

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Hospodářská fakulta

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2001

Adam Savický

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
HOSPODÁŘSKÁ FAKULTA

Studijní program: 6208 - Ekonomika a management
Studijní obor: Podniková ekonomika

Efektivita železniční tratě č. 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou

The Railway track no. 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou effectiveness

DP - PE - KFÚ - 200118

ADAM SAVICKÝ

Vedoucí práce: Dr. Ing. Olga Hasprová Katedra FÚ
Konzultant: Ing. Rostislav Černý Katedra FÚ
Ing. Jan Ivanko VIAMONT, a.s.

Počet stran: 54

Počet příloh: 8

21. 5. 2001

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Hospodářská fakulta

Katedra financí a účetnictví

Akademický rok: 2000/2001

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro

Adama Savického

obor č. 6208 T Podniková ekonomika

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona č. 111 / 1998 Sb. o vysokých školách a navazujících předpisech určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu:

Efektivita železniční tratě č. 045
Trutnov – Svoboda nad Úpou

Pokyny pro vypracování:

1. Úvod
2. Význam železniční dopravy
3. Teoretická východiska hodnocení efektivity
4. Analýza dosavadních výsledků
5. Výsledky a závěry dosavadního hospodaření

V 139/01 H

KFU/POE-FU
65 p., 14 s. příl.

Rozsah grafických prací:

50 - 60 stran textu + nutné přílohy

Rozsah průvodní zprávy:

Seznam odborné literatury:

- Valach, J. a kol.: Finanční řízení podniku. Ekopress, 1997
- Macík, K.: Jak kalkulovat podnikové náklady. Mountanex, 1994
- Bierman; Bonini; Hausman: Quantitative Analysis for Business Decisions. Richard D. Irwin, Inc. 1991
- Wöhe, G.: Úvod do podnikového hospodářství. C.H. Beck, Praha 1995

Vedoucí diplomové práce: Dr. Ing. Olga Hasprová

Konzultant: Ing. Jan Ivanko, Ing. Rostislav Černý

Termín zadání diplomové práce: 31. října 2000

Termín odevzdání diplomové práce: 25. května 2001



Dr. Ing. Olga Hasprová
vedoucí katedry

prof. Ing. Jan Ehleman, CSc.
děkan Hospodářské fakulty

Místopřísežné prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury pod vedením vedoucího práce a konzultanta. Byl jsem seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 o právu autorském, zejména §60 (školní dílo) a §35 (o nevýdělečném užití díla k vnitřní potřebě školy).

Beru na vědomí, že TUL má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé práce a prohlašuji, že souhlasím s případným užitím mé práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědom toho, že užití své diplomní práce či poskytnutí licence k jejímu užití mohu jen se souhlasem TUL, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených univerzitou na vytvoření díla (až do její skutečné výše).

Po pěti letech si mohu tuto práci vyžádat v Univerzitní knihovně TU v Liberci, kde je uložena, a tím výše uvedená omezení vůči mé osobě končí.

V Liberci, dne 21. 5. 2001



Adam Savický

Na tomto místě bych velice rád poděkoval především svému konzultantovi panu Ing. Janovi Ivankovi ze společnosti VIAMONT, a.s. jednak za poskytnuté materiály a potřebné informace, ale také za vstřícný přístup a věnovaný čas. Současně bych chtěl poděkovat i vedoucí práce Dr. Ing. Olze Hasprové a druhému konzultantovi Ing. Rostislavovi Černému za věnovaný čas a poskytnuté informace.

RESUME

Diplomová práce na téma Efektivita železniční tratě č. 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou je zaměřena na finanční analýzu provozování železniční dopravy na této trati, kde provoz nezajišťuje státní organizace České dráhy, ale soukromý dopravce, společnost VIAMONT, a.s. Práce popisuje význam železniční dopravy, podstatu finanční analýzy, finanční vyhodnocení dopravy na výše zmíněné trati v průběhu let 1998 - 2000 a v závěru jsou uvedena možná doporučení k zlepšení finanční situace provozu v uvedené oblasti.

The Diploma project of the Railway track no. 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou is intended on the financial analysis of this railway track. The railways' operator is not the state organisation České dráhy but the private transporter - the company VIAMONT, a.s. The Diploma project describes import of railway transport, substance of financial analysis of transport of the railway track no. 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou during the period of the years 1998 - 2000. The recommendation to improvement of the financial situation of this railway track is presented in conclusion.

<u>Seznam použitých zkratk a symbolů</u>	<u>9</u>
<u>ÚVOD</u>	<u>10</u>
<u>1. VÝZNAM ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY</u>	<u>13</u>
1.1. Historie železnice	14
1.2. Vztah státu k železnici v počátcích vzniku	16
1.3. Vysvětlení stěžejních názvů	18
1.3.1. Základní pojmy	18
1.3.2. Kategorie železničních drah	20
1.3.3. Úřední povolení	22
1.3.4. Licence	23
<u>2. TEORIE FINAČNÍ ANALÝZY</u>	<u>24</u>
2.1. Pojetí finanční analýzy	24
2.2. Přístupy k finanční analýze	27
2.3. Zdroje finanční analýzy	27
2.3.1. Data a informace	28
2.3.1.1. Spolehlivost dat	29
2.3.1.2. Srovnatelnost dat	30
2.4. Funkce finančních výkazů	32
2.4.1. Rozvaha	33
2.4.2. Výkaz zisků a ztrát (výsledovka)	35
2.5. Základní metody finanční analýzy	38
2.5.1. Procentní ukazatele	38
2.5.2. Rozdílové ukazatele	39
2.5.3. Poměrové ukazatele	39
2.5.3.1. Ukazatele rentability	40
2.5.3.2. Ukazatele nákladovosti	41

3. FINANČNÍ ANALÝZA DOSAVADNÍCH VÝSLEDKŮ	42
3.1. Profil společnosti	42
3.2. Finanční analýza	46
3.2.1. Rentabilita nákladů	49
3.2.2. Rentabilita tržeb	50
3.2.3. Nákladovost tržeb	51
3.2.4. Osobní nákladovost tržeb	52
3.2.5. Tržby na pracovníka	53
3.2.6. Průměrná měsíční mzda	54
3.2.7. Počet přepravených osob	55
3.2.8. Poměrové ukazatele vykazované pro MdaS	57
4. NÁSTIN MOŽNÝCH DOPORUČENÍ	59
ZÁVĚR	62
Seznam použité literatury	64
Seznam příloh	65

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

Zkratky:

a.s.	akciová společnost
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
č.	číslo
ČD	České dráhy, s.o.
ČR	Česká republika
DB	Deutsche Bahn (Německé dráhy)
MDaS	Ministerstvo dopravy a spojů
např.	například
násl.	následující
odst.	odstavec
popř.	popřípadě
resp.	respektive
Sb.	sbírka
s.o.	státní organizace
tj.	to jest
tzn.	to znamená
tzv.	tak zvaný

Symboly:

%	procento
§	paragraf

ÚVOD

V současné době si už pomalu nedovedeme představit život bez cestování. Ačkoliv si může tento pojem každý z nás vyložit jiným způsobem, vždy se jedná o přemísťování z jednoho místa na druhé. Cestovat můžeme buď pravidelně (do zaměstnání, školy) nebo příležitostně (dovolená, lékař).

Každý z nás preferuje jiný způsob dopravy. Při výběru dopravního prostředku se řídíme podle různých kritérií. Můžeme preferovat pohodlí, rychlost, spolehlivost, bezpečnost, výši ceny, popř. další hlediska, jako zvyklost nebo dostupnost dopravního prostředku, z čehož nám vyplyne volba způsobu přemístění.

Zaleží také na regionu a kvalitě infrastruktury zvolené dopravy. Jinak se zřejmě bude rozhodovat občan cestující z Frýdlantu v Čechách do Liberce a nebo z Kralup nad Vltavou do Prahy. Přestože se jedná o přibližně stejnou přepravní vzdálenost, způsob přepravy už stejný být nemusí. Zvolí-li např. oba cestující pro přepravu vlak, bude mít každý z nich jiné podmínky. Z Frýdlantu do Liberce jezdí vlaky v době dopravní špičky zhruba po 60 minutách, max. cestovní rychlost je 80km/h a osobní vozy mají stáří padesát i více let, čemuž odpovídá i kvalita cestování. Naproti tomu z Kralup nad Vltavou do Prahy jezdí vlaky v dopravní špičce zhruba po 15 minutách, vlak je tvořen nejnovějšími patrovými jednotkami s klimatizací, plošinou pro vozíčkáře a oddílem 1. třídy a navíc tato trať leží na tzv. tranzitním koridoru, který je stavěn pro cestovní rychlost až 160 km/h. Přestože oba cestující zaplatí stejné jízdné, každý z nich jiný komfort.

Podle čeho České dráhy určují, kde budou jezdit moderní a pohodlné vlaky a kde ne. Jsou jejich finanční argumenty ohledně ztrátovosti osobní dopravy opravdu pravdivé?

Z výše uvedených důvodů jsem se rozhodl napsat diplomovou práci, která by řešila efektivitu regionální tratě Frýdlant v Čechách - Jindřichovice pod Smrkem. Obchodně provozní ředitelství ČD v Ústí nad Labem mi však odmítlo poskytnout podklady pro vypracování diplomové práce s odkazem na „Metodické pokyny pro ochranu utajovaných skutečností v působnosti Českých drah s.o.“

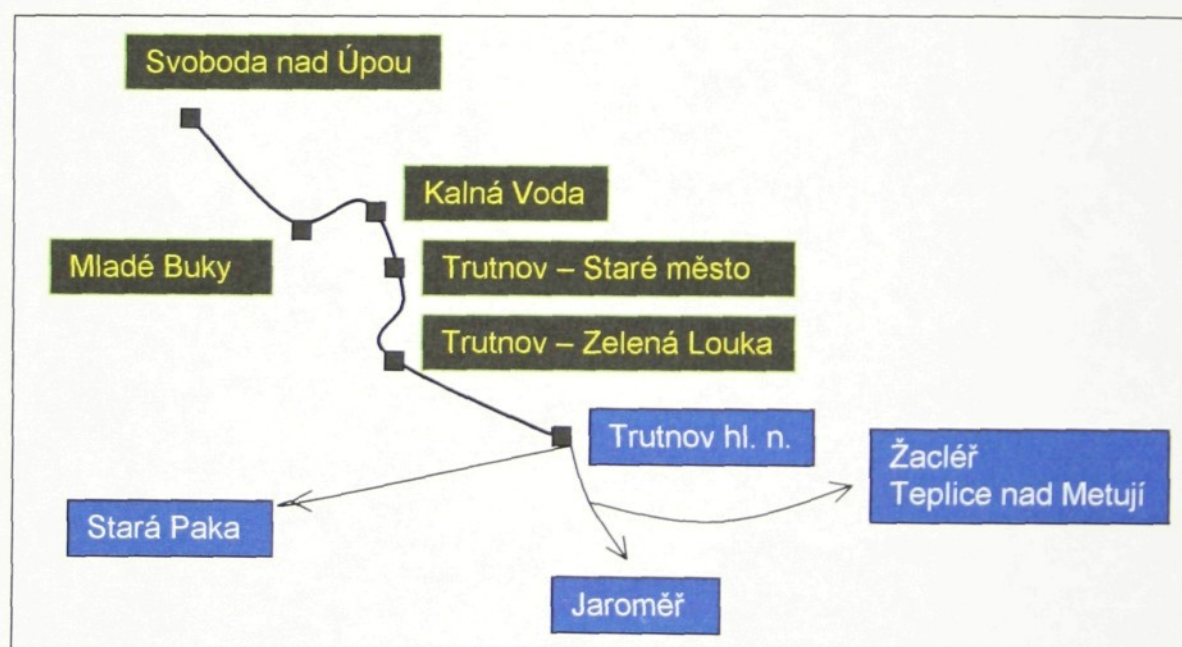
Proto jsem se obrátil na společnost VIAMONT, a.s., která je jedním z několika soukromých železničních dopravců v naší republice, kde mi ochotně vyšli vstříc. Společnost má v pronájmu dvě železniční tratě a to zde popisovanou č. 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou (pronajata jako první) a č. 145 Sokolov - Kraslice - Zwontenhal DB, kde jezdí i přímé vlaky mezi Sokolovem a německým Zwickau. Vzhledem k tomu, že Trutnov leží blíže mému bydlišti, nemusel jsem se dlouho rozhodovat, kterou trať si pro zpracování diplomové práce vybrat.

Všechny finanční ukazatele i samotná data jsou s ohledem na zachování obchodního tajemství **vynásobena určitým koeficientem**, a to z důvodu ochrany před jejich zneužitím. Vypovídací schopnost finanční analýzy však zůstala zachována.

V průběhu zpracování diplomové práce jsem dospěl k názoru, že zvolený název „Efektivita železniční tratě č. 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou“ není nejpřesnější a vhodnější název, který by lépe korespondoval s obsahem diplomové práce

by zněl „Finanční analýza tratě č. 045 Trutnov – Svoboda nad Úpou“.

Cílem diplomové práce je finanční analýza provozu dopravce na železniční trati, kde České dráhy s.o. zrušily provoz z důvodu velké ztrátovosti. Zajímalo mne, jestli je provoz na této trati opravdu tak ztrátový, jak ČD uváděly, nebo byla osobní doprava na této trati zrušena z jiného důvodu a to např. proto, že si chtěl tuto trať pronajmout někdo z vedení ČD. Součástí práce je také nástin možných doporučení v uvedené oblasti.



Obr č. 1 Mapa železniční tratě Trutnov – Svoboda nad Úpou

1. VÝZNAM ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Vlak je řada vozidel na kolech, která jsou buď tažena lokomotivou nebo jedou vlastní silou (např. motorový osobní vůz). Spolu s tratí, která jej nese a vede, tvoří nedílnou součást železnice. Nejstarší vlaky byly odkázány na lidskou sílu, která je tlačila nebo táhla po kolejích. Koně měli větší sílu a tak uvezli větší náklad. Ale teprve vynález parní lokomotivy umožnil plně využít možností železnice. Parní vlaky totiž byly mnohem silnější a po hladší a pevnější trati mohly jet rychleji a přepravovat jak lidi, tak zboží.

První železnice byly stavěny pro soukromé účely, například v dolech a to již v 16. století. Když bylo nutné stavět delší veřejné tratě, byly zapotřebí celé armády jejich stavitelů, které měli k dispozici jen velmi málo specializovaného vybavení. Stavitelé museli kopat a přemísťovat zeminu, pokládat koleje a stavět mosty a tunely za pomoci ručních nástrojů a pouhé síly svalů.

Na konci 19. století se parní vlaky staly obrázkem, který nebyl nijak neobvyklý. Umožnily lidem žijícím na venkově v okolí velkých měst dojíždět do města za prací i za zábavou. Obyvatelé měst se zase snadno dopravili na výlety na venkov nebo k moři.

V současnosti cestuje po železnici každý den velké množství cestujících. Osobní vlaky prošly obrovským vývojem od dvacátých a třicátých let minulého století, kdy mnohé vagóny nebyly ničím víc než otevřenými vozy se sedadly. Osobní vozy byly postupně vybavovány osvětlením, topením, záchody a chodbami. Při delších cestách byly k dispozici spací a jídelní vozy.

První vlaky tažené lokomotivami s dieselmotory byly v Evropě i v USA zavedeny ve 30. letech dvacátého století. O deset let později již tyto lokomotivy nahrazovaly i ty nejstarší parní a tak dny páry byly sečteny. Dnes se dieselová (nezávislá) trakce hojně používá po celém světě.

Elektrické vlaky byly poprvé použity na podzemní dráze v 90. letech devatenáctého století. Elektrinu dostávaly buď z vrchního trolejového vedení, nebo ze třetí přívodové kolejnice. Elektrické vlaky jsou rychlejší, tišší a čistší. Neznečišťují prostředí tak jako parní nebo dieselové lokomotivy. V současné době jsou většinou nové tratě stavěny jako elektrické.

1.1. HISTORIE ŽELEZNICE

Součástí průmyslové revoluce (přelom 18. a 19. století až začátek 70. let 19. století) byly převratné změny v dopravě. Podstata spočívala ve vytvoření nového dopravního systému, který se technicky opíral o sílu parního stroje a ekonomicky spočíval na rychlé, spolehlivé a především masové přepravě nákladů a pracovní síly na víceméně libovolné vzdálenosti.

Revoluce v dopravě, a to především výstavba parní železniční sítě, se stala do té doby nevídaným impulsem pro rozvoj výroby v řadě průmyslových odvětví. V Českých zemích podnítila tato revoluce rozmach hutnictví železa, uhelného průmyslu, strojírenství, průmyslové výroby stavebních hmot a potravinářského průmyslu. Snadnější dopravou surovin, zemědělských plodin, průmyslových výrobků a také rozšířením osobní dopravy se rychle zintenzívněl vnitřní trh výrobků a

pracovní síly. Železniční spojení s mezinárodními tratěmi upevnilo vztahy našich zemí k světovému trhu.

Železnice zavedla zcela nový způsob podnikání díky milionovým nárokům na stavbu a provoz a zároveň velkým rizikem návratnosti. Stala se také novou základnou mohutných akciových společností, počínaje bankovními. Již pouhé zavádění železnic vyvolávalo vzrůst poptávky po železných výrobcích (kolejnice, vyhybky, mosty, suroviny pro strojírenství), po uhlí a dřevu, strojírenských výrobcích (lokomotivy, tendry, nákladní a osobní vagóny) i po stavebních hmotách; nebývalá koncentrace pracovních sil vytvářela dodatečnou poptávku po zemědělských a potravinářských výrobcích.

Výstavba železnic hrála ve všech regionech úlohu iniciátora rozvoje ekonomiky. V národním, evropském a světovém měřítku vytvářela poptávku po produktech těžkého průmyslu a strojírenství a dodatečnou poptávku po výrobcích lehkého a potravinářského průmyslu a zemědělství. Tam, kde průmyslové revoluce nastoupila s relativním zpožděním, působila výstavba a následné fungování železnic nejen na zrychlení ekonomického růstu, ale také na zvýšení celkové kulturní úrovně obyvatelstva.

Z čistě ekonomického hlediska mělo fungování železnic dalekosáhlé následky. Rychlá doprava zpřístupnila a rozšířila trhy, čímž zvýšila množství prodaného zboží. Pozitivní efekt vyvolalo i zvýšení spolehlivosti a pravidelnosti dopravy. Spolehlivá a pravidelná doprava zmenšovala množství rezerv peněz a surovin, které musel podnikatel udržovat v pohotovosti, aby se zajistil proti případným selháním v odbytě nebo dovozu. Stavby a fungování železnic rovněž

umožnily rychlý růst měst a otevřely městskému trhu nové zdroje dovozu potravin. Nové tratě umožnily zprůmyslnění dosud zaostalých oblastí, které měly sice dostatek surovin a pracovní síly, ale byly až dosud odloučeny od rozvíjejícího se trhu velkými vzdálenostmi a drahou dopravou.

Rozvoj dopravy s sebou bezprostředně přinášel i změnu v organizaci výměny informací. Základní změnu do stávajícího systému komunikací přinesly v průběhu průmyslové revoluce především telegraf, železniční pošta, masové rozšiřování periodických tiskovin a posléze telefon. Tyto nové komunikační prostředky umožnily zhruba od poloviny 19. století rychlejší a obsáhlejší informovanost, čímž de facto došlo ke zrychlení toku informací.

1.2. VZTAH STÁTU K ŽELEZNICI V POČÁTCÍCH VZNIKU

Od počátku existence železničních projektů a železnic v Rakousku (počátek 19. století) stál stát před otázkou, zda má stavbu a provoz železnic přenechat se všemi důsledky soukromé iniciativě a sám se pouze omezit na „přezkoušení blahodárnosti“ privátních projektů s dozorem nad jejich stavbou a provozem, anebo má-li se stát přímým tvůrcem a provozovatelem tohoto rychlého, ale finančně velmi náročného dopravního prostředku. Otázky, v jakém směru a v jakém pořadí železnice budovat, byly zcela podružné ve srovnání s otázkou, v jaké míře a především jakými formami má státní správa uplatňovat svůj vliv na výstavbu a provoz tak důležitého komunikačního a koneckonců i mocenskointegračního a vojenskostrategického prostředku. Komise složená z politiků, vojáků a finančních expertů se rozhodla pro systém soukromých drah, a to především z obavy z politických a ekonomických

rizik, která pro státní autoritu představovala autorizace neznámého a doposud nevyzkoušeného podniku. Komise rovněž připustila, že až se snad docílí toho, že provoz železnice nebude monopolem společností, ale že na železnici podobně jako na silnicích bude moci každý jednotlivec jezdit, pak může stát převzít železnice do vlastní režie jako silnice.

18. června 1838 byl vydán první železniční koncesní zákon, ve kterém si stát vyhradil právo na udílení koncesí a dozor nad stavbami a provozem soukromých železnic. Volbu směru jednotlivých tratí ponechával na uvážení jednotlivých podnikatelů. Počáteční zkušenosti se stavbou tratí však nebyly příliš optimistické, zejména šlo o relativně velmi pomalé tempo výstavby parní železniční sítě, burzovní spekulace s železničními akciemi, které vyvolávaly umělé snižování kurzů těchto akcií a velké potíže technického a organizačního rázu. Následkem toho bylo v průběhu roku 1841 rozhodnuto, že železniční výstavbu v celém Rakousku převezme do rukou stát. [3]

První etapa výstavby státních drah trvala až do poloviny 50. let 19. století, kdy na našem území byla v letech 1842 - 1851 vybudována Severní státní dráha (Olomouc - Praha - Podmokly - saská hranice a Brno - Česká Třebová) v délce 481,5 km. Tato trať je téměř shodná se současným prvním železničním koridorem v síti Českých drah (Děčín státní hranice - Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav státní hranice).

Stát měl na výběr ze tří možných způsobů výstavby železnic:

- ♦ režijní - stát provádí celou výstavbu pomocí svých orgánů a kapacit;

- ♦ paušální - výstavba celé trati je přenechána za určitý obnos soukromému podnikateli;
- ♦ výstavba po menších úsecích.

Byla zvolena třetí varianta, protože státu chyběly potřebné kapacity a pro případnou paušální výstavbu nebylo možno v Rakousku získat podnikatele, který by byl ochoten nést tak vysoké finanční riziko. Hotové linky odevzdávala státní správa do pronájmu soukromým společnostem. Časté stížnosti ze strany uživatelů železnic na vysoké tarify a některé prokázané chyby ze strany soukromých provozovatelů vedly k tomu, že funkce státu se postupně přesunula z pouhého vlastníka železnic a železničních akcií na provozovatele tratí. Vedle vlastní výstavby přistoupil stát také k finanční sanaci a posléze k přímému odkupování - a to dobrovolnému i nucenému - některých neprosperujících soukromých drah. Tak stát již v polovině 50. let 19. století kontroloval na 2 272 km železničních tratí a výhledově plánoval další výstavbu (např. linku Pardubice - Liberec - saská hranice)

1.3. VYSVĚTLENÍ STĚŽEJNÍCH NÁZVŮ

1.3.1. ZÁKLADNÍ POJMY

Dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Nezbytnost specifikace pojmu „dráha“ vyvolala potřeba oddělit problematiku provozování dráhy jako dopravní cesty, určené pro pohyb drážního vozidla, od provozování drážní cesty. Do dopravní cesty např. patří: drážní těleso, osobní nástupiště, nákladní rampy, mosty, tunely, železniční přejezdy, kolejnice, pražce, výhybky,

služební budovy a části budov, ve kterých je umístěno zařízení pro odbavování cestujících (pokladny)).

Dráha je považována za nemovitost, která je tvořena pozemky, stavbami a zařízeními na nich. Stavby na těchto pozemcích nejsou součástí pozemků a lze je považovat za samostatné nemovitosti, proto je možná existence odděleného vlastníka pozemku a vlastníka stavby na něm. [7]

Pro splnění požadavku správného a bezpečného fungování dráhy musí být dráha v takovém technickém stavu, který tyto požadavky splňuje. Základním předpokladem provozování dráhy je její provozuschopnost.

Provozování dráhy jsou činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. K zabezpečení dráhy slouží zejména pravidelná kontrola a údržba součástí dopravní cesty dráhy, způsob označování kolejí, kolejových křižovatek a návěstidel, způsob návěstění, stanovení podmínek pro viditelnost návěstí, atd. Obsluhou dráhy se rozumí zejména obsluhování zabezpečovacího zařízení a výhybek, což je ovlivněno rozmístěním dopraven a pracovišť, jejich uspořádáním a technickou vybaveností. Organizování drážní dopravy znamená přímé řízení drážní dopravy, a to jak v dopravnách, tak i v traťových úsecích mezi nimi. V rámci organizování drážní dopravy se také zajišťuje bezpečná jízda vlaků v dopravně i mezi dopravnami, sled jízdy vozidel, křižování, řízení a uskutečňování posunu, operativní řízení drážní dopravy, apod.

Provozování drážní dopravy je činnost, při které mezi provozovatelem (dopravcem) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah. Předmětem tohoto vztahu

je přeprava osob nebo věcí, a to zpravidla za úplatu. Drážní doprava může ale sloužit i jen jako jeden článek výrobního procesu, kdy je užívána ne jako prostředek pro podnikání, ale slouží podnikateli jen podpůrně. V tomto případě pak nejde o uspokojování potřeb jiného subjektu, ale jde o uspokojování vlastních provozních potřeb v rámci podnikání. Při provozování drážní dopravy totiž nemusí jít vždy o plnění podle přepravní smlouvy, ale i v takovém případě se jedná o provozování drážní dopravy, a tedy o činnost dopravce.

Tarif je považován za sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony včetně podmínek použití těchto sazeb. Cena za služby poskytované dopravcem (za přepravu osob a zboží) je cenou upravenou zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění zákona č. 135/1994 Sb.[6] Cena za přepravu věcí není cenou regulovanou na rozdíl od ceny za přepravu osob, která jako cena regulovaná je úředně stanovena příslušným cenovým orgánem. Součástí tarifu není jenom stanovení cen, ale také podmínky jejich použití. Jsou to podmínky, za kterých lze určitou cenu uplatňovat v závislosti na poskytnuté přepravní službě.

1.3.2. KATEGORIE ŽELEZNIČNÍCH DRAH

Železniční dráhy lze z hlediska významu, účelu a technických podmínek členit do následujících kategorií:

- celostátní dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě;
- regionální (místní) dráha, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy. Tato kategorie umožňuje odstátnění některých železničních tratí v jednotlivých regionech a možnost

jejich privatizace. Je tak umožněno nejen provozování, ale případně i nová výstavba regionálních drah soukromými subjekty;

- vlečka, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky;
- speciální dráha, která slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce (např. metro). V této kategorii je také zahrnuta dráha fungující na zcela odlišném technickém principu než současné dráhy (např. vlaky jezdící na magnetickém pásu).

Základní schéma drah



Obr.2 Základní schéma drah ¹

¹ Souček, J., Watras, K., Stehlík, M.: Zákon o drahách s komentářem, ANAG, Olomouc, 1995

1.3.3. ÚŘEDNÍ POVOLENÍ

Provozovat dráhu může právnická nebo fyzická osoba na základě úředního povolení, které vydává drážní úřad, pokud zvláštní zákon nestanoví jinak (Zákon č. 9/1993 Sb., o Českých drahách, ve znění zákona č. 212/1993 Sb.) [7]

Provozování dráhy je činností podnikatelskou, zákon ale toto podnikání vyjímá z režimu živnostenského zákona a sám stanoví podmínky tohoto podnikání. Jde vlastně o jakýsi povolovací systém, který v sobě zahrnuje dva prvky - regulační prvek, určující počet oprávněných provozovatelů dráhy a druhý prvek, který má obdobu živnostenského oprávnění, pomocí něhož se zjišťuje odborná způsobilost žadatele o uvedené podnikání.

Účelem úředního povolení je rovněž ověřit technické a provozní podmínky způsobilosti dráhy, jejichž naplnění vzhledem k specifickému charakteru dráhy jako složitému technickému mechanismu je bezpodmínečně nutné.

Rád bych se ještě zmínil o podmínkách, které musí být splněny pro vydání úředního povolení:

- ♦ fyzická osoba a její odpovědný zástupce, byl-li ustanoven, dosáhli věku 21 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a odborně způsobilí; žadatel však nemusí splňovat podmínku odborné způsobilosti, pokud ji splňuje jeho odpovědný zástupce;
- ♦ členové statutárního orgánu právnické osoby dosáhli věku 21 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a alespoň jeden z nich je odborně způsobilý.

1.3.4. LICENCE

Obdobně jako pro provozování dráhy, jsou upraveny podmínky i pro provozování drážní dopravy, a to na základě licence, kterou žadateli, tedy dopravci, vydává drážní úřad mimo režim živnostenského zákona. Žadatel o vydání licence nemusí v době podání žádosti splňovat podmínky stanovené živnostenským zákonem, tj. nemusí mít živnostenské oprávnění a ani nemusí být zapsán v obchodním rejstříku. [7]

Fyzická nebo právnická osoba se stane podnikatelským subjektem s předmětem podnikání, spočívající v provozování drážní dopravy, až na základě licence. Stejně tak, jak je tomu u úředního povolení, plní licence dvě funkce - ověření odborné způsobilosti podnikatele a regulační, která spočívá v regulaci přístupu dopravce na dopravní cestu. Protože na jedné dráze může provozovat drážní dopravu více dopravců, bude se regulační prvek při udělování licence uplatňovat výrazněji, než je tomu u regulace při udělování úředního povolení.

Není-li provozovatel dráhy a dopravce tatáž osoba, uzavírají tyto podnikatelské subjekty o provozování drážní dopravy smlouvu, přičemž jsou vázáni rozhodnutím, obsaženým v licenci. Je-li však provozovatel dráhy a dopravce tatáž osoba, smlouva se samozřejmě neuzavírá, ale daný subjekt musí mít jak úřední povolení k provozování dráhy, tak i licenci k provozování drážní dopravy.

Pro udělení licence nemusí být splněna stejná věková podmínka jako u úředního povolení, zde žadateli stačí dosáhnout věku 18 let. Podmínka bezúhonnosti, způsobilosti a odbornosti zůstává zachována.

2. TEORIE FINANČNÍ ANALÝZY

Finanční analýza provedená v této diplomové práci neodpovídá svým rozsahem „klasické“ finanční analýze popisované v různých literaturách a vyučované ve školách. Důvodem je úzký rozsah dat, potřebných k výpočtům. Ke zpracování finanční analýzy mi byly poskytnuty tabulky pro trať Trutnov - Svoboda nad Úpou za roky 1998 - 2000, které akciová společnost VIAMONT odevzdávala na Ministerstvo dopravy a spojů k vyúčtování dotací. Některé tabulky jsou v podstatě sestaveny jako výsledovka, ale v jiném členění, než klasická, a to tak, jak to požadovalo Ministerstvo dopravy a spojů (MDaS). Rozvahu na tuto trať společnost nemá. VIAMONT, a.s. má široké pole působnosti a rozvaha je pouze za celou firmu, Výkaz zisku a ztrát taktéž. Z dat za celou firmu se nepozná vůbec nic, co se týká tratě Trutnov - Svoboda nad Úpou.

2.1. POJETÍ FINANČNÍ ANALÝZY

Finanční analýza představuje v nejužším pojetí rozbor údajů z účetnictví, v širším pojetí zahrnuje i hodnocení těchto údajů, v nejširším pojetí využívá i nefinanční údaje a hodnocení provedené na jejím základě obsahuje prvky syntézy.²

Finanční analýzu můžeme posuzovat z několika hledisek:

Z časového hlediska se finanční analýza zaměřuje na:

- ♦ zkoumání pouze současné situace;

² Sůvová, H. a kol.: Finanční analýza v řízení podniku, v bance a na počítači, Praha, Bankovní institut 2000

- ♦ zkoumání současnosti a minulosti (tzv. analýzy ex post);
- ♦ zkoumání současnosti, minulosti a odhad budoucnosti (tzv. analýza ex ante).

Z uživatelského hlediska může být finanční analýza zaměřena na různé skupiny uživatelů, mezi kterými hrají dominantní roli manažeři, vlastníci a věřitelé. Pro jejich potřeby jsou také orientovány výstupy prováděných finančních analýz.

Z obsahového hlediska je finanční analýza chápána:

- ♦ v nejužším pojetí jako rozbor údajů z účetnictví, resp. z finančních výkazů, někdy se pro toto zúžené pojetí užívá výrazu analýza finančních výkazů;



- ♦ v širším pojetí je k rozboru přiřazen i hodnotící proces sloužící především k finančnímu rozhodování o podniku;



- ♦ v nejširším pojetí je chápána jako proces čerpající nejen z údajů účetnictví, ale i dalších informačních zdrojů (finančních i nefinančních) uvnitř i vně podniku. Tento proces obsahuje analýzu i hodnocení finanční situace podniku a jeho výstupy pak slouží k finančním i dalším typům rozhodování cílových skupin uživatelů.



V praxi se však někdy uplatňuje i velmi zúžené pojetí finanční analýzy, které se aplikuje pouze ve dvou krocích:

- ♦ výpočet soustavy vybraných finančních (poměrových) ukazatelů;
- ♦ porovnání dosažených hodnot s normou.

Výhody tohoto přístupu:

- ♦ formální postup;
- ♦ snadné a jednoduché provedení;
- ♦ rychlost;
- ♦ snížení rizika neobjektivnosti analytika.

Mezi nevýhody naopak patří:

- ♦ zvolená soustava ani normy (standards) nemusí být pro danou firmu vhodné;
- ♦ interpretace a srovnávání mohou vést k povrchnosti a mechaničnosti.

Finanční analýza zahrnuje následující kroky:

- ♦ výběr a příprava dat, výběr metod finanční analýzy;
- ♦ výpočty na základě zvolených metod;
- ♦ posouzení výpočtů - rámcové i podrobnější;
- ♦ hlubší analýza příčin jevů;

- ♦ návrh na možná opatření, zhodnocení jejich rizik a předností.

2.2. PŘÍSTUPY K FINANČNÍ ANALÝZE

V zásadě se rozlišují dva základní přístupy k finanční analýze:

- ♦ fundamentální analýza provádí rozbor provedené na vzájemných souvislostech mezi ekonomickými a neekonomickými jevy, na zkušenostech odborníků a jejich subjektivních odhadech. Zpracovává tedy spíše údaje kvalitativní povahy a kvantitativní údaje využívá bez algoritmizovaných postupů;
- ♦ technická analýza se naopak opírá o použití algoritmizovaných (např. matematických, matematicko-statistických, ekonomických aj.) metod ke kvantitativnímu zpracování dat s následným kvalitativním posouzením výsledků.

2.3. ZDROJE FINANČNÍ ANALÝZY

Základním zdrojem finanční analýzy jsou účetní výkazy, které se v užším pojetí mohou stát zdrojem výhradním, a proto jim musí být věnována dostatečná pozornost.

2.3.1. DATA A INFORMACE

Každá metoda finanční analýzy vychází z ekonomických a finančních dat, z nichž těží určitou informaci. Rozlišujeme

tedy data a informace. Data obsahují neurčité, zatím nepoznané složky, které se jeví jako rušivé a od nichž tato data nemohou být prakticky očištěna. Různé metody pak mají různou informační účinnost, tzn. jsou schopny z dat získat různou úroveň informace. Bez ohledu na svá omezení jsou však data základním stavebním kamenem k provádění finanční analýzy.

Data pro finanční analýzu můžeme čerpat z mnoha informačních zdrojů, které můžeme různými způsoby třídit. Základem je třídění na finanční a nefinanční a na kvalifikované a nekvalifikované. Jejich vzájemnou kombinací lze rozlišit tři hlavní skupiny informačních zdrojů:

1. finanční zdroje informací:

- ♦ účetní výkazy finančního účetnictví a výroční zprávy;
- ♦ vnitropodnikové účetní výkazy;
- ♦ předpovědi finančních analytiků;
- ♦ burzovní zpravodajství;
- ♦ kurzovní lístky, vývoj úrokových sazeb;
- ♦ mediální ekonomické zpravodajství;

2. kvantifikované nefinanční informace:

- ♦ podniková statistika, podniková evidence (personální, výrobní aj.);
- ♦ prospekty, interní směrnice;
- ♦ oficiální ekonomická statistika;

3. nekvantifikované informace:

- ♦ zprávy vedoucích pracovníků;
- ♦ komentáře manažerů;
- ♦ komentáře odborného tisku;

- ♦ nezávislá hodnocení a prognózy;
- ♦ odhady různých analytiků. [8]

Informační zdroje lze třídit ještě podle dalších hledisek a jejich přehled je uveden v následující tabulce.

Hledisko	Třídění
Charakter	♦ finanční ♦ nefinanční
Možnost kvalifikace	♦ kvantifikovatelné ♦ nekvanifikovatelné
Způsob zveřejnění	♦ oficiální ♦ neoficiální
Ekonomická rozlišovací úroveň	♦ makroekonomické ♦ odvětvové ♦ podnikové
Finanční instituce (banka, leasingová spol., fond apod.)	♦ údaje od klienta ♦ ostatní
Podnik	♦ vnitropodnikové ♦ vnější

Tabulka č.1 Hlediska třídění informačních zdrojů³

2.3.1.1. SPOLEHLIVOST DAT

Ve finanční analýze je důležité, aby měl analytik přístup k původním datům. Data mají individuální charakter a práce se souhrny nemůže plně nahradit tato prvotní data, protože souhrny bývají tvořeny již s určitým cílem, takže

³ Sůvová, H. a kol.: Finanční analýza v řízení podniku, v bance a na počítači, Praha, Bankovní institut 2000

informace, které by bylo možno získat z prvotních dat, jsou omezeny subjektivním zásahem.

Pro analýza jsou zapotřebí data podrobnější a pro jiné zase méně podrobná. Přesto si však každý analytik musí být vědom úrovně spolehlivosti získaných dat. Skutečná odborná analýza by měla kromě výsledků samých obsahovat i údaj o jejich spolehlivosti.

2.3.1.2. SROVNATELNOST DAT

Aby měla jakákoliv analýza smysl, musí být vždy zajištěna relativní srovnatelnost dat. V případě analýzy finanční jde o srovnatelnost:

- ♦ časovou, a to v případě srovnávání a hodnocení jednoho subjektu (podniku) v jeho vývoji. Tuto srovnatelnost zajišťuje např. neměnnost postupů účtování, způsobů oceňování a odpisování (tj. metodická jednotnost), ale i neměnnost technologií, hlavních postupů řízení podniku a formy podnikání (např. přeměna společnosti s ručením omezeným na akciovou společnost, fúze podniků apod.). srovnání v čase vede k tzv. analýze časových řad,
- ♦ subjektů, a to v případě vzájemného srovnávání více subjektů (např. mezipodnikové srovnávání). Srovnávání subjektů vede k tzv. průřezové analýze. Srovnatelnost podniků lze ale posuzovat z více hledisek:

1. hledisko oborové srovnatelnosti:

- vstupů, tj. zpracování stejných nebo obdobných surovin, polotovarů, potřeba podobného strojního vybavení, zásob apod.;

- technologií, tj. obdobný stupeň automatizace, výrobních postupů hromadnosti výroby apod.;
 - výstupů, tj. produkce výrobků s podobnými užitnými vlastnostmi, stejného druhu (mobilní telefony Eurotel nebo Paegas) nebo substituční povahy (telefonní linky pevné a mobilní);
 - okruhu zákazníků;
2. geografické hledisko - podobná vzdálenost od surovinových zdrojů, zdrojů pracovních sil, vzdálenost a velikost odbytišť;
 3. společensko-politické hledisko - zda podnik působí v tržní nebo centrálně řízené ekonomice;
 4. ekologické hledisko - lze srovnávat pouze výsledky dosažené za obdobné úrovně ekologické ochrany;
 5. legislativní hledisko - srovnávat lze výsledky podniků dosažené v obdobných podmínkách legislativy (daňové, celní, obchodní, účetní apod.).

Z výše uvedeného přehledu hledisek srovnatelnosti je zřejmé, že prakticky nelze najít podniky plně srovnatelné ve všech ohledech. Čím přísněji budeme uplatňovat jednotlivá hlediska srovnatelnosti, tím méně subjektů budeme moci porovnávat. V praxi se proto dává přednost především hledisku oborové srovnatelnosti. K tomu může podle potřeby přistoupit ještě některé z dalších hledisek.[8]

Pro srovnatelnost údajů v podmínkách této diplomové práce lze použít hodnot např. soukromých železničních dopravců Stavební obnova železnic, a.s. zajišťující dopravu na trati č. 293 Šumperk - Kouty nad Desnou, Petrov nad Desnou - Sobotín, jejímž provozovatelem je ŽELEZNICE DESNÁ ve správě Svazku obcí údolí Desné a Jindřichohradecké místní dráhy,

a.s. zajišťující dopravu na tratích 228 Jindřichův Hradec - Obrataň a 229 Jindřichův Hradec - Nová Bystřice. Nesrovnatelné je tu však zcela jistě legislativní hledisko, neboť společnost VIAMONT je na trati č. 045 dopravcem i provozovatelem, ale danou trať nevlastní, nýbrž ji má v pronájmu. Stavební obnova železnic, a.s je pouze dopravcem a tak zřejmě dostává dotace na ztrátu osobní dopravy nejen od státu, ale i od provozovatele. Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. mají zase své tratě již zprivatizované a nemusí tak platit žádné nájemné za užívání tratě.

2.4. FUNKCE FINANČNÍCH VÝKAZŮ

Hlavním smyslem finančních výkazů a účetnictví je vyjádření pravdivé informace, ze které lze získat věrný obraz o finanční a majetkové situaci podniku. Účetnictví plní tedy především funkci:

- ♦ informačního zdroje pro potřeby finančního řízení podniku (manažerům slouží jako podklad pro finanční rozhodování a pro zobrazení jeho důsledků);
- ♦ registrační (vedení soustavných zápisů o podnikových jevech);
- ♦ důkazního prostředku v případě sporů;
- ♦ podkladu pro vyměření daňové povinnosti.

Účetní výkazy lze v širším pojetí rozdělit na:

- ♦ externí účetní výkazy, označované jako finanční výkazy;
- ♦ interní (vnitropodnikové) účetní výkazy sestavované pro potřeby organizace (podniku);
- ♦ daňové výkazy pro daňové účely.

Přestože může finanční analýza čerpat některé údaje z vnitropodnikových výkazů, jejím hlavním zdrojem jsou externí (finanční) výkazy. Údaje z vnitropodnikových výkazů obvykle slouží k podrobnějším podnikovým rozborům a jsou předmětem manažerského (vnitropodnikového, nákladového) účetnictví.

Externí (finanční) výkazy jsou součástí tzv. účetní závěrky, kterou tvoří:

- ♦ rozvaha (balance);
- ♦ výkaz zisků a ztrát (tzv.výsledovka), u rozpočtových organizací výkaz o plnění rozpočtu;
- ♦ příloha obsahující obecné údaje o účetní jednotce, o účetních metodách a zásadách, doplňující údaje k rozvaze a výsledovce a výkaz o peněžních tocích (tzv.cash flow).

Účetní jednotky sestavují buď řádnou účetní závěrku (k 31.12.) nebo mimořádnou účetní závěrku (např. ke dni vstupu do likvidace). Pro své řídicí potřeby však podnik může sestavovat i čtvrtletní nebo měsíční výkazy, které se pak mohou stát podkladem průběžně prováděné finanční analýzy.

2.4.1 ROZVAHA

Rozvaha je základním účetním výkazem. Ostatní účetní výkazy vznikly historicky oddělením z rozvahy pro účely podrobnějšího zjišťování. Vzájemným pojítkem rozvahy a výsledovky je hospodářský výsledek (zisk nebo ztráta), pojítkem rozvahy a přehledu o peněžních tocích je balance příjmů a výdajů.

Rozvaha zachycuje stav majetku (aktiv) v podniku na jedné straně a zdrojů jeho krytí (pasiv) na straně druhé. Základní rovnice tedy zní:

$$\boxed{\text{AKTIVA} = \text{PASIVA}}$$

Rozvaha a finanční výkazy vůbec slouží především potřebám finančního řízení podniku. Každý podnikatel musí sledovat stav a strukturu svého majetku a jeho krytí zdroji. Proto je důležité co nejvhodněji zvolit strukturu majetku zajišťující dlouhodobé i krátkodobé cíle podniku a optimální způsob jeho krytí.

Aktiva lze třídit do dvou základních skupin, a to na stálá (dlouhodobá, fixní) a oběžná (krátkodobá). V rozvaze jsou i v rámci těchto skupin aktiva sestavena od těch, která jsou nejméně likvidní, až po ta, která jsou vázána jen krátce, tj. jsou nejvíce likvidní. V účetnictví je jako hranice krátkodobosti a dlouhodobosti stanoven jeden rok.

U pasiv (zdrojů) je základním třídícím kritériem jejich vlastnictví. Podle tohoto kritéria rozlišujeme zdroje vlastní a cizí.

Rád bych se také zmínil o časovém rozlišení nákladů a výnosů (akruální princip), což znamená, že správně vykázaný hospodářský výsledek účetní jednotky za dané období vyžaduje, aby do něj byly zahrnuty všechny náklady a výnosy, které do něj hospodářsky patří, i když z různých důvodů v běžném účetním období nebyly zúčtovány. Naopak je třeba vyloučit položky, které sice zúčtovány byly, ale týkají se příštích účetních období. Jedná se zejména o následující položky:

- ♦ náklady příštích období - jde o částky předem vydané, resp. majetek předem spotřebovaný, přičemž tato spotřeba se týká nákladů příštího období (např. nájemné placené předem, náklady na přípravu výroby);
- ♦ příjmy příštích období - jde o částky podnikem dosud nepřijaté, které se týkají příštích období (např. nevyúčtovaný bankovní úrok, který lze přesně spočítat);
- ♦ výdaje příštích období - jde o výdaje, které jsou nákladem běžného období, ale budou hrazeny v obdobích příštích. Musí být znám jejich účel, výše a období kdy dojde k úhradě (např. nájemné placené dle smlouvy o rok pozadu). Tato položka pasiv snižuje zisk a umožňuje zadržet prostředky na daný účel;
- ♦ výnosy příštích období - jde o příjmy běžného období, které náleží do výnosů budoucích období (např. předplacené služby, které podnik poskytne až v příštím roce). Opět dojde k tomu, že hospodářský výsledek běžného roku není přijatou částkou ovlivněn.

2.4.2. VÝKAZ ZISKŮ A ZTRÁT (VÝSLEDOVKA)

Výkaz zisků a ztrát slouží ke zjištění výše, způsobu tvorby a složek hospodářského výsledku. Základní rovnice tedy zní:

$$\boxed{\text{VÝNOSY} - \text{NÁKLADY} = \text{HOSPODÁŘSKÝ VÝSLEDEK (zisk/ztráta)}}$$

Výsledovka má vertikální, stupňovitou podobu, kdy se zjišťuje hospodářský výsledek odděleně za činnost provozní, finanční a mimořádnou. V souvislosti s tvorbou výkazu zisků a ztrát je velmi důležité (jak jsem již dříve uvedl) dodržování

akruálního principu (tj. věcné a časové shody nákladů s výnosy).

Věcná shoda nákladů a výnosů

Hospodářský výsledek se zjišťuje porovnáváním nákladů a výnosů, které jsou vztaženy k určitému časovému intervalu, nikoliv k prodávaným komoditám. Jinak by se totiž mohlo stát, že výnosy by se vázaly k jiným komoditám než k těm, na které byly v běžném období vynaloženy náklady. Jde např. o tyto situace:

- ♦ výrobky (služby) se v běžném období vyrobí a představují tedy zvýšení nákladů běžného období, ale nejsou prodány a proto se k nim zatím neváže tržba. Tyto výrobky tedy budou zahrnuty do výnosů běžného období;
- ♦ opačně však může jít o prodej výrobků (tj. tržbu), které byly vyrobeny v minulém období, ale nestojí proti nim náklady. Proto se tržby snižují o náklady, které na ně byly vynaloženy v minulém období.

Časová shoda nákladů a výnosů

Kromě věcné shody nákladů a výnosů je pro zachycení věrného obrazu třeba dodržet i časovou shodu nákladů a výnosů. Jako výnosy či náklady se tedy neuznávají všechny v tomto období uskutečněné transakce, ale pouze ty, které se k tomuto období vážou. Tyto vztahy jsou vysvětleny v kapitole 2.4.1., a proto se k nim již nebudu vracet.

Hospodářský výsledek z provozní činnosti

Hospodářský výsledek z provozní činnosti je u převážné většiny podniků výrobních, obchodních i v oblasti služeb tvořen základními a opakujícími se činnostmi podniku:

- ♦ v případě výrobního podniku jej tvoří především tržby za prodej vlastních výrobků a služeb po odečtení nákladových položek, tj. výrobní spotřeby (spotřeba materiálu, energie, služeb), osobních nákladů (mzdy, zdravotní a sociální pojištění), daní a poplatků (např. silniční daň) a odpisů;
- ♦ v případě obchodního podniku je naplněna především položka Obchodní marže (= tržba z prodeje zboží - náklady vynaložené na prodané zboží).

Další složkou provozního hospodářského výsledku je výsledek z prodeje investičního majetku (tj. tržby z prodeje investičního majetku po odečtení jeho zůstatkové ceny). Mělo by však jít o nepravidelně probíhající transakce, protože nadměrný prodej investičního majetku může svědčit o špatné finanční situaci podniku a vyvolávat dojem snahy získat peněžní prostředky jeho rozprodejem.

Hospodářský výsledek z finančních operací

Hospodářský výsledek z finančních operací je výsledek, který souvisí se způsobem financování podniku (tj. strukturou zdrojů krytí) a s jeho finančními operacemi.

Hospodářský výsledek z mimořádných operací

Hospodářský výsledek z mimořádných operací je výsledkem z činností podniku, které se vyskytují mimořádně, tj.

nahodile nebo neobvykle. Týká se např. škody v důsledku živelních pohrom.

2.5. ZÁKLADNÍ METODY FINANČNÍ ANALÝZY

Mezi základní metody finanční analýzy patří:

- ♦ absolutní a procentní ukazatele (jsou obsaženy přímo ve finančních výkazech);
- ♦ rozdílové ukazatele;
- ♦ poměrové ukazatele.

2.5.1. PROCENTNÍ UKAZATELE

Horizontální rozbor

Jestliže budeme posuzovat údaje obsažené ve finančních výkazech, jde o absolutní ukazatele. Takový rozbor je však nepřehledný a řada důležitých skutečností může být přehlédnuta. Z tohoto důvodu je mnohem výhodnější sledovat u ukazatelů ve finančních výkazech jednak změny absolutní, ale také změny oproti předcházejícímu období (značíme i), vyjádřené v %:

$$\Delta = \frac{(\text{ukazatel}_{i+1} - \text{ukazatel}_i)}{\text{ukazatel}_i} \cdot 100 \quad (3.1)$$

Tento ukazatel lze označit jako horizontální procentní změnu, a to proto, že porovnáváme stejný absolutní ukazatel v rámci jednoho řádku rozvahy nebo výsledovky.

Vertikální rozbor

Výpočet procentních ukazatelů lze provádět také vertikálně, tzn., že jednotlivé ukazatele (položky) výkazů vztahujeme k jedné z těchto položek. Tyto ukazatele umožňují srovnávání výsledků podniku v jednotlivých letech, ale navíc také srovnávání mezi podniky navzájem. V případě rozvahy se obvykle jednotlivé položky poměřují s celkovým stavem aktiv (pasiv) a tak vertikální procentní ukazatele vyjadřují strukturu aktiv (pasiv). Ve výsledovce se zpravidla porovnávají jednotlivé položky s celkovými tržbami a tak vertikální procentní ukazatele udávají procento z tržeb dosažených v daném roce.

2.5.2. ROZDÍLOVÉ UKAZATELE

Za typické rozdílové ukazatele jsou pokládány:

- ♦ čistý provozní kapitál, který je základním a nejčastěji používaným finančním ukazatelem dané skupiny;
- ♦ čisté pohotovostní prostředky;
- ♦ čisté peněžné - pohledávkové finanční fondy.[7]

2.5.3. POMĚROVÉ UKAZATELE

Z položek rozvahy a výsledovky lze vytvořit velké množství poměrových ukazatelů. Mezi základní patří:

- ♦ ukazatele výnosnosti (rentability);
- ♦ ukazatele likvidity (okamžitá, pohotovostní, běžná);
- ♦ ukazatele aktivity;
- ♦ ukazatele finanční struktury (ukazatele zadluženosti);

♦ ukazatele kapitálového trhu.

2.5.3.1. UKAZATELE RENTABILITY

Rentabilita představuje dosahování zisku. Ve vztahu k finanční analýze však pod tímto pojmem chápeme míru rentability, tj. poměr zisku k nějaké základně, s jejíž pomocí bylo zisku dosaženo (např. aktiva, náklady, tržby).

Mezi typické ukazatele rentability patří:

♦ rentabilita úhrnných vložených prostředků (ROA^4)
= zisk/celková aktiva; (3.2)

♦ rentabilita vlastního kapitálu (ROE^5)
= zisk/vlastní kapitál; (3.3)

♦ rentabilita nákladů
= zisk/náklady; (3.4)

♦ rentabilita tržeb (ROS^6)
= zisk/tržby; (3.5)

♦ podíl přidané hodnoty na tržbách
= přidaná hodnota/tržby. (3.6)

Ukazatel ROA se obvykle považuje za hlavní měřítko rentability celkových zdrojů investovaných do podnikání. Tento ukazatel lze použít nejen k hodnocení podniku jako celku i jeho vnitropodnikových složek, k čemuž je ovšem nutné dobré fungování nákladového účetnictví.

Ukazatel ROE, který je založený na zisku po zdanění, hodnotí rentabilitu kapitálu, který vložili vlastníci podniku

⁴ return on assets

⁵ return on equity

(akcionáři, společníci atd.). Investoři posuzují dosaženou míru rentability s ohledem na výnosnost jiných forem investic (např. úrok na termínovaném vkladu v bance) a požadují stejnou nebo raději vyšší výnosnost zohledňující podstoupené riziko.

Ukazatel ROS vytváří představu o tom, jaký je podíl ziskové přírážky na celkových tržbách a liší se podle odvětví. V zemích s rozvinutou tržní ekonomikou obvykle platí, že odvětví s velkými obraty (např. supermarkety) mají relativně nízký ROS, kdežto vysoce kapitálově intenzivní odvětví (např. výroba strojů na zemní práce) mají podíl na zisku na tržbách vyšší.

2.5.3.2. UKAZATELE NÁKLADOVOSTI

Ukazatele nákladovosti nepatří mezi typické finanční ukazatele. Pro výpočet některých z nich také navíc potřebujeme údaje z dalších evidencí podniku (např. počet pracovníků).

Nejčastěji se používají následující ukazatele:

- ♦ nákladovost tržeb
= náklady/tržby; (3.7)
- ♦ osobní nákladovost tržeb
= osobní náklady/tržby; (3.8)
- ♦ tržby na pracovníka
= tržby/počet pracovníků; (3.9)
- ♦ průměrná měsíční mzda
= mzdové náklady na měsíc/počet pracovníků. (3.10)

⁶ return on sales

3. FINANČNÍ ANALÝZA DOSAVADNÍCH VÝSLEDKŮ

Nejprve bych rád představil společnost, ve které diplomovou práci zpracovávám, její vznik, aktivity, základní strategii jejího rozvoje a nabídku služeb.

3.1. PROFIL SPOLEČNOSTI

V rámci privatizace části Traťové strojní stanice (TSS) v Ústí nad Labem, tehdy výkonné jednotky ČSD, vzniká iniciativou části jejích zaměstnanců v srpnu roku 1992 obchodní společnost s ručením omezeným, Viamont. Její aktivity jsou zaměřeny v prvopočátku obdobným směrem, jako TSS Ústí nad Labem. Jsou jimi hlavně komplexní rekonstrukce, těžké střední opravy a propracování železničního svršku. V květnu roku 1996 mění Viamont svou právní formu na akciovou společnost s vydáním emise akcií na majitele a na jméno v celkové výši 92 250 000,- Kč, což je její základní jmění. Pro rámcové dokreslení ekonomického vývoje společnosti nabízím několik čísel. V roce 1992 je čtyřmi zakládajícími pracovníky dosaženo obratu 6 milionů Kč. V následujícím roce, při velkém nárůstu počtu zaměstnanců (již 130), činí celkový obrat 134 milionů Kč a v roce 1997 dosahuje obratu 616 milionů Kč. V současnosti Viamont zaměstnává zhruba 500 zaměstnanců a obrat dosáhl v roce 1999 výše 614 milionů Kč, čímž se definitivně řadí do kategorie středně velkých podniků.

V první fázi svého vývoje se Viamont podílí, či přímo realizuje velké stavební zakázky (vesměs novostavby či rekonstrukce železničního svršku, spodku a dalších staveb souvisejících s dopravním stavitelstvím jako takovým) pro významné investory. Jsou jimi například České dráhy, České

energetické závody (elektrárna Mělník - EMĚ), Doly Nástup Tušimice, nebo Severočeské doly a Mostecká uhelná společnost. V tomto období vznikají současně divize stavební, mechanizační a projekčně - inženýrská.

Právě proto, že je v přímém obchodním styku s těmito partnery, zakládá Viamont v listopadu roku 1995 svou další velmi významnou aktivitu, kterou se stávají pravidelné přepravy energetického uhlí ze severočeské uhelné pánve nejdříve pro ČEZ - EMĚ a následně pro další odběratele. Rok 1998 byl, co se týče těchto přeprav, zatím rekordní. Podařilo se dosáhnout výkonu 2 859 000 tun přepraveného uhlí. Ke třem předešlým divizím se připojuje divize železniční dopravy.

V souvislosti se zahájením privatizačního procesu v síti ČD se a.s. Viamont daří na základě dosavadních zkušeností a na základě získání licence k provozování drážní dopravy zahájit **dne 12. prosince 1997 provozování osobní železniční dopravy na pronajaté trati č. 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou.** 24. května 1998 Viamont zahajuje provozování další regionální trati č. 145 Sokolov - Kraslice, kterou přebírá od ČD za plného provozu. Společnost provádí na těchto tratích zároveň jejich modernizaci a pravidelnou údržbu, neboť v tomto oboru má bohaté zkušenosti ze svých dosavadních stavebních aktivit, takže komplexnost těchto služeb je její velkou výhodou. Od původního pronájmu lokomotivního a vozového parku od ČD i jiných subjektů postupně společnost investuje do rozsáhlých nákupů těchto kolejových vozidel a zároveň investuje i do parku zemní a kolejové mechanizace.

Postupem času Viamont zakládá, či získává majetkové podíly ve stavebních či jiných společnostech jako například IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, Viamont doprava v

Tušimicích, Viamont LTC v Teplicích a V - Troll v Ústí nad Labem.

V květnu letošního roku vstoupil do Viamontu DSP (dceřinná společnost VIAMONTu, a.s.) strategický partner, kterým je akciová společnost Dálniční stavby Praha, čímž došlo ke vzniku nové a.s. VIAMONT DSP (Viamont / Dálniční stavby Praha). Tato největší událost v dosavadní nedlouhé historii a.s. Viamont neznamená rozpad, nýbrž zprůhlednění, zefektivnění a jasné rozdělení její dopravní a stavební činnosti. Asi nejdůležitějším aspektem tohoto kroku je celkové posílení nové a.s. na trhu dopravního stavitelství jako takovém, což samozřejmě povede k snazšímu prosazení se mezi velkými konkurenty zejména na železničních koridorových stavbách.

Rád bych se také zmínil o nové organizační struktuře společnosti. A.s. Viamont v průběhu několika uplynulých let postupně získávala majetkové účasti, nebo zakládala nové společnosti přímo v oborech své činnosti, ale také mimo ně. Samotná a.s. Viamont se bude nadále věnovat hlavně osobní železniční dopravě na pronajatých regionálních tratích, nákladní železniční dopravě, provozování vleček smluvních partnerů a kontrolní a dohlédací činnosti na vlečkách. A.s. Viamont zůstává pilotní společností s registrovanou obchodní značkou a všechny ostatní společnosti v rámci holdingu jsou jejími dceřinými společnostmi, což vyplývá ve většině případů již z názvů. Viamont se podle nové organizační struktury dělí na pět divizí. Jedná se o administrativní divizi financí a správy a dále byla ustavena další administrativně provozní divize techniky a legislativy. Z provozních divizí to je veřejná železniční doprava, do jejíž působnosti spadají regionální dráhy Svoboda n. Ú. - Trutnov a Kraslice -

Sokolov, dále pak nákladní železniční doprava a vlečka PK Trmice. Čtvrtou divizí je Frantschach Pulp & Paper ve Štětí, kde VIAMONT zajišťuje provozování dráhy a drážní dopravy, zabezpečení práce se železničními vozy a jejich přístavbu na jednotlivá manipulační místa, dopravu veškerého materiálu uvnitř závodu, činnosti v oblasti údržby, energetiky a budoucí převzetí vykládky dovezeného dřeva. Do působnosti této divize spadá i vlečka EMĚ (Elektrárna Mělník) Počaply. Pátou divizí je divize pro kontrolní a dohlédací činnost.



Obr.3 Divizionální organizační struktura společnosti VIAMONT, a.s.

Akcionáři společnosti Viamont jsou občané České republiky, fyzické osoby z řad managementu, který ve své základní strategii věnuje mimořádnou pozornost udržení podílu na stavebním trhu, vyhledávání nových obchodních příležitostí v oboru železniční dopravy, předávání kompetencí z centra jednotlivým obchodně - výrobním divizím, řízení peněžních toků a inkasu pohledávek.

Existence a.s. Viamont poutá i pozornost mnoha železničních fandů a nadšenců mimo jiné i velmi výrazným image svých vlaků, prodejem vlastních jízdenek či firemním stejnokrojem průvodčích. Modely vagónů v barvách Viamontu figurují v nabídkových katalozích světoznámých německých výrobců Tillig a Piko.

3.2. FINANČNÍ ANALÝZA

Jak už jsem jednou poznamenal, finanční analýza provedená v této diplomové práci neodpovídá svým rozsahem „klasické“ finanční analýze. Ke zpracování finanční analýzy mi byly poskytnuty tabulky, které přibližně obsahovaly data:

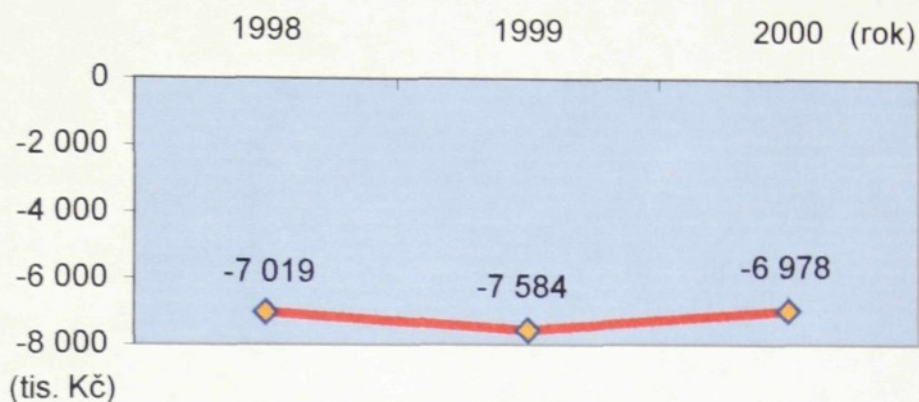
FINANČNÍ UKAZATELE (v tis.Kč)	ROK		
	1998	1999	2000
Tržby z přepravy cestujících	1 704	2 255	2 211
Tržby z osobní dopravy celkem	2 073	2 457	2 393
Dotace na ztrátu os. dopravy ze státního rozpočtu	3 459	4 044	15 899
Dotace na ztrátu osobní dopravy z jiných zdrojů	0	0	0
Ostatní výnosy, včetně mimořádných	3 440	3 113	13 956
Výnosy celkem	8 972	9 614	32 248
Náklady na dopravní cestu	2 441	5 417	27 335
Dotace na dopravní cestu	1 457	1 638	13 280
Mzdové náklady	3 585	5 232	3 824
Ostatní osobní náklady	60	177	0
Odpisy	9	18	18
Náklady na energii	171	41	2
Náklady na palivo	1 572	1 905	2 232
Náklady na opravy a udržování	795	1 202	2 216
Náklady na leasing a roční nájem trati	3 486	1 629	1 674
Nákladové úroky	0	0	0
Ostatní finanční náklady	5	0	0
Ostatní náklady včetně mimořádných	3 867	1 577	1 925
Náklady celkem	15 991	17 198	39 226
z toho na správní režii	462	503	645
na provozní režii	920	890	1 485
Hospodářský výsledek	-7 019	-7 584	-6 978

Tabulka č. 2 Finanční ukazatele⁷

⁷ Zdroj: Interní materiály VIAMONT, a.s.

Vysvětlení některých údajů z tabulky:

- ♦ tržby z přepravy cestujících - tržby z prodaných jízdenek;
- ♦ tržby z osobní dopravy celkem - sem jsou zahrnuty výše uvedené tržby plus tržby z přepravy zavazadel, kočárků, jízdních kol atd.;
- ♦ dotace na ztrátu osobní dopravy z jiných zdrojů - jedná se o dotace od jednotlivých obcí, okresního úřadu a nově i krajského úřadu;
- ♦ ostatní výnosy - zde je zahrnuta refakturace nákladů na opravy Českým drahám;
- ♦ náklady na dopravní cestu - jsou to náklady na údržbu tratě, nutné opravy a rekonstrukce (železniční přejezdy, mosty atd.);
- ♦ dotace na dopravní cestu - skládá se z řádné dotace, která pro rok 2000 činila na 1 km tratě Kč 256 500,--. Dále společnost pro rok 2000 dostala mimořádnou dotaci (10,7595 mil Kč) na opravné práce, které se následně realizovali a tím bylo způsobeno prudké navýšení nákladů na dopravní cestu. Na mimořádné dotace není vůbec žádný klíč. Ten, kdo dokáže MDaS přesvědčit a věrohodně doložit potřebu mimořádné údržby, může za jisté příznivé konstelace tyto dotace dostat. Společnosti Viamont, a.s. se to loni podařilo poprvé, a jak to tak vypadá, i nadlouho naposled.;
- ♦ odpisy - týkají se počítače.



Graf č. 1 Hospodářský výsledek v jednotlivých letech⁸

Z grafu můžeme snadno vyčíst, že hospodaření společnosti se pohybuje v „červených číslech“, tzn., že náklady převyšují výnosy. Z důvodu krátké časové řady pro hodnocení hospodářského výsledku není možné jednoznačně určit, jakým směrem se bude křivka dále pohybovat. Je možné však konstatovat, že rok 1999 byl ve vývoji hospodaření zlomový a společnost postupně přejde ze ztráty do zisku.

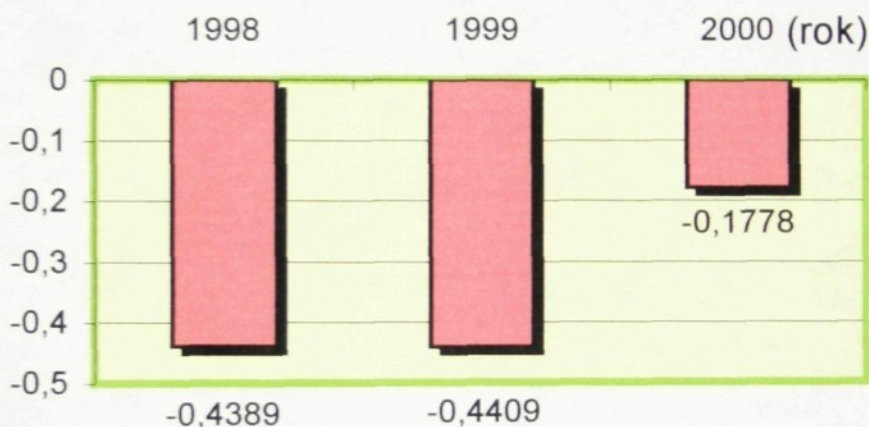
V následujících podkapitolách uvedu hodnoty výpočtů provedených podle vzorců z teoretické části diplomové práce, tedy z 2. kapitoly.

⁸ Zdroj: Interní materiály VIAMONT, a.s.

3.2.1. RENTABILITA NÁKLADŮ

ČÍSLO VZORCE	ROK		
	1998	1999	2000
3.4	-0,4389	-0,4409	-0,1778

Tabulka č.3 Rentabilita nákladů



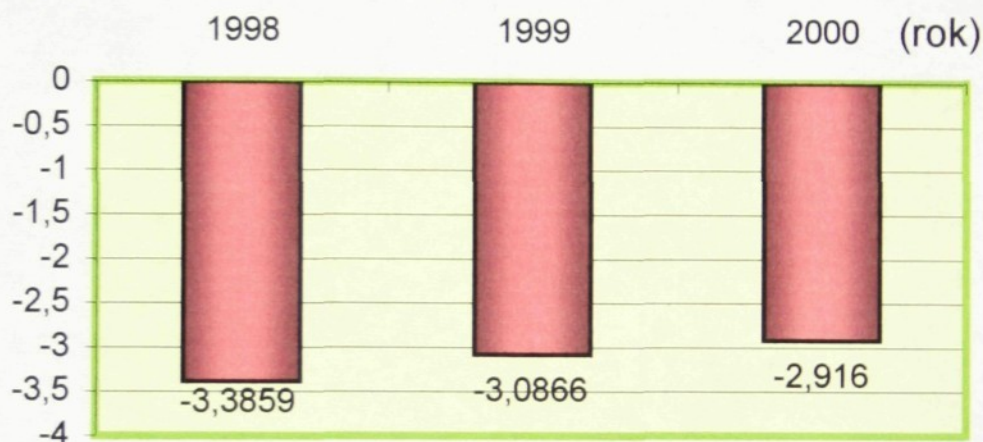
Graf č. 2 Rentabilita nákladů

Z grafu je vidět, že rentabilita nákladů je záporná, což by samozřejmě nemělo být. Je to zapříčiněno záporným hospodářským výsledkem, jehož důsledkem se do vzorce dosazuje záporný zisk, tedy ztráta. V roce 2000 můžeme sledovat lepší situaci, ale podíváme-li se do hodnot, ze kterých se při výpočtu vycházelo, zjistíme, že jde o klam. Zlepšující se hodnota rentability totiž není zapříčiněna lepším hospodářským výsledkem, v našem případě menší ztrátou, ale vyšší hodnotou nákladů, která je zapříčiněna investicemi do infrastruktury. Tyto náklady jsou však z části hrazeny dotací ze státního rozpočtu, která se ale nepromítne do tržeb.

3.2.2. RENTABILITA TRŽEB

ČÍSLO VZORCE	ROK		
	1998	1999	2000
3.5	-3,3859	-3,0866	-2,9160

Tabulka č. 4 Rentabilita tržeb



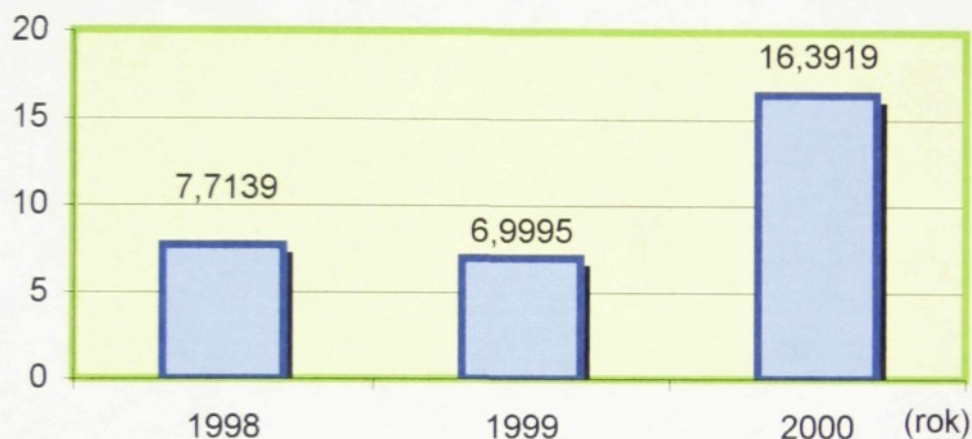
Graf č. 3 Rentabilita tržeb

Stejně jako v předešlém případě, i zde pozorujeme nerentabilní hospodaření. Je tu alespoň malá naděje na zlepšení, protože rentabilita tržeb se pomalu blíží ke kladným hodnotám. Dlouhodobě musí společnost usilovat o zlepšení hospodářského výsledku, tj. postupné snižování ztráty a snaha dosáhnout zisku. Vzhledem k tomu, že v letošním roce, tj. 2001, se budou dotace na ztrátu osobní dopravy počítat podle jiné metodiky, která je příznivější pro soukromé dopravce, mohlo by již v příštím roce dojít k razantnímu zlepšení tohoto ukazatele.

3.2.3. NÁKLADOVOST TRŽEB

ČÍSLO VZORCE	ROK		
	1998	1999	2000
3.7	7,7139	6,9995	16,3919

Tabulka č. 5 Nákladovost tržeb



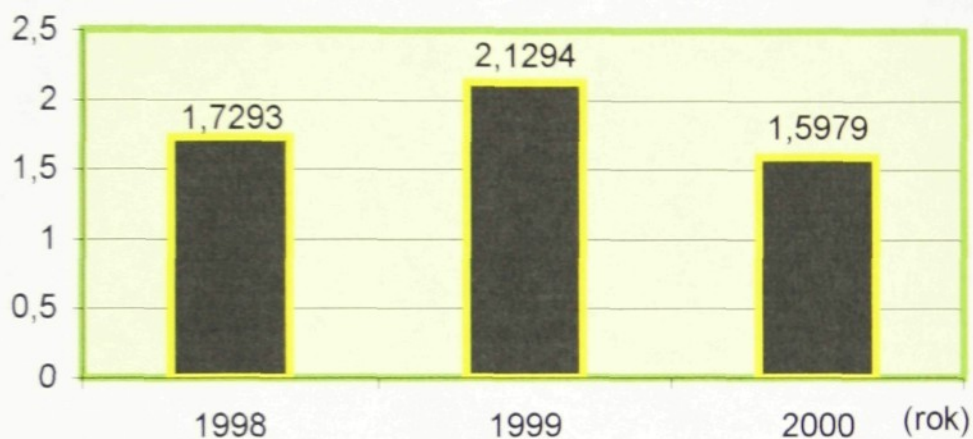
Graf č. 4 Nákladovost tržeb

Nákladovost má zásadně klesat, neboť náročnost na zdroje se musí zmenšovat. Vysoký nárůst tohoto ukazatele v roce 2000 je zapříčiněn již několikrát zmiňovanými investicemi do oprav infrastruktury. Náklady byli sice z části hrazeny z dotací ze státního rozpočtu, nicméně tržeb se to nedotklo. Ukazatel nákladovosti tržeb by měl v následujících letech klesat, neboť se společnost snaží eliminovat náklady na provoz tratě a to například tím, že upravila přípojný osobní vůz k provozu s lokomotivou na dálkové ovládání, kterou má ve svém vlastnictví. Z toho důvodu již nemusí mít pronajatý motorový vůz a tak ušetří nejen na poplatcích za nájem, ale i za nutné opravy na něm.

3.2.4. OSOBNÍ NÁKLADOVOST TRŽEB

ČÍSLO VZORCE	ROK		
	1998	1999	2000
3.8	1,7293	2,1294	1,5979

Tabulka č. 6 Osobní nákladovost tržeb



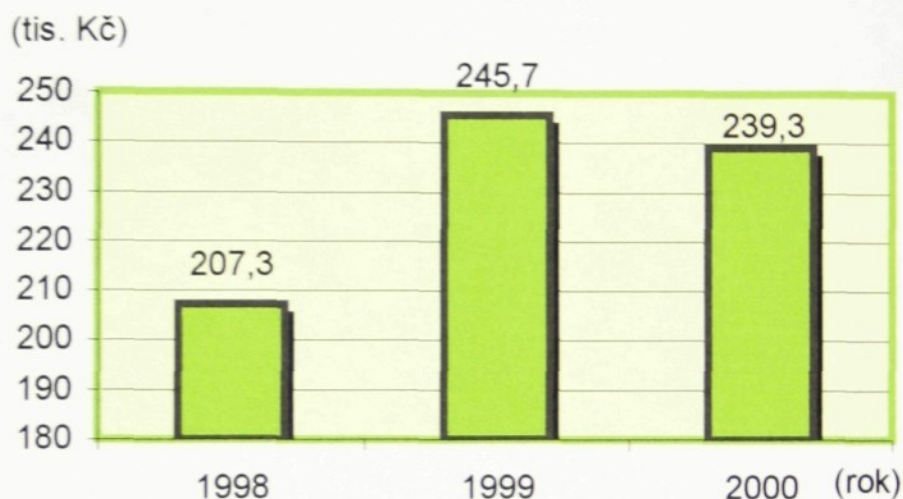
Graf č. 5 Osobní nákladovost tržeb

Stejně jako v předešlém případě, platí i zde, že nákladovost má klesat, poněvadž náročnost na zdroje se musí zmenšovat. Společnost by se měla na jedné straně snažit minimalizovat osobní náklady a na straně druhé maximalizovat tržby.

3.2.5. TRŽBY NA PRACOVNÍKA

ČÍSLO VZORCE	ROK		
	1998	1999	2000
3.9	207,3	245,7	239,3

Tabulka č. 7 Tržby na pracovníka (tis. Kč)



Graf č. 6 Tržby na pracovníka

Ukazatel tržby na pracovníka by měl mít rostoucí tendenci, která může být zajištěna růstem tržeb, snížením počtu zaměstnanců, popřípadě obojím. Vzhledem k tomu, že počet zaměstnanců na této trati (10) je podle mého názoru odpovídající, je přesto možné jej snížit a to např. změnou odbavování cestujících. Průvodčí je možné nahradit znehodnocovači lístků, podobně jako tomu je např. v tramvaji, či u méně vytížených spojů, kdy jede jen jeden vůz, mohou cestující chodit pouze kolem strojvedoucího, který bude kontrolovat cestovní doklady.

3.2.6. PRŮMĚRNÁ MĚSÍČNÍ MZDA

ČÍSLO VZORCE	ROK		
	1998	1999	2000
3.10	29,8750	43,6000	31,8666

Tabulka č. 8 Průměrná měsíční mzda (tis. Kč)



Graf č. 7 Průměrná měsíční mzda

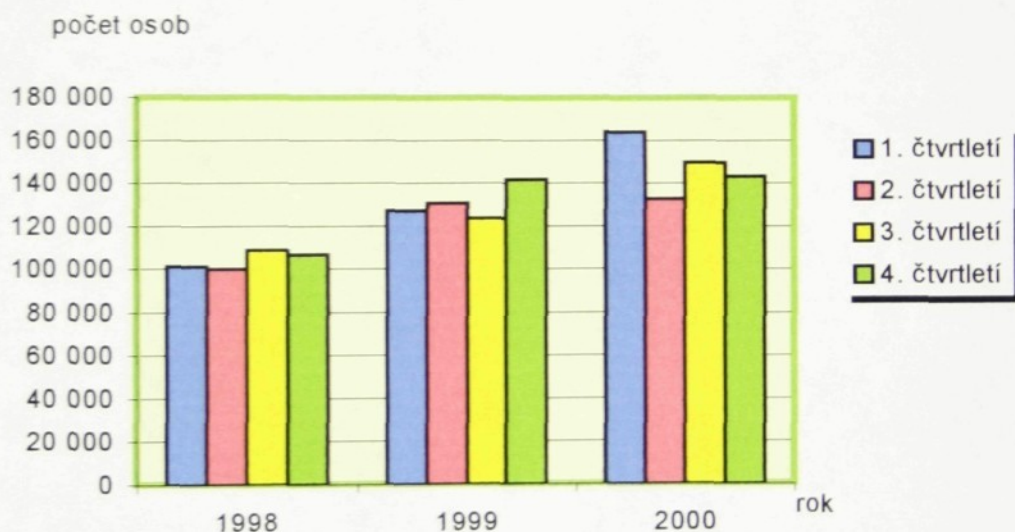
Průměrná měsíční mzda by měla u stabilní firmy růst tak, aby zohledňovala jak vývoj inflace, tak i samotné hospodaření společnosti. Nelze opomenout vlastní počet zaměstnanců, který zde samozřejmě také hraje svoji roli.

Rád bych opět upozornil na skutečnost, že všechny finanční ukazatele i samotná data jsou vynásobeny určitým koeficientem, takže neodpovídají reálné úrovni.

3.2.7. POČET PŘEPRAVENÝCH OSOB

ČTVRTLETÍ	ROK		
	1998	1999	2000
1.	101 162	127 097	164 228
2.	100 272	130 556	132 939
3.	108 785	123 968	149 886
4.	107 033	142 071	143 300
CELKEM	417 252	523 692	590 353

Tabulka č. 9 Počet přepravených osob⁹



Graf č. 8 Počet přepravených cestujících v jednotlivých čtvrtletích¹⁰

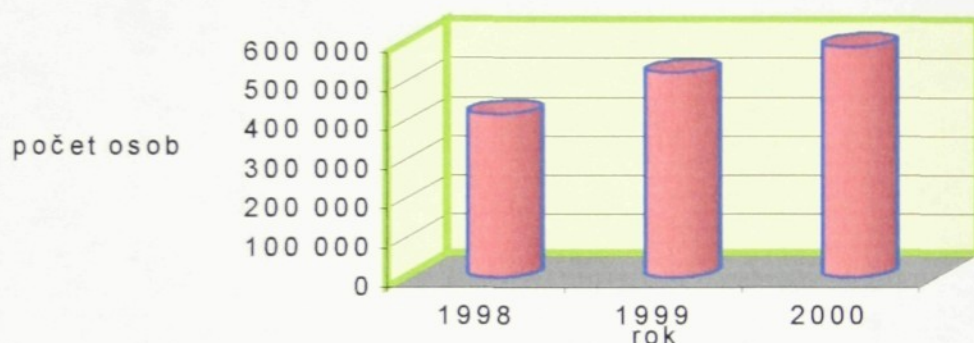
Z grafu je patrné, že není přímá závislost mezi čtvrtletím a počtem přepravených cestujících. Není tedy možné určit, které čtvrtletí cestující opakovaně nejvíce či nejméně

⁹ Zdroj: Interní materiály VIAMONT, a.s.

¹⁰ Zdroj: tamtéž

využívají služeb firmy Viamont, a.s. Přeprava je zřejmě závislá na více faktorech, jako jsou příznivé klimatické podmínky (v létě sluníčko, v zimě sníh), cena pohonných hmot (při zvyšující se ceně benzínu se vyplatí jet vlakem než autem) atd.

Počet přepravených cestujících v jednotlivých letech



Graf č. 9 Počet přepravených cestujících v jednotlivých letech¹¹

Jak je vidět z výše provedené analýzy, počet cestujících přepravených v jednotlivých letech neustále vzrůstá. Důvodů může být několik, např. rozvoj turistiky, zdražení pohonných hmot (benzínu), stále více lidí dojíždí za prací, levnější jízdné než u autobusových spojů (vlak je až o polovinu levnější), spolehlivost spojů (dodržování jízdního řádu, což neplatí u autobusů, které jezdí „jak se jim zachce“), pohodlnější cestování s objemnějšími zavazadly (lyže, sáňky, kolo, kufry, kočárek), ale také to, že cestující chtějí poznat či porovnat služby jiného dopravce, než jsou České dráhy.

¹¹ Zdroj: Interní materiály VIAMONT, a.s.

3.2.4. Poměrové ukazatele vykazované pro MdaS¹²

	Průměrný počet osob ve vlaku	Průměrný počet osob na nápravu	Průměrný počet náprav ve vlaku	% využití nabízených místokilometrů
1. čtvrtletí 1998	38,5525	5,8520	3,7005	55,3005
2. čtvrtletí 1998	34,8025	14,8005	3,4995	57,7005
3. čtvrtletí 1998	38,7500	13,9495	3,4005	61,7505
4. čtvrtletí 1998	34,8050	11,6550	4,5000	57,0000
Celkem 1998	38,7765	12,0645	3,2755	57,9375
1. čtvrtletí 1999	42,3000	11,6550	5,5500	59,7450
2. čtvrtletí 1999	42,1050	13,6050	4,8450	66,7050
3. čtvrtletí 1999	38,1450	16,5000	3,4950	67,3500
4. čtvrtletí 1999	44,4000	16,9050	4,0050	73,9050
Celkem 1999	41,7450	14,6700	4,4700	67,0050
1. čtvrtletí 2000	51,7950	17,2950	4,6500	85,5450
2. čtvrtletí 2000	42,1500	17,8950	3,5550	72,4050
3. čtvrtletí 2000	46,9500	18,9000	3,7950	82,2000
4. čtvrtletí 2000	51,0000	16,5450	4,6950	79,6950
Celkem 2000	47,9700	17,6700	4,1700	79,9650

Tab. č. 10 Poměrové ukazatele vykazované pro MdaS¹²

Z výše provedené analýza je patrné, že se postupně zvyšuje průměrný počet osob ve vlaku, průměrný počet osob na nápravu i % využití nabízených místokilometrů, naopak se ale snižuje průměrný počet náprav ve vlaku. Počet náprav ve vlaku záleží na použití motorového vozu a počtu přípojných vozů. Motorový vůz řady 830 (vyroben v 50. letech) má 4 nápravy, naproti tomu motorový vůz řady 810 (vyroben v 70. letech) má nápravy 2 stejně jako přípojný vůz řady 010. Řada 830

¹² Zdroj: Interní materiály VIAMONT, a.s.

4. NÁSTIN MOŽNÝCH DOPORUČENÍ

Je obtížné navrhnout určité zlepšení pro trať měřicí pouze 10 km, na niž je realizována prakticky jen osobní doprava a provoz nákladní dopravy je plánován úplně zastavit. Navíc společnost VIAMONT se podle mého názoru chová velmi racionálně a tak se neustále snaží o minimalizaci nákladů.

Přesto existují oblasti, kde může dojít ke zlepšení. Mnou navrhované body zřejmě nepřispějí ke snížení nákladů, avšak mohou být příčinou zlepšení situace pro cestující a následně tak mohou vést ke zvýšení tržeb z dopravy.

Jednotlivá doporučení:

- ♦ zavedení přímých dálkových spojů - do Trutnova jezdí rychlíky z Prahy (R 1463), Chlumce nad Cidlinou (R 963) a spěšné vlaky z Pardubic (Sp 1780, Sp 1782), Hradce Králové (Sp 1786) a Jaroměře (Sp 1784). Souprava ve většině případů bývá tvořena jedním motorovým a dvěma přípojnými vozy. Doporučuji, aby po příjezdu těchto vlaků do Trutnova byl odpojen motorový vůz, který zůstane v Trutnově, a ke zbylým vozům byla přistavena lokomotiva společnosti VIAMONT, která by soupravu dovezla do cílové stanice Svoboda nad Úpou. Pro cestující by tak odpadlo nepříjemné přestupování a zejména v zimním období, kdy jezdí mnoho lyžařů, by toto přímé spojení bylo více než vhodné;
- ♦ instalace klimatizace - mezi cestujícími bývají vozy, které společnost VIAMONT používá k přepravě cestujících, nazývány „skleníky“. Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že v letním období je v těchto vagónech opravdu příšerné teplo. Je však sporné, zda je tento

krok opravdu nezbytný, vždyť trať měří pouhých 10 km a cesta trvá přibližně 15 minut. Zcela jistě, ale doporučuji instalovat klimatizaci do prostoru pro strojvedoucí, protože ti nejedou pouze 15 minut, ale jezdí v přehřáté kabině celý den a může tak být ovlivněn jejich výkon;

- ♦ usnadnění cestování tělesně postiženým - v současné době je téměř nemožné ve vlaku přepravovat cestující na invalidním vozíku. Možným řešením je nákup nového osobního vozu s plošinou pro vozičkáře, který však stojí řádově desítky milionů korun. Tento krok by mohl být ale vyřešen realizací následujícího doporučení;
- ♦ zavedení přímých expresních spojů - před ukončením provozu na trati č. 045 Českými drahami, jezdili přímé rychlíky spojující Svobodu nad Úpou s Prahou. Jezdili přes Starou Paku a tak cesta trvala podstatně déle nežli autobusem. V současné době existuje mezi Trutnovem a Prahou pouze jedno nedělní spojení a tuto trasu vlak urazí za 3 hod a 23 min. Nové expresní spoje by ovšem jely po jiných tratích, tak aby propojily významná centra. Vlaky by jezdily takto: Svoboda nad Úpou - Trutnov - Jaroměř - Hradec Králové - Pardubice - Kolín - Praha. Cesta by podle současných jízdních dob trvala zhruba 2 hod a 40 min., což je přibližně stejně jako autobusem. Souprava by byla složena z klimatizovaných vozů 1. i 2. třídy s naklápěcími skříněmi a samozřejmě prostorem pro vozičkáře. Pět vozová souprava by měla samostatný pohon, a to jak pomocí dieselelektrických motorů pro neelektrifikované tratě, tak i motory elektrické pro úsek Jaroměř - Praha. Předpokládám, že přímé spojení s Prahou by bylo

preferováno před autobusovou dopravu díky stále větším dopravním zácpám v hlavním městě;

- ♦ sponzorství - to je jedna z možností, jak přispět ke zlepšení finanční stránky železniční dopravy. Nemusí se přitom vždy jednat o peníze. Mám na mysli např. osvětlení železničních stanic, sedadla do vozů, toalety, zabezpečovací zařízení, klimatizace, informační systém, počítač, uniformy pro zaměstnance, atd.

ZÁVĚR

Velice často se v mediálních prostředcích setkáváme s problémy Českých drah s.o., které se převážně týkají ztrátovosti osobní železniční dopravy. ČD to odůvodňují tím, že provoz zejména na lokálních tratích je velmi ztrátový.

Podobný, tedy lokální, druh tratě má i úsek Trutnov - Svoboda nad Úpou. Přesto se od svých „kolegů“ liší. Dopravu zde nezajišťuje státní organizace, ale soukromá společnost. Bohužel i ta má se zajišťováním provozu osobní dopravy finanční problémy.

Jak je vidět z provedené finanční analýzy, provozování této trati je nerentabilní, tudíž i **neefektivní**. Důvodů je několik:

- ♦ nedokonalý systém dotací na ztrátu osobní dopravy;
- ♦ zanedbalá infrastruktura z totalitního období;
- ♦ nerovné podmínky pro železniční a autobusové dopravce co se týče nákladů na údržbu dopravní cesty, atd.

Zajišťování provozu osobní železniční dopravy je možné jen díky tomu, že ztráta z osobní odpravy je hrazena velmi ziskovou nákladní dopravou, zejména z přepravy uhlí.

Jak je všeobecně známo, tak dvě regionální tratě provozuje VIAMONT, a.s. již čtvrtým rokem a společnost dosahuje velmi dobré úrovně služeb spojených s osobní železniční dopravou. V tomto oboru podnikání se stále zdokonaluje a jejím cílem je nadále zvedat laťku v dopravní obslužnosti regionů a udržet si tak přízeň zákazníků a dobré jméno a.s. Viamont. Společnost je připravena další regionální

tratě provozovat, pokud je v budoucnu ČD, nebo Ministerstvo dopravy a spojů ČR nabídnu. Základní podmínkou je ovšem úplné vyjasnění problému dotací tak, aby byla dopravci hrazena prokazatelná ztráta stejně, jako je tomu v autobusové dopravě. Společnost si rozhodně nemůžeme dovolit rozšířením počtu provozovaných tratí zvyšovat ztrátu z osobní dopravy. Tyto ztráty minimalizovat je jeden z hlavních úkolů pro divizi železniční dopravy na následující roky. Ztráty se daří zmenšovat maximální racionalizací provozu a nemalými investicemi vlastně již od počátku.

Naše současná politická reprezentace nemá příliš v oblibě nic privátního. Nicméně problematika osobní železniční regionální dopravy je daleko složitější. Osobní železniční dopravu však nelze donekonečna dotovat ze zisku z dopravy nákladní, neboť toto je nejrychlejší cestou do stejných problémů, jaké mají již léta ČD. Postup by byl obdobný. Od zdražování nákladní dopravy a tím ztráty konkurenceschopnosti a poklesu výkonů přes pokles tržeb k neschopnosti pokrývat ztráty v osobní dopravě. Chybí tzv. jiný zdroj. No a tím je jediné státní rozpočet. Pokud tady společnost chce provozovat i další regionální „rušené“ tratě, tak jediné za jasných dotačních podmínek, tedy bez nutnosti zohledňovat výkonnost nákladní dopravy, případně dalších aktivit.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Deutsche Bahn AG, Die Bahnreform, Frankfurt/M, 1994
- [2] Eisler, J.: Úvod do ekonomiky dopravy, CODEX Bohemia 1998
- [3] Hlavička, M.: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Academia, Praha 1990
- [4] Principy udržitelné dopravy, Dopravní klub ČSFR, Brno 1992
- [5] Sborník z dopravního semináře v Rybníku u Poběžovic, 7. - 9. 3. 1997, Alternativní trendy dopravní politiky v ČR, Český a Slovenský dopravní klub, Brno 1997
- [6] Sborník názorů na věc, Doprava, životní prostředí a politiky, Český a Slovenský dopravní klub, Brno 1993
- [7] Souček, J., Watras, K., Stehlík, M.: Zákon o drahách s komentářem, ANAG, Olomouc, 1995
- [8] Sůvová, H. a kol.: Finanční analýza v řízení podniku, v bance a na počítači, Praha, Bankovní institut 2000
- [9] Valach, J. a kol.: Finanční řízení a rozhodování podniku, Nad zlato, Praha 1993

SEZNAM PŘÍLOH

- 1 - Úřední povolení k provozování dráhy
- 2 - Licence k provozování drážní dopravy
- 3 - Rozhodnutí o změně licence z 23. 11. 1998
- 4 - Rozhodnutí o změně licence z 6. 5. 1999
- 5 - Rozhodnutí o změně licence z 27. 3. 2000
- 6 - Výsledky hospodaření a.s. VIAMONT v letech 1992 - 1999
- 7 - Jízdní řád na trati č. 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou platný od 28. 5. 2000 do 9. 6. 2001
- 8 - Souprava vlaku jezdící na trati č. 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou
- 9 - Mapa železniční sítě Českých drah


DRAŽNÍ ÚŘAD
Wilsonova 80, 121 06 Praha 2

ŽST Praha 2, I

ÚŘEDNÍ POVOLENÍ

K PROVOZOVÁNÍ DRAHY

vydané ve smyslu § 11 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách

Čj. I-168397-ÚÚO-Sp

Ev. číslo ÚP/1997/3002

Rozhodnutí

Dražní úřad jako příslušný dražní správní úřad, ve smyslu § 54 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, vydává podle § 11 odst. 2 zákona o drahách č. 266/1994 Sb.

úřední povolení

pro provozování dráhy regionální

Trutnov, hlavní nádraží - Svoboda nad Úpou

právnícké osobě - provozovateli dráhy s obchodním jménem „VIAMONT a.s.“, právní formou: akciová společnost se sídlem Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem a identifikačním číslem IČO 64651711.

Členové statutárního orgánu provozovatele dráhy jsou:

- Ing. Aleš Řečiček,
- Ing. Miroslav Přihod,
- Ing. Jiří Klier,
- Ing. Martin Blásek,
- Ing. Jiří Wagner.

Osohou odborně způsobilou ve smyslu § 14 zákona č. 266/1994 Sb. je:

- Ing. Miroslav Přihod, r.č. 540327/1368.

Vlastníkem dráhy je Česká republika v právu hospodaření státní organizace České dráhy a.s., IČO 48118664 se sídlem Nábf. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1.

Trasy dráhy:

- regionální dráha Trutnov hlavní nádraží - Svoboda nad Úpou je zastavena do dráhy celostátní ve styku výhybkou č. 16 železniční stanice Trutnov hlavní nádraží - km 0,527;

státní č. I-168397-ÚÚO-Sp



- dráha je ukončena zarážedlem kusé koleje číslo 1 železniční stanice Svoboda nad Úpou - km 10,258;
- stavební délka dráhy je 9,731 km;
- rozchod na dráze je 1435 mm;
- na dráze jsou 2 dopravní s kolejovým rozvětvením (Kálná Voda, Svoboda nad Úpou) a 2 zastávky (Trutnov-Staré Město, Mladé Buky);
- minimální poloměr oblouku na dráze je 250 m;
- maximální sklon na dráze je 16 ‰;
- zábrzdňá vzdálenost na dráze je 400 m;
- největší dovolená hmotnost na nápravu je 20 t;
- nejvyšší dovolená traťová rychlost na dráze je 60 km.h⁻¹.

Časový rozsah provozování dráhy je nepřetržitý.

Provozování dráhy bude zahájeno dnem 12. prosince 1997.

Úřední povolení je vydáno na dobu neurčitou.

Podmínky, za kterých může provozovatel dráhu provozovat:

1. Provozovatel dráhy vydá ke dni zahájení provozování dráhy regionální vnitřní předpisy o organizování dráhy regionální a drážní dopravy na dráze regionální a o odborné způsobilosti zaměstnanců zajišťujících provozování dráhy regionální a organizování drážní dopravy, dále zajistí jejich dodržování.
2. Provozovatel dráhy regionální nepřipustí na dráze provoz drážní dopravy osobám bez platné licence ve smyslu zákona 266/1994 Sb., o dráhách.
4. Provozovatel dráhy regionální vyrozumí písemně Drážní úřad o každé události vyžadující splnění oznamovací povinnosti podle § 49 odst. 2 zákona 266/1994 Sb., o dráhách, a to do 10 dnů od oznámení orgánům Policie České republiky.
5. Provozovatel dráhy regionální zabezpečí, aby osoby obsluhující a udržující elektrická zařízení, zařízení pro ochranu před účinky atmosférické a statické elektřiny a zařízení pro ochranu před negativními účinky zpětných trakčních proudů měly odpovídající kvalifikaci.

Odůvodnění:

Žadatel - právnická osoba s obchodním jménem „VIAMONT a.s.“ IČO 64651711, požádal Drážní úřad o vydání úředního povolení pro provozování předmětné dráhy regionální, svým písemným podáním ze dne 30. září 1997. Žádost byla dodatečně doložena všemi náležitostmi ve smyslu § 15 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Ve lhůtě, stanovené v souladu s § 27 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení, obdržel Drážní úřad vyjádření účastníka správního řízení - právnické osoby „České dráhy s.o.“, č.j. 59802/97-O25 ze dne 16. října 1997, které podmiňuje vydání úředního povolení, a to:

- 1) vydáním rozhodnutí o zrušení úředního povolení pro provozování
předmětné dráhy regionální právnickou osobou „České dráhy, s.o.“;
2) uzavřením nájemní smlouvy na předmětnou dráhu regionální mezi
vlastníkem dráhy a žadatelem o úřední povolení, případně minimálně
souhlasem Správní rady Českých drah s uzavřením takovéto nájemní
smlouvy.

Podmínka č.1) byla naplněna rozhodnutím Drážního úřadu v Praze,
č.j. 1-1956/97-DÚ/O-SI ze dne 10.12.1997. Splnění podmínky č.2) doložil
žadatel opisem nájemní smlouvy č. 083, sjednané dne 8. prosince 1997
mezi smluvními stranami České dráhy s.o. a akciovou společností
VIAMONT a.s..

Žádná jiná námitka ani připomínka účastníků správního řízení proti
provozování dráhy žadatelem vznesena nebyla.

Protože Drážní úřad v průběhu řízení neshledal důvody bránící udělení
úředního povolení k provozování dráhy, rozhodl způsobem uvedeným
ve výroku.

Poučení o odvolání:

Proti tomuto rozhodnutí je možno se do 15 dnů po jeho doručení odvolat
k Ministerstvu dopravy a spojů se sídlem Nábřeží L. Svobody 12, 110 15
Praha 1, a to podáním u Drážního úřadu se sídlem Wilsonova 80, 121 06
Praha 2.

V Praze dne 10. prosince 1997.

Ředitel Drážního úřadu:
v z. Ing. Pavel Skála



Obdržel účastníci řízení:

„VIAMONT a.s.“ Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem;
„České dráhy, s.o.“ nábf. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1.

Na vědomí:

„Okresní úřad Trutnov“ 541 01 Trutnov.



DRAŽNÍ ÚŘAD
Wilsonova 80, 121 06 Praha 2

LICENCE

K PROVOZOVÁNÍ DRAŽNÍ DOPRAVY

vydaná ve smyslu § 24, zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách

Čj. 1-1513/97-DÚ/O-Bp

Ev. číslo L/1997/8004

Rozhodnutí

Dražní úřad, jako příslušný drážní správní úřad ve smyslu § 54 zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, podle § 24 odst. 2 téhož zákona,

uděluje licenci

pro provozování drážní dopravy na dráze:

- regionální – Trutnov hlavní nádraží - Svoboda nad Úpou,
- celostátní – obvod železniční stanice Trutnov hlavní nádraží,

právnické osobě - dopravci s obchodním jménem

„VIAMONT a.s.“,

právní formou akciová společnost, se sídlem Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem a identifikačním číslem IČO 64651711.

Jména a příjmení členů statutárního orgánu dopravce:

- Ing. Aleš Řeblíček,
- Ing. Miroslav Plíhal,
- Ing. Jiří Klier,
- Ing. Martin Bizek,
- Ing. Jiří Wagner.

Osobou odborně způsobilou ve smyslu § 27 zákona č. 266/1994 Sb. je:

- Ing. Miroslav Plíhal, r.č. 540327/1368.

Provozovatelem dráhy celostátní i dráhy regionální je právnická osoba s obchodním jménem „České dráhy a.s.“ se sídlem nář. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČO 48118664.

Dopravce bude provozovat pravidelnou dopravu a služby související s veřejnou přepravou věcí a osob, a to v časově nepřetržitém provozu.

Činnost a rozsah dopravy i poskytovaných služeb:

Osobní doprava - přeprava osob a zavazadel v rozsahu celé tratě dráhy regionální a příslušného obvodu žst. Trutnov hl.n. dráhy celostátní. Činnost a časové vedení jednotlivých spojů podle projednaného a zveřejněného jízdního řádu, a to nejméně osm párů vlaků denně a nejvíce sedmáct párů vlaků denně.

Nákladní doprava - přeprava vozových zásilek v rozsahu celé tratě dráhy regionální a příslušného obvodu žst. Trutnov hl.n. dráhy celostátní. Činnost a časové vedení jednotlivých spojů podle požadavků přepravců, nejvíce však čtyři páry vlaků denně.

K provozování drážní dopravy budou použita drážní vozidla vlastní, příp. pronajatá, odpovídající § 43 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Drážní vozidla, určená pro přepravu osob, musí umožňovat standardní rozsah bezbariérové přepravy cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace.

Provozování drážní dopravy bude zahájeno dne 12. prosince 1997.

Licence platí na dobu určitou, do 29. května 1999.

Podmínky, za kterých může dopravce provozovat povolenou drážní dopravu:

- 1) Dopravce zajistí dodržování vnitřních předpisů pro provozování drážní dopravy, které stanoví provozovatel dráhy.
- 2) Dopravce bude dodržovat podmínky, za kterých lze přepravovat věci uvedené v § 39, odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.
- 3) Dopravce vyrozumí písemně Drážní úřad o každé události vyžadující splnění oznamovací povinnosti podle § 49 odst. 1 zákona 266/1994 Sb., o dráhách, a to do 10 dnů od oznámení orgánům Policie České republiky.
- 4) Dopravce zabezpečí, aby osoby obsluhující a udržující elektrická zařízení, zařízení pro ochranu před účinky atmosférické a statické elektřiny a zařízení pro ochranu před negativními účinky zpětných proudů měly odpovídající kvalifikaci.
- 5) Dopravce, ke dni zahájení provozování drážní dopravy, vydá vnitřní předpisy pro zajištění provozování drážní dopravy a vnitřní předpisy o odborné způsobilosti zaměstnanců zajišťujících drážní dopravu a dále zajistí jejich dodržování.

Odůvodnění:

Žadatel - právnická osoba s obchodním jménem „VIAMONT a.s.“, IČO 64651711, požádal Dražní úřad o vydání předmětného rozhodnutí k provozování drážní dopravy písemným podáním ze dne 12. 9. 1997. Žádost byla dodatečně doložena všemi náležitostmi ve smyslu § 28 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, dále pak upřesněna v průběhu ústního jednání dne 24. října 1997. Dražní úřad v průběhu správního řízení neshledal na straně žadatele žádné okolnosti bránící udělení licence. Do lhůty stanovené v souladu s § 27 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení, nebyla vznesena žádná námítka ani připomínka účastníků správního řízení proti provozování drážní dopravy žadatelem.

Protože Dražní úřad v průběhu řízení neshledal důvody bránící udělení licence k provozování drážní dopravy rozhodl způsobem uvedeným ve výroku.

Poučení o odvolání:

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho doručení k Ministerstvu dopravy a spojů se sídlem Nábreží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1, a to podáním u Dražního úřadu se sídlem Wilsonova 80, 121 06 Praha 2.

V Praze dne 31. října 1997.

Ředitel Dražního úřadu:
v z. Ing. Pavel SKÁLA

Ověřte si účastníky řízení:

„VIAMONT a.s.“ Železničská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem,
„České dráhy, a.s.“ nábr. L. Svobody 122, 110 15 Praha 1.

Seznam:

„Okresní úřad Trutnov“ 541 01 Trutnov.



Č.j. 1-1913/98-DÚ/O-Bp

Ev. číslo: L/1998/8004-2

Rozhodnutí

Drážní úřad, jako příslušný drážní správní úřad, ve smyslu § 54 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, rozhodl podle § 32 téhož zákona

o změně licence

pro provozování drážní dopravy ev.č. L/1998/8004 udělené rozhodnutím Drážního úřadu v Praze, pod č.j. 1-1513/97 - DÚ/O - Bp, ze dne 31. října 1998, právnické osobě - dopravci s obchodním jménem „VIAMONT a.s.“, se sídlem Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem a identifikačním číslem IČO 64651711. Údaje uvedené v rozhodnutí o licenci v souladu s § 30 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, se mění takto:

Osobní doprava - přeprava osob a zavazadel v rozsahu celé tratě dráhy regionální a příslušného obvodu žst. Trutnov hl.n. dráhy celostátní. Četnost a časové vedení jednotlivých spojů podle projednaného a zveřejněného jízdního řádu, a to nejméně osm a nejvíce sedmkrát párů pravidelných vlaků denně a šest párů vlaků, vedených nepravidelně na objednávku, za účelem historických a turistických jízd.

Podmínky, za kterých může dopravce provozovat drážní se nemění, a spolu s tímto písemným vyhotovením rozhodnutí o změně licence tvoří nadále jeden celek.

Odůvodnění:

Doprovce - právnická osoba s obchodním jménem VIAMONT a.s., požádal Drážní úřad, svým písemným podáním ze dne 20. října 1998, o vydání rozhodnutí ve věci změny licence pro provozování drážní dopravy na dráze regionální Trutnov hlavní nádraží - Svoboda nad Úpou (ev.č. L/1997/8004). Předmětem navrhované změny byl požadavek dopravce na rozšíření rozsahu provozované drážní dopravy na uvedené dráze regionální. Správní poplatek ve výši 1 000,- Kč byl zaplacen převodním příkazem. Drážní úřad v průběhu správního řízení neshledal žádné okolnosti bránící rozšíření předmětné licence pro provozování drážní dopravy a rozhodl proto způsobem uvedeným ve výroku.

Poučení o odvolání:

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho doručení k Ministerstvu dopravy České republiky se sídlem Nábřeží L. Svobody 12, Praha 1, podáním u Drážního úřadu se sídlem Wilsonova 80, 121 06 Praha 2.

V Praze dne 23. listopadu 1998.

Ředitel Drážního úřadu:
v z. Ing. Škála Pavel

Obdrželi účastníci řízení:

„VIAMONT a.s.“ Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem;
„České dráhy, s.o.“ nábr. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1.

Na vědomí:

„Okresní úřad Trutnov“ 541 01 Trutnov.



DRÁŽNÍ ÚŘAD

Příloha č. 4

Wilsonova 80, 121 06 PRAHA 2

Č.j. 1-895/99-DÚ/O-Bp

Ev. číslo: L/1999/8004-3

Rozhodnutí

Drážní úřad, jako příslušný drážní správní úřad, ve smyslu § 54 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, rozhodl podle § 32 téhož zákona

o změně licence

pro provozování drážní dopravy ev.č. L/1998/8004 udělené rozhodnutím Drážního úřadu v Praze, pod č.j. 1-1513/97-DÚ/O-Bp, ze dne 31. října 1997, právnické osobě - dopravci s obchodním jménem „VIAMONT a.s.“, se sídlem Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem a identifikačním číslem IČO 64651711.

Údaje, uvedené v rozhodnutí o udělení licence podle § 30 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, se mění takto:

Osobní doprava - přeprava osob a zavazadel v rozsahu celé tratě dráhy regionální a příslušného obvodu žst. Trutnov hl.n. dráhy celostátní. Četnost a časové vedení jednotlivých spojů podle projednaného a zveřejněného jízdního řádu, a to nejméně osm a nejvíce dvacet dva párů pravidelných vlaků denně a šest párů vlaků, vedených nepravidelně na objednávku, za účelem historických a turistických jízd.

Nákladní doprava - přeprava vozových zásilek v rozsahu celé tratě dráhy regionální a příslušného obvodu žst. Trutnov hl.n. dráhy celostátní. Četnost a časové vedení jednotlivých spojů podle projednaného jízdního řádu, a to nejvíce dva páry pravidelných vlaků denně a čtyři páry vlaků, vedených nepravidelně, podle požadavků přepravců.

Doba, na kterou se licence uděluje, uvedená v rozhodnutí o udělení licence podle § 30 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, se mění takto:

Licence platí na dobu neurčitou.

Ostatní údaje a podmínky uvedené v rozhodnutí Drážního úřadu č.j. 1-1513/97-DÚ/O-Bp, ze dne 31. října 1997 se nemění a spolu s tímto písemným vyhotovením rozhodnutí o změně licence tvoří nadále jeden celek.

Odůvodnění:

Dopravce - právnická osoba s obchodním jménem VIAMONT a.s., požádal Drážní úřad, svým písemným podáním ze dne 13. dubna 1999, o vydání rozhodnutí ve věci změny licence pro provozování drážní dopravy na dráze regionální Trutnov hlavní nádraží - Svoboda nad Úpou (ev.č. L/1997/8004). Předmětem navrhované změny bylo rozšíření nejvyššího počtu

pravidelných vlaků osobní dopravy na 22 párů vlaků denně, rozšíření počtu vlaků nákladní dopravy o 2 páry pravidelných vlaků denně a prodloužení platnosti licence na dobu neurčitou. Správní poplatek ve výši 1 000,- Kč byl zaplacen kořkem. Do lhůty stanovené v souladu s § 27 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení, nebyla vznesena žádná námitka účastníků řízení – právnická osoba České dráhy s.o., ve svém vyjádření pouze doporučil prodloužit platnost licence na dobu určitou, a sice do roku 2001, kdy se předpokládá vyjasnění vztahů k regionálním dráhám. Drážní úřad při rozhodování k uvedenému doporučení nepřihlédl, a to jednoznačně definovat. Drážní úřad v průběhu správního řízení neshledal žádné okolnosti bránící rozšíření a změně platnosti předmětné licence pro provozování drážní dopravy a rozhodl proto způsobem uvedeným ve výroku.

Poučení o odvolání:

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho doručení k Ministerstvu dopravy ČR, se sídlem nábrží L. Svobody 12, Praha 1, podáním u Drážního úřadu se sídlem Wilsonova 80, 121 06 Praha 2.

V Praze dne 6. května 1999.

Ředitel Drážního úřadu:
v z. Ing. Skála Pavel



Obdrželi účastníci řízení:

„VIAMONT a.s.“ Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem;
„České dráhy, s.o.“ nábrž. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1.

Na vědomí:

„Okresní úřad Trutnov“ 541 01 Trutnov.

Čj. 2500/00-DU/Sp.

Exčíslo: D/2000/8004-4

Rozhodnutí

Dražní úřad, jako příslušný dražní správní úřad, ve smyslu § 54 zákona č. 266/1994 Sb., o dražích, rozhodl podle § 32 téhož zákona:

a změně licence

pro provozování dražní dopravy ev.č. L/1997/8004 udělené rozhodnutím Dražního úřadu v Praze, pod čj. L-1513/97-DU/O-Sp. ze dne 31. října 1997, právnické osobě - dopravci s obchodním jménem „VIAMONT a.s.“, se sídlem Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem, identifikačním číslem IČO 64651711, a to tak, že:

- Ing. Aleš Řečišar,
- Ing. Miroslav Přihál,
- Ing. Jiří Klier.

Osobou odborně způsobilou zůstává - Ing. Miroslav Přihál.

Ostatní údaje a podmínky uvedené v rozhodnutí Dražního úřadu čj. L-1513/97-DU/O-Sp. ze dne 31. října 1997 a změn čj. L-2082/97-DU/O-Sp. ze dne 10. prosince 1997, čj. L-1913/98-DU/O-Sp. ze dne 23. listopadu 1998 a čj. L-895/99-DU/O-Sp. ze dne 6. května 1999 se nemění.

V souladu s § 47 odst. 1 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), není odvolání tohoto rozhodnutí třeba. Správní poplatek ve výši 1 000,- Kč byl zaplacen převodním příkazem.

Poučení odvolágit

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho doručení k Ministerstvu dopravy a spojů ČR, se sídlem nábreží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, a to podáním u Dražního úřadu, se sídlem Wilsonova 80, 121 06 Praha 2.

V Praze dne 27. března 2000



Ing. Pavel Skála
námiestek ředitele Dražního úřadu

Obdrží/Komunikující:

„VIAMONT a.s.“

Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem

Vyřídil:

České dráhy, s.o. nář. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Dražní úřad Trutnov 541 01 Trutnov

Roční účetní závěrka a.s. VIAMONT k 31. 12. 1999

Bilance - rozvaha (tis. Kč) Netto	a.s.	a.s.	a.s.	a.s.	S.r.o.	celkem	celkem	celkem	celkem
	k 31. 12. 99	k 31. 12. 98	k 31. 12. 97	k 31. 12. 96	k 30. 4. 96	1995	1994	1993	1992
									(od 8/92)
AKTIVA CELKEM	212 200	222 586	251 562	413 616	306 496	274 053	94 750	74 274	2 125
Pohledávky za upsané jmění	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stálá aktiva	47 120	96 967	117 867	109 885	106 470	107 266	13 928	2 687	—
Nehmotný investiční majetek	1 350	45 827	90 089	90 230	90 276	90 298	394	77	—
Hmotný investiční majetek	42 029	49 270	25 908	18 435	16 094	16 968	13 534	2 610	—
Finanční investice - vklady v podnicích s rozhod. vlivem	3 740	1 870	1 870	1 220	100	—	—	—	—
Oběžná aktiva	164 318	122 494	132 781	303 174	195 787	166 698	80 761	71 159	2 125
Zásoby vč. nedokončené výroby	37 161	27 544	12 124	188 749	79 303	43 915	3 088	4 056	—
Dlouhodobé pohledávky	1 384	2 279	—	—	—	113	129	—	—
Krátkodobé pohledávky	93 596	72 307	100 863	61 306	102 156	99 774	58 501	23 959	1 450
Finanční majetek	32 177	20 364	19 794	53 119	14 328	22 896	19 043	43 144	675
Ostatní aktiva	761	3 125	914	557	4 239	89	61	428	—
PASIVA CELKEM	212 200	222 586	251 562	413 616	306 496	274 053	94 750	74 274	2 125
Vlastní jmění	91 818	113 690	146 275	127 291	122 913	122 399	26 707	11 000	1 953
Základní jmění	92 250	92 250	92 250	92 250	92 250	92 250	1 050	326	82
Kapitálové fondy	100	100	100	100	100	100	100	100	—
Fondy tvořené ze zisku	3 965	3 391	2 601	1 374	1 304	1 059	1 040	978	12
Hospodářský výsledek minulých let	17 949	+ 44 454	+31 347	+29 189	+27 860	+23 218	+9 344	+894	—
Hospodářský výsledek účet. období	-22 446	- 26 505	19 977	4 378	1 399	+5 772	+15 173	+8 702	+1 859
Cizí zdroje	118 875	103 010	103 930	284 163	182 734	146 826	67 062	63 274	172
Rezervy	1 220	10 542	21 876	8 736	8 199	8 199	9 050	5 000	—
Dlouhodobé závazky	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Krátkodobé závazky	117 655	92 468	72 254	268 699	164 535	128 627	58 012	58 274	172
Bankovní úvěry a výpomoci - krátkodobé	—	—	9800	6 728	10 000	10 000	—	—	—
- dlouhodobé	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostatní pasiva	1 507	5 886	1 357	2 162	849	4 828	981	—	—
K 31. 12. běžného roku	284	283	104	117	165	130	133	130	4
Průměrný počet zaměstnanců	283	281	109	144	166	165	135	145	2
Podléhá auditu	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ne	ne

Výkaz zisků a ztrát (tis. Kč)	a.s.	a.s.	a.s.	celkem	celkem	celkem	celkem	celkem
	k 31. 12. 99	k 31. 12. 98	k 31. 12. 97	1996	1995	1994	1993	1992
Výkony a prodej zboží	567 433	516 110	457 625	346 515	201 584	149 777	129 966	6 742
z toho: tržby za služby a zboží	551 869	500 487	617 589	206 492	170 599	147 281	129 966	6 742
změna stavu nedokončené výroby	13 066	10 899	-163 260	139 723	23 267	1 650	—	—
aktivece	2 498	4 724	3296	300	7 718	846	—	—
Výkon. spotřeba a náklady na prodané zboží	468 467	434 310	386 219	304 388	167 125	99 000	94 460	4 278
Přidaná hodnota	98 966	81 800	71 406	42 127	34 459	50 777	35 506	2 464
Osobní náklady	59 914	61 817	22 909	23 593	25 959	25 740	15 547	625
Odpisy nehmotného a hmotného invest. majetku	52 556	55 622	8 047	6 380	4 474	2 020	321	—
Zúčtování rezerv, opravných položek a časového rozlišení provozních výnosů	9 662	16 664	2 520	1 043	851	950	4 010	28
Tvorba rezerv, opravných položek a časového rozlišení provozních nákladů	340	5 330	15 660	1 870	880	5 000	8 385	—
Jiné provozní výnosy	20 624	7 147	8	15 680	12 571	15 972	—	—
Jiné provozní náklady	464	277	138	14 956	8 223	8 945	—	—
Provozní hospodářský výsledek	-1 811	-15 851	30 472	12 051	8 345	25 994	15 263	1 867
Jiné finanční výnosy	1 809	1 003	1 456	1 227	641	603	429	1
Jiné finanční náklady	5 306	4 173	1 722	8 051	4 623	11 463	6 971	9
Hosp. výsledek z fin. operací vč. daně z příjmu	20 836	10 920	-10 495	-6 824	-3 982	-10 860	-6 542	-8
Hospodářský výsledek za běžnou činnost	-22 647	-26 771	19 977	5 227	4 363	15 134	8 721	1 859
Mimořádné výnosy	300	433	—	553	734	29	—	—
Mimořádné náklady	99	167	—	3	210	-10	19	—
Mimořádný hospodářský výsledek	201	266	—	550	524	39	-19	—
Hospodářský výsledek za účetní období	-22 446	-26 505	19 977	5 777	4 887	15 173	8 702	1 859



