



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra účetnictví a financí

Bakalářská práce

**Zhodnocení finanční situace dopravního podniku města
České Budějovice, a. s.**

Vypracovala: Monika Beránková

Vedoucí práce: Ing. Martin Maršík, PhD.

České Budějovice 2016

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Monika BERÁNKOVÁ**
Osobní číslo: **E13056**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Účetnictví a finanční řízení podniku**
Název tématu: **Zhodnocení finanční situace Dopravního podniku města České Budějovice, a.s.**
Zadávací katedra: **Katedra účetnictví a financí**

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

Cíl práce:

Cílem bakalářské práce je na základě údajů z účetních výkazů navrhnout metodiku vhodnou k posouzení finanční situace Dopravního podniku města České Budějovice, a.s. a tuto metodiku prakticky aplikovat. Získané údaje vyhodnotit s ohledem na další rozvoj podniku. Provést komparaci výsledků hospodaření s obdobnými dopravními podniky v České republice.

Rámcová osnova:

1. Používané metody finančně ekonomického hodnocení podniku.
2. Druhy statistických ukazatelů a možné způsoby jejich formální systematizace.
3. Návrh vlastního systému ekonomického hodnocení podniku vycházejícího z údajů účetních výkazů a kalkulací.
4. Vyhodnocení získaných výsledků z pohledu analyzovaného podniku.
5. Vyhodnocení získaných výsledků z pohledu vhodnosti navržené metodiky.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **40-50 stránek**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

Blaha, Z., Jindřichovská, I. (2013). *Jak posoudit finanční zdraví firmy.* Praha, Management Press.

Brealey, R., Myers, S. (2001). *Teorie a praxe firemních financí.* Praha, Computer Press.

Grünwald, R., Holečková, J. (2011). *Finanční analýza a plánování.* Praha, Ekopress.

Jindřichovská, I., Blaha, Z. (2013). *Finanční management.* Praha, C. H. Beck.

Kislingerová, E. (2007). *Manažerské finance.* Praha, C. H. Beck.

Marek, P. (2009). *Studijní průvodce financemi podniku.* Praha, Ekopress.

Neumaierová, I., Neumaier, I. (2002). *Výkonnost a tržní hodnota firmy.* Praha, Grada.

Peirson, G., Brown, R., Easton, S. (2011). *Business Finance.* McGraw-Hill.

Synek, J. (2007). *Manažerská ekonomika.* Praha, C. H. Beck.


Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Martin Maršík, Ph.D.

Katedra účetnictví a financí

Datum zadání bakalářské práce: **3. března 2015**

Termín odevzdání bakalářské práce: **15. dubna 2016**


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (1)
370 05 České Budějovice


doc. Ing. Milan Jílek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 3. března 2015

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské 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 odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s 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 dne 12. 4. 2016

.....

Monika Beránková

Poděkování

Děkuji Ing. Martinovi Maršíkovi, Ph.D. za odborné vedení, pomoc a připomínky při zpracování mé bakalářské práce. Dále děkuji své rodině, která mě po celou dobu tvoření práce podporovala.

Obsah

1	Úvod.....	4
2	Literární rešerše	5
2.1	Pojem finanční analýza	5
2.2	Poslání finanční analýzy	5
2.3	Uživatelé finanční analýzy.....	5
2.4	Zdroje finanční analýzy.....	6
2.5	Metody finanční analýzy.....	6
2.5.1	Metoda absolutních ukazatelů	6
2.5.2	Metoda relativních ukazatelů.....	7
2.5.3	Metoda rozdílových ukazatelů.....	7
2.6	Poměrová analýza	9
2.6.1	Ukazatele rentability	9
2.6.2	Ukazatele likvidity	11
2.6.3	Ukazatele aktivity	12
2.6.4	Ukazatele zadluženosti	15
2.6.5	Ukazatele tržní hodnoty (kapitálového trhu)	16
2.7	Bankrotní a bonitní modely.....	20
2.7.1	Beaverova profilová analýza	20
2.7.2	Altmanův model	21
3	Návrh vlastního systému ekonomického hodnocení podniku vycházejícího z údajů účetních výkazů	22
3.1	Absolutní ukazatele.....	22
3.2	Poměrové ukazatele	22
3.3	Rozdílové ukazatele	25
4	Finanční analýza Dopravního podniku města České Budějovice, a. s.	26
4.1	Charakteristika podniku	26

4.1.1	Historie.....	26
4.1.2	Současnost	26
4.2	Základní ekonomické ukazatele	27
4.2.1	Dotace na úhradu provozní ztráty	27
4.2.2	Vývoj počtu zaměstnanců.....	29
4.2.3	Mzdové náklady včetně odvodů na sociální pojistné a daň z příjmů ze závislé činnosti.....	30
4.2.4	Průměrná měsíční hrubá mzda.....	31
4.2.5	Vývoj počtu přepravených cestujících Dopravním podnikem města České Budějovice, a. s.	32
4.2.6	Porovnání ujetých kilometrů.....	33
4.2.7	Vývoj tržeb za hlavní činnost	34
4.2.8	Počet autobusů a trolejbusů v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.	35
4.3	Finanční analýza.....	36
4.3.1	Horizontální analýza aktiv	36
4.3.2	Horizontální analýza pasiv.....	37
4.3.3	Vertikální analýza aktiv a pasiv	38
4.3.4	Horizontální analýza výkazu zisku a ztráty	39
4.3.5	Vertikální analýza výkazu zisku a ztráty	39
4.3.6	Rentabilita.....	40
4.3.7	Likvidita.....	42
4.3.8	Aktivita	44
4.3.9	Zadluženost.....	48
4.3.10	Provozní ukazatele	49
4.3.11	Čistý pracovní kapitál v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.	51
5	Vyhodnocení výsledků finanční analýzy	53

6	Závěr	56
7	Summary	57
8	Seznam použité literatury	58

1 Úvod

Pro každý podnik je důležité jeho finanční zdraví, tedy výkonnost a finanční stabilita. Tyto otázky řeší finanční analýza, která dále informuje o silných a slabých stránkách podniku. Předností je důležité dále zdokonalovat a tím zlepšovat postavení podniku na trhu. Finanční analýza ale upozorňuje i na slabé stránky, které je potřeba včas a správně řešit, aby neohrožovaly pozici podniku.

Cílem této bakalářské práce je zhodnotit finanční situaci Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. a navrhnout případné řešení problémů, které budou zjištěny.

V teoretické části bakalářské práce jsou vysvětleny základní pojmy, které se týkají finanční analýzy. Jsou zde popsáni uživatelé, zdroje a vybrané metody finanční analýzy. Mezi nepoužívanější metody finanční analýzy patří metody absolutních, poměrových a rozdílových ukazatelů, které jsou více rozepsány. Poté jsou v práci uvedeni ukazatele finanční kondice, tzv. bonitní a predikční bankrotní modely.

Metodická část vysvětluje jednotlivé postupy výpočtů ukazatelů za roky 2005 až 2014. Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. je porovnáván s dvěma konkurenčními podniky - Dopravním podnikem města Pardubic, a. s. a Dopravním podnikem města Hradce Králové, a. s.

Praktická část obsahuje aplikaci vybraných metod finanční analýzy. Je rozdělena do dvou částí, přičemž první část se zabývá základními ekonomickými ukazateli, které přinášejí informace o podnicích. Druhá část obsahuje horizontální a vertikální analýzu účetních výkazů v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s., vybrané ukazatele poměrové analýzy a výpočet čistého pracovního kapitálu v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.

V závěru práce jsou výsledky finanční analýzy vyhodnoceny a jsou stanoveny návrhy na zlepšení finanční situace podniku.

2 Literární rešerše

2.1 Pojem finanční analýza

Finanční analýza nemá žádný právní předpis, kterým by se řídila, a proto existuje mnoho různých definic, které vysvětlují, co finanční analýza znamená.

Podle Marka lze finanční analýzu chápat jako určitý proces, pomocí kterého, analytik vyšetřuje a vyhodnocuje finanční situaci podniku na základě účetních údajů. Součástí tohoto procesu je i zjišťování silných a slabých stránek podniku.

(Marek, 2009, s. 185)

Lze ji ale také chápat jako nástroj pro interpretaci účetních výkazů, přičemž její vypovídací schopnost je největší v případě, že se jedná o samostatný podnik, který není součástí skupiny.

(Grünwald, & Holečková, 2011, s. 22)

2.2 Poslání finanční analýzy

Posláním finanční analýzy je vytvoření určitého systému, který má za úkol upozornit na existenci problému nebo o možném vzniku komplikací v určité oblasti.

Prvotním úkolem finanční analýzy je včasné předvídání problémů, tak aby bylo možné přijmout opatření a zabránit tak co největším škodám.

(Marek, 2009, s. 192)

2.3 Uživatelé finanční analýzy

Každý uživatel se dívá na finanční analýzu z jiného pohledu, protože má svůj specifický zájem na podniku. Management podniku ji bere jako podklady pro rozhodování o podniku, pro banku slouží jako podklad pro rozhodnutí o poskytnutí či zamítnutí úvěru a akcionářům ukazuje, zda jsou jejich prostředky správně využívány. Výčet uživatelů je různorodý a rozsáhlý, a proto jsou v této práci uvedeny nejčastější a nejdůležitější skupiny z nich. Uživatelem finanční analýzy mohou být:

- akcionáři,
- dodavatelé a odběratelé,
- specializované finanční ústavy a ostatní věřitelé,
- státní orgány, vědecké a statistické instituce.

(Marek, 2009, s. 186)

2.4 Zdroje finanční analýzy

Základními zdroji jsou účetní prameny, tedy účetní výkazy. Účetní výkazy jsou podle zákona o účetnictví povinně sestavovány jednou ročně, což je pro potřeby finanční analýzy nedostačující. Dalšími zdroji mohou být:

- podnikové plány,
- cenové a nákladové kalkulace,
- evidence zaměstnanců,
- podniková statistika.

(Marek, 2009, s. 186 - 187)

Grünwald a Holečková zdroje finanční analýzy dále rozšiřují a specifikují. Patří sem nejen účetní výkazy, ale i například informace finančních analytiků a manažerů podniku, roční zprávy emitentů veřejně obchodovatelných cenných papírů a prospekty cenných papírů.

(Grünwald & Holečková, 2011, s. 33)

2.5 Metody finanční analýzy

System finanční analýzy nemá žádnou legislativní normu ani jiná pravidla, jako jsou právní předpisy či uznávané standardy. To způsobuje, že v literatuře lze najít různé rozdělení metod, ale i rozdílné pojmenování jednotlivých metod.

Podle knihy Finanční analýza a plánování podniku se metody finanční analýzy dělí to těchto skupin na metody:

- absolutních ukazatelů,
- relativních (poměrových) ukazatelů.

2.5.1 Metoda absolutních ukazatelů

Tato metoda analyzuje přímo položky z výkazů. Používané údaje jsou absolutní (tzv. extenzivní) ukazatele. Vyjadřují jev bez vztahu k jinému jevu a jsou velmi citlivé na velikost podniku.

Absolutní ukazatele lze dále členit na tokové a stavové. Stavové ukazatele vyjadřují stav k určitému datu, např. stav dlouhodobého majetku k 31. 12. a vyskytují se v rozvaze. Tokové ukazatele ukazují, jak se daná položka změnila za určité období, například roční náklady. Tyto ukazatele se vyskytují ve výkazu zisku a ztráty.

2.5.2 Metoda relativních ukazatelů

Metoda relativních ukazatelů spočívá v poměření údajů z účetních výkazů. Relativní (tzv. intenzivní) ukazatele vypovídají o vztahu dvou jevů a citlivost na velikost podniku je téměř zanedbatelná.

Relativní ukazatel vyjadřuje míru využití absolutních ukazatelů v podniku a rychlost jejich změny.

(Grünwald & Holečková, 2011, s. 53 - 55)

Dle Kislingerové a Synka jsou dvě základní techniky, a to procentní rozbor a poměrová analýza. Procentní rozbor spočívá v rozboru absolutních dat z účetních výkazů a zpracování vertikální a horizontální analýzy účetních výkazů. K analýze jsou používány stavové i tokové ukazatele.

(Kislingerová, 2007, s. 78 – 79)

„Procentní rozbor vypočítává procentní podíl jednotlivých položek rozvahy na celkových aktivech a položek výkazu zisku a ztráty na výnosech.“ Takto vypočítané procentní podíly lze srovnávat v čase – horizontální analýza, mezipodnikově, s plánem nebo hodnotami odvětví. Cílem vertikální analýzy je zjistit, jak se jednotlivé majetkové části podíleli na celkové bilanční sumě.

Poměrová analýza pracuje s poměrovými ukazateli a pracuje se s ní obdobně jako s procentními podíly. Analýza poměrových ukazatelů je obecně považována za základ finanční analýzy.

(Synek, 2007, s. 350 - 351)

2.5.3 Metoda rozdílových ukazatelů

Dle Teorie a praxe firemních financí se mezi metody řadí i metoda rozdílových ukazatelů, která se skládá z těchto ukazatelů:

- čistý pracovní kapitál,
- přidaná tržní hodnota,
- ekonomicky přidaná tržní hodnota.

Čistý pracovní kapitál

Čistý pracovní kapitál (ČPK) představuje potencionální rezervu podnikové hotovosti. Základem pro jeho výpočet je účetní výkaz rozvaha.

(Brealey, Myers & Allen, 2014, s. 836)

$$\text{ČPK} = \text{oběžná aktiva} - \text{krátkodobé závazky}$$

Lze jej rozdělit na pracovní kapitál brutto a pracovní kapitál netto. Pracovní kapitál brutto představují oběžná aktiva, tedy zásoby, pohledávky a finanční majetek. Pracovní kapitál netto je čistý pracovní kapitál, který se vypočítá podle výše zmíněného vzorce.

(Kislingerová, 2007, s. 445)

Přidaná tržní hodnota (MVA)

Přidaná tržní hodnota ukazuje rozdíl mezi tržní hodnotou podniku a investory vloženým kapitálem. Tento ukazatel účinně měří na akciovém trhu odhad čisté současné hodnoty podniku minulých i očekávaných investičních projektů. Je-li MVA pozitivní, podnik má přidanou hodnotu. Je-li negativní, podnik svou hodnotu zničil.

(Madhavi & Prasad, 2015, s. 55)

Nevýhodou přidané tržní hodnoty a poměru tržní a účetního hodnoty je neznalost tržní ceny akcie u neobchodovatelných podniků.

$$\text{Přidaná tržní hodnota} = \text{tržní hodnota akcií} - \text{hodnota vlastního kapitálu}$$

(Brealey, Myers & Allen, 2014, s. 837-838)

Ekonomicky přidaná hodnota (EVA)

Ekonomicky přidaná hodnota je jedním z nástrojů, které mohou pomoci investorům s jejich rozhodováním. Zjednodušeně řečeno, ekonomicky přidaná hodnota je hodnota vytvořená nad rámec požadovaný investory a může být použita k vyhodnocení výkonnosti podniků.

(Salehi, Enayati & Javadi, 2014, s. 260)

Ukazuje současnou výnosnost a lze ji vypočítat pro jednotlivé závody či divize. Nevýhodou je, že údaje jsou na základě účetních výkazů a tedy mohou být nespolehlivé či neúplné.

$$EVA = NOPAT^1 - WACC^2 \cdot C^3$$

(Brealey, Myers & Allen, 2014, s. 838 – 842)

2.6 Poměrová analýza

V další části práce se zaměřím na analýzu poměrových ukazatelů, protože je považována za základní metodu finanční analýzy. Uspořádání a konstrukce ukazatelů závisí nejen na cíli analýzy, ale také na okruhu uživatelů, kterým je finanční analýza určena. Ukazatele poměrové analýzy lze rozdělit do několika bloků:

- ukazatele rentability,
- ukazatele likvidity,
- ukazatele aktivity,
- ukazatele zadluženosti,
- ukazatele kapitálového trhu.

(Kislingerová, 2007, s. 97)

2.6.1 Ukazatele rentability

Tyto ukazatelé patří k nejsledovanějším, protože nejlépe popisují schopnost podniku dosahovat co nejvyšších výnosů a tím pádem i maximalizovat tržní hodnotu podniku, což patří mezi základní cíle podniku.

Teoreticky lze ukazatele rentability rozdělit do tří skupin na ukazatele výnosnosti, ukazatele ziskovosti a ukazatele peněžní rentability. Nejrozšířenější skupinou jsou ukazatelé ziskovosti, tzn., že do čitatele se dosazuje výsledek hospodaření. Dalším možným tříděním je v závislosti na tom, komu plyne poměřovaný výnos. Existuje podniková podoba (výnos plyne pouze podniku) a obecná podoba (výnos plyne podniku a jeho věřitelům).

(Marek, 2009, s. 192)

¹ NOPAT (provozní zisk po zdanění) = EBIT * (1 - t), kde EBIT je provozní zisk a t je sazba daně z příjmů právnických osob

² WACC (průměrné náklady kapitálu) = $R_D * (1 - t) * D/C + R_E * E/C$, kde R_D jsou náklady na cizí kapitál (úrok), t je sazba daně z příjmu právnických osob, D je cizí kapitál, C je celkově dlouhodobě investovaný kapitál, R_E jsou náklady na vlastní kapitál, E je vlastní kapitál

³ \underline{C} (investovaný zpoplatněný kapitál) = Dlouhodobý majetek + Čistý pracovní kapitál
Zdroj: Kislingerová, 2007, s. 120 - 121

Rentabilita aktiv (ROA)

Někdy je tento ukazatel nazýván produkční silou a je považován za klíčové měřítko rentability. Důležitý je pohled na majetkovou bázi a schopnost podniku ji efektivně využít. Existuje několik vzorců jak rentabilitu aktiv vypočítat, ale tento vzorec je nejkompexnějším a využívá se tehdy, když se mění sazba daně ze zisku.

$$ROA = \frac{EBIT}{Aktiva}$$

(Kislingerová, 2007, s. 98 – 99)

Podle Marka ukazatel vyjadřuje, jakou hodnotu rentability, by byl podnik schopen vygenerovat, pokud by byl jeho celkový kapitál tvořen pouze vlastními zdroji a to ve stejné hodnotě jako jsou aktiva. Ukazatel rentability aktiv odpovídá na otázku, jakou skutečnou výnosnost mají aktiva a je zanedbatelná informace, zda výnos vytvořil podnik nebo věřitelé.

(Marek, 2009, s. 193 -197)

Rentabilita vlastního kapitálu (ROE)

Na tento ukazatel se zaměřují akcionáři, společníci a investoři, protože měří, kolik čistého zisku připadá na jednu korunu investovaného kapitálu.

$$ROE = \frac{\text{Čistý zisk}}{\text{Vlastní kapitál}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 99)

Ukazatelé rentability vlastního kapitálu, aktiv a investovaného kapitálu jsou často využívány pro mezipodnikové srovnání, čehož využívají potencionální investoři. Pokud ukazatelé podniku mají vyšší hodnoty než konkurence a příznivě se vyvíjejí v čase, investoři mají o tento podnik obecně vyšší zájem.

(Blaha & Jindřichovská, 2013, s. 68 – 69)

Rentabilita tržeb (ROS)

Tento ukazatel společně se ziskovou marží tvoří jádro efektivnosti podniku. Pokud analytik zjistí problémy u tohoto ukazatele, lze je předpokládat i v dalších oblastech. Ukazatel měří, kolik korun zisku před zdaněním připadá na korunu tržeb.

$$ROS = \frac{EBIT}{\text{Tržby z prodeje vlastních výrobků a služeb} + \text{Tržby z prodeje zboží}}$$

Rentabilita investovaného kapitálu (ROCE)

Ukazatel je někdy nazýván jako výnosnost dlouhodobého investovaného kapitálu a měří, kolik provozního hospodářského výsledku před zdaněním podnik vytvořil z jedné koruny vložené akcionáři a věřiteli.

ROCE

$$= \frac{EBIT}{Vlastní kapitál + Rezervy + Dlouhodobé závazky + Dlouhodobé bankovní úvěry}$$

(Kislingerová, 2007, s. 98 – 100)

2.6.2 Ukazatele likvidity

Likvidita je nezbytnou podmínkou pro existenci podniku. Je to vyjádření schopnosti podniku přeměnit své aktiva na peněžní prostředky, kterými bude krýt své splatné závazky. Likvidita souvisí s dlouhodobou existencí firmy a je potřeba ji řídit. Obvykle je likvidita spojována se třemi ukazateli:

- běžná likvidita,
- pohotová likvidita,
- hotovostní likvidita.

Běžná likvidita

Běžná likvidita říká, kolikrát je podnik schopen uspokojit své věřitele, pokud by dokázal proměnit všechny oběžná aktiva na hotovost. Tento ukazatel je v centru pozornosti všech věřitelů podniku. Běžná likvidita je citlivá na strukturu a oceňování zásob a pohledávek. Ideální hodnota tohoto ukazatele závisí na rozhodnutí managementu tedy, jakou strategii podnik zvolí, zda průměrnou, agresivní či konzervativní. Průměrná strategie by měla dosahovat hodnot v rozmezí 1,6 – 2,5.

$$Běžná\ likvidita = \frac{Oběžná\ aktiva}{Krátkodobé\ závazky}$$

Pohotová likvidita

Tento ukazatel vylučuje z běžné likvidity nejméně likvidní část oběžných aktiv – zásoby. Čítec je vhodné dále upravit o nedobytné pohledávky, případně o pohledávky kde je jejich dobytost pochybná. Optimální výše pohotové likvidity se doporučuje v rozmezí 0,7 – 1,0.

$$\text{Pohotov\acute{a} likvidita} = \frac{\text{Ob\acute{e}žn\acute{a} aktiva} - \text{Z\acute{a}soby}}{\text{Kr\acute{a}tkodob\acute{e} z\acute{a}vazky}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 103 – 105)

Marek uvádí, že české banky dnes obecně požadují, aby žadatelé o úvěr měli pohotovou likviditu v rozmezí 1 - 1,5. Na velikost pohotové likvidity má vliv i obor podnikání - některé obory nemají potřebu skladovat zásoby nebo faktury vystavují pouze výjimečně.

(Marek, 2009, s. 288 - 290)

Hotovostní likvidita

Tento ukazatel je z ukazatelů likvidity považován za nejpřísnější. Mezi peněžní prostředky patří hotovost v pokladně, prostředky na běžném či jiném účtu a volně obchodovatelné krátkodobé cenné papíry. Doporučená hodnota ukazatele je 0,2.

$$\text{Hotovostní likvidita} = \frac{\text{Peněžní prostředky}}{\text{Kr\acute{a}tkodob\acute{e} z\acute{a}vazky}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 105)

Ačkoliv je doporučená hodnota 0,2 a více, teoreticky je přijatelná i hodnota 0. Dochází k tomu v případě, že podnik využívá kontokorentní úvěr. Podnik může jít kdykoliv do debetu a nemá potřebu držet tolik peněžních prostředků.

Marek rozděluje pojmy hotovostní, neboli okamžitá likvidita a peněžní likvidita. Peněžní likvidita se vypočítá jako podíl peněžních prostředků ke krátkodobým závazkům a hotovostní likvidita je podíl krátkodobého finančního majetku a krátkodobých závazků.

(Marek, 2009, s. 290 – 291)

2.6.3 Ukazatele aktivity

Ukazatele aktivity měří, jak efektivně podnik hospodaří se svými aktivy. Má-li jich více než potřebuje, vznikají mu zbytečné náklady, tedy i nízký zisk. Má-li jich málo, přichází o tržby, které by mohl získat. Ukazatele aktivity se počítají pro jednotlivé skupiny aktiv - jsou to zásoby, pohledávky, stálá aktiva a celková aktiva.

(Synek, 2007, s. 355)

Obrat aktiv

Tento komplexní ukazatel měří efektivnost využívání celkových aktiv. Obrat aktiv udává, kolikrát se celková aktiva obrátí za rok. Hodnota ukazatele by měla být minimálně 1.

$$\text{Obrat aktiv} = \frac{\text{Tržby}}{\text{Aktiva celkem}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 108)

Pokud je obrat aktiv v dlouhodobém horizontu nižší než je oborový průměr, měly by být zvýšeny tržby nebo sníženy aktiva. Problémem tohoto ukazatele je, že aktiva jsou oceňovány historickými cenami, což má vliv na vypovídací schopnost a kvalitu ukazatele. Všeobecně však platí, že čím vyšších hodnot podnik dosáhne, tím více je považován za efektně hospodařící a prosperující společnost.

(Blaha & Jindřichovská, 2013, s. 61)

Obrat dlouhodobého majetku

Ukazatel měří efektivnost využití dlouhodobého majetku a je důležitým podkladem pro rozhodování o nových investicích. Při mezipodnikovém srovnání je třeba vzít v úvahu míru odepsanosti a způsoby ocenění, které ovlivňují hodnoty tohoto ukazatele.

$$\text{Obrat dlouhodobého majetku} = \frac{\text{Tržby}}{\text{Dlouhodobý majetek}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 108)

Podle Bláhy a Jindřichovské je také třeba vzít v úvahu způsob pořízení majetku. Pokud má podnik majetek pořízen prostřednictvím leasingu, není tento majetek účtován na rozvahových účtech. Dalším problémem je, že používané účetní metody neberou v úvahu vliv inflace či deflace, což způsobuje problémy při mezipodnikovém srovnání.

(Blaha & Jindřichovská, 2013, s. 60 - 61)

Obrat zásob

Názory na strukturu tohoto ukazatele nejsou jednotné a v literatuře lze najít různé podoby. Obrat zásob říká, kolikrát jsou zásoby za rok naskladněny a vyskladněny.

$$\text{Obrat zásob} = \frac{\text{Tržby}}{\text{Zásoby}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 108 - 109)

Vysoký obrat zásob znamená, že podnik nemá přebytek nelikvidních zásob a zároveň dochází k podpoře důvěry v ukazatel běžné likvidity. Problémem ukazatele je, že tržby odrážejí tržní hodnotu, ale zásoby se uvádějí v nákladových cenách. To způsobuje v době inflace nadhodnocení skutečného obratu zásob. Dalším problémem je porovnávání intervalového ukazatele (tržby) a stavového (zásoby). Řešením tohoto problému by bylo použití průměrné roční zásoby.

(Blaha & Jindřichovská, 2013, s. 58 - 59)

Doba obratu zásob

Doba obratu zásob vyjadřuje průměrný počet dní, kdy jsou zásoby vázány v podniku. Obecně platí, že pokud se obrat zásob zvyšuje a doba obratu zásob snižuje, je podnik v dobré situaci.

$$Doba\ obratu\ zásob = \frac{Zásoby}{\frac{Tržby}{360}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 109)

Na velikosti doby obratu zásob má vliv obor podnikání, způsob oceňování a i způsob účtování zásob – způsob A nebo způsob B. Při interpretaci je vhodné vycházet z průměrných hodnot oboru podnikání a ty považovat za žádoucí.

(Marek, 2009, s. 261 - 269)

Doba splatnosti pohledávek

Doba splatnosti pohledávek udává počet dní, kdy podnik musí čekat na inkaso plateb za své provedené a prodané výrobky či služby.

$$Doba\ splatnosti\ pohledávek = \frac{Pohledávky}{\frac{Tržby}{360}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 109)

Podniky prodávají své výrobky, služby a zboží také za hotové nebo na úvěr, ale informace o prodeji na úvěr jsou většinou nedostupné. Dobu splatnosti pohledávek je vhodné porovnat s dobou splatnosti, kterou podnik uvádí na fakturách. Pokud je hodnota ukazatele vyšší než požadovaná doba splatnosti podnik by měl podniknout opatření pro zkrácení doby splatnosti pohledávek.

(Blaha & Jindřichovská, 2013, s. 59 - 60)

Doba splatnosti krátkodobých závazků

Tento ukazatel udává počet dní, kdy jsou krátkodobé závazky neuhrazeny a podnik tedy využívá obchodní úvěr.

$$\text{Doba splatnosti krátkodobých závazků} = \frac{\text{Krátkodobé závazky}}{\frac{\text{Tržby}}{360}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 109)

Stejně jako u doby splatnosti krátkodobých pohledávek nelze jednoznačně identifikovat optimální dobu splatnosti krátkodobých závazků. Vyšší hodnota ukazatele upozorňuje na problémy s platební schopností podniku, ale může také znamenat výhodné podmínky obchodního úvěru. Naopak nízké hodnoty znamenají splácení faktur před dobou splatnosti, což znamená, že podnik nevyužívá peněžní prostředky výhodnějším způsobem.

(Marek, 2009, s. 273)

2.6.4 Ukazatele zadluženosti

Ukazatele zadluženosti měří rozsah, v jakém podnik užívá k financování dluh. Financování vlastním kapitálem je pro podnik drahé, ale na druhou stranu vše financovat cizím kapitálem je velmi rizikové.

(Synek, 2007, s. 357)

Podíl, který vyjadřuje využití dluhů k financování má tři významné efekty:

- Zvyšováním dluhů mohou akcionáři udržet vlastnickou kontrolu nad podnikem s poměrně nízkou investicí.
- Pokud podnik vydělává s dluhy více, než činí úrok za tyto vypůjčené zdroje, výnos na vlastní kapitál je umocněn.
- Věřitelé podniku chápou vlastní kapitál a majetek jako „bezpečnostní polštář“ a pokud vlastníci zajišťují menší podíl celkového investovaného kapitálu tak je riziko podnikání převážně na věřitelích.

(Blaha & Jindřichovská, 2013, s. 62)

Ukazatel věřitelského rizika

Ukazatel věřitelského rizika říká, kolik celkových cizích zdrojů připadá na jednu korunu celkových aktiv. Synek tento ukazatel nazývá zadlužeností.

$$\text{Ukazatel v\text{e}řitelského rizika} = \frac{\text{Celkové cizí zdroje}}{\text{Celková aktiva}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 110)

Věřitelé preferují nízkou hodnotu tohoto ukazatele, protože to znamená větší podíl vlastního kapitálu a tedy i větší „bezpečnostní polštář“. Naopak akcionáři dávají přednost vyšším hodnotám, aby znásobili své výnosy, o které by přišli, kdyby podnik vydal nové akcie. Pokud je hodnota ukazatele vyšší než oborový průměr mohlo by pro podnik v budoucnu znamenat obtížné získávání dalších cizích zdrojů.

(Blaha & Jindřichovská, 2013, s. 62 - 63)

Ukazatel úrokového krytí

Výše tohoto ukazatele vypovídá o tom, kolikrát celkový efekt reprodukce pokryje úrokové platby. Minimální hranice je hodnota 3. Pod touto hranicí to již není investice, ale spekulace.

$$\text{Úrokové krytí} = \frac{EBIT}{\text{Celkový nákladový úrok}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 111)

Hodnota ukazatele by měla být vyšší než 1, jinak to znamená, že je podnik ve ztrátě. V literatuře jsou doporučené různé hodnoty, konkrétně Marek doporučuje minimální hodnotu ukazatele na úrovni 5.

(Marek, 2009, s. 300 - 301)

Poměr kapitálu věřitelů s kapitálem akcionářů (Debt to Equity Ratio – D/E)

Tento ukazatel je považován za velmi důležitý, protože nastavení tohoto podílu ovlivňuje velikost finančního rizika, které je spojené s podnikáním. Je považován za klíčovou charakteristiku a může nabývat hodnot od nuly do nekonečna.

$$D/E = \frac{\text{Kapitál věřitelů}}{\text{Kapitál akcionářů}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 111)

2.6.5 Ukazatele tržní hodnoty (kapitálového trhu)

Ukazatele tržní hodnoty hodnotí minulou činnost podniku na trhu a jeho budoucí výhled. Jsou výsledkem úrovně všech předcházejících ukazatelů poměrové analýzy.

(Kislingerová, 2007, s. 112)

Skupina těchto ukazatelů dává managementu podniku informace od investorů. Investoři hodnotí hospodaření podniku a vyjadřují, co očekávají do budoucna.

(Blaha & Jindřichovská, 2013, s. 69)

Účetní hodnota akcie

O tento ukazatel se značně zajímají akcionáři a pro zdravé podniky platí, že účetní hodnota akcie v čase roste. Zároveň účetní hodnota akcie odráží i základní strategická rozhodnutí managementu, tedy kolik zisku připadne na spotřebu (dividendy) a kolik na reinvestice.

$$\text{Účetní hodnota akcie} = \frac{\text{Vlastní kapitál}}{\text{Počet emitovaných akcií}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 112)

I když je to žádaný ukazatel, má pouze oznamovací schopnost. Účetní hodnota se od tržní, likvidační či reprodukční ceny většinou liší a jde tedy pouze o zajímavé srovnání.

(Blaha & Jindřichovská, 2013, s. 70)

Čistý zisk na akcii

Tento ukazatel akcionáře informuje o velikosti zisku, který připadá na jednu kmenovou akcii a který by mohl být případně vyplacen ve formě dividendy.

$$\text{Čistý zisk na akcii} = \frac{\text{Čistý zisk}}{\text{Počet emitovaných kmenových akcií}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 113)

Čistý zisk na akcii je považován za důležitý údaj o finanční situaci podniku. Je totiž velmi pravděpodobné, že tento ukazatel odráží finanční situaci konkurenčních podniků. Při interpretaci je ovšem třeba vzít v úvahu i skutečnosti, které podnik ovlivnit nemůže, např. stav ekonomiky, legislativu či přírodní katastrofy, které ovlivnili výši čistého zisku.

Dividenda na akcii

Dividenda představuje peněžní tok, který plyne akcionářům a je důležitá pro oceňování akcií a určení tržní hodnoty podniku. O výši dividendy rozhoduje vedení podniku, které bere v potaz i finanční a investiční rozhodování. Obecně platí, že

management chce výši dividendy zachovat nebo nechat mírně růst. Časová řada dividend na akcii má většinou menší rozptyl než časová řada čistých zisků na akcii.

$$\text{Dividenda na akcii} = \frac{\text{Dividendy z kmenových akcií}}{\text{Počet emitovaných kmenových akcií}}$$

(Blaha & Jindřichovská, 2013, s. 71 - 73)

Dividendový výnos

Dividendový výnos udává zhodnocení investice akcionáře v procentech. Je důvodem proč akcii držet, koupit či prodat. Pokud se zvýší tržní cena při nezměněných dividendách, stává se ukazatel nepříznivý. Akcie přináší i kapitálový výnos, který je pro většinu investorů důležitější a vyplývá z růstu ceny akcie na trhu.

$$\text{Dividendový výnos} = \frac{\text{Dividenda na 1 akcii}}{\text{Tržní cena akcie}} * 100$$

Výplatní poměr

Výplatní poměr vyjadřuje podíl čistého zisku, který je vyplacen akcionářům nebo reinvestován. Tento ukazatel patří mezi základní strategická rozhodnutí podniku, vyjadřuje dividendovou politiku.

$$\text{Výplatní poměr} = \frac{\text{Dividenda na akcii}}{\text{Čistý zisk na akcii}}$$

Dividendové krytí

Tento ukazatel vypovídá, kolikrát je dividenda pokryta připadajícím ziskem. Dividendové krytí se používá v souvislosti s definováním tempa růstu podniku. Je to převrácená hodnota k výplatnímu poměru.

$$\text{Dividendové krytí} = \frac{\text{Čistý zisk na akcii}}{\text{Dividenda na akcii}}$$

Aktivační poměr

Aktivační poměr zachycuje velikost zisku, který je reinvestován.

$$\text{Aktivační poměr} = 1 - \text{Výplatní poměr}$$

Trvale udržitelné tempo růstu

Tento ukazatel určuje tempo růstu podniku, pro které není nutné zajišťovat dodatečné vnější zdroje financování, protože podnik je financován z vlastních zdrojů

a reinvestovaného zisku. Při takto určeném tempu růstu se nemění složení financování, a proto může být použito u Gordonova modelu při výpočtu vnitřní hodnoty akcie.

$$\text{Trvale udržitelné tempo růstu} = \text{ROE} * \text{Aktivační poměr}$$

Poměr tržní ceny akcie k zisku na akcii (Price Earnings Ratio – P/E)

Poměr tržní ceny akcie a zisku na akcii může mít dvě interpretace. První pohled je takový, že poměr vyjadřuje kolik korun, jsou ochotni akcionáři zaplatit za 1 Kč zisku na akcii. Ale také může odhadovat počet let, která budou potřebné k splacení ceny akcie jejím výnosem, pokud budou výše ceny a zisku konstantní. Pokud je hodnota ukazatele příliš vysoká znamená to, že akcionáři očekávají budoucí růst dividend, akcie je málo riziková nebo podnik vyplácí vysoké dividendy. Naopak nízká hodnota může signalizovat vyšší riziko akcie, podhodnocenost akcie nebo nízký růstový potenciál podniku.

$$P/E = \frac{\text{Tržní cena akcie}}{\text{Čistý zisk na akcii}}$$

(Kislingerová, 2007, s. 113 - 114)

V knize Finanční analýza podniku se do poměrové analýzy řadí i skupina provozních, neboli výrobních, ukazatelů. Provozní ukazatele pracují s tokovými (intervalovými) veličinami a uplatňují se ve vnitřním řízení podniku.

Mzdová produktivita

Ukazatel mzdové produktivity udává, kolik korun výnosů připadá na 1 Kč vyplacených mezd. Z dlouhodobého pohledu se za příznivý vývoj považuje růst mzdové produktivity. Existují dvě varianty výpočtu – s výnosy a s přidanou hodnotou. Použití přidané hodnoty vylučuje vliv nakoupeného materiálu, energií a služeb.

$$\text{Mzdová produktivita} = \frac{\text{Přidaná hodnota}}{\text{Mzdové náklady}}$$

Produktivita dlouhodobého hmotného majetku

Tato produktivita vyjadřuje, kolik korun výnosů bylo vytvořeno 1 Kč dlouhodobého hmotného majetku. Ukazuje tedy stupeň využití majetku a jeho hodnoty by měli být co nejvyšší.

$$\text{Produktivita dlouhodobého hmotného majetku} = \frac{\text{Výnosy (bez mimořádných)}}{\text{DHM v pořizovacích cenách}}$$

Struktura nákladů

Tímto ukazatelem zjistíme jak se určitý druh nákladů (např. spotřeba materiálu a energií, služby, mzdové náklady atd.) podílí na celkové výši nákladů.

$$\text{Struktura nákladů} = \frac{\text{Určitý druh nákladů}}{\text{Celkové náklady}}$$

Struktura výnosů

Na základě ukazatele struktury nákladů jsem odvodila i strukturu výnosů. Ukazatel vyjadřuje jak se konkrétní druh výnosů (např. tržby za prodej zboží, aktivace, výnosové úroky atd.) podílí na celkové výši výnosů.

$$\text{Struktura výnosů} = \frac{\text{Určitý druh výnosů}}{\text{Celkové výnosy}}$$

(Sedláček, 2009, s. 71 - 72)

2.7 Bankrotní a bonitní modely

Tyto metody slouží k odhadu, zda se analyzovaný podnik nachází ve finanční tísně či nikoliv. Finanční tíseň znamená, že podnik není schopen dostát svých splatných závazků nebo že hodnota závazků převyšuje hodnotu jeho celkových aktiv. Při tvorbě bankrotních modelů se vychází ze skutečných údajů a jejich cílem je snaha o předpověď bankrotu. Bonitní modely mohou vycházet ze skutečných, ale i teoretických údajů.

Modely predikce finanční tísně lze rozdělit na:

- jednorozměrné – jednotlivé ukazatele, např. Beaverova profilová analýza,
- vícerozměrné – ukazatel se skládá z více ukazatelů, které mají různé váhy, např. Altmanův model.

2.7.1 Beaverova profilová analýza

Beaverova profilová analýza byla představena v roce 1966 a spočívá v porovnání problémových a bezproblémových podniků na základě průměrných finančních ukazatelů, které se vztahují k období před vyhlášením bankrotu či projevem finanční tísně. Za problémové podniky se považují podniky v bankrotu nebo ty, které přečerpaly bankovní konto.

Nevýhodou je, že neodpovídá na otázku jak velký je rozdíl mezi problémovým a bezproblémovým podnikem a tedy lze pouze odhadovat zařazení analyzovaného podniku.

(Marek, 2009, s. 304 - 307)

2.7.2 Altmanův model

Altmanův model umožňuje jediným číslem vyhodnotit finanční situaci podniku, což je jeho velká výhoda, ale zároveň i nevýhoda. Jedno číslo totiž může vést k zjednodušení. Z-faktor obsahuje všechny důležité složky finančního zdraví, kterým je přiřazena určitá váha významnosti. Altmanův model poměrně věrohodně předpovídá finanční tíseň podniku, se zhruba dvouletým předstihem.

$$Z = \frac{EBIT}{Aktiva} * 3,3 + \frac{Tržby}{Aktiva} * 1,0 + \frac{Tržní hodnota vlastního kapitálu}{Účetní hodnota dluhu} * 0,6 + \frac{Zadržené výdělký}{Aktiva} * 1,4 + \frac{\text{Čistý pracovní kapitál}}{Aktiva} * 1,2$$

Tento tvar platí pro podniky, které veřejně obchodují s cennými papíry.

Tabulka 1 Vyhodnocení Z-faktoru

Legenda	Hodnoty Z-faktoru
Podnik bezprostředně ohrožený bankrotem	$Z < 1,79$
Šedá zóna – nelze jednoznačně určit	$1,79 < Z < 2,99$
Podnik má vysokou pravděpodobnost přežití	$3,00 < Z$

Zdroj: Manažerské finance, Kislingerová, 2007, s. 116, vlastní zpracování
(Kislingerová, 2007, s. 115 - 116)

V Altmanově modelu dochází k podobnému rozdělení na problémové a bezproblémové podniky. Na základě Z-faktoru se pozná, zda je podnik ve finanční tísní či nikoliv.

Model byl poprvé publikován v roce 1968. Tehdy Edward Altman pracoval s 66 veřejně obchodovatelnými společnostmi v USA. Pro americké veřejně neobchodované společnosti model upravil v roce 1983. V roce 1995 vytvořil poslední model, který se snaží minimalizovat vliv oboru podnikání. Tato verze modelu slouží v první řadě pro nevýrobní společnosti.

(Marek, 2009, s. 307 - 310)

3 Návrh vlastního systému ekonomického hodnocení podniku vycházejícího z údajů účetních výkazů

Cílem této bakalářské práce je zhodnocení finanční situace Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. K výpočtům bude použito údajů z let 2005 - 2014, které jsem zjistila z výročních zpráv uveřejněných na internetových stránkách podniků.

Výsledky Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. (v práci pod zkratkou DPMČB) budou porovnány s výsledky dvou konkurenčních podniků, které jsem vybrala na základně počtu obyvatel ve městě k 1. 1. 2014 a průměrném přepočteném počtu zaměstnanců k 31. 12. 2013. Prvním konkurenčním podnikem je Dopravní podnik města Pardubic, a. s. (DPMP) a druhým podnikem je Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. (DPMHK).

V praktické práci nejdříve zhodnotím základní ekonomické ukazatele, jako jsou například počty zaměstnanců či vývoj počtu přepravených osob. V druhé části se již zaměřím na finanční analýzu, kde nejdříve provedu horizontální a vertikální analýzu účetních výkazů, poté analýzu poměrových ukazatelů a nakonec tuto část doplním o výpočet čistého pracovního kapitálu, jakožto zástupce rozdílových ukazatelů.

3.1 Absolutní ukazatele

Horizontální analýza vychází z absolutních a procentních změn. Absolutní změny zjistím porovnáním hodnotou ukazatele v čase t s položkou v čase $t-1$. Relativní změna je dána podílem absolutní změny a hodnotou položky v čase $t-1$. U vertikální analýzy výkazu rozvaha je jako základna použita celková suma aktiv či pasiv a u analýzy výkazu zisku a ztráty položka výkony.

3.2 Poměrové ukazatele

Z analýzy poměrových ukazatelů, která je hlavní složkou práce, vypustím ukazatele kapitálového trhu, protože podniky nejsou obchodovatelné na kapitálových trzích. Tato skupina ukazatelů bude nahrazena ukazateli provozními.

Nyní budou uvedeny vzorce nejčastěji používaných ukazatelů, které jsem dříve definovala v literární rešerši a nyní je použiji v praktické části práce. Zkratka R je použita pro výkaz rozvaha, VZZ pro výkaz zisku a ztráty a číslo značí řádek ve výkazu.

Ukazatele rentability

$$\text{Rentabilita aktiv} = \frac{EBIT}{\text{Aktiva celkem}} * 100 = \frac{VZZ 61 + VZZ 43}{R 1} * 100 \quad (1)$$

$$\text{Rentabilita vlastního kapitálu} = \frac{\text{Čistý zisk}}{\text{Vlastní kapitál}} * 100 = \frac{VZZ 60}{R 68} * 100 \quad (2)$$

$$\text{Rentabilita tržeb} = \frac{EBIT}{\text{Tržby}} * 100 = \frac{VZZ 61 + VZZ 43}{VZZ 1 + VZZ 5} * 100 \quad (3)$$

Ukazatele likvidity

Běžná likvidita

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Oběžná aktiva}}{\text{Krátkodobé závazky} + \text{Krátkodobé bankovní úvěry a finanční výpomoci}} \\ &= \frac{R 31}{R 105 + R 119 + R 120} \end{aligned} \quad (4)$$

Pohotová likvidita

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Oběžná aktiva} - \text{Zásoby}}{\text{Krátkodobé závazky} + \text{Krátkodobé bankovní úvěry a finanční výpomoci}} \\ &= \frac{R 31 - R 32}{R 105 + R 119 + R 120} \end{aligned} \quad (5)$$

Hotovostní likvidita

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Peněžní prostředky}}{\text{Krátkodobé závazky} + \text{Krátkodobé bankovní úvěry a finanční výpomoci}} \\ &= \frac{R 58}{R 105 + R 119 + R 120} \end{aligned} \quad (6)$$

Ukazatele aktivity

$$\text{Obrat aktiv} = \frac{\text{Výnosy}}{\text{Aktiva celkem}} = \frac{\text{Výnosy (níže)}}{R 1} \quad (7)$$

$$\text{Obrat zásob} = \frac{\text{Výnosy}}{\text{Zásoby}} = \frac{\text{Výnosy (níže)}}{R 32} \quad (8)$$

$$\text{Doba obratu zásob} = \frac{\text{Zásoby}}{\frac{\text{Výnosy}}{360}} = \frac{R 32}{\frac{\text{Výnosy (níže)}}{360}} \quad (9)$$

$$\begin{aligned}
 \text{Doba obratu krátkodobých pohledávek} &= \frac{\text{Krátkodobé pohledávky}}{\frac{\text{Výnosy}}{360}} \\
 &= \frac{R\ 48}{\frac{\text{Výnosy (níže)}}{360}}
 \end{aligned} \tag{10}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Doba obratu krátkodobých závazků} &= \frac{\text{Krátkodobé závazky}}{\frac{\text{Výnosy}}{360}} \\
 &= \frac{R\ 105}{\frac{\text{Výnosy (níže)}}{360}}
 \end{aligned} \tag{11}$$

Ukazatele zadluženosti

$$\text{Ukazatel věřitelského rizika} = \frac{\text{Cizí zdroje}}{\text{Aktiva celkem}} * 100 = \frac{R\ 88}{R\ 1} * 100 \tag{12}$$

$$\text{Ukazatel úrokového krytí} = \frac{\text{EBIT}}{\text{Nákladové úroky}} = \frac{VZZ\ 61 + VZZ\ 43}{VZZ\ 43} \tag{13}$$

Provozní ukazatele

$$\text{Mzdová produktivita} = \frac{\text{Přidaná hodnota}}{\text{Mzdové náklady}} = \frac{VZZ\ 11}{VZZ\ 13} \tag{14}$$

Produktivita dlouhodobého hmotné majetku

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Výnosy (bez mimořádných výnosů)}}{\text{Dlouhodobý hmotný majetek}} \\
 &= \frac{\text{Výnosy bez mimořádných výnosů (níže)}}{R\ 13}
 \end{aligned} \tag{15}$$

$$\text{Struktura nákladů} = \frac{\text{Druh nákladů}}{\text{Náklady}} = \frac{\text{Druh nákladů dle VZZ}}{\text{Náklady (níže)}} \tag{16}$$

$$\text{Struktura výnosů} = \frac{\text{Druh výnosů}}{\text{Výnosy}} = \frac{\text{Druh výnosů dle VZZ}}{\text{Výnosy (níže)}} \tag{17}$$

$$\text{Výnosy} = VZZ\ 1 + VZZ\ 4 + VZZ\ 19 + VZZ\ 26 + VZZ\ 42 + VZZ\ 44 \tag{18}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Výnosy bez mimořádných výnosů} &= VZZ\ 1 + VZZ\ 4 + VZZ\ 19 + VZZ\ 26 + VZZ\ 42 \\
 &+ VZZ\ 44
 \end{aligned} \tag{19}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Náklady} &= VZZ\ 2 + VZZ\ 9 + VZZ\ 12 + VZZ\ 17 + VZZ\ 18 + VZZ\ 22 + VZZ\ 25 + \\
 &VZZ\ 27 + VZZ\ 43 + VZZ\ 45 + VZZ\ 49
 \end{aligned} \tag{20}$$

3.3 Rozdílové ukazatele

Jako zástupce rozdílových ukazatelů bude vypočten a vyhodnocen čistý pracovní kapitál, který představuje potencionální rezervu hotovosti v podniku.

$$\begin{aligned}\text{Čistý pracovní kapitál} &= \text{Krátkodobá aktiva} - \text{Krátkodobá pasiva} \\ &= R\ 31 - R\ 105 - R\ 119 - R\ 120\end{aligned}\tag{21}$$

4 Finanční analýza Dopravního podniku města České Budějovice, a. s.

4.1 Charakteristika podniku

4.1.1 Historie

Pravidelný provoz městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích byl zahájen 15. června 1909 první tramvajovou tratí z nádraží na Pražské předměstí. O necelý rok později byla otevřena i druhá trať na Linecké předměstí. Vzhledem k tomu, že město potřebovalo spojení se hřbitovem, byla 27. října 1909 otevřena první trolejbusová linka. Tyto stroje byly technicky nespolehlivé a tak po pěti letech trolejbusová doprava v Českých Budějovicích skončila. Během druhé světové války tramvajová doprava chátrala a investování do obnovy a rozvoje bylo náročné. Tehdejší majitel, Jihočeské elektrárny, rozhodl, že od 28. října 1948 budou ve městě opět jezdit trolejbusy a tramvaje budou od 2. března 1950 zrušeny.

1. ledna 1950 byl z Jihočeských elektráren vyčleněn samostatný Dopravní podnik, kterému byla svěřena městská hromadná doprava ve městě. Dalších dvacet let byly trolejbusy důležitou součástí města, ale na konci 60. let Dopravní podnik rozhodl o jejich likvidaci a nahrazení autobusy. První autobusová linka byla zavedena 8. září 1951.

Po dvaceti letech se opět objevily náměty na zavedení trolejbusové dopravy. Cílem bylo spojit město České Budějovice s Jadernou elektrárnou Temelín. K tomuto spojení sice nedošlo, ale do města se i přesto 2. května 1992 trolejbusy vrátily.

4.1.2 Současnost

Akciová společnost Dopravní podnik města České Budějovice vznikla 1. září 1997 a jejím jediným akcionářem je statutární město České Budějovice. Předmětem podnikání jsou kromě provozování trolejbusové a autobusové dopravy například i opravy silničních vozidel, revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu a montáž, opravy, revize a zkoušky elektrických zařízení.

Současná městská hromadná doprava je v Českých Budějovicích zajišťována autobusy a trolejbusy na 22 linkách. Na 8 páteřních trolejbusových linek v pracovní dny při plném provozu vyjíždí 42 vozů. Celkem je ve vozovně udržováno 58 trolejbusů. Autobusy zajišťují dopravu na 14 linkách. V pracovní dny

vyjíždí do ulic 54 vozů. Nepáteční autobusové linky zajíždějí do 16 příměstských obcí a dvou měst, Hluboké nad Vltavou a Rudolfova. Autobusový park se skládá z 85 autobusů.

Vozidla MHD ročně najedou v Českých Budějovicích téměř 6 milionů kilometrů a přepraví přes 39 milionů cestujících. České Budějovice jsou jediným městem v jižních Čechách, kde dopravu zajišťují kromě autobusů i trolejbusy.

Obrázek 1 Logo Dopravního podniku města České Budějovice, a. s.



**DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA
ČESKÉ BUDĚJOVICE, A.S.**

Zdroj: <http://www.dpmcb.cz/>

4.2 Základní ekonomické ukazatele

Dříve než bude zpracována samotná finanční analýza Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. bude uvedeno několik ekonomických ukazatelů.

4.2.1 Dotace na úhradu provozní ztráty

Na úhradě provozní ztráty se nejvíce podílí statutární město České Budějovice (SMČB). V roce 2014 tento podíl činil 88,86 % z celkové dotace na úhradu provozní ztráty. Podíly obecních úřadů (OÚ) obsluhovaných obcí a jihočeského kraje (JK) jsou víceméně srovnatelné.

Tabulka 2 Vývoj dotace na úhradu provozní ztráty v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. (v mil. Kč)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	nárůst (%)
SMČB	139	179,4	199,3	198,8	198,8	183	180	180	179,2	179,2	28,9
JK	7,4	8,2	8,2	9,1	9,7	8,8	9,2	9,5	9,6	9,9	33,8
OÚ	8,2	9	10,8	11,3	12,2	12,5	12,3	12,6	12,4	12,6	53,7
Celkem	154,6	196,6	218,3	219,2	220,7	204,3	201,5	202,1	201,2	201,7	30,5

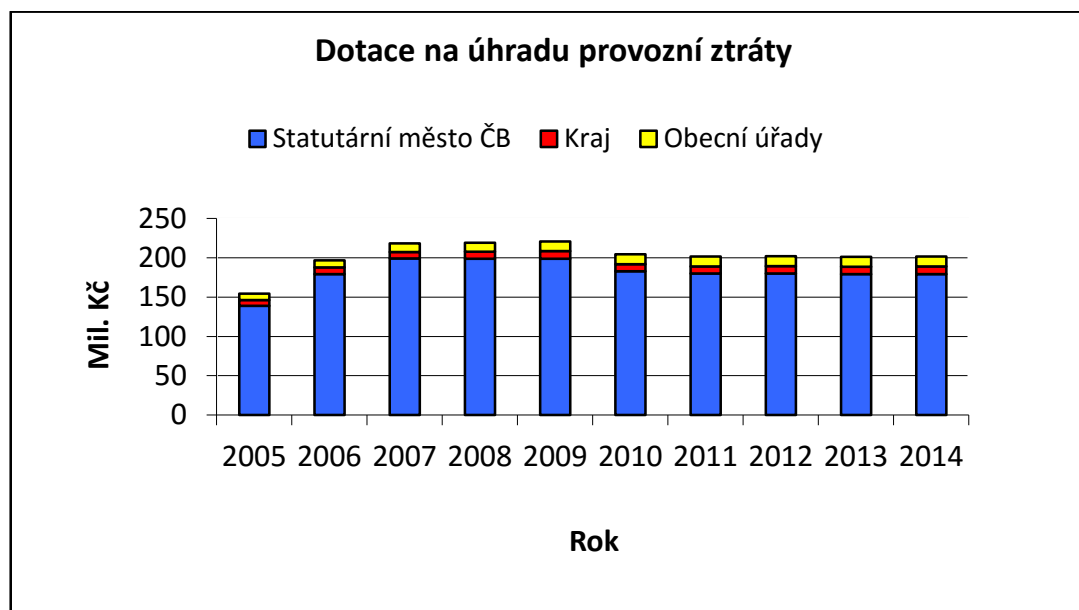
Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města České Budějovice, a. s., vlastní vypracování

V letech 2007 až 2009 byly dotace na úhradu provozní ztráty nejvyšší za zkoumané období. Lze si to vysvětlit například ekonomickou krizí, která v té době

panovala nebo velkou investicí do majetku. Právě v tomto období byly zřejmě nakupovány nové dopravní prostředky. Od roku 2010 se celková dotace pohybuje okolo 200 mil. Kč.

V posledním sloupci tabulky 2 je procentní vyjádření nárůstu jednotlivých dotací oproti roku 2005, který je považován za výchozí.

Graf 1 Vývoj a složení dotace na úhradu provozní ztráty v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města České Budějovice, a. s., vlastní vypracování

V roce 2014 se Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. zavázal zajišťovat provoz a údržbu veřejného osvětlení a správu městských placených parkovišť na území statutárního města České Budějovice. Od tohoto kroku se do budoucna očekává navýšení tržeb a tedy i možné snížení dotace na úhradu provozní ztráty.

Tabulka 3 Srovnání podniků z pohledu dotace na úhradu provozní ztráty (v tis. Kč/1000 obyvatel)

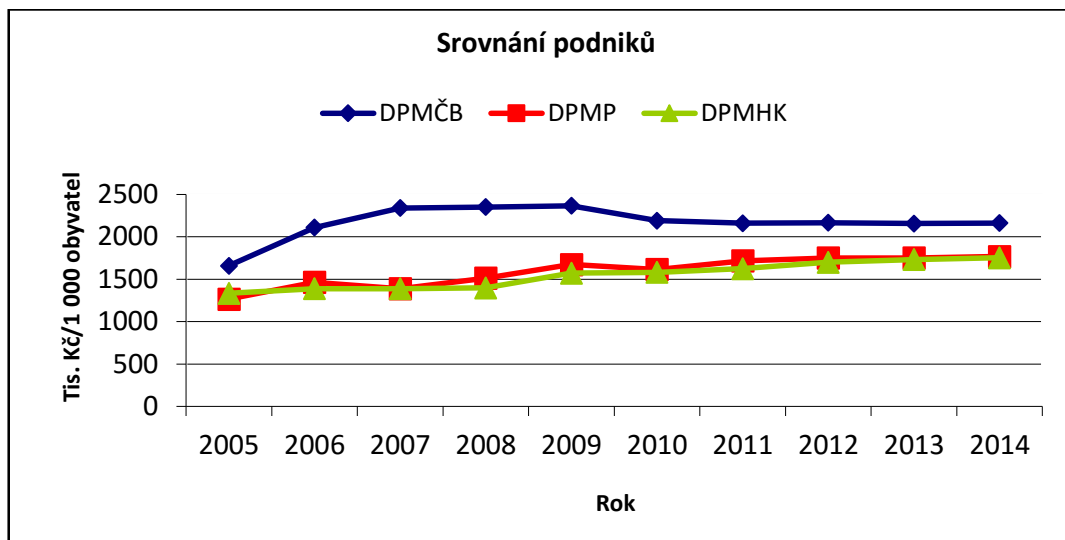
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DPMČB	1 658	2 109	2 341	2 351	2 367	2 191	2 161	2 167	2 158	2 163
DPMP	1 266	1 464	1 389	1 513	1 673	1 615	1 718	1 751	1 752	1 769
DPMHK	1 335	1 389	1 389	1 399	1 572	1 582	1 625	1 701	1 733	1 754

Zdroj: Výroční zprávy zkoumaných podniků, vlastní vypracování

Na dotaci na úhradu provozní ztráty se podílí různý počet poskytovatelů u jednotlivých podniků. U Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. jsou poskytovatelé tři - Statutární město České Budějovice, obecní úřady a jihočeský kraj. U Dopravního podniku města Pardubic, a. s. jsou poskytovatelé totožní - tedy město, obecní úřady a kraj. Toto složení poskytovatelů platí podle výročních zpráv podniku ale

až od roku 2011. Do tohoto roku se obecní úřady na úhradě provozní ztráty nepodílely. Pro Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. je podle výročních zpráv jediným poskytovatelem dotace příslušné město.

Graf 2 Srovnání podniků z pohledu dotace na úhradu provozní ztráty (v tis. Kč/1000 obyvatel)



Zdroj: Výroční zprávy zkoumaných podniků, vlastní vypracování

Z grafu 2 je zřejmé, že nejvíce dotovaným podnikem z těchto zkoumaných podniků, je Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. a dotace pro Dopravní podnik města Pardubic, a. s. a Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. jsou téměř srovnatelné. Tedy Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. vykazuje z těchto tří podniků nejvyšší ztrátu z podnikatelské činnosti.

I při přepočtu dotace na úhradu prokazatelné ztráty na 1 zaměstnance a na 1 ujetý kilometr je nejvíce dotovaným podnikem Dopravní podnik města České Budějovice, a. s.

4.2.2 Vývoj počtu zaměstnanců

Jako údaje do tabulky 3 jsou u Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. a Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s. použity přepočtené počty zaměstnanců. Pro údaje Dopravního podniku města Pardubic, a. s. jsou použity průměrné počty zaměstnanců, uvedené ve výročních zprávách, které jsem dále matematicky zaokrouhlila na celá čísla.

Tabulka 4 Počty zaměstnanců v jednotlivých podnicích

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% pokles
DPMČB	437	436	430	433	434	414	397	384	395	398	8,9
DPMP	482	449	442	443	446	421	412	406	407	404	16,2
DPMHK	436	424	423	436	436	430	410	401	395	385	11,7

Zdroj: Výroční zprávy zkoumaných podniků, vlastní vypracování

Počet zaměstnanců u všech zkoumaných podniků za toto období všeobecně klesl, ale zároveň lze sledovat nárůst počtu zaměstnanců v letech 2008 a 2009 oproti předcházejícím obdobím.

V Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. byl největší pokles počtu zaměstnanců zaznamenán v roce 2010, kdy bylo zaměstnáváno o 20 zaměstnanců méně než předešlý rok. Počet zaměstnanců klesal až do roku 2013. Za toto tříleté období počet zaměstnanců klesl celkově o 50 pracovníků. Zároveň v roce 2012 měl Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. nejméně zaměstnanců za zkoumané období, a to 384 pracovníků.

U Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. počet zaměstnanců od roku 2013 stoupal. Tento růst zapříčinil závazek podniku zajišťovat údržbu a provoz veřejného osvětlení a správa městských placených parkovišť na území statutárního města České Budějovice.

4.2.3 Mzdové náklady včetně odvodů na sociální pojistné a daň z příjmů ze závislé činnosti

V grafu 3 a tabulce 5 je vidět, že mzdové náklady včetně odvodů na sociální pojistné a daň z příjmů ze závislé činnosti ve všech podnicích oproti prvnímu zkoumanému období vzrostly. U Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. tento rozdíl činí v absolutní částce 26,3 mil. Kč, což je největší rozdíl ze zkoumaných podniků. U Dopravního podniku města Pardubic, a. s. je rozdíl 24,8 mil. Kč a u Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s. 20,7 mil. Kč.

Vzhledem k tomu, že počet zaměstnanců klesá, tak by měly nejspíše klesat i mzdové náklady. Za tuto opačnou situaci může s největší pravděpodobností růst mezd zaměstnanců.

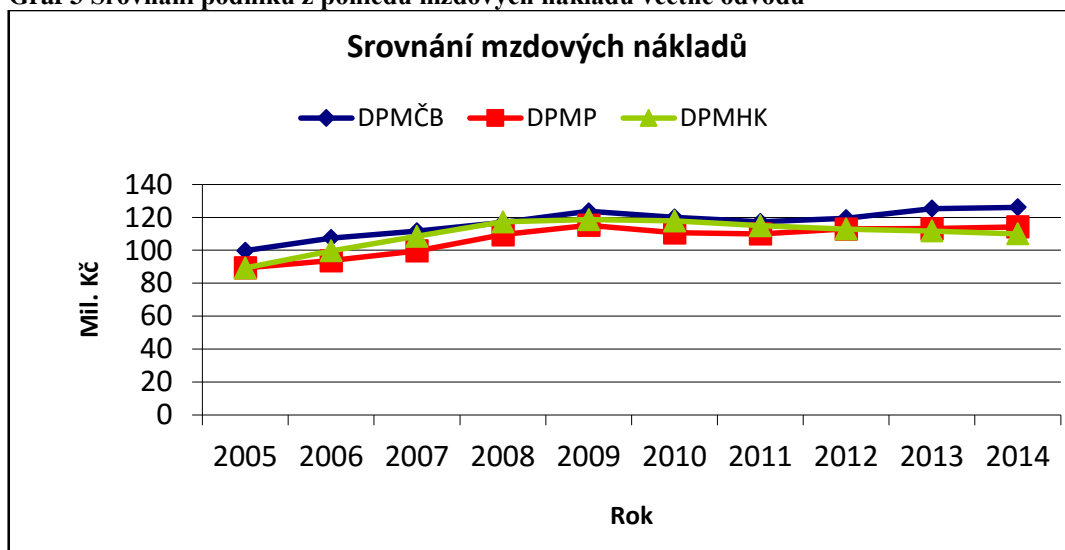
Tabulka 5 Mzdové náklady včetně odvodů na sociální pojistné a daň z příjmů ze závislé činnosti (v mil. Kč)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DPMČB	99,8	107,4	111,6	116,9	123,7	120	117,3	119,5	125,3	126,1
DPMP	89,4	93,7	99,7	109,5	115,2	110,6	110	113	113,2	114,2
DPMHK	89,3	99,7	108,5	117,3	118,6	117,8	114,9	112,9	111,7	110

Zdroj: Výkazy zisku a ztrát zkoumaných podniků, vlastní vypracování

Zároveň v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. jsou mzdové náklady včetně odvodů na sociální pojistné a daň z příjmů ze závislé činnosti ve všech letech, kromě roku 2008, nejvyšší v porovnání s Dopravním podnikem města Pardubic, a. s. a Dopravním podnikem města Hradce Králové, a. s.

Graf 3 Srovnání podniků z pohledu mzdových nákladů včetně odvodů



Zdroj: Výkazy zisku a ztrát zkoumaných podniků, vlastní vypracování

4.2.4 Průměrná měsíční hrubá mzda

Průměrné měsíční hrubé mzdy u všech zkoumaných podniků též vstoupají. Je to dáno snižujícím se počtem zaměstnanců a zvyšujícími se mzdovými náklady včetně odvodů na sociální pojistné a daň z příjmů ze závislé činnosti.

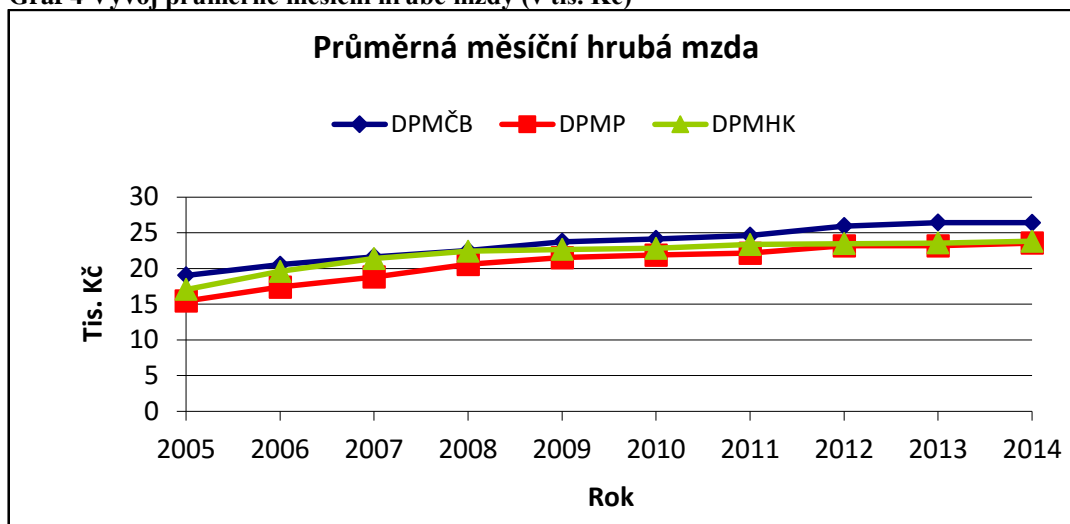
Tabulka 6 Průměrná měsíční hrubá mzda (v tis. Kč)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DPMČB	19,03	20,53	21,63	22,5	23,75	24,15	24,62	25,94	26,43	26,41
DPMP	15,45	17,4	18,8	20,59	21,52	21,89	22,15	23,19	23,17	23,56
DPMHK	17,06	19,6	21,38	22,41	22,67	22,82	23,35	23,46	23,56	23,81

Zdroj: Výroční zprávy zkoumaných podniků, vlastní výpočty

Průměrná měsíční hrubá mzda byla v každém roce nejvyšší v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. a to i přesto, že průměrný počet zaměstnanců je v tomto podniku za zkoumané období nejnižší ze všech podniků.

Graf 4 Vývoj průměrné měsíční hrubé mzdy (v tis. Kč)



Zdroj: Výroční zprávy zkoumaných podniků, vlastní vypracování

4.2.5 Vývoj počtu přepravených cestujících Dopravním podnikem města České Budějovice, a. s.

Tabulka 7 Přehled počtu přepravených osob (v mil.)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DPMČB	42,5	42,4	42,2	41	40,3	40,2	38,6	38,1	39	38,5

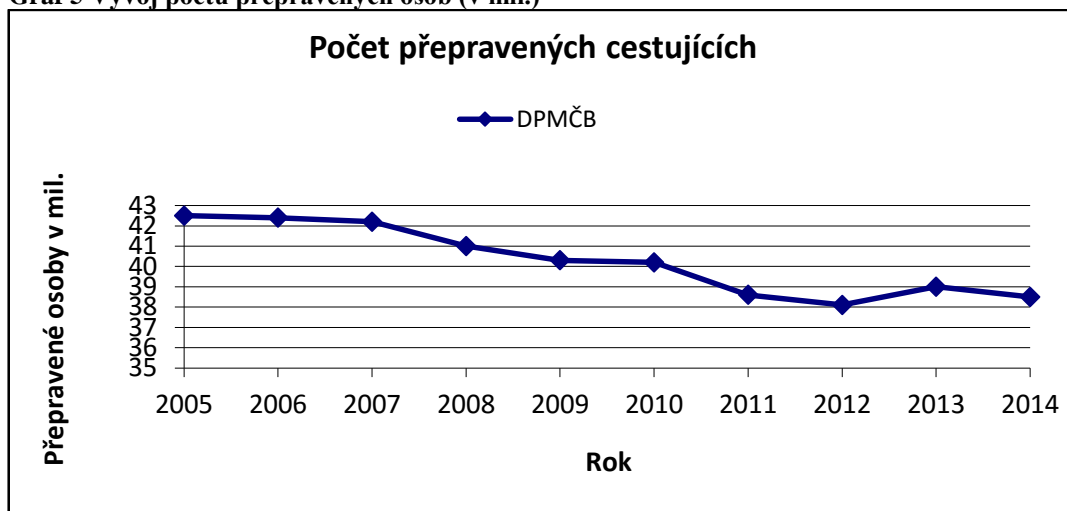
Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města České Budějovice, a. s., vlastní vypracování

Počet přepravených cestujících Dopravním podnikem města České Budějovice, a. s. poklesl. V absolutním vyjádření pokles činí 3 937 tis. cestujících a v relativním vyjádření 9,27 % za zkoumané období. Pokles může být například zapříčiněn cyklistickou dopravou, snižujícím se počtem obyvatel a stále se zvyšujícím počtem aut. Víceméně každá rodina má dnes minimálně jedno auto, a proto nemá již potřebu využívat služeb městské hromadné dopravy.

Ve výročních zprávách Dopravního podniku města Pardubic, a. s. a Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s. jsem informace o počtu přepravených osob nezjistila.

I přesto, že se počet přepravených cestujících snižuje, podle tiskové zprávy ze dne 2. 3. 2015 se v celorepublikovém srovnání jedná o nadprůměrné výsledky, protože počet přepravených osob ve veřejné dopravě v posledních letech obecně klesá.

Graf 5 Vývoj počtu přepravených osob (v mil.)



Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města České Budějovice, a. s., vlastní vypracování

4.2.6 Porovnání ujetých kilometrů

U tohoto srovnání je třeba zohlednit velikost města. Podle zjištěných údajů jsou České Budějovice s 55,56 km² nejmenším městem ze tří zkoumaných sídel podniků. Největším městem je Hradec Králové s katastrální výměrou 105,61 km². Město Pardubice má katastrální výměru 82,66 km².

Tabulka 8 Srovnání ujetých kilometrů (v tis. km)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DPMČB	5 963	6 041	6 095	6 087	6 019	5 733	5 649	5 673	5 612	5 651
DPMP	x	x	x	x	x	x	x	x	x	5 706
DPMHK	6 321	6 336	6 332	6 362	6 413	6 251	6 212	x	x	x

Zdroj: Výroční zprávy zkoumaných podniků, vlastní vypracování

Údaje o ujetých kilometrech jsou úplné pouze u Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. U Dopravního podniku města Pardubic, a. s. tato informace nebyla zveřejňována až do roku 2014. Naopak Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. přestal tuto informaci zveřejňovat od roku 2012.

Z tabulky 8 lze poznat, že městská hromadná doprava Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. ujede méně kilometrů než vozy v Dopravním podniku města Pardubic, a. s. a Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s., pokud budeme předpokládat, že údaje ujetých kilometrů, které chybí, budou konstantní. Což je samozřejmé vzhledem k velikosti města. Na druhou stranu České Budějovice jsou o 27,1 km² menší, než město Pardubice, ale počet ujetých kilometrů se liší pouze o 55 tis. km. Důvodem by mohla být častější jízda městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích nebo najeté kilometrů kvůli různým výlukám.

Informace o počtu ujetých kilometrů u Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. by se nechala rozdělit do dvou období - do roku 2010 a od roku 2010. Do roku 2010 je vykazován mírný nárůst počtu ujetých kilometrů a hodnoty se pohybují okolo 6 mil. km. V roce 2010 počet ujetých kilometrů klesl o 286 tis. km a ustálil se okolo 5,6 mil. km za rok. Pokles ujetých kilometrů jistě snížil náklady na provoz městské hromadné dopravy. Může se jednat o spotřebu nafty nebo třeba i údržbu dopravních prostředků.

Tabulka 9 Srovnání ujetých kilometrů na 1 km² (v tis. km)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DPMČB	107,3	108,7	109,7	109,6	108,3	103,2	101,7	102,1	101	101,7
DPMP	x	x	x	x	x	x	x	x	x	64,4
DPMHK	59,9	60	60	60,2	60,7	59,8	58,8	x	x	x

Zdroj: výroční zprávy zkoumaných podniků, vlastní výpočty

Tabulka 9 ukazuje, že při přepočtu ujetých kilometrů na 1 km², ujedou nejvíce kilometrů vozy Dopravního podniku města České Budějovice, a. s., pokud budeme předpokládat, že údaje ujetých kilometrů, které chybí, budou konstantní.

4.2.7 Vývoj tržeb za hlavní činnost

Hlavní činností je u dopravních podniků přeprava městské hromadné dopravy.

Tabulka 10 Vývoj tržeb za přepravu MHD (v mil. Kč)

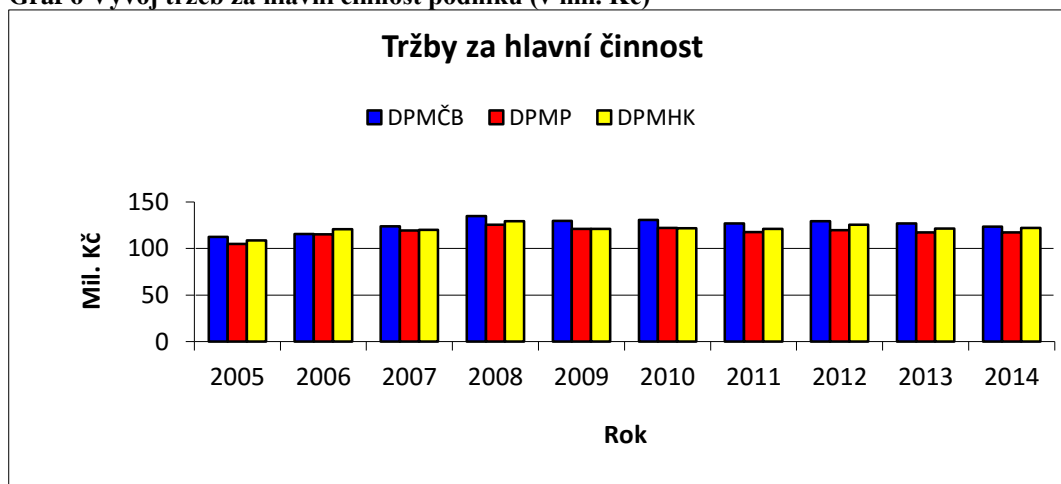
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DPMČB	112,5	115,4	123,6	134,7	129,5	130,5	126,9	129,1	126,7	123,5
DPMP	104,9	115,2	119,2	125,4	120,9	122,0	117,7	119,5	117,2	117,1
DPMHK	108,5	120,8	120,1	129,3	121,1	121,6	120,9	125,4	121,4	122,1

Zdroj: Výroční zprávy zkoumaných podniků, vlastní vypracování

U všech podniků lze pozorovat na začátku zkoumaného období růst a od roku 2008 určité ustálení s mírným poklesem tržeb za hlavní činnost.

Vzhledem k tomu, že v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. dochází k neustálému poklesu cestujících, došlo v podniku za zkoumané období k postupnému růstu cen jízdného. A tento trend je i v ostatních podnicích. Poslední změna tarifu jízdného Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. proběhla 1. 9. 2015, kdy bylo zavedeno několik novinek, například jízdenka JIKORD Plus, což je jízdenka, která platí 1 den na území Jihočeského kraje a lze s ní cestovat vlakem ČD, MHD a regionálními či dálkovými autobusy smluvních dopravců.

Graf 6 Vývoj tržeb za hlavní činnost podniků (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zprávy zkoumaných podniků, vlastní vypracování

Při přepočtu tržeb na 1 zaměstnance je na tom nejlépe Dopravní podnik města České Budějovice, a. s.

4.2.8 Počet autobusů a trolejbusů v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.

Linky městské hromadné dopravy ve městě se dělí na páteřní a nepáteřní. Páteřní linky lze nazvat městskými linkami a jsou obsluhovány trolejbusy. Nepáteřní linky zajišťují spojení s 16 příměstskými obcemi a dvěma městy (Hluboká nad Vltavou, Rudolfovo) a jezdí zde autobusy.

Tabulka 11 Složení vozového parku

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
autobusy	90	94	89	93	95	95	89	83	81	81
trolejbusy	52	52	53	54	53	55	53	58	60	58
celkem	142	146	142	147	148	150	142	141	141	139

Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města České Budějovice, a. s., vlastní vypracování

V Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. jednoznačně převažují autobusy a to i přesto, že jejich počet v posledních letech klesl. Důvodem je obslužnost částí města a přilehlých obcí kde není zavedeno elektrické vedení pro trolejbusy. Také jejich pořizovací cena⁴ je nižší než u trolejbusů. Naopak trolejbusy mají obecně vyšší

⁴ Přibližná pořizovací cena v roce 2012:

- trolejbus – 10 mil. Kč
- kloubový trolejbus – 12 mil. Kč
- autobus – 7 mil. Kč
- kloubový autobus – 11 mil. Kč

Zdroj: < <http://www.hybrid.cz/trolejbusy-prekonana-technika-nebo-vozidla-budoucnosti> >

životnost. Celkový počet dopravních prostředků se dlouhodobě pohybuje okolo 140 kusů autobusů a trolejbusů.

V roce 2015 bylo nakoupeno 5 nových vozů MHD s klimatizací, které přispějí k potřebné obnově vozového parku.

Obnova vozového parku je podle Generelu MHD pro období 2010 - 2020 naplánována na období 2016 - 2020, tak aby bylo splněno nařízení vlády č. 63/2011 Sb.⁵. Toto nařízení stanovuje maximální průměrné stáří vozů na 8 let.

4.3 Finanční analýza

V této části práce budou vypočítány a vyhodnoceny horizontální a vertikální analýzy rozvahy a výkazu zisku a ztráty v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. Dále budou vypočteny a následně vyhodnoceny některé ukazatele rentability, likvidity, aktivity, zadluženosti, provozní ukazatele a čistý pracovní kapitál.

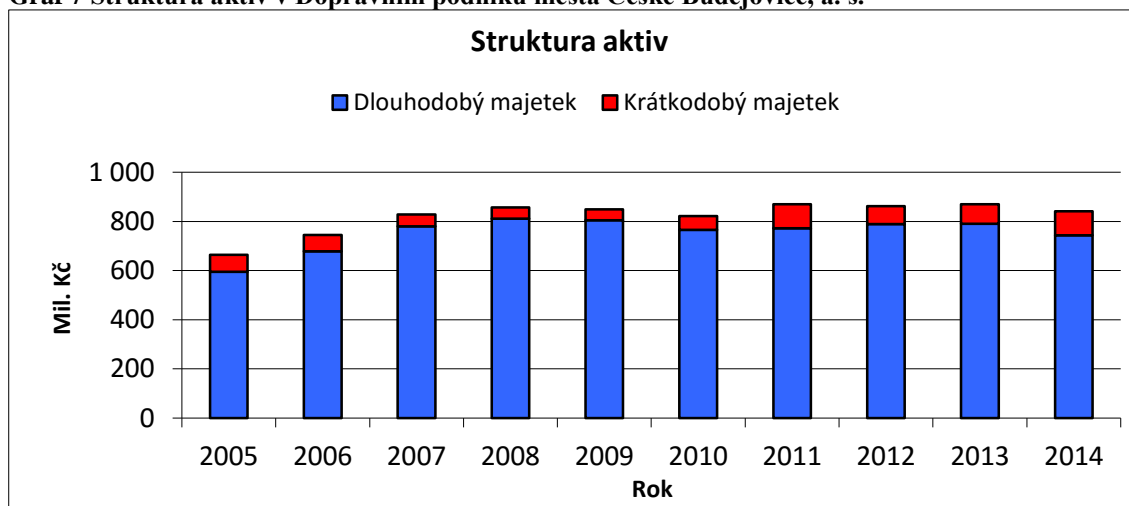
V některých z následujících tabulek si lze všimnout velmi výrazných hodnot u Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s. v letech 2007 a 2008. Dle výročních zpráv se výkyvy týkaly výstavby dopravního terminálu. Terminál měl být dokončen v roce 2007, a dodavatel se zavázal, že když termín nesplní, podnik má nárok na bankovní záruku 80 mil. Kč. Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. v prosinci 2007 o tuto záruku požádal a v lednu 2008 mu byla připsána na bankovní účet. V roce 2008 se ale dodavatel bránil soudní cestou a chtěl částku i s příslušenstvím vrátit. V prvním kole řízení dodavatel spor vyhrál, a tak se podnik odvolal. Dopravní podnik na základě zásady opatrnosti vytvořil rezervu ve výši 80 mil. Kč pro případ, že by dodavatel uspěl i po jejich odvolání. Tento spor nakonec skončil v roce 2010 vzájemnou dohodou o narovnání a privativní inovaci a rezerva mohla být rozpuštěna.

4.3.1 Horizontální analýza aktiv

Hlavní podíl na výši aktiv má v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. dlouhodobý majetek, přičemž položka dlouhodobý majetek je nejvíce ovlivněna dlouhodobým hmotným majetkem. Hlavní podíl na tvaru křivky dlouhodobého hmotného majetku mají samostatné hmotné movité věci a soubory movitých věcí.

⁵ Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících

Graf 7 Struktura aktiv v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.



Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města České Budějovice, a. s., vlastní zpracování

Nejvýraznější přírůstek samostatných hmotných movitých věcí a souborů movitých věcí nastal v období 2005/2006 a činil téměř 82,5 mil. Kč. Největší pokles byl zaznamenán v roce 2014, kdy oproti předchozímu období hodnota klesla o 50,9 mil. Kč. Další položkou, která má poměrně podstatný vliv, jsou stavby. Zde došlo k nejvyššímu růstu v období 2006/2007 o 29,9 mil. Kč, ale tato hodnota je nepřiměřeně vysoká ve srovnání s ostatními přírůstky. Nejvyšší pokles nastal v roce 2011, kdy položka stavby byla snížena o 10 mil. Kč.

Na oběžném majetku se nejvíce podílí výše peněžních prostředků, a proto má křivka krátkodobých aktiv stejný průběh jako křivka peněžních prostředků. Na peněžních prostředcích se v posledních letech nejvíce podílí peníze uložené na bankovních účtech. V období 2005 a 2006 tomu tak ale nebylo. V těchto letech Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. vlastnil určité krátkodobé cenné papíry a podíly, které výrazně ovlivňovaly výši peněžních prostředků. Nejvyšší meziroční růst byl zjištěn v období 2010/2011, kdy peněžní prostředky uložené na bankovních účtech vzrostly o 60,9 mil. Kč. Největší pokles byl zaznamenán další období a činil 20,5 mil. Kč.

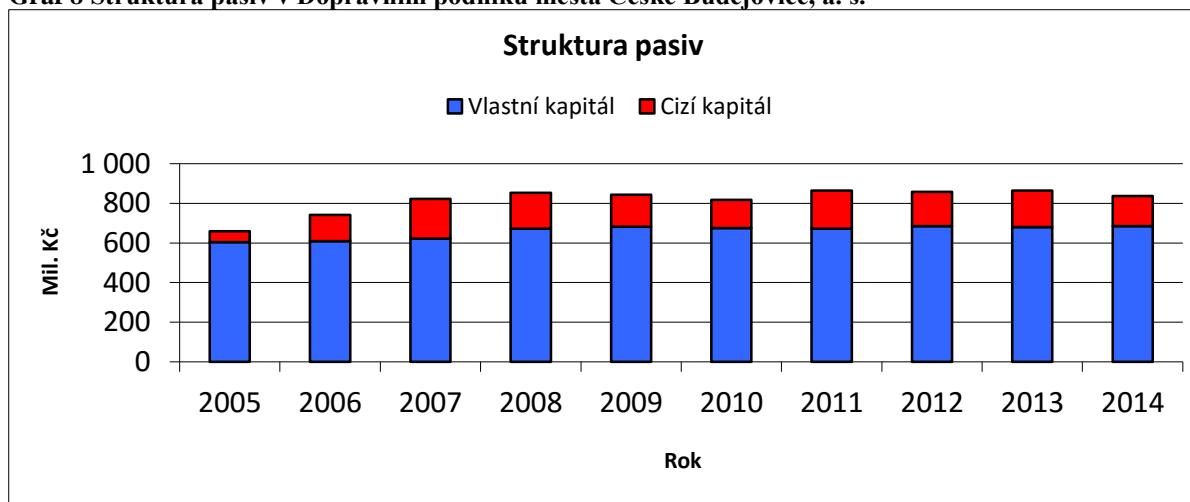
4.3.2 Horizontální analýza pasiv

Pasiva jsou z velké části ovlivněna vlastním kapitálem, konkrétně základním kapitálem. Základní kapitál byl za zkoumané období změněn v letech 2009 a 2012. V roce 2009 byl nárůst o 23 mil. Kč a v roce 2012 o 18,3 mil. Kč. Výrazné změny samozřejmě nastávaly v položkách výsledek hospodaření minulých let a výsledek

hospodaření běžného účetního období, jejichž křivky jsou vzájemně nekorelované (nezávislé).

Na tvaru křivky cizích zdrojů mají největší vliv bankovní úvěry a výpomoci, ale od roku 2012 se projevil i vliv krátkodobých závazků. Po celé zkoumané období zde působí dlouhodobé bankovní úvěry, kde nejvyšší meziroční nárůst činil 68,3 mil. Kč v roce 2011 a nejvyšší pokles byl o 24,2 mil. Kč v období 2009/2010. Krátkodobé bankovní úvěry se objevují v roce 2011, kdy zároveň došlo k nejvyššímu nárůstu a to o 57,2 mil. Kč. Nejvyšší pokles byl zaznamenán následující rok a činil 42,8 mil. Kč.

Graf 8 Struktura pasiv v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.



Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města České Budějovice, a. s., vlastní zpracování

4.3.3 Vertikální analýza aktiv a pasiv

Při vypracování vertikální analýzy aktiv je zřejmé, že podíl dlouhodobého majetku na celkových aktivech byl téměř ve všech zkoumaných obdobích více než 90 %. Nejvyšší podíl dlouhodobého majetku na celkových aktivech byl v roce 2009, a to 95 %. Naopak nejnižší byl v roce 2014, kdy činil 88 %. Podíl oběžného majetku na celkových aktivech se pohybuje od 5 do 12 % a podíl aktivního časového rozlišení je zanedbatelný.

Na celkové hodnotě pasiv má nejvyšší podíl velikost vlastního kapitálu, která za zkoumané období činila od 75 do 91 %. Nejvyšší hodnoty, 91 %, bylo dosaženo v roce 2005. Od tohoto roku podíl vlastního kapitálu klesal a pohyboval se okolo 80 %. Základní kapitál činí přes 50 % z celkové hodnoty pasiv.

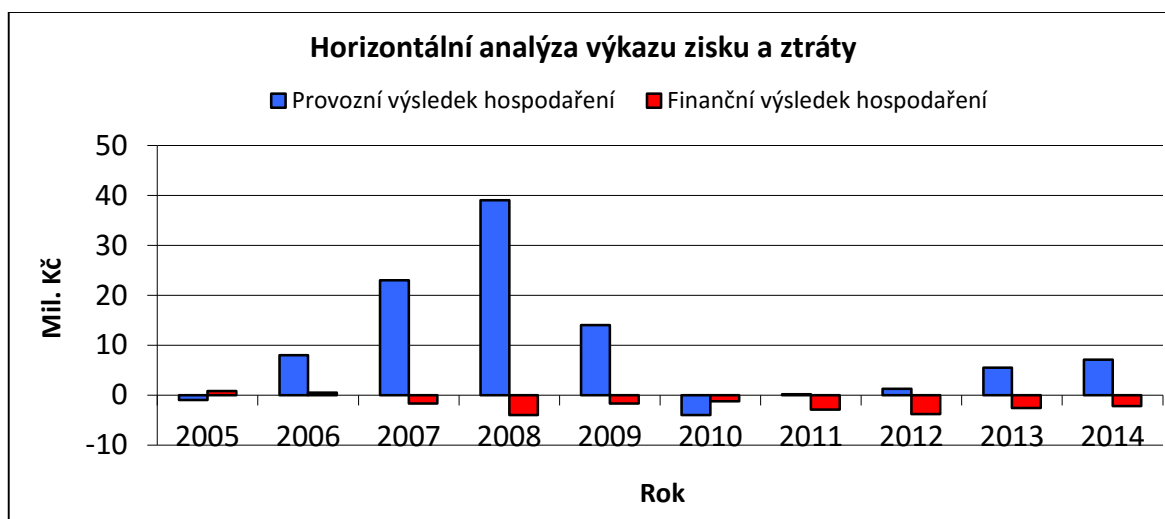
Podíl cizích zdrojů se pohyboval v rozmezí 8 až 24 % z celkových pasiv. Nejvyšší podíl cizího kapitálu byl v roce 2007 a naopak nejnižší v roce 2005.

4.3.4 Horizontální analýza výkazu zisku a ztráty

Za celé zkoumané období nebyly v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. vykazovány mimořádné náklady a výnosy.

Na výši výsledku hospodaření za běžnou činnost má zásadní vliv provozní výsledek hospodaření. Nejvyšší meziroční nárůst byl v roce 2008, kdy výsledek hospodaření za běžnou činnost vzrostl o 12,5 mil. Kč. Tento rok byl také zaznamenán nejvyšší kladný výsledek hospodaření za běžnou činnost. V následujícím období 2008/2009 došlo k nejvyššímu poklesu 17,7 mil. Kč. Výsledek hospodaření za běžnou činnost v dalším období opět klesl, tentokrát o 16,2 mil. Kč. Finanční výsledek hospodaření má na celkový výsledek hospodaření za běžnou činnost minimální vliv. Jeho nejvyšší pokles byl v roce 2008 o 2,4 mil. Kč a nejvyšší růst o 2,4 mil. Kč následující rok.

Graf 9 Horizontální analýza výkazu zisku a ztráty v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.



Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města České Budějovice, a. s., vlastní zpracování

4.3.5 Vertikální analýza výkazu zisku a ztráty

Jako výchozí veličina byla určena položka výkony, která má 100% podíl. Nejvyšší podíl mají ostatní provozní výnosy, které mají podíl od 108 % naměřených v roce 2005 do 144 % v roce 2014. Druhou výraznou položkou jsou osobní náklady, které mají nejnižší podíl 84 % v roce 2008 a nejvyšší podíl 112 % zjištěný v posledním roce. Třetí podstatnou položkou jsou tržby za prodané vlastní výrobky a služby, které mají podíl okolo 90 %.

Hodnoty výsledku hospodaření za běžnou činnost vyjadřují kolik % z výkonů, tvořil zisk. Nejvyšší meziroční růst byl zaznamenán v roce 2008, kdy nárůst činil 16 %. Nejvyšší pokles o 3 % byl v roce 2010.

4.3.6 Rentabilita

Rentabilita aktiv (Return On Assets – ROA)

Obecně platí, že čím vyšších hodnot ukazatelé rentability dosáhnou, tím lépe pro podnik. Rentabilita aktiv je ovlivněna rentabilitou tržeb a obratem aktiv. Na ukazatel pozitivně působí kladná rentabilita tržeb, která se odvíjí od velikosti zisku či ztráty a velikosti tržeb. Naopak negativně působí nízká obratovost aktiv.

Nejvyšších hodnot, a to kladných i záporných, bylo dosaženo v Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. v letech 2007 a 2008. Průměrná hodnota rentability aktiv za zkoumané období byla v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. 1,03 %, v Dopravním podniku města Pardubic, a. s. -0,54 % a v Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. 0,07 %. Z pohledu průměrných hodnot byl Dopravní podnik města Pardubic, a. s. nejméně úspěšný, na druhou stranu v roce 2014 dosáhl nejvyšší hodnoty rentability aktiv.

Tabulka 12 Rentabilita aktiv (v %)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
EBIT (v mil. Kč)	0,03	9,3	23,9	35,8	12,4	-4,1	-1,1	-0,2	4,4	5,9
Aktiva celkem (v mil. Kč)	665,6	748,0	830,9	859,6	850,5	824,4	871,9	864,8	871,4	843,6
DPMČB - ROA	0,004	1,24	2,88	4,16	1,46	-0,50	-0,13	-0,02	0,50	0,70
DPMP - ROA	-1,50	0,56	-2,62	-2,55	-0,81	-0,75	0,53	0,25	0,27	1,27
DPMHK - ROA	0,07	0,39	7,06	-8,10	-0,63	1,54	0,26	0,03	0,02	0,06

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Rentabilita vlastního kapitálu (Return On Equity – ROE)

Rentabilita vlastního kapitálu vyjadřuje efektivnost hospodaření podniku a hodnoty ukazatele by se měli být vyšší než úroková míra bezrizikových cenných papírů. Pokud by byla úroková míra bezrizikových cenných papírů vyšší než rentabilita vlastního kapitálu, je to znamení pro investory, že investice například do cenných papírů garantovaných státem je výnosnější než investice do konkrétního podniku.

U Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. lze pozorovat v posledních letech určité zlepšení, protože v roce 2014 podnik dosáhl kladné hodnoty ukazatele a jedna koruna vložená do podnikání vynesla 0,7 % zisku. Nejlepším podnikem v posledních letech je v tomto srovnání Dopravní podnik města Pardubic, a. s., protože dokázal udržet kladné hodnoty od roku 2011, tedy nejlépe zhodnocuje prostředky vložené do podniku.

Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. dosáhl nejvyšší rentability vlastního kapitálu v roce 2008 (3,98 %), naopak nejnižší v roce 2012 (-1,91 %). Tyto hodnoty jsou spjaté s výší zisku, v roce 2008 byl nejvyšší zisk a v roce 2012 podnik vykázal nejvyšší ztrátu za zkoumané období.

Při rozkladu rentability vlastního kapitálu v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. v roce 2014 je zřejmé, že velikost rentability vlastního kapitálu je ovlivněna spíše vysokými tržbami a pomalejším obratem aktiv.

Tabulka 13 Rentabilita vlastního kapitálu (v %)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Čistý zisk (v mil. Kč)	-5,1	3,6	14,2	26,8	9,1	-7,1	-3,2	-13,1	-2,5	5,5
Vlastní kapitál (v mil. Kč)	605,7	609,2	623,5	673,3	682,4	675,3	672,1	684,9	681,3	685,8
DPMČB - ROE	-0,84	0,59	2,78	3,98	1,33	-1,05	-0,48	-1,91	-0,37	0,80
DPMP - ROE	-1,31	0,47	-2,44	-2,93	-1,00	-0,74	0,44	0,05	0,21	1,04
DPMHK - ROE	0,28	0,25	7,13	-7,77	-0,53	1,37	0,17	-0,11	-0,09	-0,09

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Rentabilita tržeb (Return On Sales)

Ukazatel rentabilita tržeb říká, zda je podnikání dostatečně ziskové, vzhledem k tomu kolik obratu zisku je potřeba udělat.

Rentabilitu tržeb lze také nazývat ziskovým rozpětím, přičemž existují dvě formy tohoto rozpětí – provozní a čisté. V této práci je použito provozního ziskového rozpětí, které se používá například při výpočtu ziskové přírážky v kalkulaci ceny produktu.

Nejvyšší hodnota tržeb, zisku před zdaněním a úroky a tedy i rentability tržeb byla v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. dosažena v roce 2008. Tehdy 1 Kč tržeb vynesla 0,1783 Kč zisku. Nejnižší hodnota v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. byla naměřena v roce 2010, kdy byla rentabilita tržeb - 2,15 %. Při vypočtení průměru rentabilit za celé období jsem zjistila, že nejvyšší průměrné hodnoty bylo dosaženo v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. Průměr činí 4,74 %.

Tabulka 14 Rentabilita tržeb (v %)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
EBIT (v mil. Kč)	0,03	9,3	23,9	35,8	12,4	-4,1	-1,1	-0,2	4,4	5,9
Tržby (v mil. Kč)	129,7	140,8	183,1	200,8	182,2	190,7	184,0	178,4	173,0	172,8
DPMČB - ROS	0,02	6,61	13,05	17,83	6,81	-2,15	-0,60	-0,11	2,54	3,41
DPMP - ROS	-4,61	1,63	-6,67	-6,59	-2,53	-1,98	1,43	0,67	0,77	3,65
DPMKH - ROS	0,42	1,99	42,34	-44,71	-3,71	8,36	1,47	0,16	0,12	0,36

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Nejvyšší hodnot za všechny podniky dosáhl Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. v roce 2007, kdy byla jeho rentabilita tržeb 42,34 % (zisk byl přes 64 mil. Kč), a naopak nejnižších hodnot bylo dosaženo opět u Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s. v roce 2008, kdy byla vykázána ztráta přes 70 mil. Kč.

4.3.7 Likvidita

Běžná likvidita

Běžná likvidita ukazuje, jak jsou krátkodobé závazky včetně krátkodobých bankovních úvěrů a krátkodobých finančních výpomocí kryty krátkodobým majetkem, pokud by byl tento majetek přeměněn na peníze.

Z hodnot běžné likvidity v roce 2014 u všech zkoumaných podniků lze poznat, že uplatňují konzervativní strategii. U Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. se konzervativní strategie střídá s průměrnou, a u Dopravního podniku města Pardubic, a. s. byla uskutečňována i agresivní strategie.

Tabulka 15 Běžná likvidita

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Oběžná aktiva (v mil. Kč)	70,0	67,5	48,3	46,6	44,4	56,5	97,8	73,7	79,4	98,3
Krátkodobé závazky (v mil. Kč)	24,3	32,8	37,3	37,1	40,3	43,6	81,5	38,4	64,3	46,4
DPMČB - BL	2,88	2,06	1,29	1,26	1,10	1,30	1,20	1,92	1,23	2,12
DPMP - BL	1,79	1,26	1,62	1,05	0,65	0,76	0,86	1,63	2,90	3,60
DPMHK - BL	5,88	10,18	2,28	3,42	2,99	3,24	1,84	1,33	3,28	3,81

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Vysoké hodnoty běžné likvidity jsou zapříčiněny vysokými hodnotami oběžných aktiv v podnicích. Například Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. má velmi vysokou zásobu peněžních prostředků ve srovnání s ostatními dopravními podniky. A proto dosahuje ve většině případů nejvyšších hodnot.

Za pozitivní lze považovat růst běžné likvidity, ke kterému došlo v roce 2014 v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. a Dopravním podniku města Pardubic, a. s.

Pohotová likvidita

Ukazatel pohotové likvidity je očištěn o nepříliš likvidní položku oběžných aktiv - zásoby. Tento ukazatel nejpřesněji charakterizuje platební schopnost podniku, protože popisuje schopnost splatit závazky z obchodního styku a závazky vůči zaměstnancům. Podoba tohoto ukazatele také závisí na kvalitě pohledávek.

Tabulka 16 Pohotová likvidita

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Oběžná aktiva - Zásoby (v mil. Kč)	53,7	52,9	32,5	29,4	27,0	38,2	81,0	58,6	64,2	85,3
Krátkodobé závazky (v mil. Kč)	24,3	32,8	37,3	37,1	40,3	43,6	81,5	38,4	64,3	46,4
DPMČB - PL	2,21	1,61	0,87	0,79	0,92	0,88	0,99	1,53	1,00	1,84
DPMP - PL	1,56	1,09	1,40	0,95	0,58	0,61	0,71	1,41	2,54	3,27
DPMHK - PL	5,79	10,02	2,24	3,34	2,93	3,16	1,78	1,28	3,09	3,68

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Je doporučováno mít hodnotu tohoto ukazatele vyšší než 1, ale výrazně vyšší hodnota může ukazovat nadměrnou váhu zásob v podniku. Což bude nejspíše v posledních letech i případ těchto podniků. U Dopravního podniku města České

Budějovice, a. s. a Dopravního podniku města Pardubic, a. s. lze v období 2007 – 2011 pozorovat hodnoty nižší než 1, tedy podniky měli problémy s likviditou 2. stupně.

Hotovostní likvidita

Hotovostní či okamžitá likvidita vyjadřuje okamžitou schopnost podniku splatit své závazky.

Tabulka 17 Hotovostní likvidita

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Peněžní prostředky (v mil. Kč)	41,7	38,3	15,5	14,7	8,3	4,2	65,5	44,8	44,6	69,7
Krátkodobé závazky (v mil. Kč)	24,3	32,8	37,3	37,1	40,3	43,6	81,5	38,4	64,3	46,4
DPMČB - HL	1,72	1,17	0,42	0,40	0,21	0,10	0,80	1,17	0,69	1,50
DPMP - HL	1,15	0,85	1,01	0,73	0,43	0,41	0,28	1,12	2,12	2,79
DPMHK - HL	5,41	9,41	1,25	3,08	2,72	2,88	1,23	0,86	2,42	3,17

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Jediným případem, kdy hodnota hotovostní likvidity klesla pod doporučenou hodnotu 0,2, je v roce 2010 u Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. Jinak ve všech podnicích tuto hodnotu dodržují, či spíše několikanásobně převyšují. Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. dosahuje vysokých hodnot, protože má velký obsah peněžních prostředků.

Z tabulky 17 je zřejmé, že všechny dopravní podniky byly schopné v roce 2014 uhradit své krátkodobé závazky ihned, ale drží zbytečně moc prostředků. Tyto nevyužité prostředky vedou ke vzniku tzv. oportunitních nákladů, tedy nákladů obětovaných příležitostí. Podniky by měli uvažovat o výnosnějším způsobu využití těchto přebytečných prostředků.

4.3.8 Aktivita

Obrat aktiv

Obrat aktiv vyjadřuje, kolikrát se celková aktiva obrátí v podniku za rok. Ukazatel lze vyjádřit jako počet korun, které přinesla 1 Kč celkových aktiv. Hodnota tohoto ukazatele by měla být minimálně 1 a zároveň obecně platí, že obrat by měl být co nejvyšší a také by se měl v čase zvyšovat. Hodnoty uvedené v tabulce 18 ani v jednom případě nedosahují hodnoty 1. V Dopravním podniku města České

Budějovice, a. s. došlo k mírnému poklesu obratu aktiv. V ostatních podnicích došlo k nárůstu obratu.

Tabulka 18 Obrat aktiv

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Výnosy (v mil. Kč)	334,3	391,3	437,4	476,9	449,1	430,2	411,3	406,7	410,7	410,7
Aktiva celkem (v mil. Kč)	665,6	748,0	830,9	859,6	850,5	824,4	871,9	864,8	871,4	843,6
DPMČB - OA	0,50	0,52	0,53	0,55	0,53	0,52	0,47	0,47	0,47	0,49
DPMP - OA	0,59	0,63	0,69	0,68	0,62	0,71	0,72	0,72	0,71	0,71
DPMHK - OA	0,32	0,35	0,37	0,32	0,31	0,30	0,34	0,34	0,35	0,34

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

I když hodnoty ukazatele nedosahují hodnoty 1, nejlépe z tohoto srovnání vychází Dopravní podnik města Pardubic, a. s., jehož hodnoty se pohybují v rozmezí 0,59 – 0,72. Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. má produktivitu vloženého kapitálu okolo 50 %.

Obrat zásob

Ukazatel obrat zásob říká, kolikrát se zásoby obrátí v podniku za rok, tedy kolikrát jsou naskladněny a vyskladněny. Ve všech podnicích došlo ke zvýšení obratu zásob oproti prvnímu období, což znamená, že došlo ke snížení zásob.

Tabulka 19 Obrat zásob

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Výnosy (v mil. Kč)	334,3	391,3	437,4	476,9	449,1	430,2	411,3	406,7	410,7	410,7
Zásoby (v mil. Kč)	16,3	14,6	15,8	17,2	17,4	18,3	16,8	15,1	15,2	13,0
DPMČB - OZ	20,51	26,80	27,68	27,73	25,81	23,51	24,48	26,93	27,02	31,59
DPMP - OZ	34,47	38,81	39,35	39,94	39,39	42,18	44,15	43,11	34,91	39,67
DPMHK - OZ	65,09	62,58	83,06	68,33	63,05	52,90	61,38	66,56	71,78	82,76

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Nejvyššího počtu obrátů v roce 2014 dosáhl Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s., má tedy nejlikvidnější zásoby z těchto tří podniků.

Doba obratu zásob

Na základě tabulky 20 je zřejmé, že nejnižší dobu obratu zásob má Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s., tedy je nejlepší z pozorovaných podniků. Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. má dobu obratu zásob nejvyšší, což znamená, že zásoby jsou v podniku vázány nejdéle. Obecně platí, že pokud se obrat zásob zvyšuje a doba obratu zásob snižuje, je podnik v dobré situaci.

Tabulka 20 Doba obratu zásob (ve dnech)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Zásoby (v mil. Kč)	16,3	14,6	15,8	17,2	17,4	18,3	16,8	15,1	15,2	13,0
Výnosy/360 (v mil. Kč)	0,9	1,1	1,2	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1
DPMČB - DOZ	18	13	13	13	15	15	15	14	14	12
DPMP - DOZ	10	9	9	9	9	8	8	8	11	10
DPMHK - DOZ	5	6	5	5	6	6	6	6	5	4

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Při přepočtu na průměrnou dobu obratu zásob z tohoto srovnání nejhůře vychází Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. s 14,2 dny. Hodnota Dopravního podniku města Pardubic, a. s. je 9,1 dní a Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s. je 5,4 dní, tedy nejlepší výsledek.

V Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. došlo ke snížení doby obratu zásob, které bylo zapříčiněno snížením skladovaných zásob. Nejdelsí doba obratu byla v roce 2005, což je i maximální hodnota ze všech u zkoumaných podniků.

Doba splatnosti krátkodobých pohledávek

Nejlepší situace je z pohledu tohoto ukazatele v roce 2014 v Dopravním podniku města Pardubic, a. s., protože musí čekat na inkaso plateb nejkratší dobu ze zkoumaných podniků. U Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s. je toto období nejdelsí. Doporučuje se mít délku tohoto období maximálně 50 dní, což je překročeno pouze v letech 2007 a 2011 u Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s.

V průměru byl nejúspěšnější Dopravní podnik města Pardubic, a. s., protože jeho průměrná doba splatnosti krátkodobých pohledávek činí 14,6 dní. Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. má o 0,8 horší výsledek, tedy tyto dva podniky jsou srovnatelné. V Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. museli v průměru čekat

na platbu 33,9 dní, tedy jejich odběratelé využívali obchodní úvěr dvakrát více než odběratelé zbylých podniků.

Tabulka 21 Doba splatnosti krátkodobých pohledávek (ve dnech)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Krátkodobé pohledávky (v mil. Kč)	12,0	14,6	17,1	14,7	18,6	34,0	15,5	13,8	19,6	15,7
Výnosy/360 (v mil. Kč)	0,9	1,1	1,2	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1
DPMČB - DOP	13	13	14	11	16	28	14	13	18	14
DPMP - DOP	17	13	16	19	20	9	20	9	11	12
DPMHK - DOP	23	21	108	16	19	20	52	47	17	16

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Obecně platí, že doba splatnosti pohledávek by se měla snižovat, což se podařilo Dopravnímu podniku města Pardubic, a. s. a Dopravnímu podniku města Hradce Králové, a. s. Pokud tomu tak je, podnik zvyšuje svoji platební schopnost. V Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. doba splatnosti krátkodobých pohledávek oproti prvnímu období nepatrně vzrostla.

Doba splatnosti krátkodobých závazků

Doba splatnosti krátkodobých závazků v roce 2014 je nejdelší u Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s., tedy nejdéle využívá obchodní úvěr. Průměrný počet dní, kdy jsou krátkodobé závazky neuhrazeny u Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. a Dopravního podniku města Pardubic, a. s. jsou víceméně srovnatelné. Doporučená hodnota je maximálně 100 dní, což je překročeno v roce 2009 u Dopravního podniku města Pardubic, a. s. a v letech 2007 a 2012 u Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s.

Tabulka 22 Doba splatnosti krátkodobých závazků (ve dnech)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Krátkodobé závazky (v mil. Kč)	24,3	32,8	37,3	37,1	40,3	43,6	24,2	24,0	49,9	32,0
Výnosy/360 (v mil. Kč)	0,9	1,1	1,2	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1
DPMČB - DOKZ	27	30	31	29	34	36	22	22	45	29
DPMP - DOKZ	42	55	38	89	107	54	51	37	30	29
DPMHK - DOKZ	60	36	109	65	90	75	95	111	26	33

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Obvyklá doba na úhradu krátkodobých závazků je 30 dní, přičemž tato hodnota je v roce 2014 lehce překročena pouze u Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s. Tedy zkoumané podniky mají dobrou platební morálku.

V porovnání s dobou splatnosti pohledávek, je vidět, že zkoumané podniky jsou ve výhodě, protože podniky poskytují obchodní úvěr v průměru na 14 dní, ale sami čerpají obchodní úvěr od svých dodavatelů v průměru 30,3 dní.

4.3.9 Zadluženost

Ukazatel věřitelského rizika

Ukazatel věřitelského rizika říká, kolik celkových cizích zdrojů připadá na jednu korunu celkových aktiv. Lze tento ukazatel nazývat zadlužeností.

Nejvyšší míra zadlužení v roce 2014 je v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s., nejnižší v Dopravním podniku města Pardubic, a. s. Ale i přesto žádný z podniků nepřesahuje doporučenou maximální hranici 35 %. Tento ukazatel by měl být co nejnižší, protože vysoké hodnoty představují riziko pro věřitele, především banky. Naopak akcionáři upřednostňují vyšší hodnoty, aby došlo k umocnění jejich výnosů.

V Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. došlo ke zvýšení zadlužení z původních 8,11 % na 18,03 %. Nejvyšší zadlužení bylo v roce 2007 a to 24,07 %, což je i nejvyšší hodnota ze všech zkoumaných podniků. Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. také vykazuje nejvyšší průměrné zadlužení ze zkoumaných podniků.

Tabulka 23 Ukazatel věřitelského rizika (v %)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cizí zdroje (v mil. Kč)	54,0	133,0	200,0	180,1	162,1	143,3	192,6	174,1	184,1	152,1
Aktiva celkem (v mil. Kč)	665,6	748,0	830,9	859,6	850,5	824,4	871,9	864,8	871,4	843,6
DPMČB - VR	8,11	17,78	24,07	20,95	19,06	17,38	22,09	20,13	21,13	18,03
DPMP - VR	9,03	11,82	8,00	16,19	22,81	10,95	10,41	7,90	6,21	6,24
DPMHK - VR	10,90	9,03	16,47	16,97	18,77	10,76	12,81	14,54	6,90	8,04

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Ukazatel úrokového krytí

Čím vyšší je hodnota tohoto ukazatele, tím vyšší je schopnost podniku platit náklady spojené s využitím cizího kapitálu, přičemž minimální hodnota by měla být 1. V tomto případě by podnik na zaplacení úroků potřeboval celý zisk, ale nic by nezbylo

na akcionáře. Tento ukazatel sledují převážně banky při rozhodování o poskytnutí či zamítnutí bankovního úvěru.

V roce 2014 z tohoto srovnání vychází nejlépe Dopravní podnik města Pardubic, a. s. Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. je pod hranicí kritické hodnoty, která je stanovena na 3. Pod touto hranicí to již není investice, ale spekulace.

Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. dosáhl v celém zkoumaném období hodnot 0, protože podle výročních zpráv měl nulové nákladové úroky.

Tabulka 24 Ukazatel úrokového krytí

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
EBIT (v mil. Kč)	0,03	9,3	23,9	35,8	12,4	-4,1	-1,1	-0,2	4,4	5,9
Nákladové úroky (v mil. Kč)	0	0,4	2,4	4,4	2,0	0,8	1,6	2,3	1,4	1,0
DPMČB - ÚK	0	23,25	9,96	8,14	6,20	-5,13	-0,69	-0,09	3,14	5,90
DPMP - ÚK	-18	9,33	-61	-315	-143,33	-12,33	86,67	0	0	6100
DPMHK - ÚK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

4.3.10 Provozní ukazatele

Skupinu těchto ukazatelů lze nazvat také výrobními a uplatňují se ve vnitřním řízení podniku. Grafy k těmto ukazatelům se nachází v přílohách 1 až 8.

Mzdová produktivita

Mzdová produktivita udává, kolik korun výnosů připadá na 1 Kč vyplacených mezd. V Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. by se vývoj mzdové produktivity nechal rozdělit do dvou období – období kdy byla výše nestálá a období ustálení okolo hodnoty 0,35 Kč. Na výkyvech měla největší podíl přidaná hodnota, která v prvním období neustále klesala a rostla. Od roku 2011 došlo k ustálení jak přidané hodnoty, tak i mzdové produktivity. Hodnoty mzdových nákladů v zkoumaném období mírně rostly.

V Dopravním podniku města Pardubic, a. s. a Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. činí mzdová produktivita průměrně 0,56 Kč. V Dopravním podniku Hradce Králové, a. s. došlo k poměrně výraznému poklesu za zkoumané období. Počáteční hodnoty bylo okolo 0,65 Kč a v roce 2014 byla vykázána hodnota 0,44 Kč.

Produktivita dlouhodobého hmotného majetku

Tato produktivita vyjadřuje, kolik korun výnosů bylo vytvořeno 1 Kč dlouhodobého hmotného majetku. Jinak řečeno, ukazuje stupeň využití majetku a jeho hodnoty by měli být co nejvyšší.

V Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. docházelo k růstu produktivity do roku 2008. Od tohoto roku produktivita dlouhodobého hmotného majetku postupně klesá až na hodnotu 0,25 Kč v roce 2014. Nejvyšší stupeň využití majetku byl v roce 2008, kdy byla produktivita 0,32 Kč.

V Dopravním podniku města Pardubice, a. s. činí průměrná produktivita dlouhodobého hmotného majetku 0,79 Kč, což je i nejvíce ze zkoumaných podniků. Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. má průměrnou produktivitu dlouhodobého hmotného majetku 0,44 Kč.

Struktura nákladů

Struktura nákladů vyjadřuje, jak se určitý druh nákladů podílí na celkové výši nákladů. V Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. mají nejvýznamnější funkci mzdové náklady, jejichž podíl se pohybuje okolo 30 %. Je to samozřejmě logické, protože zaměstnanci podniku jsou jeho nepostradatelnou součástí. Druhou pomyslnou příčku obsadili spotřeba materiálu a energie, jejichž hodnoty jsou okolo 25 %. Na třetím místě jsou odpisy, které jsou v rozmezí 15 a 20 %. Nejnižší podíly mají náklady vynaložené na prodej zboží, náklady na odměny členům orgánů obchodní korporace, daně a poplatky, prodaný materiál, nákladové úroky a ostatní finanční náklady, které nedosahují ani podílu 1 %.

Rozložení nákladů je v Dopravním podniku města Pardubic, a. s. z pohledu nejvyšších podílů až na pár drobných odlišností úplně stejné. Pod 1 % hranicí se nachází náklady na odměny členům orgánů obchodní korporace, daně a poplatky, zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku, prodaný materiál, nákladové úroky, ostatní finanční náklady a daň z příjmů za běžnou činnost.

V Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. došlo v roce 2007 a 2008 k výrazným rozdílům ve výsledku hospodaření a to se ve struktuře nákladů projevilo. Pořadí nejvýznamnějších nákladů a jejich přibližné podíly jsou stejné jako v ostatních podnicích. Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období se výrazně projevila v letech 2008 až 2010, kdy Dopravní

podnik města Hradce Králové, a. s. řešil problémy s dodavatelem na dodání dopravního terminálu.

Struktura výnosů

Struktura výnosů stejně jako struktura nákladů vyjadřuje podíl na celkové výši. V Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. jsou nejvýznamnějšími výnosy ostatní provozní výnosy, které mají podíl od 50 do 60 % na celkových výnosech. Druhé nejvýznamnější jsou tržby za prodej výrobků a služeb, které tvoří průměrně 37 % celkových výnosů. Všechny ostatní druhy výnosů mají podíl na celkových výnosech pod 10 %. Nejnižší podíl, kdy poměr konkrétního druhu výnosů nedosahuje ani v jednom roce 1 % mají tržby z prodeje dlouhodobého majetku, výnosové úroky, ostatní finanční výnosy a výnosy z krátkodobého finančního majetku.

Struktura výnosů v Dopravním podniku města Pardubic, a. s. je opět podobná struktuře Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. O první příčku se dělí ostatní provozní výnosy a tržby za prodej výrobků a služeb, které se pohybují od 40 do 50 %. Na druhém místě jsou tržby za prodané zboží, které dosahují hranice 10 %. Ostatní druhy výnosů nedosahují hranice 1 %.

Mezi nejvýznamnější výnosy v Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. patří tržby za prodej výrobků a služeb a ostatní provozní výnosy, které se pohybují mezi 40 a 50 % a jejich křivky mají přesně opačný nezávislý průběh. V letech 2008 a 2009 byli dalším významným zdrojem tržby z prodeje cenných papírů a podílů, které činily 11 – 23 %. Posledním významnějším zdrojem příjmů jsou tržby za prodej zboží.

4.3.11 Čistý pracovní kapitál v Dopravním podniku města České

Budějovice, a. s.

Čistý pracovní kapitál představuje tu část oběžného majetku, která je kryta dlouhodobými zdroji. Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. dosahuje poměrně vysokých hodnot čistého pracovního kapitálu, což znamená velký „finanční polštář“ na krytí případných výkyvů.

Tabulka 25 Čistý pracovní kapitál v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. (v mil. Kč)

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Krátkodobá aktiva (v mil. Kč)	70,0	67,5	48,3	46,6	44,4	56,5	97,8	73,7	79,4	98,3
Krátkodobá pasiva (v mil. Kč)	24,3	32,8	37,3	37,1	40,3	43,6	81,5	38,4	64,3	46,4
ČPK (v mil. Kč)	45,7	34,7	11	9,5	4,1	12,9	16,3	35,3	15,1	51,9

Zdroj: Výroční zprávy podniků, vlastní výpočty

Pracovní kapitál lze řídit různě podle konzervativní, průměrné či agresivní strategie. Jaká strategie je uplatňována se zjistí podle podílu pracovního kapitálu (rozdíl mezi krátkodobými aktivy a krátkodobými pasivy) a celkových aktiv. V Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. a Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. je uplatňována agresivní strategie, protože tento podíl má hodnotu nižší než 0,1. Tato strategie může pro investora znamenat vyšší výnosy, ale s tím je spojeno i vyšší riziko a pravděpodobnost, že podnik nebude mít včas dostatek peněžních prostředků na zaplacení svých závazků. V Dopravním podniku města Pardubic, a. s. je pracovní kapitál řízen podle průměrné strategie.

5 Vyhodnocení výsledků finanční analýzy

V praktické části bakalářské práce byly zjištěny základní ekonomické ukazatele a následně vypočtená horizontální a vertikální analýza rozvahy a výkazu zisku a ztráty, vybrané ukazatele rentability, likvidity, aktivity, zadluženosti, provozní ukazatele a v poslední části čistý pracovní kapitál. Nyní se budu zabývat pouze druhou polovinou praktické části.

Prvním krokem pro zjištění finanční situace Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. bylo vyhotovení horizontální analýzy aktiv. Zde bylo zjištěno, že dlouhodobý majetek rostl v prvních dvou letech a po zbytek období byla jeho výše konstantní. Výše oběžného majetku kolísala a hlavní vliv má výše peněžních prostředků.

Horizontální analýza pasiv ukázala, že Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. má velký podíl vlastního kapitálu, který za zkoumané období vzrostl. Cizí zdroje jsou ovlivněny výší dlouhodobých bankovních úvěrů, které byly v rozvaze vykazovány po celé zkoumané období. Výše celkových aktiv a pasiv jsou shodné, což zaručuje bilanční rovnice.

Vertikální analýza aktiv poměřuje podíl dlouhodobého a oběžného majetku na celkových aktivech. Při vypracování jsem zjistila, že podíl dlouhodobého majetku je téměř ve všech obdobích vyšší než 90 % z celkových aktiv. Vzhledem k oboru podnikání podniku je to logické, protože hlavní složkou dlouhodobého majetku jsou samostatné hmotné věci a jejich soubory, tedy dopravní prostředky.

Na základě vertikální analýzy pasiv provedené v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. lze usoudit, že podíl vlastního kapitálu na celkových pasivech od začátku zkoumaného období klesal. Přičemž základní kapitál si udržoval konstantní hodnoty.

Další provedenou analýzou byla horizontální analýza výkazu zisku a ztráty, kde bylo zjištěno, že Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. za celé zkoumané období nevykazoval mimořádné náklady a výnosy. V této analýze jsem se zaměřila na posuzování provozního a finančního výsledku hospodaření. Zjistila jsem, že na výši výsledku hospodaření za běžnou činnost má hlavní vliv provozní výsledek hospodaření, který velmi kolísal. Do roku 2008 výrazně rostl, ale poté klesal až do roku 2010. Od tohoto roku provozní výsledek hospodaření pomalým tempem roste. Finanční výsledek

hospodaření byl téměř celé zkoumané období záporný a na výsledek hospodaření za běžnou činnost měl minimální dopad.

Poslední částí analýzy absolutních ukazatelů je vertikální analýza výkazu zisku a ztráty, kde jsem jako výchozí položku určila výkony. Nejvyšší podíl vykazují ostatní provozní výnosy, které jsou více než 100 % z výkonů v každém zkoumaném období.

V další části bakalářské práce jsem počítala poměrové ukazatele rentability, likvidity, aktivity, zadluženosti a provozní ukazatele.

Ukazatele rentability jsou závislé na výši výsledku hospodaření a obecně platí, že by jejich hodnoty měli být co nejvyšší. Nejvýraznějších hodnot bylo vždy dosaženo v Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. v letech 2007 a 2008, které byly ovlivněny bankovní zárukou 80 mil. Kč. Ukazatel rentability aktiv byl v roce 2014 ve všech podnicích kladný. Nejvyšší hodnoty bylo dosaženo v Dopravním podniku města Pardubic, a. s. Po porovnání rentability vlastního kapitálu v roce 2014 bylo opět dosaženo nejvyšší hodnoty v Dopravním podniku města Pardubic, a. s. V Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. je vykázána záporná hodnota, která je od roku 2012 konstantní. Posledním ukazatelem rentability je rentabilita tržeb, která byla v roce 2014 ve všech podnicích kladná. V Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. a Dopravním podniku města Pardubic, a. s. byla dosažena téměř stejná hodnota.

Ukazatel běžné likvidity v roce 2014 ukazuje, že zkoumané podniky uplatňují konzervativní strategii v řízení krátkodobého majetku a závazků. Nejvyšší hodnota byla v Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. Druhým ukazatelem skupiny likvidity je pohotová likvidita, která byla v roce 2014 opět nejvyšší v Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. Z vypočtených hodnot posledních let je zřejmé, že v podnicích je vykazována nadměrná váha zásob. Hodnoty hotovostní likvidity ve všech podnicích několikanásobně převyšují doporučenou hodnotu, tedy podniky mají velké množství peněžních prostředků.

Další skupinou jsou ukazatele aktivity, kde jako první byl vypočten obrat aktiv. Výsledky tohoto ukazatele ani v jednom případě nedosáhly doporučené hodnoty 1. Obrat zásob se ve všech podnicích za zkoumané období zvýšil a zároveň došlo k poklesu doby obratu zásob. V roce 2014 na tom z pohledu těchto ukazatelů byl nejlépe Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s.

Při porovnání doby splatnosti pohledávek a doby splatnosti krátkodobých závazků je zřejmé, že tyto dopravní podniky mají finanční výhodu, protože poskytují obchodní úvěr na kratší dobu, než kdy obchodní úvěr čerpají.

V rámci skupiny ukazatelů zadluženosti byly vypočteny ukazatelé věřitelského rizika a úrokového krytí. Přičemž nejvyšší míra zadlužení byla v roce 2014 v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. a nejvyšší úrokové krytí bylo v Dopravním podniku města Pardubic, a. s. V Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s. bylo po celé zkoumané období úrokové krytí nulové, protože podnik nevykazoval žádné nákladové úroky.

Poslední skupinou poměrových ukazatelů jsou provozní ukazatele. Jako první byla řešena mzdová produktivita, která byla v roce 2014 nejvyšší v Dopravním podniku města Pardubic, a. s. Mzdová produktivita Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. byla po celé zkoumané období nejnižší ze zkoumaných podniků. Dalším ukazatelem byla produktivita dlouhodobého hmotného majetku, která byla po celé období nejvyšší v Dopravním podniku města Pardubic, a. s. a naopak nejnižší v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. V rámci struktury nákladů jsou ve všech podnicích nejvýznamnější mzdové náklady. Při porovnání struktur výnosů došlo opět k sjednocení, kdy se o nejvýznamnější vliv dělí ostatní provozní výnosy a tržby za prodej výrobků a služeb.

V posledním oddílu praktické části byl vypočten čistý pracovní kapitál v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s., který dosahuje relativně vysokých hodnot. Nejvyšší hodnota byla zjištěna v roce 2014, kdy čistý pracovní kapitál činil 51,9 mil. Kč.

Na základě práce a jednotlivých výsledků, finanční situace pro Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. nevyplývá příliš příznivě. Je nejvíce dotovaným podnikem z mnoha zkoumaných podniků a v několika ukazatelích dosahoval nejhorších hodnot.

6 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zhodnotit finanční situaci Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. Společnost byla posuzována za období 2005 – 2014 a byla srovnávána s Dopravním podnikem města Pardubic, a. s. a Dopravním podnikem města Hradce Králové, a. s. Práce může být použita pro potřeby podniku, který tím získá základní přehled o jeho finanční situaci.

Na základě zjištěných údajů lze říci, že situace v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. není příliš příznivá ve srovnání s konkurenčními podniky. V letech 2010 až 2013 podnik vykazoval ztrátu a to se odrazilo i na výsledcích ukazatelů. Navíc jeho zadluženost byla po celé zkoumané období nejvyšší ze všech podniků a byl i nejvíce dotovaným podnikem, co se týče dotace na úhradu prokazatelné provozní ztráty. Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. by měl zvýšit výnosy ať už lepším využitím volných peněžních prostředků nebo poskytováním dalších služeb, a snížit náklady. Ke zlepšení situace by mohlo přispět, že se podnik zavázal spravovat městská parkoviště a veřejné osvětlení na území města.

Dále bych Dopravnímu podniku města České Budějovice, a. s. doporučila zvýšit mzdovou produktivitu a produktivitu dlouhodobého hmotného majetku. Ze srovnání s konkurenčními podniky vyplývá, že dopravní podnik v Českých Budějovicích generuje nejméně výnosů ze zkoumaných podniků.

Na závěr bych za pozitivní krok označila dosažení kladného výsledku hospodaření, který byl po několika letech ztráty dosažen v roce 2014. Pokud se Dopravnímu podniku města České Budějovice, a. s. podaří udržet tento pozitivní vývoj, bude moci požadovat nižší dotace na úhradu provozní ztráty než v předešlých letech, což zajisté přispěje ke zlepšení situace v podniku.

7 Summary

The financial health, which is investigated with the financial analysis, is very important for every company. The financial analysis also informs about the strengths and weaknesses of the enterprise. The strengths improve and the weaknesses endanger the market position of the company. The enterprise has to properly resolve its weaknesses in time.

This bachelor thesis investigates the financial situation of the Public Transport Company in České Budějovice, a. s. between 2005 and 2014. The goal of this thesis is to suggest appropriate methods to assess financial situation of company based on data obtained from accounting statement and then apply these methods.

The theoretical part describes what the financial analysis means and some of the used methods, it specifically describes analysis of financial ratios and analysis of accounting statement. The last performed methods are models for predicting bankruptcy, which are used for estimating whether the company is in financial problems or not.

Results of the Public Transport Company in České Budějovice, a. s. are compared to two enterprises in the practical part. First enterprise is the Public Transport Company in Pardubice, a. s. and second one is the Public Transport Company in Hradec Králové, a. s.

Key words

Financial analysis, analysis of financial ratios, analysis of accounting statements, Altman's model, horizontal and vertical analysis, profitability, liquidity, indebtedness, activity

8 Seznam použité literatury

- Blaha, Z. S. & Jindřichovská, I. (2013). *Jak posoudit finanční zdraví firmy*. Praha, Management Press.
- Brealey, R. A., Myers, S. C. & Allen, F. (2014). *Teorie a praxe firemních financí*. Praha, Computer Press.
- Grünwald, R. & Holečková, J. (2011). *Finanční analýza a plánování*. Praha, Ekopress.
- Kislingerová, E. *Manažerské finance*. (2007). Praha, C. H. Beck.
- Madhavi, E. & Prasad, M. S. V. (2015). An Empirical Study on Economic Value-Added and Market Value-Added of Selected Indian FMCG Companies. *IUP Journal of Accounting Research*, 14(3), 49-65. Retrieved from: <http://web.b.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=3&sid=ba98ed71-ed85-4eb6-987e-56c9a9e7df61%40sessionmgr120&hid=116>
- Marek, P. (2009). *Studijní průvodce financemi podniku*. Praha, Ekopress.
- Salehi, M., Enayati, G. & Javadi, P. (2014). The Relationship between Intellectual Capital with Economic Value Added and Financial Performance. *Iranian Journal of Management Studies*, 7(2), 259-283. Retrieved from: <http://web.b.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=5&sid=ba98ed71-ed85-4eb6-987e-56c9a9e7df61%40sessionmgr120&hid=116>
- Sedláček, J. (2009). *Finanční analýza podniku*. Brno, Computer Press, a. s.
- Synek, J. (2007). *Manažerská ekonomika*. Praha, C. H. Beck.

Internetové zdroje

- Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. (2016). Retrieved from: <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/historie/>
- Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. (2016). Retrieved from: <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/vyrocnizpravy/>
- Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. (2016). Retrieved from: <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/tiskovezpravy/>
- Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. (2016). Retrieved from: <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/20-let-trolejbusove-dopravy/>
- Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. (2016). Retrieved from: <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/soucasna-mhd/>

Dopravní podnik města Pardubic, a. s. (2016). Retrieved from:

<http://www.dpmp.cz/vyrocni-zpravy/>

Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. (2016). Retrieved from:

<http://dpmhk.cz/cs/o-spolecnosti/vyrocni-zpravy>

Seznam tabulek

Tabulka 1 Vyhodnocení Z faktoru	21
Tabulka 2 Vývoj dotace na úhradu provozní ztráty v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. (v mil. Kč)	27
Tabulka 3 Srovnání podniků z pohledu dotace na úhradu provozní ztráty (v tis. Kč/1000 obyvatel)	28
Tabulka 4 Počty zaměstnanců v jednotlivých podnicích	30
Tabulka 5 Mzdové náklady včetně odvodů na sociální pojistné a daň z příjmů ze závislé činnosti (v mil. Kč)	31
Tabulka 6 Průměrná měsíční hrubá mzda (v tis. Kč)	31
Tabulka 7 Přehled počtu přepravených osob (v mil.)	32
Tabulka 8 Srovnání ujetých kilometrů (v tis. km)	33
Tabulka 9 Srovnání ujetých kilometrů na 1 km ² (v tis. km)	34
Tabulka 10 Vývoj tržeb za přepravu MHD (v mil. Kč)	34
Tabulka 11 Složení vozového parku	35
Tabulka 12 Rentabilita aktiv (v %)	40
Tabulka 13 Rentabilita vlastního kapitálu (v %)	41
Tabulka 14 Rentabilita tržeb (v %)	42
Tabulka 15 Běžná likvidita	43
Tabulka 16 Pohotová likvidita	43
Tabulka 17 Hotovostní likvidita	44
Tabulka 18 Obrat aktiv	45
Tabulka 19 Obrat zásob	45
Tabulka 20 Doba obratu zásob (ve dnech)	46
Tabulka 21 Doba splatnosti krátkodobých pohledávek (ve dnech)	47
Tabulka 22 Doba splatnosti krátkodobých závazků (ve dnech)	47
Tabulka 23 Ukazatel věřitelského rizika (v %)	48
Tabulka 24 Ukazatel úrokového krytí	49
Tabulka 25 Čistý pracovní kapitál v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. (v mil. Kč)	52

Seznam grafů

Graf 1 Vývoj a složení dotace na úhradu provozní ztráty v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s. (v mil. Kč)	28
Graf 2 Srovnání podniků z pohledu dotace na úhradu provozní ztráty (v tis. Kč/1000 obyvatel)	29
Graf 3 Srovnání podniků z pohledu mzdových nákladů včetně odvodů	31
Graf 4 Vývoj průměrné měsíční hrubé mzdy (v tis. Kč)	32
Graf 5 Vývoj počtu přepravených osob (v mil.)	33
Graf 6 Vývoj tržeb za hlavní činnost podniků (v mil. Kč)	35
Graf 7 Struktura aktiv v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.	37
Graf 8 Struktura pasiv v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.	38
Graf 9 Horizontální analýza výkazu zisku a ztráty v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.	39

Seznam obrázků

Obrázek 1 Logo Dopravního podniku města České Budějovice, a. s.	27
--	----

Seznam příloh

Příloha 1 - Mzdová produktivita

Příloha 2 - Produktivita dlouhodobého hmotného majetku

Příloha 3 - Struktura nákladů v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.

Příloha 4 - Struktura výnosů v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.

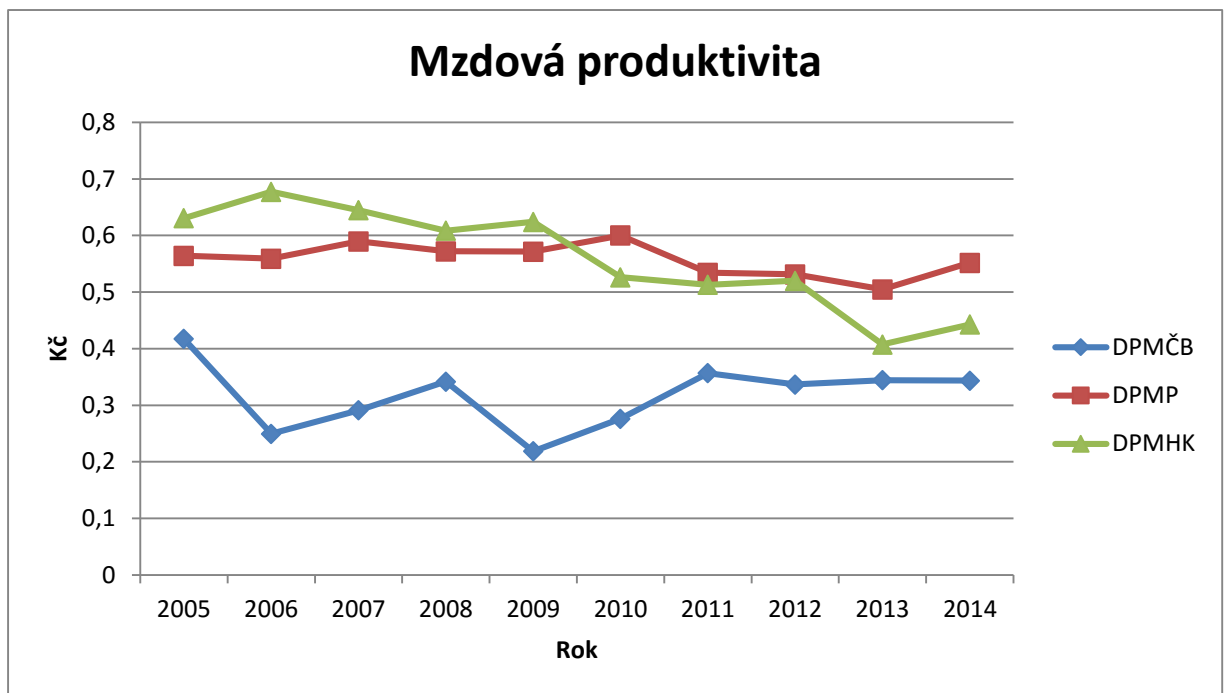
Příloha 5 - Struktura nákladů v Dopravním podniku města Pardubic, a. s.

Příloha 6 - Struktura výnosů v Dopravním podniku města Pardubic, a. s.

Příloha 7 - Struktura nákladů v Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s.

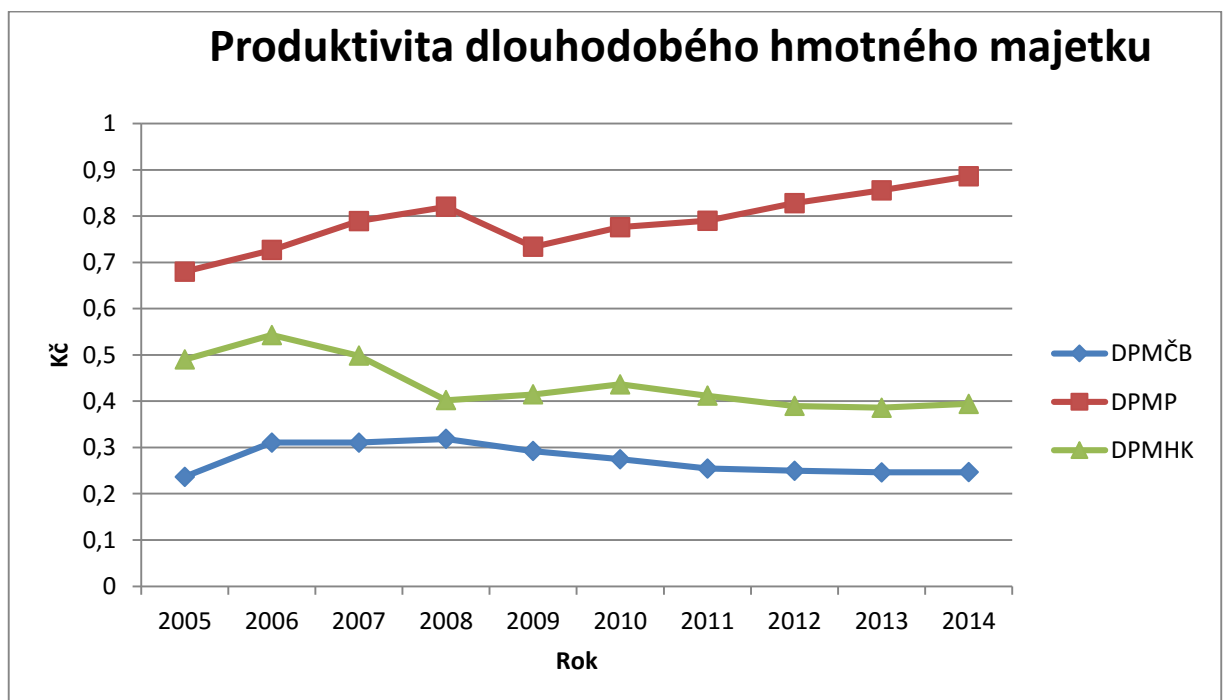
Příloha 8 - Struktura výnosů v Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s.

Příloha 1 Mzdová produktivita



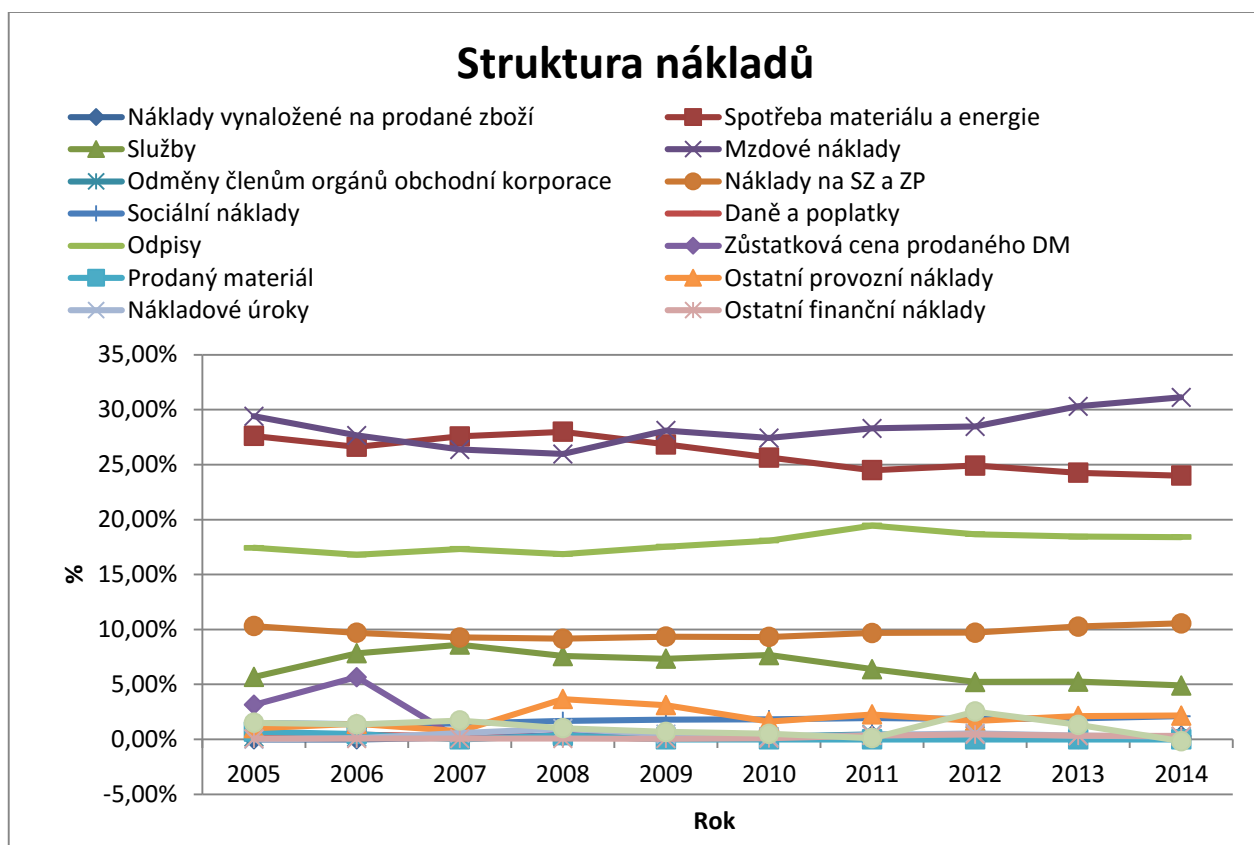
Zdroj: Výroční zprávy zkoumaných podniků, vlastní zpracování

Příloha 2 Produktivita dlouhodobého hmotného majetku



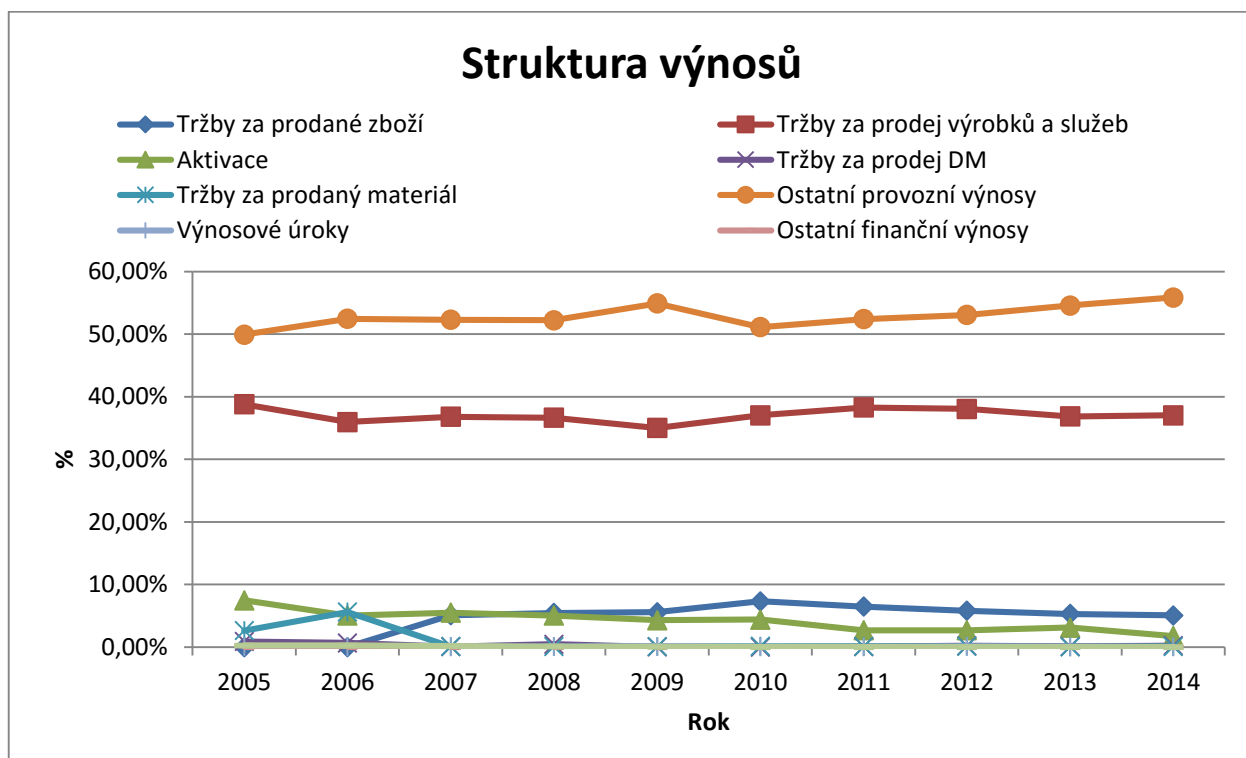
Zdroj: Výroční zprávy zkoumaných podniků, vlastní zpracování

Příloha 3 Struktura nákladů v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.



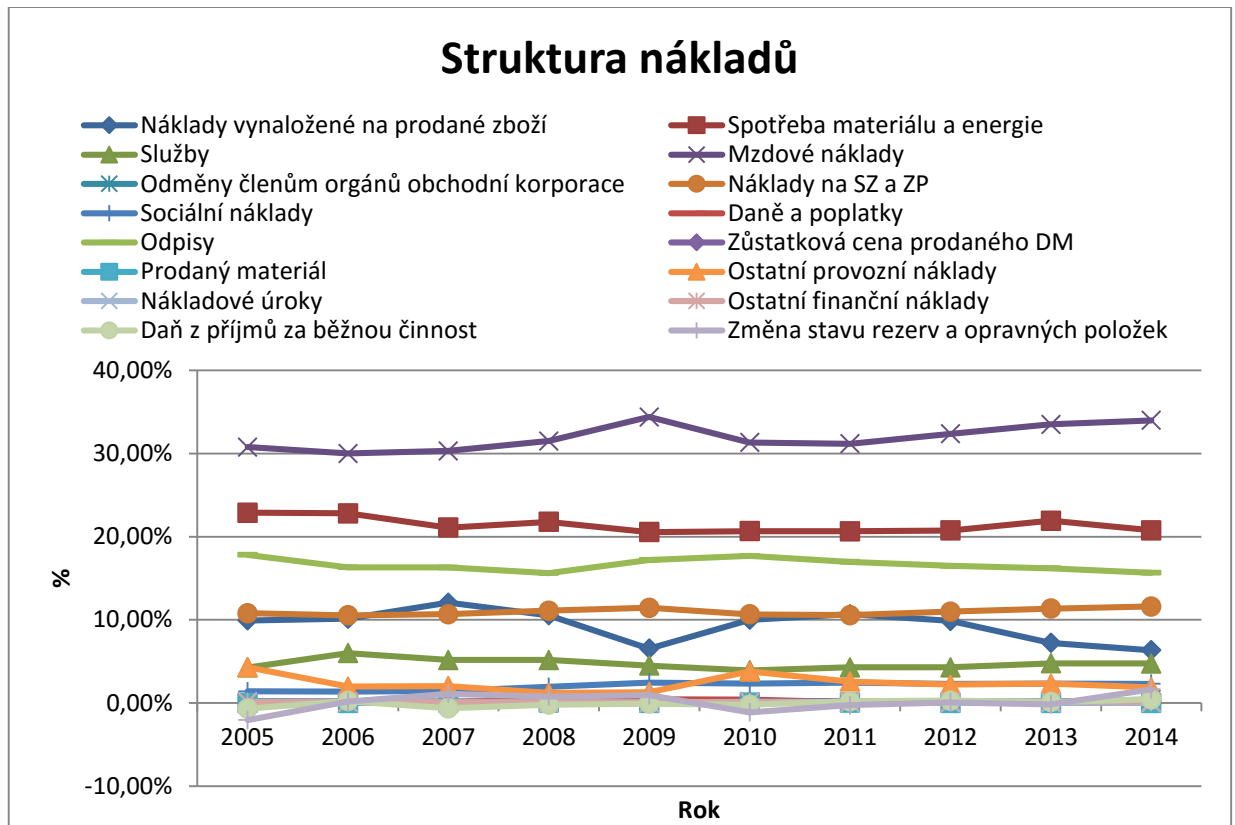
Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města České Budějovice, a. s., vlastní zpracování

Příloha 4 Struktura výnosů v Dopravním podniku města České Budějovice, a. s.



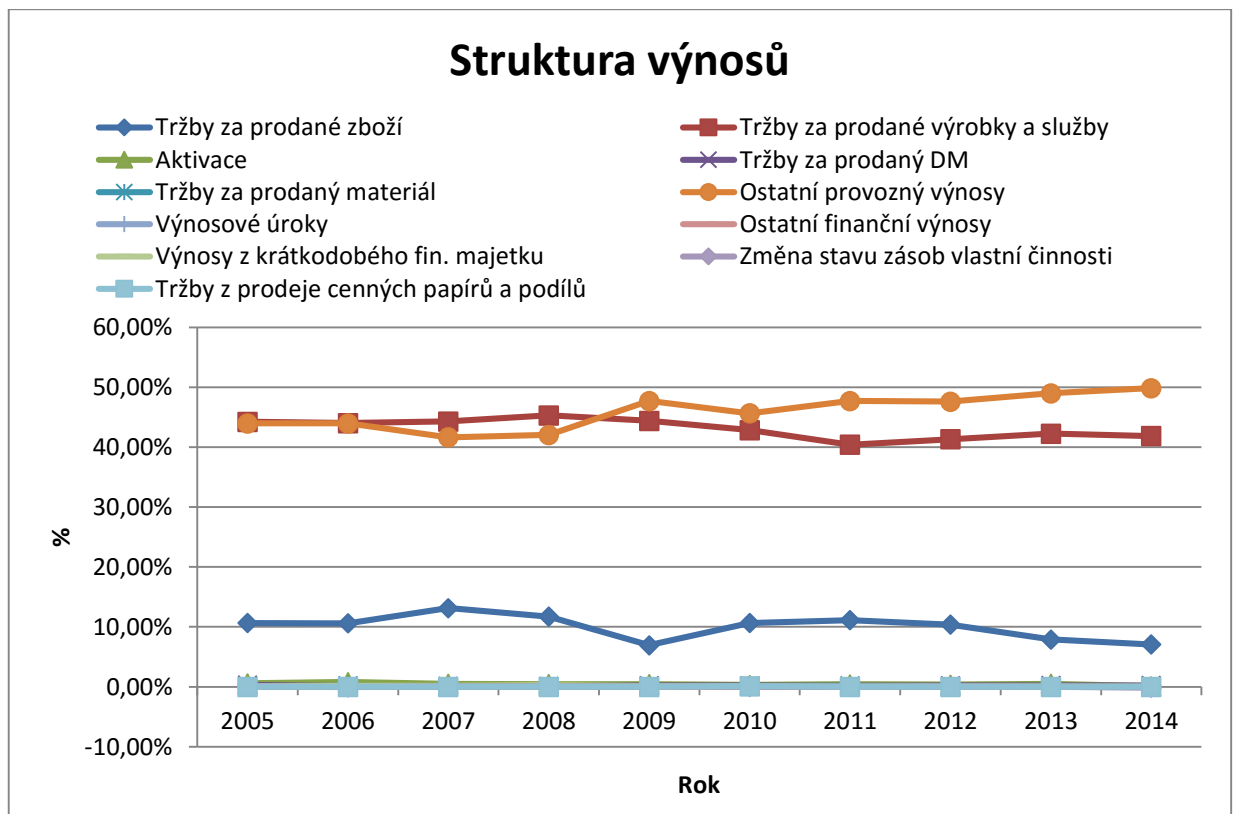
Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města České Budějovice, a. s., vlastní zpracování

Příloha 5 Struktura nákladů v Dopravním podniku města Pardubic, a. s.



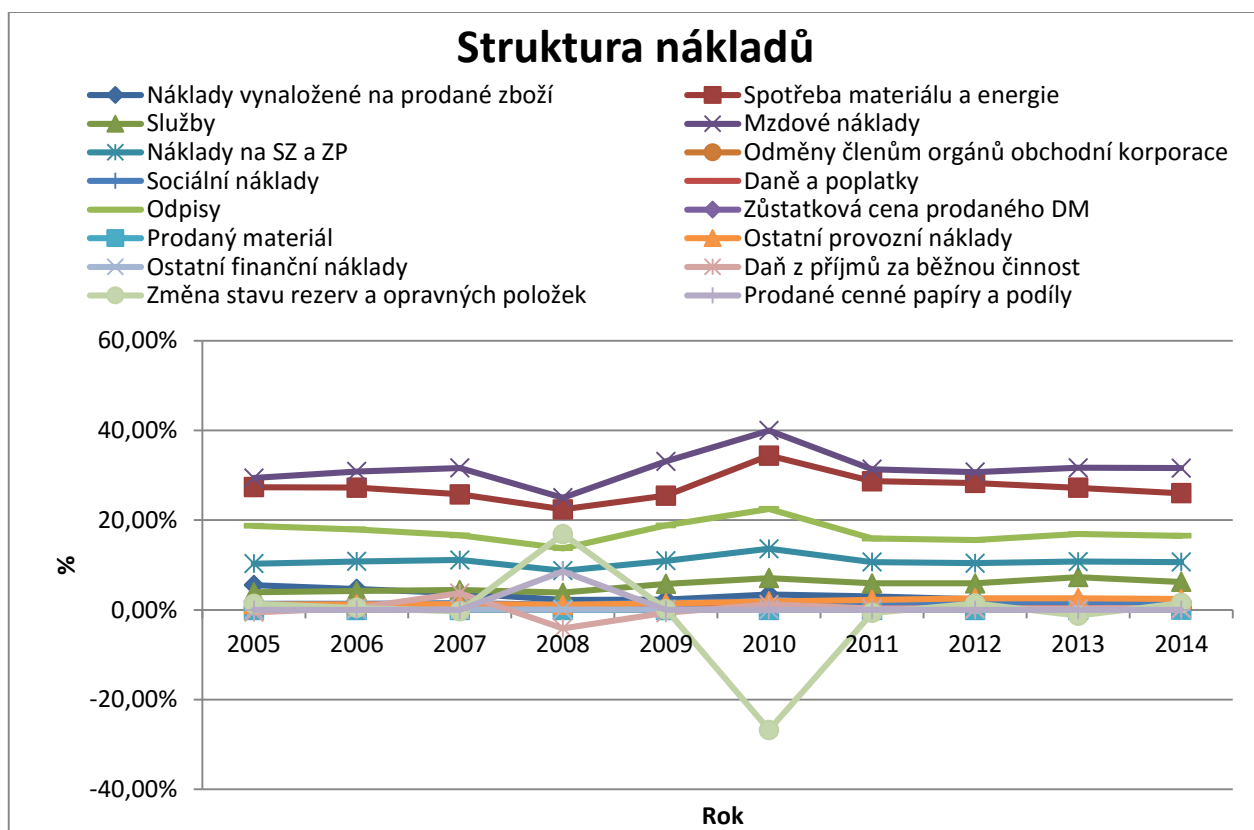
Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města Pardubic, a. s., vlastní zpracování

Příloha 6 Struktura výnosů v Dopravním podniku města Pardubic, a. s.



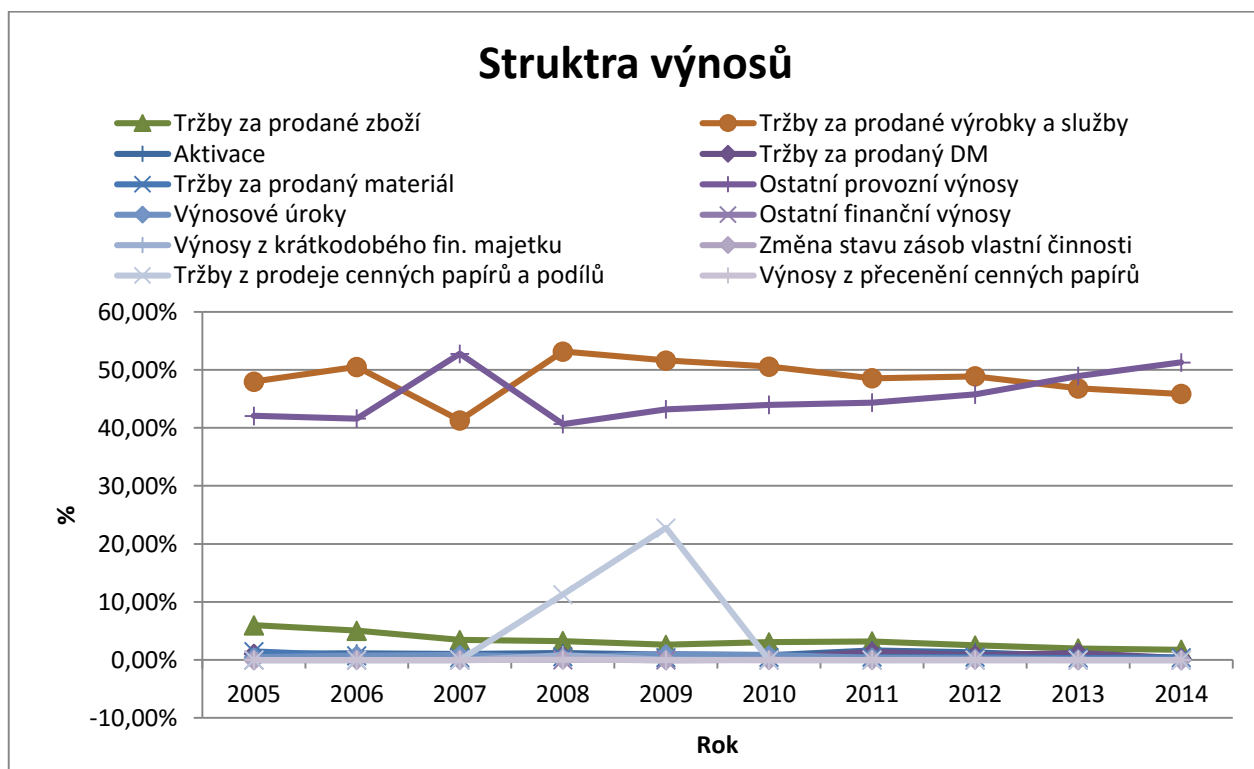
Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města Pardubic, a. s., vlastní zpracování

Příloha 7 Struktura nákladů v Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s.



Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s., vlastní zpracování

Příloha 8 Struktura výnosů v Dopravním podniku města Hradce Králové, a. s.



Zdroj: Výroční zprávy Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s., vlastní zpracování