VývojProduktivitypráceIvletech2006– 2010zajednotlivépodniky
- Graf15:Vývojedotacínaaktivav%vletech2006– 2010
- Graf16:Mezipodnikovérovnávánípomocímetyjed noduchéhousou čtupo řadívletech 2006-2010
- Graf17:Mezipodnikovérovnávánípomocímetyjed noduchéhopodílvletech 2006-2010
- Graf18:Mezipodnikovérovnávánípomocímetybod ovacívletech2006–2010
- Graf 19: Mezipodnikové rovnávání pomocí metody nor mované prom ěnné vletech 2006–2010
- Graf20:Vývojindex ůzaPr ůměrnýdopravnípodnik
- Graf21:Vývojindex ůza ČSAD
- Graf22:Vývojindex ůzaVeolii

SEZNAMP ŘÍLOH

- Příloha1:Výkazzisk ůaztrátDPM ČBzaroky2000–2010vtis.K č
- Příloha2:Meziro čnírelativnízm ěnypoložekVZaZv%zaroky2001-2010
- Příloha3:Absolutnízm ěnypoložekVZaZzaroky2001–2010vtis.K č
- Příloha4:Vývojenterabilitzaroky2000–2010v%
- Příloha5:Vývojproduktivitprácezaroky2000–201 0vtisícíchnaosobu
- Příloha6:Vývojlividitzaroky2000–2010vtisíc íchK č

Příloha7:Vývojbrat ůzaroky2000–2010vobrátkáchzarok	
Příloha8:Vývojukazatel ůzajednotlivépodnikyvletech2006-2010	
Příloha9:Mezipodnikovésrovnávánímetodoujednoduch	éhosou čtuzarok2006
Příloha10:Mezipodnikovésrovnávánímetodoujednoduc	héhosou čtuzarok2007
Příloha11:Mezipodnikovésrovnávánímetodoujednoduc	héhosou čtuzarok2008
Příloha12:Mezipodnikovésrovnávánímetodoujednoduc	héhosou čtuzarok2009
Příloha13:Mezipodnikovésrovnávánímetodoujednoduc	héhosou čtuzarok2010
Příloha14:Mezipodnikovésrovnávánímetodoujednoduc	héhopodíluzarok2006
Příloha15:Mezipodnikovésrovnávánímetodoujednoduc	héhopodíluzarok2007
Příloha16:Mezipodnikovésrovnávánímetodoujednoduc	héhopodíluzarok2008
Příloha17:Mezipodnikovésrovnávánímetodoujednoduc	héhopodíluzarok2009
Příloha18:Mezipodnikovésrovnávánímetodoujednoduc	héhopodíluzarok2010
Příloha19:Mezipodnikovésrovnávánímetodoubodovací	zarok2006
Příloha20:Mezipodnikovésrovnávánímetodoubodovací	zarok2007
Příloha21:Mezipodnikovésrovnávánímetodoubodovací	zarok2008
Příloha22:Mezipodnikovésrovnávánímetodoubodovací	zarok2009
Příloha23:Mezipodnikovésrovnávánímetodoubodovací	zarok2010
Příloha24:Mezipodnikovésrovnávánímetodounormovan	éprom ěnnézarok2006
Příloha25:Mezipodnikovésrovnávánímetodounormovan	éprom ěnnézarok2007
Příloha26:Mezipodnikovésrovnávánímetodounormovan	éprom ěnnézarok2008
Příloha27:Mezipodnikovésrovnávánímetodounormovan	éprom ěnnézarok2009
Příloha28:Mezipodnikovésrovnávánímetodounormovan	éprom ěnnézarok2010
Příloha29:Bodovéohodnoceníjednotlivýchpodnik ůvmetod ějednoduchéhosou čtu	
Příloha30:Bodovéohodnoceníjednotlivýchpodnik ůvmetod ějednoduchéhopodílu	
Příloha31:Bodovéohodnoceníjednotlivýchpodnik ůvmetod ěbodovací	
Příloha32:Bodovéohodnoceníjednotlivýchpodnik ůvmetod ěnormovanéprom ěnné	

PŘÍLOHY

Příloha I: Výkaziská zpráva DPM ČBzarokey 2000–2010 v tis. Kč

označ.	Text	č. ř.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
I.	Tržby z prodeje zboží	1							0	22189	25997	25026	31455
A.	Náklady vynal. na prod. zboží	2							0	21475	24695	23990	30827
+	Obchodní marže	3							1015	714	1302	1036	628
II.	Výkony	4	117680	120981	128568	140593	144098	154611	160603	184976	198815	176468	178178
II.1.	Tržby z prodeje výrobků a služeb	5	102683	104935	110422	123277	124956	129663	140847	160930	174760	157204	159246
II.2.	Změna stavu vnitř. zásob výroby	6											
II.3.	Aktivace	7	14997	16046	18146	17316	19142	24948	19756	24046	24055	19264	18932
B.	Výkonová spotřeba	8	91070	99135	105260	105035	107630	112949	133791	153199	160153	150446	145675
B.1.	Spotřeba materiálu a energie	9	77739	81111	84779	86301	85452	93705	103380	116715	125991	118138	112153
B.2.	Služby	10	13331	18024	20481	18734	22178	19244	30411	36484	34162	32308	33522
+	Přidaná hodnota	11	26610	21846	23308	35558	36468	41662	26812	32491	39964	27058	33131
C.	Osobní náklady	12	121919	128857	137686	139837	137750	140485	151297	157709	166604	173775	169802
C.1.	Mzdové náklady	13	87087	91996	97892	99384	97817	99809	107407	111630	116885	123687	119973
C.2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	14	421	593	713	848	849	719	819	689	943	1060	1088
C.3.	Náklady na sociální zabezpečení	15	30397	32133	34232	34745	34336	34984	37656	39269	41249	41117	40769
C.4.	Sociální náklady	16	4014	4135	4849	4860	4748	4973	5415	6121	7527	7911	7972
D.	Daně a poplatky	17	1411	1397	1193	1410	1336	1500	1674	1156	1062	244	244
E.	Odpisy DNMaDMM	18	56322	59679	53891	52723	55543	59182	65229	73326	75938	77131	79096
III.	Tržby z prodeje dlouho. majetku a materiálu	19	3626	1640	1811	3444	5949	11750	24546	622	2447	535	577
III.1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20		1506	1702	3183	4175	2963	2621	330	2114	141	0
III.2.	Tržby z prodeje materiálu	21		134	109	261	1774	8787	21925	292	333	394	577
F.	Zůstat. cen prod. dlouh. majetku a materiálu	22	2146	189	342	235	1600	10646	21996	101	1932	197	327
F.1.	Majetku	23		24	273	21	14	2349	1885	3	1703		
F.2.	Zůstat. cen prodaného materiálu	24		165	69	214	1586	8297	20111	98	229	197	327
G.	Změna stavu rezerva opr. položek v prov. oblasti	25		653	4403	3634	2899	5842	2819	3232	-6046	-4779	731
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	158226	173701	188503	180855	149338	166855	205535	228714	249062	246517	219950
H.	Ostatní provozní náklady	27	2056	2945	7407	3429	3960	3421	5484	3109	16504	13711	7139
V.	Převod provozních výnosů	28											
I.	Převod provozních nákladů	29	-896	-778									
*	Provozní výsledek hospodaření	30	3534	4245	8700	18589	-11333	-809	8394	23194	35479	13831	-3681
VI.	Tržby z prodeje cen. papírů a vkladů	31											
J.	Prodané cen. papíry a vklady	32											
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	33	1883										
VII.1.	Výnosy z cen. papírů a vkladů v podn. veskup.	34											
VII.2.	Výnosy z ost. dlouhod. cen. papírů a vkladů	35											
VII.3.	Výnosy z ost. dlouhod. fin. majetku	36	1883										
VIII.	Výnosy z krátkodob. fin. majetku	37		1979	973	376	888	846	927	691	316	150	0
K.	Náklady z finančního majetku	38											
IX.	Výnosy z přecenění maj. cen. papírů	39											
L.	Náklady z přecenění cen. papírů a podílů	40											
M.	Změna stavu rezerva opr. položek v fin. obl.	41											
X.	Výnosové úroky	42	329	320	826	492	235	207	221	251	284	431	48
N.	Nákladové úroky	43		1			2		436	2384	4427	2045	844

XI.	Ostatní finanční výnosy	44	2	3	18	13	9	4	5	5	20	15	3
O.	Ostatní finanční náklady	45	86	133	146	184	200	222	266	275	303	254	447
XII.	Převod finančních výnosů	46											
P.	Převod finančních nákladů	47											
*	Finanční výsledky hospodaření	48	2128	2168	1671	697	930	835	451	-1712	-4110	-1703	-1240
Q.	Daň z příjmu z běžnou činností	49			4276	5293	1573	5123	5286	7251	4570	3018	2192
Q.1.	-splatná	50											
Q.2.	-odložená	51			4276	5293	1573	5123	5286	7251	4570	3018	2192
**	Výsledek hospodaření z běžnou činností	52	5662	6413	6095	13993	-11976	-5097	3559	14231	26799	9110	-7113
XIII.	Mimořádné výnosy	53		27			17				2		
R.	Mimořádné náklady	54	943	842	94		6						
S.	Daň z příjmu mimořádné činnosti	55											
S.1.	-splatná	56											
S.2.	-odložená	57											
*	Mimořádné výsledky hospodaření	58	-943	-815	-94		11				2		
T.	Převod podílů u VH společným	59											
***	Výsledek hospodaření z obd.	60	4719	5598	6001	13993	-11965	-5097	3559	14231	26801	9110	-7113
	Výsledek hospodaření před zdaněním	61	4719	5598	10277	19286	-10392	26	8845	21482	31371	12128	-4921

Zdroj: Výroční zpráva DPM ČB

Příloha 2: Meziroční relativní změny položek VZaZv% z arůky 2001-2010

Výkaz zisků a ztrát			Meziroční změny %									
označ.	Text	č. ř.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
I.	Tržby z prodeje zboží	1						100,0		17,2	-3,7	25,7
A.	Náklady vynal. na prod. zboží	2						100,0		15,0	-2,9	28,5
+	Obchodní marže	3							-29,7	82,4	-20,4	-39,4
II.	Výkony	4	2,8	6,3	9,4	2,5	7,3	3,9	15,2	7,5	-11,2	1,0
II.1.	Tržby z prodeje vl. výrobků a služeb	5	2,2	5,2	11,6	1,4	3,8	8,6	14,3	8,6	-10,0	1,3
II.2.	Změna stavu vnitř. zásob vl. výroby	6										
II.3.	Aktivace	7	7,0	13,1	-4,6	10,5	30,3	-20,8	21,7	0,0	-19,9	-1,7
B.	Výkonová spotřeba	8	8,9	6,2	-0,2	2,5	4,9	18,5	14,5	4,5	-6,1	-3,2
B.1.	Spotřeba materiálů a energie	9	4,3	4,5	1,8	-1,0	9,7	10,3	12,9	7,9	-6,2	-5,1
B.2.	Služby	10	35,2	13,6	-8,5	18,4	-13,2	58,0	20,0	-6,4	-5,4	3,8
+	Přidaná hodnota	11	-17,9	6,7	52,6	2,6	14,2	-35,6	21,2	23,0	-32,3	22,4
C.	Osobní náklady	12	5,7	6,9	1,6	-1,5	2,0	7,7	4,2	5,6	4,3	-2,3
C.1.	Mzdové náklady	13	5,6	6,4	1,5	-1,6	2,0	7,6	3,9	4,7	5,8	-3,0
C.2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	14	40,9	20,2	18,9	0,1	-15,3	13,9	-15,9	36,9	12,4	2,6
C.3.	Náklady na sociální zabezpečení	15	5,7	6,5	1,5	-1,2	1,9	7,6	4,3	5,0	-0,3	-0,8
C.4.	Sociální náklady	16	3,0	17,3	0,2	-2,3	4,7	8,9	13,0	23,0	5,1	0,8
D.	Daně a poplatky	17	-1,0	-14,6	18,2	-5,2	12,3	11,6	-30,9	-8,1	-77,0	0,0
E.	Odpisy DN a DHM	18	6,0	-9,7	-2,2	5,3	6,6	10,2	12,4	3,6	1,6	2,5
III.	Tržby z prodeje dlouh. majetku a materiálu	19	-54,8	10,4	90,2	72,7	97,5	108,9	-97,5	293,4	-78,1	7,9
III.1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20		13,0	87,0	31,2	-29,0	-11,5	-87,4	540,6	-93,3	
III.2.	Tržby z prodeje materiálu	21		-18,7	139,4	579,7	395,3	149,5	-98,7	14,0	18,3	46,4
F.	Zůstat. cen prod. dlouh. majetku a materiálu	22	-91,2	81,0	-31,3	580,9	565,4	106,6	-99,5	1812,9	-89,8	66,0
F.1.	Zůstat. cen prod. dlouh. majetku	23		1037,5	-92,3	-33,3	16678,6	-19,8	-99,8	56666,7		
F.2.	Zůstat. cen prod. a prod. materiálu	24		-58,2	210,1	641,1	423,1	142,4	-99,5	133,7	-14,0	66,0
G.	Změna stavu rezerva opr. položek v prov. oblastech	25		574,3	-17,5	-20,2	101,5	-51,7	14,7	-287,1	-21,0	115,3
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	9,8	8,5	-4,1	-17,4	11,7	23,2	11,3	8,9	-1,0	-10,8

H.	Ostatní provozní náklady	27	43,2	151,5	-53,7	15,5	-13,6	60,3	-43,3	430,8	-16,9	-47,9
V.	Převod provozních výnosů	28										
I.	Převod provozních nákladů	29	-13,2									
*	Provozní výsledek hospodaření	30	20,1	104,9	113,7	161,0	-92,9	-1137,6	176,3	53,0	-61,0	126,6
VI.	Tržby z prodeje cen. papírů a vkladů	31										
J.	Prodané cen. papíry a vklady	32										
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	33										
VII.1.	Výnosy z cen. papírů a vkladů úp. veskup.	34										
VII.2.	Výnosy z ost. dlouhod. cen. papírů a vkladů	35										
VII.3.	Výnosy z ost. dlouhod. fin. majetku	36										
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	37		-50,8	-61,4	136,2	-4,7	9,6	-25,5	-54,3	-52,5	
K.	Náklady z finančního majetku	38										
IX.	Výnosy z přeč. maj. cen. papírů	39										
L.	Náklady z přeč. cen. papírů a podílů	40										
M.	Změna stavu rezerv a opr. položek v fin. obl.	41										
X.	Výnosové úroky	42	-2,7	158,1	-40,4	-52,2	-11,9	6,8	13,6	13,1	51,8	-88,9
N.	Nákladové úroky	43						446,8		85,7	-53,8	-58,7
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	50,0	500,0	-27,8	-30,8	-55,6	25,0	0,0	300,0	-25,0	-80,0
O.	Ostatní finanční náklady	45	54,7	9,8	26,0	8,7	11,0	19,8	3,4	10,2	-16,2	76,0
XII.	Převod finančních výnosů	46										
P.	Převod finančních nákladů	47										
*	Finanční výsledek hospodaření	48	1,9	-22,9	-58,3	33,4	-10,2	-46,0	-479,6	140,1	-58,6	-27,2
Q.	Daň z příjmů z běžnou činností	49			23,8	-70,3	225,7	3,2	37,2	-37,0	-34,0	-27,4
Q.1.	-splatná	50										
Q.2.	-odložená	51			23,8	-70,3	225,7	3,2	37,2	-37,0	-34,0	-27,4
**	Výsledek hospodaření z běžnou činností	52	13,3	-5,0	129,6	185,6	-57,4	-169,8	299,9	88,3	-66,0	178,1
XIII.	Mimořádné výnosy	53										
R.	Mimořádné náklady	54	-10,7	-88,8								
S.	Daň z příjmů z mimoř. činnosti	55										
S.1.	-splatná	56										
S.2.	-odložená	57										
*	Mimořádný výsledek hospodaření	58	-13,6	-88,5								
T.	Převod podílů na VHSpolníkům	59										
***	Výsledek hospodaření za ú. č. obd.	60	18,6	7,2	133,2	185,5	-57,4	-169,8	299,9	88,3	-66,0	178,1
	Výsledek hospodaření před zdaněním	61	18,6	83,6	87,7	153,9	-100,3	33919,2	142,9	46,0	-61,3	140,6

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 3: Absolutní ziskové položky VZaZ za roky 2001–2010 v tis. Kč

Výkaz zisků a ztrát		Absolutní ziskové položky v tis. Kč										
označ.	Text	č. ř.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
I.	Tržby z prodeje zboží	1	0	0	0	0	0	0	22189	3808	-971	6429
A.	Náklady vynal. na prod. zboží	2	0	0	0	0	0	0	21475	3220	-705	6837
+	Obchodní marže	3	0	0	0	0	0	1015	-301	588	-266	-408
II.	Výkony	4	3301	7587	12025	3505	10513	5992	24373	13839	-22347	1710
II.1.	Tržby z prodeje vl. výrobků a služeb	5	2252	5487	12855	1679	4707	11184	20083	13830	-17556	2042
II.2.	Změna stavu vnitř. zásob vl. výroby	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II.3.	Aktivace	7	1049	2100	-830	1826	5806	-5192	4290	9	-4791	-332
B.	Výkonové spotřeby	8	8065	6125	-225	2595	5319	20842	19408	6954	-9707	-4771
B.1.	Spotřeba materiálu a energie	9	3372	3668	1522	-849	8253	9675	13335	9276	-7853	-5985

B.2.	Služby	10	4693	2457	-1747	3444	-2934	11167	6073	-2322	-1854	1214
+	Přidaná hodnota	11	-4764	1462	12250	910	5194	14850	5679	7473	-12906	6073
C.	Osobní náklady	12	6938	8829	2151	-2087	2735	10812	6412	8895	7171	-3973
C.1.	Mzdové náklady	13	4909	5896	1492	-1567	1992	7598	4223	5255	6802	-3714
C.2.	Odměny členům orgánů úspolečnosti a družstev	14	172	120	135	1	-130	100	-130	254	117	28
C.3.	Náklady na sociální zabezpečení	15	1736	2099	513	-409	648	2672	1613	1980	-132	-348
C.4.	Sociální náklady	16	121	714	11	-112	225	442	706	1406	384	61
D.	Daně a poplatky	17	-14	-204	217	-74	164	174	-518	-94	-818	0
E.	Odpisy DN a DHM	18	3357	-5788	-1168	2820	3639	6047	8097	2612	1193	1965
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	19	-1986	171	1633	2505	5801	12796	-23924	1825	-1912	42
III.1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20	1506	196	1481	992	-1212	-342	-2291	1784	-1973	-141
III.2.	Tržby z prodeje materiálu	21	134	-25	152	1513	7013	13138	-21633	41	61	183
F.	Zůstat. cen a prod. dlouh. majetku a materiálu	22	-1957	153	-107	1365	9046	11350	-21895	1831	-1735	130
F.1.	Zůstat. cen a prod. dlouh. majetku	23	24	249	-252	-7	2335	-464	-1882	1700	-1703	0
F.2.	Zůstat. cen a prod. materiálu	24	165	-96	145	1372	6711	11814	-20013	131	-32	130
G.	Změny stavu rezerva oprávněných položek v prov. oblastech	25	653	3750	-769	-735	2943	-3023	413	-9278	1267	5510
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	15475	14802	-7648	31517	17517	38680	23179	20348	-2545	-26567
H.	Ostatní provozní náklady	27	889	4462	-3978	531	-539	2063	-2375	13395	-2793	-6572
V.	Převod provozních výnosů	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I.	Převod provozních nákladů	29	118	778	0	0	0	0	0	0	0	0
*	Provozní výsledek hospodaření	30	711	4455	9889	29922	10524	9203	14800	12285	-21648	-17512
VI.	Tržby z prodeje cen. papírů a vkladů	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
J.	Prodané cen. papíry a vklady	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	33	-1883	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VII.1.	Výnosy z cen. papírů a vkladů v podn. veskup.	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VII.2.	Výnosy z ost. dlouhod. cen. papírů a vkladů	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VII.3.	Výnosy z ost. dlouhod. fin. majetku	36	-1883	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VIII.	Výnosy z krátkodob. fin. majetku	37	1979	-1006	-597	512	-42	81	-236	-375	-166	-150
K.	Náklady z finančního majetku	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IX.	Výnosy z přeč. maj. cen. papírů	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
L.	Náklady z přeč. cen. papírů a podílů	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M.	Změny stavu rezerva oprávněných položek v fin. obl.	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
X.	Výnosové úroky	42	-9	506	-334	-257	-28	14	30	33	147	-383
N.	Nákladové úroky	43	1	-1	0	2	-2	436	1948	2043	-2382	-1201
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	1	15	-5	-4	-5	1	0	15	-5	-12
O.	Ostatní finanční náklady	45	47	13	38	16	22	44	9	28	-49	193
XII.	Převod finančních výnosů	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P.	Převod finančních nákladů	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
*	Finanční výsledek hospodaření	48	40	-497	-974	233	-95	-384	-2163	-2398	2407	463
Q.	Daň z příjmů z běžné činnosti	49	0	4276	1017	-3720	3550	163	1965	-2681	-1552	-826
Q.1.	-splatná	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Q.2.	-odložená	51	0	4276	1017	-3720	3550	163	1965	-2681	-1552	-826
**	Výsledek hospodaření z běžné činnosti	52	751	-318	7898	25969	6879	8656	10672	12568	-17689	-16223
XIII.	Mimořádné výnosy	53	27	-27	0	17	-17	0	0	2	-2	0
R.	Mimořádné náklady	54	-101	-748	-94	6	-6	0	0	0	0	0
S.	Daň z příjmů z mimořádné činnosti	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S.1.	-splatná	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S.2.	-odložená	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
*	Mimořádný výsledek hospodaření	58	128	721	94	11	-11	0	0	2	-2	0

T.	Převod podílů na VH společníkům	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
***	Výsledek hospodaření za úč. obd.	60	879	403	7992	25958	6868	8656	10672	12570	-17691	-16223
	Výsledek hospodaření před zdaněním	61	879	4679	9009	29678	10418	8819	12637	9889	-19243	-17049

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 4: Vývoj rentabilit za roky 2000–2010 v %

rok	ROE	ROA	RC
2000	0,78	0,76	1,72
2001	0,90	0,84	1,91
2002	0,98	0,91	1,91
2003	2,07	2,07	4,49
2004	-1,96	-1,81	-3,83
2005	-0,84	-0,77	-1,50
2006	0,58	0,48	0,87
2007	2,28	1,71	3,36
2008	3,98	3,12	5,95
2009	1,34	1,07	2,07
2010	-1,05	-0,86	-1,63

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 5: Vývoj produktivity práce za roky 2000–2010 v tisících Kč na osobu

Rok	Produktivita práce I	Produktivita práce II
2000	56,38	596,92
2001	46,19	631,4
2002	48,86	672,32
2003	77,13	706,67
2004	83,26	686,15
2005	95,34	764,93
2006	61,5	946,65
2007	75,56	1017,32
2008	92,3	1101,48
2009	62,35	1034,89
2010	80,03	1039,16

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 6: Vývoj likvidity roků 2000–2010 v tisí

cích Kč

Rok	Běžná likvidita	Rychlá likvidita
2000	4,66	3,74
2001	4,47	3,58
2002	3,79	3,06
2003	4,12	3,26
2004	3,93	3,06
2005	2,89	2,21
2006	2,06	1,61
2007	1,30	0,87
2008	1,26	0,79
2009	1,10	0,67
2010	1,30	0,88

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 7: Vývoj obrátů roků 2000–2010 v obrátkách roků

Rok	Obrát dlouh. maj.	Obrát aktiv
2000	0,51	0,45
2001	0,52	0,45
2002	0,55	0,49
2003	0,55	0,48
2004	0,52	0,45
2005	0,56	0,50
2006	0,61	0,55
2007	0,56	0,53
2008	0,59	0,55
2009	0,56	0,53
2010	0,56	0,52

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 8: Vývoj ukazatelů vzájemně podniku v letech 2006-2010

Položka	Roky	ČSAD	Veolia	DPMÚL	DPMO	DPMHK	DPML	DPMP	DPMČB
ROEv%	2006	8,81	8,98	0,97	-0,01	0,26	0,31	0,47	0,58
	2007	14,98	10,52	0,28	-1,23	7,13	0,18	-2,95	2,28
	2008	11,76	6,47	-2,13	-2,2	-9,9	0,14	-3,11	3,98
	2009	14,93	7,86	-0,31	-0,34	-0,53	0,16	-1	1,34
	2010	12,00	2,83	1,09	-2,13	1,36	0,19	-0,75	-1,05
ROAv%	2006	3,61	5,25	0,82	1,46	0,23	0,25	0,4	0,48
	2007	3,9	7,24	0,24	-1,61	5,88	0,15	-2,2	1,71
	2008	3,77	4,79	-1,86	-2,91	-6,36	0,11	-2,41	3,12
	2009	5,19	5,8	-0,28	-0,31	-0,42	0,11	-0,76	1,07
	2010	5,13	2,15	0,99	-1,9	1,2	0,14	-0,66	-0,86
Zadluženost v%	2006	58,88	37,69	14,92	7,83	9,03	16,31	11,81	17,78
	2007	71,85	30,58	13,43	8,6	16,47	14,89	8	24,05
	2008	67,31	25,44	11,42	9,98	16,97	24,17	16,19	20,94
	2009	64,84	25,48	10,31	9,21	18,77	29,47	22,81	19,05
	2010	56,72	24,34	8,81	9,48	10,76	26,39	10,94	17,39
Produktivita práce v tis. Kč na osobu	2006	398,16	4,21	23,25	55,76	159,28	166,52	116,46	61,5
	2007	416,37	-3,98	43,39	64,55	165,38	153,8	133	75,56
	2008	417,44	-43,93	22,74	44,34	163,65	148,41	141,24	92,3
	2009	420,68	-60,93	25,18	22,46	169,81	131,79	147,68	62,35
	2010	464,45	-94,15	28,04	63,66	144,14	110,53	157,74	80,03
Aktiva v tis. Kč	2006	756155	273147	965174	754044	930430	1138157	495860	748021
	2007	811838	275630	952472	747996	1091832	1117483	465012	830877
	2008	727691	272678	912821	735162	1106498	1255425	494910	859648
	2009	771545	296961	895612	727723	1123982	1359473	531386	850462
	2010	786980	296909	889234	714826	1038198	1300343	492276	824386
Běžná likvidita v tis. Kč	2006	1,56	0,69	1,53	2,64	10,18	2,98	1,26	2,06
	2007	1,60	0,66	1,34	1,47	2,35	1,88	1,73	1,30
	2008	1,54	0,83	2,65	1,48	3,41	0,60	1,05	1,26
	2009	1,98	0,79	3,04	2,05	2,99	0,34	0,82	1,10
	2010	2,03	0,90	2,49	2,55	3,24	0,67	0,76	1,30

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 9: Mezi podnikové srovnávání metodou jednoduchých čísel za rok 2006

2006	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	7	4	8	19
Veolia	8	1	1	10
DPMÚL	6	3	2	11
DPMO	1	6	3	10
DPMHK	2	8	6	16
DPML	3	7	7	17
DPMP	4	2	5	11
DPMČB	5	5	4	14

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 10: Mezipodnikové srovnávání metodou jednoduché hěhosou čtuzarok 2007

2007	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	8	5	8	21
Veolia	7	1	1	9
DPMÚL	4	3	2	9
DPMO	2	4	3	9
DPMHK	6	8	7	21
DPML	3	7	6	16
DPMP	1	6	5	12
DPMČB	5	2	4	11

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 11: Mezipodnikové srovnávání metodou jednoduché hěhosou čtuzarok 2008

2008	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	8	6	8	22
Veolia	7	2	1	10
DPMÚL	4	7	2	13
DPMO	3	5	3	11
DPMHK	1	8	7	16
DPML	5	1	6	12
DPMP	2	3	5	10
DPMČB	6	4	4	14

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 12: Mezipodnikové srovnávání metodou jednoduché hěhosou čtuzarok 2009

2009	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	8	5	8	21
Veolia	7	2	1	10
DPMÚL	4	8	3	15
DPMO	3	6	2	11
DPMHK	2	7	7	16
DPML	5	1	5	11
DPMP	1	3	6	10
DPMČB	6	4	4	14

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 13: Mezipodnikové srovnávání metodou jednoduché hěhosou čtuzarok 2010

2010	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	8	5	8	21
Veolia	7	3	1	11
DPMÚL	5	6	2	13
DPMO	1	7	3	11
DPMHK	6	8	6	20
DPML	4	1	5	10
DPMP	3	2	7	12
DPMČB	2	4	4	10

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 14: Mezipodnikové srovnávání metodou jednoduchého podílu z roku 2006

2006	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	3,46	1,84	3,23	8,53
Veolia	3,53	4,15	0,03	7,71
DPMÚL	0,38	1,88	0,19	2,45
DPMO	0,00	1,08	0,45	1,53
DPMHK	0,10	0,28	1,29	1,68
DPML	0,12	0,96	1,35	2,43
DPMP	0,18	2,28	0,95	3,41
DPMČB	0,23	1,39	0,50	2,12

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 15: Mezipodnikové srovnávání metodou jednoduchého podílu z roku 2007

2007	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	3,84	0,96	3,18	7,98
Veolia	2,70	2,34	-0,03	5,01
DPMÚL	0,07	1,15	0,33	1,55
DPMO	-0,32	1,05	0,49	1,23
DPMHK	1,83	0,66	1,26	3,75
DPML	0,05	0,82	1,17	2,04
DPMP	-0,76	0,89	1,02	1,15
DPMČB	0,58	1,19	0,58	2,35

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 16: Mezipodnikové srovnávání metodou jednoduchého podílu z roku 2008

2008	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	18,78	1,04	3,39	23,21
Veolia	10,33	1,94	-0,36	11,91
DPMÚL	-3,40	0,60	0,18	-2,61
DPMO	-3,51	1,08	0,36	-2,07
DPMHK	-15,81	0,47	1,33	-14,01
DPML	0,22	2,69	1,20	4,12
DPMP	-4,97	1,52	1,15	-2,30
DPMČB	6,36	1,28	0,75	8,38

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 17: Mezipodnikové srovnávání metodou jednoduchého podílu z roku 2009

2009	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	5,40	0,83	3,66	9,89
Veolia	2,84	2,08	-0,53	4,39
DPMÚL	-0,11	0,54	0,22	0,65
DPMO	-0,12	0,80	0,20	0,87
DPMHK	-0,19	0,55	1,48	1,84
DPML	0,06	4,76	1,15	5,96
DPMP	-0,36	1,99	1,29	2,92
DPMČB	0,48	1,49	0,54	2,52

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 18: Mezipodnikové srovnávání metodou jednoduché hohopodíluzarok2010

2010	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	7,09	0,86	3,89	11,84
Veolia	1,67	1,94	-0,79	2,82
DPMÚL	0,64	0,70	0,24	1,58
DPMO	-1,26	0,68	0,53	-0,04
DPMHK	0,80	0,54	1,21	2,55
DPML	0,11	2,61	0,93	3,65
DPMP	-0,44	2,29	1,32	3,17
DPMČB	-0,62	1,34	0,67	1,39

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 19: Mezipodnikové srovnávání metodou bodovací zarok2006

2006	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	98,11	169,68	100,00	367,79
Veolia	100,00	383,17	1,06	484,23
DPMÚL	10,80	173,03	5,84	189,67
DPMO	-0,11	100,00	14,00	113,89
DPMHK	2,90	25,92	40,00	68,82
DPML	3,45	88,42	41,82	133,69
DPMP	5,23	209,94	29,25	244,42
DPMČB	6,46	128,39	15,45	150,29

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 20: Mezipodnikové srovnávání metodou bodovací zarok2007

2007	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	100,00	107,93	100,00	307,93
Veolia	70,23	262,66	-0,96	331,93
DPMÚL	1,87	128,66	10,42	140,95
DPMO	-8,21	117,92	15,50	125,21
DPMHK	47,60	73,61	39,72	160,93
DPML	1,20	91,80	36,94	129,94
DPMP	-19,69	100,00	31,94	112,25
DPMČB	15,22	133,31	18,15	166,68

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 21: Mezipodnikové srovnávání metodou bodovací zarok2008

2008	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	100,00	96,23	100,00	296,23
Veolia	55,02	178,73	-10,52	223,22
DPMÚL	-18,11	55,75	5,45	43,09
DPMO	-18,71	100,00	10,62	91,91
DPMHK	-84,18	43,29	39,20	-1,69
DPML	1,19	248,20	35,55	284,95
DPMP	-26,45	140,31	33,83	147,70
DPMČB	33,84	117,71	22,11	173,67

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha22:Mezipodnikové srovnávání metodou bodovací z arok2009

2009	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	100,00	103,73	100,00	303,73
Veolia	52,65	260,43	-14,48	298,59
DPMÚL	-2,08	67,51	5,99	71,42
DPMO	-2,28	100,00	5,34	103,06
DPMHK	-3,55	68,71	40,37	105,52
DPML	1,07	595,69	31,33	628,09
DPMP	-6,70	249,75	35,11	278,15
DPMČB	8,98	186,67	14,82	210,47

Zdroj:vlastní zpracování

Příloha23:Mezipodnikové srovnávání metodou bodovací z arok2010

2010	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	100,00	123,03	100,00	323,03
Veolia	23,58	277,96	-20,27	281,27
DPMÚL	9,08	100,00	6,04	115,12
DPMO	-17,75	97,88	13,71	93,83
DPMHK	11,33	76,84	31,03	119,21
DPML	1,58	373,54	23,80	398,92
DPMP	-6,25	327,31	33,96	355,02
DPMČB	-8,75	192,44	17,23	200,92

Zdroj:vlastní zpracování

Příloha24:Mezipodnikové srovnávání metodou normovan éprom ěnnéz arok2006

2006	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	1,70	0,46	2,33	4,49
Veolia	1,75	0,76	-1,01	1,50
DPMÚL	-0,43	0,47	-0,85	-0,81
DPMO	-0,70	0,08	-0,57	-1,19
DPMHK	-0,62	-2,57	0,31	-2,88
DPML	-0,61	-0,04	0,37	-0,28
DPMP	-0,56	0,56	-0,06	-0,06
DPMČB	-0,54	0,28	-0,52	-0,78

Zdroj:vlastní zpracování

Příloha25:Mezipodnikovésrovnávánímétodounormovan éprom ěnnézarok2007

2007	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	1,87	-0,13	2,36	4,11
Veolia	1,12	1,92	-1,12	1,92
DPMÚL	-0,61	0,43	-0,73	-0,91
DPMO	-0,87	0,16	-0,55	-1,26
DPMHK	0,55	-1,76	0,28	-0,93
DPML	-0,63	-0,74	0,19	-1,18
DPMP	-1,16	-0,41	0,02	-1,55
DPMČB	-0,27	0,53	-0,46	-0,20

Zdroj:vlastnízpracování

Příloha26:Mezipodnikovésrovnávánímétodounormovan éprom ěnnézarok2008

2008	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	1,79	0,07	2,27	4,13
Veolia	0,94	0,86	-1,29	0,51
DPMÚL	-0,44	-1,17	-0,78	-2,39
DPMO	-0,45	0,14	-0,61	-0,93
DPMHK	-1,69	-2,02	0,31	-3,40
DPML	-0,08	1,12	0,19	1,24
DPMP	-0,60	0,61	0,14	0,15
DPMČB	0,54	0,39	-0,24	0,69

Zdroj:vlastnízpracování

Příloha27:Mezipodnikovésrovnávánímétodounormovan éprom ěnnézarok2009

2009	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	2,28	-0,35	2,25	4,18
Veolia	0,96	0,88	-1,29	0,55
DPMÚL	-0,58	-1,45	-0,66	-2,69
DPMO	-0,58	-0,43	-0,68	-1,69
DPMHK	-0,62	-1,40	0,40	-1,61
DPML	-0,49	1,34	0,12	0,98
DPMP	-0,71	0,85	0,24	0,38
DPMČB	-0,27	0,56	-0,39	-0,09

Zdroj:vlastnízpracování

Příloha28:Mezipodnikovésrovnávánímétodounormovan éprom ěnnézarok2010

2010	ROE	Běžná likvidita	Produktivita práce	Suma
ČSAD	2,48	-0,31	2,30	4,47
Veolia	0,27	0,93	-1,42	-0,22
DPMÚL	-0,14	-0,83	-0,61	-1,58
DPMO	-0,92	-0,89	-0,37	-2,18
DPMHK	-0,08	-1,66	0,17	-1,57
DPML	-0,36	1,18	-0,06	0,76
DPMP	-0,59	1,08	0,26	0,75
DPMČB	-0,66	0,49	-0,26	-0,43

Zdroj:vlastnízpracování

Příloha29: Bodové hodnocení jednotlivých podniků úvmetod jednoduchého součtu

Roky	ČSAD	Veolia	DPMÚL	DPMO	DPMHK	DPML	DPMP	DPMČB
2006	1	6	5	6	3	2	5	4
2007	1	5	5	5	1	2	3	4
2008	1	7	4	6	2	5	7	3
2009	1	6	3	5	2	5	6	4
2010	1	5	3	5	2	6	4	6
suma	5	29	20	27	10	20	25	21

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha30: Bodové hodnocení jednotlivých podniků úvmetod jednoduchého podílu

Roky	ČSAD	Veolia	DPMÚL	DPMO	DPMHK	DPML	DPMP	DPMČB
2006	1	2	4	8	7	5	3	6
2007	1	2	6	7	3	5	8	4
2008	1	2	7	5	8	4	6	3
2009	1	3	8	7	6	2	4	5
2010	1	4	6	8	5	2	3	7
suma	5	13	31	35	29	18	24	25

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha31: Bodové hodnocení jednotlivých podniků úvmetod ěbodovací

Roky	ČSAD	Veolia	DPMÚL	DPMO	DPMHK	DPML	DPMP	DPMČB
2006	2	1	4	7	8	6	3	5
2007	2	1	5	7	4	6	8	3
2008	1	3	7	6	8	2	5	4
2009	2	3	8	7	6	1	4	5
2010	3	4	7	8	6	1	2	5
suma	10	12	31	35	32	16	22	22

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha32: Bodové hodnocení jednotlivých podniků úvmetod ěnormované prom ěnné

Roky	ČSAD	Veolia	DPMÚL	DPMO	DPMHK	DPML	DPMP	DPMČB
2006	1	2	6	7	8	4	3	5
2007	1	2	4	7	5	6	8	3
2008	1	4	7	6	8	2	5	3
2009	1	3	8	7	6	2	4	5
2010	1	4	7	8	6	2	3	5
suma	5	15	32	35	33	16	23	21

Zdroj: vlastní zpracování