

UNIVERZITA PARDUBICE

FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2022

Michal Sokol

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Ústav podnikové ekonomiky a managementu

Finanční zdraví podniků působících v odvětví osobní dopravy

Michal Sokol

Bakalářská práce

2022

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Michal Sokol**
Osobní číslo: **E18836**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Ekonomika a provoz podniku**
Téma práce: **Finanční zdraví podniků působících v odvětví osobní dopravy**
Zadávající katedra: **Ústav podnikové ekonomiky a managementu**

Zásady pro vypracování

Cílem práce je finanční analýza a následná komparace finančních výsledků v odvětví osobní autobusové a osobní železniční dopravy z dat čerpaných z databáze MagnusWeb Bisnode.

Osnova:

- Stanovení cíle práce.
- Základní charakteristiky v oblasti dopravy.
- Vymezení základních pojmů a ukazatelů ve finanční analýze.
- Charakteristika vzorku komparovaných podniků.
- Finanční analýza a komparace.
- Zhodnocení a případná doporučení.

Rozsah pracovní zprávy: cca 35 stran
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam doporučené literatury:

- HRDÝ, Milan a Michaela KRECHOVSKÁ. *Podnikové finance v teorii a praxi*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2013. ISBN 978-80-7478-011-0.
- JINDŘICHOVSKÁ, Irena. *Finanční management*. V Praze: C.H. Beck, 2013. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-052-2.
- JOZEF, Gašpařík a Jiří KOLÁŘ. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafiky a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada Publishing, 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.
- RŮČKOVÁ, Petra. *Finanční analýza: metody, ukazatele, využití v praxi*. 6. aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing, 2019. Finanční řízení. ISBN 978-80-271-2028-4.
- SYNEK, Miloslav a Eva KISLINGEROVÁ. *Podniková ekonomika*. 6., přeprac. a dopl. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2015. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 9788074002748.
- TAUŠL PROCHÁZKOVÁ, Petra a Eva JELÍNKOVÁ. *Podniková ekonomika – klíčové oblasti*. Praha: Grada Publishing, 2018. Expert (Grada). ISBN 978-80-271-0689-9.
- ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. V Praze: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Irena Honková, Ph.D.**
Ústav podnikové ekonomiky a managementu

Datum zadání bakalářské práce: **1. září 2021**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2022**

prof. Ing. Jan Stejskal, Ph.D. v.r.
děkan

L.S.

Ing. Michaela Kotková Strítěská, Ph.D. v.r.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 1. září 2021

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji:

Práci s názvem Finanční zdraví podniků působících v odvětví osobní dopravy jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 30.6. 2022

Michal Sokol, v. r.

PODĚKOVÁNÍ

Touto cestou bych rád poděkoval své vedoucí práce, Ing. Ireně Honkové, Ph.D., za její odbornou pomoc, cenné rady a poskytnuté materiály, které posloužily k vypracování této bakalářské práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce je zaměřena na téma finančního zdraví vybraných podniků působících v osobní dopravě. Cílem práce je finanční analýza a následná komparace finančních výsledků v odvětví osobní autobusové a osobní železniční dopravy z dat čerpaných z databáze MagnusWeb Bisnode z roku 2019.

Práce je rozdělena do dvou hlavních částí. V teoretické části jsou uvedeny základní charakteristiky v oblasti dopravy a vymezeny základní pojmy a ukazatele z finanční analýzy. V praktické části je provedena charakteristika vzorku vybraných podniků, finanční analýza pomocí poměrových ukazatelů a souhrnného indexu IN05 a následná komparace.

KLÍČOVÁ SLOVA

Osobní doprava, finanční analýza, poměrové ukazatele, index IN05

TITLE

The financial health of companies operating in the passenger transport sector

ANOTATION

This bachelor thesis is focused on the topic of financial health of selected companies operating in the passenger transport industry. Main goal of this thesis is financial analysis combined with comparison of financial results in two sectors of personal transport – bus and rail. Data for this comparison will be obtained from database MagnusWeb Bisnode from 2019.

Thesis is divided into two main sections. Theoretical part consists of basic characteristics in the field of transport and definition of basic concepts and indicators from financial analysis. Practical part contains characteristics of a sample of selected companies, financial analysis using ratio indicators and the aggregate index IN05 and consecutive comparison.

KEYWORDS

Passenger transport, financial analysis, ratio indicators, index IN05

OBSAH

ÚVOD	11
1 CHARAKTERISTIKA DOPRAVY	12
1.1 Silniční doprava	12
1.2 Železniční doprava	13
1.3 Vodní doprava	13
1.4 Letecká doprava	13
2 FINANČNÍ ANALÝZA	15
2.1 Uživatelé finanční analýzy	15
2.1.1 Stát a jeho orgány	15
2.1.2 Investoři	15
2.1.3 Banky a jiní věřitelé	16
2.1.4 Obchodní partneři	16
2.1.5 Manažeři	16
2.1.6 Zaměstnanci	16
2.2 Zdroje finanční analýzy	16
2.2.1 Rozvaha	17
2.2.2 Výkaz zisku a ztrát.....	17
2.2.3 Výkaz peněžních toků.....	17
3 METODY FINANČNÍ ANALÝZY	18
3.1 Analýza poměrových ukazatelů	18
3.1.1 Ukazatele likvidity	18
3.1.2 Ukazatele rentability	20
3.1.3 Ukazatele zadluženosti	21
3.1.4 Ukazatele aktivity	23
3.2 Analýza soustav ukazatelů	25
3.2.1 Soustavy hierarchicky uspořádaných ukazatelů	25

3.2.2	Účelově vybrané skupiny ukazatelů	26
4	CHARAKTERISTIKA PODNIKŮ	30
4.1	Osobní autobusová doprava.....	30
4.2	Osobní železniční doprava.....	31
5	FINANČNÍ ANALÝZA PODNIKŮ	32
5.1	Osobní autobusová doprava.....	32
5.1.1	Ukazatele likvidity	32
5.1.2	Ukazatele rentability	34
5.1.3	Ukazatele zadluženosti	36
5.1.4	Ukazatele aktivity	38
5.1.5	Index IN05	40
5.2	Osobní železniční doprava.....	42
5.2.1	Ukazatele likvidity	42
5.2.2	Ukazatele rentability	43
5.2.3	Ukazatele zadluženosti	44
5.2.4	Ukazatele aktivity	45
5.2.5	Index IN05	46
6	KOMPARACE FINANČNÍCH VÝSLEDKŮ	47
6.1	Ukazatele likvidity.....	47
6.2	Ukazatele rentability	48
6.3	Ukazatele zadluženosti.....	48
6.4	Ukazatele aktivity	49
6.5	Index IN05.....	50
7	SHRNUTÍ.....	51
	ZÁVĚR	53
	POUŽITÁ LITERATURA.....	54
	SEZNAM PŘÍLOH.....	55

SEZNAM ILUSTRACÍ A TABULEK

Tabulka 1: Kritické hodnoty indexu IN95	27
Tabulka 2: Kritické hodnoty indexu IN99	28
Tabulka 3: Kritické hodnoty indexu IN01	28
Tabulka 4: Kritické hodnoty indexu IN05	29
Tabulka 7: Ukazatele likvidity autobusových společností	32
Tabulka 8: Ukazatele rentability autobusových společností	34
Tabulka 9: Ukazatele zadluženosti autobusových společností	36
Tabulka 10: Ukazatele aktivity autobusových společností	38
Tabulka 11: Hodnoty indexu IN05 autobusových společností	40
Tabulka 12: Ukazatele likvidity železničních společností	42
Tabulka 13: Ukazatele rentability železničních společností	43
Tabulka 14: Ukazatele zadluženosti železničních společností	44
Tabulka 15: Ukazatele aktivity železničních společností	45
Tabulka 16: Hodnoty indexu IN05 železničních společností	46
Tabulka 17: Komparace ukazatele průměrné likvidity jednotlivých odvětví	47
Tabulka 18: Komparace ukazatele průměrné rentability jednotlivých odvětví	48
Tabulka 19: Komparace ukazatele průměrné zadluženosti jednotlivých odvětví	48
Tabulka 20: Komparace ukazatele průměrné aktivity jednotlivých odvětví	49
Tabulka 21: Komparace průměrných hodnot indexu IN05 jednotlivých odvětví	50

ÚVOD

Manažeři a investoři mají k dispozici spoustu dat z účetních výkazů, které podniky povinně shromažďují, v podobě rozvahy, výkazu zisku a ztrát nebo přílohy k účetní závěrce. Tato data však mají nízkou vypovídající hodnotu bez znalosti finanční analýzy. Proto se z důvodu hodnocení finanční situace a předpovědi budoucího vývoje podniku provádí finanční analýza, která je v dnešní době nezbytnou součástí každého podniku. Ve druhé polovině 20. století začaly vznikat snahy o vytvoření soustavy ukazatelů, která dokáže zhodnotit finanční situaci podniku pomocí jediného čísla, protože jednotlivé ukazatele mají omezenou vypovídací schopnost, protože charakterizují pouze určitý úsek činnosti podniku.

Cílem této práce je zhodnocení finančního zdraví pomocí poměrových ukazatelů a souhrnného indexu IN05 a následná komparace finančních výsledků odvětví osobní autobusové a osobní železniční dopravy z dat čerpaných z databáze MagnusWeb Bisnode z roku 2019.

V první kapitole budou stručně charakterizovány základní druhy dopravy, druhá kapitola pak bude věnována definici finanční analýzy, uživatelům, kteří nejčastěji tuto analýzu využívají, a zdrojům, odkud můžeme čerpat data pro využití finanční analýzy.

Následující kapitola bude zaměřena na metody finanční analýzy, které se používají k hodnocení ekonomických procesů. Těmito metodami jsou analýza poměrových ukazatelů a analýza soustav ukazatelů.

Čtvrtou kapitolou bude začínat praktická část, v této kapitole budou představeny jednotlivé podniky z odvětví osobní autobusové a osobní železniční dopravy. První část bude věnována autobusovým dopravcům, druhá pak železničním dopravcům.

Finanční analýza pomocí poměrových ukazatelů a souhrnného indexu IN05 bude provedena ve druhé kapitole praktické části. Ke zhodnocení finančního zdraví jednotlivých podniků zde budou aplikovány poznatky z teoretické části.

V předposlední kapitole praktické části proběhne komparace jednotlivých odvětví, v poslední kapitole pak shrnutí provedené komparace.

1 CHARAKTERISTIKA DOPRAVY

Definicí dopravy je označení pro přemísťování osob, materiálů, zboží, energie a informací v určitém prostoru a čase. Doprava je pohybovou činností, která propojuje jednotlivé části logistického procesu. Jedná se tedy o pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Dopravními prostředky jsou hmotné objekty, které slouží k dopravě materiálu a přesunu osob. Dopravní cestou je vymezený prostor, ve kterém dochází k přesunu, může jím být například silnice, železniční dráha, vzdušný prostor nebo vodní plocha. Výsledným produktem dopravy je přeprava. Vykonavatelem přepravy je dopravce, provozovatel dopravy pro cizí a vlastní potřebu. Odesílatelem a zároveň příjemcem zboží je přepravce, který využívá služeb dopravce. (Doprava a přeprava, 2011)

Podle druhu dopravní cesty a používaných dopravních prostředků lze dopravu rozdělit na:

- silniční,
- železniční,
- vodní,
- a leteckou.

Podle předmětu přepravy lze dopravu rozdělit na:

- osobní
- a nákladní.

1.1 Silniční doprava

Silniční doprava je nejrozšířenějším druhem dopravy, který využívá husté sítě pozemních komunikací v podobě dálnic, rychlostních komunikací, silnic, místních komunikací a účelových komunikací. Tento druh vyniká především svou flexibilitou, kdy se dokáže dostat do míst, kam se ostatní dopravní prostředky nedostanou. Mezi nedostatky silniční dopravy však patří energetická a finanční náročnost, hluchost, vysoká hustota silniční sítě, znečišťování životního prostředí produkcí velkého množství emisí. (Druhy dopravy, 2022)

Mezi dopravní prostředky silniční dopravy patří například:

- osobní automobily,

- nákladní automobily,
- autobusy
- a motocykly.

1.2 Železniční doprava

Železniční doprava je kolejovou dopravou, která je v České republice vnímána jako druhá nejvýznamnější doprava. Tato doprava, která je provozována prostřednictvím železničních společností na železničních tratích, je vhodná především pro přepravu na střední a dlouhé vzdálenosti, protože se vyznačuje nízkou spotřebou energie. Železniční doprava, která umožňuje přepravu těžkých a hromadných substrátů, je více šetrnější k životnímu prostředí než silniční a letecká doprava. (Druhy dopravy, 2022)

Železniční dopravu lze rozdělit na:

- osobní
- a nákladní.

1.3 Vodní doprava

Vodní doprava je druh dopravy, který využívá pro přepravu osob a zboží vodní plochu, kterou může být řeka, jezero, moře, oceán, průliv nebo třeba průplav. V České republice není vodní doprava tak významná jako v přímořských státech. Náklady na provoz vodní dopravy jsou považovány za nejnižší ze všech druhů dopravy. Tento způsob dopravy se využívá v případech, kdy na rychlosti přepravy příliš nezáleží. Tato doprava, která je vhodná pro přepravu těžkých a nadrozměrných nákladů, má minimální dopad na životní prostředí, ale také je závislá na počasí. Dopravní prostředky, které jsou určeny pro potřeby vodní dopravy, jsou označovány souhrnným názvem jako plavidla. (Druhy dopravy, 2022)

1.4 Letecká doprava

Letecká doprava, která se řadí mezi nejmodernější dopravní prostředky, je nadstandardním způsobem přepravy. Tato doprava, která je vhodná na střední a dlouhé vzdálenosti, je nejrychlejším dopravním prostředkem, ale zároveň také nejdražším. Využívá se k přepravě zásilek s vysokou hodnotou a malým objemem, zboží podléhajícího zkáze nebo zásilek

ztrácející na ceně. Díky nízkému podílu úmrtí a počtu přepravených osob je letecká doprava považována za nejbezpečnější druh dopravy. (Druhy dopravy, 2022)

2 FINANČNÍ ANALÝZA

Finanční analýza posuzuje současnou finanční situaci podniku a její vývoj. Finanční ukazatele a informace vyplývající z finanční analýzy napomáhají odhalit příčiny daného vývoje podniku. Pomocí finanční analýzy lze předpovědět budoucí vývoj a předejít problémům, které by mohly nastat. Mezi cíle finanční analýzy lze zařadit posouzení vlivu vnitřního i vnějšího prostředí, analýzu dosavadního vývoje podniku, komparaci výsledků analýzy v prostoru, poskytnutí informací pro rozhodování do budoucna, analýzu variant budoucího vývoje a výběr nejvhodnější varianty a interpretaci výsledků včetně návrhů ve finančním plánování a řízení podniku. (Vochozka, 2011)

2.1 Uživatelé finanční analýzy

Informace z finanční analýzy, které vypovídají o finančním zdraví podniku, využívá nespočetné množství různorodých subjektů. Podle subjektů, které dané informace zpracovávají a využívají, lze uživatele finanční analýzy rozdělit na interní uživatele a externí uživatele. Externí uživatelé využívají ke svým potřebám veřejně dostupné zdroje, interní uživatelé mají k dispozici větší množství informací, takže jejich finanční analýzy bývají přesnější a podrobnější. Mezi externí uživatele lze zařadit stát a jeho orgány, investory, banky a jiné věřitele, obchodní partnery a konkurenci. Mezi interní uživatele patří manažeři, zaměstnanci a odboráři. Výše zmiňované subjekty nejsou kompletní, protože finanční analýzu může pro své potřeby použít kdokoliv, v současné době je finanční analýza součástí téměř každého podniku. (Vochozka, 2011)

2.1.1 Stát a jeho orgány

Stát kontroluje vykazované daně a podniky se státní účastí, pomocí subvencí a dotací rozděljuje finanční prostředky a sleduje finanční zdraví podniků, kterým byly v rámci veřejné soutěže svěřeny státní zakázky. (Vochozka, 2011)

2.1.2 Investoři

Investoři sledují, jak podnik hospodaří s prostředky, které investoři do podniku poskytli. Zajímá je zejména míra rizika a výnosů jejich vloženého kapitálu. (Vochozka, 2011)

2.1.3 Banky a jiní věřitelé

Banky potřebují znát finanční situaci daného podniku, aby získaly představu, v jaké míře mohou poskytnout úvěr, zda je podnik schopen splácet úvěr a za jakých podmínek. (Vochozka, 2011)

2.1.4 Obchodní partneři

Pomocí ukazatelů zadluženosti, solventnosti a likvidity obchodní partneři sledují, zda je daný podnik schopen dostát svým závazkům vůči dodavatelům a odběratelům. (Vochozka, 2011)

2.1.5 Manažeři

Protože mají manažeři přístup k informacím, které nejsou veřejně dostupné, zpracovávají a využívají finanční analýzu pro potřeby operativního a strategického finančního řízení podniku. (Vochozka, 2011)

2.1.6 Zaměstnanci

Prosperita a stabilita podniku, ve kterém jsou zaměstnanci zaměstnáni, je v přirozeném zájmu zaměstnanců, protože přímo souvisí s jejich mzdovým ohodnocením a sociálním zdravím, protože tyto faktory mají vliv na kvalitu jejich života. (Vochozka, 2011)

2.2 Zdroje finanční analýzy

V současné době máme k dispozici mnoho zdrojů informací, aby však nedocházelo ke zbytečným problémům nebo ke zkreslení dat, je nutné vybírat kvalitní a zároveň všestranné informace. Základním zdrojem dat jsou účetní výkazy a informace, které lze z těchto výkazů získat. Účetní výkazy lze rozdělit na účetní výkazy finanční a účetní výkazy vnitropodnikové. Finanční účetní výkazy jsou veřejně dostupné informace, které je podnik povinen zveřejňovat, dávají přehled o stavu a struktuře majetku, zdrojích krytí, tvorbě a užití výsledku hospodaření a také o peněžních tocích. Vnitropodnikové účetní výkazy mají původ ve vnitropodnikových informacích, protože se sestavují častěji, dochází ke zpřesnění výsledků a k eliminaci rizika odchylek od skutečnosti, což je ve finanční analýze velmi důležité. Pro zpracování kvalitní finanční analýzy jsou důležité zejména základní účetní výkazy jako je rozvaha a výkaz zisku a ztrát, protože je jejich struktura závazně stanovena Ministerstvem financí a jsou součástí účetní závěrky. Třetím základním účetním výkazem je výkaz peněžních toků. (Růčková, 2021)

2.2.1 Rozvaha

Rozvaha je základním účetním výkazem každého podniku. Rozvahu lze rozdělit na aktiva a pasiva. Aktiva představují majetek, který podnik vlastní. Pasiva jsou zdroje, kterými je majetek podniku financován. Musí platit, že se aktiva rovnají pasivům. Rozvaha je vždy sestavována k určitému datu (zpravidla k poslednímu dni roku). (Knápková, 2017)

2.2.2 Výkaz zisku a ztrát

Výkaz zisku a ztrát, také známý jako výsledovka, je povinnou součástí účetní závěrky. Informuje nás o nákladech, výnosech a výsledku hospodaření firmy za dané účetní období včetně porovnání s obdobím minulým. Náklady a výnosy jsou strukturovány na provozní výsledek hospodaření, výsledek hospodaření z finančních operací a mimořádný výsledek hospodaření. Výsledek hospodaření je označení pro rozdíl mezi výnosy a náklady. (Máče, 2006)

2.2.3 Výkaz peněžních toků

Výkaz peněžních toků, také známý jako cash flow, je účetní výkaz, který sleduje pohyb peněžních prostředků. Tento výkaz porovnává bilanční formou zdroje tvorby peněžních prostředků (příjmy) s jejich užitím (výdaji) za určité období. Posuzuje skutečnou finanční situaci podniku, udává množství vytvořených peněžních prostředků a jejich následné použití. Výkaz cash flow je sestavován ze tří částí, z provozní činnosti, z investiční činnosti a z finanční činnosti. (Růčková, 2012)

3 METODY FINANČNÍ ANALÝZY

Přístupy, které se obvykle v ekonomii používají k hodnocení ekonomických procesů, jsou fundamentální analýza, která zpracovává velké množství informací a je založena na znalostech vzájemných souvislostí mezi procesy, a technická analýza, která kvantitativně zpracovává data pomocí matematických metod. Finanční analýzu lze tedy zařadit do kategorie technické analýzy. Finanční analýza využívá elementární a vyšší metody. Vyšší metody finanční analýzy vyžadují hlubší znalosti a kvalitní softwarové vybavení. Pro účely této bakalářské práce si vystačíme s elementárními metodami, kterými jsou analýza poměrových ukazatelů a analýza soustav ukazatelů. (Růčková, 2021)

3.1 Analýza poměrových ukazatelů

Poměrové ukazatele jsou nejpoužívanější metodou finanční analýzy, protože vycházejí z položek ze základních účetních výkazů, které jsou veřejně dostupné i externím uživatelům. Poměrový ukazatel je podílem jedné nebo více účetních položek k jiné položce nebo skupině. Z hlediska používaných účetních výkazů lze poměrové ukazatele rozdělit na ukazatele struktury majetku a kapitálu, ukazatele tvorby výsledku hospodaření a ukazatele na bázi peněžních toků. Ukazatele struktury majetku a kapitálu vznikají z rozvahy, vztahují se zejména k likviditě a zadluženosti. Ukazatele tvorby výsledku hospodaření mají původ ve výkazu zisku a ztrát, operují se strukturami nákladů a výnosů a strukturami výsledku hospodaření podle oblasti. Součástí analýzy úvěrové způsobilosti bývají ukazatele na bázi peněžních toků, které analyzují pohyb finančních prostředků. (Růčková, 2021)

Poměrové ukazatele lze také rozdělit z hlediska situace, o které vypovídají, na:

- ukazatele likvidity,
- ukazatele rentability,
- ukazatele zadluženosti
- a ukazatele aktivity.

3.1.1 Ukazatele likvidity

Ukazatele likvidity vyjadřují míru schopnosti podniku splácet krátkodobé závazky v okamžiku jejich splatnosti. Likvidita je definována jako schopnost přeměnit aktiva na finanční prostředky. Likvidita je podmínkou solventnosti, která je definována jako schopnost splácet své závazky

ve formě peněz. Ukazatele likvidity udávají, kolikrát je podnik schopen splatit své krátkodobé závazky za předpokladu, že přemění všechna svá oběžná aktiva, nebo jejich část, na peněžní prostředky. Ukazatele likvidity se zabývají nejlikvidnější částí aktiv podniku, nevýhodou však je, že likviditu hodnotí podle zůstatku oběžného majetku. (Sedláček, 2011)

Podle likvidnosti položek zvolených aktiv lze rozdělit ukazatele likvidity na:

- okamžitou likviditu,
- pohotovou likviditu
- a běžnou likviditu.

Okamžitá likvidita

Ukazatel okamžité likvidity, také známý jako ukazatel hotovostní či peněžní likvidity, je nejpřísnějším likvidním ukazatelem, protože počítá pouze s disponibilními peněžními prostředky a obchodovatelnými cennými papíry. Jeho optimální hodnota se doporučuje okolo 0,5, u prosperujících podniků dosahuje i větších hodnot, vždy by však měla přesáhnout hodnotu 0,2. (Rejnuš, 2014)

$$\text{okamžitá likvidita} = \frac{\text{peněžní prostředky}}{\text{krátkodobé závazky}} \quad (1)$$

Pohotová likvidita

Pohotová likvidita je přísnější modifikací běžné likvidity, kdy ukazatel počítá s oběžnými aktivy bez zásob, protože zásoby jsou nejméně likvidní majetek ze skupiny oběžných aktiv. Optimální hodnota pohotové likvidity se doporučuje udržovat v intervalu 1-1,5. (Taušl Procházková, 2018)

$$\text{pohotová likvidita} = \frac{\text{oběžná aktiva} - \text{zásoby}}{\text{krátkodobé závazky}} \quad (2)$$

Běžná likvidita

Běžná likvidita v sobě zahrnuje všechny položky oběžných aktiv. Ukazatel znázorňuje, kolikrát by mohl podnik splatit své krátkodobé závazky, kdyby přeměnil všechna svá oběžná aktiva na peněžní prostředky. Běžná likvidita by se měla pohybovat v intervalu 1,6-2,5, nikdy by však

její hodnota neměla klesnout pod hranici 1, to by znamenalo platební neschopnost. (Vochozka, 2011)

$$\text{běžná likvidita} = \frac{\text{oběžná aktiva}}{\text{krátkodobé závazky}} \quad (3)$$

3.1.2 Ukazatele rentability

Ukazatele rentability vyjadřují schopnost podniku dosahovat zisku pomocí investovaného kapitálu. Ukazatele rentability dávají do poměru kategorii zisku s druhem kapitálu. Mezi kategorie zisku, které používají tyto ukazatele patří zisk před zdaněním a úroky a čistý zisk po zdanění. Čím větší je hodnota ukazatele rentability, tím je výnosnost podniku větší. (Taušl Procházková, 2018)

Podle kategorie zisku v čitateli a druhu kapitálu v jmenovateli lze rozlišit ukazatele rentability, kterými jsou:

- rentabilita aktiv,
- rentabilita vlastního kapitálu
- a rentabilita tržeb.

Rentabilita aktiv

Rentabilita aktiv je klíčovým a nejsledovanějším ukazatelem ze skupiny ukazatelů rentability. Dává do poměru zisk před zdaněním a úroky s celkovými vloženými prostředky bez ohledu na to, zda byly financovány z vlastního nebo cizího kapitálu. (Scholleová, 2017)

$$\text{rentabilita aktiv} = \frac{\text{zisk před zdaněním a úroky}}{\text{celková aktiva}} \quad (4)$$

Rentabilita vlastního kapitálu

Rentabilita vlastního kapitálu je ukazatelem, pomocí kterého zjišťují investoři, zda přínos investovaného kapitálu odpovídá velikosti investičního rizika. V čitateli je uveden čistý zisk po zdanění a v jmenovateli vlastní kapitál. Čím větší bude ukazatel rentability vlastního kapitálu, tím je pravděpodobnější setrvání či příchod nových investorů. (Sedláček, 2011)

$$\text{rentabilita vlastního kapitálu} = \frac{\text{čistý zisk po zdanění}}{\text{vlastní kapitál}} \quad (5)$$

Rentabilita tržeb

Rentabilita tržeb, také známá jako ziskové rozpětí, poměřuje v čitateli čistý zisk po zdanění a v jmenovateli tržby, do kterých se nejčastěji zahrnují tržby, které tvoří provozní výsledek hospodaření. Tento ukazatel vyjadřuje zisk, který přinesla jednotka tržby, a slouží k vyjádření ziskové marže. (Růčková, 2012)

$$\text{rentabilita tržeb} = \frac{\text{čistý zisk po zdanění}}{\text{tržby}} \quad (6)$$

3.1.3 Ukazatele zadluženosti

Podnik využívá k financování své činnosti nejen vlastní kapitál, ale také cizí kapitál. Běžně se v praxi nesetkáme s podniky, které by byly financovány pouze z vlastních nebo cizích zdrojů. Nedostatek cizího kapitálu by pro podnik znamenal značný pokles potenciálu výkonnosti daného podniku. Při nedostatku vlastního kapitálu by podnik obtížně nebo za nevýhodných podmínek získával cizí kapitál. Tuto skutečnost částečně vylučuje zákon, protože podnik musí vlastnit určitou část základního kapitálu, která se však postupem času může dostat do záporných hodnot. Cílem analýzy zadluženosti je nalézt optimální vztah kapitálové struktury mezi vlastním a cizím kapitálem. Kapitálovou strukturu tvoří dlouhodobý kapitál, ze kterého je financován dlouhodobý majetek. Do kategorie dlouhodobého kapitálu patří cenné papíry, vlastní kapitál, dlouhodobé závazky a dlouhodobé bankovní úvěry. Ukazatele zadluženosti jsou důležité pro věřitele a akcionáře, kteří do podniku přinášejí cizí kapitál. Větší podíl cizího kapitálu na celkovém kapitálu znamená pro věřitele větší míru rizika, že nebude podnik splácet své závazky, pro akcionáře větší rizikovost akcií podniku. Cizí kapitál je pro podnik levnější formou financování, ale nese s sebou větší rizika pro věřitele, akcionáře i podnik, dosažením optimálního poměru vlastního a cizího kapitálu může podnik dosáhnout vyšší výnosnosti. (Růčková, 2021)

Mezi ukazatele zadluženosti lze zařadit:

- míru zadluženosti,
- celkovou zadluženost
- a míru samofinancování.

Míra zadluženosti

Míra zadluženosti poměruje cizí kapitál s vlastním kapitálem. Tento ukazatel je důležitý zejména pro věřitele, slouží jim jako nápověda, zda poskytnout či neposkytnout podniku nový úvěr. Pokud se časovým vývojem míry zadluženosti zvyšuje podíl cizích zdrojů, znamená to pro věřitele vyšší riziko nesplácení závazků ze strany podniku. Vysoká pozornost je také věnována splatnosti cizího kapitálu, krátkodobé cizí zdroje jsou pro podnik větším rizikem, protože musí být splaceny dříve, dlouhodobé cizí zdroje jsou menším rizikem, ale mají pro podnik větší cenu. (Knápková, 2017)

$$\text{míra zadluženosti} = \frac{\text{cizí kapitál}}{\text{vlastní kapitál}} \quad (7)$$

Celková zadluženost

Celková zadluženost, také známá jako ukazatel věřitelského rizika, vyjadřuje poměr mezi cizím kapitálem a celkovými aktivy podniku. Optimální hodnota toho ukazatele je rozdílná podle odvětví, ve kterém podnik působí. Za průměrnou zadluženost podniku lze považovat hodnoty v intervalu 0,3-0,5. Vyšším stupněm zadluženosti jsou hodnoty v rozmezí 0,5-0,7, hodnoty větší než 0,7 už pro podnik znamenají určitá rizika. Pokud by se hodnota ukazatele celkové zadluženosti dostala nad hodnotu 1, to znamená, že by cizí kapitál převyšoval celková aktiva podniku, jednalo by se o předlužený podnik. (Rejnuš, 2014)

Ukazatel celkové zadluženosti lze rozdělit na:

- krátkodobou
- a dlouhodobou zadluženost.

$$\text{celková zadluženost} = \frac{\text{cizí kapitál}}{\text{celková aktiva}} \quad (8)$$

$$\text{krátkodobá zadluženost} = \frac{\text{krátkodobý cizí kapitál}}{\text{celková aktiva}} \quad (9)$$

$$\text{dlouhodobá zadluženost} = \frac{\text{dlouhodobý cizí kapitál}}{\text{celková aktiva}} \quad (10)$$

Míra samofinancování

Míra samofinancování, která poměruje vlastní kapitál s celkovými aktivy podniku, je doplňkovým ukazatelem celkové zadluženosti, podle zahrnutí pasiv do jednotlivých ukazatelů by se měl součet blížit k hodnotě 1. Tento ukazatel vyjadřuje míru, do jaké jsou celková aktiva podniku financována z peněz akcionářů. Finanční analytici ho považují za jednoho z nejdůležitějších poměrových ukazatelů pro hodnocení celkové finanční situace podniku. Důležitá je také návaznost tohoto ukazatele na ukazatele rentability. (Růčková, 2012)

$$\text{míra samofinancování} = \frac{\text{vlastní kapitál}}{\text{celková aktiva}} \quad (11)$$

3.1.4 Ukazatele aktivity

Ukazatele aktivity zkoumají využívání majetkové části podniku. Ukazatele zpravidla poměrují jednotlivé majetkové části s tržbami a při výpočtu pracují nejen s celkovými aktivy, ale také s jejich podskupinami jako jsou stálá aktiva, zásoby či pohledávky. Ukazatele, které se nejčastěji vztahují k oběžnému majetku, informují podnik o kapacitách a nakládání se svým majetkem. Ukazatele aktivity lze rozdělit do dvou skupin na časové a kvantitativní ukazatele. Časové ukazatele zkoumají dobu obrátek, průměrnou dobu jedné obrátky majetku, kvantitativní ukazatele zase počet obrátek majetku za určité období. Čím nižší jsou hodnoty doby obrátek, tím se podniku lépe daří využívat majetek v kratším úseku, díky tomu se může uskutečnit větší počet obrátek, který znamená dobré využívání majetku a navyšování tržeb podniku. (Taušl Procházková, 2018)

Mezi vybrané ukazatele aktivity lze zařadit:

- obrat celkových aktiv,
- obrat zásob,
- dobu obratu zásob
- a dobu obratu pohledávek.

Obrat celkových aktiv

Ukazatel obratu aktiv, také známý jako ukazatel produktivnosti vloženého kapitálu, měří efektivnost využívání celkových aktiv podniku a je často označován jako nejkompexnější ukazatel skupiny ukazatelů aktivity. Tento ukazatel informuje o obratu kapitálu pomocí poměru

tržeb s celkovými aktivy. Ideální průměrné hodnoty tohoto ukazatele se pohybují v rozmezí 1,6-2,9. Pokud počet obrátek celkových aktiv za rok poklesne pod hodnotu 1,5, je třeba zvážit, zda se nedá redukovat majetek podniku nebo navýšit objem tržeb. (Rejnuš, 2014)

$$\text{obrat celkových aktiv} = \frac{\text{tržby}}{\text{celková aktiva}} \quad (12)$$

Obrat zásob

Ukazatel obratu zásob, také známý jako ukazatel intenzity využití zásob, vyjadřuje počet obrátek zásob, to znamená kolikrát je v průběhu roku každá položka zásob podniku prodána a znovu uskladněna. Protože se zásoby uvádějí v pořizovacích cenách a tržby odrážejí tržní hodnotu, dochází k nadhodnocování skutečných obrátek, proto by bylo lepší použít místo tržeb účetní položku nákladů na prodané zboží. Lepší by bylo rovněž použít průměrné roční zásoby, protože zásoby postihují stav k jednomu okamžiku, zatímco tržby odrážejí výsledek celoroční aktivity. Pokud ukazatel převyšuje průměrné hodnoty daného odvětví, znamená to, že podnik nemá zbytečné nelikvidní zásoby, které by vyžadovaly vyšší náklady na skladování a uchovávaly by v sobě finanční prostředky, které by se daly využít efektivněji. Nízká hodnota obratu zásob a vysoká likvidita podniku značí, že podnik vlastní zastaralé zásoby, jejichž hodnota je reálně nižší než hodnota uvedená v účetních výkazech. (Sedláček, 2011)

$$\text{obrat zásob} = \frac{\text{tržby}}{\text{zásoby}} \quad (13)$$

Doba obratu zásob

Ukazatel doby obratu zásob vyjadřuje průměrnou dobu v jednotkách dnů, po kterou jsou zásoby vázány v podniku, než dojde k jejich spotřebě ve výrobě, nebo než dojde k jejich prodeji. Pokud je zásobou hotový výrobek nebo zboží, je ukazatel doby obratu zásob také ukazatelem likvidity. Tento ukazatel určuje počet dnů, který je potřeba k přeměně zásob na hotovost či pohledávku. (Vochozka, 2011)

$$\text{doba obratu zásob} = \frac{\text{zásoby}}{\text{tržby}/360} \quad (14)$$

Doba obratu pohledávek

Ukazatel doby obratu pohledávek vyjadřuje poměr mezi pohledávkami a průměrnými tržbami. Tento ukazatel znázorňuje dobu, po kterou je majetek v podniku vázán ve formě pohledávek, to znamená průměrnou dobu splacení pohledávek. Většina expedovaného zboží je fakturována, každá faktura má svou dobu splatnosti, proto je doporučovanou hodnotou tohoto ukazatele běžná doba splatnosti faktur. Pokud je doba obratu pohledávek delší než běžná doba splatnosti faktur, dochází k nedodržování obchodně úvěrové politiky ze strany obchodních partnerů. Pro malé firmy může delší doba obratu pohledávek znamenat finanční problémy, zatímco větší firmy se s tím dokáží vypořádat. Optimální interval hodnot ukazatele doby obratu pohledávek by měl splňovat kritéria obchodní politiky podniku. (Růčková, 2012)

$$\text{doba obratu pohledávek} = \frac{\text{pohledávky}}{\text{tržby}/360} \quad (15)$$

3.2 Analýza soustav ukazatelů

Jednotlivé ukazatele finanční analýzy, které jsou výše zmiňovány, mají omezenou vypovídací schopnost, protože charakterizují pouze určitý úsek činnosti podniku. Z tohoto důvodu byly vytvořeny soustavy ukazatelů, které slouží k posouzení celkové finanční situace podniku pomocí jednoho čísla. (Sedláček, 2011)

Podle techniky, která byla použita při vytváření soustav ukazatelů, lze rozlišit:

- soustavy hierarchicky uspořádaných ukazatelů
- a účelově vybrané skupiny ukazatelů.

3.2.1 Soustavy hierarchicky uspořádaných ukazatelů

Mezi nejtypičtější zástupce těchto soustav patří pyramidové soustavy. Podstatou soustav hierarchicky uspořádaných ukazatelů, u kterých existuje matematická provázanost, je podrobnější rozklad ukazatele, který představuje vrchol pyramidy. Pro větší přehlednost se tento rozklad znázorňuje v grafické podobě, kde se dají lépe sledovat jednotlivé změny. Dva základní postupy, které se používají při rozkladu, jsou aditivní rozklad, který představuje součet nebo rozdíl dvou a více ukazatelů, a multiplikativní rozklad, který představuje součin nebo podíl dvou a více ukazatelů. (Růčková, 2021)

Du Pontův rozklad

Du Pontův rozklad je typickým příkladem pyramidové soustavy a svůj původ má v nadnárodní chemické společnosti Du Pont de Nomeurs, kde byl vyvinut a v 20. letech 20. století poprvé použit. Tento diagram slouží ke zobrazení rozkladu ukazatelů rentability aktiv nebo rentability vlastního kapitálu. Levá strana tohoto ukazatele se zabývá ziskovou marží, tedy podílem čistého zisku s tržbami. V případě klesající tendence nebo nízké hodnoty ziskové marže je nutné se zaměřit na analýzu jednotlivých druhů nákladů. Pravá strana diagramu se zabývá obratem aktiv, který tvoří podíl čistých tržeb s celkovými aktivy, které jsou součtem rozvahových položek různých druhů aktiv. Z následujícího diagramu vyplývá, že lze zvýšit rentabilitu pomocí zvýšení rentability tržeb, zrychlení obratu kapitálu, odvážnějšího využívání cizího kapitálu a změny struktury finančních zdrojů. Zkoumáním dalších ukazatelů diagramu lze analyzovat efekt zvyšování či snižování ceny produktu na objem prodeje, možnosti snižování nákladových položek, minimalizaci dlužnického rizika a zavedení nových výrobků. (Sedláček, 2011)

3.2.2 Účelově vybrané skupiny ukazatelů

Cílem účelově vybrané skupiny ukazatelů je kvalitně diagnostikovat finanční zdraví podniku a na základě jednočíselné charakteristiky předpovědět jeho vývoj. Do této kategorie lze zařadit bonitní modely, které se snaží pomocí bodového hodnocení zařadit podnik při mezifiremním srovnání, a bankrotní modely, které odpovídají na otázku, s jakou pravděpodobností daný podnik zbankrotuje. (Růčková, 2021)

Indexy IN

Jedná se o skupinu čtyř indexů, které slouží k posouzení finanční výkonnosti a důvěryhodnosti českých podniků. Tyto indexy, které sestavili Inka a Ivan Neumaierovi, lze zařadit mezi zástupce bankrotních modelů. (Sedláček, 2011)

IN95

Index IN95, někdy také známý jako index důvěryhodnosti nebo věřitelský index, je výsledkem analýzy ukazatelových systémů, které vznikly na základě modelů ratingu a praktických zkušeností z oblasti finančního zdraví. Tento index obsahuje standardní poměrové ukazatele z oblasti aktivity, výnosnosti, zadluženosti a likvidity. Při platební neschopnosti vykazuje přes 70% úspěšnost. (Sedláček, 2011)

$$IN95 = 0,22 * x_1 + 0,11 * x_2 + 8,33 * x_3 + 0,52 * x_4 + 0,10 * x_5 + 16,80 * x_6 \quad (16)$$

kde: x_1 =celková aktiva/cizí kapitál
 x_2 =zisk před zdaněním a úroky/nákladové úroky
 x_3 =zisk před zdaněním a úroky/celková aktiva
 x_4 =celkové výnosy/celková aktiva
 x_5 =oběžná aktiva/krátkodobé závazky a úvěry
 x_6 =závazky po lhůtě splatnosti/výnosy

Tabulka 1: Kritické hodnoty indexu IN95

Hodnota indexu	Stav podniku
$IN > 2$	uspokojivá finanční situace
$1 < IN \leq 2$	šedá zóna nevyhraněnosti
$IN \leq 1$	vážné finanční problémy

Zdroj: vlastní zpracování, upraveno podle (Sedláček, 2011)

IN99

Index IN99 je věřitelským modelem, který vyjadřuje kvalitu podniku z hlediska jeho finanční výkonnosti. Tento index, který vychází z diskriminační analýzy, upravuje váhy použité v předchozím bankrotním indexu IN95 a je jeho doplňkem, protože skutečnost, že je podnik schopen plnit své závazky, neznamená, že tvoří hodnotu pro vlastníky. Úspěšnost tohoto indexu je vyšší než 85 % a jeho použití je vhodné v případech obtížného stanovení alternativního nákladu na vlastní kapitál podniku. (Sedláček, 2011)

$$IN99 = -0,017 * x_1 + 4,573 * x_2 + 0,481 * x_3 + 0,015 * x_4 \quad (17)$$

kde: x_1 =celková aktiva/cizí kapitál
 x_2 =zisk před zdaněním a úroky/celková aktiva
 x_3 =celkové výnosy/celková aktiva
 x_4 =oběžná aktiva/krátkodobé závazky a úvěry

Tabulka 2: Kritické hodnoty indexu IN99

Hodnota indexu	Stav podniku
$IN > 2,07$	kladné hodnoty ekonomického zisku
$1,42 \leq IN \leq 2,07$	tvoří hodnotu, nejednoznačnost
$1,089 \leq IN < 1,42$	nerozhodnost, přednosti, problémy
$0,684 \leq IN < 1,089$	netvoří hodnotu
$IN < 0,684$	záporná hodnota ekonomického zisku

Zdroj: vlastní zpracování, upraveno podle (Sedláček, 2011)

IN01

Index IN01 vznikl spojením obou předchozích indexů IN95 a IN99 pomocí diskriminační analýzy podniků, které tvoří hodnotu, které jsou v bankrotu nebo těsně před bankrotem, a ostatních podniků z průmyslového odvětví. (Sedláček, 2011)

$$IN01 = 0,13 * x_1 + 0,04 * x_2 + 3,92 * x_3 + 0,21 * x_4 + 0,09 * x_5 \quad (18)$$

kde:

- x_1 =celková aktiva/cizí kapitál
- x_2 =zisk před zdaněním a úroky/nákladové úroky
- x_3 =zisk před zdaněním a úroky/celková aktiva
- x_4 =celkové výnosy/celková aktiva
- x_5 =oběžná aktiva/krátkodobé závazky a úvěry

Tabulka 3: Kritické hodnoty indexu IN01

Hodnota indexu	Stav podniku
$IN > 1,77$	kladná hodnota ekonomického zisku
$0,75 \leq IN \leq 1,77$	šedá zóna, nebankrotuje
$IN \leq 0,75$	ohrožená existence podniku

Zdroj: vlastní zpracování, upraveno podle (Sedláček, 2011)

IN05

Tento index byl vytvořen jako poslední v řadě a je modifikací předchozího indexu IN01, oproti kterému byly změněny váhy jednotlivých poměrových ukazatelů a hranice pro klasifikaci

podniku. Výhodou tohoto indexu a indexu předchozího je, že spojují pohled věřitele s pohledem vlastníka. (Sedláček, 2011)

$$IN05 = 0,13 * x_1 + 0,04 * x_2 + 3,97 * x_3 + 0,21 * x_4 + 0,09 * x_5 \quad (19)$$

kde:

- x_1 =celková aktiva/cizí kapitál
- x_2 =zisk před zdaněním a úroky/nákladové úroky
- x_3 =zisk před zdaněním a úroky/celková aktiva
- x_4 =celkové výnosy/celková aktiva
- x_5 =oběžná aktiva/krátkodobé závazky a úvěry

Tabulka 4: Kritické hodnoty indexu IN05

Hodnota indexu	Stav podniku
$IN > 1,6$	uspokojivá finanční situace
$0,9 < IN \leq 1,6$	šedá zóna nevyhraněnosti
$IN \leq 0,9$	vážné finanční problémy

Zdroj: vlastní zpracování, upraveno podle (Sedláček, 2011)

4 CHARAKTERISTIKA PODNIKŮ

V této kapitole budou představeny podniky, které budou zastupovat odvětví osobní autobusové a osobní železniční dopravy. V první části budou představeny autobusové podniky, ve druhé pak dopravci z odvětví osobní železniční dopravy. Podmínkou pro výběr jednotlivých podniků je dostupnost závěrkových výkazů v plném rozsahu. V přílohách jsou uvedena vstupní data v tisících korun z roku 2019, která jsou potřebná k jednotlivým výpočtům.

4.1 Osobní autobusová doprava

Odvětví osobní autobusové dopravy bude reprezentovat následujících 32 společností:

- ADOSA a.s.,
- Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.,
- ČSAD Liberec, a.s.,
- Městský dopravní podnik Opava, a.s.,
- LIGNETA autobusy s.r.o.,
- Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.,
- ČSAD Kyjov Bus a.s.,
- Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.,
- DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.,
- Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.,
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.,
- ČSAD Vsetín a.s.,
- Dopravní podnik města Děčína, a.s.,
- ČSAD Tišnov, spol. s r.o.,
- KAD spol. s r.o.,
- VYDOS BUS a.s.,
- Dopravní podnik Ostrava a.s.,
- ABOUT ME s.r.o.,
- Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.,
- Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.,
- BDS-BUS, s.r.o.,
- Cvinger bus s.r.o.,

- ČSAD autobusy Plzeň a.s.,
- Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.,
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost,
- Autobusy Karlovy Vary, a.s.,
- TRADO-MAD, s.r.o.,
- MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o.,
- Dopravní podnik města Olomouce, a.s.,
- Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.,
- Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.
- a ČSAD POLKOST, spol. s r.o.

4.2 Osobní železniční doprava

Odvětví osobní železniční dopravy bude reprezentovat následujících 9 společností:

- KŽC Doprava, s.r.o.,
- Puš s.r.o.,
- GW Train Regio a.s.,
- ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o.,
- MBM rail s.r.o.,
- ZABABA, s.r.o.,
- RegioJet a.s.,
- Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
- a ARRIVA vlaky s.r.o.

5 FINANČNÍ ANALÝZA PODNIKŮ

V následující kapitole bude provedena finanční analýza jednotlivých podniků pomocí poměrových ukazatelů likvidity, rentability, zadluženosti, aktivity a na závěr pomocí souhrnného indexu IN05, který byl sestaven na datech českých podniků a zohledňuje specifika českého trhu. Nejprve bude provedena finanční analýza společností z odvětví osobní autobusové dopravy, poté finanční analýza společností z odvětví osobní železniční dopravy. Jednotlivé finanční výsledky budou zobrazovány v tabulkách a hodnoty budou zaokrouhleny na dvě desetinná místa.

5.1 Osobní autobusová doprava

5.1.1 Ukazatele likvidity

Ukazatele likvidity, které patří mezi poměrové ukazatele, určují schopnost podniku splácet včas své závazky pomocí přeměny svých aktiv na peněžní prostředky. Následující tabulka sleduje u autobusových společností okamžitou, pohotovou a běžnou likviditu.

Tabulka 5: Ukazatele likvidity autobusových společností

Ukazatele likvidity	Okamžitá likvidita	Pohotová likvidita	Běžná likvidita
ADOSA a.s.	0,73	1,15	1,94
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	1,24	1,85	1,92
ČSAD Liberec, a.s.	0,21	0,34	0,37
Městský dopravní podnik Opava, a.s.	5,42	5,72	5,87
LIGNETA autobusy s.r.o.	1,46	2,52	2,71
Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	3,54	5,19	5,59
ČSAD Kyjov Bus a.s.	0,43	3,27	3,34
Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.	0,06	1,02	1,04
DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	0,47	1,46	1,53
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	0,43	1,34	1,37
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	0,01	0,18	0,20
ČSAD Vsetín a.s.	0,02	0,72	0,72
Dopravní podnik města Děčína, a.s.	0,15	1,01	1,21

ČSAD Tišnov, spol. s r.o.	0,37	1,74	2,10
KAD spol. s r.o.	1,42	1,69	1,74
VYDOS BUS a.s.	0,18	0,32	0,38
Dopravní podnik Ostrava a.s.	0,97	1,31	1,44
ABOUT ME s.r.o.	0,18	0,45	0,45
Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.	2,46	3,02	3,20
Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	0,24	1,12	1,19
BDS-BUS, s.r.o.	0,52	0,88	0,91
Cvinger bus s.r.o.	1,30	1,89	1,89
ČSAD autobusy Plzeň a.s.	0,01	1,16	1,18
Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.	1,48	2,34	2,36
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	0,91	1,28	1,36
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	0,07	0,21	0,23
TRADO-MAD, s.r.o.	0,05	1,11	1,12
MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o.	1,33	1,62	1,65
Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	1,15	1,65	1,65
Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.	0,06	0,75	0,76
Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.	0,15	0,70	0,71
ČSAD POLKOST, spol. s r.o.	0,10	0,32	0,35

Zdroj: vlastní zpracování

Ukazatel okamžité likvidity určuje, do jaké míry je podnik schopen pokrýt krátkodobé závazky pomocí peněžních prostředků. Za optimální hodnotu tohoto ukazatele se považuje hodnota 0,5. Podnik by se však nikdy neměl dostat pod kritickou hranici 0,2. Ve čtrnácti případech se autobusové společnosti dostaly nad optimální hranici, to znamená, že jsou schopny splatit více než polovinu krátkodobých závazků pomocí peněžních prostředků. Městský dopravní podnik Opava, a.s. by dokázal splatit své krátkodobé závazky dokonce až 5,42x. Dvanáctkrát se podniky ocitly mezi kritickou a optimální hranicí. Ve zbylých šesti případech se společnosti dostaly pod kritickou hranici. Nejhůře si v tomto ohledu vedly firmy ČSAD autobusy Plzeň a.s. a ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s., které by dokázaly splatit pouhá 2 % svých krátkodobých závazků.

Ukazatel pohotové likvidity sleduje, jak podnik dokáže hradit své krátkodobé závazky oběžnými aktivy bez zásob. Optimální hodnota se pohybuje mezi hodnotami 1 a 1,5. Do těchto čísel se podařilo dostat méně než třetině všech autobusových podniků. Pod spodní hranicí se objevilo deset podniků, z nichž si nejhůře vedla společnost ČSAD AUTOBUSY České

Budějovice a.s. obdobně jako u okamžité likvidity. Dvanáct podniků se dostalo nad optimální hranici, nejlepšího výsledku pak dosáhl opět Městský dopravní podnik Opava, a.s.

Ukazatel běžné likvidity zahrnuje na rozdíl od pohotové likvidity všechny položky oběžných aktiv. Hodnota žádného z podniků by se neměla dostat pod kritickou hranici 1. Naopak optimální hodnoty se nacházejí mezi čísly 1,6 a 2,5. Do tohoto rozmezí se zařadilo osm autobusových podniků. Pět podnikům se podařilo dostat nad horní hranici optimálních hodnot. U všech druhů likvidity si nejlépe vedl Městský dopravní podnik Opava, a.s., následován Dopravní společností Zlín-Otrokovice, s.r.o. Zbýlých devatenáct podniků skončilo pod spodní hranicí, nejhůře skončil se svými 20 % podnik ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.

5.1.2 Ukazatele rentability

Ukazatele rentability, které jsou dalším zástupcem poměrových ukazatelů, ukazují, jak efektivně dokážou společnosti hospodařit s vlastními prostředky nebo vlastním kapitálem. Tyto ukazatele jsou důležité pro společnost, ale také pro investory. V následující tabulce je zobrazena u autobusových společností rentabilita aktiv, rentabilita vlastního kapitálu a rentabilita tržeb.

Tabulka 6: Ukazatele rentability autobusových společností

Ukazatele rentability	Rentabilita aktiv	Rentabilita vlastního kapitálu	Rentabilita tržeb
ADOSA a.s.	0,07	0,08	0,04
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	0,04	0,04	0,18
ČSAD Liberec, a.s.	-0,09	-1,15	-0,12
Městský dopravní podnik Opava, a.s.	0,00	0,00	0,00
LIGNETA autobusy s.r.o.	-0,14	-0,21	-0,07
Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	0,00	0,00	0,00
ČSAD Kyjov Bus a.s.	0,07	0,17	0,09
Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.	0,00	0,00	0,00
DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	0,00	0,00	0,00
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	0,00	-0,01	-0,03
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	0,03	0,04	0,08
ČSAD Vsetín a.s.	-0,03	-0,45	-0,09
Dopravní podnik města Děčína, a.s.	-0,06	-0,06	-0,10

ČSAD Tišnov, spol. s r.o.	0,03	0,08	0,02
KAD spol. s r.o.	0,06	0,12	0,09
VYDOS BUS a.s.	0,09	1,26	0,11
Dopravní podnik Ostrava a.s.	0,01	0,01	0,10
ABOUT ME s.r.o.	0,12	-1,29	0,21
Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.	0,01	0,01	0,01
Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	0,01	0,00	0,01
BDS-BUS, s.r.o.	0,01	0,01	0,00
Cvinger bus s.r.o.	0,17	0,40	0,13
ČSAD autobusy Plzeň a.s.	0,01	0,06	0,03
Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.	0,01	0,01	0,04
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	0,01	0,01	0,04
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	-0,22	-0,42	-0,25
TRADO-MAD, s.r.o.	0,06	0,08	0,25
MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o.	-0,10	-0,16	-0,07
Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	0,00	-0,02	-0,06
Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.	0,09	0,64	0,17
Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.	0,15	0,53	0,07
ČSAD POLKOST, spol. s r.o.	0,06	0,09	0,08

Zdroj: vlastní zpracování

Rentabilita aktiv sleduje, jak efektivně podnik využívá celková aktiva. Nejhoršího výsledku dosáhla společnost Autobusy Karlovy Vary, a.s., když zaznamenala hodnotu ukazatele -0,22. Třináct společností skončilo po zaokrouhlení na hodně malém čísle, na hodnotě 0 nebo 0,01. Nejlépe z hodnocení tímto ukazatelem vyšel podnik Cvinger bus s.r.o. se svou hodnotou 0,17.

Rentabilita vlastního kapitálu je zajímavým ukazatelem pro investory, kteří chtějí znát zhodnocení svých investic, protože tento ukazatel poměřuje čistý zisk a vlastní kapitál. Neexistuje žádná doporučená hodnota, předpokládá se tedy maximalizace tohoto ukazatele. Nejlepších výsledků dosáhl z autobusových společností podnik VYDOS BUS a.s., kterému se svým čistým ziskem podařilo předčít vlastní kapitál, když dosáhl hodnoty 1,26. Většina autobusových podniků se zastavila v intervalu -0,1 až 0,1. Nejhorším podnikem se stal v rámci hodnocení pomocí tohoto ukazatele podnik ABOUT ME s.r.o., který dosáhl hodnoty -1,29, což bylo způsobeno vlivem záporného vlastního kapitálu.

Rentabilita tržeb představuje poměr mezi ziskem před zdaněním a úroky a tržbami. Tento ukazatel udává, kolik zisku je podnik schopen vytvořit při jedné koruně tržeb. Nejlepšího poměru dosáhla společnost TRADO-MAD, s.r.o., když zaznamenala hodnotu ukazatele 0,25. Společnost Autobusy Karlovy Vary, a.s. pro změnu dosáhla hodnoty opačného znaménka. Zbylé společnosti se pohybovaly v rozmezí -0,2 až 0,2.

5.1.3 Ukazatele zadluženosti

Ukazatele zadluženosti vyjadřují, jaké zdroje podnik využívá k financování celkových aktiv. Čím menší je zadluženost podniku, tím je to pro něj lepší. Níže uvedená tabulka pozoruje u autobusových společností míru zadluženosti, celkovou zadluženost, krátkodobou zadluženost, dlouhodobou zadluženost a míru samofinancování.

Tabulka 7: Ukazatele zadluženosti autobusových společností

Ukazatele zadluženosti	Míra zadluženosti	Celková zadluženost	Krátkodobá zadluženost	Dlouhodobá zadluženost	Míra samofinancování
ADOSA a.s.	0,36	0,26	0,21	0,05	0,74
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	0,21	0,17	0,11	0,05	0,81
ČSAD Liberec, a.s.	8,90	0,75	0,52	0,19	0,08
Městský dopravní podnik Opava, a.s.	0,08	0,08	0,05	0,02	0,91
LIGNETA autobusy s.r.o.	0,47	0,32	0,32	0,00	0,68
Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	0,10	0,09	0,05	0,02	0,88
ČSAD Kyjov Bus a.s.	1,27	0,56	0,12	0,44	0,44
Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.	0,83	0,45	0,36	0,07	0,54
DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	0,58	0,36	0,29	0,04	0,63
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	0,48	0,32	0,27	0,06	0,68
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	0,74	0,42	0,34	0,08	0,57
ČSAD Vsetín a.s.	10,14	0,90	0,35	0,55	0,09
Dopravní podnik města Děčína, a.s.	0,21	0,17	0,11	0,06	0,83
ČSAD Tišnov, spol. s r.o.	2,21	0,67	0,14	0,53	0,30
KAD spol. s r.o.	1,47	0,60	0,35	0,12	0,40
VYDOS BUS a.s.	15,84	0,94	0,53	0,41	0,06

Dopravní podnik Ostrava a.s.	0,19	0,16	0,07	0,07	0,83
ABOUT ME s.r.o.	-11,08	0,98	0,96	0,00	-0,09
Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.	0,22	0,18	0,09	0,06	0,81
Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	0,64	0,39	0,23	0,14	0,61
BDS-BUS, s.r.o.	2,94	0,75	0,28	0,47	0,25
Cvinger bus s.r.o.	1,84	0,65	0,27	0,38	0,35
ČSAD autobusy Plzeň a.s.	3,12	0,75	0,71	0,03	0,24
Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.	0,52	0,34	0,30	0,02	0,66
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	0,21	0,17	0,09	0,07	0,82
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	0,92	0,47	0,46	0,01	0,51
TRADO-MAD, s.r.o.	0,55	0,35	0,25	0,10	0,65
MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o.	0,41	0,24	0,24	0,00	0,59
Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	0,49	0,32	0,13	0,12	0,66
Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.	5,75	0,85	0,33	0,52	0,15
Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.	2,46	0,71	0,71	0,00	0,29
ČSAD POLKOST, spol. s r.o.	0,91	0,48	0,43	0,04	0,52

Zdroj: vlastní zpracování

Míra zadluženosti udává poměr cizích zdrojů a vlastního kapitálu. Obecně se doporučuje, aby cizí zdroje nebyly 1,5x větší než vlastní kapitál. To se nepodařilo splnit devíti autobusovým společnostem. Největších hodnot dosáhly společnosti ČSAD Vsetín a.s. a VYDOS BUS a.s., jejichž hodnoty činily 10,14 a 15,84. Zbylým společnostem se podařilo udržet hodnotu cizího kapitálu pod hodnotou vlastních zdrojů. V záporných číslech skončila hodnota společnosti ABOUT ME s.r.o., což bylo způsobeno zápornou hodnotou vlastního kapitálu, která značí špatné hospodaření a je signálem pro insolventi.

Celková zadluženost vyjadřuje, jakou část celkových aktiv tvoří cizí zdroje. Průměrné hodnoty tohoto ukazatele se nacházejí v intervalu 0,3 – 0,5. Vyšším stupněm zadluženosti jsou hodnoty z rozmezí 0,5 – 0,7. Pokud by hodnoty překročily číslo 0,7, hrozila by podniku určitá rizika. V případě, že by cizí zdroje dosáhly větší hodnoty než celková aktiva, jednalo by se o předlužený podnik. Devět podniků se objevilo pod průměrnými hodnotami, nejméně cizích zdrojů využívá Městský dopravní podnik Opava, a.s., jeho cizí zdroje tvoří pouze 8 % celkových aktiv. Jedenáct podniků spadá do intervalu průměrných hodnot celkové zadluženosti. Vyšším stupněm zadluženosti jsou postihnuty čtyři podniky. Zbylým osmi podnikům hrozí

určitá rizika, protože jejich cizí zdroje tvoří více než 70 % celkových aktiv, největší část celkových aktiv tvoří cizí zdroje společnosti ABOUT ME s.r.o., kde tvoří 98 %.

Krátkodobá zadluženost sleduje pouze podíl krátkodobého cizího kapitálu a celkových aktiv. Nejnižší část celkových aktiv tvoří krátkodobé cizí zdroje u společností Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o. a Městský dopravní podnik Opava, a.s., kde dosáhly shodně 5 %. Naopak největší část tvoří krátkodobé cizí zdroje u společnosti ABOUT ME s.r.o., kde se jejich hodnota zastavila až na čísle 96 %.

Dlouhodobá zadluženost je další částí celkové zadluženosti, na rozdíl od krátkodobé zadluženosti pozoruje dlouhodobý cizí kapitál. Čtyři společnosti nevyužívají k financování celkových aktiv žádné dlouhodobé cizí zdroje, mezi tyto společnosti patří LIGNETA autobusy s.r.o., ABOUT ME s.r.o., MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o. a Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. Společnost ČSAD Vsetín a.s. využívá největší poměr dlouhodobého cizího kapitálu a to 55 %.

Míra samofinancování je posledním ukazatelem zadluženosti a je také doplňkovým ukazatelem celkové zadluženosti, jejich součet by se měl blížit hodnotě 1., protože míra samofinancování sleduje vlastní kapitál, zatímco celková zadluženost kapitál cizí. Pokud nebereme v potaz podnik ABOUT ME s.r.o., který má záporný vlastní kapitál, tak má pouhých 6 % vlastního kapitálu k financování celkových aktiv podnik VYDOS BUS a.s. Nejvíce vlastního kapitálu má k dispozici Městský dopravní podnik Opava, a.s., který je zároveň nejméně zadluženou společností.

5.1.4 Ukazatele aktivity

Ukazatele aktivity, které jsou posledním zástupcem poměrových ukazatelů, představují účinnost, se kterou podnik hospodaří se svými aktivy.

Tabulka 8: Ukazatele aktivity autobusových společností

Ukazatele aktivity	Obrat aktiv	Obrat zásob	Doba obrátu zásob	Doba obrátu pohledávek
ADOSA a.s.	1,48	8,82	40,82	21,69
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	0,18	23,17	15,54	133,30

ČSAD Liberec, a.s.	0,80	50,88	7,07	29,76
Městský dopravní podnik Opava, a.s.	0,19	23,71	15,18	30,01
LIGNETA autobusy s.r.o.	2,20	35,65	10,10	54,93
Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	0,28	12,69	28,37	115,39
ČSAD Kyjov Bus a.s.	0,77	91,98	3,91	154,43
Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.	0,10	14,68	24,52	1244,11
DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	0,19	8,75	41,12	541,75
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	0,30	38,33	9,39	231,05
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	0,29	30,67	11,74	70,09
ČSAD Vsetín a.s.	0,44	141,52	2,54	199,61
Dopravní podnik města Děčína, a.s.	0,53	24,87	14,48	62,89
ČSAD Tišnov, spol. s r.o.	1,19	24,39	14,76	57,50
KAD spol. s r.o.	0,54	30,06	11,98	62,49
VYDOS BUS a.s.	0,68	23,72	15,18	40,22
Dopravní podnik Ostrava a.s.	0,09	10,60	33,98	92,53
ABOUT ME s.r.o.	0,53	77,00	4,68	173,68
Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.	0,57	33,13	10,87	32,09
Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	0,27	15,92	22,61	267,52
BDS-BUS, s.r.o.	1,29	139,86	2,57	27,84
Cvinger bus s.r.o.	1,06	-	-	53,77
ČSAD autobusy Plzeň a.s.	0,58	50,62	7,11	511,66
Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.	0,19	27,85	12,93	490,72
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	0,24	33,79	10,65	29,92
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	0,86	89,86	4,01	25,77
TRADO-MAD, s.r.o.	0,20	112,37	3,20	478,92
MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o.	1,36	176,63	2,04	18,54
Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	0,21	7,39	48,73	65,91
Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.	0,55	4787,57	0,08	149,51
Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.	2,24	443,50	0,81	63,43
ČSAD POLKOST, spol. s r.o.	0,63	41,99	8,57	52,98

Zdroj: vlastní zpracování

Obrat aktiv je ukazatelem, který umožňuje zjistit, kolikrát se aktiva ve společnosti obrátí za daný kalendářní rok. V ideálním případě by hodnota tohoto ukazatele neměla být nižší než 1,5. To se však podařilo pouze dvěma autobusovým společnostem, společnosti LIGNETA autobusy s.r.o. a Dopravnímu podniku Mladá Boleslav, s.r.o., když dosáhly na hodnoty 2,2 a 2,24. Zbytek

společností skončil pod optimální hranicí, Dopravní podnik Ostrava a.s. obrátil svá aktiva dokonce jenom 0,09x.

Obrat zásob se podobá přechozímu ukazateli, akorát na rozdíl od něho udává, kolikrát společnost obrátí své zásoby. U tohoto ukazatele by mělo platit pravidlo, čím více obrátek, tím lépe. Protože se však nejedná o výrobní podniky, dosahují zásoby opravdu nízkých hodnot a rozmezí tohoto ukazatele je opravdu vysoké. Největšího počtu obrátek, 4787,57 obrátek dosáhl podnik Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o., protože tento podnik vlastnil pouze zásoby v hodnotě 23 tisíc. Tato hodnota dost zkresluje průměr tohoto odvětví. Nejmenší počet obrátek uskutečnil podnik Dopravní podnik města Olomouce, a.s., když zaznamenal 7,39 obrátek.

Doba obratu zásob vytváří lepší představu o ukazateli obratu zásob, protože převádí počet jednotlivých obrátek na časový údaj v podobě dní. Většina společností se pohybovala v intervalu od 0 do 20 dní. Největšího počtu dní dosáhla společnost, která uskutečnila nejmenší počet obrátek u předchozího ukazatele, což platilo i v obráceném případě. Společnost Dopravní podnik města Olomouce, a.s. vázal svá aktiva v podniku 48,73 dní, naopak společnost Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o. pouhých 0,08 dne.

Doba obratu pohledávek udává dobu v podobě dní, po kterou musí podnik čekat na zaplacení od svých odběratelů za provedené služby. Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. musel z důvodu příliš vysoké hodnoty pohledávek čekat na zaplacení téměř 3,5 roku. Další čtyři autobusové společnosti čekaly na zaplacení více než 1 rok. Většina zbytku společností čekala na zaplacení méně než 100 dní. Nejkratší dobu čekal podnik MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o., který čekal pouze 18,54 dne.

5.1.5 Index IN05

Tabulka 9: Hodnoty indexu IN05 autobusových společností

Hodnoty indexu	IN05
ADOSA a.s.	1,61
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	1,50
ČSAD Liberec, a.s.	-0,16
Městský dopravní podnik Opava, a.s.	2,38
LIGNETA autobusy s.r.o.	0,18

Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.	2,12
ČSAD Kyjov Bus a.s.	1,35
Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.	0,47
DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	0,90
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	0,54
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	0,76
ČSAD Vsetín a.s.	0,09
Dopravní podnik města Děčína, a.s.	0,40
ČSAD Tišnov, spol. s r.o.	0,91
KAD spol. s r.o.	1,08
VYDOS BUS a.s.	0,88
Dopravní podnik Ostrava a.s.	1,38
ABOUT ME s.r.o.	1,13
Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.	1,32
Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	0,58
BDS-BUS, s.r.o.	0,63
Cvinger bus s.r.o.	1,64
ČSAD autobusy Plzeň a.s.	0,81
Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.	1,04
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	1,32
Autobusy Karlovy Vary, a.s.	-0,75
TRADO-MAD, s.r.o.	1,13
MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o.	0,24
Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	0,56
Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.	1,07
Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.	1,68
ČSAD POLKOST, spol. s r.o.	1,05

Zdroj: vlastní zpracování

Index IN05 je souhrnný bankrotní index, který se skládá ze součtu pěti ukazatelů, první ukazatel dává do poměru aktiva s cizím kapitálem, druhý zisk před zdaněním a úroky s nákladovými úroky, třetí zisk před zdaněním a úroky s celkovými aktivy, čtvrtý celkové výnosy s celkovými aktivy, pátý pak oběžná aktiva s krátkodobými závazky a úvěry, každý z ukazatelů je pak ještě vynásoben určitou váhou. Tento index rozděluje podniky do tří kategorií. Pokud je hodnota indexu vyšší než 1,6, jedná se o uspokojivou finanční situaci. Když se hodnota nachází v intervalu od 0,9 do 1,6, nelze jednoznačně určit finanční situaci, protože

je podnik v šedé zóně nevyhraněnosti. Je-li hodnota indexu nižší než 0,9, hrozí podniku vážné finanční problémy. Čtrnácti podnikům z autobusových společností hrozí vážné finanční problémy a riziko bankrotu. O jeden podnik méně se nacházelo v šedé zóně nevyhraněnosti, to znamená, že nešlo jednoznačně určit jejich finanční situaci. Zbylých pět podniků překročilo hranici 1,6, jejich finanční situace je tedy uspokojivá a podniky tvoří zisk, nejlepšímu z nich, společnosti Městský dopravní podnik Opava, a.s., se podařilo dosáhnout hodnoty 2,38.

5.2 Osobní železniční doprava

5.2.1 Ukazatele likvidity

Tabulka 10: Ukazatele likvidity železničních společností

Ukazatele likvidity	Okamžitá likvidita	Pohotová likvidita	Běžná likvidita
KŽC Doprava, s.r.o.	2,81	3,07	3,09
Puš s.r.o.	0,44	0,53	0,67
GW Train Regio a.s.	0,51	0,88	0,91
ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o.	0,32	2,84	6,29
MBM rail s.r.o.	0,59	1,47	1,47
ZABABA, s.r.o.	2,42	2,98	3,30
RegioJet a.s.	0,30	1,00	1,23
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	0,01	1,26	1,34
ARRIVA vlaky s.r.o.	0,03	0,23	0,27

Zdroj: vlastní zpracování

Ukazatel okamžité likvidity se podařilo čtyřem podnikům dostat nad optimální hranici 50 %. Podnik KŽC Doprava, s.r.o. dokázal pokrýt své krátkodobé závazky 2,81x a podnik ZABABA, s.r.o. 2,42x. Zbylých pět podniků skončilo pod optimální hranicí. Pouhým 1 % byly pokryty krátkodobé závazky společnosti Jindřichovské místní dráhy, a.s. pomocí peněžních prostředků.

Ukazatel pohotové likvidity se u dvou třetin železničních podniků zastavil nad spodní hranicí optimálních hodnot. Nejlepších hodnot dosáhly společnosti KŽC Doprava, s.r.o., ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o. a ZABABA, s.r.o., které se pohybovaly kolem hodnoty 3. V optimálních hodnotách se nacházely tři podniky. Pod spodní hranicí optimálních hodnot pak

zůstaly podniky GW Train Regio a.s., Puš s.r.o. a ARRIVA vlaky s.r.o. Poslední zmiňovaný podnik pokryl své krátkodobé závazky z 23 %.

Ukazatel běžné likvidity se v žádném případě nepodařilo dostat mezi hranice optimálních hodnot, u třech společností hodnoty překročily horní hranici 2,5. Nejlepšího výsledku dosáhla společnost ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o., která pokryla své krátkodobé závazky oběžnými aktivy 6,29x. Zbylých šest podniků nedokázalo překonat spodní hranici 1,6, nejhůře si opět vedla jako u pohotovosti likvidity společnost ARRIVA vlaky s.r.o.

5.2.2 Ukazatele rentability

Tabulka 11: Ukazatele rentability železničních společností

Ukazatele rentability	Rentabilita aktiv	Rentabilita vlastního kapitálu	Rentabilita tržeb
KŽC Doprava, s.r.o.	0,04	0,03	0,14
Puš s.r.o.	0,10	0,19	0,11
GW Train Regio a.s.	0,03	0,07	0,05
ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o.	-0,07	-0,08	-0,03
MBM rail s.r.o.	0,17	0,36	0,03
ZABABA, s.r.o.	-0,16	-0,19	-0,19
RegioJet a.s.	0,09	0,15	0,08
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	0,03	0,02	0,04
ARRIVA vlaky s.r.o.	-0,02	-0,12	-0,19

Zdroj: vlastní zpracování

Rentabilita aktiv se u šesti železničních společností pohybovala v kladných číslech, u zbylých třech společností v číslech záporných. Nejlepšího výsledku dosáhla společnost MBM rail s.r.o., když zaznamenala hodnotu tohoto ukazatele 0,17. Naopak nejhorší výsledek zasáhl společnost ZABABA, s.r.o., když se hodnota ukazatele zastavila na čísle -0,16. Zbylé železniční společnosti se pohybovaly v intervalu -0,1 a 0,1.

Rentabilita vlastního kapitálu dosahovala hodnot z rozmezí -0,2 až 0,2. Výjimkou byla pouze společnost MBM rail s.r.o., která dosáhla největší hodnoty ukazatele, stejně jako u rentability

aktiv, a to hodnoty 0,36. Nejhorší společností v rámci hodnocení tímto ukazatelem se opět stala firma ZABABA, s.r.o., když zaznamenala hodnotu -0,19.

Rentabilita tržeb se opět pohybovala v intervalu -0,2 až 0,2 a to u všech železničních společností. Totožné a zároveň nejhorší hodnoty ukazatele, hodnoty -0,19, dosáhly společnosti ZABABA, s.r.o. a ARRIVA vlaky s.r.o. Společnost KŽC Doprava, s.r.o. zaznamenala hodnotu 0,14, díky které se stala nejlépe hodnocenou železniční společností pomocí rentability tržeb.

5.2.3 Ukazatele zadluženosti

Tabulka 12: Ukazatele zadluženosti železničních společností

Ukazatele zadluženosti	Míra zadluženosti	Celková zadluženost	Krátkodobá zadluženost	Dlouhodobá zadluženost	Míra samofinancování
KŽC Doprava, s.r.o.	2,26	0,69	0,07	0,63	0,31
Puš s.r.o.	0,97	0,49	0,49	0,00	0,51
GW Train Regio a.s.	8,77	0,88	0,19	0,66	0,10
ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o.	0,19	0,16	0,16	0,00	0,84
MBM rail s.r.o.	1,65	0,62	0,62	0,00	0,38
ZABABA, s.r.o.	0,20	0,17	0,17	0,00	0,83
RegioJet a.s.	1,52	0,60	0,17	0,42	0,40
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	2,14	0,68	0,23	0,44	0,32
ARRIVA vlaky s.r.o.	3,69	0,79	0,74	0,05	0,21

Zdroj: vlastní zpracování

Míra zadluženosti u šesti společností překročila doporučenou hranici 1,5. Největší poměr cizích zdrojů v porovnání s vlastním kapitálem využívá společnost GW Train Regio a.s. U společnosti Puš s.r.o. je vlastní a cizí kapitál téměř vyrovnaný, u zbylých dvou společností tvoří cizí kapitál pouhých 20 % vlastního kapitálu.

Celková zadluženost dosahuje pouze u jedné společnosti doporučených průměrných hodnot, a to u společnosti Puš s.r.o., kde cizí zdroje tvoří necelou polovinu celkových aktiv. Vyšším stupněm zadluženosti byly postihnuty čtyři podniky. U dvou společností celková zadluženost přesáhla 70 %, to znamená, že jim hrozí určitá rizika, nejzadluženější železniční společností je

společnost GW Train Regio a.s., u které cizí zdroje tvoří 88 % celkových aktiv. Zbylé dvě společnosti, ZABABA, s.r.o. a ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s.r.o., využívají pouze 16 a 17 % cizích zdrojů.

Krátkodobá zadluženost u pěti železničních společností skončila pod hranicí 20 %. Nejméně krátkodobých cizích zdrojů využívá společnost KŽC Doprava, s.r.o. a to 7 % celkových aktiv. Zbylé čtyři společnosti využívaly více než 20 % krátkodobých cizích zdrojů, nejvíce z nich využívala společnost ARRIVA Vlaky s.r.o., u které hodnota krátkodobé zadluženosti činila 0,74.

Dlouhodobá zadluženost ve čtyřech případech činila 0 %. Společnost ARRIVA Vlaky s.r.o. využívala k financování celkových aktiv 5 % dlouhodobých cizích zdrojů. Zbylé čtyři společnosti využívaly více než 40 %, nejvíce pak společnost GW Train Regio a.s., která využívala 66 % dlouhodobého cizího kapitálu.

Míra samofinancování dopadla obdobně jako celková zadluženost, akorát v opačném pořadí. Společnosti, ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s.r.o. a ZABABA, s.r.o., které dosahovaly nejnižších hodnot u celkové zadluženosti, využívaly k financování celkových aktiv největší poměr vlastního kapitálu. Naopak společnost, GW Train Regio a.s., která využívala největší množství cizích zdrojů, používala k pokrytí celkových aktiv pouze 10 % vlastního kapitálu.

5.2.4 Ukazatele aktivity

Tabulka 13: Ukazatele aktivity železničních společností

Ukazatele aktivity	Obrat aktiv	Obrat zásob	Doba obratu zásob	Doba obratu pohledávek
KŽC Doprava, s.r.o.	0,07	67,08	5,37	89,98
Puš s.r.o.	0,93	14,31	25,16	17,44
GW Train Regio a.s.	0,15	29,81	12,08	172,23
ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o.	2,08	3,79	94,89	69,54
MBM rail s.r.o.	4,25	-	-	46,22
ZABABA, s.r.o.	0,82	15,35	23,46	40,82
RegioJet a.s.	0,70	18,57	19,39	59,61
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	0,11	5,54	64,99	942,91

ARRIVA vlaky s.r.o.	0,13	4,25	84,63	413,19
---------------------	------	------	-------	--------

Zdroj: vlastní zpracování

Obrat aktiv vyzněl nejlépe pro železniční společnost MBM rail, s.r.o., které se jako jediné se společností ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s.r.o. podařilo překročit hranici 1,5. První zmiňovaná společnost dosáhla hodnoty ukazatele 4,25 a druhá 2,08. Další tři společnosti se pohybovaly v rozmezí hodnot 0,7 a 1. Zbylé čtyři společnosti skončily pod hodnotou 0,2, nejhůře však dopadla společnost KŽC Doprava, s.r.o. se svou hodnotou 0,07.

Obrat zásob se převážně pohyboval v rozmezí 3-20 obrátek. Výjimkou však byly společnosti KŽC Doprava, s.r.o. a GW Train Regio a.s., které se do tohoto intervalu svými hodnotami nevešly. První společnost tento interval více než 3x překročila, když dosáhla se svým počtem 67,08 obrátek největšího počtu v tomto odvětví. Nejmenší počet obrátek, který činil 3,79 obrátek, uskutečnila společnost ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s.r.o.

Doba obratu zásob se u všech společností vešla do 100 dní. Nejdéle vázala svá aktiva v podniku společnost ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s.r.o., když hodnota tohoto ukazatele činila 94,89 dnů. Naopak nejkratší dobu byla v podniku vázaná aktiva společnosti KŽC Doprava, s.r.o., která své zásoby držela 5,37 dní.

Doba obratu pohledávek byla u sedmi z devíti železničních společností nižší než 200 dní, u šesti z nich dokonce nižší než 100 dní. Nejdéle v tomto odvětví čekala na splacení společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., která na zaplacení faktur čekala déle než 2,5 roku. Déle než 1 rok pak čekala na splacení společnost ARRIVA vlaky s.r.o.

5.2.5 Index IN05

Tabulka 14: Hodnoty indexu IN05 železničních společností

Hodnoty indexu	IN05
KŽC Doprava, s.r.o.	0,69
Puš s.r.o.	1,28
GW Train Regio a.s.	0,47
ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o.	1,19
MBM rail s.r.o.	2,27
ZABABA, s.r.o.	0,27
RegioJet a.s.	0,47

Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	0,08
ARRIVA vlaky s.r.o.	-0,21

Zdroj: vlastní zpracování

Index IN05 skončil u šesti železničních společností v hodnotách nižších než 0,9, to znamená, že tyto společnosti s největší pravděpodobností netvoří žádný zisk a hrozí jim riziko bankrotu, společnost ARRIVA vlaky s.r.o. se dokonce objevila v záporných číslech. Společnost MBM rail s.r.o. jako jediná ze železničních společností překročila hranici 1,6, když dosáhla hodnoty indexu 2,27, tomuto podniku s velikou pravděpodobností nehrozí riziko bankrotu a pravděpodobně také tvoří zisk. Zbylé dvě společnosti svými hodnotami náležely do šedé zóny nevyhraněnosti, u těchto společností je 50% pravděpodobnost, že zkrachují, ale větší pravděpodobnost, že budou tvořit zisk.

6 KOMPARACE FINANČNÍCH VÝSLEDKŮ

6.1 Ukazatele likvidity

Tabulka 15: Komparace ukazatele průměrné likvidity jednotlivých odvětví

Průměrná likvidita	Autobusové společnosti	Železniční společnosti
Okamžitá likvidita	0,85	0,83
Pohotová likvidita	1,54	1,59
Běžná likvidita	1,64	2,06

Zdroj: vlastní zpracování

Průměrná okamžitá likvidita u autobusových společností dosáhla hodnoty 0,85, u železničních společností pak hodnoty 0,83, tedy hodnoty o dvě setiny nižší. Oběma odvětvím se podařilo dostat průměrnou hodnotu okamžité likvidity nad optimální hranici 0,5. Autobusové i železniční společnosti mají dostatek peněžních prostředků na pokrytí krátkodobých závazků.

Průměrná pohotová likvidita se u autobusových společností zastavila na hodnotě 1,54, u železničních společností pak byla pro změnu o 4 setiny vyšší, když dosáhla hodnoty 1,59. Optimální hodnoty pohotové likvidity se nacházejí mezi hodnoty 1 – 1,5, to znamená, že se obě odvětví do tohoto intervalu těsně nedostala.

Průměrná běžná likvidita opět vyzněla lépe pro železniční společnosti, když dosáhla hodnoty 2,06. Autobusové společnosti dosáhly hodnoty 1,64, tedy hodnoty o 0,42 nižší. Obě odvětví se však vešla do intervalu optimálních hodnot, který se nachází mezi hodnoty 1,6 – 2,5.

6.2 Ukazatele rentability

Tabulka 16: Komparace ukazatele průměrné rentability jednotlivých odvětví

Průměrná rentabilita	Autobusové společnosti	Železniční společnosti
Rentabilita aktiv	0,02	0,02
Rentabilita vlastního kapitálu	0,00	0,05
Rentabilita tržeb	0,03	0,00

Zdroj: vlastní zpracování

Průměrná rentabilita aktiv dosáhla jak u autobusových, tak u železničních společností stejně nízké hodnoty, která činila 0,02.

Průměrná rentabilita vlastního kapitálu vyzněla lépe pro železniční společnosti, když se hodnota tohoto ukazatele zastavila na hodnotě 0,05. Autobusové společnosti skončily na hodnotě, která po zaokrouhlení dosáhla 0.

Průměrná rentabilita tržeb pro změnu dopadla lépe pro autobusové společnosti, když dosáhla hodnoty 0,03. Rentabilita tržeb zůstala v průměru na hodnotě 0 tentokrát u železničních společností.

6.3 Ukazatele zadluženosti

Tabulka 17: Komparace ukazatele průměrné zadluženosti jednotlivých odvětví

Průměrná zadluženost	Autobusové společnosti	Železniční společnosti
Míra zadluženosti	1,69	2,38
Celková zadluženost	0,46	0,57
Krátkodobá zadluženost	0,30	0,32
Dlouhodobá zadluženost	0,15	0,24
Míra samofinancování	0,52	0,43

Zdroj: vlastní zpracování

Průměrná míra zadluženosti byla o 0,69 vyšší u železničních společností, kde dosáhla hodnoty 2,38. Nižší hodnoty dosáhly autobusové společnosti, s hodnotou 1,69 se přiblížily více k doporučené optimální hodnotě 1,5.

Průměrná celková zadluženost zaznamenala u autobusových společností hodnotu 0,46, kterou můžeme zařadit mezi průměrnou zadluženost. O něco hůře na tom skončily železniční společnosti, které dosáhly hodnoty 0,57, která je z intervalu vyššího stupně zadluženosti.

Průměrná krátkodobá zadluženost se zastavila u obou odvětví na podobné hodnotě. Krátkodobý cizí kapitál činil u autobusových společností 30 % celkových aktiv, železniční společnosti pak používaly k financování o 2 % více krátkodobých cizích zdrojů.

Průměrná dlouhodobá zadluženost činila u autobusových společností 0,15, zatímco železniční společnosti využívaly o 9 % více dlouhodobého cizího kapitálu, když dosáhly hodnoty dlouhodobé zadluženosti 0,24.

Průměrná míra samofinancování dosáhla vyšší hodnoty u autobusových společností, to znamená, že autobusové společnosti měly k dispozici o 9 % více vlastního kapitálu k financování celkových aktiv než železniční společnosti. Železniční společnosti využívaly v průměru 43 % vlastního kapitálu.

6.4 Ukazatele aktivity

Tabulka 18: Komparace ukazatele průměrné aktivity jednotlivých odvětví

Průměrná aktivita	Autobusové společnosti	Železniční společnosti
Obrat aktiv	0,66	1,03
Obrat zásob	213,93	19,84
Doba obratu zásob	14,18	41,25
Doba obratu pohledávek	174,50	205,77

Zdroj: vlastní zpracování

Průměrný obrat aktiv se u žádného odvětví nedostal nad zmiňovanou optimální hodnotu 1,5. Železniční společnosti v tomto ohledu dopadly o něco lépe, když se jim podařilo obrátit svá aktiva 1,03x. Hodnota tohoto ukazatele se u autobusových společností zastavila na hodnotě 0,66.

Průměrný obrat zásob byl u autobusových společností výrazně zkreslen hodnotou 4787,57, které dosáhla společnost Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o. Ale i pokud bychom tuto hodnotu vyloučili pro příliš nízkou hodnotu zásob, autobusové společnosti by uskutečnily více než 3x více obrátek než autobusové společnosti, které své zásoby v průměru obrátily 19,84x.

Průměrná doba obratu zásob autobusových společností dosáhla hodnoty 14,18 dní. Aktiva byla v podniku vázána u železničních společností po dobu 41,25 dní, tedy o 27,07 dní více než u autobusových společností.

Průměrná doba obratu pohledávek činila u autobusových společností hodnoty 174,5 dní. O 31,27 dní déle pak čekaly na splacení faktur od svých odběratelů železniční společnosti.

6.5 Index IN05

Tabulka 19: Komparace průměrných hodnot indexu IN05 jednotlivých odvětví

Průměrná hodnota indexu	Autobusové společnosti	Železniční společnosti
IN05	0,93	0,72

Zdroj: vlastní zpracování

Index IN05 se u autobusových společností zastavil na hodnotě 0,93, kterou řadíme do šedé zóny nevyhraněnosti, nelze tedy jednoznačně určit finanční situaci autobusových podniků. O kategorii níže se řadí hodnota indexu železničních společností, která dosáhla v průměru o 0,21 méně a se svou hodnotou 0,72 se železniční společnosti řadí do skupiny, které hrozí vážné finanční problémy a s tím spojené riziko bankrotu.

7 SHRUTÍ

V této kapitole bude provedeno vyhodnocení komparace, která proběhla v předchozí kapitole.

Prvním poměrovým ukazatelem byla likvidita. Okamžitá likvidita nám ukázala, že obě dvě sledovaná odvětví osobní dopravy mají dostatek peněžních prostředků k pokrytí krátkodobých závazků. Hodnoty pohotové likvidity se v obou případech nevešly do intervalu ideálních hodnot. Ale ani příliš vysoké hodnoty likvidity nejsou úplně dobré, protože neznačí úplnou efektivitu. Běžná likvidita vyzněla o něco lépe pro železniční společnosti, ale i autobusové společnosti se nacházely v intervalu optimálních hodnot. Z pohledu likvidity tedy můžeme říct, že autobusové i železniční společnosti jsou schopny dostát svým závazkům.

Druhým sledovaným ukazatelem byla rentabilita, která vypovídá o tom, jak efektivně podnik vytváří zisk bez ohledu na zdroj financování. Rentabilita aktiv dosáhla po zaokrouhlení u obou odvětví úplně stejné hodnoty. Větší vliv na zisk měl vlastní kapitál železničních společností. Větší zisk pak přinesly tržby autobusovým podnikům.

Dalším poměrovým ukazatelem, který byl v této práci využit ke komparaci, byla zadluženost. Poměr cizího a vlastního kapitálu byl větší u železničních společností, ale i autobusové společnosti využívaly větší poměr, než je obecně doporučován. Celková zadluženost byla nižší u autobusových společností, jejich hodnotu můžeme zařadit mezi průměrnou zadluženost, železniční společnosti byly zadluženy o něco více, když skončily ve skupině vyššího stupně zadluženosti. Obě odvětví využívala podobné množství krátkodobých cizích zdrojů, o 9 % více dlouhodobých cizích zdrojů pak využívaly železniční společnosti. Více vlastního kapitálu k financování svých aktiv využívaly autobusové společnosti.

Posledním poměrovým ukazatelem byla aktivita, která vypovídá o efektivnosti využívání aktiv. Železniční společnosti dokázaly obrátit svá aktiva více než jednou, zatímco autobusové společnosti obrátily pouze více než polovinu aktiv. Autobusové společnosti dokázaly uskutečnit více než 20x více obrátek a doba obratu zásob byla o 27 dní nižší než u železničních společností. Železniční společnosti čekají v průměru déle než autobusové společnosti na splacení faktur od svých odběratelů.

V poslední řadě jsme se na osobní autobusové a osobní železniční společnosti podívali z pohledu soustav ukazatelů. Index IN05 nám říká, že železničním společnostem hrozilo 97% riziko bankrotu a že byla 76% pravděpodobnost, že podniky nevytvářely žádnou hodnotu.

Autobusové společnosti skončily o třídu lépe v šedé zóně nevyhraněnosti, kde byla 50% šance, že podniky zkrachují a 70% pravděpodobnost, že podniky tvořily nějakou hodnotu.

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo určit finanční zdraví vybraných podniků z odvětví osobní autobusové a osobní železniční dopravy a následně tyto odvětví vzájemně porovnat.

V úvodní části práce byly charakterizovány základní druhy dopravy. Ve druhé kapitole byl stručně popsán význam finanční analýzy. Dále byli zmíněni uživatelé, kteří využívají finanční analýzu pro své účely. Následovala definice zdrojů, ze kterých lze čerpat informace pro provedení finanční analýzy. Pro tuto práci byla využita především data z databáze MagnusWeb Bisnode z roku 2019, která byla doplněna pomocí účetních výkazů z výročních zpráv. Poslední část teoretické části byla věnována metodám finanční analýzy. V této části byla představena analýza poměrových ukazatelů a analýza soustav ukazatelů, která byla stěžejní pro tuto práci díky své jednoduchosti a časové náročnosti. K určení finančního zdraví jednotlivých podniků byl pro zjednodušení použit souhrnný bankrotní index IN05.

V praktické části byly nejprve charakterizovány autobusové podniky, které byly následovány železničními společnostmi. Následující dvě kapitoly praktické části byly věnovány finanční analýze pomocí ukazatelů likvidity, rentability, zadluženosti, aktivity a výše zmiňovaného indexu IN05 a komparaci finančních výsledků jednotlivých odvětví. Jednotlivé výsledky byly zobrazovány v tabulkách, ve kterých byly hodnoty zaokrouhleny na dvě desetinná místa. Na závěr bylo provedeno shrnutí provedené komparace.

Sledované podniky se v roce 2019 nejčastěji pohybovaly v zóně, ve které je podnik ohrožen vážnými finančními problémy. Z těchto výsledků lze usoudit, že osobní doprava nebyla příliš zisková na rozdíl od té nákladní. Provedená komparace pak v roce 2019 vyšla lépe pro autobusové společnosti, můžeme tedy konstatovat, že finanční zdraví osobních autobusových společností bylo lepší než finanční situace osobních železničních společností.

POUŽITÁ LITERATURA

Doprava a přeprava, 2011. In: *Doprava - info* [online]. [cit. 2022-04-26]. Dostupné z: <https://doprava-info.webnode.cz/vyuka/>

Druhy dopravy, 2022. In: *Vysoká škola logistiky* [online]. [cit. 2022-04-26]. Dostupné z: <https://vlc.vslg.cz/Teorie/Detail/Doprava>

KNÁPKOVÁ, Adriana, Drahomíra PAVELKOVÁ, Daniel REMEŠ a Karel ŠTEKER, 2017. *Finanční analýza: komplexní průvodce s příklady*. 3., kompletně aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing. Prosperita firmy. ISBN 978-80-271-0563-2.

MÁČE, Miroslav, 2006. *Finanční analýza obchodních a státních organizací: praktické příklady a použití*. Praha: Grada. Finanční řízení. ISBN 80-247-1558-9.

REJNUŠ, Oldřich, 2014. *Finanční trhy*. 4., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada. Partners. ISBN 978-80-247-3671-6.

RŮČKOVÁ, Petra, 2021. *Finanční analýza: metody, ukazatele, využití v praxi*. 7. aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing. Finance (Grada). ISBN 978-80-271-3124-2.

RŮČKOVÁ, Petra a Michaela ROUBÍČKOVÁ, 2012. *Finanční management*. Praha: Grada. Finance (Grada). ISBN 978-80-247-4047-8.

SEDLÁČEK, Jaroslav, 2011. *Finanční analýza podniku*. 2., aktualiz. vyd. Brno: Computer Press. ISBN 978-80-251-3386-6.

SCHOLLEOVÁ, Hana, 2017. *Ekonomické a finanční řízení pro neekonomy*. 3., aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing. Expert (Grada). ISBN 978-80-271-0413-0.

TAUŠL PROCHÁZKOVÁ, Petra a Eva JELÍNKOVÁ, 2018. *Podniková ekonomika - klíčové oblasti*. Praha: Grada Publishing. Expert (Grada). ISBN 978-80-271-0689-9.

VOCHOZKA, Marek, 2011. *Metody komplexního hodnocení podniku*. Praha: Grada. Finanční řízení. ISBN 978-80-247-3647-1.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Vstupní data autobusových společností ADOSA a.s., Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., ČSAD Liberec, a.s. a Městský dopravní podnik Opava, a.s. z roku 2019	56
Příloha B: Vstupní data autobusových společností LIGNETA autobusy s.r.o., Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o., ČSAD Kyjov Bus a.s. a Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. z roku 2019	57
Příloha C: Vstupní data autobusových společností DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s., Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. a ČSAD Vsetín a.s. z roku 2019.....	58
Příloha D: Vstupní data autobusových společností Dopravní podnik města Děčína, a.s., ČSAD Tišnov, spol. s r.o., KAD spol. s r.o. a VYDOS BUS a.s. z roku 2019.....	59
Příloha E: Vstupní data autobusových společností Dopravní podnik Ostrava a.s., ABOUT ME s.r.o., Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s. a Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s. z roku 2019	60
Příloha F: Vstupní data autobusových společností BDS-BUS, s.r.o., Cvinger bus s.r.o., ČSAD autobusy Plzeň a.s. a Dopravní podnik města Jihlavy, a.s. z roku 2019	61
Příloha G: Vstupní data autobusových společností Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Autobusy Karlovy Vary, a.s., TRADO-MAD, s.r.o. a MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o. z roku 2019	62
Příloha H: Vstupní data autobusových společností Dopravní podnik města Olomouce, a.s., Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o., Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. a ČSAD POLKOST, spol. s r.o. z roku 2019	63
Příloha I: Vstupní data železničních společností KŽC Doprava, s.r.o., Puš s.r.o., GW Train Regio a.s. a ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o. z roku 2019	64
Příloha J: Vstupní data železničních společností MBM rail s.r.o., ZABABA, s.r.o., RegioJet a.s. a Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. z roku 2019	65
Příloha K: Vstupní data železniční společnosti ARRIVA vlaky s.r.o. z roku 2019.....	66

Příloha A: Vstupní data autobusových společností ADOSA a.s., Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., ČSAD Liberec, a.s. a Městský dopravní podnik Opava, a.s. z roku 2019

	ADOSA a.s.	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	ČSAD Liberec, a.s.	Městský dopravní podnik Opava, a.s.
Celková aktiva	142 152	3 015 716	90 277	269 851
Oběžná aktiva	58 526	643 796	17 283	85 808
Zásoby	23 887	23 601	1 425	2 188
Pohledávky	12 693	202 490	5 995	4 324
Peněžní prostředky	21 946	417 705	9 863	79 296
Vlastní kapitál	104 566	2 449 997	7 577	245 358
Cizí kapitál	37 493	525 301	67 440	20 654
Dlouhodobý cizí kapitál	7 389	152 125	17 018	6 024
Krátkodobý cizí kapitál	30 104	335 729	46 803	14 630
Tržby	210651	546877	72510	51876
Nákladové úroky	110	1 778	1 753	249
Výsledek hospodaření před zdaněním a úroky	9584	135225	-7971	641
Výsledek hospodaření za účetní období	8 102	98 172	-8 751	-85

Příloha B: Vstupní data autobusových společností LIGNETA autobusy s.r.o., Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o., ČSAD Kyjov Bus a.s. a Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. z roku 2019

	LIGNETA autobusy s.r.o.	Dopravní společnost Zlín- Otrokovice, s.r.o.	ČSAD Kyjov Bus a.s.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.
Celková aktiva	4 900	497 067	43 092	1 749 720
Oběžná aktiva	4 245	149 428	16 865	662 136
Zásoby	303	10 809	363	12 112
Pohledávky	1 648	43 964	14 322	614 609
Peněžní prostředky	2 294	94 655	2 180	35 415
Vlastní kapitál	3 333	439 663	18 885	949 102
Cizí kapitál	1 566	43 731	24 055	784 914
Dlouhodobý cizí kapitál	0	12 295	19 009	130 672
Krátkodobý cizí kapitál	1 566	26 720	5 046	634 790
Tržby	10801	137162	33387	177845
Nákladové úroky	-	519	-	4 607
Výsledek hospodaření před zdaněním a úroky	-706	908	3150	6212
Výsledek hospodaření za účetní období	-706	0	3 150	345

Příloha C: Vstupní data autobusových společností DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s., Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. a ČSAD Vsetín a.s. z roku 2019

	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	ČSAD Vsetín a.s.
Celková aktiva	663 039	212 504	321 613	627 693
Oběžná aktiva	297 624	77 717	22 354	158 540
Zásoby	14 553	1 686	3 054	1 938
Pohledávky	191 719	41 475	18 238	152 067
Peněžní prostředky	91 352	24 556	1 062	4 535
Vlastní kapitál	419 152	143 484	183 951	55 848
Cizí kapitál	241 431	68 867	136 595	566 570
Dlouhodobý cizí kapitál	28 923	12 119	24 187	347 879
Krátkodobý cizí kapitál	193 939	56 614	109 358	218 691
Tržby	127399	64623	93669	274257
Nákladové úroky	-	869	1 790	8 830
Výsledek hospodaření před zdaněním a úroky	70	-760	10903	-19831
Výsledek hospodaření za účetní období	599	-1 844	7 198	-25 111

Příloha D: Vstupní data autobusových společností Dopravní podnik města Děčína, a.s., ČSAD Tišnov, spol. s r.o., KAD spol. s r.o. a VYDOS BUS a.s. z roku 2019

	Dopravní podnik města Děčína, a.s.	ČSAD Tišnov, spol. s r.o.	KAD spol. s r.o.	VYDOS BUS a.s.
Celková aktiva	245 649	277 975	112 871	117 723
Oběžná aktiva	31 939	80 142	68 454	23 661
Zásoby	5 234	13 508	2 019	3 373
Pohledávky	22 737	52 615	10 533	8 937
Peněžní prostředky	3 968	14 019	55 902	11 351
Vlastní kapitál	203 170	84 712	45 615	6 989
Cizí kapitál	41 893	186 990	67 256	110 734
Dlouhodobý cizí kapitál	14 266	148 708	13 819	47 977
Krátkodobý cizí kapitál	26 411	38 227	39 313	62 757
Tržby	130158	329433	60682	79998
Nákladové úroky	436	2 249	715	2 280
Výsledek hospodaření před zdaněním a úroky	-13731	8684	6694	11119
Výsledek hospodaření za účetní období	-12 557	6 435	5 415	8 839

Příloha E: Vstupní data autobusových společností Dopravní podnik Ostrava a.s., ABOUT ME s.r.o., Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s. a Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s. z roku 2019

	Dopravní podnik Ostrava a.s.	ABOUT ME s.r.o.	Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.
Celková aktiva	5 447 418	37 285	259 181	1 147 451
Oběžná aktiva	549 547	16 233	76 171	308 806
Zásoby	47 285	259	4 478	19 116
Pohledávky	128 776	9 622	13 222	226 150
Peněžní prostředky	372 293	6 352	58 471	63 540
Vlastní kapitál	4 544 794	-3 295	208 686	697 214
Cizí kapitál	861 538	36 506	45 608	448 718
Dlouhodobý cizí kapitál	382 594	84	16 582	165 215
Krátkodobý cizí kapitál	382 499	35 772	23 777	259 732
Tržby	501013	19944	148351	304332
Nákladové úroky	18	332	1 361	6 169
Výsledek hospodaření před zdaněním a úroky	62818	4578	3762	8198
Výsledek hospodaření za účetní období	49 655	4 246	1 581	2 029

Příloha F: Vstupní data autobusových společností BDS-BUS, s.r.o., Cvinger bus s.r.o., ČSAD autobusy Plzeň a.s. a Dopravní podnik města Jihlavy, a.s. z roku 2019

	BDS-BUS, s.r.o.	Cvinger bus s.r.o.	ČSAD autobusy Plzeň a.s.	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.
Celková aktiva	177 738	26 191	280 894	329 572
Oběžná aktiva	44 796	13 284	235 499	233 007
Zásoby	1 641	-	3 202	2 236
Pohledávky	17 751	4 157	230 373	84 882
Peněžní prostředky	25 404	9 127	1 924	145 889
Vlastní kapitál	45 151	9 224	67 055	215 910
Cizí kapitál	132 587	16 967	209 446	111 199
Dlouhodobý cizí kapitál	83 294	9 923	9 192	6 827
Krátkodobý cizí kapitál	49 293	7 044	200 254	98 662
Tržby	229504	27830	162088	62271
Nákladové úroky	2 355	86	13	-
Výsledek hospodaření před zdaněním a úroky	2651	4537	3154	3582
Výsledek hospodaření za účetní období	391	3 648	4 274	2 367

Příloha G: Vstupní data autobusových společností Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Autobusy Karlovy Vary, a.s., TRADO-MAD, s.r.o. a MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o. z roku 2019

	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	TRADO-MAD, s.r.o.	MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o.
Celková aktiva	83 488 053	170 891	71 508	9 201
Oběžná aktiva	9 845 680	17 889	20 190	3 657
Zásoby	583 966	1 632	128	71
Pohledávky	1 639 924	10 499	19 134	646
Peněžní prostředky	6 621 790	5 758	928	2 940
Vlastní kapitál	68 267 898	87 933	46 183	5 404
Cizí kapitál	14 240 830	80 758	25 325	2 218
Dlouhodobý cizí kapitál	6 032 013	1 937	7 246	0
Krátkodobý cizí kapitál	7 245 655	78 821	18 032	2 218
Tržby	19730553	146654	14383	12541
Nákladové úroky	130 440	22	194	-
Výsledek hospodaření před zdaněním a úroky	1091589	-37300	4641	-875
Výsledek hospodaření za účetní období	869 150	-37 322	3 586	-875

Příloha H: Vstupní data autobusových společností Dopravní podnik města Olomouce, a.s., Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o., Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. a ČSAD POLKOST, spol. s r.o. z roku 2019

	Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.	Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.	ČSAD POLKOST, spol. s r.o.
Celková aktiva	782 892	200 011	14 274	211 190
Oběžná aktiva	174 677	49 763	7 188	32 294
Zásoby	22 480	23	72	3 185
Pohledávky	30 403	45 732	5 626	19 680
Peněžní prostředky	121 794	4 008	1 490	9 429
Vlastní kapitál	517 281	29 543	4 128	110 374
Cizí kapitál	254 242	169 836	10 146	100 804
Dlouhodobý cizí kapitál	94 720	103 929	0	8 934
Krátkodobý cizí kapitál	105 576	65 907	10 146	91 847
Tržby	166072	110114	31932	133728
Nákladové úroky	2 697	1 810	2	470
Výsledek hospodaření před zdaněním a úroky	-1569	18666	2184	13233
Výsledek hospodaření za účetní období	-10 498	18 924	2 182	10 279

Příloha I: Vstupní data železničních společností KŽC Doprava, s.r.o., Puš s.r.o., GW Train Regio a.s. a ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o. z roku 2019

	KŽC Doprava, s.r.o.	Puš s.r.o.	GW Train Regio a.s.	ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o.
Celková aktiva	106 365	6 997	476 787	239
Oběžná aktiva	21 852	2 296	82 412	239
Zásoby	111	453	2 362	131
Pohledávky	1 861	314	33 687	96
Peněžní prostředky	19 880	1 529	46 363	12
Vlastní kapitál	32 649	3 547	48 016	201
Cizí kapitál	73 713	3 450	421 224	38
Dlouhodobý cizí kapitál	66 638	0	315 822	0
Krátkodobý cizí kapitál	7 075	3 450	90 747	38
Tržby	7 446	6 482	70 414	497
Nákladové úroky	3 171	-	7 195	-
Výsledek hospodaření před zdaněním a úroky	4 239	711	15 085	-16
Výsledek hospodaření za účetní období	1 068	682	3 257	-17

Příloha J: Vstupní data železničních společností MBM rail s.r.o., ZABABA, s.r.o., RegioJet a.s. a Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. z roku 2019

	MBM rail s.r.o.	ZABABA, s.r.o.	RegioJet a.s.	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
Celková aktiva	4 780	2 806	2 144 805	141 005
Oběžná aktiva	4 371	1 543	435 881	44 242
Zásoby	-	150	80 570	2 840
Pohledávky	2 608	261	247 685	41 205
Peněžní prostředky	1 763	1 132	107 626	197
Vlastní kapitál	1 805	2 338	850 538	44 727
Cizí kapitál	2 975	468	1 294 267	95 658
Dlouhodobý cizí kapitál	7	0	908 890	62 671
Krátkodobý cizí kapitál	2 968	468	355 062	32 987
Tržby	20314	2 302	1 495 885	15 732
Nákladové úroky	-	-	26 045	3 448
Výsledek hospodaření před zdaněním a úroky	813	-436	192 797	3 540
Výsledek hospodaření za účetní období	657	-437	124 584	683

Příloha K: Vstupní data železniční společnosti ARRIVA vlaky s.r.o. z roku 2019

	ARRIVA vlaky			
	s.r.o.			
Celková aktiva	848 463			
Oběžná aktiva	170 438			
Zásoby	25 489			
Pohledávky	124 439			
Peněžní prostředky	20 510			
Vlastní kapitál	180 945			
Cizí kapitál	667 516			
Dlouhodobý cizí kapitál	38 238			
Krátkodobý cizí kapitál	628 684			
Tržby	108419			
Nákladové úroky	7 070			
Výsledek hospodaření před zdaněním a úroky	-13866			
Výsledek hospodaření za účetní období	-20 936			