

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

Doprava v regionu Rychnov nad Kněžnou

Bc. Hana Bártová

Diplomová práce

2009

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Hana BÁRTOVÁ**

Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**

Studijní obor: **Ekonomika veřejného sektoru**

Název tématu: **Doprava v regionu Rychnov nad Kněžnou**

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

1. Úvod
2. Veřejná doprava obecně
3. Dopravní podnik AUDIS BUS s.r.o. a jeho činnosti ve veřejné dopravě
4. Analýza dopravního podniku
5. Návrhy a doporučení
6. Závěr

Rozsah grafických prací: -
Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:

1. ŠVADLENKA, L. a kol. Dopravní a spojová soustava. První vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. ISBN 80-7194-911-6.
2. Internetové stránky firmy Audis BUS. [online]. Dostupné z: <http://www.audis.cz>.
3. Internetové stránky firmy OREDO. [online]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz>.
4. VÝREK KID. Regionální integrovaný dopravní systém v Rychnově nad Kněžnou. Rychnov nad Kněžnou, 2004.
5. HENSHER, D. A., BUTTON, K. J. Handbook of transport systems and traffic control. Amsterdam: Pergamon Press, 2001. ISBN 0-08-043595-5.

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Radim Roudný, CSc.
Ústav ekonomiky a managementu
Datum zadání diplomové práce: 18. června 2008
Termín odevzdání diplomové práce: 1. května 2009



doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.
děkanka

L.S.



Ing. Marcela Kožená, Ph.D.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 4. července 2008

Prohlašuji,

že tuto diplomovou práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem ve své práci použila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo, na uzavření licenční smlouvy z užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 11. 4. 2009

Bc. Hana Bártová

Poděkování

Chtěla bych touto cestou poděkovat panu doc. Ing. Radimu Roudnému za odbornou pomoc, kterou mi poskytl v průběhu zpracování této práce. Dále bych chtěla poděkovat Mgr. Ludku Bártovi, který mi ochotně poskytl cenné rady a připomínky k mé práci. V neposlední řadě patří mé poděkování panu Milanu Cedidlovi a zaměstnancům firmy Audis BUS s. r. o. za jejich ochotu a trpělivost při shromažďování dat.

Anotace

Zabývala jsem se fungováním veřejné autobusové dopravy ve firmě Audis BUS s. r. o. na Rychnovsku. Nově zavedený systém funguje dobře a je vysoce hodnocen cestujícími, ale hospodářský výsledek firmy je špatný. Mým záměrem bylo zjistit ekonomické dopady integrace na cenu dopravního výkonu a na ekonomiku dopravní firmy.

Klíčová slova

Veřejná doprava, integrace dopravy, CDV, náklady ve VD

Title

Traffic in region Rychnov nad Kněžnou

Annotation

I am myself act common bus carriage at company AUDIS BUS along with. R. about. in Rychnovsko. Green loaded framework act all right and is highly assessed fare, but economic effect company is bad. My aim been ascertain economic stroke integration in prices traffic accomplishment and in economics traffic company.

Keywords

Traffic, integration carriage, charge traffic accomplishment, charges at tradic.

Obsah

1.	Úvod	7
2.	Veřejná doprava obecně	8
2.1.	Obecná charakteristika dopravy	8
2.2.	Integrace v dopravě	12
3.	Dopravní podnik AUDIS BUS s. r. o. a jeho činnost ve veřejné dopravě	13
3.1.	Dopravní podnik AUDIS BUS s. r. o.	13
3.2.	Druhy dopravy provozované na Rychnovsku	13
3.2.1.	Pravidelná autobusová a drážní doprava	13
3.2.2.	Autobusy na zavolání	13
3.2.3.	Rozvozy cestujících od večerních vlaků	14
3.2.4.	Doprava pro vybrané skupiny obyvatel.....	15
3.2.5.	Školní autobus	16
3.2.6.	Nové druhy dopravy	17
3.3.	Ekonomické ukazatele	17
3.4.	Využití vozidel v průběhu dne.....	18
4.	Analýza dopravního systému.....	21
4.1.	Zdroje financování VD ve firmě Audis BUS s. r. o.	21
4.1.1.	Financování veřejné dopravy (dotace)	21
4.1.2.	Financování veřejné linkové meziměstské autobusové dopravy.....	21
4.2.	Analýza hospodářského výsledku firmy.....	25
4.2.1.	Hospodářský výsledek firmy po vstupu do IDS	25
4.2.2.	Závislost zisku dopravce na úspoře nákladů	27
4.2.3.	Vývoj nákladových položek v tis. Kč vzhledem k dopravnímu výkonu v km. 29	
4.2.4.	Zdroje obnovy vozového parku	34
4.2.5.	Závislost příslušné zkoumané veličiny na dopravním výkonu lze vyjádřit také v přepočtu nákladů na 1 km výkonu.....	36
4.2.6.	Analýza vývoje mezd	38
4.2.6.1.	Analýza vývoje mezd v závislosti na změně dopravního výkonu.....	38
4.2.6.2.	Porovnání růstu mezd řidičů firmy AUDIS BUS ve sledovaném období s růstem inflace podle hodnot vyhlášených ČSÚ a statistickým růstem mezd v ČR.....	40
4.2.6.3.	Porovnání růstu mezd ve firmě s hodnotami růstu mezd v regionu	42
4.2.7.	Analýza režijních a ostatních nákladů	45
4.2.7.1.	Ostatní náklady	45
4.2.7.2.	Režijní náklady	46
4.2.8.	Vývoj nákladových položek v %	47
5.	Návrhy a doporučení	49
6.	Závěr	51
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	53
	SEZNAM ZKRATEK	54
	SEZNAM TABULEK	55
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	55
	SEZNAM GRAFŮ	56
	PŘÍLOHY	57

1. Úvod

Při zpracovávání mé bakalářské práce jsem se zabývala fungováním veřejné autobusové dopravy ve firmě Audis BUS s. r. o. na Rychnovsku. Toto téma je pro mě velice zajímavé, tak bych se mu chtěla věnovat i v mé diplomové práci. Je obecně známo, že veřejná doprava se potýká se stálým úbytkem počtu cestujících. Rozvoj individuální dopravy je jejím velkým konkurentem, který způsobuje, že ačkoliv investice do veřejné dopravy stále rostou, tržby stagnují a provozní ztráty se prohlubují.

V našem kraji organizuje od 1.1.2003 VLAD kraj. Od 12.12.2005 vstoupila firma Audis BUS s. r. o. do IDS, k tomuto datu došlo k nárůstu dopravního výkonu o 41 %, čtvrtina vozidel byla vyměněna za nízkokapacitní autobusy SOR a bylo zavedeno nové dvousložkové financování.

V průběhu sepisování mé bakalářské práce jsem zjistila, že tento systém funguje dobře a je vysoce hodnocen cestujícími, ale hospodářský výsledek firmy je špatný. Tento problém mě zaujal a proto se o něm chci dozvědět více ve své diplomové práci.

V teoretické části diplomové práce bych se chtěla zaměřit na veřejnou dopravu obecně, jakou úlohu hraje stát při rozvoji dopravy a jaký je vztah soukromého a veřejného sektoru k dopravě. Dále pak na integraci dopravy z hlediska Evropské unie a České republiky. V praktické části bych ráda přiblížila fungování veřejné dopravy firmy Audis BUS s. r. o. Chci rozebrat nově zavedené služby v dopravě jako jsou např. InfoBUS, MarketBUS a další. Dalším zajímavým dopravním službám, které jsou na Rychnovsku provozovány, se chci věnovat už jen okrajově, protože jsem se jim věnovala ve velké míře v mé bakalářské práci.

Prvním cílem, který jsem si stanovila je obecný popis dopravy. Druhým cílem je zjistit jaké ekonomické dopady má integrace:

- **na cenu dopravního výkonu,**
- **na ekonomiku dopravní firmy.**

Na závěr bych chtěla předložit nějaké návrhy a doporučení.

2. Veřejná doprava obecně

2.1. Obecná charakteristika dopravy

Doprava patří mezi významná odvětví. Jako celek působí jako integrující a stabilizující systém pro všechna odvětví národního hospodářství. Je spojovacím článkem mezi jednotlivými odvětvími národního hospodářství, v mezinárodní dělbě práce plní funkce v devizovém hospodářství, významně ovlivňuje společenskou úroveň života obyvatel, obcí, měst a regionů. Doprava je nepostradatelnou součástí mezinárodních vztahů jak při přepravě zboží, tak osob.

Doprava a její složky jsou nezbytnou součástí každé místní infrastruktury. Rozsah a kvalita dopravy je významným ukazatelem technické a sociální úrovně obce, města, regionu a státu. Z hlediska tvorby nových hodnot doprava patří vedle průmyslu, zemědělství a stavebnictví k odvětvím, které se významně podílejí na produkci materiálních hodnot. V reprodukčním procesu je doprava pokračovatelem materiální výroby s úlohou překlenout prostor a čas mezi jeho jednotlivými kroky.

Význam dopravy stoupá:

- S rozvojem nejrůznějších výrobních činností a rozšiřováním počtu poskytovaných služeb.
- S celkovým sociálním rozvojem.
- Se zvyšováním volného času občanů např. za zábavou a rekreací aj.

Úloha státu při rozvoji dopravy

Hlavní úkoly státu v nadcházejícím období při rozvoji dopravy lze formulovat do těchto základních bodů:

- Tvorba právních předpisů konformních s předpisy EU.
- Tvorba a provádění dopravní politiky ČR odvozené od zásad dopravní politiky EU.
- Vymezení odpovědnosti mezi jednotlivými subjekty dopravního procesu.
- Stanovení základních finančních vztahů mezi státem a dopravními subjekty.

- Stanovení a vymezení služeb ve veřejném zájmu včetně pravidel pro jejich úhradu.
- Budování, údržba a provozování dopravních cest v péči státu.
- Odpovědnost za minimalizaci dopadů dopravy na životní prostředí.
- Podpora informačních a řídicích systémů v dopravě.
- Odpovědnost za přípravu a realizaci efektivních programů využívání pomoci EU.
- Podpora cílenému výzkumu a vzdělávání odborníků v dopravě.

Vztah soukromého a veřejného sektoru k dopravě

Doprava jako služba je privátní statek, který se získává na trhu na základě působení nabídky a poptávky. Doprava se však provozuje na dopravních cestách (železnice, silnice, vodní toky, nadjezdy, podjezdy aj.), a má tedy charakter veřejného statku, neboť tyto cesty jsou udržovány z veřejných zdrojů. O rozvoji dopravní infrastruktury a finanční účasti na něm rozhodují příslušné vládní rozpočtové úrovně. Proto tak dochází k významnému podílu veřejného sektoru na financování dopravy jako celku.¹

Pro potřeby marketingu dopravních služeb jsou nejvíce ovlivňující tyto čtyři specifické vlastnosti služeb. Jsou to²:

- nehmatatelnost
- nedělitelnost
- proměnlivost
- neskladovatelnost

Výsledek jakékoliv služby je nehmotný, stejný je proto logicky i u dopravní služby. Jelikož tedy tento výsledek určité činnosti nemůžeme identifikovat lidskými smysly, nemůžeme si jej prohlédnout, poslechnout, ochutnat, či se ho dotknout, je důležité zákazníka přesvědčit o jeho funkčnosti, užitku, který mu přinese, a požadované kvalitě. Z tohoto hlediska se služba odlišuje od výrobku, u kterého je situace poněkud

¹ Čerpáno z literatury č. 2

² Čerpáno z literatury č. 4

jednodušší. Klíčem k úspěchu, tedy tomu, aby si nabízená služba „našla“ svého zákazníka, je tzv. zhmotnění služby. Jedná se o marketingový nástroj, který spočívá v předložení hmatatelných, hmotných důkazů poskytované služby, která je již z principu něčím abstraktním. V sektoru dopravních služeb se jedná o důležitý prvek podporující dlouhodobou konkurenceschopnost nabízejícího. V praxi se projevuje zejména jako poskytování reklamních a propagačních předmětů nebo zajištění občerstvení během přepravy. Výsledný efekt spočívá v propojení hmotného a nehmotného produktu v mysli zákazníků. Dalšími prostředky, jejichž cílem je přesvědčit zákazníka o kvalitě poskytované služby, je kvalifikované, kultivované vystupování a chování poskytovatele služby, včetně všech osob, se kterými přijde zákazník během přepravy do styku, čisté prostředí v místě poskytování služby a vhodně zvolená propagace. Hotový výrobek jen málokdy opouští výrobní prostory a okamžitě se přeměňuje na hotové peníze. Zpravidla je ale kratší, či delší dobu umístěn na skladě, poté distribuován a nakonec spotřebován. U služeb je tomu jinak. Služby jsou charakteristické tím, že okamžik vytvoření a spotřeby jsou totožné, jsou spolu pevně spojeny a nelze je od sebe oddělit. Tuto vlastnost služeb označujeme jako nedělitelnost. V důsledku tohoto jsou proto kladeny odlišné nároky na kvalitu výrobků a služeb, s tím, že na kvalitu služeb jsou kladeny vyšší požadavky. Výsledek poskytované služby výrazně ovlivňuje jak ten, kdo službu nabízí, tedy poskytovatel služby, tak i ten, kdo službu poptává, tedy zákazník. Důležitou vlastností služby je její proměnlivost, která spočívá v jedinečnosti služby. Na příkladu přepravy určitým dopravním prostředkem je patrné, že každá jízda je originální a to v případě, že je realizována stejným dopravním prostředkem řízeným stejným řidičem po stejné trase. Jednotlivé jízdy nejsou identické, protože vždy se něco mění. Ve výsledku se mění jak průběh, tak i kvalita poskytované služby, což je dáno řadou specifických faktorů, které je i není možno předvídat. Proměnlivost služby vyjadřuje její kvalitu, charakter, průběh a závislost na osobě poskytující konkrétní službu. Prostředkem zvyšování proměnlivosti, či variability služeb je rozšiřování sortimentu, příprava a školení pracovníků a kvalitně vypracovaný marketingový výzkum, jehož cílem může být zjištění skutečných potřeb uživatelů služeb. Poslední specifickou vlastností služeb je neskladovatelnost služeb. Tato vlastnost částečně vyplývá z nedělitelnosti služby. Hotový výrobek můžeme uložit na skladě, na sklad jej můžeme uložit i v případě nízké poptávky po tomto výrobku. U služby tomu tak ale není. Službu není možné skladovat, není možné si ji ani předem vytvořit do zásoby a pak ji postupně poskytovat. Služba musí být poskytnuta v tu dobu, kdy byla vytvořena bez ohledu na možné omezující

vlivy. Služba by měla být poskytnuta za jakýchkoliv podmínek, ať povětrnostních, sociálních nebo politických. Tyto podmínky by neměly znemožnit poskytnutí služby, mohou se však nepříznivě odrazit na kvalitě poskytovaných služeb. Hovoříme-li o neskkladovatelnosti služby, je třeba rozlišovat stavy, ve kterých se nachází nabídka a poptávka po dopravních službách. Působení této vlastnosti se projevuje zejména v případech, kdy je poptávka po dopravních službách kolísavá. To může totiž způsobit poskytovateli dopravních služeb nemalé potíže. Poskytovatelé musí brát v potaz situace, kdy poptávka po jejich službě z nejrůznějších důvodů prudce stoupne. Může se jednat o sezónní přepravy nebo dopravní špičky, kdy je třeba navýšit kapacity na takovou úroveň, aby byly uspokojeny požadavky všech uživatelů dopravní služby. V praxi je s těmito situacemi zpravidla předem počítáno v jednotlivých strategiích, kterými se podniky řídí, například v rámci cenové politiky podniku využitím diferencovaných cen v různých časových obdobích nebo zaměstnáním pracovníků na zkrácenou pracovní dobu.

V důsledku historického vývoje naší společnosti je akceptováno právo občana „být obsloužen“ veřejnou dopravou. Stát, resp. nižší úroveň vlád, zajišťují dopravní obslužnost území, kterou by soukromý sektor nezajišťoval z důvodu nedosahování požadovaného zisku. Přičemž dopravní obslužnost je chápána jako nezbytná služba zejména při dopravě dětí do školy, občanů k lékaři či při plnění úředních povinností aj. Dopravní obslužnost je nutná i z hlediska zajištění obranyschopnosti státu.

Svým charakterem, ekonomickým a sociálním významem doprava vyžaduje potřebu zásahu veřejných orgánů nejčastěji v podobě dotací, regulace cen jízdného a budování potřebné infrastruktury.

Městská hromadná doprava patří v podstatě mezi smíšené veřejné statky, neboť na jejím financování se významně podílí rozpočet příslušného města v podobě dotací, které rozpočet města poskytuje příslušnému provozovateli. Poměr dotací a výnosu z tržeb za jízdné je v různých městech různý. Poměr dotací a tržeb je asi 80:20. V zahraničí je tento poměr výhodnější, protože i jízdné v MHD je tam podstatně vyšší.³

³ Čerpáno z literatury č. 2

2.2. Integrace v dopravě

V Evropě se v současné době odborníci zaměřují na dopravu ve městě, protože v Evropské unii žije více než 60% obyvatel právě ve městech. Vytváří se v nich téměř 85% hrubého domácího produktu EU. Města jsou motorem evropského hospodářství. Přitahují investice a pracovní místa. Jsou nezbytná pro řádné fungování hospodářství. Odborníci se zabývají se problematikou městské dopravy, protože je důležitá pro řádné fungování městského systému. Tímto se zabývá i tzv. Zelená kniha vydaná Evropskou komisí, která říká, že by měl být vypracován konkrétní plán, jak tuto problematiku řešit. Zelená kniha se zamýšlí nad tím, jak optimalizovat využívání všech druhů dopravy a jak organizovat součinnost všech druhů (vlak, tramvaj, metro, autobus a taxík) a různých druhů osobní dopravy (motocykl, automobil, jízdní kolo a chůze). Rovněž chce dosáhnout společných cílů týkajících se ekonomické prosperity, řízení poptávky po dopravě s cílem zaručit mobilitu, kvalitu života a ochranu životního prostředí. Organizačními opatřeními chce řešit dopravní zácpy ve městech. Jedním z hlavních úkolů veřejné dopravy je zajistit její přístupnost pro všechny skupiny obyvatel.⁴

Ministerstvo dopravy České republiky se snažilo v minulých letech vytvořit podmínky pro integraci dopravy s cílem vytvoření celostátního integrovaného systému. Připravilo k tomu návrh nového zákona o veřejné dopravě, jako novou moderní právní úpravu, odpovídající pojetí dopravní obslužnosti v západní Evropě. Tento návrh však dosud nebyl předložen vládě ke schválení.

Snaha o integraci v dopravě v jednotlivých krajích probíhá různě a má také odlišné stupně vývoje. V některých krajích organizují dopravu organizátoři, tam lze pozorovat rychlý posun vpřed. Ostatní kraje však stagnují.

Mohou však nastat i problémy s integrací. Jedním z nich je např. problém s odbavovacím zařízením. Existují totiž dva druhy odbavovacích zařízení: Mikroelektronika a EM TEST Vsetín, oba systémy nejsou spolu kompatibilní a tudíž nelze využít jednu čipovou kartu v obou systémech. A proto také nelze tarifně zintegrovat území, ve kterém jsou dopravci vybaveni různou technikou.

⁴ Čerpáno z literatury č. 17

3. Dopravní podnik AUDIS BUS s. r. o. a jeho činnost ve veřejné dopravě

3.1. Dopravní podnik AUDIS BUS s. r. o.

Vývoj společnosti Audis byl popsán v mé bakalářské práci. V následujícím textu budou uvedeny, druhy dopravy, které byly využívány již dříve a druhy dopravy, které byly zavedeny nově.

3.2. Druhy dopravy provozované na Rychnovsku

V Rychnově nad Kněžnou je dopravní obslužnost zajištěna odlišně od dosavadních zvyklostí v České republice. Jsou využívány nové formy osobní dopravy. Tento systém poskytuje všem skupinám občanů vysoký komfort dopravní nabídky za neobyčejně výhodných podmínek jak pro cestující, tak pro objednatele, kterými jsou město Rychnov nad Kněžnou, úřady a zaměstnavatelé v regionu.

3.2.1. Pravidelná autobusová a drážní doprava

Veřejná autobusová doprava je obsluhována silničními vozidly určenými pro přepravu osob (autobusy s obsaditelností od 9 míst). Pravidelná veřejná doprava je zajišťována v integrovaném dopravním systému IREDO. Na tuto obvyklou formu dopravy navazují další doplňkové druhy dopravy, které komfort dopravní obslužnosti posunují do zcela jiné úrovně, která je schopna zajistit uspokojení dopravních potřeb uvnitř regionu všem skupinám obyvatel. To znamená zajistit svoz dětí do škol, občanů do zaměstnání, návštěvu úřadů, nemocnic, obchodů, kulturních zařízení a společenských akcí apod. včetně dopravy zpět, na základě společenského požadavku.

3.2.2. Autobusy na zavolání

Doprava v době dopravních sedel je zajištěna pouze v případě vzniku přepravní potřeby tak, že si cestující spoj telefonicky vyžádá na dispečinku dopravce nejpozději 40 minut před plánovanou jízdou. Spoj se uskuteční i pro jediného cestujícího v čase podle jízdního řádu. Autobus staví pouze na zastávkách MHD. Použité vozidlo odpovídá svou kapacitou velikosti objednávky. (Mikrobus nebo autobus.)

Význam, efektivita a využití možností takto organizované dopravy roste s velikostí území, na kterém je organizována. Záměr rozšířit tento prostor je realizován postupně. V současné době je provozován v souměstí Rychnov nad Kněžnou, Vamberk, Dlouhá Ves, Peklo, Roveň, Rybná, Panská Habrová, Lukavice, Jahodov, Litohrady, Kvasiny, Solnice, Lupenice. Pro občany uvedeného území to znamená snadnou dostupnost využití nabídky služeb, kulturních, sportovních a dalších zařízení v celém souměstí.



Obrázek 1: Autobusy Citroën Jumper
zdroj: [3]

Doprava je zajištěna po celý den v pravidelných intervalech. *Vozidla vyjíždějí pouze v případě potřeby, použití malých a úsporných vozidel výrazně snižuje náklady. Tzn. Vysoký komfort přepravní nabídky za minimální cenu.*

3.2.3. Rozvozy cestujících od večerních vlaků

Cestující, kteří přijíždějí do města vlakem po 17:00 hod., mohou pokračovat autobusem MHD na jízdní doklad z vlaku. Autobus jede pouze po linkách MHD v pořadí zastávek podle určení řidiče, který volí trasu podle cílových míst cestujících, kteří nastoupili.



Obrázek 2: Radiobus
zdroj: [3]

Zvýšení atraktivit vlakového spojení a zvýšení okruhu cestujících, kteří mohou vlakové spoje využívat. Úspora spojů autobusové linkové dopravy a části spojů MHD.

3.2.4. Doprava pro vybrané skupiny obyvatel

a) Doprava je zajišťována pro invalidní občany speciálně upravenými vozidly, schopnými pojmout až dvacet sedících osob, 4 vozíčkáře nebo v jiné variantě i ležící osobu.



Obrázek 4: Přeprava invalidů

zdroj: [3]

b) Školní autobus pro invalidní děti. Přeprava je zajištěna s proškoleným doprovodem.

V průběhu dvou let od zavedení požádalo o zajištění pravidelné denní dopravy více než 100 rodičů invalidních dětí, kterým zavedená služba umožnila pravidelnou docházku do integrované školy a tím účast ve školní výuce s ostatními žáky.



Obrázek 5: Přeprava invalidních dětí

zdroj: [3]

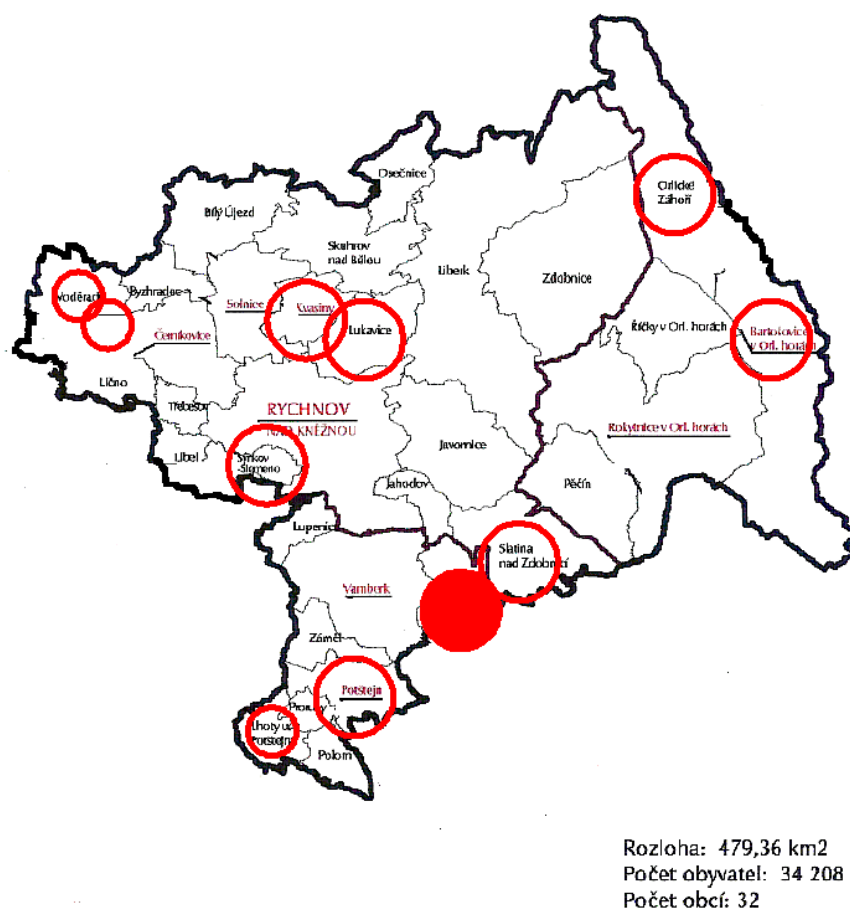


Obrázek 6: Školní autobus - Ford

zdroj: [3]

3.2.5. Školní autobus

System umožnil zřízení školního autobusu, který zajišťuje dopravu dětí z obce, ve které byla v rámci redukce škol obecní škola zrušena, do sousední obce. Z této dopravy je vyloučena ostatní veřejnost. Tato služba byla zavedena z důvodu toho, že ze dvou podlimitních škol mohla být jedna zachována. Bylo dosaženo nejen očekávaného ekonomického efektu, ale řešení bylo velmi oceněno rodiči dotčených žáků.



Obrázek 7: Doprava žáků v katastru obce s rozšířenou působností Rychnov n. Kn.

zdroj: [3]

Červeně označené obce vykazují podlimitní stav žáků základních škol. Vyplněný kruh znamená již zrušenou školu.

Zde se střetávají dva zájmy. Jedním je snaha po ekonomické organizaci sítě škol, který vyvolává nezbytnost zrušení některých z nich, druhým je snaha místní samosprávy o zachování školy v obci. Dalším argumentem proti dojíždění je nezbytnost zajištění dozoru u žáků nejnižších ročníků po dobu mezi koncem vyučování a příjezdem

příslušného spoje veřejné dopravy. To je z hlediska rodičů vnímáno jako podstatné zhoršení podmínek rodinné výchovy.



Obrázek 8: Iveco

zdroj: [3]

3.2.6. Nové druhy dopravy

Na základě požadavku cestujících vznikly i další pravidelné specifické spoje, které jsou zajišťovány některým z popsaných druhů dopravy. Je to např. **pravidelná linka na hřbitov**, kterou velmi intenzivně využívají především důchodci nebo tzv. „**marketbus**“, zajišťující spojení všech významných sídlišť s obchodními středisky ve městě. Tyto spoje se staly významnou součástí života seniorů.



Novinkou v roce 2009 se také stala služba InfoBUS. Je to mobilní informační centrum pro Orlické hory a Podorlicko.

Obrázek 9: Logo Infobus

zdroj: [3]

3.3. Ekonomické ukazatele

Nízké ceny dopravního výkonu jsou v systému dopravní obslužnosti dosahovány vysokým výkonem na každé vozidlo. Vysoký výkon znamená nízké náklady v přepočtu na 1 km přepravy, a tím i dostupnost služby pro cestující i objednatele přepravy. O víkendech jsou volné kapacity využívány k zajištění cyklobusů v létě a skibusů v zimě. Celý systém je řízen dispečinkem, který umožňuje okamžitě reagovat na potřeby obyvatel.



Obrázek 10: Logo Skibus

zdroj: [3]



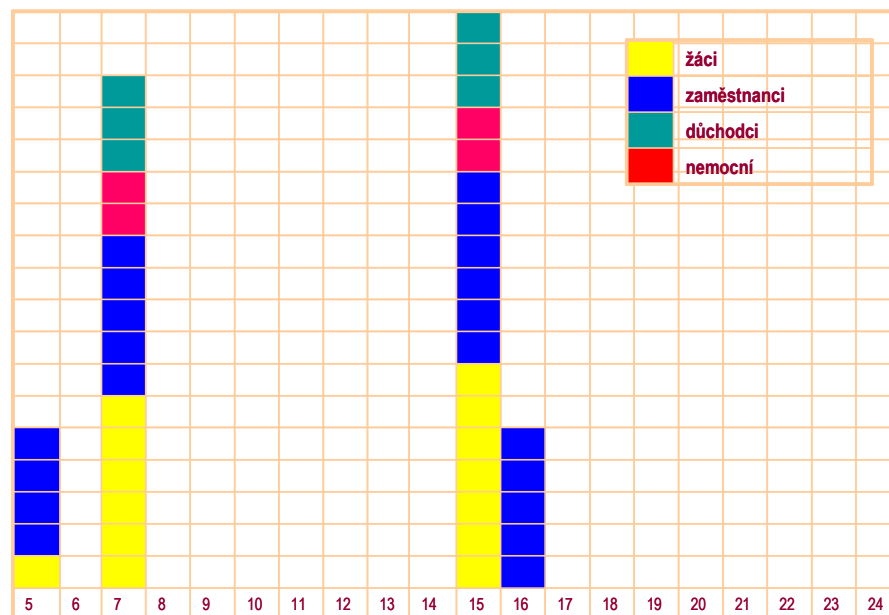
Obrázek 11: Logo Cyklobus

zdroj: [3]

3.4. Využití vozidel v průběhu dne

V řídkce osídlených oblastech je problémem zejména časová dostupnost. Dva páry spojů denně sice vyhoví požadavkům na zajištění dopravní obsluhy sídel, ale občanům značně komplikuje život, protože se musí přizpůsobovat dopravě, ačkoliv opak by byl žádoucí. Většinou se oba spoje soustředí na ranní návoz pracovníků do zaměstnání a dětí do škol, které v odpoledních hodinách přivezou zpět. Těmito spoji ovšem kromě žáků a zaměstnanců musí cestovat z nedostatku jiných možností i senioři a invalidé.

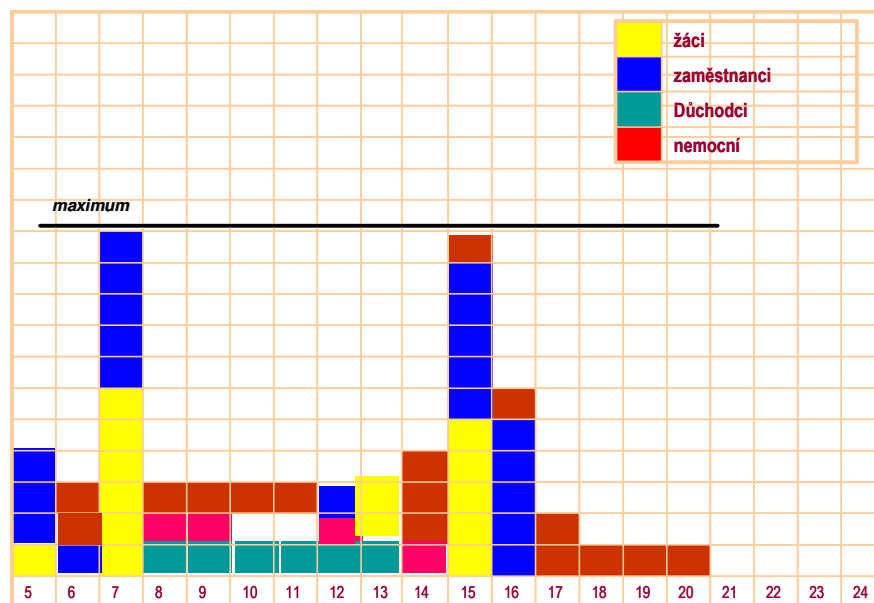
Skladba cestujících ve spojích veřejné linkové autobusové dopravy na linkách v řídkce osídlených územích.



obrázek: Svoz obyvatel do města

zdroj: [3]

Výhodnějším řešením je využití nízkokapacitních vozidel s nižšími provozními náklady a rozprostření více spojů i do tzv. „dopravních sedel“, tedy časových pásem s malou přepravní potřebou.



obrázek: Rozložení svozu a odvozu obyvatel menšími

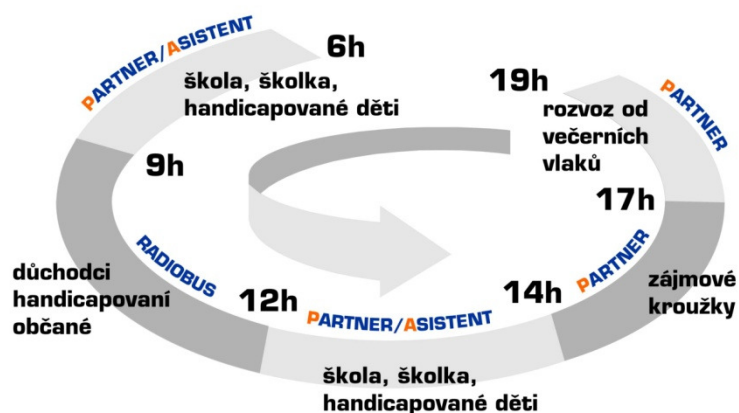
zdroj: [3]

Toto řešení přináší cestujícím řadu výhod, zejména v kultuře cestování a lepšího využití času v průběhu dne. Tyto poskytnuté výhody se zúročí v získání dalších cestujících, kterým nově vedené spoje vyhovují a kteří dosud používali prostředky individuální dopravy pro nedostatek jiných možností.

Kromě veřejné dopravy používají invalidé také individuální dopravu, na kterou jim přispívá stát (vyhl. č.182/91 Sb.).

Provoz takovýchto speciálních malých vozidel bude ekonomický tehdy, budou-li mít nasazená vozidla dostatečné denní využití. Tím klesnou jejich náklady na jednotku výkonu (Kč/km).⁵

⁵ Čerpáno z literatury č. 5



Obrázek 12: Využití vozidel v průběhu dne

zdroj: [3]

V praxi je pravidlem, že kvalita dopravní obslužnosti ve smyslu nabídky množství počtu spojů v čase, roste s hustotou osídlení příslušného území. To znamená, že místa s řídkým osídlením jsou většinou obsloužena veřejnou dopravou velmi skrovně. Nedostatečná dopravní obslužnost ovšem snižuje dostupnost institucí, možnost výběru zaměstnání a přístupu ke službám.

4. Analýza dopravního systému

4.1. Zdroje financování VD ve firmě Audis BUS s. r. o.

4.1.1. Financování veřejné dopravy (dotace)

Firma je rozdělena na hospodářská střediska. Dělení odpovídá smluvním vztahům, které firma uzavírá se svými zákazníky.

Veškerou pravidelnou veřejnou osobní dopravu zajišťuje firma na základě smluv v režimu závazku veřejné služby, tzn. ve veřejném zájmu. Na veřejnou linkovou dopravu uzavírá smlouvu s Královéhradeckým krajem, na zajištění MHD v souměstí Rychnova n. Kn. a Vamberka s oběma městy a na zajištění MHD Týništi n. Orlicí a okolí s městem Týniště nad Orlicí. Kromě toho zajišťuje firma také dopravu pro sociální služby (seniory a zdravotně postižené osoby) na základě smluv s příslušnými odbory měst, ve kterém ji zajišťuje.

V posledních letech je stále významnější položkou zajišťování pravidelné osobní dopravy pro soukromé firmy, které tímto způsobem zajišťují dopravu do zaměstnání svým pracovníkům.

4.1.2. Financování veřejné linkové meziměstské autobusové dopravy

Veřejná linková autobusová doprava je v Královéhradeckém kraji financována výhradně z rozpočtu Královéhradeckého kraje. Obce na tuto dopravu přispívají jen v ojedinělých případech. Do roku 2002 byla veřejná doprava dotována z rozpočtu okresů. Rozdíly ve výši dotací vyplácených jednotlivým dopravcům byly velmi značné. Od 1. 1. 2003 přešlo vlivem změny zákona financování ztráty z provozování veřejné dopravy na kraje. V Královéhradeckém kraji byl zvolen způsob stanovení tzv. „jednotné nákladové ceny“, tedy ceny dopravního výkonu. Tato cena je kalkulována pro autobus o velikosti běžné linkové karosy při dopravním výkonu 56 000 km za rok. Cena se přepočítává jednotlivým dopravcům podle typu autobusu a dopravního výkonu. Např. v Audisu je tato cena v současnosti ve výši 26,56 Kč/km pro velké autobusy a 24,40 pro střední autobusy. Tato cena je dopravcům proplácena každý měsíc podle skutečně ujetých km a je snížena o tržby, které dopravce na linkách na které má s krajem smlouvy, za příslušný měsíc vybral.

Společně se zaváděním integrace, kdy na území Rychnovska zajišťuje dopravní obslužnost více dopravců v jednom společném systému, je tato cena přepočítávána podle několika předem určených hledisek.

Základní myšlenkou je rozdělení nákladové ceny na tzv. konstantní a variabilní náklady. Konstantní náklady jsou takové, které nejsou závislé na dopravním výkonu vozidla. Např. pojištění autobusů a odpisy jsou náklady, které jsou vyúčtovány i když autobus vůbec za celé období nevyjede a bude zaparkovaný nebo v opravě.

Variabilní náklady jsou takové, které jsou závislé na dopravním výkonu, například náklady na pohonné hmoty, opotřebení pneumatik atd. budou tím vyšší, čím více km autobus ujede.

Některé náklady jsou zčásti variabilní a zčásti konstantní a je problematické je přesně rozdělit. V následující tabulce jsou údaje z „testovací verze“ programu pro výpočet ceny dopravního výkonu, kde je takovéto rozdělení naznačeno.

VSTUPY testovací verze						
Položka	řádek	Veřejná linková doprava Kč/km	z toho konstantní		z toho variabilní	
			%	Kč/km	%	Kč/km
Pohonné hmoty, oleje	1	7,64	0%	0,00	100%	7,64
Přezbové obruče	2	0,83	0%	0,00	100%	0,83
Ostatní přímý materiál, energie	3	1,30	50%	0,65	50%	0,65
Přímé mzdy	4	5,50	50%	2,75	50%	2,75
Autobusy celkem	Odpisy	2,16	100%	2,16	0%	0,00
	Pronájem dopr.prostř.(leasing)	2,00	100%	2,00	0%	0,00
	Opravy a udržování autobusů	2,80	20%	0,56	80%	2,24
	Silniční daň	0,00	100%	0,00	0%	0,00
	Pojištění (zákonné, havarijní)	0,38	100%	0,38	0%	0,00
Ostatní přímé náklady	Cestovné	0,70	50%	0,35	50%	0,35
	Odvody do fondů	2,00	50%	1,00	50%	1,00
	Jiné ostatní přímé náklady	0,30	50%	0,15	50%	0,15
Režijní náklady	13	2,63	100%	2,63	0%	0,00
Provozní náklady celkem	14	28,24	44,73%	12,63	55,27%	15,61
Cena PHM v Kč na km bez DPH		22,70				
Podíl režijních km v procentech		10%				
Náklady na oleje a maziva v Kč na km		0,40				
			spotřeba v l/100 km		variabilní náklady v Kč/km	
Autobus nad 7,5 m [kategorie A]			29,0		15,61	
Autobus do 7,5 m [kategorie B]			14,0		12,20	
			Průměrný počet km/rok		Konstantní náklady za rok	
Vozidlo (podle turnus.potřeby. bez řidiče)			56 000		497 464,80	
Řidič (v přepočteném stavu podle turnusů)			36 000			
Mzdy na vozidlo					210 000,00	
Konstantní náklady celkem					707 464,80	

Obrázek 13: Rozdělení nákladů na konstantní a variabilní

zdroj: [3]

Kalkulace ceny dopravního výkonu pro jednotlivé dopravce potom vychází z toho, že jestliže dopravce ujede za rok autobusem 56.000 km, pak dosáhl průměrného výkonu a vyplacená dotace krajem bude 28,24 Kč mínus dosažené tržby. Jestliže se podaří oběh vozidla zorganizovat lépe, takže vozidlo ujede více, např. 80.000 km, pak za navýšených 24.000 km dostane dopravce zaplacený už jen variabilní náklady, tj. 15,61 Kč na km a celková průměrná cena tak klesne na 24,45 Kč na km. Tento princip umožňuje za stejné dotace jako v minulosti zajistit více dopravního výkonu a rozšířit tak nabídku pro cestující.

Tabulka 1: Konstantní a variabilní náklady velkého autobusu
zdroj: vlastní

dopr.výkon v km	cena/km	celkem Kč
56 000	28,24	1 581 440,00
24 000	15,61	374 640,00
80 000	24,45	1 956 080,00

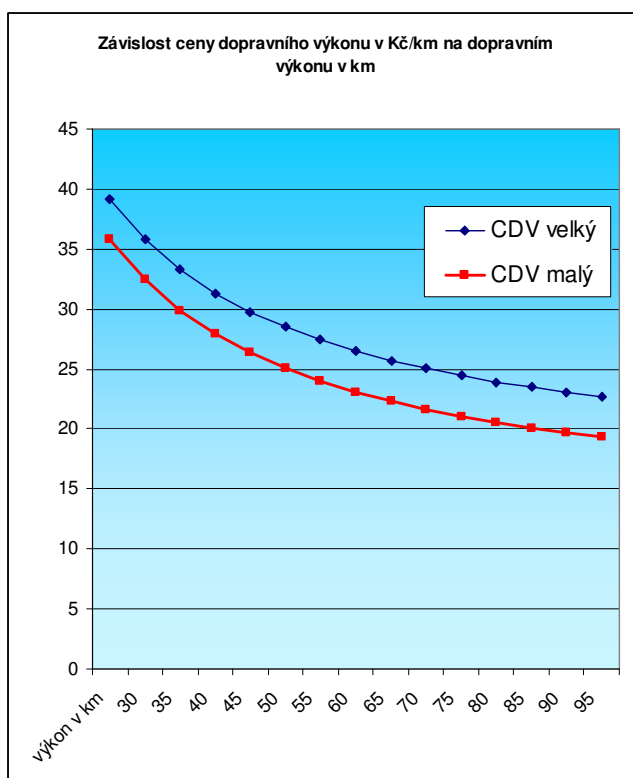
Zavedení vyššího počtu spojů umožnilo nabídnout cestujícím přepravu i v období tzv. dopravních sedel, to je v časech, kdy poptávka po dopravě je nižší. Tím došlo k rozložení poptávky po dopravě do vyššího počtu spojů. Analýzou přepravených osob na jednotlivých spojích jsem zjistila, že by bylo možné na některé linky nasadit menší autobusy s nižší spotřebou. Tím se sníží variabilní náklady na zajištění dopravy na těchto linkách ještě o 3,50 Kč na km.

Tabulka 2: Konstantní a variabilní náklady malého autobusu
zdroj: vlastní

dopr.výkon v km	cena/km	celkem Kč
56 000	28,24	1 581 440,00
31 000	12,11	375 410,00
87 000	22,49	1 956 850,00

Provedeme-li stejný výpočet ceny dopravního výkonu jako v předchozím případě, ale s malým vozidlem, zjistíme, že v takovém případě je možné dopravu rozšířit o dalších 7.000 km za rok při vynaložení stejných nákladů a ceně 22,49 Kč/km.

Závislost celkových nákladů přepočtených na 1 km na dopravním výkonu znázorňuje následující graf:



Obrázek 14: Závislost ceny dopravního výkonu v Kč/km na dopravním výkonu v km
zdroj: [3]

Tabulka 3: Vliv dopravního výkonu na jednotkovou cenu
zdroj: vlastní

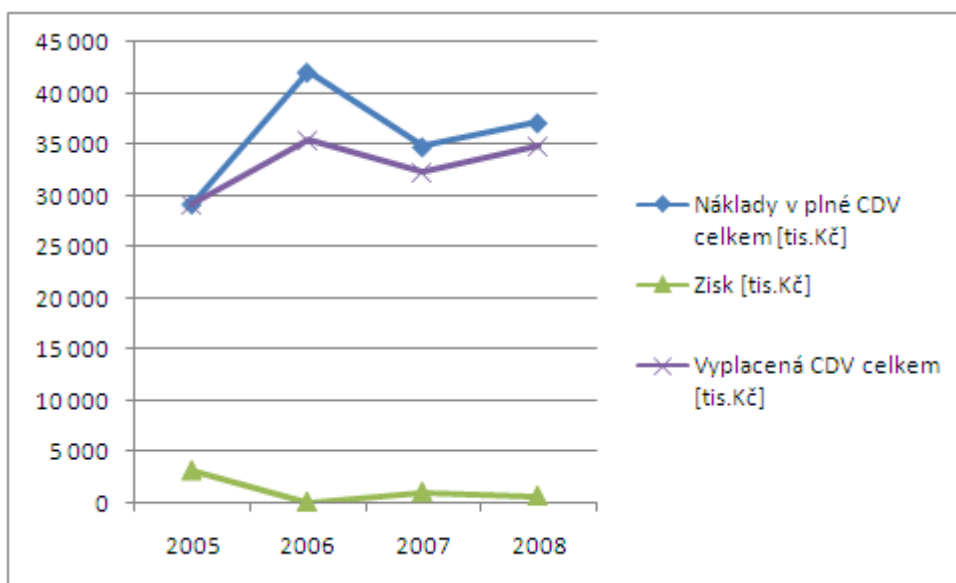
CDV velký	39,19	35,82	33,29	31,33	29,76	28,47	27,4	26,49	25,71	25,04	24,45	23,93	23,47	23,05	22,68
CDV malý	35,79	32,42	29,89	27,92	26,35	25,07	23,99	23,09	22,31	21,64	21,05	20,53	20,06	19,65	19,28
výkon v km	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100

Z uvedeného grafu vyplývá, že na cenu dopravního výkonu má největší vliv využití vozidla, proto je cena u různých dopravců různá. Rozdíly jsou i v jednotlivých druzích dopravy. Např. v městské dopravě je uváděna mnohem vyšší cena než na meziměstské linkové dopravě a na dálkové dopravě je cena nejmenší. Autobusy v městské dopravě často staví, jezdí v hustém dopravním provozu, a proto za den ujedou podstatně méně než autobusy mimo město na linkách.⁶

⁶ Kapitola č. 4.1. čerpána z literatury č. 5

4.2. Analýza hospodářského výsledku firmy

4.2.1. Hospodářský výsledek firmy po vstupu do IDS



Graf 1: Hospodářský výsledek firmy po vstupu do IDS

zdroj: [vlastní]

Tabulka 4: Hospodářský výsledek firmy po vstupu do IDS

zdroj: [3]

	2005	2006	2007	2008
Náklady v plné CDV celkem [tis.Kč]	29 172	42 028	34 754	37 100
Zisk [tis.Kč]	3 160	98	1 054	689
Vyplacená CDV celkem [tis.Kč]	29 172	35 430	32 273	34 837

Náklady na provozování dopravní obslužnosti se po vstupu do IDS snížily v porovnání s dosavadním způsobem úhrady ceny dopravní obslužnosti.

Z grafu vyplývá, že se zároveň s tím výrazně snížil zisk určený k obnově vozového parku.

V další analýze je nezbytné zjistit, čím je snížení zisku způsobeno, tzn. do jaké míry ovlivňuje snížení cena dopravního výkonu (CDV) zavedení nízkonákladových vozidel, do jaké míry místní podmínky, do jaké míry intenzita využití pracovní doby

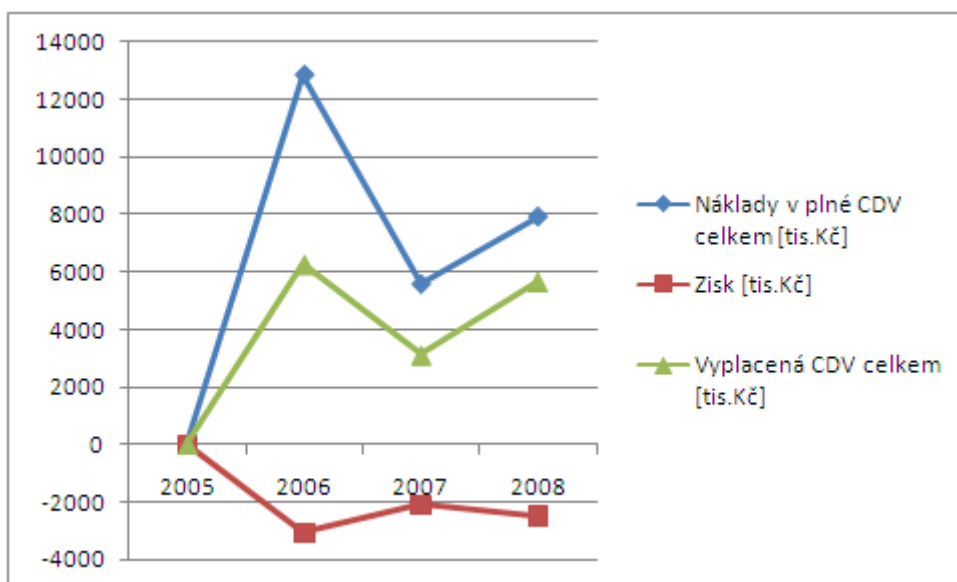
řidičů a také, jak tento výsledek ovlivňuje udržitelnost tohoto systému, tzn. do jaké míry je zajištěna obnova vozového parku.

Pro další výpočty bude stálý počet vozidel výhodou, protože jejich změna nebude ovlivňovat poměr variabilních a konstantních nákladů u ostatních položek.

Úsporu nákladů rozpočtu kraje znázorňuje rozdíl mezi modrou křivkou (náklady, které by při realizovaných výkonech kraj zaplatil v původním systému) a zelenou křivkou (náklady, které zaplatil v systému IDS). Vzhledem k tomu, že současně velmi výrazně klesl zisk dopravce, je potřeba zjistit příčiny takového poklesu, např. zda úspora nákladů kraje není na úkor ekonomiky dopravce, jak by se na první pohled dalo z grafu soudit.

4.2.2. Závislost zisku dopravce na úspoře nákladů

V tabulce jsou uvedeny rozdíly hodnot proti počátečním hodnotám při vstupu do IDS v roce 2005.



Graf 2: Závislost zisku dopravce na úspoře nákladů

zdroj: [vlastní]

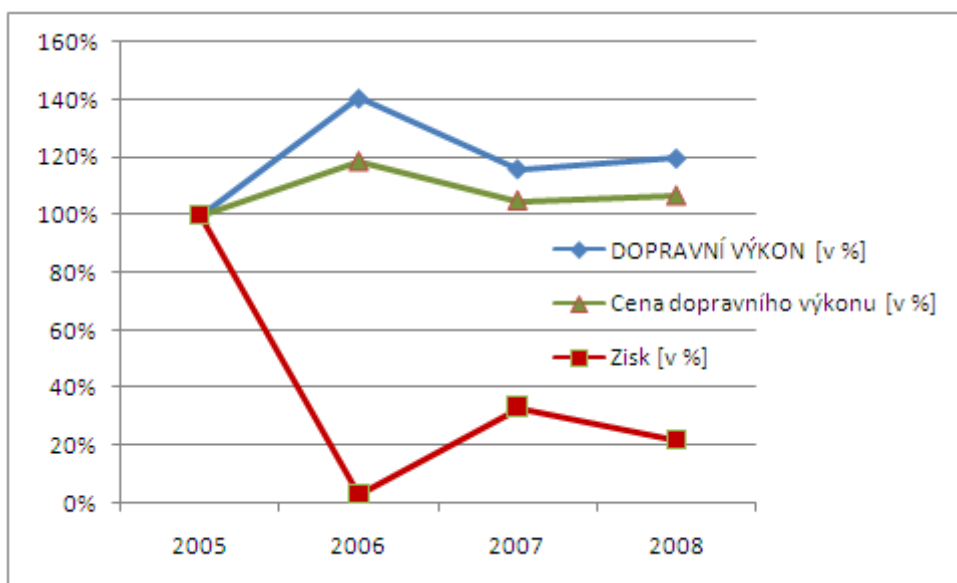
Tabulka 5: Závislost zisku dopravce na úspoře nákladů

zdroj: [3]

Změny vybraných položek proti výchozímu roku 2005	2005	2006	2007	2008
Náklady v plné CDV celkem [tis.Kč]	0	12 856	5 582	7 928
Zisk [tis.Kč]	0	-3 062	-2 106	-2 471
Vyplacená CDV celkem [tis.Kč]	0	6 258	3 101	5 665

Hospodářský výsledek, reprezentovaný ziskem po odvodu daně z příjmu právnických osob, je jedním z důležitých zdrojů obnovy vozového parku. Obecně platí, že dosažení dostatečné výše přiměřeného zisku určeného k obnově vozového parku všemi dopravci je jednou ze základních podmínek udržitelnosti funkce krajské IDS.

Tentýž vztah vyjádřený v procentech:

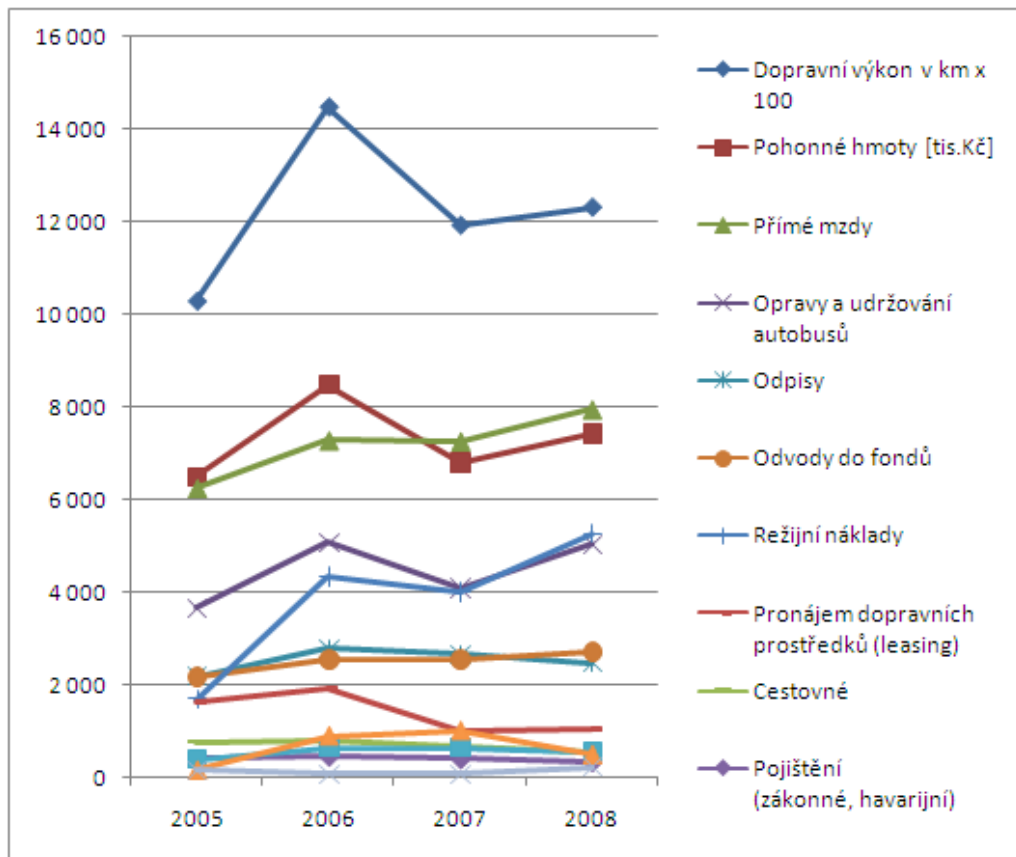


Graf 3: Závislost zisku dopravce na úspoře nákladů vyjádřený v %

zdroj: [vlastní]

Pro účely porovnání s počátečním stavem je od hodnot v tabulce odečten vliv inflace.

4.2.3. Vývoj nákladových položek v tis. Kč vzhledem k dopravnímu výkonu v km



Graf 4: Vývoj nákladových položek v tis. Kč vzhledem k dopravnímu výkonu v km
zdroj: [vlastní]

Tabulka 6: Vývoj nákladových položek v tis. Kč vzhledem k dopravnímu výkonu v km

zdroj: [3]

Položka/rok	2005	2006	2007	2008
Dopravní výkon v km	1 030 374	1 448 263	1 194 103	1 232 733
Dopravní výkon v km x 100	10 304	14 483	11 941	12 327
Pohonné hmoty [tis.Kč]	6 507	8 474	6 809	7 421
Pryžové obruče	394	639	649	561
Ostatní přímý materiál	151	78	79	223
Přímé mzdy	6 249	7 280	7 261	7 951
Odpisy	2 185	2 783	2 673	2 479
Pronájem dopravních prostředků (leasing)	1 629	1 922	1 005	1 057
Opravy a udržování autobusů	3 657	5 081	4 091	5 049
Silniční daň	0	0	0	0
Pojištění (zákonné, havarijní)	403	454	401	336
Cestovné	794	820	684	570
Odvody do fondů	2 182	2 545	3 113	2 715
Jiné ostatní přímé náklady	172	908	1 019	507
Režijní náklady	1 689	4 348	3 435	5 279

Z Graf 4: Vývoj nákladových položek v tis. Kč vzhledem k dopravnímu výkonu v km vyplývá, že některé hodnoty jsou ovlivňovány změnou dopravního výkonu více, jiné méně. To je způsobeno tím, že některé náklady jsou konstantní, nezávislé na dopravním výkonu, ale pouze na počtu vozidel začleněných do systému, jiné jsou závislé pouze na dopravním výkonu a ostatní jsou kombinací obou.

Lze předpokládat, že např. odpisy budou vykazovat stále stejnou hodnotu, pokud bude dopravce rovnoměrně obnovovat vozový park a ten odepisovat a pokud zůstane zachován počet vozidel v oběhu. Také lze očekávat, že pohonné hmoty, které se spotřebovávají pouze v případě, že vozidlo vykonává dopravní práci, budou přímo úměrné dopravnímu výkonu.

Tabulka obsahuje hodnoty, které firma vykazuje podle účetnictví ve střediskovém hospodaření k 31.12. příslušného roku. Vývoj všech vykazovaných hodnot znázorňuje Graf 4: Vývoj nákladových položek v tis. Kč vzhledem k dopravnímu výkonu v km.

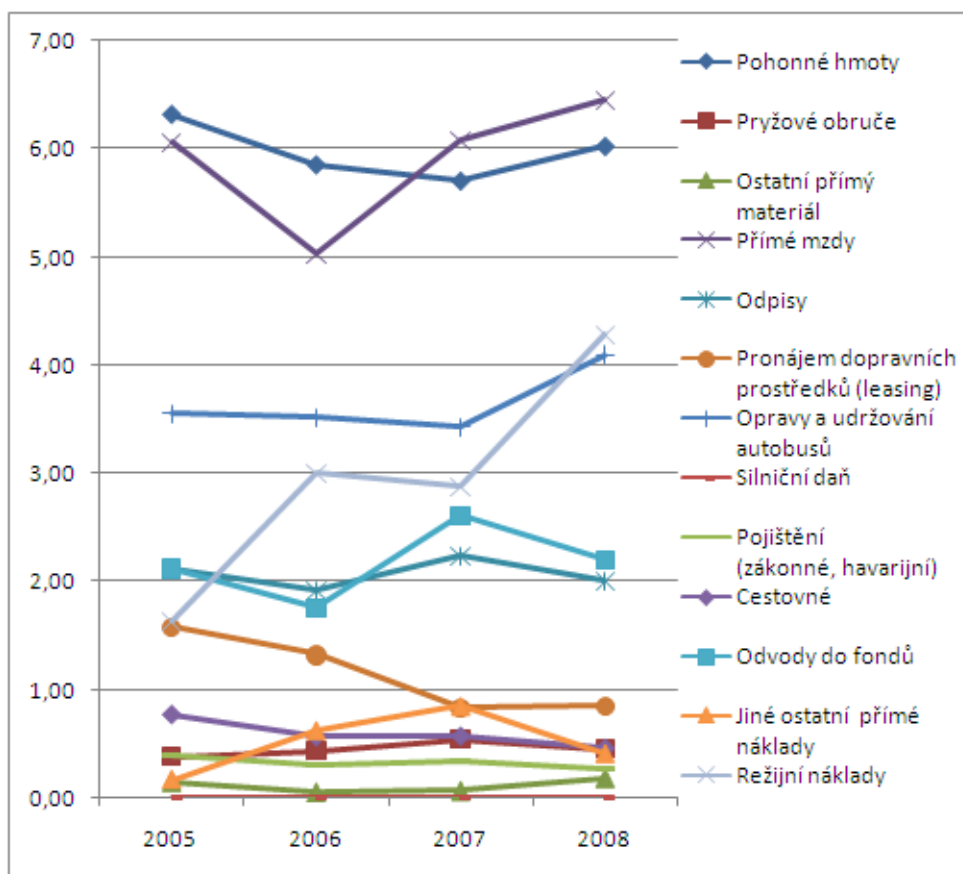
Na první pohled je zřejmé, že některé hodnoty se skutečně chovají jako ryze variabilní (pohonné hmoty), ale žádná hodnota se nechová jako přísně konstantní. Jsou pravděpodobně ovlivňovány dalšími vlivy, které budou předmětem další analýzy.

Podobným způsobem jako pohonné hmoty reagují i náklady na opravy, i když změna není tak strmá jako změna výkonu. To znamená, že část oprav tvoří tzv. fixní náklady. (Jsou to např. náklady na pravidelnou výměnu náplní vozidel atd.)

Odpisy vykazují mírně zvýšenou křivku s nárůstem v roce 2006. Vzhledem k tomu, že firma nezměnila počet vozidel v oběhu ani ke dni zahájení dopravy v IDS, ani v průběhu, měly by odpisy být stále konstantní. V tomto případě je nárůst odpisů způsoben pořízením většího počtu nových vozidel, než kolik odpovídá přirozené obnově v roce 2006. Investici si vyžádal vstup do IDS, který podle zadání požadoval změnu vozového parku a nasazení většího počtu nízkokapacitních vozidel. Odpisy společně s investičními dotacemi z veřejných rozpočtů a ziskem po zdanění tvoří zdroje k obnově vozového parku. Jejich porovnání a posouzení výše zdrojů obnovy v jednotlivých letech budou uvedeny dále.

Zvláštní hodnoty vykazují mzdy a s nimi související odvody do fondů. Zatímco v prvním roce integrace podle očekávání rychle rostly, po snížení dopravního výkonu v dalším roce neklesly. Příčině bude věnována hlubší analýza v dalším textu.

Stejně neočekávaný vývoj mají položky režie a jiné ostatní přímé náklady, které si zaslouží též hlubší analýzu.



Graf 5: Vývoj nákladů v Kč/km

zdroj: [vlastní]

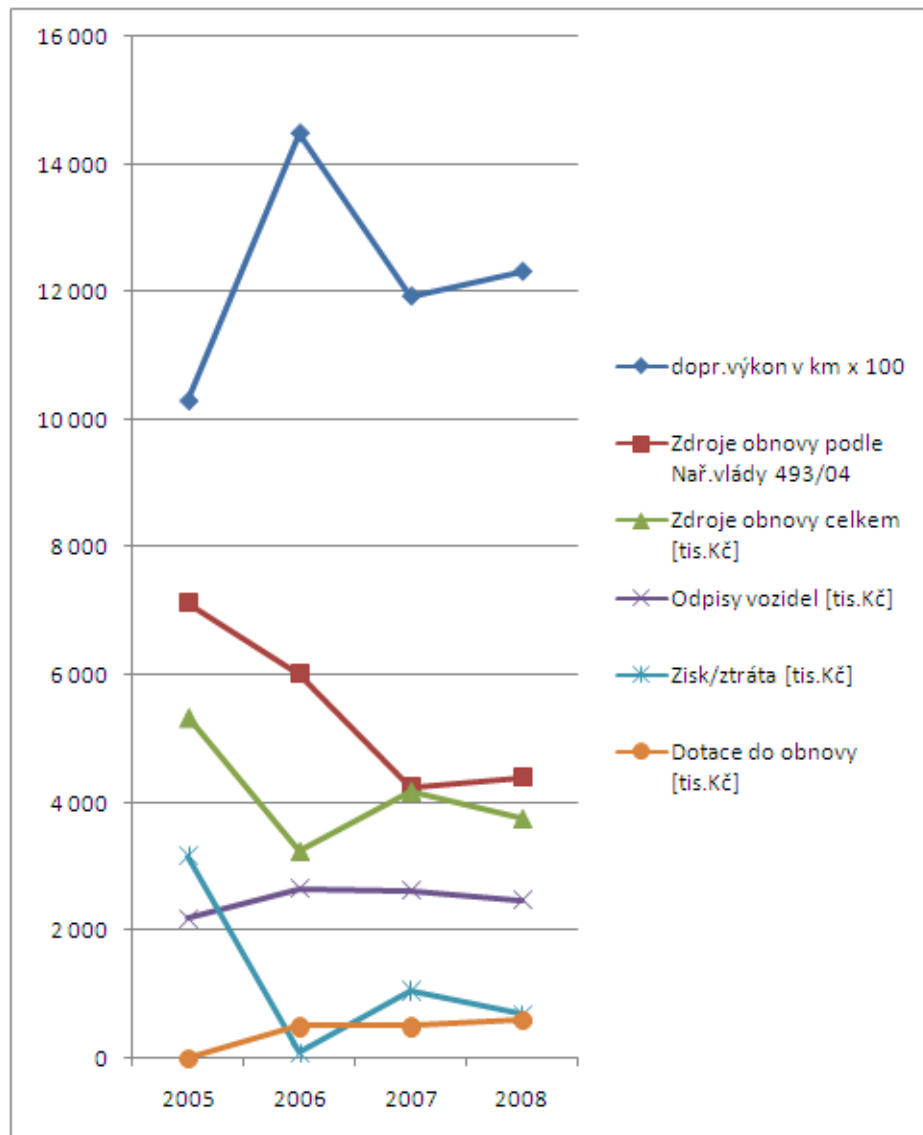
Tabulka 7: Vývoj nákladů v Kč/km

zdroj: [3]

Položka/rok	2005	2006	2007	2008
Dopravní výkon v km	1 030 374	1 448 263	1 194 103	1 232 733
Pohonné hmoty	6,32	5,85	5,70	6,02
Pryžové obruče	0,38	0,44	0,54	0,46
Ostatní přímý materiál	0,15	0,05	0,07	0,18
Přímé mzdy	6,06	5,03	6,08	6,45
Odpisy	2,12	1,92	2,24	2,01
Pronájem dopravních prostředků (leasing)	1,58	1,33	0,84	0,86
Opravy a udržování autobusů	3,55	3,51	3,43	4,10
Silniční daň	0,00	0,00	0,00	0,00
Pojištění (zákonné, havarijní)	0,39	0,31	0,34	0,27
Cestovné	0,77	0,57	0,57	0,46
Odvody do fondů	2,12	1,76	2,61	2,20
Jiné ostatní přímé náklady	0,17	0,63	0,85	0,41
Režijní náklady	1,64	3,00	2,88	4,28

Integrace dopravy byla spojena s optimalizací nasazení velikosti vozidel podle vytížení jednotlivých linek. Tím bylo dosaženo vyšší efektivity systému, která se projevila snížením nákladů v přepočtu na 1 km dopravy.

4.2.4. Zdroje obnovy vozového parku



Graf 6: Zdroje obnovy vozového parku

zdroj: [vlastní]

Tabulka 8: Zdroje obnovy vozového parku

zdroj: [3]

	2005	2006	2007	2008
Dopravní výkon v km x 100	10 304	14 483	11 941	12 327
Zdroje obnovy podle Nař. vlády 493/04	7 136	6 023	4 246	4 382
Zdroje obnovy celkem [tis.Kč]	5 345	3 253	4 191	3 768
Odpisy vozidel [tis.Kč]	2 185	2 660	2 637	2 479
Zisk/ztráta [tis.Kč]	3 160	93	1 054	689
Dotace do obnovy [tis.Kč]	0	500	500	600

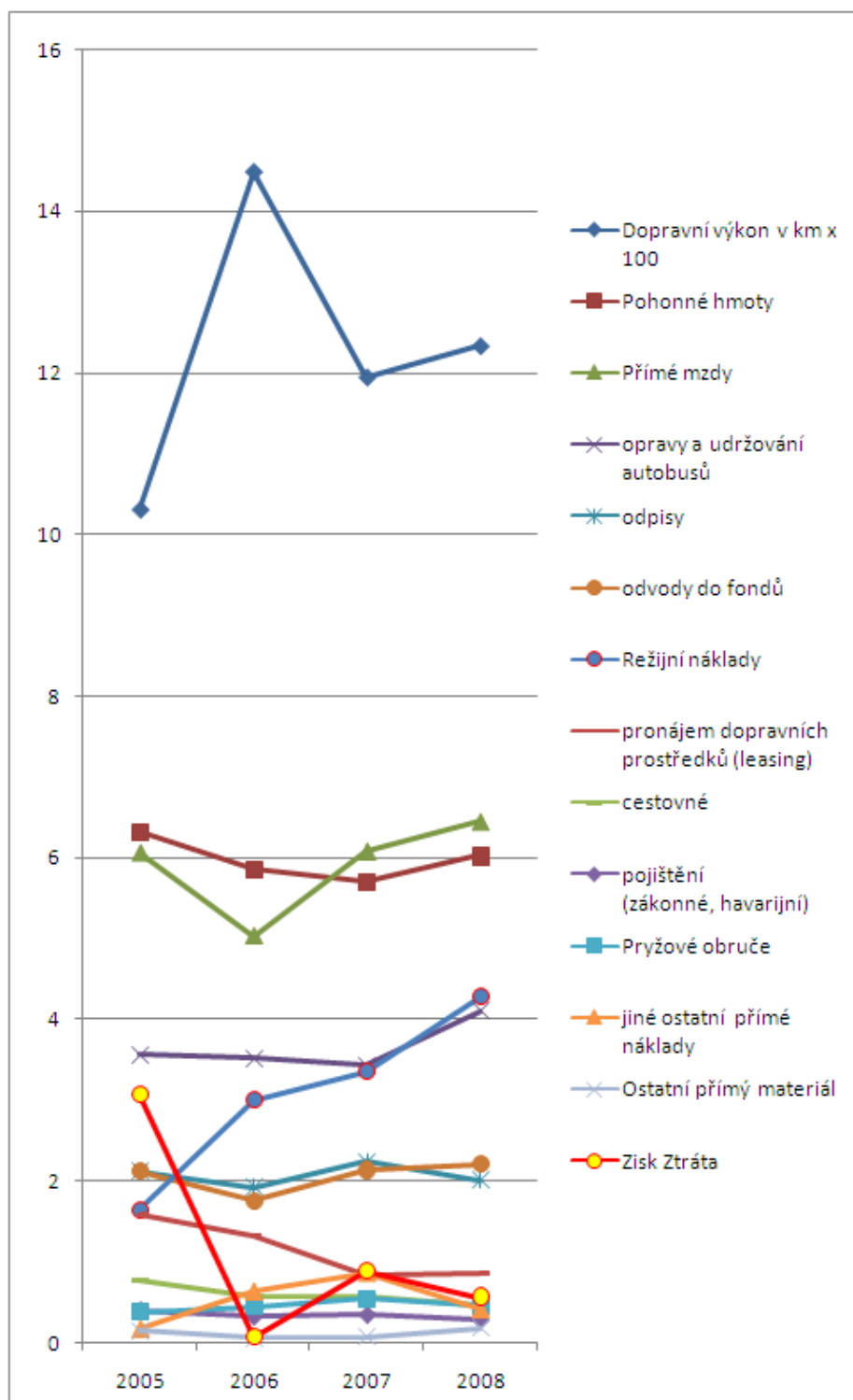
Z Graf 6: Zdroje obnovy vozového parku je patrné, že v roce vstupu firmy do IDS zdroje obnovy nestačily krýt potřeby obnovy vozového parku. V roce 2006 došlo k zásadní změně skladby vozidel používaných k plnění závazku veřejné služby podle smlouvy s Královéhradeckým krajem. Polovina vozidel byla vyměněna za nízkokapacitní vozidla Iveco s nižšími provozními náklady, nižší pořizovací cenou, ale také výrazně kratší životností. Vzhledem k tomu, že výše finančních prostředků na obnovu vozového parku se počítá podle vzorce dle Nařízení vlády č. 493/2004 Sb., který počítá délku obnovy 8 let, je dostatečnost prostředků obnovy v hospodaření firmy jen zdánlivá. Tento ukazatel se pro porovnávání dostatečnosti zdrojů obnovy jeví jako nedostatečný a bude nezbytné nalézt a mezi smluvními stranami sjednat přesnější nástroj hodnocení stavu obnovy vozidel začleněných do IDS.

Zdrojem pro obnovu vozového parku jsou odpisy vozidel, dotace z veřejných rozpočtů a zisk.

Zisk by měl být kalkulován do ceny dopravního výkonu tak, aby zajistil obnovu vozidel podle předem stanovených požadavků. Zisk vykázaný firmou AUDIS po začlenění do IDS výrazně klesl. Z tohoto důvodu se nedaří uskutečnit ani další plánovanou obnovu vozového parku, ani doplnění jeho stavu o další nízkonákladová vozidla.

Příčiny mohou být dvě, a to buď nesprávně stanovená cena dopravního výkonu, nebo neplánované náklady.

4.2.5. Závislost příslušné zkoumané veličiny na dopravním výkonu lze vyjádřit také v přepočtu nákladů na 1 km výkonu.



Graf 7: Závislost zkoumané veličiny na dopravním výkonu vyjádřený v přepočtu nákladů na 1 km výkonu
zdroj: [vlastní]

Pohonné hmoty v našem případě klesají. To je dáno změnou typu vozidel za ekonomičtější vozidla s nižší kapacitou. Náklady jsou typicky variabilní.

Přímé mzdy při zvýšení výkonu o 41% klesly v přepočtu na 1 km o 17%.

Náklady na opravy klesly jen mírně, ačkoliv byla do provozu uvedena čtvrtina nových vozidel.

Změna výkonu se na odpisech neprojevila, protože v oběhu byl stále stejný počet vozidel. Odpisy jsou typicky 100% konstantní veličinou.

Odvody do fondů kopírují mzdy.

Režijní náklady se vymykají předpokladu. Obsahují náklady, které jsou spojené se změnou metody.

Cestovné téměř nereagovalo. Mírný pokles je způsoben změnou organizaace a financováním systému, kterou nsi vynutil zvýšený dopravní výkon na vozidlo.

Pojištění je vztaženo k vozidlům, jejichž počet se nezměnil, proto změna dopravního výkonu neměla vliv.

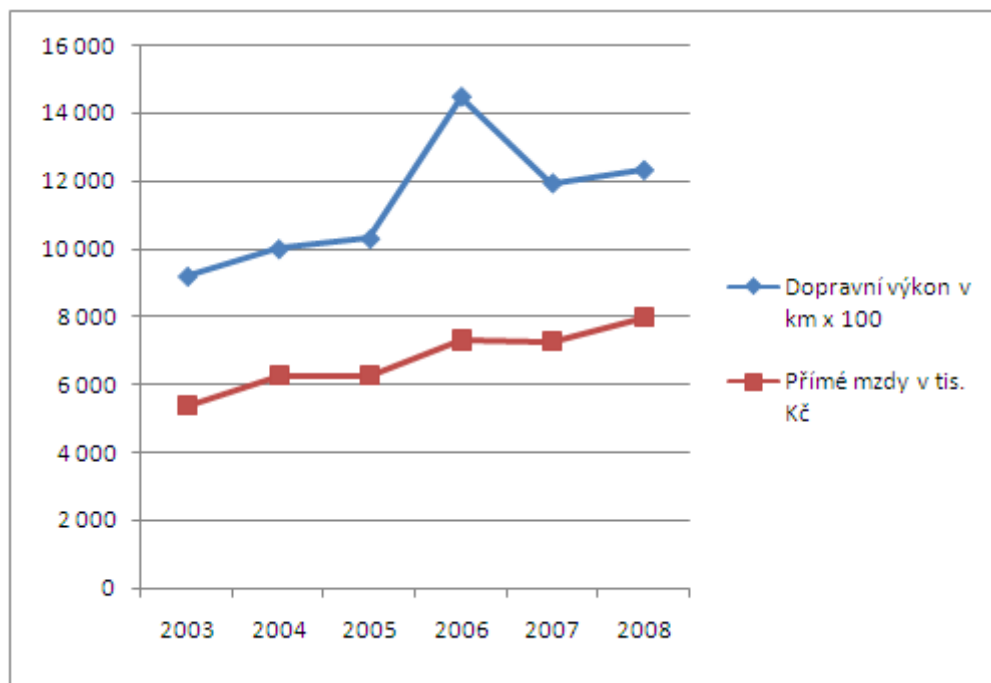
Pryžové obruče na dopravní výkon nereagovaly, změny způsobily nákupy zimních pneumatik na nová vozidla a nárůst jejich cen.

Jiné ostatní náklady vrostly vlivem nárůstu úroků z úvěru na nákup nových vozidel.

Výrazně klesl zisk dopravce.

4.2.6. Analýza vývoje mezd

4.2.6.1. Analýza vývoje mezd v závislosti na změně dopravního výkonu



Graf 8: Analýza vývoje mezd v závislosti na změně dopravního výkonu

zdroj: [vlastní]

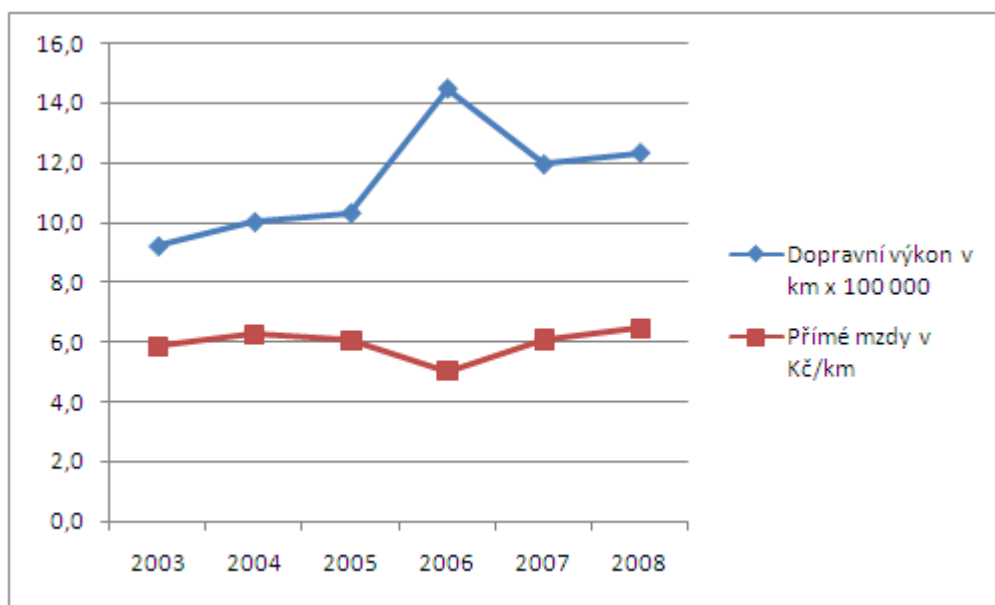
Tabulka 9: Analýza vývoje mezd v závislosti na změně dopravního výkonu

zdroj: [3]

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Dopravní výkon v km x 100	9 196	10 004	10 304	14 483	11 941	12 327
Přímé mzdy v tis. Kč	5 368	6 264	6 249	7 280	7 261	7 951

Při vysokém nárůstu počtu km došlo ke zvýšení objemu mezd vyplacených řidičům vozidel. Nárůst dopravního výkonu v roce 2006 byl oproti předcházejícímu roku 41%. Přímé mzdy se v tomto případě zvýšily jen o 16%. Z hodnot vyplývá, že pracovní doba řidičů byla výrazně lépe využita, doby čekání byly sníženy na minimum. Znamená to, že při použití stejného počtu vozidel jako v roce 2005 byl v roce 2006 zvýšen dopravní výkon vozidel na jednotku výkonu v km i na jednotku výkonu v čase.

Tomu odpovídá i přepočet mzdových nákladů řidičů vynaložených na 1 km výkonu v následujícím grafu.



Graf 9: Vývoj přímých mezd v Kč/km

zdroj: [vlastní]

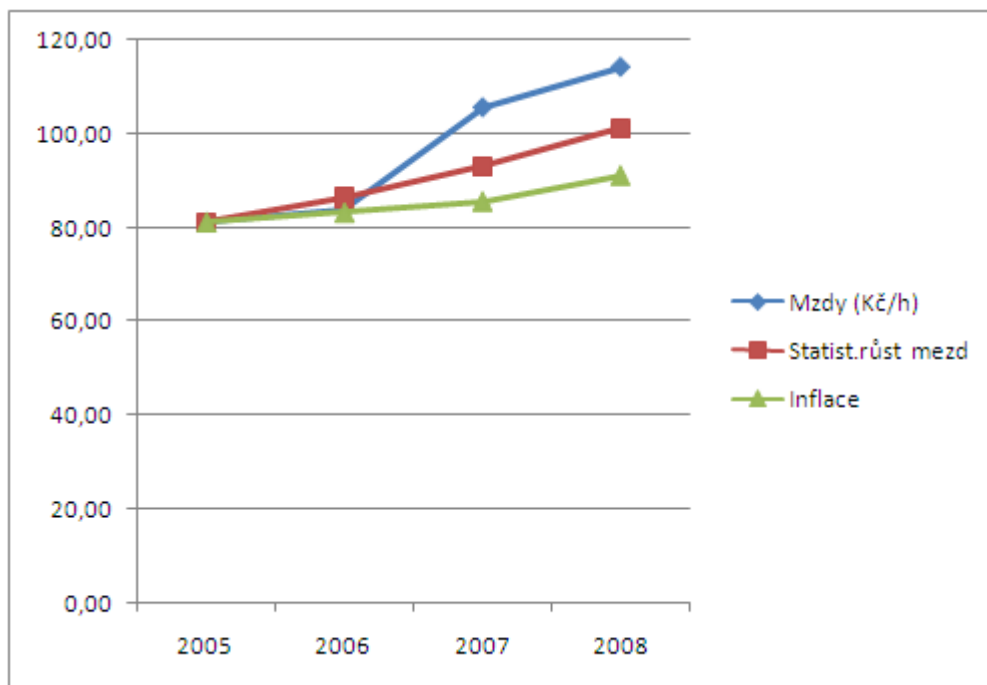
Tabulka 10: Vývoj přímých mezd v Kč/km

zdroj: [3]

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Dopravní výkon v km x 100 000	9,2	10,0	10,3	14,5	11,9	12,3
Přímé mzdy v Kč/km	5,84	6,26	6,06	5,03	6,08	6,45

Vzhledem k tomu, že doprava byla po celou sledovanou dobu zajišťována stejným počtem vozidel, znamená to, že při jejich vyšším využití klesají v přepočtu na jeden km náklady na mzdy. To umožní dosáhnout lepší ceny dopravního výkonu. Mzdy jsou tedy zčásti variabilním a zčásti konstantním nákladem. V dalším textu budeme zjišťovat vzájemný poměr těchto nákladů.

4.2.6.2. Porovnání růstu mezd řidičů firmy AUDIS BUS ve sledovaném období s růstem inflace podle hodnot vyhlášených ČSÚ a statistickým růstem mezd v ČR



Graf 10: Porovnání růstu mezd řidičů firmy Audis s růstem inflace podle hodnot vyhlášených ČSÚ a statistickým růstem mezd v ČR

zdroj: [vlastní]

Tabulka 11: Porovnání růstu mezd řidičů firmy Audis s růstem inflace podle hodnot vyhlášených ČSÚ a statistickým růstem mezd v ČR

zdroj: [3]

	2005	2006	2007	2008
Mzdy (Kč/h)	81,30	84,00	105,68	114,24
Statistický růst mezd	81,30	86,59	93,13	101,18
Inflace	81,30	83,33	85,67	91,06

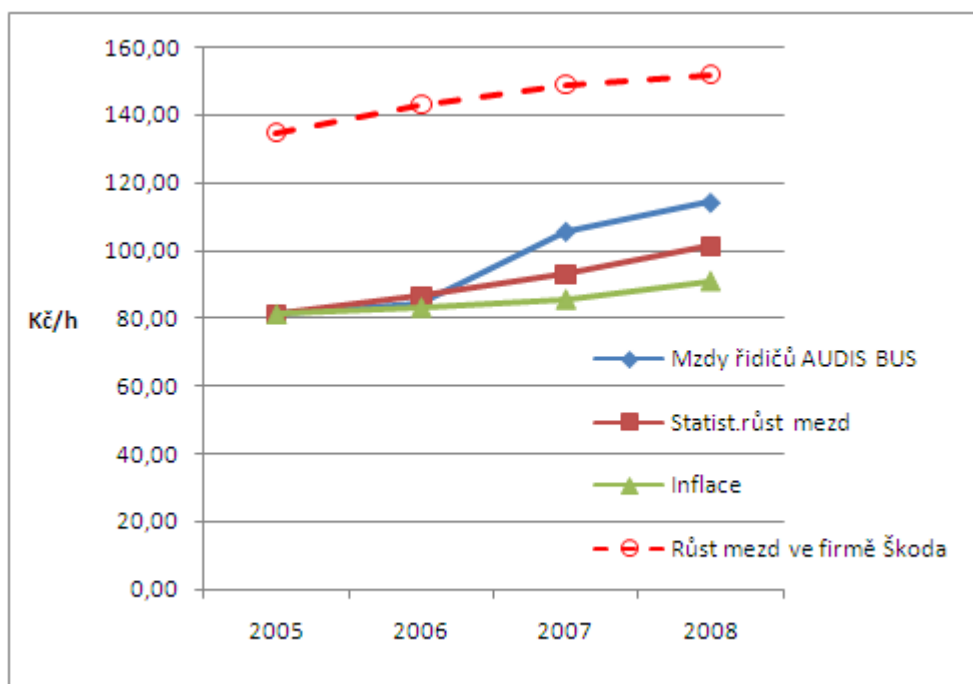
Počátek vyhodnocení je stanoven na rok 2005, tedy od začátku vstupu firmy do IDS a je porovnán s podmínkami, za kterých se mzdy vyvíjely.

Výši mezd ovlivnila inflace, se kterou nárůst všech hodnot kalkulace porovnáваме. Mzdy v tomto období rostly v celé ČR rychleji, proto porovnáваме vývoj mezd v e firmě i s touto hodnotou.

Z grafu je zřejmé, že od roku 2007 došlo k výraznému nárůstu mezd, který byl vyšší, než bylo obvyklé.

Následující graf porovnává růst mezd u hodnocené firmy s vývojem mezd v regionu, tzn. zkoumá místní podmínky.

4.2.6.3. Porovnání růstu mezd ve firmě s hodnotami růstu mezd v regionu



Graf 11: Porovnání růstu mezd ve firmě Audis s hodnotami růstu mezd v regionu
zdroj: [vlastní]

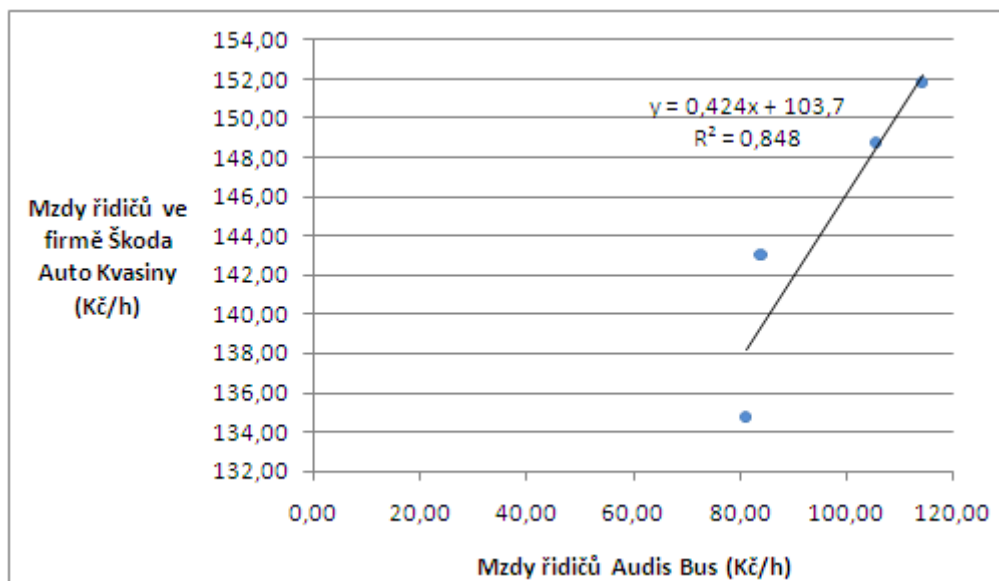
Tabulka 12: Porovnání růstu mezd ve firmě Audis s hodnotami růstu mezd v regionu
zdroj: [3]

	2005	2006	2007	2008
Mzdy řidičů AUDIS BUS (Kč/h)	81,30	84,00	105,68	114,24
Statistický růst mezd	81,30	86,59	93,13	101,18
Inflace	81,30	83,33	85,67	91,06
Růst mezd ve firmě Škoda	134,82	143,03	148,73	151,79

Vstup do IDS vyvolal zvýšenou potřebu řidičů, která byla řešena náborem. V roce 2007 započala velmi masivní náborová kampaň na pracovníky pro závod Škoda a jejich další dodavatelské firmy. Po odchodu několika kvalitních řidičů byla firma nucena reagovat přiměřenou úpravou mezd, aby zabránila odchodům dalších řidičů do rychle se rozvíjejícího automobilového průmyslu v okolí. Zvýšení platů řidičů bylo doprovázeno dalšími výdaji na získání řidičských oprávnění nových řidičů.

V roce 2008 činil nárůst nákladů na mzdy nad rámec celorepublikového průměrného růstu mezd 1.277 tis. Kč.

V dalším porovnávání vlivu růstu celkového objemu mezd řidičů na růstu dopravního výkonu bude tento místní vliv pohybu mezd započítán. Stejně tak bude zohledněn i v případě hledání poměru mezi variabilními a konstantními náklady pro účely definice kalkulačního vztahu CDV.



Graf 12: Závislost vývoje mezd ve firmě Audis BUS na vývoji mezd ve firmě Škoda Auto Kvasiny
zdroj: [vlastní]

Tabulka 13: Vývoj mezd ve firmách Audis Bus a Škoda Auto Kvasiny
zdroj: [3]

	2005	2006	2007	2008
Mzdy řidičů AUDIS BUS (Kč/h)	81,30	84,00	105,68	114,24
Růst mezd ve firmě Škoda (v Kč/h)	134,82	143,03	148,73	151,79

Koeficient spolehlivosti vychází 0,848 a tudíž je vývoj mezd ve firmě Audis BUS závislý na vývoji mezd ve firmě Škoda Auto Kvasiny.

Tabulka 14: Procentuální nárůst mezd ve firmě Audis BUS

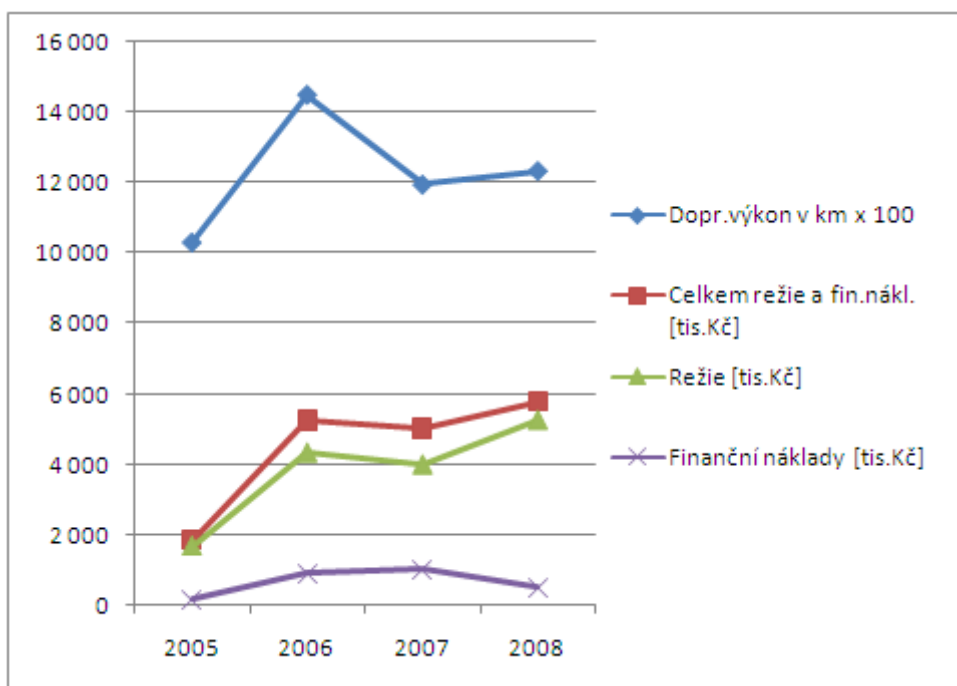
zdroj: [3]

	2005	2006	2007	2008
Mzdy řidičů AUDIS BUS (Kč/h)	81,30	84,00	105,68	114,24
% nárůst mezd	100 %	103 %	130 %	141 %

Mzdy v roce 2007 vzrostly o 30% oproti roku 2005. Jak už bylo dříve řečeno zapříčinil to odchod řidičů do firmy Škoda Auto Kvasiny.

4.2.7. Analýza režijních a ostatních nákladů

4.2.7.1. Ostatní náklady



Graf 13: Režijní a finanční náklady

zdroj: [vlastní]

Tabulka 15: Režijní a finanční náklady

zdroj: [3]

	2005	2006	2007	2008
Dopr.výkon v km x 100	10 304	14 483	11 941	12 327
Celkem režie a fin.nákl. [tis.Kč]	1 861	5 256	4 454	5 786
Režie [tis.Kč]	1 689	4 348	4 006	5 279
Finanční náklady [tis.Kč]	172	908	1 019	507

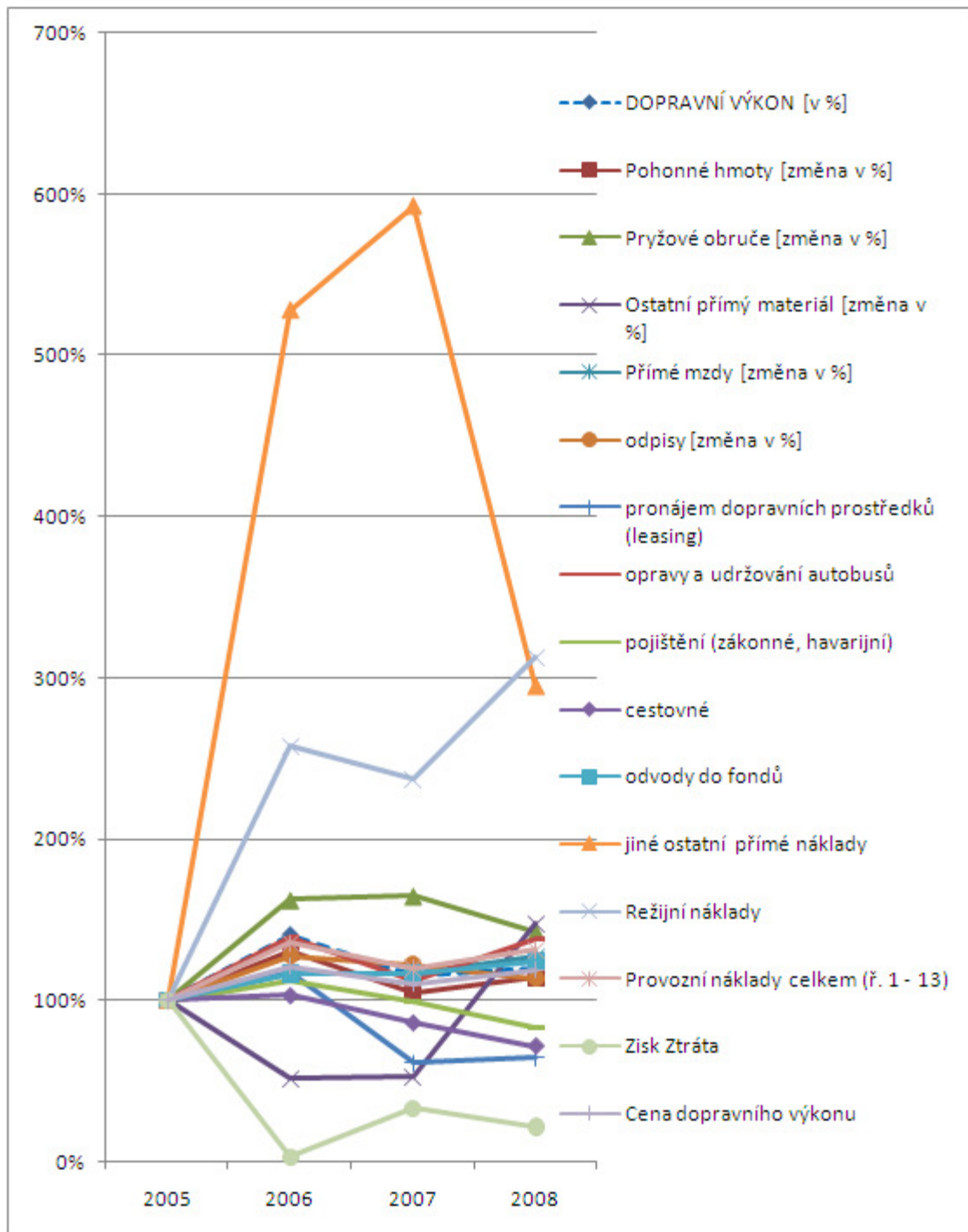
V jiných ostatních nákladech jsou účtovány finančními náklady, které tvoří úroky z úvěru, které má firma v souvislosti s mimořádnou obnovou vozového parku ke dni zahájení provozu v IDS.

4.2.7.2. Režijní náklady

Režijní náklady byly ovlivněny řadou dílčích vícenákladů spojených se spuštěním IDS a zároveň zvýšením kilometrového průběhu vozidel:

- Náklady na dispečink:
 - náklady na pohotovostního řidiče po celý den,
 - rozšíření dispečinku o jednoho technika
 - pořízení a provoz pohotovostního služebního vozidla,
 - náklady na přepravné řidičů do výchozích stanic a zpět,
 - zvýšené telefonní poplatky.
- Ostatní režijní náklady vyvolané změnou systému:
 - nárůst ceny za ubytování řidičů na konečných zastávkách.
- Ostatní zvýšené provozní náklady nesouvisející s integrací:
 - náklady na školení řidičů,
 - vyšetření řidičů na EEG a neuropsychologické vyšetření řidičů.

4.2.8. Vývoj nákladových položek v %



Graf 14: Vývoj nákladových položek v %
zdroj: [vlastní]

Tabulka 16: Vývoj nákladových položek v %

zdroj: [3]

	2005	2006	2007	2008
DOPRAVNÍ VÝKON [v %]	100%	141%	116%	120%
Pohonné hmoty [změna v %]	100%	130%	105%	114%
Pryžové obruče [změna v %]	100%	162%	165%	142%
Ostatní přímý materiál [změna v %]	100%	52%	52%	148%
Přímé mzdy [změna v %]	100%	116%	116%	127%
odpisy [změna v %]	100%	127%	122%	113%
pronájem dopravních prostředků (leasing)	100%	118%	62%	65%
opravy a udržování autobusů	100%	139%	112%	138%
pojištění (zákonné, havarijní)	100%	113%	100%	83%
cestovné	100%	103%	86%	72%
odvody do fondů	100%	117%	116%	124%
jiné ostatní přímé náklady	100%	528%	592%	295%
Režijní náklady	100%	257%	237%	313%

Nejvyšší změny vykazují jiné ostatní přímé náklady a režie. Jiné ostatní přímé náklady souvisí s mimořádnou obnovou vozového parku, vyšší režie způsobuje vyšší náročnost na organizaci složitějšího systému tak, jak je popsáno v kap. 4.2.7.2.

5. Návrhy a doporučení

1. Návrh na určení výše fondu obnovy vozového parku:

Vzhledem k tomu, že jsou v IDS využívána i jiná vozidla, než s jakými počítá Nařízení vlády č 403/2004 Sb., navrhuji kalkulaci zdrojů obnovy podle parametrů skutečně zařazených vozidel. Pro základní třídění by měly postačit čtyři různé kategorie vozidel, které budou rozděleny podle pořizovací ceny a doby životnosti, např.:

Tabulka 17: Kategorizace používaných vozidel

zdroj: [3]

Kategorizace používaných vozidel	Pořiz. cena vozidla	životnost (r.)	životnost (km)
Autobus nad 13m N [kategorie A]	8 000 000	10	800 000
Autobus do 13m N [kategorie B]	5 100 000	10	800 000
Autobus do 10,7m S [kategorie C]	4 800 000	8	600 000
Autobus do 7,5 m N [kategorie D]	2 300 000	5	500 000

Kategorie a pořizovací ceny jsou vyhlášovány MD ČR. Další hodnoty je třeba posoudit podle dosavadních praktických zkušeností dopravců. Životnost v km je důležitá v systémech, kdy využití vozidla je mnohem vyšší, než je obvyklé. Např. vozidlo, které má výkon 10.000 km měsíčně bude spotřebováno dříve než je jeho obvyklá odpisová doba a takovém případě je nutné tvořit zdroje pro jeho obnovu v závislosti na jeho dopravním výkonu.

2. Návrh na změnu rozdělení nákladů na variabilní a konstantní:

Tabulka 18: Rozdělení nákladů na variabilní a konstantní

zdroj: [3]

Položka	řádek	z toho		
		konstantní náklady	variabilní náklady	
		%	%	
Pohonné hmoty, oleje	1	0%	100%	
Přezbové obruče	2	0%	100%	
Ostatní přímý materiál, energie	3	20%	80%	
Přímé mzdy	4	15%	85%	
Autobusy celkem	Odpisy	5	100%	0%
	Pronájem dopr.prostř.(leasing)	6	100%	0%
	Opravy a udržování autobusů	7	20%	80%
	Silniční daň	8	100%	0%
	Pojištění (zákonné, havarijní)	9	100%	0%
Ostatní přímé náklady	Cestovné	10	0%	100%
	Odvody do fondů	11	15%	85%
	Jiné ostatní přímé náklady	12	10%	90%
Režijní náklady	13	80%	20%	
Provozní náklady celkem	14	34%	66%	

Doporučení:

1. Dopravce a autoři systému by měli dbát na pravidelnou obměnu vozidel s co nejmenšími výkyvy, aby investice mohly být realizovány z odpisů a ze zisku. V opačném případě skoková obměna vyvolá potřebu cizího kapitálu (úvěru), který znamená další nemalé finanční náklady (úroky).
2. Při zavedení integrace na části území kraje nebo optimalizaci dopravního systému vyčíslit s tím spojené náklady a ty hradit zvlášť jako zřizovací náklady.
3. Dále provádět pravidelné roční hodnocení změn u všech dopravců zařazených v systému. Zjištěné anomálie řešit analýzou obsahu příslušné položky a na základě jejího výsledku přijmout příslušná organizační a finanční opatření.
4. Stále zpřesňovat a aktualizovat poměr mezi konstantními a variabilními náklady.

6. Závěr

V rozvojových záměrech krajů v České republice je v oblasti veřejné dopravy uváděn jako jeden z nejdůležitějších úkolů dosažení integrace dopravy do jediného systému, který přinese zvýšení úrovně cestování a zajistí potřebnou mobilitu občanů. Výhody pro cestujícího jsou známé. Je to především možnost používat integrovanou jízdenku, která zlevní cestování zejména při přestupech, protože cena jízdného klesá v přepočtu na km se vzdáleností, na kterou byla vydána. Další výhodou je možnost používání bezkontaktní čipové karty, která je pro placení jízdného velmi pohodlná a urychluje odbavení cestujících a tím i rychlost dopravy. Významným zlepšením proti dosavadním způsobům organizace dopravy je zajištění návaznosti všech spojů, a to i spojů různých druhů dopravy.

V teoretické části diplomové práce (kapitola 2) jsem se zaměřila na veřejnou dopravu obecně, jakou úlohu hraje stát při rozvoji dopravy a jaký je vztah soukromého a veřejného sektoru k dopravě. Dále pak na integraci dopravy z hlediska Evropské unie a České republiky.

V praktické části (kapitola 3) jsem přiblížila fungování veřejné dopravy firmy Audis BUS s. r. o. Rozebrala jsem nově zavedené služby v dopravě jako jsou např. InfoBUS, MarketBUS a další. Dalším zajímavým dopravním službám, které jsou na Rychnovsku provozovány, jsem se věnovala pouze okrajově, protože jsem se jim věnovala ve velké míře v mé bakalářské práci. V kapitole 4.1 jsem se již přímo zaměřila na analýzu dopravního podniku Audis BUS s. r. o. a na zdroje financování veřejné dopravy. V kapitole 4.2 jsem podrobně prozkoumala analýzu hospodářského výsledku firmy.

Mým záměrem bylo **zjistit ekonomické dopady integrace na cenu dopravního výkonu a na ekonomiku dopravní firmy**. Obecně se hovoří o tom, že každá integrace s sebou nese zvýšené náklady na dopravní systém a s tím související zvýšené požadavky na dotace z veřejných rozpočtů.

Ve sledovaném případě byla integrace dopravy spojena s optimalizací a do provozu byla nasazena vozidla, která svojí velikostí odpovídala vytížení jednotlivých

linek. Tím **bylo dosaženo vyšší efektivity systému**, která se projevila **snížením nákladů v přepočtu na 1 km dopravy**.

I přes tento pozitivní efekt se zisk dopravce výrazně snížil. **Nižší zisk** způsobil **snížení zdrojů obnovy vozového parku** a tím i zpomalil jeho původně plánovanou obnovu. V podstatě to znamená, že **úspora, které bylo dosaženo, byla nižší, než jaká byla původně kalkulovaná v ceně dopravního výkonu**. Řešení tohoto problému jsem se snažila formulovat v kapitole 5 Návrhy a doporučení.

První cíl byl tedy splněn v kapitole 2 obecným popisem dopravy. Druhý cíl zjistit ekonomické dopady integrace na cenu dopravního výkonu a na ekonomiku dopravní firmy, byl také splněn a jeho řešení formulováno v kapitole 5.

V průběhu sběru informací k vybranému tématu mé diplomové práce a jejich zpracování jsem si uvědomila, že ekonomika veřejné autobusové dopravy představuje stále se proměňující systém. Závisí na mnoha vlivech, které je potřeba neustále sledovat a vyhodnocovat. Zjištění závislostí mezi jednotlivými veličinami umožní kalkulovat budoucí náklady na zajištění dopravní obslužnosti. Předpokládám, že tyto znalosti budou velmi potřebné pro plánování nákladů na dopravní obslužnost, a to nejen v dopravních firmách, ale i na úrovni krajů a měst, které tuto dopravu objednávají. Zpracování údajů do mé diplomové práce mě velmi zaujalo a doufám, že budu mít v budoucnu příležitost se této práci věnovat i v praxi.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] ŠVADLENKA, L. a kol. *Dopravní a spojová soustava*. První vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. ISBN 80-7194-911-6.
- [2] PILNÝ, J. *Ekonomika veřejného sektoru II*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-035-0.
- [3] Archiv dopravní společnosti AUDIS BUS s.r.o. se sídlem v Rychnově nad Kněžnou.
- [4] ŘEZNÍČEK, B., ŠARADÍN, P. *Marketing v dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. ISBN 80-247-0051-4.
- [5] BÁRTOVÁ, H. *Veřejná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007.
- [6] Internetové stránky firmy OREDO. [online]. [cit. 28. 3. 2009]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz>.
- [7] Internetové stránky firmy Audis BUS. [online]. [cit. 28. 3. 2009]. Dostupné z: <http://www.audis.cz>.
- [8] Internetové stránky MDS ČR. [online]. [cit. 4. 4. 2009]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz>.
- [9] Internetové stránky MPSV ČR. [online]. [cit. 4. 4. 2009]. Dostupné z: <http://www.mpsv.cz>.
- [10] VÝREK KID. *Organizace a financování veřejné hromadné dopravy osob v Královéhradeckém kraji po 1.1.2003*. Rychnov nad Kněžnou, 2002.
- [11] VÝREK KID. *Vytvoření legislativních a technických podmínek pro integraci veřejné dopravy v ČR*. Rychnov nad Kněžnou 2003.
- [12] VÝREK KID. *Regionální integrovaný dopravní systém v Rychnově n. Kn.* Rychnov nad Kněžnou, 2004.
- [13] VÝREK KID. *Zajištění dopravní obslužnosti v příhraniční části okresu Rychnov n. Kn.* Rychnov nad Kněžnou, 2001.
- [14] HAMMERSVELD, H. (KAN, Neimegen, Holandsko). *Prezentace systému Radiotaxi KAN*. Rychnov nad Kněžnou, 2003.
- [15] VÝREK KID. *Využití systému doplňkové veřejné dopravy REGIOTAXI KAN pro zajištění dopravní obslužnosti v podmínkách České republiky*. Rychnov nad Kněžnou, 2004.
- [16] OREDO s.r.o. *Koncepce veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji*. Hradec Králové, 2003.
- [17] *Zelená kniha. Na cestě k nové kultuře městské mobility*. Brusel, 25.9.2007, SEK 2007 1209.
- [18] *Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013, včetně příloh*.
- [19] HENSHER, D. A., BUTTON, K. J. *Handbook of transport systems and traffic control*. Amsterdam: Pergamon Press, 2001. ISBN 0-08-043595-5.

SEZNAM ZKRATEK

VLAD	veřejná linková autobusová doprava
MAD	městská autobusová doprava
MHD	městská hromadná doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
MDS ČR	Ministerstvo dopravy a spojů České republiky
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
ZTP	zdravotně-tělesně postižený
ZTP/P	zdravotně-tělesně postižený s průvodcem
IREDO	Integrovaná regionální doprava
OREDO	Organizátor regionální dopravy
DO	dopravní obslužnost
ZDO	základní dopravní obslužnost
ODO	ostatní dopravní obslužnost
MPSV ČR	Ministerstvo práce a sociálních věcí České republiky
CDV	cena dopravního výkonu

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Konstantní a variabilní náklady velkého autobusu.....	23
Tabulka 2: Konstantní a variabilní náklady malého autobusu.....	23
Tabulka 3: Vliv dopravního výkonu na jednotkovou cenu.....	24
Tabulka 4: Hospodářský výsledek firmy po vstupu do IDS.....	25
Tabulka 5: Závislost zisku dopravce na úspoře nákladů	27
Tabulka 6: Vývoj nákladových položek v tis. Kč vzhledem k dopravnímu výkonu v km	30
Tabulka 7: Vývoj nákladů v Kč/km.....	32
Tabulka 8: Zdroje obnovy vozového parku	34
Tabulka 9: Analýza vývoje mezd v závislosti na změně dopravního výkonu.....	38
Tabulka 10: Vývoj přímých mezd v Kč/km	39
Tabulka 11: Porovnání růstu mezd řidičů firmy Audis s růstem inflace podle hodnot vyhlášených ČSÚ a statistickým růstem mezd v ČR.....	40
Tabulka 12: Porovnání růstu mezd ve firmě Audis s hodnotami růstu mezd v regionu.....	42
Tabulka 13: Vývoj mezd ve firmách Audis Bus a Škoda Auto Kvasiny	43
Tabulka 14: Procentuální nárůst mezd ve firmě Audis BUS.....	44
Tabulka 15: Režijní a finanční náklady	45
Tabulka 16: Vývoj nákladových položek v %	48
Tabulka 17: Kategorizace používaných vozidel.....	49
Tabulka 18: Rozdělení nákladů na variabilní a konstantní.....	50

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Autobusy Citroën Jumper	14
Obrázek 2: Radiobus.....	14
Obrázek 3: Radiobus - Mercedes.....	15
Obrázek 4: Přeprava invalidů	15
Obrázek 5: Přeprava invalidních dětí.....	15
Obrázek 6: Školní autobus - Ford	15
Obrázek 7: Doprava žáků v katastru obce s rozšířenou působností Rychnov n. Kn.	16
Obrázek 8: Iveco.....	17
Obrázek 9: Logo Infobus	17
Obrázek 10: Logo Skibus Obrázek 11: Logo Cyklobus	17
Obrázek 12: Využití vozidel v průběhu dne	20
Obrázek 13: Rozdělení nákladů na konstantní a variabilní	22
Obrázek 14: Závislost ceny dopravního výkonu v Kč/km na dopravním výkonu v km	24

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Hospodářský výsledek firmy po vstupu do IDS.....	25
Graf 2: Závislost zisku dopravce na úspoře nákladů	27
Graf 3: Závislost zisku dopravce na úspoře nákladů vyjádřený v %.....	28
Graf 4: Vývoj nákladových položek v tis. Kč vzhledem k dopravnímu výkonu v km ..	29
Graf 5: Vývoj nákladů v Kč/km	32
Graf 6: Zdroje obnovy vozového parku.....	34
Graf 7: Závislost zkoumané veličiny na dopravním výkonu vyjádřený v přepočtu nákladů na 1 km výkonu	36
Graf 8: Analýza vývoje mezd v závislosti na změně dopravního výkonu.....	38
Graf 9: Vývoj přímých mezd v Kč/km	39
Graf 10: Porovnání růstu mezd řidičů firmy Audis s růstem inflace podle hodnot vyhlášených ČSÚ a statistickým růstem mezd v ČR.....	40
Graf 11: Porovnání růstu mezd ve firmě Audis s hodnotami růstu mezd v regionu	42
Graf 12: Závislost vývoje mezd ve firmě Audis BUS na vývoji mezd ve firmě Škoda Auto Kvasiny	43
Graf 13: Režijní a finanční náklady	45
Graf 14: Vývoj nákladových položek v %.....	47

PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Termíny a definice

PŘÍLOHA Č. 1:

TERMÍNY A DEFINICE

Cena dopravního výkonu - Je součet ekonomicky oprávněných nákladů a přiměřeného zisku.

Doprava – Je organizovaná a cíleně prováděná lidská činnost, která slouží k přemísťování osob, nákladů nebo osob a nákladů z výchozího místa do místa koncového. Doprava se zabývá pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě.

Integrovaná doprava - Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.

Linka – Linkou je souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí cílovou zastávkou a ostatními zastávkami, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence a dle schváleného jízdního řádu. Spojem je dopravní spojení v rámci linky, které je časově a místně určené jízdním řádem.

Linková osobní doprava – Linková osobní doprava je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní. Přitom se rozumí veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb.

Městská hromadná doprava – charakterizována jako přeprava velkého množství lidí na krátké vzdálenosti. Provozována především pro potřeby města a jeho příměstských oblastí. Zabezpečuje přepravu osob veřejnými hromadnými prostředky.

Náklady – Náklady dopravce se rozdělují z hlediska jejich zahrnutí do výpočtu ceny dopravního výkonu na uznatelné a neuznatelné. Které náklady jsou uznatelné a jak

se účtují, popisuje Metodický pokyn uplatnění legislativních norem o veřejném zájmu v oblasti veřejné osobní dopravy a o prokazatelné ztrátě vydané Ministerstvem dopravy a spojů ČR v prosinci 2000. Po ukončení kalendářního roku dopravce zpracovává „Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti“, ve kterém uvede skutečnost uplynulého roku podle hodnot evidovaných v účetnictví firmy a splňující podmínku uznatelnosti jednotlivých nákladových položek.

Ostatní dopravní obslužnost – Ostatní dopravní obslužností je zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Na zjištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem závazek veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.

Prokazatelná ztráta - Je rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů a upraveného přiměřeného zisku a dosaženými tržbami a výnosy. (Jinými slovy je to cena dopravního výkonu snížená o dosažené výnosy. Za výnos se přitom nepovažuje dotace z veřejných rozpočtů.)

Přeprava – Je vlastní změna místa osob a nákladů bez ohledu na skutečnost, jak se uskutečnila. Rozhodující je pouze výchozí a koncový bod procesu přemístění. Přeprava je výsledkem (produktem) dopravní činnosti.

Přiměřený zisk – Vyhláška o prokazatelné ztrátě definuje přiměřený zisk odlišně od obvyklého chápání pojmu zisk jako výnosu z investiční činnosti fyzických i právnických osob. Přiměřeným ziskem ve veřejné dopravě se rozumí kalkulace zdrojů pro obnovu vozového parku používaného k plnění závazku veřejné služby. To znamená, že tento zisk není použitelný pro výplaty podílů na zisku majitelům dopravní společnosti, ale musí být použit v plném rozsahu pro nákup vozidel, v tomto případě autobusů. Výše přiměřeného zisku je dána vzorcem podle vyhlášky o prokazatelné ztrátě, která byla v roce 2004 nahrazena Nařízením vlády č. 493/2004 Sb., které vzorec převzalo beze změny.

Přiměřený zisk je definován jako součet částky, která po zdanění a po minimálním přidělu do povinných fondů nepřekračuje 1/8 ceny autobusů používaných zpravidla pro veřejnou linkovou dopravu zajišťující dopravní obslužnost plněním

závazku veřejné služby a částky, která nepřekračuje podíl ceny investic souvisejících s provozováním veřejné linkové dopravy odpovídající době životnosti dle zvláštního zákona, pokud s těmito investicemi vyjádřil pro účely jejich zahrnutí do výpočtu prokazatelné ztráty souhlas příslušný dopravní úřad. Tento součet se sníží o částku celkových účetních odpisů autobusů používaných ve veřejné linkové dopravě, o částku celkových účetních odpisů investic souvisejících s provozováním veřejné linkové dopravy a o částku přiznané dotace ze státního rozpočtu na nákup nově vyrobených autobusů a dotace z rozpočtů krajů nebo rozpočtů obcí na nákup nově vyrobených autobusů.

Trvale udržitelný rozvoj – Je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby.

Tržby a výnosy – Do tržeb a výnosů se zahrnují nejen tržby z jízdného, ale i výnosy z prodeje autobusů, jízdních řádů, výnosy za reklamu, výnosy z autobusových nádraží, výnosy z pokut a další mimořádné výnosy vztahující se k provozování dopravní obslužnosti.

Veřejný zájem – Veřejným zájmem se v oblasti veřejné osobní dopravy rozumí zájem na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy.

Základní dopravní obslužnost – Základní dopravní obslužností území kraje je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytující k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu. Rozsah podílu státu na jejím zajištění ve veřejném zájmu stanoví podle místních podmínek území kraje a výše rozpočtových prostředků, které jsou k dispozici, příslušný kraj.

Závazky veřejné služby – Jsou to závazky provozu, závazky přepravy a závazky tarifní. Závazky veřejné služby jsou závazky dopravce v drážní dopravě nebo v silniční dopravě, které dopravce přijal ve veřejném zájmu a které by ve svém obchodním zájmu nepřijal nebo by je přijal pouze zčásti pro jejich ekonomickou nevýhodnost. Závazky

veřejné služby sjednává s dopravcem ve veřejném zájmu stát, kraj nebo obec a hradí dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou jejich plněním.

Závazek provozu – Je závazek dopravce zajistit na dopravní cestě, na které je oprávněn provozovat osobní dopravu plynule, pravidelně a v požadovaném počtu a časovém vedení jednotlivých spojů nebo vlaků, včetně provozování doplňkových přepravních služeb.

Závazek přepravy – Je závazek dopravce přepravit cestující nebo věci za speciální cenu při splnění zvláštních podmínek.

Závazek tarifní – Je závazek dopravce přepravit cestující nebo věci za regulovanou cenu podle cenových předpisů, která je nižší, než je ekonomické jízdné nebo přepravné.

