

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Financování zvoleného autobusového dopravce

Financing of selected bus carrier

Markéta Lišková Egermaierová

Plzeň 2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Markéta LIŠKOVÁ EGERMAIEROVÁ**
Osobní číslo: **K10B0059K**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Podniková ekonomika a management**
Název tématu: **Financování zvoleného autobusového dopravce**
Zadávající katedra: **Katedra financí a účetnictví**

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

1. Vymezte cíl práce.
2. Zpracujte teoretický rámec dané problematiky.
3. Popište a objasněte význam autobusové dopravy a její postavení ve veřejné osobní dopravě.
4. Popište a objasněte podstatu financování zvoleného autobusového dopravce.
5. Vypracujte závěr včetně vlastních doporučení na zlepšení fungování analyzovaného systému.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: 40 - 60 stran

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- **KOVALČÍKOVÁ, D.** *Zákon o silniční dopravě: Komentované znění zákona schválené Parlamentem České republiky v květnu 1994.* Praha: Universe, 1994. ISBN 80-901506-8-3
- **MAREŠ, S.** *Zdroje financování podniku.* Praha: Eupress, 2008. ISBN 978-80-7408-007-4
- **ŠIMAN, J.; PETERA, P.** *Financování podnikatelských subjektů: teorie a praxe.* Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 80-247-0939-2

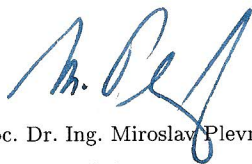
Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Lucie Kuldová, Ph.D.

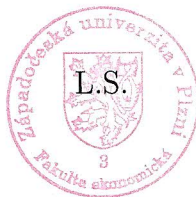
Katedra financí a účetnictví

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce: **4. května 2012**



Doc. Dr. Ing. Miroslav Plevný
děkan



Prof. Ing. Lilia Dvořáková, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 30. listopadu 2011

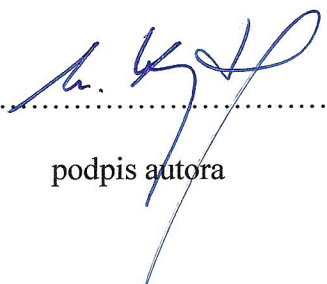
Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Financování zvoleného autobusového dopravce“

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

V Plzni dne 4. 5. 2012


.....
podpis autora

Poděkování

Ráda bych poděkovala Ing. Lucii Mádlové, Ph.D. za cenné informace a odborné vedení při zpracování bakalářské práce.

Dále bych chtěla poděkovat zaměstnancům společnosti ČSAD autobusy Plzeň a. s. za poskytnutí interních informací a materiálů.

Děkuji také své rodině za trpělivost, poskytnutí psychické podpory a zázemí při studiu.

Obsah

ÚVOD	- 7 -
1 TEORETICKÝ RÁMEC FINANCOVÁNÍ PODNIKU.....	- 8 -
1.1 FINANCOVÁNÍ PODNIKU A ÚKOLY FINANČNÍHO MANAGEMENTU.....	- 8 -
1.2 DRUHY FINANCOVÁNÍ PODNIKU.....	- 9 -
1.3 KLASICKÉ ZDROJE FINANCOVÁNÍ PODNIKU.....	- 10 -
1.3.1 Základní kapitál.....	- 10 -
1.3.2 Kapitálové fondy	- 10 -
1.3.3 Rezervní fondy ze zisku.....	- 11 -
1.3.4 Nerozdělený zisk z minulých období.....	- 11 -
1.3.5 Hospodářský výsledek v aktuálním období	- 11 -
1.3.6 Tiché společenství	- 11 -
1.3.7 Bankovní úvěry.....	- 12 -
1.3.8 Emisní půjčky.....	- 13 -
1.3.9 Obchodní úvěry	- 13 -
1.4 ALTERNATIVNÍ ZDROJE FINANCOVÁNÍ PODNIKU.....	- 13 -
1.4.1 Leasing	- 13 -
1.4.2 Rizikový a rozvojový kapitál	- 14 -
1.4.3 Forfaiting.....	- 14 -
1.4.4 Faktoring	- 14 -
1.4.5 Půjčky a firemní financování	- 14 -
1.5 DOTACE JAKO ZDROJ FINANCOVÁNÍ PODNIKU	- 14 -
1.6 DŮVODY PRO VYUŽITÍ CIZÍCH ZDROJŮ.....	- 15 -
1.7 BĚŽNÉ (KRÁTKODOBÉ) FINANCOVÁNÍ.....	- 16 -
1.7.1 Určení vhodné výše oběžných aktiv.....	- 16 -
1.7.2 Způsoby financování oběžných aktiv.....	- 17 -
1.8 CASH FLOW	- 18 -
1.8.1 Zjišťování cash flow.....	- 18 -
1.9 FINANČNÍ ANALÝZA	- 19 -
1.9.1 Techniky finanční analýzy	- 19 -
1.9.2 Postup při finanční analýze	- 20 -
1.9.3 Finanční plánování	- 20 -
2 VÝZNAM A POSTAVENÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY VE VEŘEJNÉ OSOBNÍ DOPRAVĚ.....	- 22 -
2.1 POPIS A VÝZNAM AUTOBUSOVÉ DOPRAVY.....	- 22 -
2.2 VEŘEJNÁ OSOBNÍ DOPRAVA	- 22 -
2.3 POSTAVENÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY VE VEŘEJNÉ OSOBNÍ DOPRAVĚ	- 24 -
3 FINANCOVÁNÍ ZVOLENÉHO AUTOBUSOVÉHO DOPRAVCE	- 26 -
3.1 CHARAKTERISTIKA DOPRAVCE.....	- 26 -
3.2 FINANCOVÁNÍ Z DOTACÍ NA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST.....	- 28 -
3.2.1 Nárok na dotaci na dopravní obslužnost a její poskytovatel.....	- 28 -
3.2.2 Výpočet dotace na dopravní obslužnost	- 29 -
3.2.3 Poskytnutí dotace na dopravní obslužnost	- 30 -
3.2.4 Placení dotace na dopravní obslužnost.....	- 33 -
3.2.5 Případová studie výpočtu dotace na dopravní obslužnost.....	- 34 -

3.3	FINANCOVÁNÍ Z DOTACÍ NA OBNOVU VOZIDEL VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	- 35 -
3.3.1	<i>Nárok na dotaci na obnovu vozidel veřejné dopravy a její poskytovatel</i>	- 35 -
3.3.2	<i>Výpočet dotace na obnovu vozidel veřejné dopravy.....</i>	- 36 -
3.3.3	<i>Poskytnutí dotace na obnovu vozidel veřejné dopravy</i>	- 38 -
3.3.4	<i>Placení dotace na obnovu vozidel veřejné dopravy</i>	- 39 -
3.4	OSTATNÍ FINANCOVÁNÍ.....	- 40 -
4	VLASTNÍ DOPORUČENÍ	- 43 -
5	ZÁVĚR	- 45 -
	SEZNAM OBRÁZKŮ	- 47 -
	SEZNAM TABULEK	- 48 -
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	- 49 -
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	- 51 -
	SEZNAM PŘÍLOH	- 53 -

Úvod

Financování podniku je jednou z hlavních činností managementu každého podnikatelského subjektu. Stručně tak nazýváme získávání a použití finančních fondů. Problematika je však velmi rozsáhlá, a proto jsou zde pouze nastíněny stěžejní body financování podniku.

Konkrétně je práce věnována financování autobusového dopravce ČSAD autobusy Plzeň a. s., jež probíhá z podstatné části pomocí dotací z veřejných rozpočtů. **Hlavním cílem práce je tedy popis způsobů žádostí, schvalování a metodiky při získávání dotačních zdrojů.** Ovšem jsou zde popsány i ostatní způsoby financování, a to konkrétně v letech 2008, 2009 a 2010.

Práce je rozdělena do pěti kapitol. Kapitola č. 1 popisuje teoretický rámec obecného financování podnikatelských subjektů, finančního manažera, finančního řízení, plánování, zdrojů financování, cash flow aj. Kapitola č. 2 popisuje význam autobusové dopravy ve veřejné osobní dopravě, včetně odkazu na příslušný zákon. V kapitole č. 3 jsou již konkrétní způsoby financování zvoleného autobusového dopravce, přičemž tato je rozdělena do tří částí, a to financování z dotací na dopravní obslužnost, z dotací na obnovu vozidel veřejné autobusové dopravy a stručně též ostatní způsoby financování. Ve čtvrté kapitole je vlastní doporučení a návrhy na zefektivnění činnosti zvoleného dopravce. Pátá kapitola předkládá závěrečné shrnutí předešlých informací.

Toto téma bylo zvoleno, protože autorka je již 12 let zaměstnancem dané společnosti v oddělení financování, čímž jí bylo toto téma blízké a opírá se tedy převážně o své vlastní poznatky a poznatky svých kolegů. Dalším důvodem je, že spojení soukromého subjektu a financování z veřejných zdrojů se jeví jako velmi zajímavé, neboť není obvyklé se s ním běžně setkat.

1 Teoretický rámec financování podniku

V první kapitole je charakterizováno financování podniku obecně, jeho druhy a zdroje. Vysvětluje též úlohu cash flow v podniku a stručně též nastiňuje finanční analýzu.

1.1 Financování podniku a úkoly finančního managementu

Financování podniku je nezbytnou činností pro zajištění fungování každého podnikatelského subjektu. Úkolem je zajistit dostatečné množství finančních prostředků pro provozní chod podniku i investičních aktivit. Aby bylo financování zajišťováno co nejefektivněji, jsou jím ve větších podnicích pověřeni specializovaní pracovníci, tzv. finanční manažeři.

Finanční management má čtyři hlavní úkoly. Opatřovat kapitál a rozhodovat o jeho struktuře (např. získat úvěr, vydat dluhopisy), rozhodovat o alokaci kapitálu (např. investovat do hmotného, nehmotného či finančního majetku, použít je na běžné činnosti, splatit vypůjčený kapitál, vývoj nových technologií). Dalším úkolem je rozhodovat o rozdělení zisku (tj. reinvestovat, vyplatit ve formě dividend) a čtvrtým úkolem je plánovat, zaznamenávat, evidovat, analyzovat, kontrolovat a řídit hospodaření podniku tak, aby byla zajištěna finanční stabilita podniku, což je schopnost podniku platit své splatné závazky, budoucí závazky, investice a neplánované výdaje z rezervních fondů. (Synek, 2006)

Financování a finanční řízení je ovlivňováno dvěma faktory:

- faktorem času, který spočívá v tom, že peněžní jednotka přijatá (vyplácená) v různých časových obdobích má rozdílnou hodnotu, tj. dnešní koruna je cennější než koruna získaná později,
- faktorem rizika, který spočívá v tom, že pakliže finanční manažer volí jednu z variant, není si jist výsledky, neboť obvykle varianta s větším rizikem přináší i větší zisk, ovšem představuje též nebezpečí, že investovaný kapitál bude ztracen. (Synek, 2006)

1.2 Druhy financování podniku

Druhy financování podniku jsou členěny z několika hledisek.

a) Podle původu finančních prostředků:

- vlastní kapitál, což jsou položky, které do podniku vložili jeho vlastníci (základní kapitál, kapitálové fondy), nebo které podnik vyprodukoval svojí činností, tzv. samofinancováním (rezervní fondy, nerozdělený zisk minulých let, zisk daného období),
- cizí kapitál, což jsou veškeré závazky podniku vůči různým skupinám věřitelů (bankovní úvěry, vydané podnikové obligace, vydané směnky, leasing, závazky vůči státu, zaměstnancům, dodavatelům apod.).

Optimální míra zadlužení je závislá na celé řadě faktorů, ovšem teorie doporučuje udržovat dostatečnou převahu vlastního kapitálu nad cizím. (Mareš, 2010)

b) Podle doby splatnosti zdrojů:

- krátkodobé, tj. splatné do 1 roku, které zpravidla bývají i zdroji cizími,
- střednědobé, tj. splatné od 1 do 4 let, které bývají jak zdroji cizími (střednědobé bankovní úvěry), tak vlastními (podílové listy dluhopisových podílových fondů),
- dlouhodobé, tj. splatné od 5 let výše, které jsou veškeré zdroje vlastního kapitálu a dlouhodobé úvěry (hypoteční úvěry, emisní půjčky).

V podnicích s kvalitním finančním managementem by měly převažovat dlouhodobé zdroje nad krátkodobými a mělo by být respektováno pravidlo, že investiční aktiva by měla být financována z dlouhodobých zdrojů. Přesto by bylo chybou se zříkat krátkodobých finančních zdrojů, neboť čím kratší doba splatnosti, a tím zároveň menší riziko pro věřitele, tím nižší náklady pro podnik ve formě úroků. (Mareš, 2010)

c) Podle pravidelnosti financování:

- běžné (provozní) financování na úhradu prostředků ke krytí oběžných aktiv (na úhradu mzdových nákladů, na umořování dluhu, na financování energetických nákladů, prodeje produktů atd.),

- mimořádné financování při mimořádných událostech (při zakládání podniku, investicích, fúzích, likvidaci aj.).

Úkolem managementu je stanovit aktuální potřebu hrubého provozního kapitálu, určit nejvhodnější strategii běžného financování, zajistit potřebný objem provozního kapitálu ve vhodné skladbě, dbát na efektivní alokaci. V případě, že je v podniku nadbytek provozního kapitálu, část leží ladem, nebo je v nadměrných zásobách, což má za následek zhoršení rentability podnikání. (Mareš, 2010)

d) podle původu kapitálu:

- vnitřní (interní) financování, ve kterém je zdrojem kapitálu podniková činnost (zisk, odpisy, rezervní fondy ze zisku),
- vnější (externí) financování, při kterém kapitál přichází z vnějšku, mimo podnik (vlastní kapitál – základní kapitál, kapitálové fondy; cizí kapitál – bankovní úvěry, leasing aj.). (Mareš, 2010)

1.3 Klasické zdroje financování podniku

Klasické zdroje financování jsou takové, které bývají v podniku nejběžnější. Stručně jsou charakterizovány v této kapitole.

1.3.1 Základní kapitál

Základní kapitál má zvláštní postavení, jakožto zdroj vlastního financování podniku. Důvod je ten, že je nezbytný již při založení podniku a že patří mezi nejstabilnější zdroje. Ovšem je také spojen s největším podílem rizika při ručení za závazky z podnikání, a proto bývá v tomto důsledku i jedním z nejnákladnějších zdrojů financování. (Mareš, 2010)

1.3.2 Kapitálové fondy

Kapitálové fondy rozdělujeme do dvou podskupin, a to ážiový fond, který mohou vytvářet pouze akciové společnosti, „pokud je emisní cena akcií vyšší než jejich nominální hodnota“ (Mareš, 2010, str. 14), a ostatní kapitálové fondy, které vytváří všechny typy obchodních společností a vznikají především z darů a dotací na pořízení investičního majetku. (Šiman, Patera, 2010)

1.3.3 Rezervní fondy ze zisku

Tyto fondy vznikají na rozdíl od předešlých fondů výlučně z interních zdrojů, tj. ze zisku. Zákonný rezervní fond je vytvářen povinně na základě zákona z důvodu krytí ztrát v krizovém období. Musí být každoročně doplňován poměrnou částí k základnímu kapitálu a jeho naplnění je přednostní před výplatou dividend či uschování zisku do dalších období. Statutární fond je vytvářen na základě uvedení ve stanovách akciové společnosti, nebo uveřejněním ve společenské smlouvě u ostatních typů obchodních společností. (Mareš, 2010)

1.3.4 Nerozdělený zisk z minulých období

Nerozdělený zisk po zdanění je část zisku, která nebyla v aktuálním období použita na výplaty dividend či podílů na zisku ani na navýšení rezervních fondů. „Bývá považován za významný indikátor péče vlastníků a vrcholového managementu o kapitálové zabezpečení budoucího investičního rozvoje podniku a zachování jeho konkurenceschopnosti“ (Mareš, 2010, str. 15). Z pohledu finančního manažera je třeba nezapomenout, že zvýšení nerozděleného zisku nemusí ovšem představovat navýšení peněžních prostředků. (Mareš, 2010)

1.3.5 Hospodářský výsledek v aktuálním období

Hospodářský výsledek je interním vlastním zdrojem financování. Může být ziskem nebo ztrátou. V případě ztráty je účtováno na vrub zákonného rezervního fondu nebo se o ní snižuje základní kapitál. Pokud je jím zisk, pak je o něj navýšena hodnota vlastního kapitálu do té chvíle, než bude náležitě rozdělen. Jeho důležitost ovšem bývá mnohdy přeceňována, neboť zisk neznamená navýšení peněžních prostředků. (Šiman, Patera, 2010)

1.3.6 Tiché společenství

Tiché společenství se nejčastěji používá na financování počátečního rozvoje podniku. Tichým společníkem může být jakákoliv osoba v ČR způsobilá k právním úkonům, a to jak fyzická, tak právnická, která je ochotná se za podmínek uvedených ve smlouvě podílet na činnosti, tedy i na zisku nebo ztrátě, podniku kapitálovým vkladem. Tichý společník obvykle požaduje vyšší výnos než ostatní věřitelé. (Šiman, Patera, 2010)

1.3.7 Bankovní úvěry

Bankovní úvěry jsou klasické cizí zdroje financování podniku, jehož prostřednictvím banka na základě smlouvy zapůjčuje určitý obnos peněžních prostředků na určenou dobu oproti závazku vrátit zapůjčený kapitál včetně sjednaného úroku. Bankovní úvěry jsou členěny z několika hledisek, ovšem nejznámější je zřejmě členění dle splatnosti, a to na krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé. (Mareš, 2010)

a) Krátkodobé bankovní úvěry se používají k provoznímu financování a nejčastěji jsou využívány následující druhy:

- **Kontokorentní úvěr** je úvěr na běžném účtu klienta, kdy je možné s povolením banky přecházet do záporného zůstatku, a to až do výše předem stanoveného úvěrového rámce.
- **Lombardní úvěr** patří také ke klasickým formám peněžitého úvěru, který je zajištěn movitým majetkem nebo ocenitelným právem.
- **Eskontní směnečný úvěr** je zvláštní druh peněžitého úvěru, kdy banka od podniku odkoupí směnku před datem splatnosti, přičemž si srazí z hodnoty směnky diskont.
- **Akceptační směnečný úvěr** patří do kategorie bankovních závazkových úvěrů. „Smyslem této transakce je, že si klient od banky půjčuje nikoliv peníze, ale tzv. dobré jméno banky dávající budoucímu majiteli směnky jistotu, že jeho směnečná pohledávka bude řádně v dohodnutém termínu uhrazena“ (Mareš, 2010, str. 43)
- **Avalový směnečný úvěr** je velmi blízký akceptačnímu úvěru. Hlavním rozdílem je pouze to, že u bankovního směnečného avalu se daná banka stává vedlejším směnečným dlužníkem a že předmětem avalu mohou být jak směnky cizí, tak i směnky vlastní.

b) Střednědobé bankovní úvěry se poskytují se splatností jeden až čtyři roky. Většinou se jedná o **kontokorentní úvěry**, které byly prolongovány až do střednědobých, příp. střednědobé úvěry **lombardního typu**, kdy podnik disponuje movitým majetkem dostačujícím pro záruku úvěru banky. Nejčastějším typem střednědobého úvěru z hlediska účelu je ovšem **provozní úvěr**, kterým si podnik zajišťuje dostatek prostředků na financování oběžných aktiv. (Mareš, 2010)

- c) Dlouhodobé bankovní úvěry se poskytují na dobu delší než 5 let obvykle na financování investičního rozvoje podniku. Nejznámějším typem dlouhodobého bankovního úvěru je **hypoteční úvěr**, kterým „se míní dlouhodobý úvěr zajištěný zástavním právem k nemovitosti. Zástavním právem se rozumí závazek vlastníka dané nemovitosti uspokojit oprávněné nároky věřitelského subjektu nuceným prodejem zastavené nemovitosti v případě, že dlužník řádně a včas neplní své povinnosti z příslušné úvěrové smlouvy“ (Mareš, 2010, str. 46).

1.3.8 Emisní půjčky

Emisní půjčku lze charakterizovat jako nebankovní formu peněžitého úvěru, který podniku poskytují primární věřitelé, tj. investoři nákupem podnikových dluhopisů. Charakteristické pro ně bývá, že jsou střednědobé či dlouhodobé povahy. (Nývtová a kol., 2010)

1.3.9 Obchodní úvěry

Obchodní úvěry vznikají při běžných dodavatelsko-odběratelských vztazích, kdy odběratel odebere od dodavatele určité zboží či službu a zavazuje se ji v určeném termínu zaplatit. Nejedná se tedy o úvěr peněžitý. (Mareš, 2010)

1.4 Alternativní zdroje financování podniku

V kapitole jsou uvedeny další možnosti zdrojů financování podniku, které nebývají využívány příliš často. Možností je samozřejmě ještě více, ovšem zde jsou vybrány ty nejpodstatnější.

1.4.1 Leasing

Leasing je zvláštní formou pronájmu investičního majetku, kterého se účastní minimálně tři strany – producent investičního aktiva, leasingový pronajímatel a leasingový nájemce, přičemž nájemce věci se zavazuje řádně a včas platit předepsané splátky dle splátkového kalendáře. Existují dva typy:

- operativní leasing je typický tím, že po skončení nájmu se předmět vrací pronajímateli, zahrnuje též údržbu, kterou hradí pronajímatel a většinou bývá krátkodobý,

- finanční leasing se liší tím, že po skončení nájmu přechází předmět leasingu do majetku nájemce, v průběhu pronájmu si správu a údržbu hradí sám nájemce a povětšinou mívá dobu splatnosti vyšší než 1 rok. (Nývtová a kol., 2010)

1.4.2 Rizikový a rozvojový kapitál

Rizikový a rozvojový kapitál lze charakterizovat tak, že jde o kapitálový vklad investorem, který je dočasný, přičemž investor má právo aktivně zasahovat do řízení podniku. (Dvořák a kol., 1998)

1.4.3 Forfaiting

Forfaiting se využívá především v oblasti zahraničního obchodu. Jedná se o takový zdroj financování, kdy forfaitingová společnost odkoupí od vývozce pohledávku splatnou v budoucnosti (většinou střednědobou či dlouhodobou), a tím získá ihned hotovost poniženou o odměnu forfaiterovi. (Reznáková, 2010)

1.4.4 Faktoring

Faktoring je blízký svým charakterem forfaitingu, ovšem jedná se o průběžný odprodej krátkodobých pohledávek za určitým odběratelským subjektem faktoringovou firmou. (Reznáková, 2010)

1.4.5 Půjčky a firemní financování

Jedná se o financování peněžní i nepeněžní nebankovním subjektem na předem určenou dobu (většinou krátkodobou či střednědobou). V tomto případě zákon neurčuje formu smlouvy o půjčce, je zde tedy respektována i ústní forma. (Mareš, 2010)

1.5 Dotace jako zdroj financování podniku

Dotace je nenávratně poskytnutá peněžní částka ze státního rozpočtu (příp. rozpočtu EU) nebo rozpočtů územně samosprávných celků, přičemž cena za poskytnutou dotaci bývá závazek k provozu veřejně prospěšné, ekologické či jiné požadované činnosti. Je považována za externí vlastní zdroj financování. (Šiman, Patera, 2010)

Dotace je vždy účelová a její použití je přísně kontrolováno. V případě, že subjekt použije dotaci na jiný účel, než byla přidělena, je povinen ji vrátit. Účelů, na které je

možné dotaci obdržet, je nepřeborný počet, přičemž se vstupem do Evropské unie se jejich počet ještě navýšil. Rozlišujeme dva základní druhy dotací:

- provozní dotace, která je poskytována na úhradu provozních nákladů, např. dotace na mzdy zaměstnanců z pracovních úřadů, dotace na mzdy absolventů škol aj.
- investiční dotace, tj. dotace na pořízení dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku. (unium.cz, 2012)

V případě dopravce je významným zdrojem financování tzv. **dotace na dopravní obslužnost**, která je provozní formou dotace. Tato dotace tudíž pokrývá provozní náklady dopravce. Konkrétně doplácí tzv. **prokazatelnou ztrátu**, která vzniká při zajištění slabě vytížených spojů, tj. v případě, kdy tržby za jízdné nepokryjí náklady na provoz spoje, a tzv. **přiměřený zisk**, kvůli kterému samozřejmě každý podnikatelský subjekt svoji činnost vykonává.

$$\text{DOTACE NA DO} = \text{prokazatelná ztráta} + \text{přiměřený zisk}$$

kde: DO... dopravní obslužnost

1.6 Důvody pro využití cizích zdrojů

Hlavním důvodem bývá potřeba doplnit kapitál vlastní o zdroje, které podniku chybějí při zakládání podniku. Další důvod je překlenutí nedostatku provozního kapitálu. Třetí důvod je snaha zrychlit investiční rozvoj společnosti. Nejdůležitějším důvodem bývá, že v některých případech bývají náklady na využití cizího kapitálu nižší než náklady na financování podniku vlastním kapitálem. Jde hlavně o využití efektu leasingového nebo úrokového daňového štítu. Zajímavým důvodem bývá následný profit podniku z efektu finanční páky, který nastane, pokud jsou náklady na pořízení cizího kapitálu nižší než výnosy, které vzniknou společnosti jeho využitím. V neposlední řadě mluví pro využití cizích zdrojů i to, že při vhodné míře zadlužení podniku nedochází k omezení řídicí suverenity vlastníků a statutárních orgánů společnosti. (Mareš, 2010)

1.7 Běžné (krátkodobé) financování

Financování investic je jednodušší záležitost. Potřebnou sumu zjistíme z investičního plánu jako součet pořizovacích cen investic a ostatních nákladů spojených s jeho pořízením a zprovozněním.

Financování oběžného majetku je již záležitostí obtížnější. Nazývá se financováním pracovního kapitálu (working capital management). Firma by měla mít takové množství oběžného majetku, které vyžaduje hospodárny provoz. Pokud ho má méně, pak je investiční majetek nevyužit, což je neefektivní, a pokud ho má více, pak je část v nečinnosti, z čehož vyplývají další zbytečné náklady, především úroky. Řízení pracovního kapitálu má dle Synka (2006) dvě úlohy:

- určit optimální výši každé položky oběžných aktiv a celkovou sumu,
- určit, jakým způsobem financovat oběžný majetek.

1.7.1 Určení vhodné výše oběžných aktiv

Pro určení optimální výše oběžných aktiv postupujeme dvěma způsoby:

- analyticky, tj. podle položek (zásob, pohledávek aj.), kdy u každé určíme její optimální výši,
- globálně, tj. souhrnným výpočtem pomocí tzv. obrátového cyklu peněz.

Obrátový cyklus peněz je doba mezi platbou za materiál a přijetím peněz z prodeje výrobků, tedy doba, po kterou jsou peníze podniku vázány v oběžných aktivech. Skládá se z:

- doby obrátu zásob, tj. průměrné doby od nákupu materiálu do jejich prodeje, kterou vypočteme vzorcem

$$\frac{\text{průměrná zásoba}}{\text{tržby}/360}$$

- doby obrátu pohledávek, tj. doby, která uplyne od fakturace výrobků do dne inkasa, kterou vypočteme podle vzorce

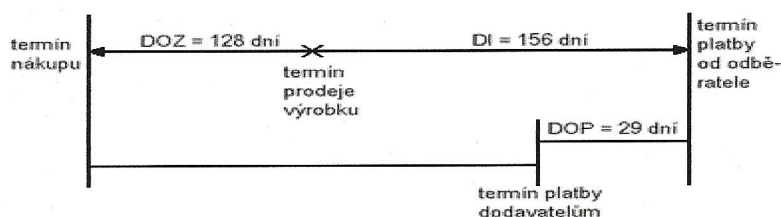
$$\frac{\text{pohledávky}}{\text{tržby}/360}$$

- doby odkladu plateb, tj. doby mezi nákupem materiálu a práce a platbou za ně, kterou vypočteme podle vzorce

$$\frac{\text{pohledávky}}{\text{jednodenní nákupy}}$$

Obratový cyklus peněz se vypočítá jako součet doby obratu zásob (DOZ), doby obratu pohledávek (DI) a odečte se doba odkladu plateb (DOP). (Synek, 2006)

Obrázek 1 – Schéma obratového cyklu peněz



Zdroj: nop.topsid.com, 2012

Z výše uvedeného vyplývá, že čím je kratší obratový cyklus peněz, tím méně pracovního kapitálu společnost potřebuje. Obratový cyklus lze tedy zkrátit zkrácením doby obratu zásob, zkrácením doby inkasa nebo prodloužením doby odkladu plateb. Kromě toho výše objemu oběžného majetku závisí i na objemu tržeb, pohledávek a zásob. S rozšířením podniku rostou všechny tři spontánně a první dvě nezávisle na managementu podniku. Příliš rychlý růst bývá příčinou finančních obtíží společnosti. (Synek, 2006)

1.7.2 Způsoby financování oběžných aktiv

Nejprve je potřeba rozlišit pracovní kapitál (gross working capital), což jsou veškerá oběžná aktiva podniku, a čistý pracovní kapitál (net working capital), což je rozdíl mezi sumou oběžných aktiv a sumou krátkodobých závazků.

Obrázek 2 – Čistý pracovní kapitál

Rozvaha

AKTIVA (majetek)	PASIVA (kapitál)
Dlouhodobý majetek	Vlastní kapitál
Oběžná aktiva	Cizí zdroje
Zásoby	
Pohledávky	Krátkodobé závazky z obchodního styku
Finanční majetek	

Zdroj: vlastní zpracování, 2012

Na obrázku je patrné, že stálá aktiva jsou financována vlastním kapitálem a dlouhodobými závazky. Oběžná aktiva jsou financována částečně dlouhodobými závazky a částečně krátkodobými. Čistý pracovní kapitál tedy představuje přebytek oběžných aktiv nad krátkodobými závazky.

Nyní záleží na finančním manažerovi a na jeho přístupu k riziku, zda a do jaké míry dá přednost způsobu financování oběžného majetku dlouhodobými závazky, který je dražší, ale méně rizikový, nebo krátkodobými závazky, který je sice levnější, ovšem více rizikový. (Synek, 2010)

1.8 Cash flow

Finanční manažeři musí kromě zisku sledovat i cash flow, který zachycuje skutečné peněžní toky ve společnosti. Rozdíl mezi náklady a výdaji a mezi výnosy a příjmy vychází z rozdílu mezi pohybem hmotných prostředků a peněžních prostředků (např. prodám zboží, ale odběratel nezaplatí), z časového nesouladu hospodářských operací a jejich peněžním zachycením (např. mzdové náklady vznikají denně, ovšem výplata mezd je jednou za měsíc) a z důsledků používání různých účetních metod (např. různé způsoby odepisování dlouhodobého majetku nebo různé způsoby oceňování zásob).

Z výše uvedeného vyplývá, že i když vykazují zisk, není nutně jisté, že mám dostatek peněžních prostředků. (Synek, 2006)

1.8.1 Zjišťování cash flow

Pro zjišťování příjmů a výdajů se sestavuje ve společnosti samostatný výkaz, tzv. výkaz o cash flow. Sestavuje se dvěma způsoby:

- nepřímou metodou, tj. čistý zisk se upravuje o náklady a výnosy, které nejsou peněžními výdaji a peněžními příjmy,

Obrázek 3 – Výpočet cash flow nepřímou metodou

	čistý zisk
+	náklady neznamenající peněžní výdaje
-	výnosy neznamenající peněžní příjmy
=	CASH FLOW

Zdroj: vlastní zpracování, 2012

- přímou metodou, tj. rozdíl nákladů, které jsou současně peněžními výdaji, a výnosů, které jsou současně peněžními příjmy.

Cash flow je hlavním pojmem celého finančního managementu v podniku. Je podkladem pro veškeré rozhodování i běžné plánování, kterým se zabývá především tzv. controlling. (Synek, 2006)

1.9 Finanční analýza

Další rozhodující fází při finančním řízení podniku je finanční analýza. Na jejím výsledku je založena finanční struktura a její změny, financování oběžných aktiv a investic, cenová a dividendová politika aj.

Zdrojem údajů jsou nejen interní výkazy (rozhoda, výkaz zisků a ztrát, výkaz o cash flow), statistická šetření, údaje manažerského účetnictví aj., ale též externí údaje o jiných podnicích (např. údaje ze Statistické ročenky ČSÚ, Obchodního věstníku aj.). Je potřeba nezapomenout, že jde o účetní údaje, které neberou v úvahu inflaci. (Šiman, Patera, 2010)

1.9.1 *Techniky finanční analýzy*

Finanční analýza používá různé rozborové techniky. Kromě **absolutních ukazatelů** (přírůstek, úbytek, meziroční index) je to procentní rozbor (horizontální a vertikální analýza), poměrové ukazatele, Altmanův vzorec, Králíčkův quick test, pyramidová analýza, mezipodnikové srovnávání, ukazatele MVA a EVA aj.

Procentní rozbor spočívá v tom, že počítá procentní podíl jednotlivých položek rozvahy a výsledovky na celku (v rozvaze na celkových aktivech, ve výsledovce na tržbách) a sleduje vývoj v jednotlivých obdobích.

Poměrové ukazatele představuje podíl dvou absolutních ukazatelů, např. podíl zisku na 1 Kč tržeb, aktiv aj. Hlavní skupiny poměrových ukazatelů jsou:

- Ukazatele výnosnosti (rentability) – např. rentabilita tržeb, ROA, ROE aj.
- Ukazatele likvidity – běžná likvidita, pohotová likvidita, okamžitá likvidita
- Ukazatele zadluženosti – zadluženost, úrokové krytí, finanční páka
- Ukazatele aktivity – např. obrat zásob, obrat aktiv, doba obratu zásob atd.
- Ukazatele tržní hodnoty – např. poměr ceny akcie k zisku na akcii, kurz akcie aj.

Trendová analýza doplňuje poměrovou analýzu o časové hledisko, tj. vybraný ukazatel je zanesen do grafu v jednotlivých letech a tím ukáže, zda se situace podniku zlepšuje nebo zhoršuje.

Pyramidová analýza rozkládá hlavní ukazatele na dílčí části, které jej rozhodujícím způsobem ovlivňují. Výpočet se provádí tzv. logaritmickou metodou.

Mezipodniková analýza poukazuje na postavení podniku v souboru podniků, odvětví. Hodnotí se jejich výkonnost, produktivita práce, náklady aj. Používá statistické ukazatele jako střední hodnota, směrodatná odchylka, rozptyl aj.

Ukazatele MVA a EVA jsou dnes velmi populární finanční ukazatele, které jsou založeny na přidaných hodnotách. MVA je rozdíl mezi tržní hodnotou podniku a hodnotou, kterou do podniku investovali. EVA je rozdíl mezi provozním hospodářským výsledkem po zdanění a náklady na kapitál. (Synek, 2006)

1.9.2 Postup při finanční analýze

Finanční manažer obvykle začne rozbořem absolutních ukazatelů (tržeb, nákladů, aktiv aj.) a jejich meziročních změn. Dále pokračuje mezipodnikovým srovnáním struktury a následuje hlavní část finanční analýzy, tj. poměrová analýza, která probíhá v následujících krocích:

- výpočet poměrových ukazatelů,
 - porovnání ukazatelů s odvětvovými průměry,
 - vyhodnocení ukazatelů v čase pomocí trendové analýzy,
 - vyhodnocení vzájemných vztahů mezi poměrovými ukazateli pomocí pyramidové analýzy
 - a návrh na opatření (odhalení silných a slabých stránek pomocí SWOT analýzy).
- (Synek, 2006)

1.9.3 Finanční plánování

Finanční management má také za úkol sestavovat finanční plány a tím zajistit finanční zdraví a stabilitu podniku. Dlouhodobé cíle zajišťují dlouhodobé rozpočty (rozpočet finančních zdrojů, výnosů, zisku, rozdělení zisku aj.). Krátkodobé cíle zajišťují roční finanční plány, které zahrnují:

- plány aktiv a pasiv (rozpočetní rozvaha),
- plány výnosů, nákladů a zisku (plánová výsledovka),
- plány příjmů a výdajů (peněžní rozpočet).

Plán příjmů a výdajů se skládá z rozpočtu všech příjmů a výdajů, přičemž rozdíl nám signalizuje nedostatek nebo přebytek finančních prostředků. V případě finančního manka musí manažer naplánovat, jakým způsobem ho řešit, např. půjčkou, odložením plateb aj., a v případě přebytku naplánovat efektivní zhodnocení přebytečných peněžních prostředků, např. umístěním na peněžních trzích, rezerv aj. Peněžní rozpočet se sestavuje většinou za rok a za jednotlivé měsíce, příp. týdny, dny. Sledováním rozdílů od skutečnosti se zabývá controlling, který též signalizuje nebezpečí finanční tísně a finanční krize. (Šiman, Patera, 2010)

2 Význam a postavení autobusové dopravy ve veřejné osobní dopravě

V kapitole je obecně charakterizována autobusová doprava, veřejná osobní doprava a její druhy a postavení autobusové dopravy ve veřejné osobní dopravě.

2.1 Popis a význam autobusové dopravy

Provozování autobusové dopravy je upraveno zákonem 111/1994 Sb. se všemi jeho pozdějšími doplněními a předpisy. V zásadě ale od roku 1994 k podstatným změnám týkajících se samotné autobusové dopravy nedošlo. Autobusová doprava má v naší zemi velmi bohatou tradici, která má kořeny v minulém režimu, kdy autobus byl často jedinou možností dopravy. Neodmyslitelnou součástí každého občana z venkova i ve městech pak bylo její pravidelné denní využívání pro cesty do práce a z práce či školy. Jednotliví členové rodiny tak často v týdnu využívali pravidelné linky do krajských nebo okresních měst za prací a školou a o víkendech využili autobusy pro dopravu na různé kulturní a společenské akce, rekreace, pořádané různými organizacemi, jako např. ROH, SDH a jinými různými dobrovolnými spolky. V neposlední řadě, přetrvávající ve velké míře dodnes, jsou autobusy využívány zejména pro dopravu sportující mládeže (žáci a dorostenci) na různá sportovní utkání, turnaje, apod. V dřívějších dobách bylo také zvykem, že každý spolek, tělovýchovná jednota či jiná organizace vlastnila svůj vlastní autobus, který sloužil právě k těmto víkendovým výletům za kulturou či sportem. Dnes již vlastnictví autobusu a jeho provozování představuje velkou finanční zátěž, a tak v dnešní době existuje již podstatně méně společností, u nichž je zajišťování dopravy autobusem hlavní podnikatelskou činností. Trh tak v tomto směru funguje na principu nabídky a poptávky, kdy většinou pro zákazníka vítězí nejnižší cenová nabídka za zajištění požadované dopravy, samozřejmě spojená s kvalitou poskytovaných služeb, nabídkou vozového parku apod.

2.2 Veřejná osobní doprava

Veřejná osobní doprava je ve většině případů zajišťována na základě objednávky, kdy objednavatelem může být obec, město, kraj i ministerstvo (Ministerstvo dopravy České

republiky objednává a dotuje rychlíkové spoje v železniční dopravě i některé mezinárodní autobusové spoje). Hlavními doklady opravňujícími a umožňujícími dopravci provozování veřejné osobní dopravy formou dopravy autobusové jsou koncesní listina, licence k provozování vybrané linky a schválený jízdní řád. Udělování licencí a schvalování jízdních řádů je v kompetenci krajských úřadů, příp. městských úřadů¹. To vše je upraveno právě zákonem 111/1994 Sb. Dopravce může zajišťovat veřejnou osobní dopravu i bez objednávky, tj. dopravu provozuje pouze ve své režii. Hlavním cílem takové dopravy je přepravit co největší množství cestujících, tzn. utržit co nejvyšší tržby, které pokryjí veškeré náklady spojené s provozováním autobusu, zejména mzdové náklady, náklady na opravy, pohonné hmoty, pneumatiky, příp. odpisy, leasing, apod. a případně dosáhnout zisku (bohužel tomu v dnešní době tak není, neboť občané častěji než veřejnou dopravu využívají dopravu osobním vozidlem). Taková veřejná osobní doprava je zajišťována zejména mezi velkými krajskými městy, kdy trasa jednotlivých spojů přesahuje území působnosti jednoho krajského úřadu. Příkladem je zajišťování linky Plzeň – Praha nebo Praha – Brno několika různými autobusovými dopravci. Cestující tak v těchto případech při výběru dopravce řeší, jaký je rozdíl v ceně jízdenky mezi několika poskytovateli služby a za jakou dobu se dostanou do cílové stanice. Rozhoduje tedy i trasa jednotlivých spojů, zda určený spoj zajíždí do jiných zastávek na trase, či zda se jedná o tzv. „rychlíkový“ spoj, který většinou staví pouze výjimečně, a doba přepravy tak není ovlivněna zdržením spojeným s nutností sjetí z dálnice apod.

„Dopravce ve veřejné linkové dopravě je povinen:

- a) zahájit provoz na lince ke dni, který je stanoven v licenci a provoz linky udržovat po dobu platnosti licence,
- b) vydat a uveřejnit jízdní řád, jeho změny, smluvní přepravní podmínky a tarif,
- c) provozovat dopravu podle jízdního řádu, smluvních přepravních podmínek a tarifu,
- d) spojem uvedeným v jízdním řádu přepravit každého, jsou-li splněny smluvní přepravní podmínky a tarif a nebrání-li tomu okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit nebo jim zabránit,
- e) označit vozidla příslušné linky názvem cílové zastávky a zajistit identifikace řidiče vozidla,

¹ V případě linek městské hromadné dopravy.

- f) zřídit označnick zastávky s jejím názvem, pokud zastávka nebyla dosud zřízena, a vyvěsit na něm jízdní řád; v městské dopravě dále číslo linky,
- g) zajistit údržbu označnicku zastávky, pokud ho sám zřídil, případně přispívat na jeho údržbu jinému zřizovateli.“ (Kovalčíková, 1994, s. 23)

2.3 Postavení autobusové dopravy ve veřejné osobní dopravě

Pokud zhodnotíme postavení autobusové dopravy ve veřejné osobní dopravě, pak existuje mnoho výhod i nevýhod ve srovnání s železniční dopravou. Hlavní výhody železniční dopravy spatřuje veřejnost v její ekologičnosti. Tomuto argumentu lze však s docela velkým úspěchem oponovat a odborníci tak již v některých případech činí. Pokud se zaměříme na dopravu regionální, pak tato je ve větší míře zajišťována motorovými vlaky, tedy vlaky na pohon naftou, nikoli elektřinou. Z toho je tedy zřejmé, že o žádné „ekologičnosti“ nemůže být řeč, neboť spotřeba pohonných hmot tohoto druhu vlaků je podstatně vyšší než u spousty nových nízkokapacitních autobusů. Autobusoví dopravci v dnešní době totiž jdou cestou úspory nákladů, kdy ve velké míře obnovují svůj vozový park právě těmito nízkokapacitními vozidly, která jsou zároveň konstruována na nižší spotřebu paliva, než tomu bylo v dobách minulých. Provozovatele železniční dopravy k takovým krokům nic v podstatě přímo nenutí, neboť České dráhy, a. s. mají v podstatě stále monopol na provozování železniční dopravy. Na druhou stranu je potřeba také uvést, že finanční prostředky vynaložené na obnovu vozového parku jsou u železničních dopravců mnohokrát vyšší než je tomu u autobusových dopravců. Velkou nevýhodou železniční dopravy je pak také tzv. železniční cesta. V praxi to neznamená nic jiného, než to, že vlak je možné provozovat pouze tam, kde jsou k tomu uloženy koleje a zřízeny vlakové zastávky. Oproti tomu autobus je v podstatě schopný zajistit dopravu i do těch nejdlehlších vesniček, kdy postačuje, aby byly provozu autobusu uzpůsobeny přístupové komunikace do obce a pokud se nejedná o obec, která je „průjezdná“, aby se také autobus v obci mohl bezpečně otočit pro cestu zpět.² Dalším neméně významným aspektem pro preferenci autobusové dopravy je možnost změny jízdních řádů a mnohem častější a operativnější řešení různých požadavků na úpravu na základě požadavků obcí, měst, krajských úřadů, či jiných institucí. V zásadě tento problém řeší legislativa, kdy je časově kratší schvalovací proces jízdních řádů autobusů než vlaků.

² V obcích jsou pro tyto případy často zřízeny autobusové točny.

Souvisí to mj. právě s již zmiňovanou železniční dopravní cestou, kdy jakýkoliv, byť minimální, časový posun některého ze spojů má velký vliv na jiné spoje. Po železnici samozřejmě vždy může jet maximálně jedno vozidlo v daném směru, a proto je nutné (i s ohledem na nákladní železniční dopravu) velmi precizně prověřit, zda posunem některého spoje nedojde k možnosti výskytu dvou vozidel ve stejný okamžik v některém z úseků trati. Zatímco u autobusové dopravy je toto sice také nutné prověřovat, ale vše pak závisí na samotném silničním provozu, neboť k výskytu dvou a více vozidel ve stejném úseku v daný okamžik dochází v provozu na silnicích prakticky neustále.

Při porovnání autobusové dopravy s dopravou leteckou má přeprava letadlem výhodu pouze v rychlosti samotné přepravy. Letecká doprava vnitrostátní má ovšem pouze omezený počet linek a je závislá na vybudování přistávacích ploch. Je také samozřejmě více nákladná z pohledu cestujícího a méně pružná. Navíc funguje pouze na linkách, které jsou schopny se samy „uživit“ a není nutná podpora z veřejných rozpočtů. To ovšem nebývá v zájmu cestujícího, který proto nemá příliš na výběr a musí své cestovní potřeby přizpůsobit dopravci.

Pokud dopravu autobusem porovnáme s dopravou vodní, je zde zřejmý problém. Vodní plavidlo může provozovat svou činnost pouze na vodní ploše, a to pouze na dostatečně široké a hluboké. Tato doprava je tedy možná pouze v případě, že nástupní i konečná stanice se nachází na břehu vodních ploch. Vodní doprava je velmi oblíbená převážně v severovýchodních státech, kde je místní krajina silně poseta vodními plochami. Výhodou je též její ekologičnost. V podmínkách České republiky má přesto autobusová doprava lepší podmínky na úspěch.

Autobusová doprava má tedy velmi významné postavení v zajišťování veřejné osobní dopravy, neboť je často jedinou možností, jak dopravu zajistit.

3 Financování zvoleného autobusového dopravce

V této kapitole je uvedena stručná charakteristika konkrétního dopravce a následně jsou rozebrány hlavní způsoby jeho financování. Hlavní soustředění je věnováno financování z veřejných rozpočtů, tj. pomocí dotací na dopravní obslužnost a dotací na obnovu vozidel veřejné dopravy. V závěru kapitoly je stručně rozebráno ostatní financování zvoleného dopravce.

3.1 Charakteristika dopravce

Název dopravní společnosti, jejíž financování bude analyzováno, je ČSAD autobusy Plzeň a. s., IČO 48362611 a sídlí v Plzni na adrese V Malé Doubravce 27, 312 78. Historie této společnosti je velice rozsáhlá a sahá hluboko do minulosti. Do roku 1948 přepravu poskytovali převážně soukromí dopravci. Společnosti byly v tomto roce znárodněny a vznikl národní podnik ČSAD. V roce 1952 byl tento jediný podnik rozdělen na 19 krajských podniků, přičemž byly odděleny některé společnosti, např. ČEDOK a Cestovní informační služba (CIS). Následovala další reorganizace v roce 1960 do okresní úrovně a v roce 1988 došlo ke změně národních podniků na podniky státní. (Harák, 2005) V lednu roku 1993 došlo rozhodnutím vlády ke schválení privatizačního projektu, který rozhodl o rozdělení státního podniku na společnosti ČSAD autobusy Plzeň a. s., ČETRANS Plzeň a. s., Westtransport Plzeň a. s. a ČSAD-MHD Karlovy Vary a. s. (csadplzen.cz, 2012) Vznik podniku je tedy datován na 1. 4. 1993. V současné době činí základní kapitál společnosti 219 miliónů Kč, který je ve vlastnictví jediného akcionáře PROMABYT SLOVAKIA, a. s., vlastní cca 420 autobusů a má 515 zaměstnanců. (justice.cz, 2012) Jedná se o prostorově rozsáhlý podnik, který má kromě sídla společnosti, kde sídlí správa společnosti a provoz Plzeň dalších 9 provozoven, a to provozovny Nepomuk, Přeštice, Kralovice, Rokycany, Tachov, Stříbro, Sušice, Klatovy a Domažlice. Dále pak vlastní dva obslužné provozovny, a to Centrální autobusové nádraží v Plzni (CAN) a rekreační objekt v Železném Rudě. (csadplzen.cz, 2012)

Financování dopravce bývá specifické. Vzhledem k tomu, že je podnikatelským subjektem jako každý jiný běžný podnikatel, je jeho prioritou dosahovat zisku, tj. jeho tržby za vybrané jízdné musí být vyšší než náklady na provoz příslušného spoje. Ovšem

doba je dnes taková, že většina lidí využívá ke své přepravě vlastní vůz. V uvedené tabulce je patrné, že počet cestujících v roce 2011 klesl od roku 1995 téměř na polovinu.

Tabulka 1 – Přeprava cestujících veřejnou autobusovou dopravou v letech 1995 - 2011

Rok/Čtvrtletí	Přeprava cestujících (tis.)				
	Celkem	pravidelná			nepravidelná
		celkem	vnitrostátní	mezinárodní	
1995	644 200	615 100	613 900	1 200	29 100
1996	527 364	505 396	503 672	1 724	21 968
1997	465 047	448 743	447 330	1 413	16 304
1998	455 991	439 723	438 498	1 225	16 268
1999	446 931	431 063	429 748	1 315	15 868
2000	438 878	423 728	422 401	1 327	15 150
2001	435 913	415 932	414 196	1 736	19 980
2002	406 097	387 433	386 149	1 284	18 664
2003	417 012	397 775	396 221	1 555	19 237
2004	418 598	401 991	400 603	1 388	16 607
2005	388 261	370 535	369 246	1 289	17 726
2006	387 708	361 994	360 412	1 582	25 714
2007	375 019	350 040	348 395	1 645	24 980
2008	376 909	339 856	338 403	1 453	37 052
2009	367 648	334 283	333 071	1 212	33 365
2010	381 196	347 812	346 680	1 131	33 385
2011	362 863	329 760	328 185	1 575	33 103

Zdroj: czso.cz, 2012

Tím dochází u většiny spojů k situaci, že autobusy převáží pouze pár zákazníků, jejichž zaplacené jízdné samozřejmě provoz autobusu nepokryje. V převážné většině se jedná o linky po malých městech a vesnicích, tzv. místní linky. Pakliže se dopravce zachová podnikatelsky, provoz těchto spojů a linek zruší a ponechá si pouze ziskové spoje, tedy např. páteční a nedělní spoje, které mají vysokou obsazenost, neboť ho využívají nejčastěji zákazníci cestující do a ze školských zařízení v krajském městě, nebo silné linky jako například linka Plzeň – Kralovice, Plzeň – Praha, Plzeň – Ústí nad Labem, tedy většinou linky dálkové, příp. mezinárodní. Tím dojde k situaci, kdy tato malá města a vesnice zůstanou bez jakéhokoliv spojení do větších měst. Přesto existují osoby, které jiný způsob dopravy nemají k dispozici, a to důchodci nebo osoby se zdravotním postižením dopravující se do zdravotnických středisek, děti a studenti dopravující se do školských zařízení, osoby bez řidičského oprávnění aj. Tím pro ně nastává velice svízelná situace. Neboť možnost veřejné osobní přepravy je ovšem v tzv. **veřejném zájmu**, tj. má na ní nárok každá osoba bez rozdílu a není možné po ní požadovat různé

částky za jízdné podle toho, kolik cestujících spojem právě cestuje³, obecní, městské a krajské úřady v rámci smlouvy dopravci financují tuto ztrátu na základě měsíčního, čtvrtletního nebo ročního vyúčtování. Úřady se tedy stávají objednatelům veřejné dopravy a je pouze v jejich zájmu a na jejich finančních možnostech, zda a v jakém množství dopravní obslužnost do své obce či města zajistí. Samozřejmě, že i rozpočty obcí bývají omezené, a proto bývá zvykem objednatelům zajistit alespoň jeden spoj ráno každým směrem a večer totéž. Nefunguje to tedy jako v dřívějších dobách, kdy autobus do každé vesnice jel každou hodinu. Nutno ovšem dodat, že byl také více obsazen, než tomu je v dnešní době.

3.2 Financování z dotací na dopravní obslužnost

V následující kapitole je popsán nárok, výpočet, poskytovatel, způsob poskytování a placení dotace na dopravní obslužnost. Dále je zde pro představu uvedena ukázka výpočtu této dotace na vybrané autobusové lince. Dopravce samozřejmě v praxi výpočet provádí v souhrnu, ovšem tímto způsobem je metodika výpočtu lépe pochopitelná.

3.2.1 Nárok na dotaci na dopravní obslužnost a její poskytovatel

Jak bylo již zmíněno ve stručné charakteristice veřejné osobní dopravy, je tato doprava provozována na základě objednávky státu prostřednictvím krajských, či obecních a městských úřadů. Krajský úřad objednává tzv. **základní dopravní obslužnost**, která se dá charakterizovat jako „zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ (sagit.cz, 2012) Rozsah základní dopravní obslužnosti si určuje příslušný krajský úřad a je plně v jeho kompetenci, jaký rozsah si stanoví. Vše ostatní, co není zahrnuto do základní dopravní obslužnosti, se nazývá **ostatní dopravní obslužnost** a zde je hlavním objednavatelem veřejné služby městský, či obecní úřad. V těchto případech se jedná zejména o nadstandardní dopravu mimo hlavní dopravní špičky, tj. různé víkendové, či dopolední spoje do krajských měst, podvečerní spoje do kulturních center apod. Stanovení rozsahu ostatní dopravní

³ Jízdné v linkových autobusech patří mezi regulované ceny.

obslužnosti je opět plně v kompetenci objednavatele, takže platí, že pokud má obec dostatek finančních prostředků, může si objednat jakoukoliv dopravu a žádná z dalších institucí nemá právo zasahovat do rozhodnutí příslušných zastupitelstev. Jestliže si takto objednavatel objedná u příslušného dopravce dopravu, pak za tuto musí také logicky zaplatit, a to právě formou **dotace na dopravní obslužnost**. Z uvedeného tedy vyplývá, že nárok na tuto dotaci má podnikatel, který má jako činnost podnikání provozování osobní veřejné dopravy, má na přepravu osob koncesní listinu, má na příslušnou linku objednatel schválenou licenci, jezdí dle schváleného jízdního řádu a prokáže, že na příslušných spojích vykazuje ztrátu.

3.2.2 Výpočet dotace na dopravní obslužnost

Jestliže je autobusový dopravce osloven a požádán o zajištění veřejné služby formou zajištění dopravy, příp. je vítězem vypsání výběrového řízení na tuto službu, pak se předpokládá, že za tuto službu bude požadovat také finanční kompenzaci. Dopravce ve své nabídce na zajištění služby předkládá tzv. Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti (příloha A), kde uvádí v jednotlivých položkách své náklady na jeden ujetý kilometr. Součet všech těchto položek pak tvoří tzv. náklad na kilometr. Součástí tohoto Výkazu nákladů a tržeb je vyčíslení nákladů na pohonné hmoty, pneumatiky, přímé mzdy pracovníků dopravce, včetně odvodů do různých sociálních fondů, odpisy majetku, leasing, ale také placení různých vjezdů na autobusová nádraží, mýtné atd. Dále zde dopravce provádí vyčíslení předpokládaných vybraných tržeb, a to jak z hlavní podnikatelské činnosti, tj. dopravy, tak z činností ostatních, a to z poskytnutí svých dopravních prostředků k celoplošné reklamě, výlep jakýchkoliv reklamních letáků uvnitř autobusů apod. V konečném výsledku tak dojde k porovnání nákladů na ujetý kilometr a výnosů na ujetý kilometr, přičemž rozdíl těchto položek je ztráta na jeden ujetý kilometr. Právě ztráta na ujetý kilometr je základním údajem nutným k výpočtu konečné požadované ceny za veřejnou službu, resp. dotace. Základním podnikatelským úmyslem je ovšem nejen plné pokrytí nákladů, ale také vytvoření zisku. V případech zajištění veřejné osobní dopravy je proto počítáno i s tzv. přiměřeným ziskem, jehož výpočet je stanoven v zákoně, a je tak jednoznačně nastaveno, jak jej má příslušný dopravce vyčíslit. Přiměřeným ziskem je „částka, která po zdanění a po minimálním přidělu do povinných fondů nepřekračuje 1/8 ceny autobusů používaných zpravidla (tj. v případě, že vozidlo ujede ve veřejné osobní linkové dopravě více než 80%

z celkového počtu ujetých kilometrů) pro veřejnou linkovou osobní dopravu zajišťující dopravní obslužnost plněním závazku veřejné služby, snížená o částku celkových skutečných účetních odpisů těchto autobusů, a částka vynaložená na investice související s provozováním veřejné linkové osobní dopravy, pokud s těmito investicemi vyjádřil pro účely jejich zahrnutí do výpočtu prokazatelné ztráty souhlas příslušný dopravní úřad.“ (Vyhláška č. 50/1998 Sb.) Pro výpočet přiměřeného zisku dopravce používá cenu, kterou pro kalendářní rok oznámí Ministerstvo dopravy České republiky dle jednotlivých typů autobusů. Při výpočtu se bere v úvahu hlavně to, že přiměřený zisk by měl sloužit především k obnově vozového parku. Přiměřený zisk se vyjadřuje rovněž výpočtem na ujetý kilometr a při součtu s vykázanou ztrátou na ujetý kilometr vychází konečná tzv. cena dopravního výkonu na ujetý kilometr. Celková výše dotace je pak jednoduchým součinem ceny dopravního výkonu na ujetý kilometr a počtu ujetých kilometrů.

$$\text{VÝŠE DOTACE} = \text{cena dopravního výkonu na 1km} \times \text{počet ujetých km}$$

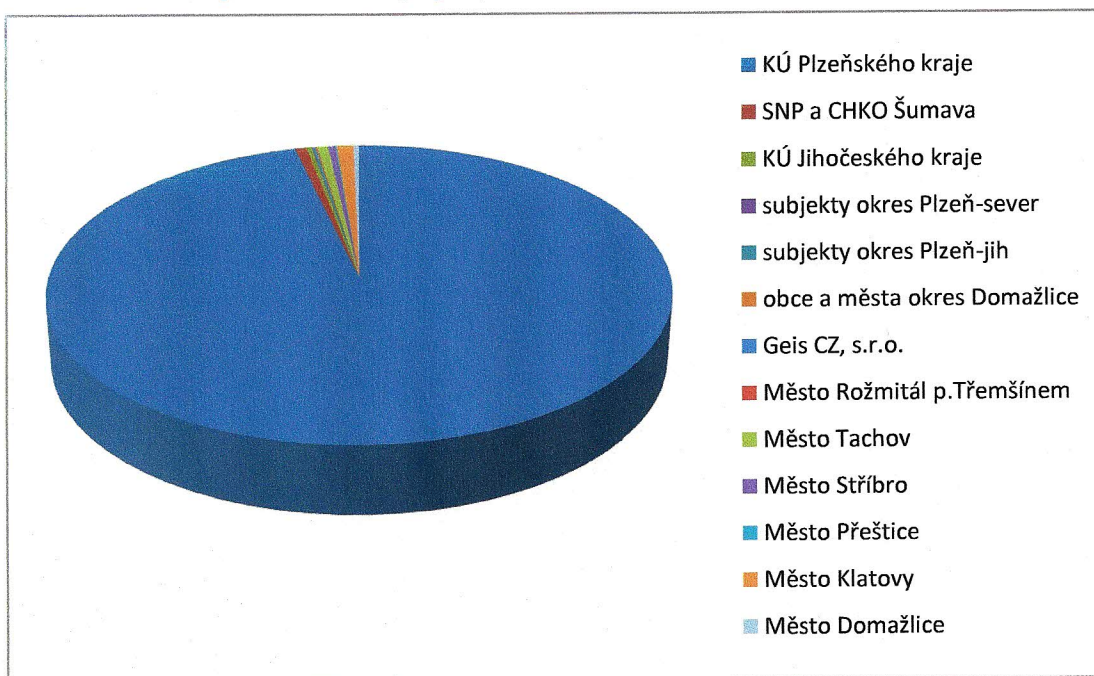
3.2.3 Poskytnutí dotace na dopravní obslužnost

Pokud tedy objednavatel souhlasí s nabídnutou a vypočtenou cenou dopravního výkonu, pak uzavírá s dopravcem smlouvu na zajištění veřejné služby formou veřejné osobní dopravy. Jedná se o víceméně klasický smluvní vztah, kdy jsou určeny podmínky plnění jak ze strany dopravce, tak ze strany objednavatele, je určen rozsah poskytnutých služeb (dopravy), výpovědní důvody a lhůty smluvního vztahu. Hlavním bodem smlouvy je pak celková smluvní cena, tj. celková výše poskytnuté dotace. Ta je pak, zejména s ohledem na výši, poskytována příslušným podílem měsíčně, příp. čtvrtletně, či v případech, kdy se jedná o nižší částku dotace, je poskytnuta jednorázově, a to dle dohody smluvních stran buď na začátku smluvního vztahu, příp. při jeho ukončení. Ve veřejné osobní dopravě je většinou délka smluvního vztahu určena platností jízdních řádů či kalendářním rokem. Může to být samozřejmě i na dobu delší, ale rozsah dopravy stanovený jízdním řádem je platný vždy jeden rok a jízdní řád pak musí být obnovován každoročně. Ve smlouvě však může být stanoveno jako rozsah dopravy, např. zajištění spoje v úseku Plzeň – Stříbro v časové poloze 10:00 hod. z Plzně, a je pak následně

předpokládáno, že takový spoj bude v jízdním řádu uveden každý rok, a to bez nutnosti specifikace o jaké číslo spoje se jedná.

U společnosti ČSAD autobusy Plzeň a.s. je takových smluv na dopravní obslužnost uzavíráno každoročně několik. Hlavní, dá se říci stěžejní, smlouvou je smlouva uzavřená s Krajským úřadem Plzeňského kraje. Dalšími subjekty s minimálním rozsahem dopravy, resp. poskytnutých dotací, jsou pak Krajský úřad Jihočeského kraje a obce a města po celém Plzeňském kraji. V následujícím grafu je (dle výsledků z roku 2010) zřejmý enormní podíl přidělené dotace od Krajského úřadu Plzeňského kraje na celkové výši poskytovaných dotací.

Obrázek 4 – Podíl subjektů na celkové výši poskytované dotace na DO roce 2010



Zdroj: vlastní zpracování dle materiálů ČSAD autobusy Plzeň a. s., 2012

Z níže uvedené tabulky vyplývá, že celková hodnota přidělených dotačních zdrojů je v roce 2009 i v roce 2010 oproti roku předešlému téměř stejná. V roce 2009 činí nárůst pouze 1,02% a v roce 2010 nárůst 8,56% oproti předešlému roku. Změny jsou zřejmé jen u jednotlivých subjektů. V případě SNP a CHKO Šumava činí nárůst v roce 2009 více než 100%. V roce 2008 byla po dohodě s tímto subjektem zavedena v letních měsících speciální linka po Šumavě do jinak nepřístupných míst, nazvaná Zelené autobusy, převážně pro osoby se sníženou hybností. Z důvodu velkého úspěchu byl rozsah dopravy a zároveň přidělené dotace v roce 2009 zdvojnásoben. Poskytování dotace od Magistrátu města Plzně bylo po dohodě s Krajským úřadem Plzeňského kraje

v roce 2009 převedeno právě do jeho kompetence. Z toho důvodu je v tabulce zřejmé 100% snížení přidělené dotace od Magistrátu města Plzně v roce 2009 oproti roku předešlému. V případě 100% snížení dotace od KÚ Karlovarského kraje, šlo o ukončení čerpání dotace v roce 2009. Důvodem byly velmi náročné podmínky pro splnění nároku, které nebyly odpovídající výši přidělené dotace, proto smlouva od roku 2009 nebyla uzavřena a doprava je zajišťována v režii dopravce. V případě 100% snížení v roce 2009 subjektu Stavby silnic a železnic, s. r. o. a v roce 2010 subjektu BAL TOM, s. r. o. šlo pouze o jednorázové částky v řádu tisíců korun v příslušných letech, poskytované na pokrytí nákladných objížděk z důvodů rekonstrukce komunikací.

Tabulka 2 – Relativní změny přidělených dotací na dopravní obslužnost v uvedených letech

Subjekt	relativní změna	
	2009/2008	2010/2009
KÚ Plzeňského kraje	1,74%	8,91%
SNP a CHKO Šumava	110,21%	5,20%
KÚ Jihočeského kraje	6,00%	-3,93%
Magistrát města Plzně	-100,00%	
KÚ Karlovarského kraje	-100,00%	
subjekty okres Plzeň-sever	-36,78%	-29,09%
subjekty okres Plzeň-jih	-39,20%	-21,93%
obce a města okres Domažlice		0,00%
Stavby silnic a železnic, s. r. o.	-100,00%	
Geis CZ, s.r.o.	0,00%	0,00%
Město Rožmitál p. Třemšínem	0,00%	0,00%
BAL TOM, s. r. o.		-100,00%
Celkem PAD	1,07%	8,72%
Město Tachov - MHD Tachov	-2,18%	1,74%
Město Stříbro - MHD Stříbro	6,15%	-0,29%
Město Přeštice - MHD Přeštice	-4,75%	-32,90%
Město Klatovy - MHD Klatovy	-2,66%	7,94%
Město Domažlice - MHD Domažlice	2,22%	7,84%
Celkem MHD	-0,62%	2,61%
CELKEM AD	1,02%	8,56%

Zdroj: vlastní zpracování dle materiálů ČSAD autobusy Plzeň a. s., 2012

V roce 2007 došlo v rámci optimalizace řešení financování dopravy Krajským úřadem Plzeňského kraje k tomu, že asi 150 smluv s různými obcemi a městy Plzeňského kraje bylo nahrazeno rozšířením smlouvy s Krajským úřadem, tedy došlo k navýšení poskytnuté dotace od jednoho subjektu, snížením, resp. zrušením poskytování dotace od několika dalších subjektů. Krajský úřad tak většinu dopravní obslužnosti zahrnul

do základní dopravní obslužnosti a získal tak lepší přehled a možnost korigování a zasahování do rozsahu poskytované dopravy v kraji. Tato optimalizace však neměla za následek úsporu finančních prostředků na straně jedné (obce a města) a navýšení finančních prostředků na straně druhé (Krajský úřad), neboť do té doby poskytované finanční prostředky obce a města nadále na dopravu vynakládaly, ovšem formou platby na společný účet zřízený Krajským úřadem.

3.2.4 Placení dotace na dopravní obslužnost

U smlouvy s Krajským úřadem Plzeňského kraje je dohodnutá dotace placena měsíčně, a to poskytnutí 1/12 celkové plánované dotace do 20. dne na účet dopravce. K vyúčtování měsíční dotace dochází tak, že dopravce vyčíslí celkově ujeté kilometry v daném měsíci, tyto kilometry vynásobí dohodnutou cenou na ujetý kilometr a odečte vybrané tržby. Rozdíl těchto položek pak tvoří celkovou měsíční ztrátu, jejíž výše by měla být plně pokryta poskytnutou dotací. Vzhledem k tomu, že počet najetých kilometrů i vybrané tržby jsou každý měsíc rozdílné, a to zejména s ohledem na počet pracovních dní, přesouvá se případný přeplatek či nedoplatek dotace do dalšího měsíce. Při závěrečném ročním vyúčtování dotace dochází ke dvěma možným výsledkům, a to:

- 1) Výše poskytnuté dotace je vyšší, než skutečná výše prokazatelné ztráty, potom:
 - přeplatek dotace se vrací objednavateli,
 - nebo se obě smluvní strany dohodnou, že o „nevyčerpanou“ dotaci bude navýšena položka přiměřeného zisku (v praxi se totiž většinou stává, že při stanovení dohodnuté ceny dopravního výkonu není zohledněna maximální výše přiměřeného zisku, proto je zde možnost ještě tuto navýšit, samozřejmě pouze do výše stanovené již provedeným výpočtem).
- 2) Výše poskytnuté dotace nepostačuje k plnému pokrytí prokazatelné ztráty, potom:
 - nedoplatek dotace je uhrazen objednavatelem do požadované výše,
 - nebo se obě smluvní strany dohodnou, že dojde k dodatečnému ponížení výše přiměřeného zisku, ovšem pouze v případě, že snížení ceny dopravního výkonu je pouze na úkor přiměřeného zisku, nikoliv ztráty na ujetý kilometr (doprovce již totiž samozřejmě nemá možnost ovlivnit výši nákladů, ani tržeb na ujetý kilometr).

3.2.5 Případová studie výpočtu dotace na dopravní obslužnost

V podkapitole je uveden názorný příklad výpočtu měsíční prokazatelné ztráty včetně přiměřeného zisku, tj. dotace na dopravní obslužnost u vybrané linky Stříbro – Kladruby – Prostiboř. Uvedená data jsou smyšlená a slouží pouze pro představu, ovšem jsou navržena v reálné výši.

Obrázek 5 – Jízdní řád linky Stříbro – Kladruby - Prostiboř

490400 Stříbro-Kladruby-Prostiboř Platí od 11. prosince 2011 do 8. prosince 2012

Přepřevzato z: ČSAD autobusy Plzeň a.s., V Malé Doubravce 27, Plzeň, Stříbro, tel.374 630 321, 606 706 386, fax 374 622 500, www.csadplzen.cz

1	3	5	7	9	11	13	km	Tř	2	4	6	8	10	12
6:05		10:15	12:55	14:55	17:15	17:50	0	0	5:10		7:45	11:40	14:00	16:00
6:06		10:19	12:57	14:59	17:19	17:54	0	0	5:06		7:42	11:36	13:56	15:56
6:12			13:01	15:01	17:22	17:57	3	3	5:04		7:39	11:31	13:53	15:53
		10:24					4	4				11:26		
6:17	7:12	10:29	13:09	15:09	17:27	18:02	6	7	5:00	7:00	7:33	11:21	13:48	15:48
6:20		10:37	13:09	15:09	17:30	18:05	7	7	4:59	6:58	7:31	11:15	13:48	15:45
		7:17					8	8			7:28			
	7:22						11	8			7:23			
6:24		10:40	13:18	15:18	17:34	18:09	10	14	4:56	6:55		11:12	13:42	15:41
6:27		10:43	13:18	15:18	17:37	18:12	11	11	4:55	6:53		11:09	13:40	15:38
6:31		10:47	13:23	15:23	17:41	18:16	14	18	4:53	6:49		11:05	13:38	15:34
6:35		10:50	13:30	15:30	17:45	18:20	17	21	4:50	6:48		11:00	13:30	15:30

* jede v pracovních dnech
 jede ve středu
 jede v pondělí
 jede ve čtvrtek
 jede v úterý
 jede v pátek
 477 jede od 23.12.11 do 2.1.12, 3.2.12, od 6.2.12 do 12.2.12, od 5.4.12 do 6.4.12, od 30.6.12 do 2.9.12, od 25.10.12 do 26.10.12
 859 jede 29.12.11, 9.4.12
 507 jede 6.7.12, 28.9.12
 na spoj 9 navazuje v zastávce Kladruby Zadní spoj 8 linky 490440 do Lázeň, Vrbovice
 na spoj 12 navazuje v zastávce Stříbro, aut.st. spoj 37 linky 490680 do Plzeň, ČAN
 spoj 11 vyčká v zastávce Stříbro, aut.st. příjezdu spoje 15 linky 490360 nejvýše 5 minut
 spoj 13 vyčká v zastávce Stříbro, aut.st. příjezdu spoje 47 linky 490680 nejvýše 5 minut
 spoj 4 vyčká v zastávce Prostiboř příjezdu spoje 6 linky 490670 nejvýše 5 minut
 Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené ČSAD autobusy Plzeň a.s. Informace o tarifu jsou zveřejněny ve vozidlech na lince.
 Informace o jízdních řádech na tel.č. 900 144 444 nebo www.idos.cz.

(spoj jede po jiné trase
 MHD možnost přestupu na městskou hromadnou dopravu
 | spoj příslušnou zastávkou projíždí

Zdroj: Interní materiály ČSAD autobusy Plzeň a. s., 2012

Pakliže dopravce vykazuje objednateli přepravy skutečnou měsíční ztrátu, která je následně porovnávána s proplacenou částkou dotace na uvedené lince, nejprve zjišťuje, jakou výši tržeb tato linka vykázala. Z odbavovacích strojků, které jsou umístěny ve vozidlech a pomocí kterých řidič odbavuje zákazníky, je na konci měsíce zjištěna celková částka vybraného jízdného. Po odečtení snížené sazby DPH získá skutečnou částku tržeb. V modelovém příkladu tržby činily 16 628,95 Kč. Jak již bylo popsáno, na začátku roku dopravce ve Výkazu nákladů a tržeb přepravní činnosti na základě předběžného odborného odhadu navrhne předpokládanou výši nákladů, do které zahrne i přiměřený zisk na jeden kilometr, a to většinou dle výsledků z předešlého roku. V případě, že objednatel s touto cenou souhlasí, je tato hodnota nákladů používána v průběhu celého roku. V současné době je schválena hodnota nákladů ve výši 33,30 Kč na jeden kilometr. Tato částka se vynásobí s počtem ujetých kilometrů vypočtených dle jízdního řádu, tj. zde činí 3 464 km. A nyní dopravce vykáže částku celkových nákladů, tj. 115 351 Kč. V této fázi již dopravce rozdílem výpočte skutečnou výši dotace, vyúčtovanou na uvedené lince, která činí zaokrouhleně 98 722 Kč.

Tabulka 3 – Měsíční vyúčtování prokazatelné ztráty na lince 490400

Číslo spoje	Ujeté km	Tržba vč. DPH	Tržba bez DPH	Tržba na km	Náklady á 33,30	Podíl PK		
						km	tržba	ztráta
1	374	292,00	256,14	0,68	12 454	374	256,14	12 198
2	374	1 872,80	1 642,81	4,39	12 454	374	1 642,81	10 811
3	100	12,00	10,53	0,11	3 330	100	10,53	3 319
4	220	2 261,70	1 983,95	9,02	7 326	220	1 983,95	5 342
5	210	655,30	574,82	2,74	6 993	210	574,82	6 418
6	242	3 135,00	2 750,00	11,36	8 059	242	2 750,00	5 309
7	289	875,70	768,16	2,66	9 624	289	768,16	8 856
8	210	350,00	307,02	1,46	6 993	210	307,02	6 686
9	374	4 029,00	3 534,21	9,45	12 454	374	3 534,21	8 920
10	289	1 360,50	1 193,42	4,13	9 624	289	1 193,42	8 430
11	323	3 096,80	2 716,49	8,41	10 756	323	2 716,49	8 039
12	374	913,40	801,23	2,14	12 454	374	801,23	11 653
13	85	102,80	90,18	1,06	2 831	85	90,18	2 740
Celkem	3 464	18 957,00	16 628,95	4,80	115 351	3 464	16 628,95	98 722

Zdroj: Interní materiály ČSAD autobusy Plzeň, 2012

3.3 Financování z dotací na obnovu vozidel veřejné dopravy

V kapitole je podrobně rozebrán nárok, poskytovatel, výpočet, poskytnutí a placení dotace na obnovu vozidel veřejné dopravy. Přestože v současné době, tj. pro rok 2011 i 2012, je poskytování tohoto typu dotací ze státního rozpočtu z úsporných důvodů pozastaveno, patřilo dlouhá léta k významnému zdroji financování vybraného podniku, a proto je vhodné ho neopomenout. Navíc není vyloučeno její opětovné zavedení.

3.3.1 Nárok na dotaci na obnovu vozidel veřejné dopravy a její poskytovatel

Dotace na obnovu vozidel veřejné dopravy je další formou financování dopravce z veřejných rozpočtů. Poskytovatelem dotace je Ministerstvo dopravy České republiky (dále jen „MD ČR“) v rámci Programu obnovy vozidel veřejné autobusové dopravy. Hlavním cílem poskytovatele dotace je podpora podnikání s ohledem na zvýšení ochrany životního prostředí a sekundárním cílem je podpora přístupnosti vozidel veřejné dopravy osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Plněním těchto cílů by mělo dojít ke zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti veřejné dopravy, ztraktivnění veřejné dopravy, snížení dopravních emisí, rozvoj ekologických pohonů vozidel a úspora pohonných hmot na jednotku dopravního výkonu. Žadatel o dotaci musí každoročně sledovat⁴, zda MD ČR odsouhlasí pro stanovený rok poskytnutí této dotace.

⁴ většinou v únoru

Následně musí splnit podmínky, které poskytovatel uveřejní a podat žádost. Nárok na zmiňovanou dotaci má tedy dopravce, který zabezpečuje dopravní obslužnost v režimu smlouvy o závazku veřejné služby, splní podmínky, a který v určeném termínu předloží investiční záměr na obnovu vozového parku (příloha B). Důležitou podmínkou, kterou se musí žadatel zavázat při poskytnutí dotace je, že v prvních 6 letech musí autobusy nakoupené se státní účastí ujet alespoň 80% kilometrického výkonu v systému, pro který byla dotace určena. Toto je v případě přidělení dotace přísně sledováno a dopravce musí každoročně prokazovat splnění uvedené podmínky poskytovateli dotace i objednateli dopravy. (mdcr.cz, 2012)

3.3.2 Výpočet dotace na obnovu vozidel veřejné dopravy

Dotace je poskytována pouze na pořízení nového vozidla z výroby formou investičního nákupu a nelze ji použít na úhradu DPH. Je rozdělena do dvou podprogramů, a to Podprogram na obnovu vozidel veřejné linkové dopravy a Podprogram na obnovu vozidel městské hromadné dopravy. „Dotace je poskytována na autobusy:

- **standardní** - takové provedení autobusu, kde je plocha při nástupu do vozu dosažitelná více než jedním stupněm od vozovky ve všech dveřích (v technickém průkaz označen jako jednopodlažní),
- **standardní s plošinou** – standardní provedení autobusu vybaveného přídatným zařízením umožňujícím nástup osobám na invalidním vozíku,
- **nízkopodlažní** - takové provedení vozidla, u něhož nejméně 35% plochy pro stojící cestující (nebo u kloubového autobusu jeho přední část) tvoří jedinou plochu bez stupňů, přičemž tato plocha je dosažitelná při nástupu jediným stupněm od vozovky alespoň jedněmi dveřmi, v technickém průkazu označen jako nízkopodlažní,
- **s alternativním pohonem** – vozidlo využívající alternativní zdroje (plyn nebo elektrickou energii),
- **informační systém pro nevidomé a slabozraké osoby** - slouží k zajištění komunikace mezi těmito osobami a vozidly veřejné autobusové dopravy.

Dotace je poskytována na autobusy s rozlišením jejich délky:

- nad 13 m nebo kloubový,
- nad 10,7 m do 13 m včetně,
- nad 7,5 m do 10,7 m včetně,
- do 7,5 m.“ (mdcr.cz, 2012)

V rámci **Podprogramu na obnovu vozidel ve veřejné linkové dopravě** je výše dotace stanovena fixní částkou vyhlášenou MD ČR pro stanovený rok dle následující tabulky a nesmí překročit 25% z pořizovací ceny.

Tabulka 4 - Výše dotace stanovená na rok 2010

Délka autobusu	Fixní výše dotace (v tis. Kč)
Nad 13 m nebo kloubový	900
Nad 10,7 m do 13 m včetně	600
Nad 7,5 m do 10,7 m včetně	500
Do 7,5 m včetně	300

Zdroj: mdcr.cz, 2012

Pro rok 2010 je navýšena výše dotace o fixní částku u **nízkopodlažního autobusu**, ale maximálně do výše 50% rozdílu pořizovací ceny standardního a nízkopodlažního autobusu.

Tabulka 5 - Navýšení dotace stanovené na rok 2010

Typ autobusu	Navýšení (v tis. Kč)
Nízkopodlažní (nad 13 m nebo kloubový)	300
Nízkopodlažní (od 10,7 do 13 m včetně)	200
Nízkopodlažní (od 7,5 do 10,7 m včetně)	100

Zdroj: mdcr.cz, 2012

A u **standardního autobusu s plošinou** se v roce 2010 dotace zvyšuje o fixní částku 100 tis. Kč.

V rámci Podprogramu na obnovu vozidel městské hromadné dopravy je výše dotace stanovena u nízkopodlažních autobusů MHD fixní částkou stanovenou MD ČR pro stanovený rok a nesmí překročit 25% pořizovací ceny.

Tabulka 6 - Výše dotace stanovená na rok 2010 pro nízkopodlažní autobusy

Délka autobusu	Fixní výše dotace (v tis. Kč)
Nad 13 m nebo kloubový	1 200
Nad 10,7 m do 13 m včetně	800
Nad 7,5 m do 10,7 m včetně	600
Do 7,5 m včetně	400

Zdroj: mdcz.cz, 2012

V případě **obou podprogramů** se výše dotace u **vozidel na alternativní pohon** v roce 2010 navyšovala o fixní částku **500 tis. Kč**, maximálně však do výše 50% rozdílu pořizovací ceny naftového autobusu a autobusu na alternativní pohon. A v případě **informačního systému pro nevidomé a slabozraké osoby** je dotace poskytována také fixní částkou, a to **10 tis. Kč** u vozidel se zabudovaným palubním počítačem a **20 tis. Kč** u vozidel bez palubního počítače, maximálně však do výše 50% pořizovací ceny informačního systému bez DPH, a to na systémy použité do nových vozidel z výroby a vozidel, která budou součástí bezbariérové trasy v rámci Národního rozvojového programu mobility pro všechny. (mdcz.cz, 2012)

3.3.3 Poskytnutí dotace na obnovu vozidel veřejné dopravy

V případě, že žadatel předložil ve stanoveném termínu Investiční záměr na předepsaném formuláři včetně veškerých příloh, a to pro každý podprogram zvlášť, čeká na vyhodnocení komise jmenované ministrem dopravy. Komise je složená ze zástupců ministerstva dopravy, financí, průmyslu a obchodu, pro místní rozvoj, životního prostředí, zástupce krajů, Svazu měst a obcí, Národní rady zdravotně postižených, Sdružení dopravních podniků ČR a Svazu dopravy ČR. Kritéria pro hodnocení Investičních záměrů u Podprogramu pro obnovu vozidel veřejné linkové dopravy jsou dodržení výše procenta podpory obnovy vozového parku z celkového počtu autobusů, kterými je zabezpečována dopravní obslužnost, podíl počtu autobusů pořízených se státní dotací v letech 2004-2009 vůči počtu autobusů, kterými je zabezpečována dopravní obslužnost, a použití alternativního pohonu. Kritéria

pro hodnocení Investičních záměrů u Podprogramu pro obnovu vozidel městské hromadné dopravy jsou použiti alternativního pohonu, účast žadatele na projektu Národního rozvojového programu mobility pro všechny a podíl počtu autobusů pořízených se státní dotací v letech 2004-2009 vůči počtu autobusů, kterými je zabezpečována MHD, přičemž jsou detailněji definované podmínky v případě žadatelů, kteří jsou a nejsou členy Sdružení dopravních podniků ČR. Komise po vyhodnocení všech Investičních záměrů zveřejní⁵ na internetových stránkách MD ČR všechny dopravce, kteří obdrží dotaci s uvedením výše a počtu autobusů (příloha C), přičemž dopravci musí zaslat vyplněnou registraci k žádosti o dotace a splnit další podmínky. Mezi ně hlavně spadá uveřejnit prostřednictvím softwaru ISPROFIN, který je ke stažení na internetových stránkách MD ČR, údaje o společnosti, jaká částka dotace byla přidělena, celkový počet nakupovaných autobusů v uvedeném roce, způsob financování zbylé částky atp. Následně MD ČR vydá Rozhodnutí o poskytnutí dotace (příloha D). (mdcr.cz, 2012)

3.3.4 Placení dotace na obnovu vozidel veřejné dopravy

Dopravce má stanoven termín⁶, do kterého musí dotace vyčerpat. Začne tedy nakupovat vozidla. Po zaplacení alespoň první splátky v případě splátkového prodeje, přičemž nesmí být bez DPH nižší než schválená dotace, nebo celkové ceny autobusu a po převzetí vozidla, zašle poskytovateli kopii faktury, technického průkazu, kupní smlouvy, předávacího protokolu a výpisu z bankovního účtu o zaplacení. Na základě toho poskytovatel zašle udělenou výši dotace na účet dopravce.

Tabulka 7 – Rozbor nakoupených vozidel v roce 2010

Pořadové číslo	Vozidlo	SPZ	provoz	Leasingová společnost	Úhrada 1. splátky	Úhrada dotace	Dotace na nákup vozidla	Datum UZP
1/2010	SOR C 10,5	4P54712	Rokycany	Credium	3.6.2010	29.9.2010	600 000,00	28.5.2010
2/2010	CROSSWAY LE 12,8	4P65188	Kralovice	SG Equipment	18.10.2010	22.11.2010	800 000,00	5.10.2010
3/2010	SOR C 10,5	4P65672	Domažlice	SG Equipment	1.11.2010	22.11.2010	600 000,00	21.10.2010
4/2010	CROSSWAY LE 12,8	4P65674	Klatovy	SG Equipment	1.11.2010	22.11.2010	800 000,00	25.10.2010
5/2010	SOR C 10,5	4P65673	Tachov	SG Equipment	1.11.2010	22.11.2010	600 000,00	27.10.2010
6/2010	SOR C 10,5	4P66078	Nepomuk	SG Equipment	22.11.2010			15.11.2010
7/2010	SOR C 10,5	4P66079	Sušice	SG Equipment	22.11.2010	13.12.2010	600 000,00	15.11.2010
8/2010	CROSSWAY LE 12,8	4P72803	Domažlice	bez leasingu	3.12.2010	13.12.2010	800 000,00	2.12.2010
9/2010	SOR C 10,5	4P55670	Klatovy	VB. leas	7.1.2010			16.12.2010
	Celkem						4 800 000,00	

Zdroj: Interní materiály ČSAD autobusy Plzeň, a. s., 2010

⁵ většinou v květnu

⁶ většinou do konce stávajícího roku

Z tabulky vyplývá, že společnost ČSAD autobusy Plzeň a. s. získala v roce 2010 dotaci na obnovu vozidel veřejné dopravy v celkové výši 4 800 000 Kč. Je tedy přesně možné určit, jakou částkou byl dotován konkrétní autobus, s konkrétní státní poznávací značkou, jaký typ vozidla, na který provoz byl předán do provozu a která leasingová společnost ho financovala.

3.4 Ostatní financování

V kapitole jsou uvedeny ostatní zdroje financování dopravce ČSAD autobusy Plzeň a. s. Nejprve je nutné zdůraznit, že z důvodů, které již byly popsány výše, nepatří doprava obecně k vysoce ziskovému sektoru a je převážně dotována z veřejných zdrojů. V případě zvoleného dopravce činí výnosy z dotačních zdrojů kolem 50% celkových výnosů. Je proto zřejmé, že v případě, že by společnost neměla na dotace nárok, byla by za jinak stejných podmínek vždy vysoce ztrátová. Ostatní zdroje financování mají tedy maximálně poloviční podíl na celkových výnosech a hospodářském výsledku.

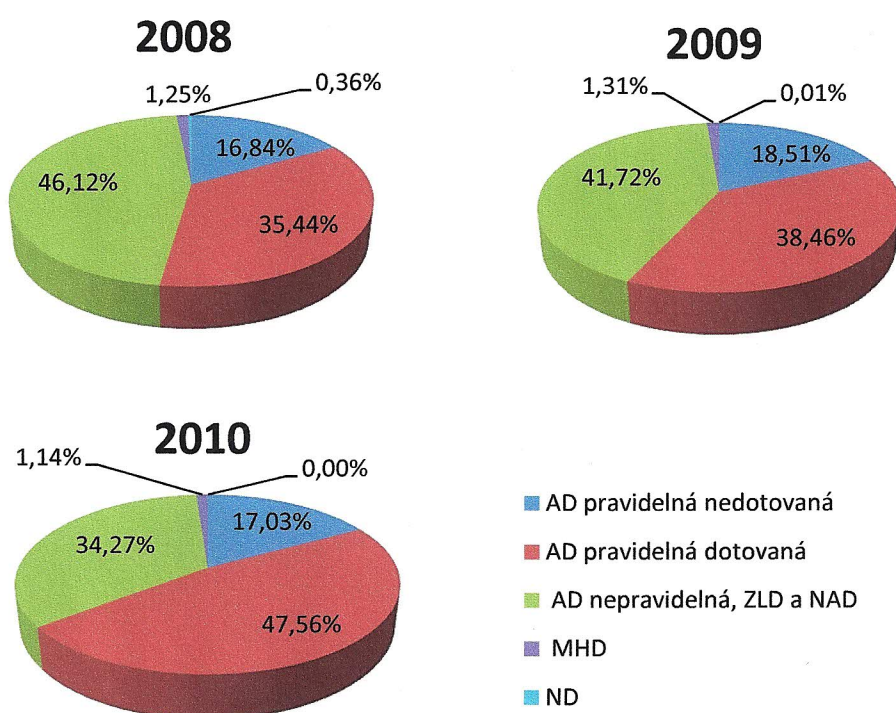
Za zmínku stojí provozování **příležitostné osobní silniční dopravy** neboli poptávkové neveřejné dopravy. Tento typ dopravy je provozován převážně za účelem rekreačních, školních a jiných výletů. V tomto případě odběratel požaduje po dopravci uskutečnění konkrétní přepravy s uvedením místa nástupu i výstupu, data přepravy, příp. počtu dní strávených na místě apod. Dopravce na základě poskytnutých informací provede kalkulaci zájezdu a navrhne odběrateli smluvní cenu přepravy. V případě, že odběratel s cenou souhlasí, zašle dopravci závaznou objednávku, na základě které je doprava zajištěna.

Speciálním typem příležitostné přepravy je tzv. **zvláštní linková doprava**, což je pravidelná neveřejná doprava provozovaná na určené trase a v určených časech. Převážně se jedná o objednávky větších firem pro přepravu svých zaměstnanců do práce a z práce. Dle požadavků objednatele je provedena kalkulace a navržena smluvní cena. V případě akceptace ceny a ostatních podmínek je sestaven jízdní řád linky, dle kterého je přeprava zajišťována.

Dalším druhem příležitostné dopravy je **náhradní autobusová doprava**, která je, jak název napovídá, poskytována jako doprava náhradní, pokud není možné zajistit přepravu linkovou. Převážně jde o zajištění výlukových spojů pro České dráhy, a. s. Důvody bývají porucha vozidla, neprůjezdnost nebo rekonstrukce železniční tratě, atp.

Městskou hromadnou dopravu provozuje ČSAD autobusy Plzeň a. s. v pěti městech Plzeňského kraje, a to v Tachově, Stříbře, Přešticích, Klatovech a Domažlicích. Do městské hromadné dopravy je zahrnuta i doprava pro společnost Tesco Stores ČR a. s. na přepravu osob cestujících do obchodního centra TESCO na Rokycanské třídě a Borských polích v Plzni. Zde je taktéž dle přání objednavatele a dle předběžného výpočtu navržena smluvní cena. Pokud je tato objednavatelem přijatelná, dopravce sestaví jízdní řád linky a na základě uzavřené smlouvy je tato doprava provozována.

Obrázek 6 – Vývoj poměrů jednotlivých druhů doprav k celkové dopravě v letech 2008 až 2010



Zdroj: vlastní zpracování dle materiálů ČSAD autobusy Plzeň a. s., 2012

Na grafu jsou uvedeny podíly čistých tržeb jednotlivých typů doprav k celkovým čistým tržbám, tj. pouze skutečné tržby za provedenou přepravu, bez dotací, režijních výnosů a ostatních výnosů.

Základní podnikatelskou činností a tedy i základním zdrojem příjmů společnosti ČSAD autobusy Plzeň a. s. je doprava, a to v různých variantách. Přesto stojí za zmínku i další činnosti, které se podílí na tvorbě hospodářského výsledku. Jsou to vjezdy na autobusová nádraží, pronájmy budov, garáží, kancelářských prostor, provize

za prodej jízdenek jiných dopravců, poskytování poradenských služeb v oblasti dopravy, nákup a prodej zboží, prodej dlouhodobého majetku, poskytování reklamních ploch ve veřejných budovách i autobusech, např. výlep letáků, prodej nápojů prostřednictvím nápojových automatů a další obchodní činnosti. Podíl tržeb těchto ostatní činností je ovšem skutečně zanedbatelný, neboť např. v roce 2010 činil pouze zhruba 1% z celkových výnosů.

4 Vlastní doporučení

Jak již bylo zmíněno, veřejná osobní doprava nepatří mezi vysoko ziskové obory podnikání. Nepřeje jí hlavně moderní hektická doba, která veřejnost nutí používat své vlastní prostředky v případě potřeby přepravy. Ačkoliv je společnost nucena tuto činnost financovat, aniž by ji kompletně celá využívala, přesto není možné jí vypustit z běžného života. Vykazuje znaky tzv. veřejného statku, kdy se na jejím financování podílí veškerá produktivní společnost, ovšem její služby využívá pouze část společnosti, a to zpravidla ta neproduktivní. Proto je v zájmu celé veřejnosti, aby tato oblast podnikání fungovala co nejefektivněji a výdaje z veřejných rozpočtů byly co nejnižší.

V případě dopravce ČSAD autobusy Plzeň a. s. lze největší možnost zefektivnění své činnosti spatřit v úspoře nákladů, čímž by došlo ke snížení nákladů na jeden kilometr, který slouží k výpočtu prokazatelné ztráty. Na základě toho by došlo k úspoře vyplácených dotací. Konkrétně by byla vhodná úspora nákladů snížením správního režie. Ta zahrnuje veškeré náklady vynakládané na správu společnosti a její chod. Jednalo by se o omezení nákupů dlouhodobého majetku, spotřebního materiálu, mzdových nákladů, úsporu energií, atp.

Další možností úspory nákladů lze spatřit v lepší využitelnosti vozidel dle vytíženosti spojů. Zde je nutné dodat, že je třeba načerpat další potřebné podklady, studie a názory odborníků, kteří by tuto možnost mohli z jiných externích důvodů zpochybnit. Na základě stávajících informací by bylo ovšem vhodné, aby řidiči využívali patřičná vozidla dle vytíženosti spojů. Bývá totiž zvykem, že každý řidič využívá pouze „svůj“ jeden autobus, ačkoliv je zřejmé, že spoje např. v dopoledních hodinách jsou vytíženy méně, než je tomu v hodinách ranních a odpoledních. Autobusy jezdí poloprázdné, a tím dochází k plýtvání nákladů. Větší autobusy mají samozřejmě větší spotřebu pohonných hmot, nákladnější opravy a náhradní díly než vozy menší, např. mikrobuses. Východisko by bylo v pořízení menších autobusů pro tyto účely. Samozřejmě nebylo by ekonomické, aby měl každý řidič k dispozici dva vozy, ovšem na základě průzkumu a různých studií v terénu by bylo vhodné pořídit např. jeden menší autobus na střídání pěti řidičům. Ovšem toto téma je na podrobnější práci. Druhou možností k této problematice by byla v zavedení vozidel s přívěsným zařízením. Přívěs by bylo možné v případě potřeby připojit nebo naopak. Vzhledem k tomu, že nejsou

takové typy autobusů v běžné dopravě k vidění, není ovšem jisté, zda je možnost přepravy osob v přívěsu vůbec možná a zda tomu nebrání pravidla bezpečnosti provozu aj. Skutečností ovšem je, že v dřívějších dobách autobusy tohoto typu na ulicích jezdily a určitě si své uplatnění našly. Z hlediska úspory nákladů tomu tak jistě bylo.

Další možnost zlepšení lze nalézt v zefektivnění systému prokazování nároku na dotaci. Vzhledem k tomu, že software, pomocí kterého jsou vykazovány skutečné tržby za jízdné z odbavovacího zařízení, není kompatibilní se softwarem na tvorbu jízdních řádů, bylo by vhodné pořídit, případně si nechat vytvořit jakýsi propojovací software pro tyto účely. Výpočet by za těchto podmínek probíhal automaticky a interaktivně, přičemž by bylo možné zjišťovat ztrátovost týdně případně denně. V současné době probíhá výpočet prokazatelné ztráty jednou měsíčně pomocí aplikace MS Excel, neboť je to za současných podmínek nejsnazší způsob. Výhodou je také jeho cena, neboť balení MS Office jsou v běžném vybavení PC každého zaměstnance správy společnosti. Velkou nevýhodou je možná chybovost při jeho použití k výpočtu prokazatelné ztráty. Vzhledem k důležitosti věci by bylo vhodné vytvořit rezervu a pořízení patřičného softwaru do budoucna lze jen doporučit.

5 Závěr

Bakalářská práce na téma „Financování zvoleného autobusového dopravce“ se věnovala financování podnikatelského subjektu teoreticky a zároveň popisuje způsoby získávání finančních prostředků prakticky u dopravní společnosti. Hlavním cílem práce bylo přiblížit čtenářům komplexní proces a metodiku přidělování dotací z veřejných rozpočtů.

Teoretická část se věnovala financování podniku obecně. Popisovala možné zdroje firemního financování. Tyto zdroje zde byly rozděleny do tří hlavních skupin. První část nastínila klasické zdroje financování podniku jako je základní kapitál, kapitálové fondy, hospodářský výsledek aktuálního období, aj. Dále pak přiblížila i alternativní zdroje možného získávání finančních prostředků, např. leasing, forfaiting, faktoring. Poslední skupina vysvětlovala pojem dotace z veřejných rozpočtů a jeho členění. Financování podniku je velmi rozsáhlá oblast, která mimo jiné zahrnuje i finanční analýzy a přehledy peněžních toků ve firmě. Dané problematice je věnován závěr teoretické části.

Praktická část je rozdělena na dvě základní části. Vysvětlila pojem veřejná osobní doprava, jejíž součástí je i doprava autobusová. Dále ukázala vzájemný vztah autobusové dopravy k ostatním typům veřejné dopravy. Druhá část byla věnována financování zvoleného autobusového dopravce ČSAD autobusy Plzeň a. s. Přibližovala čtenáři charakteristiku daného dopravce, včetně její historie a základních údajů. Dále pak detailně zobrazovala komplexní proces získávání dotací z veřejných rozpočtů, a to dotací na dopravní obslužnost a dotací na obnovu vozidel veřejné dopravy. Závěr praktické části je věnován ostatním zdrojům financování daného dopravce.

Z obsahu práce vyplývá, že samotný proces získávání dotací z veřejných rozpočtů na dopravní obslužnost není jednoduchou záležitostí. Představa nezúčastněného, že systém veřejných rozpočtů a jejich čerpání je jednorázová a rychlá záležitost, je mylná. K určení konkrétní přidělené částky vede dlouhodobý proces. V první fázi objednatel, tj. kraj, město či obec, požádá o zajištění konkrétní dopravní obslužnosti. Uvede požadovaný počet spojů a linek včetně konkrétních časů a dnů. Na základě těchto informací a dle odborného odhadu vypracuje dopravce předběžný návrh ceny dopravního výkonu na jeden kilometr. Následuje mnoho jednání o této ceně. Výsledkem jednání je většinou uzavření smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti s uvedením

celkové ceny za určené období, ve většině případů kalendářní rok. Zajímavostí je, že je vyplácena poměrná měsíční část dané smluvní ceny, která v podstatě není cenou skutečnou. K porovnání vyplacené dotace a vyúčtované skutečnosti dochází na konci období a následují další jednání o vypořádání rozdílu. V závěru tohoto bloku je na příkladu zjednodušeně přiblíženo, jakým způsobem je vyúčtována dotace na dopravní obslužnost objednateli v praxi.

V případě dotace na obnovu vozidel veřejné linkové dopravy je proces též velice náročný, zejména z časového hlediska, sledování důležitých termínů a hlediska administrativního. Systém přidělování tohoto druhu dotace je ovšem od roku 2011 pozastaven, jak je v práci též uvedeno, a od této doby není tedy možné na dobu neurčitou s touto dotací jakožto zdrojem financování počítat. Dopravce byl tedy nucen od roku 2011 nákupy nových vozidel prozatím omezit.

Na ostatním financování se bez uvedených dotací samozřejmě podílí provozování dopravy, a to kromě dopravy linkové, doprava poptávková neveřejná, náhradní, zvláštní linková i doprava městská. Zanedbatelným podílem jsou též další jmenované činnosti.

Závěr bakalářské práce vyvrcholil uvedením vlastních doporučení a návrhů na zefektivnění činnosti zvoleného dopravce ČSAD autobusy Plzeň a. s.

Seznam obrázků

OBRÁZEK 1 – SCHÉMA OBRATOVÉHO CYKLU PENĚZ	- 17 -
OBRÁZEK 2 – ČISTÝ PRACOVNÍ KAPITÁL	- 17 -
OBRÁZEK 3 – VÝPOČET CASH FLOW NEPŘÍMOU METODOU.....	- 18 -
OBRÁZEK 4 – PODÍL SUBJEKTŮ NA CELKOVÉ VÝŠI POSKYTOVANÉ DOTACE NA DO ROCE 2010.....	- 31 -
OBRÁZEK 5 – JÍZDNÍ ŘÁD LINKY STŘÍBRO – KLADRUBY - PROSTIBOŘ.....	- 34 -
OBRÁZEK 6 – VÝVOJ POMĚRŮ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAV K CELKOVÉ DOPRAVĚ V LETECH 2008 AŽ 2010	- 41 -

Seznam tabulek

TABULKA 1 – PŘEPRAVA CESTUJÍCÍCH VEŘEJNOU AUTOBUSOVOU DOPRAVOU V LETECH 1995 - 2011.....	- 27 -
TABULKA 2 – RELATIVNÍ ZMĚNY PŘIDĚLENÝCH DOTACÍ NA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST V UVEDENÝCH LETECH.....	- 32 -
TABULKA 3 – MĚSÍČNÍ VYÚČTOVÁNÍ PROKAZATELNÉ ZTRÁTY NA LINCE 490400	- 35 -
TABULKA 4 - VÝŠE DOTACE STANOVENÁ NA ROK 2010	- 37 -
TABULKA 5 - NAVÝŠENÍ DOTACE STANOVENÉ NA ROK 2010	- 37 -
TABULKA 6 - VÝŠE DOTACE STANOVENÁ NA ROK 2010 PRO NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUSY	- 38 -
TABULKA 7 – ROZBOR NAKOUPENÝCH VOZIDEL V ROCE 2010.....	- 39 -

Seznam použitých zkratek

AD	autobusová doprava
aj.	a jiné
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
atp.	a tak podobně
CAN	Centrální autobusové nádraží
CIS	Cestovní informační služba
č.	číslo
ČR	Česká republika
DI	doba obratu pohledávek
DOP	doba odkladu plateb
DO	dopravní obslužnost
DOZ	doba obratu zásob
DPH	daň z přidané hodnoty
EVA	ekonomická přidaná hodnota
Kč	korun českých
km	kilometr
KÚ	Krajský úřad
m	metr
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
mj.	mimo jiné
MS	Microsoft

MVA	tržní přidaná hodnota
NAD	náhradní autobusová doprava
např.	například
ND	nákladní doprava
PC	personal computer = osobní počítač
PK	prokazatelná ztráta
příp.	případně
resp.	respektive
ROA	rentabilita aktiv
ROE	rentabilita vlastního kapitálu
ROH	Rekreační odborové hnutí
SDH	Sdružení dobrovolných hasičů
SNP a CHKO	státní národní park a chráněná krajinná oblast
SPZ	státní poznávací značka
tj.	to jest
tis.	tisíc
tzv.	tak zvané
ZLD	zvláštní linková doprava

Seznam použité literatury

Český statistický úřad [online]. Praha: Český statistický úřad, 2012 [cit. 2012-04-27].
Dostupné z: <http://vdb.czso.cz/>

ČSAD autobusy Plzeň a. s. [online]. Plzeň: Zbyněk Hupák, 2012 [cit. 2012-04-27].
Dostupné z: <http://www.csadplzen.cz/>

DVOŘÁK, Ivan, PROCHÁZKA, Pavel. *Rizikový a rozvojový kapitál*. Praha: Management Press, 1998, 169 s., ISBN 80-85943-74-3

Justice [online]. Praha: Ministerstvo spravedlnosti České republiky, 2012 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/>

KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o silniční dopravě: Komentované znění zákona schválené Parlamentem České republiky v květnu 1994*. Praha: Universe, 1994, 47 s., ISBN 80-901506-8-3

MAREŠ, Stanislav. *Zdroje financování podniku*. 2. vydání, Praha: EUPRESS, 2008, 113 s., ISBN 978-80-7408-007-4

Ministerstvo dopravy ČR [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2006 [cit. 2012-04-27].
Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/>

NÝVLTOVÁ, Romana, MARINIČ, Pavel. *Finanční řízení podniku: moderní metody a trendy*. Praha: Grada, 2010, 204 s., ISBN 978-80-247-3158-2

REŽŇÁKOVÁ, Mária. a kol. *Řízení platební schopnosti podniku*. Praha: Grada, 2010, 191 s., ISBN 978-80-247-3441-5

Sagit: *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů* [online]. Ostrava: Sagit, 2010 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=sb10194&cd=76&typ=r>

SDA/CIA, *Czech republic* [online]. Moravská Ostrava: Copyright, 2012 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/>

SYNEK, Miloslav. a kol. *Podniková ekonomika*. 4. přepracované a doplněné vydání. Praha: C.H. Beck, 2006, 475 s., ISBN 80-7179-892-4

ŠIMAN, Josef, PATERA, Petr. *Financování podnikatelských subjektů: teorie a praxe*. Praha: C.H.Beck, 2010, 192 s., ISBN 80-247-0939-2

Topsid [online]. TARA-V-UH, 2007 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://nop.topsid.com/>

Unium [online]. Moravská Ostrava: Copyright, 2012 [cit. 2012-04-27]. Dostupné z: <http://www.unium.cz/>

Seznam příloh

Příloha A: Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti

Příloha B: Investiční záměr 2010

Příloha C: Rozdělení dotací v roce 2010

Příloha D: Rozhodnutí o poskytnutí dotace

Příloha A: Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti

Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti

Dopravní organizace:

.....

.....

Náklady z přepravní činnosti dopr. organizace celkem		za období			
		Autobusová doprava linková			
Položka	řádek	ostatní vnitrostátní		městská	
		tis. Kč	Kč/km	tis. Kč	Kč/km
	Pohonné hmoty	1			
	Pryžové obruče	2			
	Ostat. přímý materiál	3			
	Přímé mzdy	4			
A u t o b u s y	odpisy	5			
	leasing /pronájem/	6			
	opravy + údržba	7			
	silniční daň	8			
	pojištění zák. odp.	9			
ost.	cestovné	10			
přímé	odovody do fondů	11			
nákl.	jiné	12			
	Režijní náklady	13			
	Náklady celkem (ř. 1 až ř. 13)	14			
	Počet autobusů	15			
	Ujeté km celkem v tis. včetně přístavných, odstavných, přejezdů	16			

Tržby z přepravní činnosti za spoj, případně soubor spojů (linek) v tis. Kč

	řádek	ostatní vnitrostátní		městská	
		tis. Kč	Kč/km	tis. Kč	Kč/km
T r ž b y	Tržby bez DPH celkem	1			
	z toho jízdné	2			
	z toho tržby	3			
D o t a c e	Dotace do tržeb celkem	4			
	od obcí a měst	5			
	od okresních úřadů	6			
	Dotace na obnovu autobusů	7			
	Přeprava osob (tis. osob)	8			
	Přepravní výkony (tis. oskm)	9			
	Ujeté km (tis. km) (vč. příst., odst., přejezdů)	10			
	Průměrné obsazení (osoby) autobusu (ř. 9 : ř. 10)	11			
	Místokm (v tis.) ⁷⁾	12			

7) místo km = ujeté km x počet míst v autobusu (k sezení, k stání, bez obsluhy) uvedených v technickém průkaze vozidla

Sestavil:

Razítko - podpis

Telefon:

Datum:

Příloha B: Investiční záměr 2010

**Investiční záměr na nákup autobusu z podprogramu obnovy vozového parku
veřejné linkové dopravy v roce 2010
(pouze investiční nákup)**

Dopravce: ČSAD autobusy Plzeň a.s.
(jméno, adresa, V Malé Doubravce 27, 312 78 Plzeň
IČ, DIČ, IČ: 48362611, DIČ: CZ48362611
telefon, e-mail)

Typ autobusu podle délky (dle článku 3. Pravidel)	Počet autobusů	Upřesnění typu autobusu (<i>nízkopodlažnost, alternativní pohon, zvedací plošina u standard.typu</i>)
Linkový autobus, délka do 13 m, výška do 3,3 m	6	Autobus standard
Linkový autobus, délka do 13 m, výška do 3,3 m	4	Autobus nízkopodlažní
INFO systém pro nevidomé:		
se zabudovaným PP		
bez zabudovaného PP		

**V tomto řádku uveďte
počet autobusů k 31. 12. 2009, kterými zabezpečujete dopravní obslužnost
v režimu smlouvy o závazku veřejné služby bez provozní zálohy: 344**

**V tomto řádku uveďte
počet autobusů pořízených se státní dotací v letech 2004-2009: 97**

Datum: 4.5.2010

Statutární zástupce firmy: JUDr. Ing. Zdeněk Zemek
předseda představenstva

Podpis a razítko:

Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, tímto potvrzuje, že dopravce ČSAD autobusy Plzeň a. s., IČ 48362611, zajišťuje v Plzeňském kraji dopravní obslužnost na základě Smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění základní dopravní obslužnosti území Plzeňského kraje veřejnou linkovou dopravou uzavřené s účinností od 1. 1. 2009, dále jen Smlouva a následného dodatku ke Smlouvě č. 1/2010 z 29.1.2010. Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, tímto rovněž potvrzuje, že odsouhlasený a ve smlouvě uvedený počet autobusů, nutných k zabezpečení pravidelných linek autobusové dopravy, představuje **344 ks**.

V Plzni dne

Podpis a razítko.....

Zdroj: Interní materiály ČSAD autobusy Plzeň a. s., 2012

Příloha C: Rozdělení dotací v roce 2010

Rozdělení dotací na nákup autobusů ve veřejné linkové dopravě v r. 2010

Dopravce :										v tis. Kč
	do 13m	do 10,7m	do 7,5	N nad 13 m	N do 13 m	N do 10,7	plyn. pohon	s PP	bez PP	
Veolia Transport Praha s.r.o.	1			3				3		4 230
ČSAD Benešov a.s.	2									1 200
ČSAD Střední Čechy a.s.					3					2 400
Probo -Trans Beroun spol. s r.o.	1				1				1	1 420
ČSAD MHD Kladno a.s.					3			3		2 430
Okr.autobus.doprava Kolín s.r.o.	1	2								1 600
TRANSCENTRUM bus s.r.o.	2									1 200
Anexia spol. s r.o.					1					800
ČSAD Slaný a.s.	2									1 200
ČSAD POLKOST s.r.o.				1						1 200
ČSAD AUTOBUSY Č. Budějovice			2			1				1 200
ČSAD STTRANS a.s.		1								500
COMETT PLUS spol. s r.o.		1					1			1 000
ČSAD JIHOTRANS a.s.		1								500
ČSAD Jindřichův Hradec a.s.	1									600
ČSAD autobusy Plzeň a.s.	4				3					4 800
Autobusy Karlovy Vary a.s.	2				1					2 000
ČSAD Liberec a.s.					1		1		1	1 320
ČSAD Jablonec n.N.						1	1			1 100
Veolia Transport Vých.Čechy a.s.	3	1			1					3 100
ČSAD Semily a.s.					4		4			5 200
ČSAD Ústí n.Orlicí a.s.	4									2 400
CELKEM dopravci Čechy:	23	6	2	4	18	2	7	6	2	
CELKEM v tis. Kč	13 800	3 000	600	4800	14 400	1 200	3 500	60	40	41 400

Zdroj: mdcr.cz, 2012

Příloha D: Rozhodnutí o poskytnutí dotace

ISPROFIN	Rozhodnutí o poskytnutí dotace	R 05 198B	Strana 1
Název akce :		Evid. číslo ISPROFIN :	
Document vydává :			
pod č. jednacím :		účastníku programu :	
198 001	Název organizace :	identifikační číslo :	
198 002	Fyzická osoba :	Rodné číslo :	
198 003	Adresa sídla - název ulice :	Č.p. :	
198 004	Adresa sídla - název obce :	PSČ :	

A. Pro další přípravu a realizaci akce se určují následující termíny :

Č.řádku form. R 05 19x	Č.řádku form. 005 120	Název etapy	Datum ukončení etapy	Závaznost termínu			
				termín lze překročit o	postih		
sl.1	sl.2	sl.3	sl.4	sl.5	sl.6	sl.7	sl.8
198 011	120 011	Vypracování návrhu investičního záměru (žádost o dotaci)			dně		
198 012	120 013	Připravení návrhu investičního záměru (žádost o dotaci)			dně		
198 013	120 021	Vypracování návrhu dokumentace akce (žádost o vydání "Rozhodnutí")			dně		
198 014	120 023	Připravení návrhu dokumentace akce (žádost o vydání "Rozhodnutí")			dně		
198 016	120 031	Vypracování návrhu 1. změny rozhodnutí			dně		
198 018	120 041	Vypracování návrhu 2. změny rozhodnutí			dně		
198 017	120 051	Vypracování návrhu 3. změny rozhodnutí			dně		
198 018	120 051	Vypracování návrhu 4. změny rozhodnutí			dně		
198 019	120 071	Vypracování návrhu 5. změny rozhodnutí			dně		
198 020	120 091	Vypracování návrhu 6. změny rozhodnutí			dně		
198 021	120 091	Vypracování návrhu 7. změny rozhodnutí			dně		
198 022	120 101	Příprava podkladů k návrhu zákona o úvěru se státní zárukou			dně		
198 023	120 106	Uzavření smlouvy o úvěru se státní zárukou			dně		
198 024	120 107	Čerpání úvěru se státní zárukou			dně		
198 026	120 108	Splácení úvěru se státní zárukou			dně		
198 028	120 111	Příprava podkladů k návrhu zákona o přijetí úvěru Českou republikou			dně		
198 027	120 200	Realizace akce			dně		
198 028	120 301	Vypracování návrhu dokumentace závěrečného vyhodnocení akce			dně		
198 029					dně		
198 030					dně		

B. Pro další přípravu a realizaci akce se určují následující indikátory :

Číslo řádku R05 19x	Č.řádku form. 005 140	Název indikátoru	Měrná jednotka	Cílový rok (CR)	Závaznost indikátoru			
					TP (x/y) v % *	postih		
sl.1	sl.2	sl.3	sl.3a	sl.4	sl.5	sl.6	sl.7	sl.8
198 101								
198 102								
198 103								
198 107								
198 108								
198 109								

Výzvěstivky obsahu formuláře (Instrukce pro jeho zpracování) :

Sl./řádek, pozn.	Obsahuje	Zdroj dat	Vypĺňuje - doplňuje
řádky 001 až 004	identifikaci příjemce účelově určených prostředků stát.rozpočtu (dotace)	ISPROFIN	
řádky 011 až 030	Jednotlivé, systémem určené etapy přípravy a realizace akce	ISPROFIN	správce programu
sloupec 2, 3 a 4	systém vyplše č.řádku, název a datum ukončení etapy, pokud tato existuje	ISPROFIN	
sloupec 5	závazný limit počtu dnů o které lze termín překročit bez postihu		správce programu
sloupec 7	výše postihu v % celkové částky účelově určených prostředků stát.rozpočtu (dotace) v případě, že bude překročen termín uvedený ve sl.4 a 5;		správce programu
sloupec 8	výše postihu v % celkové částky účelově určených prostředků Evropské unie (dotace) v případě, že bude překročen termín uvedený ve sl.4 a 5;		správce programu
řádky 101 až 199	Jednotlivé indikátory vyplše systém z údajů uvedených v ISPROFIN podle zhlaví uvedeného ve sloupcích 2, 3, 3a a 4	ISPROFIN	správce programu
sloupec 5 a 6	dolní (sl.5) a horní (sl.6) hranice tolerančního pole v %		správce programu
sloupec 7 a 8	postih za nedodržení podmínek stanovených ve sloupcích 4, 5 a 6, dle čemž dolní hranici tolerančního pole se rozumí hodnota vypočtená podle vzorce $sl.4 \times (100 - sl.6) / 100$ a horní hranice pak dle vzorce $sl.4 \times (100 + sl.6) / 100$		správce programu

Abstrakt

LIŠKOVÁ EGERMAIEROVÁ, Markéta. *Financování zvoleného autobusového dopravce*. Bakalářská práce. Plzeň: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 53 s., 2012

Klíčová slova: autobusová doprava, dotace, financování, zdroje financování, vozidlo, náklady, tržby

Předložená práce je zaměřena na financování zvoleného autobusového dopravce. V teoretické části je objasněna problematika financování podniku, jeho druhy, možné zdroje, a definován cash flow a finanční analýza. V praktické části jsou nejprve vysvětleny pojmy veřejná osobní doprava a autobusová doprava, představen autobusový dopravce ČSAD autobusy Plzeň a. s. a následně se věnuje financování zvoleného autobusového dopravce. Pozornost je převážně zaměřena na financování formou dotací z veřejných rozpočtů. Nejsou ovšem opomenuty ani ostatní zdroje financování. Celou práci uzavírá vlastní závěrečné zhodnocení a návrhy na zlepšení financování daného podniku.

Abstract

LIŠKOVÁ EGERMAIEROVÁ, Markéta. *Financing of selected bus carrier*. Bachelor thesis. Pilsen: Faculty of Economics, University of West Bohemia, 53 p., 2012

Key words: bus transport, subsidy, financing, financial resources, vehicle, costs, revenue

The submitted work is orientated to financing of selected bus carrier. In the theoretical part are clarified the matters of financing the company, sorts of financing, possible sources and a definition of cash flow and a financial analysis. In the practical part are then explained the terms of public transport and bus transportation, represented is the bus carrier ČSAD autobusy Plzeň a.s. and consequently it devotes to the financing of the selected bus carrier. The attention is focused mostly on financing from subsidies from the public budget. The other sources of financing are not forgotten. The whole work concludes by own final review and concepts of financing improvements of the given company.