

MORAVSKÁ VYSOKÁ ŠKOLA OLOMOUČ

Ústav ekonomie

Jana Kubíčková

Analýza struktury a objemu nákladů a výnosů DPMO, a. s.

Analysis of Structure and Capacity Costs and Revenues in

DPMO, a. s.

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Ing. Michal Krajňák

Olomouc 2014

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně a použila jen uvedené informační zdroje. Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalářské práce se shoduje s elektronickou verzí vloženou do IS/STAG.

Olomouc 24. 6. 2014

.....

Poděkování

Mé poděkování patří Ing. Michalu Krajňákovi za jeho odbornou pomoc, cenné rady, trpělivost a ochotu, kterou mi v průběhu zpracování bakalářské práce věnoval. Dále tímto děkuji panu Ing. Otakaru Bačákovi, obchodně-ekonomickému náměstkovi Dopravního podniku města Olomouce, a. s. za spolupráci, cenné rady, připomínky a pomoc při zpracování mé bakalářské práce.

OBSAH

ÚVOD.....	5
1 VÝSLEDOVKA JAKO ZDROJ INFORMACÍ O NÁKLADECH A VÝNOSECH... 7	
1.1 VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	7
1.1.1 <i>Náklady</i>	7
1.1.2 <i>Výnosy</i>	9
1.1.3 <i>Výsledek hospodaření</i>	10
1.2 ROZVAHA	12
1.2.1 <i>Aktiva</i>	13
1.2.2 <i>Pasiva</i>	13
1.3 VÝKAZ CASH-FLOW	13
1.4 PŘÍLOHA K ÚČETNÍ ZÁVĚRCE	14
1.5 FINANČNÍ ANALÝZA.....	14
1.6 ANALÝZA VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ PODNIKU	16
1.7 ANALÝZA VNITŘNÍHO PROSTŘEDÍ PODNIKU	16
1.8 ANALÝZA VNĚJŠÍHO A VNITŘNÍHO PROSTŘEDÍ PODNIKU	17
2 POPIS SPOLEČNOSTI - DPMO, A. S. 18	
2.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE	18
2.2 STRUKTURA ZAMĚSTNANCŮ	20
2.3 VOZOVÝ PARK	22
2.4 VÝVOJ POČTU LINEK A VOZIDEL	23
2.5 ROZBOR VÝVOJE POČTU UJETÝCH VOZOKILOMETRŮ A POČTU PŘEPRAVENÝCH OSOB	24
3 PRAKTICKÁ ANALÝZA A ROZBOR NÁKLADŮ A VÝNOSŮ 28	
3.1 ANALÝZA VYBRANÝCH SLOŽEK NÁKLADŮ PODNIKU.....	28
3.2 ANALÝZA VYBRANÝCH SLOŽEK TRŽEB PODNIKU	34
3.3 SWOT ANALÝZA DPMO, A. S.	36
3.4 PEST ANALÝZA DPMO, A. S.	37
4 ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ, DOPORUČENÍ, NÁVRH ZMĚN..... 39	
ZÁVĚR..... 42	
LITERATURA A PRAMENY..... 44	
SEZNAM OBRÁZKŮ 46	
SEZNAM TABULEK 47	

ÚVOD

Bakalářská práce se zabývá analýzou struktury a objemu nákladů a výnosů podniku. Cílem práce je zhodnotit hospodaření podniku z hlediska vývoje objemu a struktury nákladů a výnosů ve vybraném časovém období. Bakalářská práce je rozdělena do kapitol, podkapitol a oddílů. Obsahuje dvě části, a to teoretickou a praktickou.

V teoretické části je věnována pozornost výkazu zisku a ztráty, dále základním pojmům, které jsou spjaté s tématem bakalářské práce, tedy nákladům, výnosům, hospodářskému výsledku, rozvaze, finanční analýze a okrajově některým druhům analýz vnitřního a vnějšího prostředí podniku. Analýzy vnitřního a vnějšího prostředí jsou zde uvedeny proto, aby se čtenář mohl lépe seznámit se zkoumanou účetní jednotkou.

Údaje v teoretické části jsou čerpány z odborné literatury a doplněny z webových zdrojů. Seznam je uveden na závěr práce.

Praktická část se věnuje konkrétnímu podniku, tedy Dopravnímu podniku města Olomouce, a. s.

Praktická část pojednává o základních informacích týkajících se Dopravního podniku města Olomouce, a. s., jeho historii, struktuře majetku, zaměstnanců a vozového parku. Pozornost je věnována vybraným nákladům a výnosům, jejichž výše je následně podrobněji zkoumána a okomentována. Některá data jsou graficky znázorněna, aby byl více názorný průběh jejich vývoje za období pěti let. Praktická část dále obsahuje SWOT a PEST analýzu podniku.

Údaje v praktické části jsou čerpány především z účetních výkazů společnosti za období roku 2008 až 2012, výroční zprávy podniku za rok 2012, interních materiálů podniku a webových zdrojů.

V průběhu práce autorka postupně zhodnocuje zjištěné skutečnosti získané z výše uvedených zdrojů. Pokusí se vysvětlit důvody jejich vzniku, případně vysvětlí důvody, které by mohly vést ke zjištěným změnám v průběhu celého zkoumaného období.

Závěrem práce jsou uvedeny možné návrhy změn ve způsobu využívání dostupných ekonomických zdrojů podniku. Jsou zde uvedena možná doporučení, která

by mohla vést k efektivnějšímu hospodaření podniku a navrženy případné další možnosti k získání peněžních prostředků k podnikání.

1 VÝSLEDOVKA JAKO ZDROJ INFORMACÍ O NÁKLADECH A VÝNOSECH

První kapitola se zabývá výkladem základních pojmů běžně užívaných ve zkoumané problematice.

1.1 Výkaz zisku a ztráty

Výkaz zisku a ztráty (výsledovka) obsahuje výnosy, náklady a výsledek hospodaření. Tržby patří k nejvýznamnějším položkám výnosů. Jedná se zejména o tržby z prodeje výrobků a služeb, tržby z prodeje zboží, ale i z prodeje dlouhodobého majetku.¹

Výsledovku lze sestavit ve dvojí formě. Vše je odvislé od členění položek výkazu. Může být členěno dle druhu nebo dle účelu, výsledovku lze tedy sestavit druhovou či účelovou. Obě výsledovky se od sebe liší v části provozního výsledku hospodaření za dané účetní období.

Česká výsledovka je zobrazována ve vertikální, stupňovité podobě. Podmínkou je, že z ní musí být zřejmý provozní, finanční a celkový výsledek hospodaření za účetní období. Ve výkazu jsou obvykle obsaženy údaje za běžné a minulé účetní období.²

1.1.1 Náklady

Pojetí nákladů je rozlišováno ve finančním a manažerském účetnictví. Finanční účetnictví je určeno zejména pro externí uživatele naproti tomu manažerské, neboli vnitropodnikové účetnictví slouží manažerům k řízení podniku. Díky tomu, že manažerské účetnictví vyžaduje větší potřebu informací o nákladech než finanční účetnictví, je pojem nákladů v obou účetnictvích vymezen rozdílně.³

¹ Srov. VALENTOVÁ, Ivana. *Podniková ekonomika 1*, s. 68

² Srov. DLUHOŠOVÁ, Dana. *Finanční řízení a rozhodování podniku*, s. 54

³ Srov. KRÁL, Bohumil. *Manažerské účetnictví 3.*, s. 46

Ve finančním účetnictví náklady představují snížení ekonomického prospěchu, vyjadřují spotřebu výrobních činitelů za dané účetní období. Ke snížení ekonomického prospěchu dochází prostřednictvím úbytku aktiv či zvýšením závazků s podmínkou, že oba případy směřují ke snížení vlastního kapitálu. Výjimkou je snížení vlastního kapitálu tak, že se rozdělí mezi vlastníky. Nákladovými druhy nazýváme činitele vstupující do reprodukčního procesu z vnějšího okolí.⁴

V manažerském účetnictví bereme náklady jako „hodnotově vyjádřené, účelné vynaložení ekonomických zdrojů podniku, účelově související s ekonomickou činností“.⁵

Druhé členění nákladů

Jsou rozlišovány tyto základní nákladové druhy:⁶

- spotřeba materiálu,
- spotřeba a použití externích prací a služeb,
- mzdové náklady, sociální a zdravotní pojištění a ostatní osobní náklady,
- odpisy hmotného a nehmotného majetku,
- finanční náklady.

Tyto nákladové druhy mají společného to, že jsou prvotní, nerozlišené časově a jsou externí. Dále se nákladové druhy člení podle svého charakteru, a to na provozní, finanční a mimořádné (totéž rozdělení odpovídá struktuře výsledovky).⁷

Kalkulační členění nákladů

Existuje mnoho dalších členění nákladů. Za zmínku stojí kalkulační členění nákladů, náklady se rozlišují na přímé a nepřímé (režijní). Přímé souvisí s konkrétním druhem výkonu (jsou vynakládány na výrobu výrobku), režijní jsou společné na produkci více druhů výrobků, případně jsou využity na chod celého podniku (neváží se pouze k jednomu druhu výkonu).⁸

⁴ Srov. KOVANICOVÁ, Dana. *Jak porozumět světovým, evropským, českým účetním výkazům*, s. 61

⁵ KRÁL, Bohumil. *Manažerské účetnictví 3.*, s. 47

⁶ Srov. VOCHOZKA, Marek a kol. *Podniková ekonomika*, s. 74

⁷ Srov. tamtéž

⁸ Srov. VOCHOZKA, Marek a kol. *Podniková ekonomika*, s. 74-75

Členění nákladů na fixní a variabilní

Podle závislosti na objemu prováděných výkonů se rozlišují náklady fixní (nemění se v závislosti na objemu produkce) a variabilní (v závislosti na objemu produkce se mění).⁹

Výsledkem hospodaření je rozdíl mezi výnosy a náklady. Z toho plyne, že vyššího zisku může podnik dosáhnout pouze tehdy, pokud navýší své výnosy nebo naopak sníží své náklady. Účetní zisk je stanovován ve výkazu zisku a ztráty.¹⁰

1.1.2 Výnosy

Výnosy jsou definovány jako peněžní částky, které podnik získal za dané účetní období. Přitom není brán ohled na to, zda došlo k jejich inkasu.¹¹

Výnosy představují zvýšení ekonomického prospěchu za účetní období. Ekonomický prospěch je zvýšen přírůstkem aktiv nebo snížením závazků s podmínkou, že oba případy budou vést ke zvýšení vlastního kapitálu. Výjimku tvoří jen zvýšení vlastního kapitálu s pomocí vkladů vlastníků (nejedná se o výnos).¹²

Provozní, finanční a mimořádné výnosy

Celkové výnosy podniku jsou tvořeny provozními, finančními a mimořádnými výnosy. Za hlavní výnosy jsou považovány výnosy z provozně-hospodářské činnosti. U výrobního podniku jsou jejich součástí zejména tržby.

Finanční výnosy jsou představovány výnosy z finančních investic, cenných papírů, vkladů či účastí v jiných podnicích.

Poslední složku výnosů tvoří mimořádné výnosy. K mimořádným výnosům můžeme přiřadit například výnosy z prodeje odepsaného dlouhodobého majetku.¹³

⁹ Srov. VOCHOZKA, Marek a kol. *Podniková ekonomika*, s. 78

¹⁰ Srov. VALENTOVÁ, Ivana. *Podniková ekonomika 1*, s. 70

¹¹ Srov. VALENTOVÁ, Ivana. *Podniková ekonomika 1*, s. 68

¹² Srov. KOVANICOVÁ, Dana. *Jak porozumět světovým, evropským, českým účetním výkazům*, s. 60

¹³ Srov. SYNEK, Miloslav. *Manažerská ekonomika*, s. 67

Tržby

Hlavní a tudíž i rozhodující složkou výnosů jsou tržby. Miloslav Synek uvádí, že tržby jsou „peněžní částkou, kterou podnik získal prodejem výrobků, zboží a služeb v daném účetním období (měsíci, roku)“.¹⁴

Rozlišujeme tržby z prodeje:

- vyrobených výrobků a poskytnutých služeb,
- nakupovaného zboží,
- zásob materiálu,
- nepotřebných strojů,
- vynálezů, patentů, licencí.¹⁵

Výše tržeb je ovlivnitelná, a to zejména díky těmto faktorům:

- fyzický objem výroby (v krátkém období závisí na výrobní kapacitě a poptávce),
- cena výrobků,
- struktura výroby a prodeje,
- způsob fakturace a úhrada faktur (stanoveno předpisy).¹⁶

1.1.3 Výsledek hospodaření

Výsledkem hospodaření rozumíme rozdíl mezi výnosy a náklady. Pokud jsou výnosy vyšší než náklady, hovoříme o zisku, pokud jsou naopak výnosy nižší než náklady, hovoříme o ztrátě.

Obecně lze konstatovat, že každý podnik vznikl proto, aby svému majiteli poskytoval zdroje pro živobytí. Tedy smyslem podnikání je dosahování zisku. K dosahování zisku vedou dva možné způsoby, jak bylo řečeno dříve, a to zvyšování výnosů a snižování nákladů.

¹⁴ SYNEK, Miloslav. *Manažerská ekonomika*, s. 69

¹⁵ Srov. KOŽENÁ, Marcela. *Manažerská ekonomika: teorie pro praxi*, s. 85

¹⁶ Srov. tamtéž

Základní funkce hospodářského výsledku, resp. zisku jsou:

- rozvojová funkce – hlavním zdrojem akumulace finančních prostředků pro rozvoj podniku je zisk,
- rozdělovací funkce – rozděluje důchody mezi vlastníky, investory a stát,
- kritériální funkce – právě hospodářský výsledek je hlavní kritérium pro rozhodování o všech důležitých a životních otázkách hospodaření podniku (maximalizace zisku je jedno z nejdůležitějších kritérií pro rozhodování v podnicích),
- motivační funkce – hmotná zainteresovanost pracovníků je udávána výsledkem hospodaření (zisk je základní motivací pro podnikání).¹⁷

Hospodářský výsledek je určován za provozní, finanční a mimořádnou činnost. Sečteme-li výsledky z provozní a finanční činnosti a od výsledku odečteme daň z příjmů z běžné činnosti, dostaneme výsledek hospodaření za běžnou činnost. Přičteme-li k výsledku hospodaření za běžnou činnost ještě výsledek hospodaření z mimořádné činnosti, rovněž zdaněným daní z příjmů, dostaneme výsledek hospodaření za účetní období.¹⁸

Tabulka 1 uvádí strukturu jednotlivých typů hospodářských výsledků.

¹⁷ Srov. SYNEK, Miloslav. *Manažerská ekonomika*, s. 129

¹⁸ Srov. KOVANICOVÁ, Dana. *Jak porozumět světovým, evropským, českým účetním výkazům*, s. 230

Tab. 1 - Schéma dílčích VH, VH před zdaněním a VH po zdanění v druhovém členění

tržby z prodeje zboží	-	náklady na prodej zboží	=	obchodní marže
+		+		+
tržby za výrobky	-	výkonová spotřeba	=	přidaná hodnota
+		+		+
provozní výnosy	-	provozní náklady	-	provozní výsledek
+		+		+
finanční výnosy	-	finanční náklady	-	finanční výsledek
+		+		+
mimořádné výnosy	-	mimořádné náklady	-	mimořádný výsledek
výnosy celkem	-	náklady celkem	-	výsledek hospodaření před zdaněním
			-	daň z příjmů
			=	výsledek hospodaření

Zdroj: LANDA, Martin. Jak číst finanční výkazy, s. 42

1.2 Rozvaha

Rozvaha neboli bilance podniku poskytuje pohled na majetkovou a finanční strukturu podniku. Na straně aktiv dává přehled o struktuře majetku, na straně pasiv o zdrojích krytí majetku (o způsobu financování majetku).¹⁹

Na majetek podniku můžeme mít dvojí pohled. Můžeme si jej představit jednoduše jako položku majetku, se kterou podnik hospodaří a zároveň si uvědomovat, že musela být financována z určitého zdroje. Jedná se tedy o dvojí pohled na tentýž

¹⁹ Srov. KNÁPKOVÁ, Adriana; PAVELKOVÁ, Drahomíra. *Finanční analýza: komplexní průvodce s příklady*, s. 21

majetek, tudíž musí být strana aktiv vždy rovna straně pasiv. Pokud tomu tak není, nemůže být rozvaha sestavena správně.²⁰

1.2.1 Aktiva

Aktiva uvedená v rozvaze vyjadřují druh majetku. Rozlišují se na stálá a oběžná aktiva. Do stálých aktiv řadíme dlouhodobý hmotný, nehmotný a finanční majetek. Oběžná aktiva představuje krátkodobý majetek, tedy zásoby, pohledávky a krátkodobý finanční majetek.²¹

1.2.2 Pasiva

Pasiva představují zdroje financování. V rozvaze jsou rozdělena na vlastní a cizí zdroje. Cizí zdroje jsou dále rozděleny na dlouhodobé a krátkodobé závazky.²²

1.3 Výkaz CASH-FLOW

Výkaz CASH-FLOW, tedy přehled o peněžních tocích podává informace o veškerých peněžních tocích podniku v průběhu daného účetního období. Peněžní toky představují přírůstky či úbytky peněžních prostředků a peněžní ekvivalenty. Peněžními toky rozumíme peníze v hotovosti, ceniny, peněžní prostředky uložené na účtech v bankách a peníze na cestě. Peněžními ekvivalenty rozumíme krátkodobý finanční majetek, který je možno s co nejnižšími transakčními náklady přeměnit na peníze a který nebude vykazovat významné změny své hodnoty s ohledem na čas.

²⁰ Srov. Podnikatelský web. *Účetnictví – rozvaha* [online]. 2014 [cit. 2014-03-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.podnikatelskyweb.cz/ucetnictvi-rozvaha/>>

²¹ Srov. tamtéž

²² Srov. tamtéž

1.4 Příloha k účetní závěrce

Příloha k účetní závěrce tvoří nedílnou a podstatnou součást každé účetní závěrky.

V příloze jsou uváděny obecné informace o:

- zkoumané účetní jednotce,
- o zaměstnancích,
- o použitých účetních metodách,
- o způsobu ocenění majetku,
- o způsobu odepisování dlouhodobého majetku,
- o úvěrech či získaných dotacích,
- údaje o výši pohledávek a závazků po lhůtě splatnosti, atd.

1.5 Finanční analýza

Účelem finanční analýzy podniku je podat pravdivé komplexní údaje o finanční situaci podniku. Podává informace o tom, jak si podnik stojí na trhu. Zda je ziskový, zda maximálně využívá svých zdrojů, nebo zda je například schopen splácet své závazky. Poskytuje manažerům podrobné informace, mimo jiné jaké rentability podnik dosahuje, jakou hodnotu vytváření zaměstnanci podniku, atd. Jen stěží si lze představit schopného manažera, který by se obešel bez údajů, poskytnutých právě finanční analýzou. Díky ní lze zhodnotit, zda se podniku podařilo splnit předpokládané cíle či zda se podnik vyvaroval situacím, kterým se chtěl vyhnout.²³

Výsledky finanční analýzy nejsou určeny jen manažerům organizací, poskytují důležité informace především investorům, státním institucím, vlastníkům podniků, konkurentům, auditorům, obchodním partnerům a také odborné veřejnosti. Vlastníci se zajímají především o návratnost vložených prostředků, tzn. hodnotí rentabilitu (ziskovost) vloženého kapitálu. Věřitele zajímá schopnost podniku splácet své závazky, státní instituce naopak schopnost vytvářet zisk a následně odvádět daně do státního

²³ Srov. KNÁPKOVÁ, Adriana; PAVELKOVÁ, Drahomíra. *Finanční analýza: komplexní průvodce s příklady*, s. 17

rozpočtu, konkurenti se pak zajímají o dobře prosperující podniky, aby se jimi mohli inspirovat.²⁴

Finanční analýza zaujímá při oceňování podniku dvě základní funkce. Poskytuje informace o finančním zdraví podniku a dále tvoří základ pro tvorbu finančního plánu. Účetnictví představuje základní zdroj informací pro finanční analýzu. Jelikož se jedná o trvalou veličinu, odehrávají se všechny propočty na úrovni roční báze. Vesměs si lze vystačit s daty z účetních závěrek. Existuje-li riziko zapříčinění nepřesnosti při výpočtech vlivem užití pouze užití dat z účetních závěrek, je třeba zohlednit údaje v hlavních knihách a analytické evidenci.²⁵

Při tvorbě finanční analýzy nestačí vycházet pouze z aktuálních výkazů, je třeba brát v potaz i výkazy z minulosti. Obvyklá je úroveň tří let, jedná-li se o oceňování podniku, prodlužuje se minimálně na pět let.²⁶

Metody finanční analýzy

Dále je třeba dbát na přiměřenost volby metod analýzy. Měl by být učiněn ohled na:

- účelnost – finanční analytik pracuje vždy na zakázku, musí mít tedy předem jasno v tom, k čemu má výsledek analýzy sloužit, a tudíž jeho práce musí odpovídat předem jasně zadanému cíli,
- nákladnost – na provedení analýzy je třeba dostatek času a kvalifikované práce, což přináší řadu nákladů, které by měly být adekvátní návratnosti takto vynaložených nákladů,
- spolehlivost – zde platí ono zažité pravidlo, že čím spolehlivější a pravdivější budou vstupní činitelé, tím spolehlivější budou výsledky analýzy.²⁷

Obecně platí: „čím lepší metody, tím spolehlivější závěry, tím nižší riziko chybného rozhodnutí a tím vyšší naděje na úspěch“.²⁸

²⁴ Srov. KNÁPKOVÁ, Adriana; PAVELKOVÁ, Drahomíra. *Finanční analýza: komplexní průvodce s příklady*, s. 17

²⁵ Srov. VOCHOZKA, Marek a kol. *Podniková ekonomika*, s. 136

²⁶ Srov. tamtéž

²⁷ Srov. RŮČKOVÁ, Petra. *Finanční analýza, metody, ukazatele, využití v praxi*, s. 40

²⁸ RŮČKOVÁ, Petra. *Finanční analýza, metody, ukazatele, využití v praxi*, s. 40

1.6 Analýza vnějšího prostředí podniku

Souhrn všech sil a vlivů působících přímo či nepřímo na podnik nazýváme vnějším prostředím. Veškeré vnější síly a vlivy mají vliv na výkonnost a prosperitu podniku. Mezi vnější vlivy patří: konkurenti, dodavatelé, technologie, vláda, ekologie, trh práce, makroekonomické vlivy, sociální a kulturní prostředí aj.²⁹

PEST analýza

V PEST analýze se zvažují 4 vybrané faktory, jedná se o faktory:

- ekonomické (ekonomické cykly, úrokové sazby, míra inflace a nezaměstnanosti, ...),
- politicko-právní (sociální politika, stabilita vlády, antimonopolní opatření, ...),
- sociálně-kulturní faktory (demografický vývoj, přístup k práci, mobilita obyvatelstva, ...)
- a technologické faktory (rychlost technologických změn, míra zastarávání technologií, přístup k výzkumu a vývoji, ...).³⁰

V posledních letech dochází k rozšíření PEST analýzy o ekologické prostředí, tedy na STEPE-analýzu.

1.7 Analýza vnitřního prostředí podniku

Souhrn všech prvků a vztahů mezi nimi existujících uvnitř podniku nazýváme vnitřním prostředím. Každá organizace má své specifické vnitřní prostředí. Lidé a věcné prostředky jsou propojeni vzájemnými komunikačními a řídicími vazbami v sociálně-technickém systému, který představuje samotná organizace.³¹

Mezi analýzy vnitřního prostředí patří zejména analýza zdrojů a analýza hodnotového řetězce.

²⁹ Srov. VOCHOZKA, Marek a kol. *Podniková ekonomika*, s. 343

³⁰ Srov. VOCHOZKA, Marek a kol. *Podniková ekonomika*, s. 344-345

³¹ Srov. VOCHOZKA, Marek a kol. *Podniková ekonomika*, s. 348

1.8 Analýza vnějšího a vnitřního prostředí podniku

Při analýze jakéhokoliv objektu zkoumání lze pochopitelně analyzovat jeho vnitřní i vnější prostředí současně. Nejznámější metodou je SWOT analýza.

SWOT analýza

Základní analýzou analyzující mikroprostředí a makroprostředí je SWOT analýza. Přestavuje přehledné uspořádání poznatků získaných z předcházejících analýz. Název analýzy je odvozen od zkratky 4 anglických slov, tedy:

Strengths – silné stránky,

Weaknesses – slabé stránky,

Opportunities – příležitosti z vnějšího prostředí a

Threats – hrozby z vnějšího prostředí.³²

Objektivnost a kvalita SWOT analýzy vždy závisí na vstupních datech. Jsou-li dodány například pouze od generálního ředitele dané společnosti, jedná se pouze o názor jedné osoby nikoliv pohled všech možných zúčastněných stran, jako jsou zaměstnanci, zákazníci, odběratelé či dodavatelé.³³

³² Srov. VOCHOZKA, Marek a kol. *Podniková ekonomika*, s. 350

³³ Srov. tamtéž

2 POPIS SPOLEČNOSTI - DPMO, a. s.

Cílem kapitoly je představení podniku, jehož náklady a výnosy jsou analyzovány v dalších částech. Zde je věnována největší snaha seznámení čtenáře práce s Dopravním podnikem města Olomouce, a. s., jeho historií, strukturou zaměstnanců, majetku a celkově s hospodařením podniku.

2.1 Základní informace

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUCE, a. s. (dále jen podnik)

Dopravní podnik města Olomouce, a. s. je zapsán v Obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Ostravě dne 29. března 1994, v oddíle B, vložce 803. Zakladatelem je Statutární město Olomouc a je i jeho stoprocentním vlastníkem. DPMO, a. s. sídlí v Olomouci, Koželužské ulici 563/1.

Společnost řídí a zastupuje představenstvo (složeno ze sedmi členů) a kontroluje dozorčí rada (složena ze tří členů). Samotné vedení společnosti pak vykonává na základě pověření řídicí funkcí představenstva. Výkonným ředitelem je v současné době Ing. Vladimír Menšík.

Obr. 1 - Logo podniku



Zdroj: www.dpmo.cz

Předmět podnikání

Předmětem podnikání výše uvedené organizace je realizace přepravy osob na území Olomouce a jeho blízkého okolí. Přeprava osob v Olomouci je realizována prostřednictvím autobusů a tramvají. Dalšími obcemi obsluhovanými linkami podniku jsou Bukovany, Bystrovany, Horka nad Moravou, Samotišky a Skrbeň. Ročně je přepraveno asi 58 milionů osob. Podnik realizuje 22 linek autobusů, celková délka sítí autobusových linek představuje 275 kilometrů a 5 linek tramvají s celkovou délkou sítí

tramvajových linek 30 kilometrů (údaje platné před zprovozněním nové tramvajové tratě na Nové Sady).³⁴

Historie

Roku 1841 se dostalo Olomouci železničního spojení s Vídní. O čtyři roky později byla železnice prodloužena do Prahy a tehdy také zahájila činnost První olomoucká omnibusová společnost, která obstarávala spojení mezi městem a odlehlým nádražím. Omnibusy považujeme za základní kámen historie olomoucké nekolejové hromadné dopravy a za předzvěst pozdější dopravy autobusové. Koněspřežné omnibusy byly roku 1899 nahrazeny moderními tramvajemi.³⁵

V následujících desetiletích se hromadná doprava odehrávala pouze na kolejích. Po ukončení první světové války se městu nedostávalo prostředků na rozvoj pouliční dráhy a tak poměrně brzy nastal čas pro zavedení městských autobusů, ač v té době byly ještě velmi málo rozšířeným dopravním prostředkem. Nejbližší městské autobusové linky byly na konci roku 1926 až v Jablonci na Nisou a Praze. Olomouc se tak roku 1927 stala prvním městem na Moravě, které mělo vlastní autobusovou dopravu.³⁶

Již v lednu 1892 se městské zastupitelstvo rozhodlo vybudovat pouliční dráhu s parním pohonem. Tramvajová dráha byla jednokolejná, se šesti výhybišti a smyčkou u nádraží. Od nádraží vedla trať nejkratším směrem na tehdejší a znovu i dnešní Horní náměstí. K prvnímu rozšíření dráhy došlo v roce 1914 prodloužením ze třídy Míru ke hřbitovům, v roce 1933 k vojenskému letišti. V roce 1934 byla trať prodloužena od Fakultní nemocnice ke kostelu na Nové ulici. Po čtyřiceti letech provozu, v roce 1939, bylo dosaženo dosud nejvyššího výkonu počtem 5 230 081 přepravených osob. Růst frekvence si vyžádal přestavbu dráhy na dvoukolejnou.³⁷

Po odstranění válečných škod došlo ke znárodnění energetických zdrojů a tím i městské elektrárny. V roce 1953 vznikl Dopravní podnik města Olomouce v nynější

³⁴ Srov. DPMO. *Zajímavosti – statistické údaje* [online]. 2014 [cit. 2014-03-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti>>

³⁵ Srov. DPMO. *Zajímavosti – historie autobusové dopravy* [online]. 2014 [cit. 2014-03-08]. Dostupné na WWW: <http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti_bus>

³⁶ Srov. tamtéž

³⁷ Srov. tamtéž

podobě. V roce 1947 byla postavena dvoukolejná tramvajová trať po předměstí Hodolan. V následujícím roce byla prodloužena k Bělidlům. V letech 1949-1952 byly postupně zdvoukolejněny další úseky tratí a místo výhybiště u krematoria byla v roce 1953 uvedena do provozu kolejová smyčka.³⁸

V roce 1954 byl zahájen provoz na dosud nejrozsáhlejší a nejsložitější stavbě, na přeložení ještě jednokolejných úseků z oblasti Horního náměstí do dnešní trasy Pekařská – ulice 8. května – náměstí Národních hrdinů – třída Svobody.³⁹

V roce 1955 byl prodloužen tento úsek tratě dále k tržnici s ukončením smyčkou. V témže roce byla postavena vlečná kolej z náměstí Národních hrdinů do vozovny. Nevyužitě jednokolejné úseky a úsek tratě krematorium – letiště, byly zrušeny. V následujících letech byly zahájeny rozsáhlé rekonstrukce tělesa tramvajové dráhy včetně rekonstrukce trolejového vedení a kabelových rozvodů.⁴⁰

Dochází ke zrušení úseku tratě ve třídě I. P. Pavlova, který byl v roce 1981 nahrazen novou tratí na vlastním tělese v Brněnské ulici, končící dvoukolejnou smyčkou v ulici Hraniční. V roce 1997 byl otevřen nový úsek tramvajové tratě spojující hlavní nádraží s lokalitou tržnice přes třídu Kosmonautů, přičemž byla zrušena smyčka v blízkosti tržnice.⁴¹

2.2 Struktura zaměstnanců

V podniku je zaměstnáno celkem 418 osob, z toho je 167 řidičů autobusů a 88 řidičů tramvají, zbytek jsou zaměstnanci dopravního dispečinku, údržby tratí a vozových parků obou provozů, technickohospodářští pracovníci a ostatní. V tabulce 2 jsou uvedeny počty jednotlivých zaměstnanců za období 2008 – 2012.

Obrázek 2 uvádí podíl jednotlivých počtů zaměstnanců na celkovém počtu všech zaměstnanců. Z grafu je zřejmé, že největší podíl zaměstnanců na celkovém počtu zaměstnanců v podniku mají právě řidiči autobusů. Je to pochopitelné, jelikož převážná většina dopravní obsluhy v Olomouci a okolí se děje právě prostřednictvím autobusové

³⁸ Srov. DPMO. *Zajímavosti – historie autobusové dopravy* [online]. 2014 [cit. 2014-03-08]. Dostupné na WWW: <http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti_tram>

³⁹ Srov. tamtéž

⁴⁰ Srov. tamtéž

⁴¹ Srov. tamtéž

dopravy. Druhý největší podíl na struktuře zaměstnanců mají ostatní zaměstnanci, tedy technickohospodářští pracovníci a dělníci a třetí zaměstnanci tramvají.

Z údajů vyplývá, že se nejméně měnil počet řidičů tramvají. Počet řidičů tramvají se nijak zvlášť nezměnil ani při změně dvanáctiminutového intervalu (dosud se užíval od ranních hodin cca do 18té hodiny) na patnáctiminutový interval. Větší změny byly zaznamenány u řidičů autobusů, což bylo způsobeno úpravou počtu autobusových linek a spojů, na základě sčítání cestujících u vybraných spojů a rovněž síťovým sčítáním Koordinátorem IDSOK, provedeném v roce 2011 a ostatních zaměstnanců.

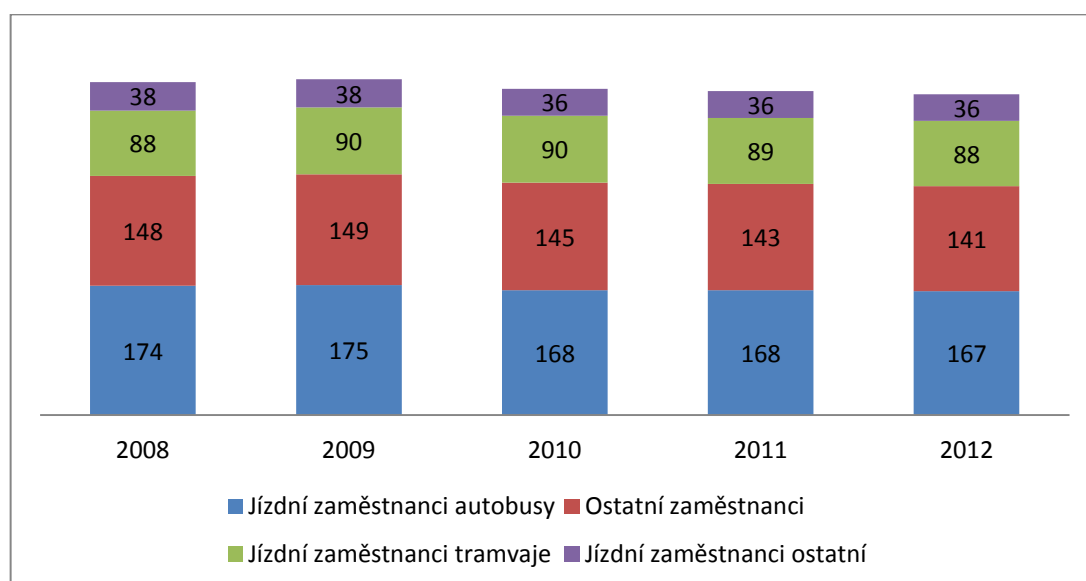
Celkově lze konstatovat, že od roku 2009 má počet zaměstnanců jednotlivých provozů včetně ostatních zaměstnanců klesající tendenci. Na chod podniku to však nemá nijak negativní vliv, jelikož počty jízdních zaměstnanců tramvají a autobusů navyšují tzv. kmenoví zaměstnanci. Jedná se o pracovníky určené na výpomoc při výkyvech v dopravě, případně sezónní zaměstnance, doplňující řady stálých zaměstnanců v období výluk a prázdnin, kdy žádá převážná většina stálých zaměstnanců o dovolenou. Počet takových zaměstnanců se každoročně mění stejně jako jejich potřeba v celoročním provozu. Výpomoc „brigádníků“ nelze považovat za zanedbatelnou.

Tab. 2 - Počet zaměstnanců (průměrný přepočtený počet) za rok 2008 až 2012

Počet zaměstnanců	2008	2009	2010	2011	2012
Jízdní zaměstnanci tramvaje	88	90	90	89	88
Jízdní zaměstnanci autobusy	174	175	168	168	167
Jízdní zaměstnanci ostatní	38	38	36	36	36
Jízdní zaměstnanci celkem	300	303	294	293	291
Ostatní zaměstnanci	148	149	145	143	141
Společnost celkem	448	452	439	436	432

Zdroj: Výroční zpráva za rok 2012, s. 27

Obr. 2 - Vývoj počtu zaměstnanců v letech 2008 až 2012



Zdroj: Vlastní zpracování

2.3 Vozový park

V současné době podnik disponuje 79 autobusy, 1 zájezdovým autobusem a 1 služebním autobusem a 70 tramvajemi, z toho je 1 služební a 3 historickými (údaje jsou aktualizovány k 31. 12. 2012). Průměrné stáří autobusů je 7,47 roku a tramvají 16,80 roku (údaje jsou aktualizovány k 31. 12. 2013).⁴²

V ulicích města se můžete svést vozy značky Karosa, Solaris (nizkopodlažní vozy), Sor a Fiat (vozy o nižší kapacitě přepravovaných osob), tramvajemi značky ČKD, Škoda INEKON, INEKON TRIO a Vario (poslední tři jsou nizkopodlažní). Struktura vozového parku je platná k 30. 9. 2013.⁴³ Celkový počet vozidel za posledních 5 let je uveden v tabulce 3.

I když se může na první pohled zdát, že se počty vozů u tramvají nemění, není tomu tak, v průběhu jednotlivých let se tramvaje modernizují tak, aby délka jejich použitelnosti byla delší. Samotná koupě nové tramvaje představuje výdej obrovského množství peněžních prostředků ve srovnání s modernizací stávajícího vozového parku.

⁴² Srov. DPMO. *Zajímavosti – statistické údaje* [online]. 2014 [cit. 2014-03-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti>>

⁴³ Srov. tamtéž

Hlavním důvodem modernizace tramvají je úspora energií. Navíc všechny nově pořízené tramvaje už splňují podmínku bezbariérovosti.

Z tabulky 3 je zřejmé, že se počet autobusů navýšil v letech 2009 a 2010 a pak opět klesl na počet 77 kusů, jako byl v roce 2008. Tady obzvlášť uvedená data mírně klamou, skutečnost je trochu jiná. Téměř každým rokem se pořizují nové autobusy, v uvedených letech se jednalo vždy o vozy nízkopodlažní. Vyřazují se vozy, které patří k nejdříve pořízeným, tedy k nejstarším, jedná se zejména o vozy značky Karosa (žádný z těchto vozů nesplňuje podmínku bezbariérovosti).

Hlavním trendem vývoje městské hromadné dopravy v Olomouci je umožnit všem cestujícím, včetně imobilních, přepravu po celém území města. S neustálým nárůstem nízkopodlažních tramvají a autobusu se možnosti přepravy imobilních občanů každoročně navyšují. Můžeme konstatovat, že bezbariérová přeprava je možná po všech trasách. Omezení je pouze časové, protože nelze zajistit na všech linkách po celé dny provoz nízkopodlažními vozy, kapacita vozového parku podniku na to zatím nestačí.

Tab. 3 - Počet vozidel za rok 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Tramvaje	61	61	61	61	61
Autobusy	77	80	80	77	77

Zdroj: Výroční zpráva za rok 2012, str. 11

2.4 Vývoj počtu linek a vozidel

Z níže uvedených údajů patrných z tabulek 4 a 5 vyplývá, že počet linek ani délka linek v tramvajovém provozu se za posledních pět let nezměnil. Můžeme jen konstatovat, že k dnešnímu dni už máme v Olomouci 7 tramvajových linek. Výstavba tramvajové tratě do části Nové Sady v Olomouci byla dokončena na podzim roku 2013, avšak přesné údaje o délce tratí včetně údajů o pořízení nových tramvají umožňujících dopravu i tam, kde nebyla vybudována tramvajová točna, tedy na konečné na Nových Sadech (Trnkova), budou zveřejněny ve výroční zprávě za rok 2013. Nově pořízených vozů pro tuto 1,3 km dlouhou trať je 14, které jsou bez výjimky nízkopodlažní, opatřeny dvěma na obou stranách vozů – provoz na této nové trati je tedy oboustranný.

Tab. 4 - Vývoj počtu linek, délky linek a počtu tramvají za rok 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Počet linek	5	5	5	5	5
Délka linek v km	30	30	30	30	30
Počet vozidel	61	61	61	61	61

Zdroj: Výroční zpráva za rok 2012, str. 11

Co se týče počtu linek a délky linek v autobusovém provozu, můžeme říci, že se údaje každoročně mění. Z tabulky 5 je od roku 2009 zřejmý pokles počtu linek. Počet linek je odvislý zejména od požadavků přepravovaných osob zjišťovaných ve veřejných průzkumech, případně závisí na požadavcích vlastníka, tj. Statutárního města Olomouc. Délka linek nevykazuje žádné fatální změny v nárůstu či poklesu. Od roku 2010 však při stejném počtu linek mírně roste. Vývoj počtu vozů za sledované období se pohybuje v rozmezí 77 až 80 vozů, což stačí na pokrytí všech linek včetně případných výluk v tramvajovém provozu. Rezerva vozů v případě poruch každodenně potřebného počtu vozů je taktéž dostačující. Podnik si vystačí se stávajícím vozovým parkem bez toho, aby si musel další vozy půjčovat.

Tab. 5 - Vývoj počtu linek, délky linek a počtu autobusů za rok 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Počet linek	23	24	22	22	22
Délka linek v km	271	284	261	272	275
Počet vozidel	77	80	80	77	77

Zdroj: Výroční zpráva za rok 2012, str. 11

2.5 Rozbor vývoje počtu ujetých vozokilometrů a počtu přepravených osob

Vozokilometry představují počet ujetých kilometrů za rok. V tabulkách 6 a 7 jsou uvedena data obou provozů podniku spolu s vývojem počtu přepravených osob. V tramvajovém provozu dochází každoročně od roku 2008 k mírnému poklesu vozokilometrů, avšak k zásadnímu poklesu počtu přepravených osob. Největší výkyv v počtu přepravených osob nastal v roce 2009 a to o 2,310.000 osob, což představovalo

největší úbytek za posledních 5 let. Druhý největší úbytek byl zaznamenán v roce 2012. Je politování hodné, že každoročně klesá počet přepravených osob, když kvalita nabízených služeb se rok od roku zvyšuje a délka tratí zůstává na stejné úrovni.

V autobusovém provozu je trend obdobný, nejen že každoročně od roku 2009 klesá počet ujetých vozokilometrů, ale navíc klesá počet přepravených osob avšak ne tak fatálně jako u druhého provozu. Největší změna v počtu přepravených osob byla zaznamenána v roce 2011. U autobusového provozu taktéž dochází ke zlepšování a zkvalitňování nabízených služeb, dokonce dochází k různým úpravám autobusových linek a časů odjezdů, ale ani tyto kroky nevedou k nárůstu počtu přepravených osob za jednotlivé roky.

Tab. 6 - Vývoj vozokilometrů a počtu přepravených osob v tramvajovém provozu za rok 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Počet vzkm (v tis.)	2 328	2 246	2 313	2 327	2 207
Počet přepravených osob (v tis.)	28 552	26 242	26 629	25 625	23 707

Zdroj: Výroční zpráva za rok 2012, str. 11

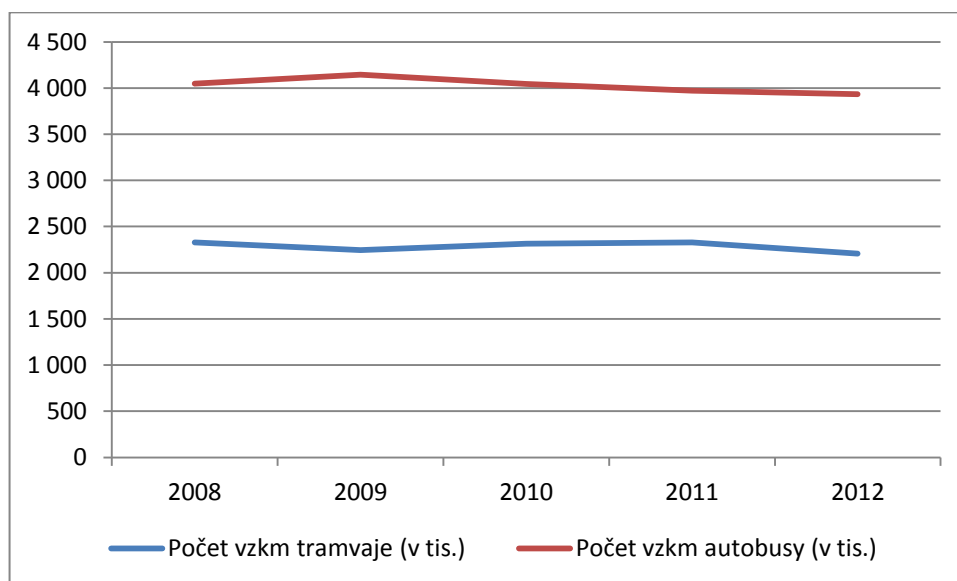
Tab. 7 - Vývoj vozokilometrů a počtu přepravených osob v autobusovém provozu za rok 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Počet vzkm (v tis.)	4 046	4 144	4 045	3 973	3 934
Počet přepravených osob (v tis.)	33 036	32 218	31 226	29 807	29 030

Zdroj: Výroční zpráva za rok 2012, str. 11

Vývoj počtu vozokilometrů a počtu přepravených osob je znázorněn v obrázku 3, kde je zřejmý jejich neustálý pokles.

Obr. 3: Vývoj počtu vozokilometrů tramvají a autobusů v roce 2008 až 2012



Zdroj: vlastní zpracování

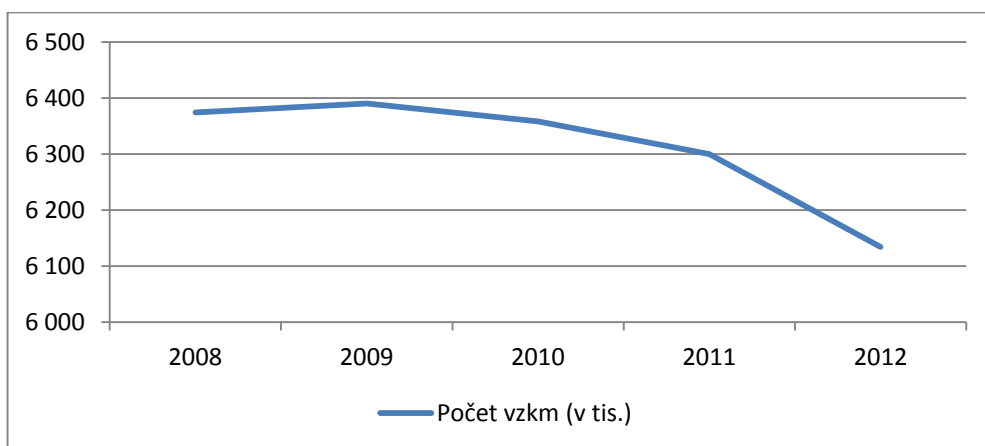
Budeme-li brát v potaz oba provozy dohromady, dojdeme ke zjištění, že počet ujetých vozokilometrů a počet přepravených osob mají klesající tendenci, vyjma počtu ujetých vozokilometrů v roce 2009, kdy došlo k jeho mírnému nárůstu. Údaje jsou zřejmé z tabulky 8 a názorně zobrazeny na obrázcích 4 a 5.

Tab. 8 - Vývoj vozokilometrů a počtu přepravených osob v obou provozech za rok 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Počet vzkm (v tis.)	6 374	6 390	6 358	6 300	6 134
Počet přepravených osob (v tis.)	61 558	58 460	57 855	55 432	52 737

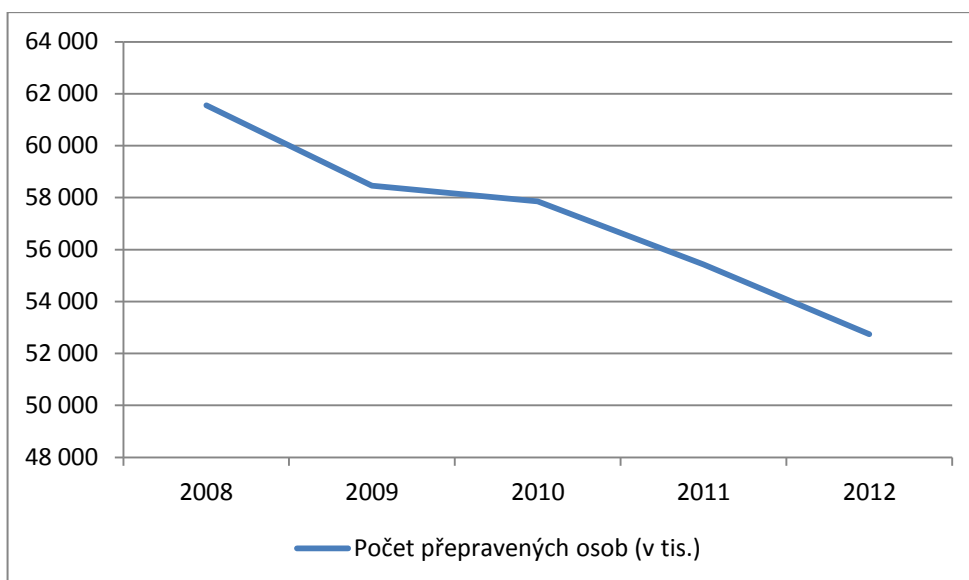
Zdroj: Výroční zpráva za rok 2012, str. 11

Obr. 4 - Vývoj vozokilometrů celkem v roce 2008 až 2012



Zdroj: vlastní zpracování

Obr. 5 - Vývoj počtu přepravených osob v roce 2008 až 2012



Zdroj: vlastní zpracování

3 PRAKTICKÁ ANALÝZA A ROZBOR NÁKLADŮ A VÝNOSŮ

Náklady podniku jsou tvořeny převážně mzdovými náklady, spotřebou materiálu, spotřebou energie, náklady na opravy a udržování a odpisy. Spotřebou materiálu se rozumí zejména spotřeba nafty, spotřeba ostatních provozních kapalin, spotřeba pneumatik a spotřeba pracovních oděvů a ochranných pomůcek. Největší část položky náklady na opravy jsou náklady na údržbu tramvajové tratě.

Dominantní součástí tržeb podniku pak tvoří tržby za jízdné, tržby z prodeje služeb, tržby z prodeje materiálu a ostatní provozní výnosy. Tržbami za prodej služeb se rozumí tržby za pronájem reklamních ploch v autobusech a tramvajích, tržby z poskytování nepravidelné dopravy apod. Největší položkou tržeb z prodeje materiálu tvoří tržby z prodeje nafty. Ostatní provozní výnosy jsou představovány nárokem na úhradu prokazatelné ztráty.

3.1 Analýza vybraných složek nákladů podniku

Zde budou zkoumány některé složky nákladů podniku, a to zejména těm, které tvoří podstatnou většinu celkových nákladů podniku.

Tab. 9 - Přehled vybraných podstatných nákladů podniku v roce 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Spotřeba materiálu (v tis.)	65 775	60 241	67 643	76 014	76 852
Spotřeba energie (v tis.)	17 103	19 291	19 663	17 732	18 891
Opravy a udržování (v tis.)	19 762	37 292	16 975	25 304	24 829
Mzdové náklady (v tis.)	110 191	116 636	115 383	114 974	116 147
Odpisy (v tis.)	52 288	52 786	54 075	55 872	55 047

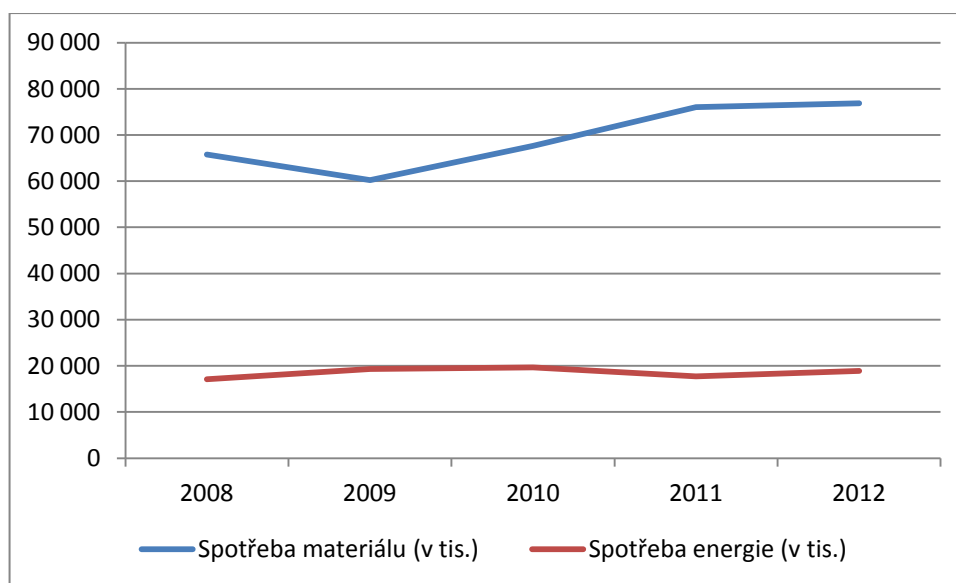
Zdroj: interní materiály podniku

Spotřeba materiálu

Vývoj spotřeby materiálu zaznamenal v roce 2009 pokles, avšak do roku 2010 docházelo každoročně k nárůstu spotřeby materiálu. Spotřeba materiálu, zejména

spotřeba nafty a spotřeba pneumatik představovala největší změnu. Největší dopad na spotřebu pohonných hmot mají povětrnostní vlivy, které zapříčinily změny patrné z obrázku 6. Spotřeba energie v tramvajovém provozu se do roku 2010 zvyšovala, následujícím rokem zaznamenala podstatný pokles, avšak v roce 2012 se opět zvýšila. Energie byla uspořena zejména díky užití vozů s úspornou výzbrojí, kterých neustále ve vozovém parku podniku přibývá, naopak zvýšení spotřeby energie bylo ovlivněno povětrnostními podmínkami.

Obr. 6 - Spotřeba materiálu a energie za období roku 2008 až 2012



Zdroj: vlastní zpracování

Rozbor spotřeby pohonných hmot

Spotřeba pohonných hmot tvoří podstatnou složku nákladů podniku. Z dostupných údajů, které jsou shrnuty v tabulce 10 je zřejmé, že k největšímu poklesu pohonných hmot v tramvajovém provozu došlo v roce 2011. V ostatních letech nedochází k příliš velkým výkyvům. Každá úspora v tramvajovém provozu je způsobena nákupem nových tramvají s úspornou výzbrojí a dále modernizací stávajícího vozového parku. Modernizace se týká vybavení stávajících starších typů tramvají úspornou výzbrojí.

Výkyvy na opačnou stranu jsou způsobeny větším využitím vozů bez úsporné výzbroje, k čemuž může občas docházet z důvodu různých poruch u novějších či modernizovaných vozů, vyšší spotřebou energie způsobenou nevhodným způsobem

jízdy a v neposlední řadě množstvím zapnutých spotřebičů ve vozech (osvětlení, ventilátory, klimatizace, topení, ...).

Tab. 10 - Vývoj spotřeby pohonných hmot v tramvajovém provozu v roce 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Spotřeba kWh/km	nedostupné	2,4	2,47	2,28	2,32
Rozdíl v %	nedostupné	-1,4	+2,9	-7,7	+1,8

Zdroj: údaje dostupné z výročních zpráv za období 2008 až 2012

V autobusovém provozu dochází v posledních letech k nárůstu spotřeby pohonných hmot, úspora byla zaznamenána pouze v roce 2011. Největší zvýšení spotřeby pohonných hmot bylo zaznamenáno poslední sledovaný rok, tedy rok 2012. Změna byla způsobena zejména dlouhým zimním obdobím.

Obecně je spotřeba pohonných hmot v autobuse ovlivněna zejména způsobem jízdy a dále množstvím dalších spotřebičů uvedených do provozu (předehřívací zařízení, topení, klimatizace, ...). Spotřeba pohonných hmot v autobusovém provozu je uvedena níže v tabulce 11.

Tab. 11 - Vývoj spotřeby pohonných hmot v autobusovém provozu v roce 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Spotřeba l/100 km	nedostupné	41,1	41,98	41,68	42,06
Rozdíl v %	nedostupné	+0,57	+2,1	-1	+2,3

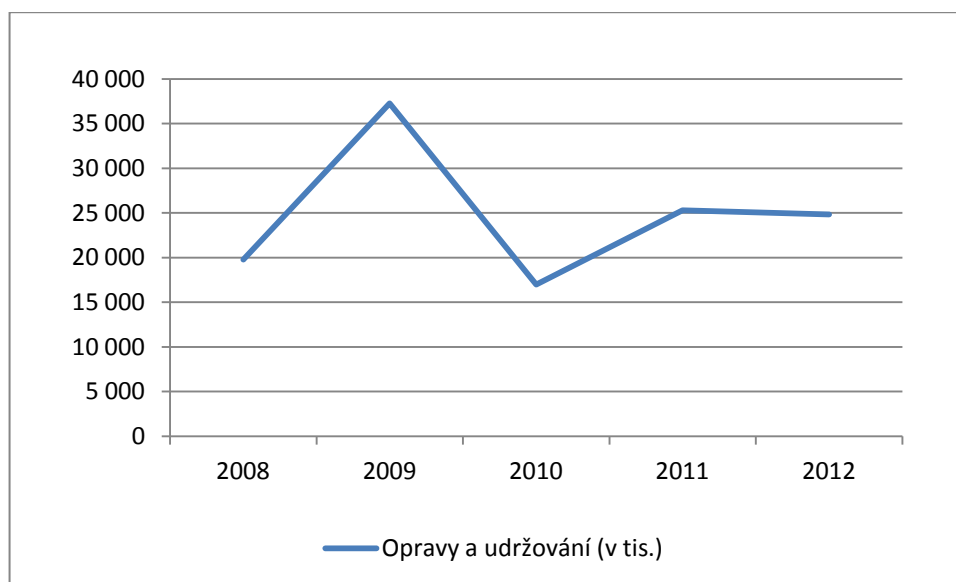
Zdroj: údaje dostupné z výročních zpráv za období 2008 až 2012

Rozbor spotřeby nákladů na opravu a udržování

K větším změnám došlo v položkách nákladů na opravy a udržování. V roce 2009 bylo zřejmé největší zvýšení těchto nákladů, a to proto, že došlo k opravě havarijního stavu oblouku tramvajové točny v Pavlovičkách a opravě kanalizačních stok v ulici Legionářské, narušených provozem tramvají, což si celkem vyžádalo cca 10 mil. korun navíc. V roce 2010 se vrátila hladina nákladů na udržování na hodnotu blízkou nákladům v roce 2008 avšak následující rok, došlo k opětovnému navýšení celkových

nákladů na opravy, a to zejména díky téměř dvojnásobnému zvýšení objemu nákladů na opravy a údržbu tramvajových tratí. Obdobný jev nastal i v roce 2012. Vývoj je znázorněn v obrázku 7.

Obr. 7 - Náklady na opravy a udržování v roce 2009 až 2012

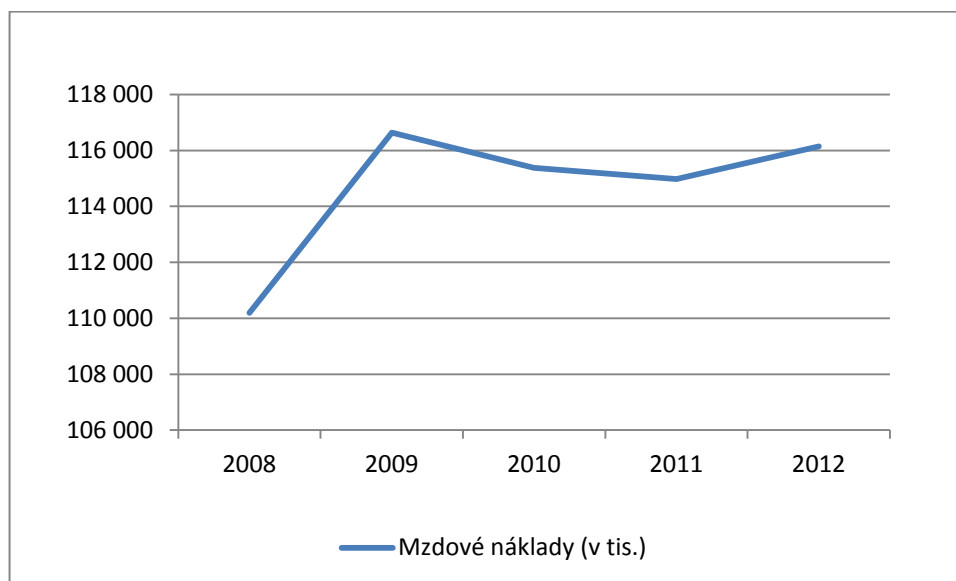


Zdroj: vlastní zpracování

Rozbor mzdových nákladů

Mzdové náklady se z počátku zkoumaného období vyvíjely vzestupně, a to zejména díky nejvyššímu růstu mezd zaměstnanců všech složek za období celých pěti let jak je patrné z obrázku 8. V roce 2010 došlo k poklesu mzdových nákladů, a to zejména díky poklesu hrubých mezd řidičů autobusů. Tendence poklesu trvala i v následujícím roce. V roce 2012 pak nastal obrát ve vývoji mzdových nákladů. Došlo k jeho opětovnému nárůstu, jehož hlavní příčinou bylo zvýšení hrubých mezd všech zaměstnanců podniku vyjma řidičů tramvají, kde došlo poprvé za celé sledované období k poklesu hrubých mezd.

Obr. 8 - Vývoj mzdových nákladů za rok 2008 až 2012



Zdroj: vlastní zpracování

Rozbor vývoje průměrných měsíčních mezd

Mzdové náklady tvoří převážnou většinu celkových nákladů podniku. V tabulce 12 je uveden přehled o mzdových nákladech za pět let. Z uvedených dat je zřejmé, že vždy každoročně rostou technicko-hospodářským pracovníkům a dělníkům.

U řidičů autobusů byl zaznamenán největší pokles průměrné hrubé mzdy, a to v roce 2011 o 563 korun. U žádné jiné profese nebyl zaznamenán takový pokles. V následujícím roce pak došlo ke zvýšení o stejnou částku, tedy výše průměrné hrubé mzdy se vrátila na úroveň roku 2010.

V roce 2012 byl zaznamenán pokles mezd u řidičů tramvají, a to o 101 korun. Nejedná se o tak fatální změnu jako v sektoru řidičů autobusů, avšak žádný pokles mezd není pro zaměstnance příjemnou změnou.

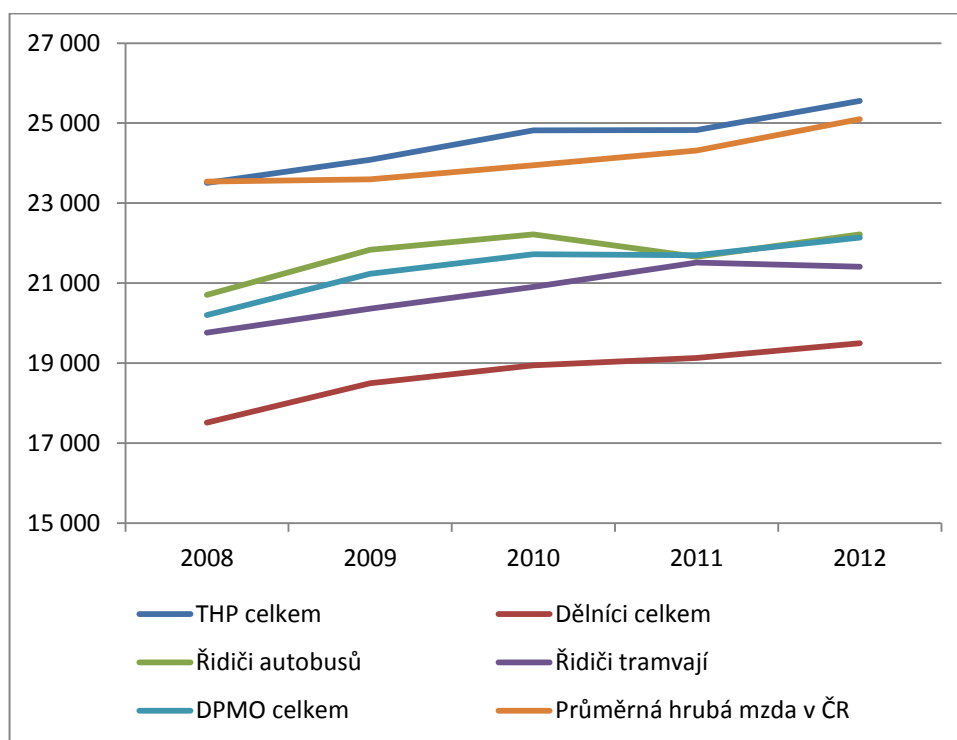
Celkově je v České Republice vývoj opačný než u řidičů v podniku. Každoročně dochází k mírnému zvýšení průměrných hrubých mezd. Jedná o celorepubliková data, údaje týkající se jednotlivých krajů mohou být odlišná. Vývoj všech zkoumaných dat je uveden v obrázku 9.

Tab. 12 - Vývoj průměrných mezd v roce 2008 až 2012

Průměrná hrubá měsíční mzda v Kč	2008	2009	2010	2011	2012
THP celkem	23 508	24 082	24 817	24 830	25 554
Dělníci celkem	17 512	18 501	18 943	19 128	19 498
Řidiči autobusů	20 706	21 833	22 221	21 658	22 221
Řidiči tramvají	19 764	20 359	20 906	21 514	21 413
DPMO celkem	20 200	21 231	21 725	21 697	22 140
Průměrná hrubá mzda v ČR	23 542	23 598	23 951	24 319	25 101

Zdroj: Výroční zpráva za rok 2012, str. 28

Obr. 9 - Vývoj výše průměrných mezd v roce 2008 až 2012



Zdroj: vlastní zpracování

3.2 Analýza vybraných složek tržeb podniku

Největší položkou tržeb podniku jsou tržby MHD. Tržby MHD se skládají mimo jiné z tržeb za jízdné od smluvních prodejců, tržeb za jízdné z automatů, tržeb za časové jízdné a tržeb za jízdné od řidičů autobusů a tramvají.

Další významnou položkou tržeb jsou tržby z prodeje služeb. Sem patří tržby za reklamu umístěnou ve vozech podniku a tržby za nepravidelnou dopravu.

Nemalé tržby podniku plynou též z tržeb z prodeje materiálu. Pod touto položkou si lze představit zejména tržby za prodej nafty.

Rozbor struktury tržeb MHD – jízdné

Tržby a jízdné se sestávají z tržeb za časové jízdné, tržeb za jednorázové jízdné a tržeb za jízdné získané z prodejních automatů. Kompletní přehled o vývoji tržeb za jízdné celkem je uveden v tabulce 13.

Tab. 13 - Struktura tržeb MHD (v tis.) v roce 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Časové jízdné	58 539	65 102	67 191	68 517	69 442
Jednorázové jízdné	39 640	42 149	44 834	42 256	44 959
Automaty	18 949	20 049	22 921	26 454	28 959
Jízdné celkem	117 128	127 300	134 947	137 227	143 318

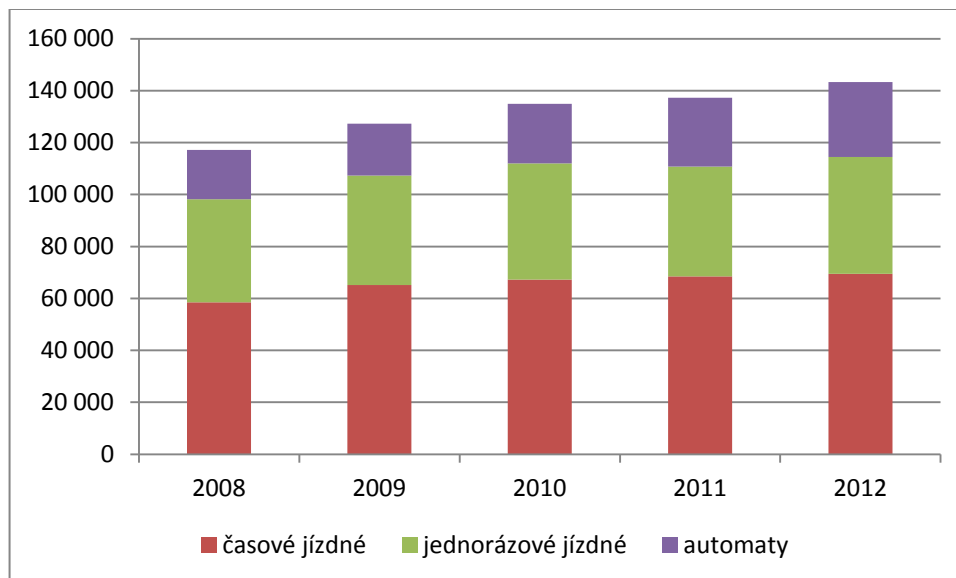
Zdroj: Výroční zpráva za rok 2012, str. 18

Z údajů je zřejmé, že se každoročně zvyšuje objem tržeb za jízdné. Dochází ke zvyšování všech složek jízdného, výjimku tvoří pouze pokles tržeb za jednorázové jízdné v roce 2011. Celkovou výši jízdného za sledovaných 5 let to však neovlivní natolik, že by poklesla oproti roku předcházejícímu. Snížení položky jednorázového jízdného bohatě doplní velké zvýšení tržeb za prodej jízdného v automatech. V roce 2011 došlo k nevyššímu nárůstu tržeb z prodeje jízdného prostřednictvím automatů a to konkrétně o 3 533 tisíc korun.

V obrázku 10 je názorně zobrazeno složení tržeb za jízdné. Nejvyšší složkou jízdného tvoří časové jízdné. Z výsledných hodnot tržeb vyplývá, že cestující mají

v oblíbě využívat předplacených časových jízdenek. Hlavním důvodem jejich počínání je bezesporu sleva poskytnutá při koupi časového jízdného.

Obr. 10 - Výše jednotlivých složek tržeb za jízdné v roce 2008 až 2012



Zdroj: vlastní zpracování

Další složky tržeb z MHD představují tržby za reklamu. Podnik nabízí umístění reklamy na plochy svých vozů zevnitř i zvenčí. Zevnitř se reklama umísťuje zejména na panely umístěné po stranách vnitřních prostor nad okny, zvenčí umožňuje umístění reklam formou polepu části karoserie vozů, případně umístění celovozové reklamy, která je považována za nejúčinnější formu reklamy. Z tabulky 14 se dozvíme, že se každoročně tržby z reklamy snižují.

Tab. 14 - Složení tržeb MHD - reklama za rok 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Reklama (v tis.)	12 479	10 211	10 049	8 593	8 628

Zdroj: interní materiály podniku

Rozbor ostatních provozních výnosů

Ostatní provozní výnosy podniku jsou z největší části tvořeny úhradou prokazatelné ztráty Statutárním městem Olomouce a dále Olomouckým krajem. Z tabulky 15 je patrná výše prokazatelné ztráty, kterou hradí magistrát města, dále je zde uvedena výše úhrady krajským úřadem. Tržby za výkony podniku nemohou pokrýt

celkovou výši nákladů podniku. Bez úhrady prokazatelné ztráty magistrátem města by nemohl podnik zdárně fungovat.

Tab. 15 – Úhrada prokazatelné ztráty za rok 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Úhrada prokazatelné ztráty od SmOI (v tis.)	165 000	183 759	167 168	170 000	189 349
Úhrada prokazatelné ztráty od OK (v tis.)	3 690	3 971	4 036	4 649	4 435

Zdroj: Výroční zpráva za rok 2012, str. 18

3.3 SWOT analýza DPMO, a. s.

Silné stránky (Strengths):

Jistota existence (vlastník SMO),
 kvalita dopravy,
 obslužnost celé Olomouce včetně blízkého okolí,
 nízkopodlažní spoje,
 nižší ceny předplatného,
 rychlá reakce na problémy v provozu (výluky) – nasazení autobusové přepravy takřka ihned (dostatek vozů),
 každoroční školení řidičů (navíc psychologické školení (fondy EU),
 zájezdová přeprava.

Slabé stránky (Weaknesses):

Závislost na rozpočtu SMO,
 nákup nových vozů závislý na dotacích z EU,
 na objem dopravy až příliš velký administrativní aparát,
 nedostatečná kontrola černých pasažérů (dohled policie nad neslušnými a agresivními cestujícími).

Příležitosti (Opportunities):

nákup jízdného přes mob. telefony,
záměr vedení města – podpora nákupu nových dopr. prostředků,
nabídka dotací z fondů EU.

Hrozby (Threats):

konkurence sníží ceny (nutno reagovat),
vstup zcela nového ojedinělého konkurenta,
fatální zvýšení cen pohonných hmot,
nezaviněné zpoždění,
znečištění a ničení interiérů vozů cestujícími,
katastrofa způsobená živly (povodeň).

3.4 PEST analýza DPMO, a. s.

Politicko legislativní faktory:

Legislativa veřejné služby
Ochrana životního prostředí
Ochrana spotřebitele
Daňová politika
Pracovní právo
Politická stabilita na úrovni města a kraje

Ekonomické faktory:

Hospodářské cykly
Trendy HDP
Kupní síla
Úroková míra, inflace, nezaměstnanost
Vývoj cen energií

Sociokulturní faktory:

Demografický vývoj populace

Změny životního stylu

Mobilita obyvatelstva

Úroveň vzdělání

Úroveň sociální a enviromentální odpovědnosti populace

Technologické faktory:

Celkový stav technologie

Změny technologie

Rychlost morálního opotřebení

Vládní a unijní podpora technologií

4 ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ, DOPORUČENÍ, NÁVRH ZMĚN

Hlavní činností Dopravního podniku města Olomouce, a. s. je provozování městské autobusové a tramvajové dopravy na území města Olomouc a jeho blízkého okolí. Blízkým okolím se rozumí samostatné obce a městské části Samotišky, Droždín, Svatý Kopeček, Lošov, Radíkov, Bukovany, Bystrovany, Topolany, Horka, Chomoutov, Nedvězí a Nemilany.

Hlavní činnost je doplněna ještě zájezdovou dopravou, provozováním mycí linky, čerpací stanice a reklamní činností, což představuje polepy vnějších ploch autobusů a tramvají a umístování plakátů a letáků uvnitř vozů.

Jako většina dopravních podniků je i Dopravní podnik města Olomouce vázán závazkem veřejné služby. Provozuje městskou autobusovou a tramvajovou dopravu v Olomouci a je smluvním dopravcem Olomouckého kraje.

Akcionářem, přesně řečeno jediným akcionářem a objednatelům služby městské autobusové a tramvajové dopravy Dopravního podniku města Olomouce, a. s. je město Olomouc. Z toho je zřejmé, že celkové hospodaření podniku je úzce spjato s ekonomickou situací města. Právě na městu Olomouc závisí úhrada prokazatelné ztráty, kdy město Olomouc rozhoduje o uznání oprávněných nákladů potřebných k provozu městské hromadné dopravy, které podnik vykáže. Stejně tak rozhoduje i o výši přiměřeného zisku. Nelze popřít fakt, že prosperita podniku závisí na uznání oprávněných nákladů a přiměřeného zisku objednatelům městské hromadné dopravy.

Vývoj hospodaření podniku je dále závislý na demografickém vývoji města Olomouce a využívání městské hromadné dopravy obyvateli města. Ač obyvatel v Olomouci rok od roku ubývá, není to pro podnik až tak špatné. Výše tržeb se každoročně zvyšuje. Skrze neustále se zvyšující požadavky na kvalitu dopravy a obsluhu všech tras nízkopodlažními (bezbariérovými) spoji, je třeba obnovovat vozový park takový, který ony požadavky splňuje, tedy pořizovat nízkopodlažní autobusy a tramvaje.

Tržby z městské hromadné autobusové a tramvajové dopravy představují hlavní část tržeb podniku za prodej výrobků a služeb. Prodej pohonných hmot je součástí tržeb podniku za prodej zboží. Je tedy zřejmé, že se jedná o podnik služeb a zároveň o podnik

od roku snižuje. Jednoduše je nutné si přiznat, že i přes veškerou snahu podniku o poskytování kvalitnějších služeb jak z pohledu na kvalitu vozového parku tak z pohledu na množství pokrytí plochy města městskou hromadnou dopravou, dochází stále ke snižování počtu osob, které využijí přepravních služeb podniku. Obyvatelé města a blízkého okolí se více spoléhají na vlastní dopravu, která je jistě pohodlnější a celkově příjemnější. Výše tržeb je rostoucí, protože dochází k nárůstu cen jízdného.

Při pohledu na náklady podniku zjišťujeme, že celková výše nákladů rok od roku stoupá. Svých nejvyšších hodnot dosahuje v roce 2011. V posledním roce zkoumání, tedy v roce 2012 se pak výše nákladů mírně oproti předcházejícímu roku snížila. Snižování nákladů bylo zapříčiněno zejména skutečností, že se jednalo o tzv. bezvýlukový rok, tzn. nebyla prováděna žádná velká oprava tramvajových tratí a dále od září tohoto roku došlo ke snížení objemu tramvajové dopravy změnou intervalu z 15 na 12 minut. V neposlední řadě se v tomto roce začaly projevovat účinky realizovaných projektů hrazených z evropských fondů, které se pak nepromítnou do nákladů ani ve formě odpisů.

Náklady podniku lze obecně snižovat zavedením opatření vedoucích ke snižování mzdových nákladů, snižováním spotřeby pohonných hmot a energií, snižováním nákladů potřebných na opravu a údržbu či změnou způsobu odepisování dlouhodobého majetku podniku.

Vývoj průměrných mezd zaměstnanců podniku zaostává za vývojem výše mezd za celou republiku. Výjimkou je zvyšování mezd technickohospodářských pracovníků, které převyšuje průměrnou výši mezd za celou zemi. Je třeba dodržovat zvyšování mezd takové, jaké si vyjednaly odbory podniku, avšak zároveň je nutné dbát na to, aby odměňování zaměstnanců bylo adekvátní jejich výkonům. Zjednodušeně řečeno, je třeba ocenit práci všech zaměstnanců, kteří plní s maximálním úsilím své pracovní povinnosti a naopak zavést negativní hodnocení zaměstnanců, kteří úmyslně neplní své pracovní úkoly.

Další možnosti snižování nákladů podniku je třeba hledat v úspoře spotřeby nafty a spotřeby energie. Výše spotřeby je závislá na povětrnostních podmínkách za jednotlivé roky, na způsobu jízdy autobusů a tramvají a na pokud možno co nejšetrnějším využití všech možností úspor, které stávající vozový park nabízí. V tramvajovém provozu jde o maximální využití tramvají vybavených úspornou výzbrojí, v autobusovém provozu je to pak maximální využití vozů s nižším a

hospodárnějším provozem. Podnik by měl vynaložit maximální úsilí pro investování peněžních prostředků do přestavby stávajícího vozového parku na modernější, úspornější a splňující požadavky bezbariérovosti. Tady je víc než nutné si přiznat, že je podnik významně závislý na výši dotací, jejichž prostřednictvím pořizuje nové vozy.

Náklady lze dále snižovat pomocí pravidelného monitoringu využívání stávajících linek obou provozů. Dojde-li například k markantnímu snížení počtu cestujících na některé z linek, je třeba okamžitě reagovat na požadavky cestujících a upravit trasy linek tak, aby vyhovovali zejména cestujícím. Totiž právě cestující je tou nejdůležitější součástí smyslu bytí podniku, pro něj podnik vznikl, jemu by měl poskytovat maximální možnou službu a na jeho požadavky by měl včasné a elasticky reagovat.

Dále je třeba vynakládat maximální úsilí k získání všech dostupných dotačních titulů jak z rozpočtu České republiky, tak z rozpočtu Evropské unie dokud nějaké dotace vůbec existují. Z rozboru výše tržeb za výkony je zřejmé že podnik nikdy nebude schopen vynaložit vlastní peněžní prostředky na obnovu a revitalizaci stávajícího vozového parku.

ZÁVĚR

Hlavním cílem bakalářské práce bylo vypracování praktické analýzy a rozboru nákladů a výnosů vybraného podniku.

V první části se autorka zaměřila na teorii týkající se výkladu základních pojmů v práci obsažených. Následovalo vysvětlení pojmů úzce spjatých se zkoumanou problematikou.

Následně byla věnována pozornost zkoumané účetní jednotce – Dopravnímu podniku města Olomouce, a. s. Byl podán jasný obraz o předmětu podnikání, historii, vozovém parku, struktuře zaměstnanců, počtu a délce linek tramvajového a autobusového provozu, atd.

Praktická část obsahovala konkrétní analýzu a rozbor nákladů a výnosů podniku. Část pojednávala zejména o struktuře zásadních složek nákladů a výnosů společnosti. Bylo objasněno, z čeho se sestávají tržby podniku a jakým způsobem je uhrazována ztráta z podnikání.

Po zhodnocení výsledků praktické části a vysvětlení okolností, vedoucích k současnému stavu hospodaření podniku, si autorka dovolila navrhnout doporučení, o kterých je přesvědčena, že by mohla vést ke zlepšení hospodaření podniku.

ANOTACE

Příjmení a jméno autora:	Jana Kubíčková
Instituce:	Moravská vysoká škola Olomouc
Název práce v českém jazyce:	Analýza struktury a objemu nákladů a výnosů DPMO, a. s.
Název práce v anglickém jazyce:	Analysis of Structure and Capacity Costs and Revenues in DPMO, a. s.
Vedoucí práce:	Ing. Michal Krajňák
Počet stran:	47
Počet příloh:	0
Rok obhajoby:	2014
Klíčová slova v českém jazyce:	finanční analýza, náklady, výnosy, hospodářský výsledek, účetní výkazy, rozbor, zhodnocení
Klíčová slova v anglickém jazyce:	financial analysis, costs, profits, economic outcome, accounting statements, analysis, assessment

Cílem bakalářské práce je popsat čtenáři společnost Dopravní podnik města Olomouce, a. s. a seznámit je se skutečnostmi, které jsou zřejmé z účetních výkazů. První část práce je věnována teorii týkající se dané problematiky. Druhá část je věnována praktické analýze vybraných získaných dat. Průběžně je zde uváděno zhodnocení zkoumaných dat. V závěru práce navrženy doporučení a návrhy na zlepšení využití dostupných ekonomických zdrojů.

The goal of the bachelor's work is to describe a company Dopravní podnik města Olomouce, a.s. to readers and to familiarize them with facts which are obvious from the accounting statements. The first part of the work engages in theory regarding preceding issues. The second part engages the practical analysis of gathered gained data. The researched data assessment is presenting continuously. There are some recommendations concerning the available economic resources application at the end of the work.

LITERATURA A PRAMENY

Seznam literatury

DLUHOŠOVÁ, Dana. *Finanční řízení a rozhodování podniku*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2006. 191 s. ISBN 80-86119-58-0.

KNÁPKOVÁ, Adriana, a PAVELKOVÁ, Drahomíra. *Finanční analýza: komplexní průvodce s příklady*. 2. vyd. Praha: Grada, 2013. 240 s. ISBN 978-80-247-4456-8.

KOVANICOVÁ, Dana. *Jak porozumět světovým, evropským, českým účetním výkazům*. 1. vyd. Praha: Bova Polygon, 2004. 284 s. ISBN 80-7273-095-9.

KOŽENÁ, Marcela. *Manažerská ekonomika: teorie pro praxi*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007. 216 s. ISBN 978-80-7179-673-2.

KRÁL, Bohumil. *Manažerské účetnictví 3.*, dopl. a aktualiz. vyd. Praha: Management Press, 2010. 660 s. ISBN 978-80-7261-217-8.

LANDA, Martin. *Jak číst finanční výkazy*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2008. 176 s. ISBN 978-80-251-1994-5.

RŮČKOVÁ, Petra. *Finanční analýza, metody, ukazatele, využití v praxi*, 3. rozš. vyd. Praha: Grada, 2010. 144 s. ISBN 978-80-247-3308-1

SYNEK, Miloslav. *Manažerská ekonomika. 2.*, přeprac. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2000. 475 s. ISBN 80-247-9069-6.

VALENTOVÁ, Ivana. *Podniková ekonomika 1*. 1. vyd. Olomouc: Moravská vysoká škola Olomouc, 2012. 84 s. ISBN 978-80-7455-034-8.

VOCHOZKA, Marek a kol. *Podniková ekonomika*. 1. vyd. Praha: Grada, 2012. 576 s. ISBN 978-80-247-4372-1.

Seznam elektronických zdrojů

Dopravní podnik města Olomouce, a. s. *Statistické údaje*. [online]. 2013 [cit. 2013-12-21]. Dostupné na WWW: <<http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti>>.

DPMO. *Zajímavosti – historie autobusové dopravy* [online]. 2014 [cit. 2014-03-08]. Dostupné na WWW: <http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti_bus>.

DPMO. *Zajímavosti – historie tramvajové dopravy* [online]. 2014 [cit. 2014-03-08]. Dostupné na WWW: <http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti_tram>.

DPMO. *Zajímavosti – statistické údaje* [online]. 2014 [cit. 2014-03-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti>>.

Podnikatelský web. *Účetnictví – rozvaha* [online]. 2014 [cit. 2014-03-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.podnikatelskyweb.cz/ucetnictvi-rozvaha/>>.

Další zdroje

Interní materiály, Dopravní podnik města Olomouce, a. s.

Výroční zprávy za rok 2008 až 2012, Dopravní podnik města Olomouce.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 - Logo podniku.....	18
Obr. 2 - Vývoj počtu zaměstnanců v letech 2008 až 2012.....	22
Obr. 3 - Vývoj počtu vozokilometrů tramvají a autobusů v roce 2008 až 2012.....	26
Obr. 4 - Vývoj vozokilometrů celkem v roce 2008 až 2012.....	27
Obr. 5 - Vývoj počtu přepravených osob v roce 2008 až 2012.....	27
Obr. 6 - Spotřeba materiálu a energie za období roku 2008 až 2012.....	29
Obr. 7 - Náklady na opravy a udržování v roce 2009 až 2012.....	31
Obr. 8 - Vývoj mzdových nákladů za rok 2008 až 2012.....	32
Obr. 9 - Vývoj výše průměrných mezd v roce 2008 až 2012.....	33
Obr. 10 - Výše jednotlivých složek tržeb za jízdné v roce 2008 až 2012.....	35

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 - Schéma dílčích VH, VH před zdaněním a VH po zdanění v druh. členění.....	12
Tab. 2 - Počet zaměstnanců (průměrný přepočtený počet) za rok 2008 až 2012.....	21
Tab. 3 - Počet vozidel za rok 2008 až 2012.....	23
Tab. 4 - Vývoj počtu linek, délky linek a počtu tramvají za rok 2008 až 2012.....	24
Tab. 5 - Vývoj počtu linek, délky linek a počtu autobusů za rok 2008 až 2012.....	24
Tab. 6 - Vývoj vozokilometrů a počtu přepravených osob v tramvajovém provozu za rok 2008 až 2012.....	25
Tab. 7 - Vývoj vozokilometrů a počtu přepravených osob v autobusovém provozu za rok 2008 až 2012.....	25
Tab. 8 - Vývoj vozokilometrů a počtu přepravených osob v obou provozech za rok 2008 až 2012.....	26
Tab. 9 - Přehled vybraných podstatných nákladů podniku v roce 2008 až 2012.....	28
Tab. 10 - Vývoj spotřeby pohonných hmot v tram. provozu v roce 2008 až 2012.....	30
Tab. 11 - Vývoj spotřeby pohonných hmot v autobus. provozu v roce 2008 až 2012...	30
Tab. 12 - Vývoj průměrných mezd v roce 2008 až 2012.....	33
Tab. 13 - Struktura tržeb MHD (v tis.) v roce 2008 až 2012.....	34
Tab. 14 - Složení tržeb MHD za rok 2008 až 2012.....	35
Tab. 15 - Úhrada prokazatelné ztráty za rok 2008 až 2012.....	36