

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Finanční analýza městských dopravních podniků

Kateřina Beranová

Bakalářská práce

2017

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Kateřina Beranová**
Osobní číslo: **D14014**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Finanční analýza městských dopravních podniků**
Zadávatel katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování:

Úvod

1. Finanční analýza jako součást finančního řízení podniku
2. Analýza finančního zdraví vybraných městských dopravních podniků
3. Návrhy na zlepšení


Závěr

Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucí/ho
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2016**

Termín odevzdání bakalářské práce: **2. června 2017**


doc. Ing. Libor Švaňhans, Ph.D.
děkan

L.S.


doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.
pověřená vedením katedry

V Pardubicích dne 12. dubna 2017

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, 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. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 27. 5. 2017

Kateřina Beranová

Ráda bych poděkovala vedoucí práce doc. Ing. Jaroslavě Hyršlové, Ph.D. za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání bakalářské práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá finanční analýzou vybraných městských dopravních podniků. Teoretická část je věnována významu finanční analýzy, a především základním metodám finanční analýzy. Hlavní pozornost je soustředěna na poměrovou analýzu. V praktické části je provedena finanční analýza 12 městských dopravních podniků krajských měst, které mají právní formu podnikání „akciová společnost“. Na základě výsledků analýzy je zhodnocena finanční situace podniků a jsou navržena nápravná opatření.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní podnik, finanční analýza, likvidita, rentabilita, zadluženost, aktivita

TITLE

Financial analysis of city transport companies

ANNOTATION

This bachelor thesis deals with the financial analysis of selected city transport companies. The theoretical part is devoted to the importance of financial analysis and especially to all basic methods of financial analysis. The main focus is on the relative analysis. In the practical part, there is a financial analysis of 12 city transport companies of regional towns, which have a legal form of business "joint stock company". Based on the results of the analysis, the financial situation of the enterprises is evaluated and corrective measures are proposed.

KEYWORDS

transport company, financial analysis, liquidity, profitability, indebtedness, activity

OBSAH

ÚVOD	9
1 FINANČNÍ ANALÝZA JAKO SOUČÁST FINANČNÍHO ŘÍZENÍ PODNIKU	11
1.1 Význam finanční analýzy	11
1.2 Metody finanční analýzy	14
1.3 Analýza stavových ukazatelů	15
1.3.1 Horizontální analýza	15
1.3.2 Vertikální analýza	16
1.4 Analýza poměrových ukazatelů	16
1.4.1 Ukazatele rentability	17
1.4.2 Ukazatele likvidity	19
1.4.3 Ukazatele aktivity	20
1.4.4 Ukazatele zadluženosti	22
2 ANALÝZA FINANČNÍHO ZDRAVÍ VYBRANÝCH MĚSTSKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ	24
2.1 Charakteristika vybraných městských dopravních podniků	24
2.2 Horizontální a vertikální analýza	26
2.3 Analýza poměrových ukazatelů	29
2.3.1 Ukazatele rentability	29
2.3.2 Ukazatele likvidity	32
2.3.3 Ukazatele aktivity	34
2.3.4 Ukazatele zadluženosti	36
2.4 Shrnutí výsledků finanční analýzy	38
3 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ	40
3.1 Návrhy a doporučení pro skupinu městských dopravních podniků	40
3.2 Návrhy a doporučení pro jednotlivé městské dopravní podniky	41
3.2.1 Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.	42
3.2.2 Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s.	43
3.2.3 Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.	45
3.2.4 Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.	46
3.2.5 Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.	48
3.2.6 Dopravní podnik města Brna, a.s.	49
3.2.7 Dopravní podnik města Olomouc, a.s.	50

3.2.8 Dopravní podnik města Ostrava, a.s.....	51
ZÁVĚR	52
POUŽITÁ LITERATURA.....	54
SEZNAM TABULEK.....	56
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	57
SEZNAM ZKRATEK.....	58
SEZNAM PŘÍLOH.....	59

ÚVOD

Finanční analýza je nedílnou součástí finančního řízení podniku, i když v některých podnicích není této problematice věnována odpovídající pozornost. Některé podniky se domnívají, že účetní závěrka, resp. informace z rozvahy, výkazu zisku a ztráty a přílohy, jsou pro finanční řízení podniku dostačující. Ne vždy si však zainteresované strany (management, vlastníci, věřitelé, obchodní partneři) dokáží na základě informací z účetní závěrky udělat správné závěry ke konkurenční schopnosti podniku a o jeho finančním zdraví. Navíc výkazy, které tvoří účetní závěrku, obsahují informace o majetku, finančních zdrojích a o výsledcích hospodaření pouze za dvě po sobě jdoucí účetní období, což pro získání uceleného pohledu o finančním zdraví podniku a jeho vývoji není dostačující. Finanční analýza představuje nástroj, který zkoumá finanční situaci, resp. finanční zdraví, podniku z hlediska minulosti, současnosti i předpokládané budoucnosti; jde o nástroj podporující finanční plánování. Data získaná z finanční analýzy jsou důležitá nejen pro manažery a vlastníky podniku, ale také pro investory, banky a další věřitele i konkurenci; významnou zainteresovanou stranu tvoří také zaměstnanci a odborové organizace.

V této bakalářské práci bude pozornost věnována finanční analýze městských dopravních podniků krajských měst, které mají právní formu podnikání „akciová společnost“. Cílem bude provést externí finanční analýzu vybraných městských dopravních podniků a na základě výsledků navrhnout opatření ke zlepšení finanční situace. V rámci analýzy budou využity základní metody finanční analýzy – analýza stavových ukazatelů (horizontální a vertikální analýza) a poměrových ukazatelů (ukazatele rentability, likvidity, aktivity a zadluženosti).

Bakalářská práce bude rozčleněna na dvě základní navazující části – teoretickou a praktickou. Teoretická část bude věnována vymezení všech potřebných pojmů, zaměří se na význam finanční analýzy, zdroje dat pro analýzu a na uživatele finanční analýzy. Budou vymezeny základní metody finanční analýzy, kterou budou poté využity při finanční analýze vybraných městských dopravních podniků.

V praktické části bakalářské práce budou představeny jednotlivé městské dopravní podniky a bude provedena jejich finanční analýza; předmětem zájmu bude období 2011-2015. Tato analýza bude provedena za vybrané městské dopravní podniky jako za skupinu podniků daného oboru podnikání. Ukazatele poměrové analýzy budou propočteny pro každý městský dopravní podnik zvlášť a poté budou posouzeny s ohledem na výsledky ostatních podniků

v rámci hodnocené skupiny. V této části budou aplikovány poznatky z teoretické části bakalářské práce.

Poznatky získané z výsledků finanční analýzy budou poté sloužit jako východisko pro návrhy nápravných opatření, která by mohla pomoci vybraným městským dopravním podnikům ke zlepšení jejich finanční situace.

1 FINANČNÍ ANALÝZA JAKO SOUČÁST FINANČNÍHO ŘÍZENÍ PODNIKU

Tato část bakalářské práce je věnována především vysvětlení základních pojmů, principů a metod finanční analýzy.

1.1 Význam finanční analýzy

Vznik finanční analýzy je datován ke vzniku peněz, i když to samozřejmě nebyla finanční analýza tak, jak je známá dnes, ale byla to pouze teoretická analýza (Růčková, 2010, s. 9). Jak dále autorka uvádí, tak finanční analýza vznikla ve Spojených státech amerických a také zmiňuje, že analýza, jak je vnímána dnes, přišla v podstatě až s nástupem výpočtové techniky. V Čechách se zrodil až na počátek 21. století, kdy vznikl pojem „*analýza bilanční*.“

Podle Růčkové (2010, s. 9) je nejužitečnější definice ta, kde „*finanční analýza představuje systematický rozbor získaných dat, která jsou obsažena především v účetních výkazech. Finanční analýzy v sobě zahrnují hodnocení firemní minulosti, současnosti a předpovídání budoucích finančních podmínek.*“ Podle Marka et al. (2006, s. 179) finanční analýza „*představuje proces vyšetřování a vyvozování závěrů z výsledků finančního hospodaření minulých nebo budoucích období určité osoby včetně zjišťování jeho slabých a silných stránek, testováním jednotlivých finančních parametrů a ověřováním jejich skutečné vypovídací schopnosti.*“

Oba dva autoři se však shodují na tom, že k tomu, aby měla finanční analýza správnou vypovídající hodnotu, tak musí pracovat s daty z více let, než jen z předešlého období. Takže vychází z dat z minulých období, která slouží především pro prognózu do let budoucích.

Předmětem finanční analýzy je získávat informace o zkoumaných vlastnostech, hodnotit finanční hospodaření a situaci podniku, identifikovat problémy, silné a slabé stránky podniku, které ve výsledku pomohou při rozhodování managementu podniku (Sedláček, 2009, s. 3). Cíl finanční analýzy je pak podle Sedláčka (2009) následující: „*posouzení vlivu vnitřního a vnějšího prostředí podniku, analýza dosavadního vývoje podniku, posouzení výsledků analýzy v prostoru, analýza vztahů mezi ukazateli, poskytnutí informací pro rozhodování do budoucnosti, analýza variant budoucího vývoje a výběr nejvhodnější varianty, interpretace výsledků.*“

Základní zdroj dat pro finanční analýzu představují účetní výkazy podniku – rozvaha, výkaz zisku a ztráty, cash flow (přehled o peněžních tocích). Podle Knápkové, Pavelkové

a Štekera (2013, s. 18) jako další zdroje informací mohou posloužit zprávy samotného vedení podniku, zprávy auditorů, podnikové statistiky, komentáře odborného tisku apod. Dále autoři uvádějí, že velice záleží, kdo analýzu dělá, jestli interní nebo externí analytik, každý z nich má totiž jiné zdroje dat. Protože interní analytik je zaměstnanec podniku a má přístup i k interním dokumentům, jeho analýza bude tím pádem podrobnější a kvalitnější než externího analytika, který není ve spojení s podnikem a musí se tedy spokojit s daty, které společnost zveřejní.

Kislingerová et al. (2010, s. 46) a Růčková (2010, s. 10) ve svých publikacích uvádějí, že pro podnik je důležité, aby znal svoje „*finanční zdraví*“¹, jinak by neměl investovat nebo dělat důležitá finanční rozhodnutí. To znamená, že by měl znát základní vývojové tendence v čase a svoji finanční stabilitu. Kislingerová et al. (2010) poukazují dále na fakt, že získané informace poté mohou být porovnávány se standardními hodnotami v oboru, v odvětví nebo přímo s konkurencí, což odhalí, zda je zkoumaný podnik v dobré „*finanční kondici*“ či nikoliv. Také Marek et al. (2006, s. 181) zdůrazňují, že k porovnání podniku s vnějším okolím je potřeba získat data i z konkurenčně srovnatelných podniků. Pro interpretaci, co vypočtené hodnoty znamenají, Marek et al. (2006, s. 181-184) vytvořili tyto *srovnávací báze*:

- *čas* – například rentabilita podniku – je možné hodnotit růst jako žádoucí a pokles jako nežádoucí, nelze však porovnávat veličiny, které se nedají porovnat, a to například růst nebo pokles doby obratu zásob, pokud byly počity při naskladnění a vyskladnění jiné metody oceňování,
- *prostor* – pro porovnání se musí nalézt nejpodobnější podnik danému podniku; to znamená podnik ze stejného regionu, odvětví, se stejným počtem zaměstnanců nebo se stejnými produkty. Protože ale dva stejné podniky neexistují, výsledek může být zkreslený. Pokud lze takový podnik najít, lze porovnávat například již zmiňovanou rentabilitu,
- *plán* – podnik si zadá cíl a pokud rentabilita bude vyšší než stanovený cíl, znamená to, že vývoj hospodaření je kladný a naopak,
- *expertní zkušenosti* – podnik si přizve specializovanou společnost.

Účel finanční analýzy se liší, jak uvádějí Marek et al. (2006, s. 180); může jít o interní rozhodování managementu podniku, přípravu podkladů pro rozhodování o investicích do akcií či dluhopisů, nebo o potřebu banky si připravit dostatečné informace pro přijetí nebo odmítnutí

¹ Finančně zdravý podnik je tehdy, pokud nemá problém včas uhrazovat splatné závazky, finanční zdraví záleží na likviditě a rentabilitě.

poskytnutí úvěru. Avšak nejčastější a nejpodrobnější bývá analýza pro přípravu podkladů pro interní potřeby podniku. Nejedná se tedy pouze o analýzu finančního prostředí, jak uvádí (Růčková, 2010, s. 10), ale analýza může být užitečná i při vytváření marketingové SWOT² analýzy. V analýze je vidět, jaké jsou silné nebo naopak slabé stránky podniku, takže lze pozorovat, kde si musí dávat pozor, protože by to mohlo vést k finančním problémům, nebo naopak, kde si může dovolit riskovat a může provést nové investice.

Kislingerová et al. (2010, s. 47) uvádějí, že někteří analytici si myslí, že finanční analýza není nutná; to se ale mýlí, protože dokud neprovedou porovnání s ostatními údaji, tak jednotlivé položky z účetních výkazů nedávají smysl. Informace z výkazů nemají dostatečnou vypovídací schopnost, nevypovídají nic o silných a slabých stránkách podniku nebo o jeho nebezpečích a příležitostech a o finančním zdraví podniku.

Finanční analýza je dnes nedílnou součástí finančního řízení. Rozhodujícím hlediskem pro volbu finanční analýzy je kromě jiného také cílová skupina uživatelů (Růčková, 2010, s. 12). Pro banku nebo věřitele bude samozřejmě potřeba podrobnější analýza než například pro zaměstnance nebo odborové organizace.

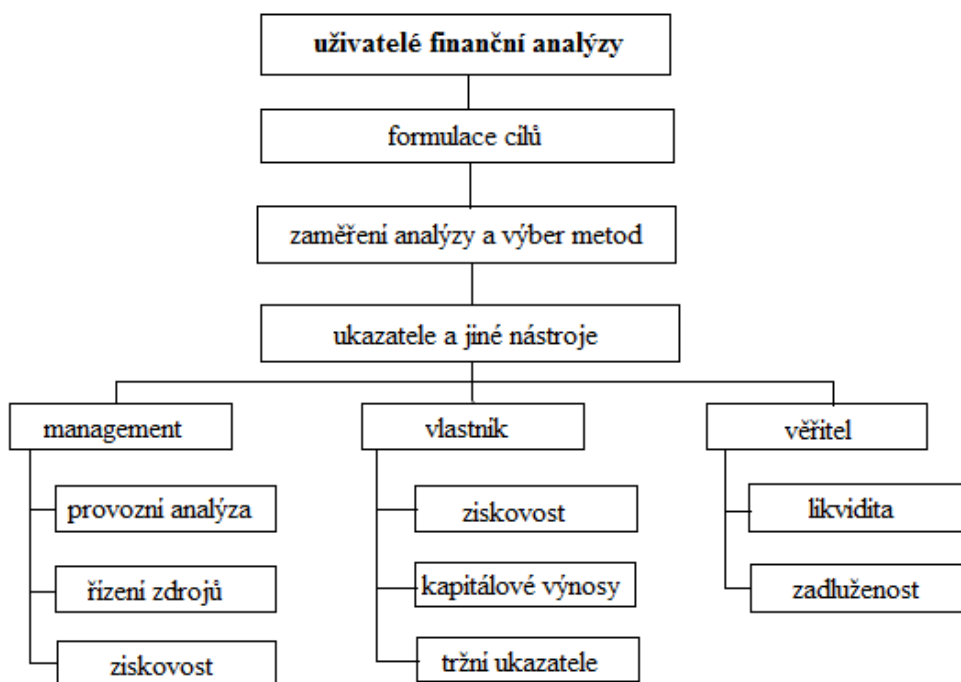
Uživatelů finanční analýzy je mnoho. Kislingerová et al. (2010, s. 48-49) je dále podrobněji člení na externí uživatele (investoři, banky a ostatní věřitelé, stát a jeho orgány, obchodní partneři) a interní uživatele (manažeři, zaměstnanci, odbory); přitom platí:

- *investoři* – zajímají se zejména o finanční výkonnost podniku a to proto, že do podniku investovali své finance; zajímá je návratnost a rizikovost investice a také je pro ně důležité, jak bylo s jejich prostředky naloženo,
- *banky a ostatní věřitelé* - využívají finanční analýzu k tomu, aby viděli, v jakém finančním stavu se podnik nachází, a podle toho se dále rozhodují, zda poskytnou nebo neposkytnou úvěr a za jakých podmínek,
- *stát a jeho orgány* – kontrolují, zda podnik správně vykazuje daně a pokud se jedná o státní podnik, tak mohou kontrolovat i jeho finanční stav,
- *obchodní partneři* – sledují zejména likviditu, solventnost a zadluženost, protože je zajímavá, zda bude podnik schopen dodávat produkty nebo uhradit své závazky, především v dlouhodobém hledisku,
- *manažeři* – mají ty nejlepší informace, protože mají k dispozici i podklady, které nejsou externím uživatelům dostupné; využívají je však ke své každodenní práci, aby podnik fungoval a plnil své cíle,

² Hodnocení podniku z hlediska jeho silných a slabých stránek a příležitostí a hrozeb.

- *zaměstnanci* – mají osobní zájem na tom, aby podnik prosperoval a byl finančně stabilní, protože jim jde o jistotu zaměstnání a vyplácení mezd, případně o další výhody poskytované ze strany zaměstnavatele.

Jak bylo již zmíněno výše, tak podle Růčkové (2010, s. 11) každý uživatel hledá v analýze něco jiného. Oblasti zájmu vybraných uživatelů jsou zřejmé z obrázku 1.



Obrázek 1 Uživatelé finanční analýzy a její zaměření (Růčková, 2010)

1.2 Metody finanční analýzy

Existuje celá řada metod finanční analýzy, protože finanční analýza nemá na rozdíl např. od účetnictví legislativní rámec, takže použitá metoda nebo její postup se mohou lišit. Existují ale základní metody, které se při finanční analýze využívají nejvíce, avšak ani na těch základních se autoři zcela neshodnou, rozdíl ale není veliký, jedná se jen o malé modifikace.

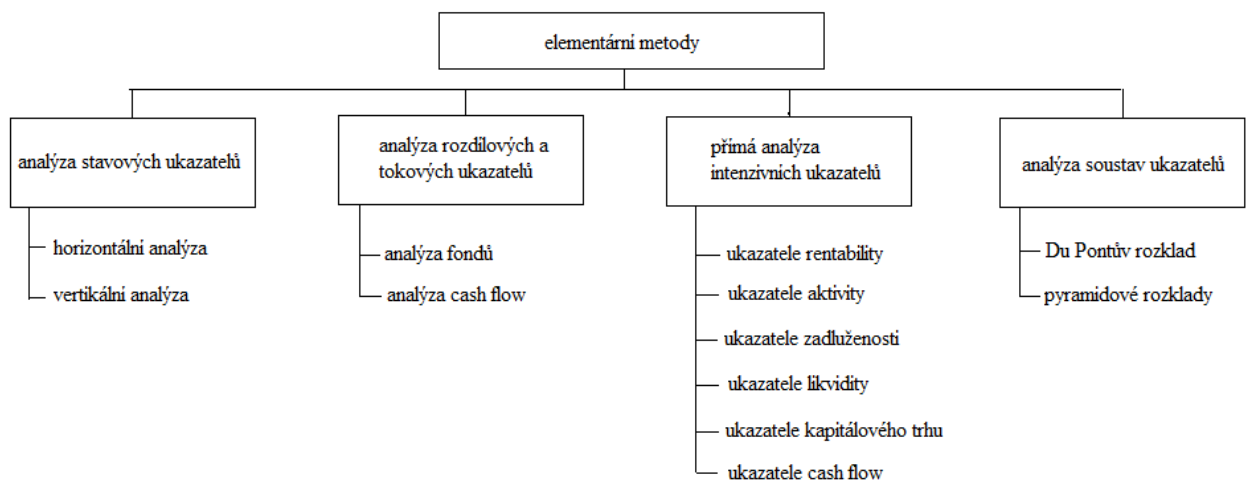
Například Knápková, Pavelková a Šteker (2013, s. 61) člení metody takto:

- *Analýza stavových (absolutních) ukazatelů,*
- *Analýza tokových ukazatelů,*
- *Analýza rozdílových ukazatelů,*
- *Analýza poměrových ukazatelů,*
- *Analýza soustav ukazatelů,*
- *Souhrnné ukazatele hospodaření.*

Růčková (2010, s. 44) je nazývá elementárními metodami a dělí je takto:

- *Analýza stavových ukazatelů,*
- *Analýza rozdílových a tokových ukazatelů,*
- *Přímá analýza intenzivních ukazatelů,*
- *Analýza soustav ukazatelů.*

Ten, kdo si analýzu objednává, ne vždy nezjišťuje, jak se došlo k výsledku, ale spíše co výsledky znamenají pro podnik. Je čistě v kompetenci analytika, jak analýzu provádí. Obecně ale podle Růčkové (2010, s. 40) platí „*čím lepší metody, tím spolehlivější závěry, tím nižší riziko chybného rozhodnutí a tím vyšší naděje na úspěch.*“ Na obrázku níže je stručně prezentováno detailnější členění metod finanční analýzy.



Obrázek 2 Elementární metody finanční analýzy (Růčková, 2010)

V dalším textu bakalářské práce bude pozornost věnována již pouze metodám, které budou využity v rámci finanční analýzy městských dopravních podniků.

1.3 Analýza stavových ukazatelů

Stavové ukazatele tvoří základní východisko rozboru, jedná se o velmi důležitou součást práce, kde jde o rozbor vertikální a horizontální struktury účetních výkazů, jak zmiňuje Kislingerová et al. (2010, s. 79).

1.3.1 Horizontální analýza

Sedláček (1998, s. 9) zdůrazňuje, že je potřeba porovnat změny ukazatelů v časové řadě, navíc v analýze je třeba brát v úvahu jak změny absolutní hodnoty, tak i procentní změny jednotlivých položek ve výkazu – po řádcích (horizontálně). Kislingerová et al.

(2010, s. 79) se se Sedláčkem shoduje, a navíc přímo uvádí otázky, na které se tedy musí analýza zaměřit:

- *O kolik jednotek se změnila příslušná položka v čase?*
- *O kolik procent se změnila příslušná položka v čase?*

Knápková, Pavelková a Šteker (2013, s. 68) vysvětlují výpočet obecným vzorcem takto:

$$\text{absolutní změna} = \text{ukazatel } t - \text{ukazatel } (t-1) \text{ [Kč]} \quad (1)$$

$$\% \text{ změna} = (\text{absolutní změna} * 100) / \text{ukazatel } (t-1) \text{ [%]} \quad (2)$$

Kde t běžné období

$t-1$.. předchozí období

1.3.2 Vertikální analýza

Sedláček (1998, s. 11) tvrdí, že na schopnosti vytvářet a udržovat rovnovážný stav majetku a kapitálu závisí ekonomická stabilita podniku. Je proto třeba sledovat strukturu aktiv a pasiv. Kislingerová et al. (2010, s. 88) rozšiřuje toto tvrzení o to, že když jsou zohledněna dvě a více po sobě jdoucí časová období, tak lze přesněji a lépe identifikovat změny, a připomíná, že je důležité výsledky porovnat se srovnatelnou konkurencí. Růčková (2010, s. 44) uvádí, že pomocí struktury aktiv lze zjistit, do čeho společnost investovala, a ze struktury pasiv, z jakých zdrojů společnost investice hradila.

Knápková, Pavelková a Šteker (2013, s. 68) vysvětlují dále, že „*vertikální analýza spočívá ve vyjádření jednotlivých položek účetních výkazů jako procentního podílu k jedné zvolené základně položené jako 100 %. Pro rozbor rozvahy je obvykle za základnu zvolena výše aktiv (pasiv) a pro rozbor výkazu zisku a ztráty velikost celkových výnosů nebo nákladů.*“ Sedláček (1998, s. 20) dále uvádí, že výhoda této analýzy je v tom, že nezáleží na meziroční inflaci, proto tedy lze srovnat výsledky analýzy různých let, porovnat vývojové trendy i srovnat mezi sebou různé společnosti.

1.4 Analýza poměrových ukazatelů

Zatímco stavové ukazatele sledují vývoj jen jedné veličiny (položky zisku a ztráty či rozvahy) v čase nebo ve vztahu k jedné vztažené veličině, poměrové ukazatele sledují položky vzájemně mezi sebou (Kislingerová a Hlinica, 2008, s. 29). Do poměrových ukazatelů se řadí ukazatele rentability, aktivity, zadluženosti, likvidity, produktivity práce, kapitálového trhu a hodnotové ukazatele výkonnosti. V rámci této práce bude pozornost věnována pouze ukazatelům rentability, aktivity, zadluženosti a likvidity, protože patří mezi základní skupiny poměrových ukazatelů (Růčková, 2010, s. 47-60; Knápková, Pavelková a Šteker, 2013, s. 84-105).

1.4.1 Ukazatele rentability

V praxi jsou tyto ukazatele nejsledovanější, protože se používají pro hodnocení a komplexní posouzení celkové efektivity podniku a vyjadřuje se pomocí nich intenzita využívání, reprodukce a zhodnocení kapitálu vloženého do podniku (Valach et al., 1997, s. 78). Tyto ukazatele nejvíce zajímají akcionáře a potenciální investory, ale i pro ostatní skupiny mají svůj význam. Rentabilita by samozřejmě měla postupem času spíše stoupat než klesat, neexistuje však univerzální hodnota, které by měla dosahovat. Rentabilitu lze měřit podle různých ukazatelů. Kislingerová et al. (2010, s. 98) upozorňuje na to, že všechny mají podobnou interpretaci, poněvadž udávají, kolik Kč zisku připadá na 1 Kč jmenovatele. Nejobecnější tvar výpočtu podle Kislingerové a Hlinici (2008, s. 29) je tedy:

$$\text{Rentabilita} = (\text{výnos/vložený kapitál}) * 100 [\%] \quad (3)$$

Knápková, Pavelková a Šteker (2013, s. 98-101) uvádějí jako nejčastěji užívané ukazatele rentability tyto:

- **Rentabilita tržeb** (Return on Sales-ROS)

$$\text{ROS} = (\text{zisk/tržby}) * 100 [\%] \quad (4)$$

Zisk může mít podobu zisku před zdaněním, EAT³ nebo EBIT⁴ - ten je vhodné využít, aby hodnocení neovlivnila různorodost kapitálové struktury nebo v případě podniků z různých zemí odlišná míra zdanění (Knápková, Pavelková a Šteker, 2013, s. 98). Vypočteme tím tedy, kolik % zisku získáme z jedné utržené koruny. Jestliže analytik zjistí problémy již v tomto ukazateli, je velice pravděpodobné, že budou i ve všech dalších (Kislingerová et al., 2010, s. 99).

- **Rentabilita celkového kapitálu** (Return on Assets – ROA)

$$\text{ROA} = (\text{EBIT/aktiva}) * 100 [\%] \quad (5)$$

Kde EBIT... earnings before interest and taxes

Tento ukazatel je klíčovým měřítkem rentability, jelikož poměřuje zisk s celkovými aktivy investovanými do podnikání bez ohledu na to, kdo je financoval – zda byla financována

³ Zisk po zdanění

⁴ Zisk před odečtením úroků a daní

z vlastního kapitálu či kapitálu věřitelů (Kislingerová et al., 2010, s. 98). Tento ukazatel měří reprodukční sílu podniku.

- **Rentabilita vlastního kapitálu** (Return on Equity – ROE)

$$ROE = (EAT/vlastní kapitál) * 100 [\%] \quad (6)$$

Kde EAT...earnings after tax

Jde o jeden z klíčových ukazatelů, na který se zaměřují především investoři, společníci a akcionáři. Problém u tohoto ukazatele se může skrývat v tom, že pokud počítáme podíl čistého zisku k vlastnímu kapitálu podniku z údajů ke stejnému datu (nejpoužívanější v praxi), můžeme se dopustit toho, že podhodnotíme skutečnou ziskovost společnosti (Knápková, Pavelková a Šteker, 2013, s. 100). Je to způsobeno tím, že zisk byl vytvářen postupně v průběhu roku a nebyl tedy k dispozici v celé výši jako zdroj financování aktivit společnosti. Ve výsledku tedy počítáme s vyšším jmenovatelem, než jsme měli k dispozici, a tím pádem je výsledek nižší. Výsledek by se však měl pohybovat alespoň pár procentních bodů nad mírou úročení dlouhodobých vkladů; kladný rozdíl mezi úrokem z vkladů (v %) a rentabilitou se nazývá „*prémie za riziko*“, které je odměnou vlastníkům za podstoupené riziko (Knápková, Pavelková a Šteker, 2013, s. 100).

- **Rentabilita úplatného kapitálu** (Return on Capital Employed – ROCE)

$$ROCE = (zisk/úplatný kapitál) * 100 [\%] \quad (7)$$

Úplatným kapitálem je veškerý kapitál podniku, který nese náklad, tzn. vlastní kapitál a dlouhodobé a krátkodobé závazky.

Podle Růčkové (2010, s. 53) „*jde o ukazatel, který vyjadřuje míru zhodnocení všech aktiv společnosti financovaných vlastním či cizím dlouhodobým kapitálem.*“ Vyjadřuje, jak efektivně společnost hospodaří.

- **Rentabilita investovaného kapitálu** (Return on Investment – ROI)

$$ROI = (zisk/dlouhodobý kapitál) * 100 [\%] \quad (8)$$

I když pro tento ukazatel neexistuje jednoznačná shoda, nejčastěji je využíván jako ukazatel, který měří výnosnost dlouhodobého kapitálu společnosti (tzn. dlouhodobý cizí kapitál a vlastní kapitál).

1.4.2 Ukazatele likvidity

Ukazatele likvidity poměřují to, čím lze zaplatit (čítatel), s tím, co je nutno zaplatit (jmenovatel); v podstatě tedy schopnost podniku splácet své závazky. Podle Valacha et al. (1997, s. 89) představuje:

- *solventnost* – schopnost podniku hradit včas, v požadované výši a na požadovaném místě všechny splatné závazky,
- *likvidita* – schopnost podniku přeměnit svá aktiva na peněžní prostředky a těmi pokrýt včas, v požadované době a na požadovaném místě všechny splatné závazky,
- *likvidnost* – míru obtížnosti přeměny majetku na peněžní prostředky.

Kislingerová et al. (2010, s. 104-106) spojuje likviditu s těmito základními ukazateli:

- **Běžná likvidita (III. stupně)**

$$\text{běžná likvidita} = \text{oběžná aktiva} / \text{krátkodobé závazky} \quad (9)$$

Tento ukazatel udává, kolikrát pokrývají oběžná aktiva krátkodobé cizí zdroje společnosti. Znamená to tedy, kolikrát by společnost mohla zaplatit všechny své krátkodobé závazky, kdyby proměnila oběžná aktiva na hotovost. Tento druh likvidity je velice citlivý, co se týče struktury a oceňování zásob a pohledávek, obecně předepsaná hodnota opět neexistuje, průměrně by se ale měla pohybovat v rozmezí 1,6-2,5, rozhodně by to ale nemělo být méně než 1. Knápková, Pavelková a Šteker (2013, s. 91-92) navíc upozorňují, že neprodejné zásoby by měly být pro výpočet ukazatele odečteny, protože nepřispívají k likviditě podniku.

- **Rychlá likvidita (II. stupně)**

$$\text{rychlá likvidita} = (\text{oběžná aktiva} - \text{zásoby}) / \text{krátkodobé závazky} \quad (10)$$

nebo také

$$\text{rychlá likvidita} = (\text{krátkodobé pohledávky} + \text{finanční majetek}) / \text{krátkodobé závazky} \quad (11)$$

Ukazatel se snaží vyřadit nejméně likvidní část oběžných aktiv, což jsou zásoby, do kterých spadá materiál, polotovary, nedokončená výroba a hotové výrobky, z ukazatele běžné likvidity. V tomto případě se doporučuje hodnota 0,7-1, u konzervativnější strategie to je 1,1-1,5; nedoporučuje se však hromadění nadměrného objemu zásob, jelikož to potom vede k neproduktivnímu využití vložených prostředků, a to negativně ovlivňuje celkovou výkonnost

podniku. Podle Knápkové, Pavelkové a Šteker (2013, s. 92) se navíc dá rychlá likvidita spočítat následovně:

$$RL = (\text{krátkodobé pohledávky} + \text{krátkodobý finanční majetek}) / \text{krátkodobé cizí zdroje} \quad (11)$$

Kde RL... rychlá likvidita

- **Hotovostní likvidita (I. stupně)**

$$\text{hotovostní likvidita} = \text{peněžní prostředky} / \text{krátkodobé závazky} \quad (12)$$

Jedná se o nejpřísnější ukazatel likvidity. V tomto případě je doporučená hodnota pouze 0,2, protože peněžními prostředky se rozumí všechny pohotové platební prostředky, tzn. nejen prostředky na účtech a v hotovosti, ale i volně obchodovatelné krátkodobé cenné papíry, šeky apod. Valach et al. (1997, s. 91) upozorňují na nedostatek předchozích ukazatelů, který spočívá v tom, že jsou přeci jen odvozeny z údajů rozvahy, sestavené k danému datu, takže výsledky mají statický charakter. Dále uvádějí, že k překonání tohoto problému se dá použít ukazatel odvozený z cash flow, který by měl nabývat hodnot větších než 40 %:

$$(\text{cash flow z provozní činnosti} / \text{krátkodobé závazky}) * 100 [\%] \quad (13)$$

V následující tabulce 1 jsou shrnuty hodnoty ukazatelů likvidity, které jsou charakteristické pro jednotlivé druhy strategií. Podle druhu odvětví se samozřejmě mohou hodnoty lišit

Tabulka 1 Strategie řízení podniku a ukazatele likvidity

Strategie	běžná likvidita	rychlá likvidita	hotovostní likvidita
konzervativní	>2,5	1,1-1,5	
průměrná	1,6-2,5	0,7-1	0,2
agresivní	<1,6	0,4-0,7	

Zdroj: Kislingerová et al. (2010, s. 104-105)

1.4.3 Ukazatele aktivity

Tyto ukazatele měří schopnost společnosti využívat investované finanční prostředky a vázanost jednotlivých složek kapitálu v jednotlivých druzích aktiv a pasiv (Růčková, 2010, s. 60). Tento ukazatel je úzce spjatý a provázaný s rentabilitou a je tedy zaměřený na schopnost podniku využívat majetek. Kislingerová a Hlinica (2008, s. 31) konstatují, že zejména u této

skupiny ukazatelů je potřeba porovnat hodnoty vždy ve vztahu k odvětví, protože pro každé odvětví jsou typické jiné hodnoty. Ukazatelé aktivity měří vázanost kapitálu dvěma způsoby, buď rychlostí obrátu (kolikrát se majetek obrátí za určité období) nebo dobou obrátu (jak dlouho je majetek vázán v dané formě majetku).

Mezi nejdůležitější ukazatele patří počet obrátek a doba obrátu, které Kislingerová a Hlinica (2008, s. 32) vysvětlují takto:

- *počet obrátek* (obrat aktiv) – kolikrát se celková aktiva obrátí za období (většinou za rok),
- *doba obrátu* – délka, za kterou dojde k jednomu obrátu, většinou se udává ve dnech, může však i v letech.

Knápková, Pavelková a Šteker (2013, s. 103-105) tyto ukazatele rozvádějí a popisují následovně:

- **Obrat aktiv**

$$\text{obrat aktiv} = \text{aktiva/tržby [-]} \quad (14)$$

Tímto ukazatelem zjistíme, kolikrát se celková aktiva obrátí za rok. Obecně tedy platí, že čím vyšší hodnoty ukazatel nabývá, tím lépe; neměl by však ale být menší než 1. Je vhodné dosadit buď tržby za prodej zboží nebo za prodej vlastních výrobků a služeb nebo zkombinovat oba dva druhy, hodnota aktiv se však dosazuje v netto hodnotě.

- **Obrat dlouhodobého majetku**

$$\text{obrat dlouhodobého majetku} = \text{tržby/dlouhodobý majetek [-]} \quad (15)$$

Tento ukazatel je konstruován podobně jako předešlý, rozdíl je však v tom, že se omezuje pouze na posouzení využití dlouhodobého majetku, a ne celkových aktiv. Problém ale nastává v okamžiku, kdy společnost využívá ve velké míře leasingové financování, protože v tom případě rozvaha není ovlivněna na straně aktiv a dochází ke zbytečnému nadhodnocení obrátu.

- **Doba obrátu zásob**

$$\text{doba obrátu zásob} = \text{zásoby}/(\text{tržby}/360) [\text{dny}] \quad (16)$$

Ukazatel vyjadřuje, jak dlouho trvá jeden obrat, tzn. jaká je doba potřebná k tomu, aby peněžní prostředky prošly přes výrobky a zboží zpět do peněžní formy, tedy jak dlouho trvá, než se vrátí peníze, které byly vloženy do zboží a výrobků, zpět. Někdy je vhodnější použít místo tržeb náklady, a to v tom případě, pokud se jedná například o zboží, a ne o vlastní výrobky.

$$\text{doba obratu zásob} = \text{zásoby} / (\text{náklady} / 360) \text{ [dny]} \quad (17)$$

- **Doba obratu pohledávek**

$$\text{doba obratu pohledávek} = \text{pohledávky} / (\text{tržby} / 360) \text{ [dny]} \quad (18)$$

Ukazatel uvádí počet dní od okamžiku prodeje na úvěr až do okamžiku platby od odběratelů.

- **Doba obratu závazků**

$$\text{doba obratu závazků} = (\text{krátkodobé závazky} / \text{tržby}) * 360 \text{ [dny]} \quad (19)$$

Ukazatel uvádí počet dní od vzniku dluhu naší společnosti do doby jeho úhrady. Tento ukazatel by měl být minimálně stejný, jako doba obratu pohledávek, nebo vyšší.

1.4.4 Ukazatele zadluženosti

Zadluženost je stav, kdy podnik využívá k financování své činnosti cizí kapitál. Nejdůležitějšími zdroji financování jsou dle Mrkvičky a Koláře (2006, s. 86-87) vlastní kapitál a cizí kapitál neboli dluh. To, že je podnik zadlužený, ještě neznamená negativní stav, protože růst zadluženosti může přispět k růstu celkové rentability a tím k vyšší tržní hodnotě podniku; na druhou stranu je zde větší riziko finanční nestability (Sedláček, 2009, s. 63). Obecně by mělo platit, že dlouhodobé majetky jsou financovány z dlouhodobých zdrojů a krátkodobé majetky z krátkodobých zdrojů; v praxi se však lze setkat i s tím, že tento poměr není úplně zcela vyvážený (Kislingerová et al., 2010).

Při analýze zadluženosti je důležité zjistit z výroční zprávy objem majetku nakoupený na leasing, protože jak vysvětlují Kislingerová a Hlinica (2008, s. 33), aktiva nakoupená na leasing se neobjevují v rozvaze, ale pouze jako náklady ve výkazu zisku a ztráty. Pro oblast zadluženosti se lze setkat s těmito ukazateli:

- **Celková zadluženost (Debt Ratio)**

$$\text{celková zadluženost} = (\text{cizí zdroje/aktiva celkem}) * 100 [\%] \quad (20)$$

Čím vyšší je hustota ukazatele, tím vyšší je riziko věřitelů. Obecně neexistuje správná míra zadluženosti, protože struktura aktiv a pasiv každého podniku je naprosto jiná, proto se tedy tento ukazatel porovnává především se zadlužeností vlastního podniku v předešlých letech (Grünwald a Holečková, 2007, s. 123).

- **Koeficient samofinancování (Equity Ratio)**

$$\text{koeficient samofinancování} = (\text{vlastní kapitál/aktiva celkem}) [\%] \quad (21)$$

Jedná se o podíl, v jakém jsou celková aktiva podniku financována prostředky akcionářů, a jak dále Mrkvička a Kolář (2006, s. 89) udávají, tak součet tohoto koeficientu a celkové zadluženosti by měl dát 100 %.

- **Míra zadluženosti (Debt-Equity Ratio)**

$$\text{míra zadluženosti} = \text{cizí zdroje/vlastní kapitál} [-] \quad (22)$$

Samostatnou vypovídací schopnost tento ukazatel nemá, protože pouze doplňuje předchozí ukazatele (Mrkvička a Kolář, 2006, s. 89). Růčková (2010, s. 86) však poukazuje na fakt, že někteří uživatelé finanční analýzy se na něj zaměřují, a to zejména banky při rozhodování, zda poskytnou podniku úvěr či nikoliv. Opět zde platí, že vhodnější je tento ukazatel porovnávat v čase než s jinou společností.

2 ANALÝZA FINANČNÍHO ZDRAVÍ VYBRANÝCH MĚSTSKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ

Druhá část bakalářské práce je zaměřena na finanční analýzu vybraných městských dopravních podniků za roky 2011-2015. Finanční analýza je realizována jako externí analýza; vychází z veřejně dostupných zdrojů (výroční zprávy vybraných městských dopravních podniků za jednotlivé roky). Jsou využity základní metody finanční analýzy. Cílem této analýzy je porovnat a posoudit finanční situaci (finanční zdraví) vybraných městských dopravních podniků.

Analýza je provedena pro městské dopravní podniky krajských měst, které mají právní formu podnikání „akciová společnost“. Jedná se celkem o 12 městských dopravních podniků. Tyto vybrané podniky jsou blíže charakterizovány v prvním oddíle této kapitoly.

Finanční analýza je provedena za skupinu vybraných podniků jako reprezentantů daného oboru podnikání. Nejprve jsou aplikovány základní metody finanční analýzy: horizontální analýza – jako analýza trendů, zabývající se porovnáním změn položek v časové posloupnosti, a vertikální analýza – jako procentní – strukturální – analýza vyjadřující podíl položek k zvolené základně. Horizontální a vertikální analýza vycházejí ze souhrnných účetních výkazů (rozvahy a výkazu zisku a ztráty) za celou skupinu podniků (např. položka vlastní kapitál za skupinu podniků je definována jako součet vlastního kapitálu jednotlivých podniků zařazených do hodnocené skupiny).

Poté je realizována poměrová analýza, tedy analýza poměrových ukazatelů rentability, likvidity, aktivity a zadluženosti. Za skupinu podniků je tato analýza provedena tak, že jsou propočteny vybrané ukazatele za jednotlivé městské dopravní podniky představující skupinu podniků a za ukazatel skupiny je zvolen jejich medián. Zvolený způsob vychází z doporučení odborné literatury – viz Kislingerová a Hnilica (2008).

Poměrová analýza postihuje všechny významné oblasti finančního zdraví podniku. Sleduje jak výnosnost podnikání (ukazatele rentability) a aktivitu (ukazatele aktivity), tak i krátkodobou a dlouhodobou platební schopnost (ukazatele likvidity a ukazatele zadluženosti). Výsledky finanční analýzy jsou shrnuty v dalších oddílech této kapitoly.

2.1 Charakteristika vybraných městských dopravních podniků

Do finanční analýzy byly zahrnuty městské dopravní podniky krajských měst, které provozují svoje podnikatelské aktivity jako akciové společnosti. Dále v textu jsou vybrané městské dopravní podniky blíže charakterizovány podle vybraných ukazatelů, které vypovídají

o velikosti dopravního podniku; jsou uvedeny počty dopravních prostředků ve vozovém parku, počty obsluhovaných linek a také počty zaměstnanců. Všechny údaje vycházejí z informací z výročních zpráv jednotlivých městských dopravních podniků za rok 2015:

- **Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.,**
 - vozový park – 730 vozidel metra, 869 tramvajových vozů a 1 175 autobusů,
 - počet provozovaných linek – 3 linky metra, 21 linek tramvají a 125 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců – 10 869 zaměstnanců a 16 členů vedení společnosti,
- **Dopravní podnik města Pardubic, a.s.,**
 - vozový park – 83 autobusů, 54 trolejbusů,
 - počet provozovaných linek – 10 trolejbusových linek a 18 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců – 397 zaměstnanců a 2 vrcholoví manažeři,
- **Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.,**
 - vozový park – 198 trolejbusů a 285 autobusů,
 - počet provozovaných linek – 5 trolejbusových linek a 21 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců – 382 zaměstnanců a 4 vrcholoví manažeři,
- **Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.,**
 - vozový park – 32 trolejbusů a 31 autobusů,
 - počet provozovaných linek – 5 trolejbusových a 9 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců – 164 zaměstnanců a 8 řídicích pracovníků,
- **Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.,**
 - vozový park – 77 trolejbusů a 65 autobusů,
 - počet provozovaných linek – 13 trolejbusových a 19 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců – 464 zaměstnanců a 5 řídicích pracovníků,
- **Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce n. Nisou, a.s.,**
 - vozový park – 67 tramvají a 134 autobusů,
 - počet provozovaných linek – 4 tramvajové a 71 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců -388 zaměstnanců a 4 řídicí pracovníci,
- **Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.,**
 - vozový park – 114 tramvají, 87 trolejbusů a 136 autobusů,
 - počet provozovaných linek – 3 tramvajové, 10 trolejbusových a 35 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců – 757 zaměstnanců a 33 řídicích pracovníků,

- **Dopravní podnik města Karlovy Vary, a.s.,**
 - vozový park – 417 autobusů,
 - počet provozovaných linek – 19 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců – 251 zaměstnanců a 6 řídicích pracovníků,
- **Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.,**
 - vozový park – 58 trolejbusů a 84 autobusů,
 - počet provozovaných linek – 8 trolejbusových a 14 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců – 340 zaměstnanců a 54 řídicích pracovníků,
- **Dopravní podnik města Brna, a.s.,**
 - vozový park – 802 tramvají, 408 trolejbusů a 1765 autobusů,
 - počet provozovaných linek – 14 tramvajových, 15 trolejbusových a 40 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců – 2 690 zaměstnanců a 5 vrcholových manažerů,
- **Dopravní podnik města Olomouce, a.s.,**
 - vozový park – 68 tramvají a 76 autobusů,
 - počet provozovaných linek – 7 tramvajových a 23 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců – 438 zaměstnanců a 3 řídicí pracovníci,
- **Dopravní podnik města Ostrava, a.s.**
 - vozový park – 272 tramvají, 71 trolejbusů a 292 autobusů,
 - počet provozovaných linek – 17 tramvajových, 12 trolejbusových a 53 autobusových linek,
 - počet zaměstnanců – 1901 zaměstnanců.

V bakalářské práci je sledován vývoj těchto městských dopravních podniků v letech 2011-2015. Základní ekonomické ukazatele vybraných podniků ve sledovaném období jsou čerpány z výročních zpráv městských dopravních podniků a jsou shrnuty v přílohách A – L. Příloha M představuje ekonomické ukazatele za celou skupinu podniků.

2.2 Horizontální a vertikální analýza

Pro horizontální i vertikální analýzu slouží tabulka 2, ve které jsou uvedeny základní informace o skupině hodnocených městských dopravních podniků. Stav majetku a finančních zdrojů v tabulce jsou vždy uvedeny k 31.12. daného roku a jsou vyjádřeny v tisících korun. Informace o nákladech a výnosech jsou vždy za daný rok. Tato analýza nebyla realizována za jednotlivé podniky, ale za celou skupinu podniků (např. položka vlastní kapitál

za skupinu hodnocených podniků je definována jako suma vlastního kapitálu všech zkoumaných dopravních podniků).

Tabulka 2 Základní informace o skupině hodnocených dopravních podniků

Ukazatel (v tis. Kč)	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	98 330 879	97 777 214	101 555 775	105 376 712	105 949 291
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	91 658 046	89 643 965	90 464 032	94 977 029	92 377 242
Oběžný majetek	6 407 204	7 856 951	10 838 986	10 168 072	13 374 646
Vlastní kapitál	80 623 804	80 452 627	80 298 281	80 677 657	82 438 768
Cizí zdroje	16 633 754	16 400 220	20 345 776	23 237 339	22 531 997
Výkony	20 401 964	19 991 315	20 204 800	20 971 364	21 991 237
Výkonová spotřeba	10 885 552	10 595 253	10 624 142	9 960 380	9 800 450
Přidaná hodnota	9 522 831	9 404 596	9 589 355	11 022 001	12 205 649
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	1 121 902	- 174 732	- 237 855	614 859	1 592 220
Výsledek hospodaření za účetní období	1 121 902	- 167 122	- 220 016	611 443	1 593 051

Zdroj: autor s využitím výročních zpráv podniků (justice, 2017)

Hodnocené podniky za roky 2011-2015 vykazovaly nárůst aktiv, až na rok 2012, kdy celková aktiva klesla přibližně o 0,5 miliardy korun. Ze struktury aktiv lze vidět, že pokles v roce 2012 je způsoben především snižováním stavu dlouhodobého majetku, který může být způsobený postupným odpisováním, popř. jeho prodejem. Naopak rok 2013 byl spojen s novými investicemi, podnikům se povedlo zvýšit celková aktiva téměř o 4 miliardy korun, což bylo způsobeno především růstem stavu oběžného majetku, a to především růstem krátkodobého finančního majetku a krátkodobých pohledávek. Největší investice realizovala skupina podniků v roce 2014 v celkové výši 4,5 mld. Kč. Struktura aktiv se za sledované období neustále mění. Dlouhodobý majetek má stále největší procentuální zastoupení v celkových aktivech i přesto, že tento podíl má klesající tendenci (v roce 2011 tvořil 93 % celkové účetní hodnoty aktiv, zatímco v roce 2015 tvořil 87 % celkové účetní hodnoty aktiv). Oběžný majetek postupně roste a zvyšuje se jeho zastoupení v aktivech (v roce 2011 tvořil 7 % účetní hodnoty celkových aktiv a v roce 2015 už tvořil 13 % celkové účetní hodnoty).

K 31.12.2015 činila hodnota oběžného majetku 13,4 mld. Kč. To bylo o téměř 7 mld. Kč více než stav oběžného majetku k 31.12.2011. Na tomto nárůstu se nejvýznamněji podílí krátkodobý finanční majetek, jehož hodnota se zvýšila o 8 mld. Kč za sledované období. Druhou nejvýznamnější složkou oběžného majetku jsou krátkodobé pohledávky; ty představovaly 13 % oběžných aktiv v roce 2015.

Za sledované období se změnila i struktura financování, a to především v oblasti cizího kapitálu, který podniky využívají k financování své činnosti. K 31.12.2011 vlastní kapitál podniků činil 82 % z celkové hodnoty finančních zdrojů, zatímco cizí kapitál jen 17 %. K 31.12.2015 podíl vlastního kapitálu klesl na 78 % z celkové hodnoty finančních zdrojů, i přes to, za rok 2015 (jako v jediném roce) došlo ke zvýšení vlastního kapitálu skoro o 2 miliardy korun. Tento procentuální pokles byl zapříčiněn tím, že za sledované období se cizí kapitál zvýšil téměř o 6 miliard korun. Ve sledovaném období bylo největší zastoupení cizích zdrojů k 31.12.2014, a to 22 % celkových pasiv. Z cizích zdrojů sledované podniky nejvíce využívaly financování krátkodobými závazky a bankovními úvěry. Zatímco krátkodobé bankovní úvěry za sledované období představovaly necelé 2 % celkové hodnoty cizích zdrojů, krátkodobé závazky činily například k 31.12.2013 až 58,6 % celkové hodnoty cizích zdrojů, kdy proběhl největší nárůst celkových aktiv; zatímco k 31.12.2014. Nejvyšší stav krátkodobých závazků vykázala skupina podniků k 31.12.2014, kdy krátkodobé závazky činily 13,6 mld. Kč, což představovalo téměř 13 % celkových pasiv skupiny podniků. Během sledovaného období nedocházelo k razantním změnám ve finanční struktuře zdrojů; vybrané podniky zvládají financovat své podnikatelské aktivity převážně z vlastního kapitálu.

Za období 2012-2015 vykazovala skupina hodnocených dopravních podniků růst výkonů (tržby z prodeje vlastních výrobků a služeb); o 1 % (mezi lety 2012 a 2013), resp. o 3,8 % (mezi lety 2013 a 2014), resp. o 4,9 % (mezi lety 2014 a 2015). Mezi lety 2011 a 2012 podniky vykázaly pokles výkonů ve výši 2 %. Nárůst výkonů v letech 2014 a 2015 doprovázel pokles výkonové spotřeby. Výkonová spotřeba od roku 2011 do 2015 klesla až o 11 %, zatímco výkony ve stejném období stouply o 7,8 %. V letech 2013-2015 byl růst výkonů doprovázen poklesem výkonové spotřeby; o 6,3 % (mezi lety 2013 a 2014), resp. o 1,6 % (mezi lety 2014 a 2015), což vedlo k růstu přidané hodnoty. Ta meziročně vzrostla o 15 % (mezi lety 2013 a 2014), resp. o 10,7 % (mezi lety 2014 a 2015); za sledované období 2011-2015 však vzrostla až o 2,7 miliardy korun. Skupina podniků dokázala zvýšit výkony při současné úspoře nákladů na spotřebované materiály, energie a služby.

Roky 2012 a 2013 byly krizové, protože se sledovaným podnikům nepodařilo vytvořit kladný výsledek hospodaření, ale naopak generovaly ztrátu až ve výši 220 milionů Kč (netýká

se to všech podniků, protože nejvíce sledovanou skupinu ovlivňuje Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s., který vykazoval v těchto letech největší záporný výsledek hospodaření). Tento záporný výsledek hospodaření byl způsoben především tím, že podnikům klesaly tržby a nedokázaly poklesu tržeb přizpůsobit pokles pracovních nákladů. Nejlepšího výsledku hospodaření po zdanění dosáhla skupina podniků v roce 2015 a to téměř 1,6 miliardy Kč. V tomto roce skupina podniků generovala také nejvyšší tržby za služby, které dosáhly téměř 21 mld. Kč.

2.3 Analýza poměrových ukazatelů

Poměrové ukazatele jsou vhodné k využití v rámci analýzy, protože dávají konkrétní hodnoty k porovnání a lze je srovnávat i s hodnotami doporučovanými, resp. s vývojem celého odvětví.

2.3.1 Ukazatele rentability

Rentabilita představuje schopnost zhodnocení kapitálu, který byl vložen do podniků; jedná se tedy o zisk vztažený k vloženému kapitálu. Vychází ze základního vztahu: $\text{Rentabilita} = \text{zisk} / \text{vložený kapitál} * 100 [\%]$. V tabulkách 3-5 je zaznamenán vývoj vybraných ukazatelů rentability jednotlivých dopravních podniků i celé skupiny za sledované období. Jedná se o rentabilitu aktiv, vlastního kapitálu a tržeb. Výpočet ukazatelů vychází z těchto ukazatelů:

$$\text{ROA} = (\text{výsledek hospodaření před zdaněním a úroky/aktiva celkem}) * 100 [\%]$$

$$\text{ROE} = (\text{zisk po zdanění/vlastní kapitál}) * 100 [\%]$$

$$\text{ROS} = (\text{zisk po zdanění/tržby}) * 100 [\%]$$

Tabulka 3 Rentabilita aktiv (ROA) v %

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	2,44	0,38	0,35	1,19	2,27
Pardubice	0,54	0,24	0,26	1,26	1,09
Hradec Králové	0,26	0,03	0,02	0,06	0,01
Jihlava	2,48	2,23	0,00	1,09	1,13
Ústí nad Labem	-2,40	-3,28	-3,14	-2,02	-3,31
Liberec a Jablonec n. Nisou	0,92	0,65	0,62	0,47	0,28
Plzeň	3,85	3,96	3,89	3,73	3,75
Karlovy Vary	0,50	0,41	0,67	0,23	3,34
České Budějovice	-0,13	-0,02	0,50	0,70	0,08
Brno	2,31	3,64	3,27	3,41	5,01
Olomouc	-2,62	0,09	-13,36	1,30	-1,80
Ostrava	0,10	0,06	0,01	0,05	0,09
Skupina-medián	0,52	0,31	0,31	0,90	0,69

Zdroj: autor

Tabulka 4 Rentabilita vlastního kapitálu (ROE) v %

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	1,64	-0,66	-0,62	0,53	2,05
Pardubice	0,44	0,05	0,21	1,03	0,86
Hradec Králové	0,18	-0,11	-0,09	-0,08	-0,08
Jihlava	3,87	2,23	-0,46	1,13	0,12
Ústí nad Labem	-2,75	-2,93	-3,00	-1,93	-5,36
Liberec a Jablonec n. Nisou	0,14	0,04	0,06	0,07	0,06
Plzeň	2,81	4,06	3,90	3,82	3,63
Karlovy Vary	0,22	0,10	0,35	0,05	3,32
České Budějovice	-0,47	-1,92	-0,37	0,80	1,84
Brno	2,24	3,42	3,15	3,42	4,63
Olomouc	-3,88	0,20	-14,95	3,27	-2,36
Ostrava	0,02	0,02	0,09	0,09	0,10
Skupina-medián	0,20	0,05	-0,02	0,67	0,49

Zdroj: autor

Tabulka 5 Rentabilita tržeb (ROS) v %

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	6,15	-2,55	-2,37	1,91	7,11
Pardubice	1,05	0,12	0,53	2,75	2,38
Hradec Králové	0,86	-0,54	-0,47	-0,47	-0,43
Jihlava	11,69	6,52	-1,39	3,34	0,36
Ústí nad Labem	-9,07	-7,10	-7,89	-5,11	-14,57
Liberec a Jablonec n. Nisou	0,55	0,16	0,24	0,28	0,23
Plzeň	12,44	16,81	15,64	14,33	15,27
Karlovy Vary	0,30	0,14	0,43	0,06	4,78
České Budějovice	-1,72	-7,37	-1,46	3,17	7,76
Brno	11,39	17,22	16,57	18,35	26,28
Olomouc	-14,72	0,73	-48,48	10,85	-7,64
Ostrava	0,15	0,16	0,65	0,65	0,82
Skupina-medián	0,71	0,15	-0,12	2,33	1,60

Zdroj: autor

Rentabilita aktiv, tržeb i vlastního kapitálu mezi roky 2011-2013 klesala, nejhorší byla v roce 2013, kdy se rentabilita tržeb a vlastního kapitálu (počítaná ze zisku po zdanění) dostala až do záporných hodnot. V roce 2014 dosáhla skupina nejlepších výsledků v oblasti výnosnosti; ale tuto výkonnost nedokázala v roce 2015 udržet.

Nejlepší hodnota ukazatele rentability aktiv byla dosažena za rok 2014, kdy skupina podniků byla schopna vygenerovat výnosnost ve výši 0,9 %. Nejvyšší výkonnost podle tohoto ukazatele vykázaly Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., nejhorší výkonnost naopak Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.

Za rok 2014 vygenerovala skupina podniků také nejvyšší hodnoty v oblasti výnosnosti vlastního kapitálu (ROE = 0,67 %). Nejlépe dokázaly zhodnotit vlastní kapitál tři městské dopravní podniky: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., Dopravní podnik města Brna, a.s. a Dopravní podnik města Olomouce, a.s. Nejhorších výsledků dosáhl opět Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s. a také Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.

Dobrou výkonnost v roce 2014 potvrzují i hodnoty rentability tržeb. V této oblasti vykázaly nejlepší výsledky opět Dopravní podnik města Brna, a.s., Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. a Dopravní podnik města Olomouce. Výsledky ukazují, že uvedené podniky dosahují nejlepší výsledky v oblasti rentability aktiv i vlastního kapitálu především díky schopnosti generovat odpovídající výnosnost tržeb. Podniky tedy zaměřují svoji pozornost na řízení nákladů, především na řízení výkonové spotřeby a dalších provozních nákladů.

2.3.2 Ukazatele likvidity

Likvidita je krátkodobý ukazatel platební schopnosti podniku (v časovém úseku do jednoho roku) a představuje schopnost podniku dostat svým závazkům a splatit je včas. Ukazatele likvidity poměřují to, čím lze zaplatit (čítatel – oběžná aktiva, krátkodobý majetek), s tím, co je nutno zaplatit (jmenovatel – krátkodobé závazky). Základní vztah pro likviditu: $\text{likvidita} = \text{krátkodobý majetek} / \text{krátkodobé závazky}$. Vývoj vybraných ukazatelů likvidity pro jednotlivé dopravní podniky ve sledovaném období je zřejmý z tabulek 6-8. Jedná se o běžnou likviditu, rychlou a hotovostní likviditu. Ukazatele jsou vypočteny podle následujících vztahů:

Běžná likvidita = oběžná aktiva/krátkodobé závazky [-]

Rychlá likvidita = (krátkodobé pohledávky + finanční majetek) /krátkodobé závazky [-]

Hotovostní likvidita = peněžní prostředky/krátkodobé závazky [-]

Tabulka 6 Běžná likvidita

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	0,45	0,63	0,64	0,47	0,81
Pardubice	0,86	1,63	2,90	3,60	4,76
Hradec Králové	1,84	1,33	3,28	3,81	3,89
Jihlava	1,44	1,62	1,84	2,00	2,08
Ústí nad Labem	1,53	1,36	1,91	0,78	0,73
Liberec a Jablonec n. Nisou	0,57	0,79	0,84	0,28	0,85
Plzeň	1,05	1,33	2,85	2,03	1,85
Karlovy Vary	2,00	1,72	1,87	2,79	1,24
České Budějovice	1,20	1,92	1,24	2,12	2,56
Brno	1,60	4,67	4,87	1,89	7,95
Olomouc	1,87	1,63	0,62	1,49	1,97
Ostrava	1,96	2,42	2,94	1,04	3,32
Skupina-medián	1,49	1,63	1,89	1,95	2,03

Zdroj: autor

Tabulka 7 Rychlá likvidita

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	0,40	0,57	0,60	0,44	0,77
Pardubice	0,67	1,37	2,49	3,22	4,39
Hradec Králové	1,78	1,28	3,08	3,67	3,72
Jihlava	1,41	1,58	1,79	1,95	2,03
Ústí nad Labem	1,18	1,04	1,57	0,66	0,44
Liberec a Jablonec n. Nisou	0,44	0,68	0,76	0,22	0,78
Plzeň	0,94	1,18	2,68	1,97	1,76
Karlovy Vary	1,79	1,42	1,52	2,47	1,14
České Budějovice	0,99	1,52	1,00	1,84	2,25
Brno	1,44	4,29	4,58	1,78	7,53
Olomouc	1,18	1,35	0,47	1,19	1,70
Ostrava	1,30	2,12	2,68	0,95	3,09
Skupina-medián	1,18	1,36	1,68	1,81	1,90

Zdroj: autor

Tabulka 8 Hotovostní likvidita

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	0,13	0,37	0,42	0,35	0,66
Pardubice	0,28	1,12	2,13	2,79	3,96
Hradec Králové	1,23	0,89	2,42	3,17	3,22
Jihlava	0,26	0,65	0,90	0,99	1,18
Ústí nad Labem	0,70	0,72	1,18	0,30	0,10
Liberec a Jablonec n. Nisou	0,07	0,31	0,48	0,01	0,61
Plzeň	0,56	0,93	2,18	1,78	1,53
Karlovy Vary	1,06	0,58	0,75	1,77	0,86
České Budějovice	0,80	1,17	0,69	1,50	2,02
Brno	1,15	3,92	4,22	1,39	7,20
Olomouc	0,70	1,12	0,27	1,07	1,38
Ostrava	0,66	1,25	2,41	0,50	2,30
Skupina-medián	0,68	0,91	1,04	1,23	1,46

Zdroj: autor

Běžná, rychlá i hotovostní likvidita měly za celé sledované období neustále rostoucí charakter, nejvyšší hodnoty byly tedy v roce 2015. Pro běžnou likviditu volily podniky spíše průměrnou strategii pro řízení pracovního kapitálu (hodnoty v rozmezí 1,6 – 2,5), kromě roku 2011, kdy hodnoty ukazatelů odpovídaly spíše agresivní strategii (hodnota <1,6). Pro rychlou likviditu volila skupina podniků konzervativní strategii v letech 2011-2012 (hodnoty 1-1,5). V letech 2013-2015 jsou hodnoty rychlé likvidity příliš vysoké (1,6-1,9). Znamená to, že

podniky drží příliš vysoké stavy pohledávek a finančních prostředků. Pro hotovostní likviditu je doporučená hodnota 0,2. Jak je zřejmé, tak sledovaná skupina podniků dosahovala hodnot 0,6 – 1,5 což je zbytečně vysoká hodnota. Podniky mají vázan majetek v aktivech (krátkodobých pohledávkách a krátkodobém finančním majetku), který však podnikům přináší malou výnosnost. Podniky vykazují vysokou likviditu, ale nižší rentabilitu.

Vysoké hodnoty běžné likvidity dosahují v letech 2013-2015 především Dopravní podnik města Brna, a.s., Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s. a Dopravní podnik města Pardubice, a.s. V oblasti rychlé likvidity mají vysoké hodnoty kromě uvedených dopravních podniků ještě Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., Dopravní podnik města Jihlavy, a.s. a také Dopravní podnik města Ostravy, a.s. Nejvyšší hodnotu hotovostní likvidity dosáhl v roce 2015 Dopravní podnik města Brna, a.s., který držel k 31. 12. 2015 7,2krát více peněžních prostředků, než činila ke stejnému datu výše krátkodobých závazků.

Poměrně nízké hodnoty běžné i rychlé likvidity dosahovaly po celé sledované období Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s. a Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. Nejnižší hodnotu ukazatele hotovostní likvidity dosáhl Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou v roce 2014 (0,01).

2.3.3 Ukazatele aktivity

Ukazatel aktivity podává přehled o tom, jak je podnik schopný využívat majetek, měří tedy schopnost společnosti využívat investované prostředky a vázanost jednotlivých složek kapitálu v jednotlivých druzích aktiv (Růčková, 2010, s. 60). Vázanost kapitálu lze měřit dvěma způsoby, buď rychlostí obrátu (kolikrát se majetek obrátí za určité období), nebo dobou obrátu (jak dlouho je majetek vázán v určité formě). Vývoj vybraných ukazatelů aktivity pro jednotlivé dopravní podniky i skupinu podniků je vidět v tabulkách 9-11. Do vybraných ukazatelů jsou zařazeny:

$$\text{Doba obrátu aktiv} = \text{aktiva} / (\text{tržby} / 360) \text{ [dny]}$$

$$\text{Doba obrátu zásob} = \text{zásoby} / (\text{tržby} / 360) \text{ [dny]}$$

$$\text{Doba obrátu pohledávek} = \text{pohledávky} / (\text{tržby} / 360) \text{ [dny]}$$

Tabulka 9 Doba obratu aktiv (dny)

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	1651,36	1701,40	1765,56	1701,17	1645,28
Pardubice	972,28	962,33	1007,17	1037,76	1079,92
Hradec Králové	2021,44	2071,00	2093,56	2194,31	2276,66
Jihlava	1932,63	1468,96	1546,16	1503,24	1611,00
Ústí nad Labem	1340,37	967,77	1102,50	1329,25	1469,71
Liberec a Jablonec n. Nisou	1916,42	1837,50	1848,12	1969,24	1891,54
Plzeň	2012,27	1856,67	1899,33	1878,14	1923,71
Karlovy Vary	585,60	560,23	522,57	535,41	691,19
České Budějovice	1705,43	1745,50	1813,27	1757,80	1823,77
Brno	2240,13	2125,48	2218,45	2391,22	2338,91
Olomouc	1550,19	1608,25	1536,47	1411,58	1435,52
Ostrava	3014,15	2990,93	3009,00	3659,57	3278,83
Skupina-medián	1810,93	1723,45	1789,42	1729,49	1734,53

Zdroj: autor

Tabulka 10 Doba obratu zásob (dny)

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	6,79	7,19	6,99	7,19	8,07
Pardubice	15,77	16,25	20,50	18,60	18,41
Hradec Králové	11,37	10,52	10,31	9,17	12,35
Jihlava	23,20	14,57	17,34	21,14	21,08
Ústí nad Labem	30,46	19,82	19,22	20,05	23,54
Liberec a Jablonec n. Nisou	20,73	14,91	13,46	13,39	11,86
Plzeň	21,59	21,12	15,58	7,44	12,43
Karlovy Vary	10,06	11,10	9,95	9,38	8,91
České Budějovice	32,78	30,47	31,66	27,08	35,15
Brno	29,95	26,87	26,07	24,43	23,69
Olomouc	36,52	39,12	40,47	38,47	42,04
Ostrava	34,81	34,74	30,92	31,53	27,68
Skupina-medián	22,40	18,04	18,28	19,33	19,75

Zdroj: autor

Tabulka 11 Doba obratu pohledávek (dny)

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	48,17	37,96	49,29	22,85	27,41
Pardubice	42,81	21,17	23,97	26,85	28,06
Hradec Králové	98,62	90,10	36,79	36,45	38,44
Jihlava	919,60	340,91	348,44	367,96	385,42
Ústí nad Labem	40,46	19,77	21,98	89,24	47,90
Liberec a Jablonec n. Nisou	60,69	53,28	45,17	42,51	24,91
Plzeň	99,67	48,53	63,23	50,01	51,92
Karlovy Vary	36,25	41,22	36,31	28,86	37,40
České Budějovice	30,37	27,85	40,80	32,69	25,50
Brno	53,02	26,02	32,95	88,44	19,34
Olomouc	25,62	32,40	55,53	14,97	50,12
Ostrava	186,86	123,32	39,48	310,77	110,92
Skupina-medián	50,60	39,59	40,14	39,48	37,92

Zdroj: autor

Doba obratu aktiv byla po celé sledované období přibližně stabilní, až na rok 2011, kdy dosáhla hodnoty 1810,9 dní, což je téměř 5 let. Od roku 2012 do roku 2015 se doba obratu aktiv snížila o 11 dní. Doba obratu aktiv je tak vysoká především z toho důvodu, že součástí aktiv jsou dlouhodobé majetky, které jsou velmi investičně náročné s dlouhou dobou odpisování v závislosti na struktuře vozového parku potřebného pro zajištění dopravní obslužnosti daného města. Je vidět i značný rozdíl v hodnotách ukazatele, protože například Dopravní podnik města Karlovy Vary, a.s. má dobu obratu aktiv 520-690 dnů, zatímco například Dopravní podnik města Ostravy, a.s. 2990-3660 dnů.

Doba obratu zásob byla v roce 2011 nejvyšší (22,4 dnů), následující dva roky klesla na 18 dní a v roce 2014 a 2015 stoupla na cca 20 dní. Během sledované období byl tento ukazatel nejstabilnější ze sledovaných ukazatelů. Doba obratu pohledávek byla opět v roce 2011 nejvyšší, a to až 50 dní, následující roky 2012-2015 se tento ukazatel ustálil mezi 37-40 dny.

2.3.4 Ukazatele zadluženosti

Zadluženost měří rozsah, v jakém podnik využívá ke svým aktivitám financování z cizích zdrojů, tedy dluhů. To, že je podnik zadlužený, ale ne vždy znamená negativní stav, protože financování z cizích zdrojů je zpravidla levnější než financování vlastním kapitálem. Na druhou stranu je ale nemyslitelné, aby byl podnik financován jen z cizích zdrojů. Zadluženost je také úzce spjata s rentabilitou. V tabulkách 12-14 je vidět vývoj vybraných

ukazatelů zadluženosti jednotlivých dopravních podniků ve sledovaném období. V této práci jsou propočteny tyto ukazatele:

$$\text{Equity Ratio} = (\text{vlastní kapitál/aktiva}) * 100 [\%]$$

$$\text{Míra zadluženosti} = \text{cizí zdroje/vlastní kapitál} [-]$$

$$\text{Úrokové krytí} = \text{výsledek hospodaření před zdaněním a úroky/nákladové úroky} [-]$$

Tabulka 12 Equity Ratio v % (míra samofinancování)

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	81,75	81,50	77,47	76,40	75,73
Pardubice	87,81	90,57	92,14	92,29	91,79
Hradec Králové	85,53	84,01	91,48	90,45	90,28
Jihlava	56,30	71,55	71,12	70,70	67,62
Ústí nad Labem	88,55	90,00	85,91	71,88	66,55
Liberec a Jablonec n. Nisou	74,58	75,71	76,58	76,06	76,49
Plzeň	79,07	80,20	75,96	71,93	78,77
Karlovy Vary	85,98	86,58	86,05	84,48	74,99
České Budějovice	77,09	79,19	78,19	81,29	83,21
Brno	81,61	85,33	85,26	80,75	87,39
Olomouc	88,15	83,65	75,99	84,61	81,24
Ostrava	85,09	86,52	86,24	73,80	86,68
Skupina-medián	83,42	83,83	81,73	78,58	80,01

Zdroj: autor

Tabulka 13 Debt-Equity Ratio (míra zadluženosti)

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	0,21	0,22	0,28	0,29	0,31
Pardubice	0,12	0,09	0,07	0,07	0,08
Hradec Králové	0,15	0,17	0,08	0,09	0,09
Jihlava	0,76	0,39	0,39	0,40	0,47
Ústí nad Labem	0,12	0,10	0,16	0,37	0,50
Liberec a Jablonec n. Nisou	0,32	0,03	0,29	0,30	0,29
Plzeň	0,24	0,23	0,29	0,37	0,25
Karlovy Vary	0,14	0,14	0,14	0,14	0,30
České Budějovice	0,29	0,25	0,27	0,22	0,19
Brno	0,19	0,14	0,15	0,21	0,12
Olomouc	0,12	0,18	0,30	0,17	0,21
Ostrava	0,17	0,15	0,15	0,35	0,15
Skupina-medián	0,18	0,16	0,22	0,26	0,23

Zdroj: autor

Tabulka 14 Úrokové krytí

Podnik	2011	2012	2013	2014	2015
Praha	18,14	1,65	1,71	5,96	12,62
Pardubice	94,14	-	-	6074,00	-
Hradec Králové	-	-	-	-	-
Jihlava	48,48	44,64	-	-	-
Ústí nad Labem	-58,59	-30,78	-28,72	-19,22	-13,56
Liberec a Jablonec n. Nisou	1,26	1,11	1,44	1,42	1,13
Plzeň	-	586,51	54,76	14,33	15,74
Karlovy Vary	8,34	10,70	48,66	15,57	436,10
České Budějovice	-0,73	-0,08	3,09	5,62	0,89
Brno	-	-	-	-	-
Olomouc	-18279,00	-	-	8489,00	-
Ostrava	-	-	-	1471,00	4608,00
Medián	4,80	1,65	2,40	14,33	12,62

Zdroj: autor

Míra samofinancování (Equity Ratio) je ve sledovaném období celkem stabilní, pohybuje se v hodnotách 78-83 % bez větších výkyvů. Největší podíl vlastního kapitálu měla skupina podniků v roce 2012 (83,83 %) a nejmenší v roce 2014 (78,58 %). Vybrané dopravní podniky využívají pro financování především vlastní kapitál, v tomto odvětví to není nic zvláštního, protože tyto dopravní podniky jsou vlastněny městem. Míra zadluženosti (Debt-Equity Ratio) je tedy velice malá a stabilní po celé období; pohybuje se mezi 0,16-0,26.

Skupina podniků je z hlediska ukazatele úrokového krytí schopna pokrýt z vygenerovaného zisku nákladové úroky jako náklady cizího kapitálu. V letech 2014-2015 vytvořila skupina podniků více než 10 x vyšší zisk před úroky a zdaněním, než činily nákladové úroky. Problém s tvorbou zisku měl za sledované období pouze Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s., který nedokázal vytvořit ani zisk na pokrytí nákladových úroků. Do problémů se dostal v roce 2011 také Dopravní podnik města Olomouce, a.s.

2.4 Shrnutí výsledků finanční analýzy

Na základě výstupů jednotlivých metod finanční analýzy lze formulovat obecné závěry pro skupinu vybraných městských dopravních podniků.

V rámci sledovaného období (2011-2015) vykázala skupina podniků nárůst majetku, podniky realizovaly investice do dlouhodobých majetků, a především se zvyšovala hodnota oběžných aktiv (krátkodobých finančních majetků). Aktiva skupiny podniků jsou dlouhodobě

financována především z vlastního kapitálu, i když podniky postupně zvyšují i využívání cizích zdrojů (především krátkodobých závazků).

Od roku 2013 se postupně zvyšovaly výkony skupiny dopravních podniků při současném poklesu výkonové spotřeby. Tento trend vedl ve sledovaném období k růstu přidané hodnoty. Od roku 2014 skupina podniků generuje zisky z běžné činnosti a vykazuje kladné výsledky hospodaření za účetní období.

V oblasti rentability dosáhla skupina nejlepších výsledků za rok 2014. Tuto výkonnost však za rok 2015 nedokázala udržet. Skupina podniků vykazovala vysoké hodnoty likvidity. V letech 2013-2015 byly hodnoty rychlé a hotovostní likvidity příliš vysoké; skupina podniků měla vázan majetek především v krátkodobém finančním majetku a v krátkodobých pohledávkách, tedy v nejméně výnosných složkách majetku. Doba obratu aktiv je velmi vysoká; je tomu tak z důvodu, že součástí aktiv jsou dlouhodobé majetky s vysokou pořizovací cenou a dlouhou dobou odpisování, která závisí na struktuře vozového parku využívaného skupinou podniků pro zajištění požadované dopravní obslužnosti. Skupina podniků nemá problém se zadlužeností, majetek skupiny podniků je z více než 80 % financován z vlastního kapitálu.

3 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ

Třetí kapitola bakalářské práce se věnuje návrhům na zlepšení a případným opatřením pro zlepšení finančního zdraví podniků. Nejprve je pozornost zaměřena na obecná opatření a doporučení pro skupinu dopravních podniků jako celek a poté na jednotlivé dopravní podniky. U každého z nich jsou navržena zlepšení v oblasti, ve které viditelně zaostává oproti skupině podniků jako celek nebo ve které dochází k extrémním výkyvům od doporučených hodnot. Navržená opatření vycházející z výsledků finanční analýzy, která byla provedena v předchozí kapitole této bakalářské práce.

3.1 Návrhy a doporučení pro skupinu městských dopravních podniků

Z výsledků horizontální a vertikální analýzy a poměrové analýzy vyplývají níže uvedená doporučení pro skupinu podniků.

Městské dopravní podniky by měly provádět obnovu vozového parku a měly by investovat do nových dopravních prostředků tak, aby zajištění dopravní obslužnosti měst bylo realizováno s kvalitním vozovým parkem na odpovídající technické úrovni a také s ohledem na požadavky, vyplývající ze snahy státu v oblasti ochrany klimatu. Současně je třeba věnovat pozornost i investicím do infrastruktury a využívaným dopravním technologiím.

Vzhledem k postupnému nárůstu tržeb za poskytnuté služby v oblasti přepravy osob je třeba věnovat pozornost zvyšujícímu se stavu pohledávek a také krátkodobého finančního majetku. V oblasti pohledávek je třeba zajistit jejich řízení tak, aby městským dopravním podnikům nevznikaly pohledávky po lhůtě splatnosti. Současně je třeba zaměřit pozornost na vysoký stav krátkodobého finančního majetku. Volné peněžní prostředky je třeba investovat tak, aby podnikům přinášely vyšší výnosy, než činí úroky z vkladů na bankovních účtech.

Z hlediska zdrojů financování je třeba zajistit optimální poměr dlouhodobých a krátkodobých finančních zdrojů. Skupina podniků využívá především financování z vlastních zdrojů, tedy vlastním kapitálem. Ten se podílí na financování aktiv z 80 %. Vlastní kapitál představuje dlouhodobý zdroj, který je zpravidla nejdražším zdrojem financování. V případě městských dopravních podniků, u kterých dlouhodobý majetek představuje významnou součást aktiv (v roce 2015 to bylo 87 % celkových aktiv), je však tento způsob financování zcela na místě. Skupině městských dopravních podniků je třeba doporučit, aby nadále udržovaly tento způsob financování. V případě, že budou potřebovat zvýšit podíl cizího kapitálu na celkových pasivech, pak je třeba důsledně dodržovat, aby na pořízení nového dlouhodobého majetku

(popř. na jeho obnovu) byly použity dlouhodobé cizí zdroje a na financování krátkodobého majetku naopak krátkodobý cizí kapitál.

Přidaná hodnota představuje významný ukazatel výkonnosti podniku. Skupině podniků se podařilo za sledované období zvýšit přidanou hodnotu o téměř 3 mld. Kč. Aby městské dopravní podniky udržely nastavený trend výkonnosti, je třeba i nadále zvyšovat tržby z prodeje služeb a také řídit náklady. A to jak náklady na spotřebované pohonné hmoty a energie, tak i náklady vynakládané na spotřebované služby nakoupené od externích obchodních partnerů. Pro generování zisku je také třeba řídit i další významné nákladové položky, především se jedná o osobní náklady a další provozní náklady. Při použití cizího kapitálu je třeba také zvažovat náklady na cizí kapitál – úroky, které jsou součástí finančních nákladů a ovlivňují výsledek hospodaření účetního období.

Pokud městské dopravní podniky budou řídit svoje náklady a budou optimalizovat strukturu majetku potřebnou pro zajištění požadované dopravní obslužnosti a aktiva budou financována s použitím adekvátních finančních zdrojů (bude tedy optimalizována i kapitálová struktura), pak by měla být dosažena i odpovídající výnosnost, resp. rentabilita. A to jak rentabilita aktiv, tak i rentabilita vlastního kapitálu. Hodnotu výnosnosti vlastního kapitálu i aktiv významně ovlivňuje rentabilita tržeb.

V oblasti krátkodobé platební schopnosti (tedy v rámci řízení čistého pracovního kapitálu) je třeba městských dopravním podnikům doporučit uplatňování tzv. průměrné strategie. Při této strategii udržují podniky hodnotu běžné likvidity v rozmezí 1,6 – 2,5. V oblasti hotovostní likvidity lze doporučit její hodnotu kolem 0,2 – podniky by tedy měly mít 20 % hodnoty krátkodobých závazků k dispozici v podobě peněžních prostředků na účtech nebo v hotovosti. Volné peněžní prostředky by měly být vloženy do aktiv, která generují vyšší výnos než peněžní prostředky na účtech.

3.2 Návrhy a doporučení pro jednotlivé městské dopravní podniky

V tomto oddíle jsou uvedena doporučení pro jednotlivé městské dopravní podniky. Východiskem pro doporučení jsou hodnoty poměrových ukazatelů, ve kterých se daný městský dopravní podnik významně odlišuje od ostatních podniků ve skupině; tedy hodnoty, ve kterých podnik významně zaostává nebo nesplňuje doporučené hodnoty. Návrhy jsou tedy zpracovány pro tyto městské dopravní podniky:

- Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.,
- Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.,
- Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.,

- Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.,
- Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.,
- Dopravní podnik města Brna, a.s.,
- Dopravní podnik města Olomouce, a.s. a
- Dopravní podnik města Ostrava, a.s.

Ostatní městské dopravní podniky vykazují výkonnost, kterou lze považovat vzhledem ke zkoumaným ukazatelům za nejlepší ze sledované skupiny podniků, nebo poměrové ukazatele dosahují hodnoty, které jsou odborníky doporučovány pro daný typ ukazatele.

3.2.1 Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.

Ve sledovaném období měl tento dopravní podnik problémy hned ve dvou oblastech výkonnosti.

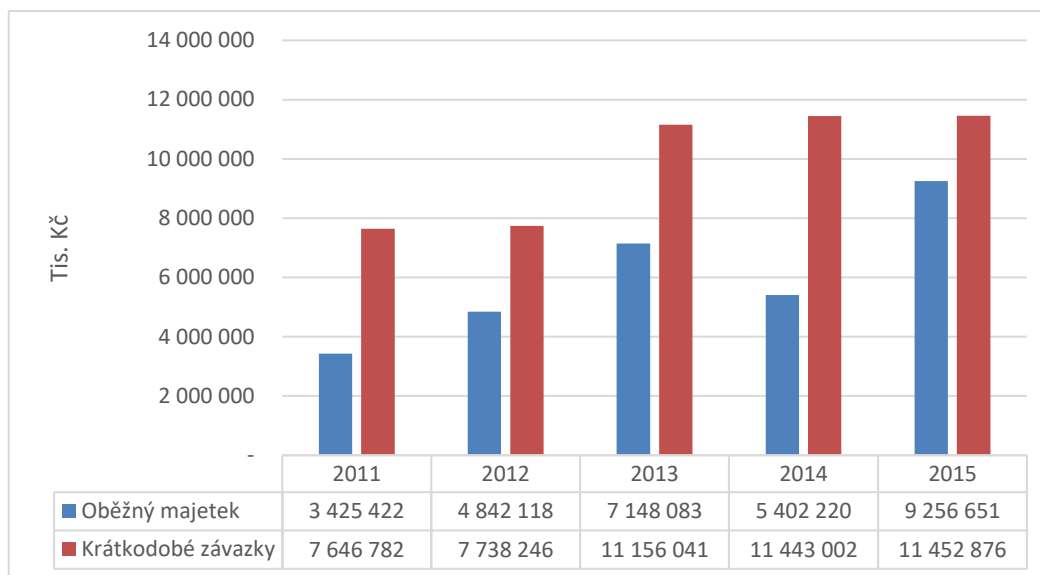
V letech 2012 a 2013 vykazoval podnik zápornou rentabilitu vlastního kapitálu, což bylo způsobeno nedostatečnou tvorbou zisku. Podnik v obou zmíněných obdobích generoval ztrátu ve výši 400, resp. 372 mil. Kč. Tato ztráta byla způsobena v roce 2012 poklesem tržeb a také poklesem přidané hodnoty. V roce 2013 se sice tržby mírně zvýšily, zvýšila se i přidaná hodnota, ale i tak společnost nedokázala generovat zisk. V obou letech společnost hradila vysoké nákladové úroky, které činily cca 160 mil. Kč. V roce 2015 se podniku podařilo obnovit výkonnost, společnost vytvořila nejvyšší přidanou hodnotu za celé sledované období a také generovala výsledek hospodaření za účetní období ve výši 1,3 mld. Kč, což bylo o 27 % více než v roce 2011. Díky tomuto výsledku dosáhla společnost vyšší rentabilitu aktiv i rentabilitu vlastního kapitálu oproti mediánu skupiny podniků. Tohoto výsledku bylo dosaženo díky tomu, že se významně zvýšila rentabilita tržeb (o 5,2 p.b. oproti roku 2014).

Druhou problémovou oblastí byla krátkodobá platební schopnost společnosti, měřená pomocí ukazatelů běžné a rychlé likvidity. V této oblasti volila společnost spíše agresivní strategii. Běžná likvidita nedosahovala ani hodnoty 1, což znamená, že podnik by musel na úhradu krátkodobých závazků použít dlouhodobé majetky; oběžná aktiva nestačila na pokrytí krátkodobých závazků.

Společnosti lze doporučit, aby věnovala pozornost řízení nákladů, tedy spotřebě významných ekonomických zdrojů (spotřeba pohonných hmot, spotřeba energií, spotřeba služeb). Současně je třeba řídit také pracovní kapitál, resp. peněžní toky a přejít postupně z agresivní strategie na strategii průměrnou. V letech 2013-2014 podnik investoval do dlouhodobých majetků. Společnost by měla optimalizovat kapitálovou strukturu – dlouhodobé

majetky by měly být kryty dlouhodobým kapitálem (vlastním nebo cizím), krátkodobé majetky by měly být financovány z krátkodobých cizích zdrojů.

Na obrázku 3 je znázorněn vývoj krátkodobých závazků a oběžného majetku ve sledovaném období pro dokreslení výše uvedených skutečností.



Obrázek 3 Vývoj krátkodobých závazků a oběžného majetku (autor)

Shrnutí návrhů a doporučení:

- hlídat si rentabilitu tržeb,
- optimalizovat kapitálovou strukturu,
- řídit čistý pracovní kapitál (tj. oběžný majetek po odečtení krátkodobých závazků).

3.2.2 Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s.

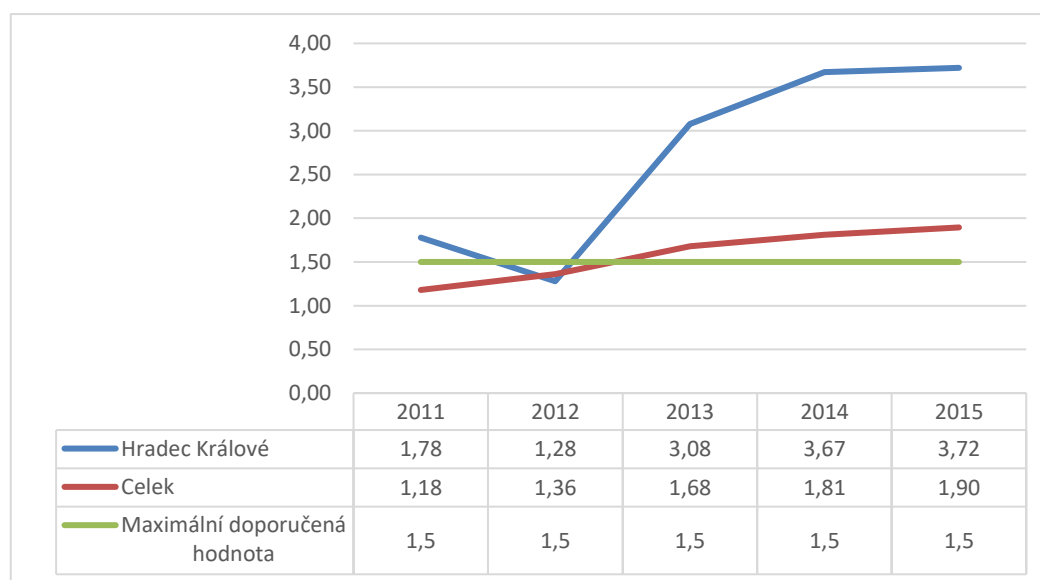
V celém sledovaném období patřil podnik mezi nejhorší v oblasti rentability. Rentabilita aktiv se ve sledovaném období dostala na nejvyšší hodnotu v roce 2011, činila 0,26 %. Nejnižší rentability bylo dosaženo v roce 2015, kdy činila rentabilita aktiv pouze 0,01 %; medián skupiny městských dopravních podniků přitom dosáhl hodnoty 0,69 %. Velmi obdobný vývoj vykazovala také rentabilita vlastního kapitálu, která dosáhla kladné hodnoty pouze v roce 2011. Totéž platí pro rentabilitu tržeb.

Tento pokles výkonnosti měřený s využitím ukazatelů rentability byl způsoben tím, že společnost se s výjimkou roku 2011 nedokázala dostat na kladný výsledek hospodaření z běžné činnosti. Výkony společnosti od roku 2011 neustále klesají, což je způsobeno poklesem tržeb za poskytované služby; celkové tržby za rok 2015 poklesly oproti výchozímu roku 2011 o téměř

31 mil. Kč, což představuje 16% pokles oproti roku 2011. Výkonová spotřeba také postupně klesala. Společnosti se však nepodařilo významně zlepšit tvorbu přidané hodnoty; za rok 2015 se společnost nedokázala dostat ani na úroveň roku 2011.

Největší pokles výsledku hospodaření nastal mezi lety 2011 a 2012, kdy podnik začal tvořit rezervy a opravné položky v rámci provozní činnosti. Tvorba rezerv znamená, že podnik se připravuje na budoucí výdaje, tvorba opravných položek je spojena s dočasným poklesem ocenění aktiv oproti jejich účetní hodnotě. Po celé sledované období klesá také hodnota vlastního kapitálu.

Další problematickou oblastí je krátkodobá platební schopnost. Z vývoje ukazatelů běžné, rychlé i hotovostní likvidity v letech 2013-2015 je zřejmé, že podnik volí konzervativní strategii. V oblasti hotovostní likvidity měl např. podnik k 31. 12. 2015 peněžní prostředky 3,2krát vyšší, než činily krátkodobé závazky. Podnik má tedy majetek vázán v nejméně výnosných majetkových složkách – v peněžních prostředcích. Hotovostní likvidita v období 2013-2015 byla vysoko nad mediánem skupiny městských dopravních podniků a nad hodnotou, která je pro tento ukazatel doporučována odborníky. Pro dokreslení výše uvedeného problému je na obrázku 4 prezentován vývoj ukazatele rychlé likvidity Dopravního podniku města Hradec Králové, a.s. a skupiny městských dopravních podniků s vyznačením doporučené hodnoty ukazatele.



Obrázek 4 Vývoj ukazatele rychlé likvidity (autor)

Shrnutí návrhů a doporučení:

- snižovat nákladovou náročnost poskytovaných služeb, tzn. řídit významné nákladové položky,

- zkoumat a pravidelně vyhodnocovat příčiny dočasného poklesu aktiv,
- optimalizovat majetkovou strukturu podniku.

3.2.3 Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.

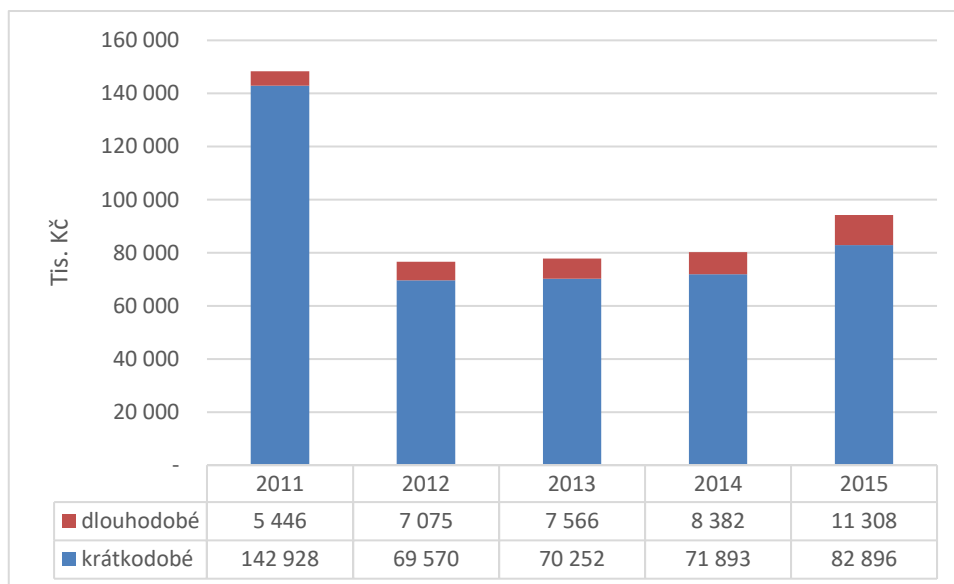
Dopravní podnik města Jihlavy, a.s. vykazuje v rámci finančního zdraví odchylky oproti skupině městských dopravních podniků ve dvou oblastech. První oblast se týká aktivity, resp. ukazatele doby obratu pohledávek. Druhou oblastí je oblast financování.

Doba obratu pohledávek je ukazatel, který informuje o tom, jak dlouho trvá, než se pohledávky přemění na peníze. Dopravní podnik vykazuje po celé sledované období nejvyšší hodnoty tohoto ukazatele a významně se odlišuje od ostatních městských dopravních podniků, resp. od hodnoty mediánu skupiny podniků. Nejvyšší hodnota ukazatele byla dosažena za rok 2011, kdy doba obratu pohledávek činila 917 dní. Ve zbytku sledovaného období (v letech 2012-2015) se sice situace zlepšila, přesto však nejnižší doby obratu pohledávek bylo dosaženo v roce 2012, a to 341 dní. Přitom hodnota mediánu skupiny podniků se po celé období pohybovala v rozmezí 38-51 dnů. Krátkodobé pohledávky společnosti přitom k 31. 12. 2011 činily téměř 48 % celkových aktiv; k 31. 12. 2015 to bylo 24 %.

Hodnoty ukazatele doby obratu pohledávek by mohly vést k závěru, že společnost musí mít problém v oblasti krátkodobé platební schopnosti. Z vývoje ukazatelů běžné a rychlé likvidity však vyplývá, že společnost v oblasti likvidity udržuje spíše konzervativní strategii a v oblasti hotovostní likvidity se pohybuje poměrně vysoko nad doporučenými hodnotami. Z toho vyplývá, že i přes dlouhou dobu obratu pohledávek dokáže společnost zajistit dostatek peněžních prostředků na úhradu svých krátkodobých závazků. Společnost by se měla zaměřit na řízení pohledávek, aby se časem nedostala do problémů s krátkodobou platební schopností.

Další oblastí, která si zaslouží pozornost, je oblast financování. Míra samofinancování a míra zadluženosti jsou navzájem provázané ukazatele. Míra samofinancování byla v roce 2011 56 %, což bylo hodně pod hodnotou mediánu skupiny podniků (83 %). Hodnota vlastního kapitálu byla k 31. 12. 2011 o 46 mil. Kč vyšší než hodnota cizích zdrojů. V následujících letech se hodnota vlastního kapitálu postupně zvyšovala, což bylo způsobeno generováním kladných výsledků hospodaření. Nejvyšší hodnoty dosáhl vlastní kapitál k 31. 12. 2015; činil 201 mil. Kč. V tomto roce se tedy vlastní kapitál na financování podnikového majetku podílel z 68 %. I přesto se však společnost z hlediska míry samofinancování pohybovala pod hodnotou mediánu skupiny městských dopravních podniků. Z cizího kapitálu po celé sledované období využívala společnost nejvíce krátkodobé závazky. Na obrázku 5 je blíže zachycena struktura cizího kapitálu společnosti ve sledovaném období.

K oblasti financování není třeba společnosti doporučovat žádná nápravná opatření, protože ze struktury dlouhodobého a oběžného majetku a dlouhodobých a krátkodobých finančních zdrojů vyplývá, že společnost dodržuje pravidlo pro optimalizaci kapitálové struktury: dlouhodobý majetek je financován dlouhodobými zdroji.



Obrázek 5 Poměr krátkodobých a dlouhodobých závazků (autor)

Shrnutí návrhů a doporučení:

- řídit pohledávky,
- zvýšit důraz na vymáhání pohledávek po lhůtě splatnosti,
- optimalizovat majetkovou strukturu podniku.

3.2.4 Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.

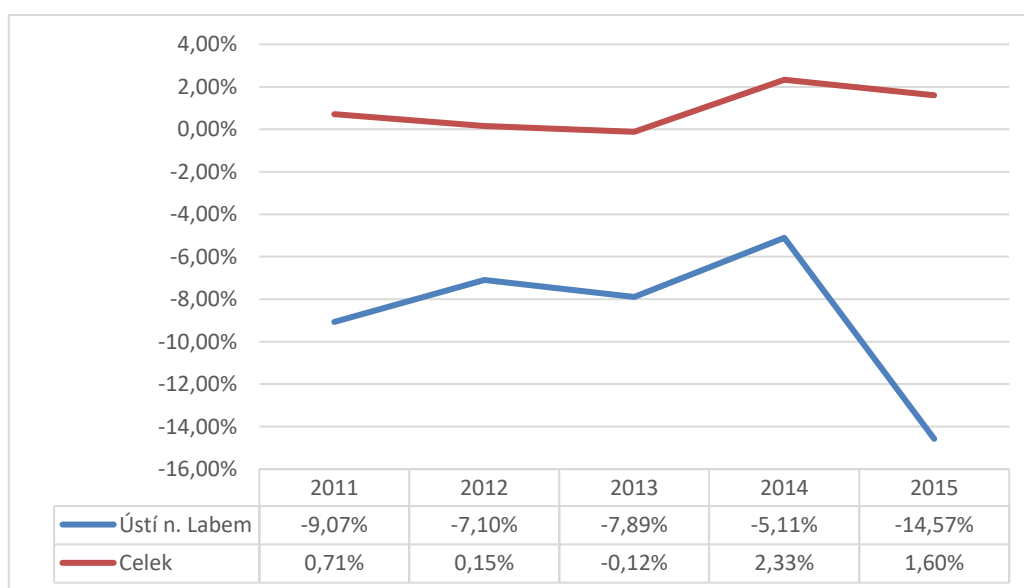
Tento dopravní podnik se potýká s největšími problémy v oblasti rentability, které jsou způsobeny záporným výsledkem hospodaření po celé sledované období. Nejhůře je na tom podnik s rentabilitou tržeb, což je vidět na obrázku 6, kde je znázorněna rentabilita tržeb podniku a hodnota mediánů skupiny městských dopravních podniků za celé sledované období.

I přes to, že výkony společnosti v letech 2011-2013 rostly, výkonová spotřeba klesala a rostla přidaná hodnota, společnost nedokázala generovat kladný výsledek hospodaření. V důsledku toho klesala také hodnota vlastního kapitálu společnosti. Nejlepšího výsledku hospodaření dosáhla společnost za rok 2014 (ztráta ve výši téměř 14 mil. Kč). Tento trend se však společnosti nepodařilo udržet a za rok 2015 dosáhla naopak nejhoršího výsledku ve sledovaném období (ztráta 36,6 mil. Kč). Za rok 2015 opět klesly tržby za poskytované služby,

pokles tržeb byl sice doprovázen poklesem výkonové spotřeby, ale ta klesala pomaleji než tržby. Díky tomu společnost vykázala nejhorší rentabilitu tržeb z celého sledovaného období.

Společnost pro financování své činnosti využívá i krátkodobého bankovního úvěru, který činil k 31. 12. 2015 více než 34 mil. Kč. Přitom společnost nedokáže v rámci svých podnikatelských aktivit vygenerovat ani prostředky na úhradu úroků jako nákladů cizího kapitálu. Společnost se v letech 2014 a 2015 v oblasti ukazatelů likvidity pohybuje v pásmu tzv. agresivní strategie a v roce 2015 je i hotovostní likvidita pod doporučenou hodnotou.

Společnost v letech 2012-2015 zvyšovala postupně hodnotu aktiv; k 31. 12. 2015 činila hodnota aktiv více než 1 mld. Kč. Ve sledovaném období společnost investovala do pořízení nových dlouhodobých majetků, které k 31. 12. 2015 představovaly 94 % celkových aktiv. K 31. 12. 2015 již společnost nespĺňuje pravidlo financování – dlouhodobé majetky nejsou kryty dlouhodobými finančními zdroji.



Obrázek 6 Vývoj rentability tržeb (autor)

Shrnutí návrhů a doporučení:

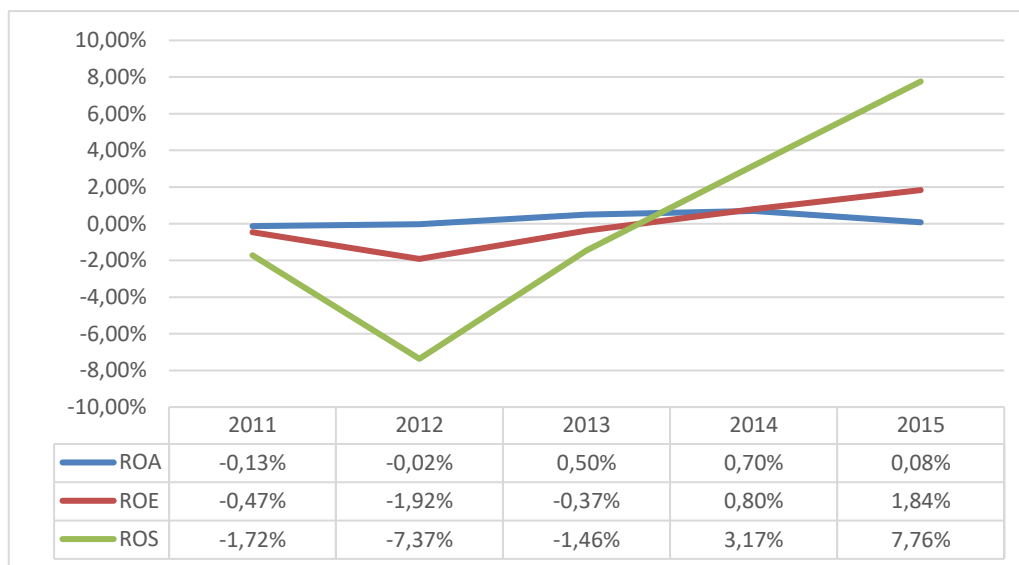
- zlepšit řízení nákladů se zaměřením na nejdůležitější nákladové položky,
- řídit peněžní toky společnosti,
- zkvalitnit rozhodování o investicích a způsobu jejich financování,
- optimalizovat kapitálovou strukturu podniku.

3.2.5 Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.

Dopravní podnik v letech 2011-2013 generoval záporný výsledek hospodaření. Tento negativní trend se mu však podařilo zlepšit. Za rok 2015 dosáhla společnost zisku ve výši 12,8 mil. Kč.

Po celé sledované období společnosti klesají celkové tržby; za rok 2015 společnost vykázala nejnižší tržby (ve výši 165,3 mil. Kč). Pokles celkových tržeb však v roce 2015 nebyl provázen adekvátním poklesem výkonové spotřeby; výkonová spotřeba dokonce vzrostla, a to vedlo k tomu, že společnost vykázala nejnižší přidanou hodnotu za celé sledované období. Přesto se díky snížení ostatních provozních nákladů podařilo společnosti vygenerovat nejvyšší zisk ve sledovaném období.

Za rok 2015 společnost vykázala nejvyšší hodnoty rentability vlastního kapitálu a rentability tržeb. Hodnota ROE i ROS byla vyšší než hodnota mediánů skupiny městských dopravních podniků. Na obrázku 7 je vidět vývoj ukazatelů rentability; z obrázku je zřejmé, že nejvýrazněji se projevil pozitivní trend na ukazateli ROS. V roce 2015 podnik generoval nejmenší tržby, ale podařilo se mu dosáhnout nejvyššího výsledku hospodaření.



Obrázek 7 Vývoj ukazatelů rentability (autor)

Z vývoje ekonomických ukazatelů dále vyplývá, že společnost od roku 2013 snižuje postupně hodnotu majetku. Tento pokles souvisí se snižováním hodnoty dlouhodobých majetků.

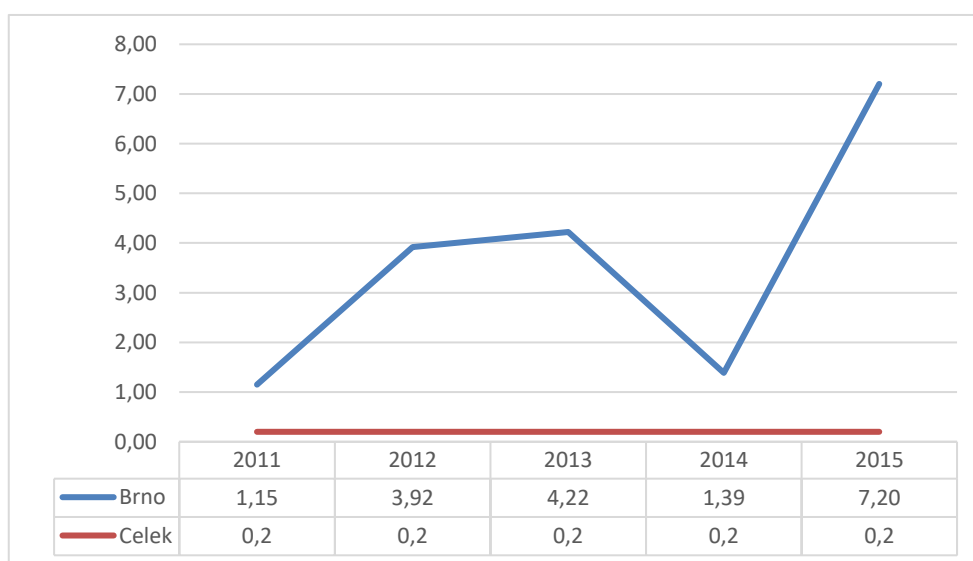
Shrnutí návrhů a doporučení:

- pokračovat v nastoleném trendu řízení provozních nákladů,
- optimalizovat linky provozované dopravním podnikem tak, aby se postupně zvyšovaly přepravní výkony a rostly tržby za poskytované služby,
- obnovit investice do dlouhodobého majetku s tím, že je třeba provádět hodnocení ekonomické efektivity investic a hledat optimální způsob jejich financování.

3.2.6 Dopravní podnik města Brna, a.s.

Dopravní podnik města Brna, a.s. vykazoval v letech 2012, 2013 a 2015 příliš vysoké hodnoty v oblasti ukazatelů likvidity. Všechny sledované ukazatele likvidity přesahovaly v roce 2015 hodnotu 7. V případě běžné likvidity to např. znamenalo, že hodnota oběžného majetku byla téměř 8 krát vyšší než hodnota krátkodobých závazků. V oblasti hotovostní likvidity podnik překročil doporučenou hodnotu 36x. Vysoká likvidita souvisí s vysokým stavem oběžného majetku a v jeho rámci s vysokou hodnotou krátkodobého finančního majetku. Např. k 31. 12. 2015 činil krátkodobý majetek téměř 91 % oběžných aktiv. Tato skutečnost znamená, že podnik váže velký objem kapitálu v nejméně výnosných majetkových složkách (v krátkodobém finančním majetku). I přesto však společnost vykazuje velmi vysoké hodnoty rentability aktiv ve srovnání s hodnotou mediánu skupiny městských dopravních podniků.

Obrázek 8 znázorňuje vývoj hotovostní likvidity podniku ve srovnání s doporučenou hodnotou tohoto ukazatele.



Obrázek 8 Vývoj hotovostní likvidity (autor)

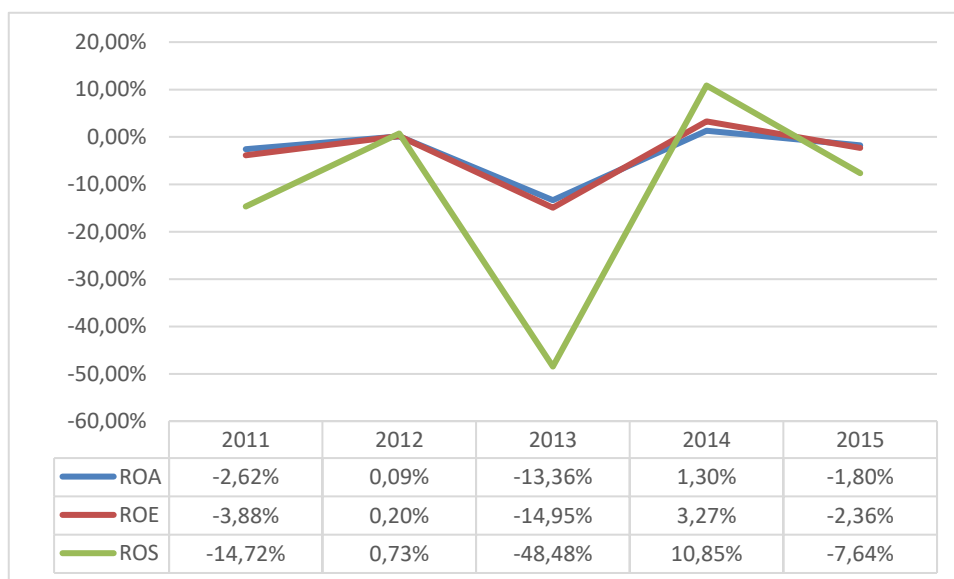
Shrnutí návrhů a doporučení:

- optimalizovat majetkovou strukturu podniku tak, aby bylo dosaženo odpovídající výnosnosti,
- podpořit investice do dlouhodobých majetků.

3.2.7 Dopravní podnik města Olomouc, a.s.

V letech 2011, 2013 a 2015 vykazoval dopravní podnik záporné výsledky hospodaření. Nejhorší výsledek byl dosažen za rok 2013, kdy společnost vykázala ztrátu ve výši 80 mil. Kč. Tento vývoj výsledků hospodaření nastal i přesto, že společnost ve sledovaném období postupně zvyšovala výkony, resp. tržby za poskytované služby. Ty činily za rok 2015 více než 167 mil. Kč. Růst tržeb byl však spojen s kolísavým vývojem výkonové spotřeby. To se projevilo i v ukazateli přidaná hodnota. Nejvyšší přidané hodnoty dosáhl podnik za rok 2014 (28,6 mil. Kč). Hned v následujícím roce 2015 však významně vzrostla výkonová spotřeba a společnost vykázala dokonce zápornou přidanou hodnotu. To znamená, že v tomto roce nebyla společnost schopna pokrýt z tržeb ani náklady na spotřebu pohonných hmot, elektrické energie a náklady na nakupované služby. Z výsledků je zřejmé, že největším problémem společnosti je nízká hodnota rentability tržeb.

Vývoj ukazatelů rentability podniku je zřejmý z obrázku 9.



Obrázek 9 Vývoj ukazatelů rentability (autor)

Shrnutí návrhů a doporučení:

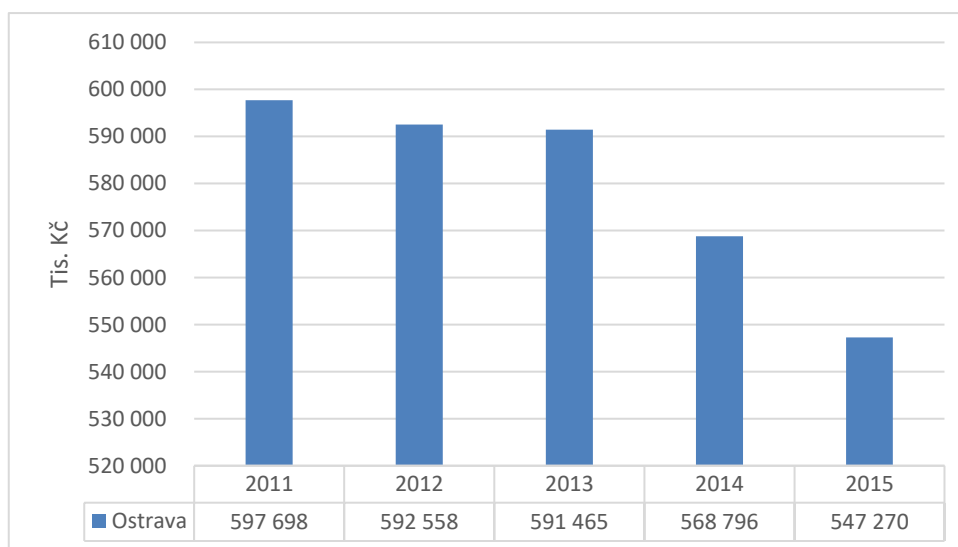
- řídit náklady se zaměřením především na nejvýznamnější nákladové položky (spotřeba pohonných hmot, spotřeba energií, nakupované služby),

- optimalizovat majetkovou strukturu společnosti, podpořit investice do dlouhodobých majetků.

3.2.8 Dopravní podnik města Ostrava, a.s.

Dopravní podnik vykazuje špatné výsledky především v oblasti aktivity. Po celé sledované období měl nejdelší dobu obratu aktiv. Nejdelší doba obratu byla dosažena v roce 2014, kdy obrat aktiv činil 3700 dnů. Podobně špatné výsledky dosáhla společnost i v ukazateli doby obratu pohledávek. Hodnota tohoto ukazatele se ve sledovaném období pohybovala v rozmezí 40 – 311 dní.

Nízká aktivita vyplývá především ze skutečnosti, že po celé sledované období klesaly denní tržby; za rok 2015 činily pouze 1 520 Kč. Podnik sice generuje zisk a prokazuje dobrou likviditu, ale v průběhu celého období klesají tržby za poskytované služby; za rok 2015 byly dosaženy celkové tržby ve výši 547 mil. Kč, což bylo o 8 % méně než za rok 2011. Navíc byl pokles tržeb doprovázen v roce 2015 nárůstem výkonové spotřeby, což vedlo k tomu, že společnost za rok 2015 vykázala zápornou přidanou hodnotu. Z obrázku 10 je zřejmý velký pokles tržeb především v letech 2014 a 2015.



Obrázek 10 Vývoj celkových tržeb (autor)

Shrnutí návrhů a doporučení:

- zaměřit pozornost na kvalitu služeb poskytovaných cestujícím a optimalizovat linky městské hromadné dopravy s cílem zvýšit tržby za poskytované služby,
- řídit náklady; především je třeba se zaměřit na spotřebu pohonných hmot, energií a na nakupované služby,
- zvýšit důraz na vymáhání pohledávek po lhůtě splatnosti.

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo provést externí finanční analýzu vybraných městských dopravních podniků a na základě výsledků navrhnout opatření ke zlepšení finanční situace. Finanční analýza byla realizována jako externí finanční analýza. Byla využita veřejně dostupná data, především informace z výročních zpráv vybraných společností. Hodnoceným obdobím byly roky 2011-2015. Do analýzy byly zahrnuty městské dopravní podniky krajských měst, které mají právní formu podnikání „akciová společnost“. Jednalo se celkem o 12 městských dopravních podniků, které byly blíže charakterizovány v praktické části této bakalářské práce. V rámci finanční analýzy byly aplikovány základní metody finanční analýzy; byla provedena horizontální a vertikální analýza účetních výkazů a především poměrová analýza, která se zaměřila na vývoj vybraných ukazatelů rentability, likvidity, aktivity a zadluženosti. Na základě výsledků finanční analýzy byly poté identifikovány slabé i silné stránky skupiny městských dopravních podniků.

V rámci sledovaného období (2011-2015) podniky realizovaly investice do dlouhodobých majetků a zvyšovala se také hodnota oběžných aktiv (v jejich rámci šlo především o nárůst krátkodobých finančních majetků). Pro financování svých aktiv využívaly podniky vlastního kapitálu, postupně se zvyšovalo i využívání cizích zdrojů.

Ve sledovaném období (od roku 2013) se postupně zvyšovaly výkony skupiny městských dopravních podniků a docházelo i k poklesu výkonové spotřeby. To se projevilo v růstu přidané hodnoty. Skupina podniků dokázala v letech 2014 a 2015 generovat kladné výsledky hospodaření z běžné činnosti.

Nejlépších ekonomických výsledků v oblasti výnosnosti dosáhla skupina městských dopravních podniků za rok 2014. Nastolený trend se však nepodařilo v roce 2015 udržet. Ve sledovaném období vykazovala skupina podniků vysoké hodnoty ukazatelů krátkodobé platební schopnosti (likvidity). V letech 2013-2015 měla skupina podniků vázán pracovní kapitál především v krátkodobém finančním majetku a v krátkodobých pohledávkách; tyto majetkové složky přitom patří mezi nejméně výnosné složky majetku. Vzhledem k tomu, že součástí aktiv jsou dlouhodobé majetky s vysokou pořizovací cenou (a dlouhou dobou odpisování), vykazovala skupina podniků dlouhou dobu obratu aktiv. Za pozitivní lze považovat skutečnost, že skupina podniků nemá problém se zadlužeností; aktiva jsou z více než 80 % financována z vlastního kapitálu.

Na základě výsledků finanční analýzy byla nejprve formulována doporučení pro celou skupinu podniků a poté i pro jednotlivé městské dopravní podniky. Doporučení se týkala

především investic do obnovy vozového parku, resp. do infrastruktury a dopravních technologií. Pozornost je třeba dále věnovat řízení pohledávek tak, aby městským dopravním podnikům nevznikaly pohledávky po lhůtě splatnosti. Současně je třeba se zaměřit i na optimalizaci oběžného majetku; volné peněžní prostředky je třeba investovat do výnosnějších majetkových složek. Z hlediska financování je třeba zajistit optimální poměr dlouhodobých a krátkodobých finančních zdrojů.

Aby městské dopravní podniky udržely nastavený trend výkonnosti v oblasti přidané hodnoty, je třeba i nadále zvyšovat tržby z prodeje služeb a řídit náklady (výkonovou spotřebu a ostatní provozní náklady). Pokud městské dopravní podniky budou řídit svoje náklady a budou optimalizovat svoji majetkovou a kapitálovou strukturu, pak by měla být dosažena i odpovídající výnosnost, resp. rentabilita. V oblasti krátkodobé platební schopnosti lze městským dopravním podnikům doporučit uplatňování tzv. průměrné strategie.

POUŽITÁ LITERATURA

- DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, 2017. Výroční zprávy. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/vyrocní-zpravy/>
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA BRNA, 2017. Výroční zprávy. *Dopravní podnik města Brna* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: <http://dpmb.cz/cs/firma-vyrocní-zpravy>
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE, 2017. Výroční zprávy. *Dopravní podnik města České Budějovice* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/vyrocní-zpravy/>
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA HRADCE KRÁLOVÉ, 2017. Výroční zprávy. *Dopravní podnik města Hradce Králové* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: http://www.dpmhk.cz/53/Vyrocní_zpravy/
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA JIHLAVY, 2017. Výroční zprávy. *Dopravní podnik města Jihlavy* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com_content&task=view&id=254&Itemid=65
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA KARLOVY VARY, 2017. Výroční zprávy. *Dopravní podnik města Karlovy Vary* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: <http://www.dpkv.cz/cz/vyrocní-zpravy>
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUCE, 2017. Výroční zprávy. *Dopravní podnik města Olomouce* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: <https://www.dpmo.cz/dpmo/vyrocní-zpravy/>
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OSTRAVA, 2017. Výroční zprávy. *Dopravní podnik města Ostrava* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: <https://www.dpo.cz/o-spolecnosti/vyrocní-zpravy.html>
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA PARDUBIC, 2017. Výroční zprávy. *Dopravní podnik města Pardubic* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/vyrocní-zpravy/>
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM, 2017. Výroční zprávy. *Dopravní podnik města Ústí nad Labem* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: <http://www.dpmul.cz/index.php?art=35>
- DOPRAVNÍ PODNIK MĚST LIBERCE A JABLONCE NAD NISOU, 2017. Výroční zprávy. *Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/dpmlj/o-spolecnosti/vyrocní-zpravy>
- PLZEŇSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY, 2017. Výroční zprávy. *Plzeňské městské dopravní podniky* [online]. [cit. 2017-02-09]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/o-nas/povinne-udaje/vyrocní-zpravy/>
- GRÜNWARD, Rudolf a Jaroslava HOLEČKOVÁ, 2007. *Finanční analýza a plánování podniku*. Praha: Ekopress. ISBN 978-80-86929-26-2.

- KISLINGEROVÁ, Eva a Jiří HLINICA, 2008. *Finanční analýza – krok za krokem*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7179-713-5.
- KISLINGEROVÁ, Eva et al., 2010. *Manažerské finance*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-194-9.
- KNÁPKOVÁ, Adriana, Drahomíra PAVELKOVÁ a Karel ŠTEKER, 2013. *Finanční analýza – komplexní průvodce s příklady*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4456-8.
- MAREK, Petr et al., 2006. *Studijní průvodce financemi podniku*. Praha: Ekopress. ISBN 80-86119-37-8.
- MRKVIČKA, Josef a Pavel KOLÁŘ, 2006. *Finanční analýza*. Praha: Aspi. ISBN 80-7357-219-2.
- RŮČKOVÁ, Petra, 2010. *Finanční analýza-metody, ukazatele, využití v praxi*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3308-1.
- SEDLÁČEK, Jaroslav, 1998. *Účetní data v rukou manažera*. Praha: Computer Press. ISBN 80-7226-140-1.
- SEDLÁČEK, Jaroslav, 2009. *Finanční analýza podniku*. Praha: Computer Press. ISBN 978-80-251-1830-6.
- VALACH, Josef et al., 1997. *Finanční řízení podniku*. Praha: Ekopress. ISBN 80-901991-6-X.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Strategie řízení podniku a ukazatele likvidity	20
Tabulka 2 Základní informace o skupině hodnocených dopravních podniků.....	27
Tabulka 3 Rentabilita aktiv (ROA) v %	30
Tabulka 4 Rentabilita vlastního kapitálu (ROE) v %.....	30
Tabulka 5 Rentabilita tržeb (ROS) v %.....	31
Tabulka 6 Běžná likvidita.....	32
Tabulka 7 Rychlá likvidita	33
Tabulka 8 Hotovostní likvidita.....	33
Tabulka 9 Doba obratu aktiv (dny)	35
Tabulka 10 Doba obratu zásob (dny)	35
Tabulka 11 Doba obratu pohledávek (dny)	36
Tabulka 12 Equity Ratio v % (míra samofinancování)	37
Tabulka 13 Debt-Equity Ratio (míra zadluženosti).....	37
Tabulka 14 Úrokové krytí	38

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Uživatelé finanční analýzy a její zaměření	14
Obrázek 2 Elementární metody finanční analýzy	15
Obrázek 3 Vývoj krátkodobých závazků a oběžného majetku	43
Obrázek 4 Vývoj ukazatele rychlé likvidity	44
Obrázek 5 Poměr krátkodobých a dlouhodobých závazků	46
Obrázek 6 Vývoj rentability tržeb	47
Obrázek 7 Vývoj ukazatelů rentability	48
Obrázek 8 Vývoj hotovostní likvidity	49
Obrázek 9 Vývoj ukazatelů rentability	50
Obrázek 10 Vývoj celkových tržeb	51

SEZNAM ZKRATEK

DD	dlouhodobé
EAT	earnings after tax zisk po zdanění
EBIT	earnings before interest and taxes zisk před zdaněním a úroky
KBÚ	krátkodobé bankovní úvěry
KD	krátkodobé
KFM	krátkodobý finanční majetek
PHM	pohonné hmoty
ROA	return on assets rentabilita aktiv
ROCE	return on capital employed rentabilita úplatného kapitálu
ROE	return on equity rentabilita vlastního kapitálu
ROI	return on investment rentabilita investovaného kapitálu
ROS	return on sales rentabilita tržeb
VH	výsledek hospodaření

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.

Příloha B Dopravní podnik města Pardubic, a.s.

Příloha C Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.

Příloha D Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.

Příloha E Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.

Příloha F Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Labem, a.s.

Příloha G Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Příloha H Dopravní podnik města Karlovy Vary, a.s.

Příloha I Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.

Příloha J Dopravní podnik města Brna, a.s.

Příloha K Dopravní podnik města Olomouce, a.s.

Příloha L Dopravní podnik města Ostrava, a.s.

Příloha M Skupina dopravních podniků

Příloha A Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	73 867 981	73 579 347	77 020 922	78 220 150	80 691 116
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	70 209 318	68 490 688	69 655 976	72 616 975	71 264 356
Oběžný majetek	3 425 422	4 842 118	7 148 083	5 402 220	9 256 651
Vlastní kapitál	60 389 534	59 965 879	59 669 667	59 760 538	61 107 143
Cizí zdroje	12 759 024	13 011 270	16 755 254	17 313 609	18 902 332
Výkony	16 415 597	15 952 619	16 159 697	16 945 118	18 092 671
Výkonová spotřeba	7 244 052	7 069 569	7 029 570	6 559 452	6 520 263
Přidaná hodnota	9 171 686	8 883 146	9 130 215	10 385 491	11 572 456
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	990 350	- 396 626	- 367 865	318 778	1 255 407
Výsledek hospodaření za účetní období	990 350	- 396 626	- 371 903	315 956	1 255 407

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	1 701 704	108 957	112 849	777 816	1 684 487
Nákladové úroky	99 278	168 638	158 730	156 821	144 962
Tržby-zboží	793	917	597	1 149	1 148
Tržby-výrobky, služby	16 102 577	15 567 794	15 704 066	16 551 772	17 654 721
Tržby celkem	16 103 370	15 568 711	15 704 663	16 552 921	17 655 869
Denní tržby	44 732	43 246	43 624	45 980	49 044
Zásoby	303 760	311 057	304 909	330 614	395 954
KD pohledávky	2 099 976	1 497 865	1 996 104	962 659	1 245 445
DD pohledávky	54 730	143 969	154 179	87 998	99 036
Pohledávky celkem	2 154 706	1 641 834	2 150 283	1 050 657	1 344 481
KD závazky	7 333 656	7 491 637	10 895 957	11 181 149	11 195 151
KBÚ	313 126	246 609	260 084	261 853	257 725
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	7 646 782	7 738 246	11 156 041	11 443 002	11 452 876
KFM	966 956	2 889 227	4 692 891	4 020 949	7 516 216

Zdroj: autor s využitím Dopravního podniku hlavního města Prahy (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	2,44	0,38	0,35	1,19	2,27
ROE (%)	1,64	-0,66	-0,62	0,53	2,05
ROS (%)	6,15	-2,55	-2,37	1,91	7,11
Doba obratu aktiv	1651,36	1701,40	1765,56	1701,17	1645,28
Doba obratu zásob	6,79	7,19	6,99	7,19	8,07
Doba obratu pohledávek	48,17	37,96	49,29	22,85	27,41
Equity Ratio (%)	81,75	81,50	77,47	76,40	75,73
Debt Equity Ratio	0,21	0,22	0,28	0,29	0,31
Úrokové krytí	18,14	1,65	1,71	5,96	12,62
Běžná likvidita	0,45	0,63	0,64	0,47	0,81
Rychlá likvidita	0,40	0,57	0,60	0,44	0,77
Peněžní likvidita	0,13	0,37	0,42	0,35	0,66

Zdroj: autor

Příloha B Dopravní podnik města Pardubic, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	491 656	482 458	475 279	481 119	487 982
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	447 172	421 863	395 746	385 417	361 770
Oběžný majetek	43 998	60 117	78 491	94 577	125 083
Vlastní kapitál	431 743	436 955	437 937	444 031	447 898
Cizí zdroje	51 213	38 054	29 516	30 029	34 859
Výkony	144 256	145 566	144 920	145 926	144 287
Výkonová spotřeba	87 593	87 357	90 139	85 734	86 789
Přidaná hodnota	58 482	60 023	57 123	63 010	60 443
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	1 920	212	905	5 188	3 867
Výsledek hospodaření za účetní období	1 920	212	907	4 594	3 867

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	2 608	1 179	1 251	6 073	5 314
Nákladové úroky	28	-	-	1	-
Tržby-zboží	39 299	36 257	26 778	24 107	20 417
Tržby-výrobky, služby	142 744	144 226	143 105	142 794	142 255
Tržby celkem	182 043	180 483	169 883	166 901	162 672
Denní tržby	506	501	472	464	452
Zásoby	7 973	8 148	9 672	8 621	8 318
KD pohledávky	19 622	9 262	9 785	11 088	11 322
DD pohledávky	2 027	1 351	1 525	1 358	1 358
Pohledávky celkem	21 649	10 613	11 310	12 446	12 680
KD závazky	50 923	36 910	27 056	26 305	26 305
KBÚ	-	-	-	-	-
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	50 923	36 910	27 056	26 305	26 305
KFM	14 376	41 356	57 509	73 510	104 085

Zdroj: autor s využitím Dopravního podniku města Pardubic (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	0,54	0,24	0,26	1,26	1,09
ROE (%)	0,44	0,05	0,21	1,03	0,86
ROS (%)	1,05	0,12	0,53	2,75	2,38
Doba obratu aktiv	972,28	962,33	1007,17	1037,76	1079,92
Doba obratu zásob	15,77	16,25	20,50	18,60	18,41
Doba obratu pohledávek	42,81	21,17	23,97	26,85	28,06
Equity Ratio (%)	87,81	90,57	92,14	92,29	91,79
Debt Equity Ratio	0,12	0,09	0,07	0,07	0,08
Úrokové krytí	94,14	-	-	6074,00	-
Běžná likvidita	0,86	1,63	2,90	3,60	4,76
Rychlá likvidita	0,67	1,37	2,49	3,22	4,39
Peněžní likvidita	0,28	1,12	2,13	2,79	3,96

Zdroj: autor

Příloha C Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	1 069 766	1 087 966	998 258	1 008 803	1 009 865
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	894 009	939 211	911 474	882 060	877 810
Oběžný majetek	174 904	147 742	85 579	125 656	130 988
Vlastní kapitál	915 024	914 009	913 198	912 427	911 734
Cizí zdroje	137 003	158 239	68 860	81 127	82 598
Výkony	184 858	183 819	166 875	160 468	155 790
Výkonová spotřeba	126 728	125 663	121 735	112 194	104 017
Přidaná hodnota	58 912	58 701	45 486	48 710	52 220
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	1 631	- 1 016	- 810	- 772	- 693
Výsledek hospodaření za účetní období	1 631	- 1 016	- 810	- 772	- 693

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	2 834	287	206	634	106
Nákladové úroky	-	-	-	-	-
Tržby-zboží	11 709	9 133	6 996	6 121	4 976
Tržby-výrobky, služby	178 807	179 987	164 660	159 384	154 710
Tržby celkem	190 516	189 120	171 656	165 505	159 686
Denní tržby	529	525	477	460	444
Zásoby	6 016	5 526	4 915	4 214	5 479
KD pohledávky	51 886	47 014	17 224	16 437	16 737
DD pohledávky	305	319	320	321	315
Pohledávky celkem	52 191	47 333	17 544	16 758	17 052
KD závazky	94 874	110 912	26 116	32 977	33 649
KBÚ	-	-	-	-	-
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	94 874	110 912	26 116	32 977	33 649
KFM	116 697	94 883	63 120	104 684	108 457

Zdroj: autor s využitím Dopravního podniku města Hradce Králové (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	0,26	0,03	0,02	0,06	0,01
ROE (%)	0,18	-0,11	-0,09	-0,08	-0,08
ROS (%)	0,86	-0,54	-0,47	-0,47	-0,43
Doba obratu aktiv	2021,44	2071,00	2093,56	2194,31	2276,66
Doba obratu zásob	11,37	10,52	10,31	9,17	12,35
Doba obratu pohledávek	98,62	90,10	36,79	36,45	38,44
Equity Ratio (%)	85,53	84,01	91,48	90,45	90,28
Debt Equity Ratio	0,15	0,17	0,08	0,09	0,09
Úrokové krytí	-	-	-	-	-
Běžná likvidita	1,84	1,33	3,28	3,81	3,89
Rychlá likvidita	1,78	1,28	3,08	3,67	3,72
Peněžní likvidita	1,23	0,86	2,42	3,17	3,22

Zdroj: autor

Příloha D Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	345 844	277 845	277 665	281 854	297 740
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	139 316	163 857	147 139	136 369	123 586
Oběžný majetek	205 745	112 528	129 019	143 936	172 546
Vlastní kapitál	194 722	198 792	197 477	199 267	201 337
Cizí zdroje	148 374	76 645	77 818	80 275	94 204
Výkony	64 436	62 608	56 988	58 524	60 094
Výkonová spotřeba	33 929	31 302	29 033	31 579	31 518
Přidaná hodnota	30 507	32 139	29 034	28 292	30 111
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	7 531	4 437	- 899	2 253	2 410
Výsledek hospodaření za účetní období	7 531	4 437	- 899	2 253	2 410

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	8 404	6 066	- 6	3 069	3 354
Nákladové úroky	177	139	-	-	-
Tržby-zboží	-	5 828	7 710	8 984	6 447
Tržby-výrobky, služby	64 422	62 264	56 940	58 515	60 087
Tržby celkem	64 422	68 092	64 650	67 499	66 534
Denní tržby	179	189	180	187	185
Zásoby	4 151	2 755	3 114	3 964	3 896
KD pohledávky	164 562	64 481	62 574	68 991	71 232
DD pohledávky	-	-	-	-	-
Pohledávky celkem	164 562	64 481	62 574	68 991	71 232
KD závazky	68 928	69 570	70 252	71 893	82 896
KBÚ	74 000	-	-	-	-
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	142 928	69 570	70 252	71 893	82 896
KFM	37 032	45 292	63 331	70 971	97 418

Zdroj: autor s využitím Dopravního podniku města Jihlavy (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	2,48	2,23	0,00	1,09	1,13
ROE (%)	3,87	2,23	-0,46	1,13	0,12
ROS (%)	11,69	6,52	-1,39	3,34	0,36
Doba obratu aktiv	1932,63	1468,96	1546,16	1503,24	1611,00
Doba obratu zásob	23,20	14,57	17,34	21,14	21,08
Doba obratu pohledávek	919,60	340,91	348,44	367,96	385,42
Equity Ratio (%)	56,30	71,55	71,12	70,70	67,62
Debt Equity Ratio	0,76	0,39	0,39	0,40	0,47
Úrokové krytí	48,48	44,64	-	-	-
Běžná likvidita	1,44	1,62	1,84	2,00	2,08
Rychlá likvidita	1,41	1,58	1,79	1,95	2,03
Peněžní likvidita	0,26	0,65	0,90	0,99	1,18

Zdroj: autor

Příloha E Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	884 522	844 781	858 605	1 005 581	1 024 378
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	797 471	771 620	773 775	871 632	964 099
Oběžný majetek	86 810	72 742	83 943	133 650	58 023
Vlastní kapitál	783 269	760 261	737 654	722 796	681 770
Cizí zdroje	92 291	77 594	114 760	267 835	337 779
Výkony	162 350	182 675	184 165	180 880	170 800
Výkonová spotřeba	160 426	160 010	157 618	145 958	123 241
Přidaná hodnota	3 116	25 161	28 576	37 395	50 301
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	- 21 551	- 22 304	- 22 113	- 13 919	- 36 570
Výsledek hospodaření za účetní období	- 21 551	- 22 304	- 22 113	- 13 919	- 36 570

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	- 21 631	- 28 571	- 27 910	- 21 390	- 36 385
Nákladové úroky	363	899	939	1 058	2 499
Tržby-zboží	75 218	136 616	104 763	103 209	89 517
Tržby-výrobky, služby	162 350	177 634	175 597	169 131	161 401
Tržby celkem	237 568	314 250	280 360	272 340	250 918
Denní tržby	660	873	779	757	697
Zásoby	20 104	17 301	14 968	15 170	16 408
KD pohledávky	26 702	17 257	17 118	62 153	26 600
DD pohledávky	-	-	-	5 359	6 783
Pohledávky celkem	26 702	17 257	17 118	67 512	33 383
KD závazky	47 438	47 824	43 905	164 136	45 163
KBÚ	9 325	5 527	-	8 186	34 158
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	56 763	53 351	43 905	172 322	79 321
KFM	40 004	38 184	51 857	50 968	8 232

Zdroj: autor s využitím Dopravního podniku města Ústí nad Labem (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	-2,40	-3,28	-3,14	-2,02	-3,31
ROE (%)	-2,75	-2,93	-3,00	-1,93	-5,36
ROS (%)	-9,07	-7,10	-7,89	-5,11	-14,57
Doba obratu aktiv	1340,37	967,77	1102,50	1329,25	1469,71
Doba obratu zásob	30,46	19,82	19,22	20,05	23,54
Doba obratu pohledávek	40,46	19,77	21,98	89,24	47,90
Equity Ratio (%)	88,55	90,00	85,91	71,88	66,55
Debt Equity Ratio	0,12	0,10	0,16	0,37	0,50
Úrokové krytí	-58,59	-30,78	-28,72	-19,22	-13,56
Běžná likvidita	1,53	1,36	1,91	0,78	0,73
Rychlá likvidita	1,18	1,04	1,57	0,66	0,44
Peněžní likvidita	0,70	0,72	1,18	0,30	0,10

Zdroj: autor

Příloha F dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Labem, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	1 261 370	1 241 427	1 227 498	1 236 208	1 229 048
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	1 189 984	1 158 844	1 133 525	1 197 532	1 144 006
Oběžný majetek	61 266	76 592	90 987	36 980	83 260
Vlastní kapitál	940 734	939 846	940 051	940 230	940 058
Cizí zdroje	305 246	286 136	273 223	281 908	275 264
Výkony	241 793	250 395	242 221	231 897	238 399
Výkonová spotřeba	168 316	156 236	129 979	130 418	124 803
Přidaná hodnota	73 487	94 159	112 191	101 488	113 606
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	1 305	397	575	624	547
Výsledek hospodaření za účetní období	1 305	397	575	624	547

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	2 411	775	2 306	1 706	385
Nákladové úroky	9 175	7 242	5 258	4 106	3 034
Tržby-zboží	109	142	82	56	59
Tržby-výrobky, služby	236 840	243 076	239 025	225 937	233 855
Tržby celkem	236 949	243 218	239 107	225 993	233 914
Denní tržby	658	676	664	628	650
Zásoby	13 642	10 072	8 940	8 404	7 706
KD pohledávky	39 945	35 999	29 998	26 689	16 184
DD pohledávky	-	-	-	-	-
Pohledávky celkem	39 945	35 999	29 998	26 689	16 184
KD závazky	74 212	48 494	71 009	84 291	41 201
KBÚ	33 533	49 018	36 763	47 018	56 206
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	107 745	97 512	107 772	131 309	97 407
KFM	7 679	30 521	52 049	1 887	59 370

Zdroj: autor s využitím Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	0,92	0,65	0,62	0,47	0,28
ROE (%)	0,14	0,04	0,06	0,07	0,06
ROS (%)	0,55	0,16	0,24	0,28	0,23
Doba obratu aktiv	1916,42	1837,50	1848,12	1969,24	1891,54
Doba obratu zásob	20,73	14,91	13,46	13,39	11,86
Doba obratu pohledávek	60,69	53,28	45,17	42,51	24,91
Equity Ratio (%)	74,58	75,71	76,58	76,06	76,49
Debt Equity Ratio	0,32	0,30	0,29	0,30	0,29
Úrokové krytí	1,26	1,11	1,44	1,42	1,13
Běžná likvidita	0,57	0,79	0,84	0,28	0,85
Rychlá likvidita	0,44	0,68	0,76	0,22	0,78
Peněžní likvidita	0,07	0,31	0,48	0,01	0,61

Zdroj: autor

Příloha G Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	2 065 899	2 115 757	2 317 595	2 536 879	2 378 788
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	1 792 745	1 846 582	1 893 619	1 909 611	1 907 118
Oběžný majetek	266 611	264 529	412 892	617 426	464 885
Vlastní kapitál	1 633 422	1 696 755	1 760 481	1 824 719	1 873 689
Cizí zdroje	386 388	383 610	515 976	674 987	472 168
Výkony	423 224	419 683	443 301	487 150	444 930
Výkonová spotřeba	474 832	429 732	559 527	565 657	521 286
Přidaná hodnota	- 51 595	- 9 539	- 116 186	- 78 329	- 76 197
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	45 961	68 961	46 821	69 691	64 997
Výsledek hospodaření za účetní období	45 961	68 961	68 696	69 691	67 997

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	79 539	83 728	88 445	87 980	83 475
Nákladové úroky	-	143	1 648	6 601	5 665
Tržby-zboží	15	5 270	175	464	294
Tržby-výrobky, služby	369 580	404 965	439 104	485 802	444 869
Tržby celkem	369 595	410 235	439 279	486 266	445 163
Denní tržby	1 027	1 140	1 220	1 351	1 237
Zásoby	22 165	24 064	19 006	10 048	15 369
KD pohledávky	97 342	50 195	71 947	60 170	57 322
DD pohledávky	4 980	5 102	5 213	7 375	6 884
Pohledávky celkem	102 322	55 297	77 160	67 545	64 206
KD závazky	254 115	194 586	115 121	228 992	251 592
KBÚ	-	5 000	30 000	75 000	-
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	254 115	199 586	145 121	303 992	251 592
KFM	142 124	185 168	316 726	539 833	385 310

Zdroj: autor s využitím Plzeňských městských dopravních podniků (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	3,85	3,96	3,89	3,73	3,75
ROE (%)	2,81	4,06	3,90	3,82	3,63
ROS (%)	12,44	16,81	15,64	14,33	15,27
Doba obratu aktiv	2012,27	1856,67	1899,33	1878,14	1923,71
Doba obratu zásob	21,59	21,12	15,58	7,44	12,43
Doba obratu pohledávek	99,67	48,53	63,23	50,01	51,92
Equity Ratio (%)	79,07	80,20	75,96	71,93	78,77
Debt Equity Ratio	0,24	0,23	0,29	0,37	0,25
Úrokové krytí	-	586,51	54,67	14,33	15,74
Běžná likvidita	1,05	1,33	2,85	2,03	1,85
Rychlá likvidita	0,94	1,18	2,68	1,97	1,76
Peněžní likvidita	0,56	0,93	2,18	1,78	1,53

Zdroj: autor

Příloha H Dopravní podnik města Karlovy Vary, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	234 619	233 241	230 774	235 156	274 029
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	193 443	199 153	194 944	188 227	213 099
Oběžný majetek	39 611	32 725	34 042	45 828	59 617
Vlastní kapitál	201 733	201 944	198 571	198 671	205 495
Cizí zdroje	27 407	27 448	27 941	26 932	60 746
Výkony	123 899	125 664	127 881	130 961	125 424
Výkonová spotřeba	73 383	74 184	72 977	78 809	69 311
Přidaná hodnota	50 953	52 012	55 563	52 837	56 807
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	439	211	689	100	6 824
Výsledek hospodaření za účetní období	439	211	689	100	6 824

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	1 027	873	1 525	510	9 137
Nákladové úroky	140	90	32	35	21
Tržby-zboží	20 601	24 534	31 297	27 661	17 552
Tržby-výrobky, služby	123 632	125 345	127 683	130 454	125 174
Tržby celkem	144 233	149 879	158 980	158 115	142 726
Denní tržby	401	416	442	439	396
Zásoby	4 032	4 623	4 393	4 120	3 533
KD pohledávky	14 358	15 966	14 131	11 519	13 604
DD pohledávky	166	1 196	1 906	1 156	1 223
Pohledávky celkem	14 524	17 162	16 037	12 675	14 827
KD závazky	14 217	15 659	17 035	16 417	41 830
KBÚ	5 616	3 324	1 200	-	6 150
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	19 833	18 983	18 235	16 417	47 980
KFM	21 055	10 940	13 612	29 033	41 257

Zdroj: autor s využitím Dopravního podniku města Karlovy Vary (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	0,50	0,41	0,67	0,23	3,34
ROE (%)	0,22	0,10	0,35	0,05	3,32
ROS (%)	0,30	0,14	0,43	0,06	4,78
Doba obratu aktiv	585,60	560,23	522,57	535,41	691,19
Doba obratu zásob	10,06	11,10	9,95	9,38	8,91
Doba obratu pohledávek	36,25	41,22	36,31	28,86	37,40
Equity Ratio (%)	85,98	86,58	86,05	84,48	74,99
Debt Equity Ratio	0,14	0,14	0,14	0,14	0,30
Úrokové krytí	8,34	10,70	48,66	15,57	436,10
Běžná likvidita	2,00	1,72	1,87	2,79	1,24
Rychlá likvidita	1,79	1,42	1,52	2,47	1,14
Peněžní likvidita	1,06	0,58	0,75	1,77	0,86

Zdroj: autor

Příloha I Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	871 885	864 844	871 395	843 610	840 296
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	772 212	789 093	790 172	743 402	706 915
Oběžný majetek	97 762	73 716	79 395	98 341	131 632
Vlastní kapitál	672 097	684 909	681 341	685 771	699 215
Cizí zdroje	192 648	174 017	184 089	152 091	133 276
Výkony	168 482	165 611	164 051	159 200	159 774
Výkonová spotřeba	128 030	126 593	122 033	117 146	121 544
Přidaná hodnota	41 858	40 228	43 144	43 341	39 173
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	- 3 170	- 13 145	- 2 524	5 474	12 831
Výsledek hospodaření za účetní období	- 3 170	- 13 145	- 2 524	5 474	12 831

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	- 2 726	- 2 498	2 953	4 832	- 85
Nákladové úroky	1 579	2 318	1 414	1 046	785
Tržby-zboží	26 589	23 620	21 733	20 747	12 775
Tržby-výrobky, služby	157 458	154 749	151 271	152 026	152 550
Tržby celkem	184 047	178 369	173 004	172 773	165 325
Denní tržby	511	495	481	480	459
Zásoby	16 760	15 099	15 213	12 997	16 143
KD pohledávky	15 526	13 800	19 606	15 691	11 709
DD pohledávky					
Pohledávky celkem	15 526	13 800	19 606	15 691	11 709
KD závazky	24 233	23 989	49 940	32 020	37 030
KBÚ	57 243	14 456	14 340	14 340	14 340
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	81 476	38 445	64 280	46 360	51 370
KFM	65 476	44 817	44 576	69 653	103 780

Zdroj: autor s využitím Dopravního podniku města České Budějovice (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	-0,13	-0,02	0,50	0,70	0,08
ROE (%)	-0,47	-1,92	-0,37	0,80	1,84
ROS (%)	-1,72	-7,37	-1,46	3,17	7,76
Doba obratu aktiv	1705,43	1745,50	1813,27	1757,80	1829,77
Doba obratu zásob	32,78	30,47	31,66	27,08	35,15
Doba obratu pohledávek	30,37	27,85	40,80	32,69	25,50
Equity Ratio (%)	77,09	79,19	78,19	81,29	83,21
Debt Equity Ratio	0,29	0,25	0,27	0,22	0,19
Úrokové krytí	-0,73	-0,08	3,09	5,62	0,89
Běžná likvidita	1,20	1,92	1,24	2,12	2,56
Rychlá likvidita	0,99	1,52	1,00	1,84	2,25
Peněžní likvidita	0,80	1,17	0,69	1,50	2,02

Zdroj: autor

Příloha J Dopravní podnik města Brna, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	6 531 334	6 467 098	6 685 291	7 308 479	7 080 902
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	5 674 292	5 466 873	5 353 801	6 022 245	5 689 429
Oběžný majetek	854 737	996 200	1 328 289	1 283 123	1 387 188
Vlastní kapitál	5 330 017	5 518 661	5 699 583	5 901 394	6 187 935
Cizí zdroje	1 030 809	786 096	832 626	1 257 823	742 920
Výkony	1 122 281	1 157 941	1 145 632	1 145 576	1 132 891
Výkonová spotřeba	1 013 226	960 175	980 671	883 004	804 735
Přidaná hodnota	109 055	197 779	164 967	262 574	328 163
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	119 583	181 034	179 807	201 950	286 373
Výsledek hospodaření za účetní období	119 583	188 644	179 807	201 950	286 373

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	150 684	235 602	218 925	249 053	354 546
Nákladové úroky	-	-	-	-	-
Tržby-zboží	40	68	86	51	4 655
Tržby-výrobky, služby	1 049 579	1 095 287	1 084 774	1 100 245	1 085 221
Tržby celkem	1 049 619	1 095 355	1 084 860	1 100 296	1 089 876
Denní tržby	2 916	3 043	3 014	3 056	3 027
Zásoby	87 334	81 768	78 553	74 656	71 721
KD pohledávky	154 438	79 015	99 129	270 058	58 116
DD pohledávky	154	160	167	248	424
Pohledávky celkem	154 592	79 175	99 296	270 306	58 540
KD závazky	532 906	213 115	272 634	677 372	174 529
KBÚ	-	-	-	-	-
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	532 906	213 115	272 634	677 372	174 529
KFM	612 811	835 257	1 150 440	938 161	1 256 927

Zdroj: autor s využitím Dopravního podniku města Brno (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	2,31	3,64	3,27	3,41	5,01
ROE (%)	2,24	3,42	3,15	3,42	4,63
ROS (%)	11,39	17,22	16,57	18,35	26,28
Doba obratu aktiv	2240,13	2125,48	2218,45	2391,22	2338,91
Doba obratu zásob	29,95	26,87	26,07	24,43	23,69
Doba obratu pohledávek	53,02	26,02	32,95	88,44	19,34
Equity Ratio (%)	81,61	85,33	85,26	80,75	87,39
Debt Equity Ratio	0,19	0,14	0,15	0,21	0,12
Úrokové krytí	-	-	-	-	-
Běžná likvidita	1,60	4,67	4,87	1,89	7,95
Rychlá likvidita	1,44	4,29	4,58	1,78	7,53
Peněžní likvidita	1,15	3,92	4,22	1,39	7,20

Zdroj: autor

Příloha K Dopravní podnik města Olomouce, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	697 389	736 354	705 181	654 721	666 219
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	651 830	632 173	626 647	566 163	523 194
Oběžný majetek	44 836	103 906	78 218	88 449	142 833
Vlastní kapitál	614 765	615 974	535 875	553 985	541 216
Cizí zdroje	73 695	112 205	161 113	92 851	115 233
Výkony	162 598	165 294	165 317	167 024	167 171
Výkonová spotřeba	148 879	147 860	152 692	138 433	170 061
Přidaná hodnota	13 720	17 435	12 626	28 596	- 2 890
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	- 23 845	1 209	- 80 099	18 110	- 12 769
Výsledek hospodaření za účetní období	- 23 845	1 209	- 80 099	18 110	- 12 769

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	- 18 280	638	- 94 198	8 488	- 11 978
Nákladové úroky	1	-	-	1	-
Tržby-zboží	3	3	3	15	1
Tržby-výrobky, služby	161 951	164 827	165 223	166 961	167 073
Tržby celkem	161 954	164 830	165 226	166 976	167 074
Denní tržby	450	458	459	464	464
Zásoby	16 428	17 910	18 572	17 844	19 510
KD pohledávky	11 514	14 825	25 477	6 941	23 258
DD pohledávky	12	9	9	3	1
Pohledávky celkem	11 526	14 834	25 486	6 944	23 259
KD závazky	23 963	63 615	126 917	59 521	72 497
KBÚ	-	-	-	-	-
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	23 963	63 615	126 917	59 521	72 497
KFM	16 882	71 162	34 160	63 661	100 064

Zdroj: autor s využitím Dopravního podniku města Olomouce (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	-2,62	0,09	-13,36	1,30	-1,80
ROE (%)	-3,88	0,20	-14,95	3,27	-2,36
ROS (%)	-14,72	0,73	-48,48	10,85	-7,64
Doba obratu aktiv	1550,19	1608,25	1536,47	1411,58	1435,52
Doba obratu zásob	36,52	39,12	40,47	38,47	42,04
Doba obratu pohledávek	25,62	32,40	55,53	14,97	50,12
Equity Ratio (%)	88,15	83,65	75,99	84,61	81,24
Debt Equity Ratio	0,12	0,18	0,30	0,17	0,21
Úrokové krytí	-18279,00	-	-	8489,00	-
Běžná likvidita	1,87	1,63	0,62	1,49	1,97
Rychlá likvidita	1,18	1,35	0,47	1,19	1,70
Peněžní likvidita	0,70	1,12	0,27	1,07	1,38

Zdroj: autor

Příloha L Dopravní podnik města Ostrava, a.s.

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	5 004 307	4 923 048	4 943 656	5 782 076	4 984 464
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	4 448 127	4 382 004	4 293 607	4 728 698	4 300 930
Oběžný majetek	552 751	537 018	645 024	1 048 943	680 970
Vlastní kapitál	4 258 372	4 259 321	4 263 223	4 266 914	4 320 639
Cizí zdroje	714 828	634 453	652 300	1 488 936	640 309
Výkony	594 095	589 720	601 876	579 320	549 503
Výkonová spotřeba	613 079	613 286	589 084	555 998	561 441
Přidaná hodnota	- 18 675	- 23 324	13 308	24 298	- 9 272
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	874	949	3 829	3 691	4 498
Výsledek hospodaření za účetní období	874	949	3 829	3 691	4 498

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	5 152	3 033	709	2 940	4 607
Nákladové úroky	-	-	-	2	1
Tržby-zboží	3 603	2 838	3 247	3 948	6 526
Tržby-výrobky, služby	594 095	589 720	588 218	564 848	540 744
Tržby celkem	597 698	592 558	591 465	568 796	547 270
Denní tržby	1 660	1 646	1 643	1 580	1 520
Zásoby	57 802	57 189	50 806	49 823	42 081
KD pohledávky	182 163	194 686	58 823	451 532	162 903
DD pohledávky	128 083	8 306	6 039	39 484	5 711
Pohledávky celkem	310 246	202 992	64 862	491 016	168 614
KD závazky	281 984	221 912	219 395	1 007 780	204 816
KBÚ	-	-	-	-	-
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD celkem	281 984	221 912	219 395	1 007 780	204 816
KFM	184 703	276 837	529 356	508 104	470 275

Zdroj: autor s využitím Dopravního podniku města Ostrava (2017)

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek

Ukazatel/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
ROA (%)	0,10	0,06	0,01	0,05	0,09
ROE (%)	0,02	0,02	0,09	0,09	0,10
ROS (%)	0,15	0,16	0,65	0,65	0,82
Doba obratu aktiv	3014,15	2990,93	3009,00	3659,57	3278,83
Doba obratu zásob	34,81	34,74	30,92	31,53	27,68
Doba obratu pohledávek	186,86	123,32	39,48	310,77	110,92
Equity Ratio (%)	85,09	86,52	86,24	73,80	86,68
Debt Equity Ratio	0,17	0,15	0,15	0,35	0,15
Úrokové krytí	-	-	-	1471,00	4608,00
Běžná likvidita	1,96	2,42	2,94	1,04	3,32
Rychlá likvidita	1,30	2,12	2,68	0,95	3,09
Peněžní likvidita	0,66	1,25	2,41	0,50	2,30

Zdroj: autor

Příloha M Skupina dopravních podniků

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Aktiva celkem	98 330 879	97 777 214	101 555 775	105 376 712	105 949 291
Z toho:					
Dlouhodobý majetek	91 658 046	89 643 965	90 464 032	94 977 029	92 377 242
Oběžný majetek	6 407 204	7 856 951	10 838 986	10 168 072	13 374 646
Vlastní kapitál	80 623 804	80 452 627	80 298 281	80 677 657	82 438 768
Cizí zdroje	16 633 754	16 400 220	20 345 776	23 237 339	22 531 997
Výkony	20 401 964	19 991 315	20 204 800	20 971 364	21 991 237
Výkonová spotřeba	10 885 552	10 595 253	10 624 142	9 960 380	9 800 450
Přidaná hodnota	9 522 831	9 404 596	9 589 355	11 022 001	12 205 649
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	1 121 902	- 174 732	- 237 855	614 859	1 592 220
Výsledek hospodaření za účetní období	1 121 902	- 167 122	- 220 016	611 443	1 593 051

Ukazatel (v tis. Kč)/Rok	2011	2012	2013	2014	2015
VH před zdaněním	1 911 726	410 069	307 055	1 121 711	2 096 963
Nákladové úroky	110 741	179 469	168 021	169 671	156 967
Tržby-zboží	177 979	245 226	203 467	196 512	164 367
Tržby-výrobky, služby	19 344 035	18 909 874	19 039 666	19 907 869	20 922 660
Tržby celkem	19 522 014	19 155 100	19 243 133	20 104 381	21 087 027
Denní tržby	54 228	53 209	53 453	55 846	58 575
Zásoby	560 167	555 512	533 061	540 475	606 118
KD pohledávky	2 878 034	2 040 365	2 421 916	1 963 928	1 714 432
DD pohledávky	190 457	160 412	169 358	143 302	121 735
Pohledávky celkem	3 068 491	2 200 777	2 591 274	2 107 230	1 836 167
KD závazky	8 801 449	8 538 223	11 935 337	13 582 853	12 206 659
KBÚ	492 843	323 934	342 387	406 397	368 579
KD fin. výpomoci	-	-	-	-	-
KD závazky celkem	9 294 292	8 862 157	12 277 724	13 989 250	12 575 238
KFM	2 225 795	4 563 644	7 069 627	6 471 414	10 251 391

Zdroj: autor s využitím příloh A-L

VH = výsledek hospodaření

KD = krátkodobé

DD = dlouhodobé

KBÚ = krátkodobé bankovní úvěry

KFM = krátkodobý finanční majetek