

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomiky**



**Teze diplomové práce**

**Posouzení vkladu majetku včetně jeho obnovy  
u vybraného podniku**

**Ivana Soukupová**

© 2015 ČZU v Praze

# Posouzení vkladu majetku včetně jeho obnovy u vybraného podniku

## Souhrn

Cílem této práce je posouzení případného vkladu nemovitého majetku do společnosti Plzeňských městských dopravních podniků, a.s. formou nepeněžitého vkladu. Na modelovém příkladu bude provedeno šetření a vyhodnocení obnovy majetku, který by měl být předmětem vkladu a to z pohledu současného majitele majetku města Plzně a z pohledu Plzeňských městských dopravních podniků, a.s. (dále také jen „PMDP“), případného budoucího vlastníka majetku.

Teoretická část se zabývá získáním relevantních informací z oblasti veřejného sektoru, financování veřejných statků, veřejné dopravy, řízení kvality ve veřejném sektoru. Důležitou částí je však získání poznatků v oblasti investičního rozhodování, dlouhodobého financování investic a především metod, které se používají pro hodnocení investic. Okrajově se teoretická část zabývá stanovením odpisů a možnými způsoby oceňování majetku.

Praktická část překládá informace o právnických osobách, kterých by se případný vklad majetku týkal; popisuje předmět vkladu a způsob financování veřejné dopravy v Plzni. Základním vstupem pro praktickou část je souhrn potřebných investic na obnovu dopravní infrastruktury s výhledem na 9 let. Autorka práce posuzuje dvě varianty možného způsobu financování potřebných investic (varianta A – zachování současného stavu, tj. dopravní infrastruktura pro veřejnou dopravu v majetku města Plzně; varianta B – případný vklad dopravní infrastruktury do majetku provozovatele veřejné dopravy, tj. Plzeňských městských dopravních podniků, a.s.). Pomocí metody pro hodnocení investic je provedeno šetření, které vyhodnotí výhodnější variantu. Posouzení vkladu majetku je zaměřeno i z pohledu výdajů městského rozpočtu.

V závěru práce je předloženo vyhodnocení případného vkladu majetku a to na základě výsledků šetření.

## Klíčová slova

veřejný statek, dopravní podnik, řízení investic, metoda hodnocení investic

Městskou hromadnou dopravu, tj. službu poskytovanou občanům dopravními společnostmi, lze zařadit mezi smíšené veřejné statky. Všechny dopravní společnosti v ČR jsou založeny jako obchodní společnosti (s cílem maximalizovat zisk), ale přitom vykonávají veřejnou službu s cílem poskytovat užitek občanům. Toto nezvyklé postavení těchto organizací někdy působí problémy v řízení společnosti. Náklady na provozování veřejné dopravy, tj. smíšeného veřejného statku, jsou hrazeny z veřejných městských rozpočtů a z části z uživatelského poplatku, který hradí cestující veřejnost.

Financování veřejné dopravy z pohledu dopravce lze tedy postavit na 2 základních zdrojích: úhrada prokazatelné ztráty z městského rozpočtu za poskytnutou službu pro město a tržby od cestující veřejnosti (uživatelský poplatek). Dalším vedlejším zdrojem mohou být také poskytnuté investiční dotace a ostatní příjmy dopravců z vedlejších externích činností.

Úhrada prokazatelné ztráty, která z veřejných zdrojů financuje provoz veřejné dopravy, je stanovena jako cena za objednanou službu účtovanou v následující podobě: ujeté vozokilometry jednotlivých trakcí veřejné dopravy vynásobené cenou za 1 vozokm stanovený na základě kalkulačního vzorce dle platné legislativy.

Dopravní infrastruktura pro MHD v Plzni je v majetku města Plzně a je pronajímána dopravci formou pronájmu. O tento majetek města se stará správce majetku – příspěvková organizace založená městem Plzní - Správa veřejného statku města Plzně.

Souhrnně lze tedy definovat, že statutární město Plzeň vynakládá finanční prostředky pro MHD v Plzni z městského rozpočtu v této skladbě: (i) finance na provoz veřejné dopravy hrazené Plzeňským městským dopravním podnikům, a.s. (úhrada prokazatelné ztráty); (ii) finance na opravy dopravní infrastruktury hrazené Správě veřejného statku; (iii) finance na obnovu dopravní infrastruktury hrazené Správě veřejného statku. Investiční dotace na obnovu majetku dopravci již nejsou z městského rozpočtu poskytovány; tyto finance získává dopravce z evropských dotací nebo používá zisky ze svých externích podnikatelských činností.

Autorka práce na modelovém příkladu provedla šetření, zda je výhodnější ponechat dopravní infrastrukturu ve vlastnictví města a výdaje na její obnovu hradit přes správce majetku, nebo zda by bylo výhodnější dopravní infrastrukturu vložit dopravci do majetku společnosti

a hradit tak obnovu dopravní infrastruktury formou odpisů, tj. v provozních nákladech dopravce. Jedná se vlastně o posouzení jedné investice, ale hrazené dvěma rozdílnými způsoby: Varianta A – kdyby majetek zůstal ve vlastnictví města a Varianta B – kdyby byla dopravní infrastruktura vložena do majetku dopravce.

Jak již bylo výše popsáno, v současné době je dopravní infrastruktura ve vlastnictví města Plzně a její obnova je zajišťována přes Správu veřejného statku. Většinu prací na dopravní infrastrukturu (opravy i obnovu) vykonává středisko Drážních cest PMDP (vyjma akcí, které podléhají výběrovému řízení). Tyto práce jsou pak přefakturovány na správce majetku. Fakturace ve své hodnotě nese sebou i zisk toho střediska. V případě, kdyby byla dopravní infrastruktura v majetku dopravce, byly by výdaje na opravy, ale i na obnovu majetku vynaloženy v nižších hodnotách (bez zisku), protože by se jednalo o aktivaci vlastního majetku. Naopak výdaje na opravy dopravní infrastruktury by v případě vkladu majetku byly vyšší u dopravce, než jsou v současné době u správce majetku; středisko Drážních cest by muselo přijmout na zajištění všech potřebných úkonů spojených s opravami dalších 10 nových zaměstnanců.

Z výše uvedené charakteristiky poskytovaných prací a způsobu financování provozu, ale i z pohledu obnovovacích investic na dopravní infrastrukturu, si autorka práce zvolila pro hodnocení investic nákladovou metodu vyrovnání investičních a provozních nákladů. Tato metoda je vhodná pro srovnávání investičních projektů bez ohledu na časovou hodnotu vynaložených finančních prostředků a nezohledňuje ani výnosnost z pohledu výhodnosti v oblasti celkových nákladů. Metoda je používána v případech, kdy je více variant s rozdílnou výší pořizovacích výdajů a provozních nákladů. Výsledkem šetření je určení zlomové doby využívání, pro kterou přestává být vhodná varianta s vyšší cenou pořízení dané investice.

Pro vyhodnocení investic bylo napřed nutné stanovit hodnotu investičních výdajů a roční provozní náklady. Za investiční výdaje byly stanoveny hodnoty potřebných investic na obnovu dopravní infrastruktury na období budoucích 9 let. Roční provozní náklady byly stanoveny opět na základě potřeb větších oprav na budoucí 9leté období a na základě průměrných hodnot prováděných oprav menšího rozsahu a údržby z období minulých let.

Z výsledků šetření vyplynulo, že varianta případného vkladu dopravní infrastruktury do majetku PMDP (tj. s vyššími ročními provozními náklady, ale s nižšími pořizovacími

výdaji na investice) je výhodnější než varianta současného stavu, tj. zachování vlastnictví majetku u statutárního města Plzeň (varianta vyšších investičních výdajů, ale nižších provozních nákladů na opravy majetku). Zlomová doba nastává po 10letém provozování financovaných investic.

Autorka práce si stanovila i další cíl, a to posouzení případného vkladu majetku z pohledu vývoje cash flow statutárního města Plzně. Napřed bylo nutné nasimulovat hodnotu vkládaného majetku, protože nový majitel nepřebírá do svého účetnictví hodnotu majetku vedeného u současného majitele. Nový majitel zařazuje majetek do svého účetnictví v hodnotách určenými znaleckým posudkem. Existuje mnoho metod pro ocenění majetku. Výběr metody je velmi důležitý proces a uskutečňuje se především podle účelu, dle kterého má být znalecký posudek zpracován. Autorka práce na základě konzultací s odborníky v této oblasti nasimulovala ocenění majetku dle metody porovnávací a dle zákona o oceňování majetku. Hodnoty nasimulovaných cen byly tak rozdílné, že pro další výpočty byly použity obě hodnoty (varianta B1 – ocenění dle metody porovnávací; varianta B2 – ocenění dle zákona o oceňování majetku).

Další velmi významnou roli hraje v tomto případě i nastavení odpisových sazeb pro vložený majetek. Město Plzeň v současné době má dopravní infrastrukturu zařazenou s odpisovou lhůtou 50 let. Autorka práce nasimulovala své výpočty pro reálnější výši opotřebení a to takto: vrchní stavba (koleje) a trakční kabely na 30 let a vrchní stavba (troleje) na 25 let. Tyto odpisové lhůty byly již použity ve variantách B1 a B2. Dále byly dopočítány hodnoty odpisů s nastavenou odpisovou sazbou 50 let a to pro obě varianty ocenění (varianta B3 – ocenění dle metody porovnávací, odpisová lhůta 50 let; varianta B4 – ocenění dle zákona o oceňování majetku také s odpisovou lhůtou 50 let).

Pro případný vklad z pohledu vývoje cash flow byly tedy posuzovány 4 varianty a to v souvislosti na stanovené výši nasimulované hodnoty vloženého majetku a na nastavení odpisového plánu pro dopravní infrastrukturu.

Při posuzování uvedených 4 variant nedošla autorka práce k jednoznačnému závěru. Výše odpisů tvoří velmi důležitou veličinu, která by v případě vkladu majetku, značně ovlivnila výdaje města Plzně na provoz veřejné dopravy. Na modelovém příkladu, ale nelze výši odpisů reálně stanovit, protože je zde několik neznámých a možných proměnných parametrů. Z výsledků šetření autorka práce doporučuje nechat provést reálné ocenění majetku odborníky v této oblasti. Dále bude nutné nastavit vhodný odpisový plán na vložený

majetek (stanovení odpisového plánu je dle zákona v kompetenci účetní jednotky). Na základě reálného ocenění majetku a nastaveného odpisového plánu nechat zpracovat nové vyhodnocení na aktuálních potřebách investičních výdajů na obnovu dopravní infrastruktury. Posouzení by mělo být provedeno minimálně z 2 pohledů, a to z pohledu hodnocení investic a z pohledu vývoje cash flow statutárního města Plzně.

### **Vybrané použité zdroje:**

STEJSKAL Jan, KUVÍKOVÁ Helena, MAŤÁTKOVÁ Kateřina. Neziskové organizace – vybrané problémy ekonomiky. 1. vydání. Wolters Kluwer ČR, Praha. 2012. ISBN 978-80-7357-973-9.

STIGLITZ Joseph E. Ekonomie veřejného sektoru. Grada Praha. 1997. ISBN 80-7169-454-1.

KRAFTOVÁ Ivana. Finanční analýza municipální firmy. 1. vydání. C. H. Beck Praha. 2002. ISBN 80-7179-778-2.

PEKOVÁ Jitka, PILNÝ Jaroslav, JETMAR Marek. Veřejný sektor – řízení a financování. 1. vydání. Wolters Kluwer ČR, Praha. 2012. ISBN 80-7357-936-4 (váz).

POMAHAČ Richard a kolektiv. Veřejná správa. 1. vydání. Nakladatelství C. H. Beck Praha. 2013. ISBN 978-80-7400-447-6.

OCHRANA František. Veřejný sektor a efektivní rozhodování. 1. vydání. Nakladatelství Management Press Praha. 2001. ISBN 80-7261-018-X.

VALACH Josef. Investiční rozhodování a dlouhodobé financování. 1. vydání. Nakladatelství Ekopress Praha. 2001. ISBN 80-86119-38-6.

SCHOLLEOVÁ Hana. Investiční controlling. 1. vydání. Nakladatelství Grada Publishing Praha. 2009. ISBN 978-80-247-2952-7.

Výroční zprávy PMDP a Přílohy k roční závěrce za rok 2000 až 2013; dostupné z <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=730249>

Závěrečné účty města Plzně, dostupné z:  
<https://www.plzen.eu/obcan/urad/verejne-dokumenty/rozpocet/clanky-6/>

Rozpočty města Plzně, dostupné z:  
<http://www.plzen.eu/zivot-v-plzni/verejne-dokumenty/rozpocet/>

<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Operacni-programy>