

**Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní**

**Problémy efektivity hromadné veřejné dopravy  
v Hradci Králové**

**Veronika Plšková**

**Bakalářská práce  
2009**

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní  
Ústav ekonomie  
Akademický rok: 2008/2009

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Veronika PLŠKOVÁ**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management podniku - Management malých a středních podniků**  
Název tématu: **Problémy efektivity hromadné veřejné dopravy v Hradci Králové**

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

Úvod

1. Současný stav využití finančních prostředků MHD v Hradci Králové
2. Kritéria pro alokaci finančních prostředků
3. Zhodnocení efektivity navrhovaných opatření
4. Shrnutí výsledků


Závěr

Rozsah grafických prací:  
Rozsah pracovní zprávy: cca 30 stran  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

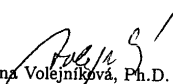
Seznam odborné literatury:

- Melichar, V.; Ježek, J. *Ekonomika dopravního podniku*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. 176 s. ISBN 80-7194-359-2  
Rojan, J.; Slabý, P.; Dlouhá, E., Pipková, B. *Městské komunikace*. Vydavatelství ČVUT: České vysoké učení technické v Praze, 1994. 180 s. ISBN 80-01-01060-0  
Synek, M. a kol. *Podniková ekonomika*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2000. 456 s. ISBN 80-7179-388-4  
Stejskal, P. *Tarify a ceny*. 3. doplněné a upravené vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1999. 92 s. ISBN 80-7194-160-3  
Pavlíček, F.; Kleprlík, J. *Technologie a řízení dopravy III*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1997. 127 s. ISBN 80-7194-112-3

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Jaroslav Pilný, CSc.  
Ústav ekonomie  
Datum zadání bakalářské práce: 15. října 2008  
Termín odevzdání bakalářské práce: 1. května 2009

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

L.S.

  
doc. Ing. Jolana Volejníková, Ph.D.  
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 15. října 2008

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 10.4. 2009

Veronika Plšková

#### Poděkování:

Je mojí milou povinností na prvním místě poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce panu doc. Ing. Jaroslavu Pilnému, CSc. za jeho vysoce odborné rady a řadu konzultací. Děkuji mu za jeho trpělivost a ochotu mi kdykoliv podat pomocnou ruku.

Zároveň děkuji panu ekonomickému náměstkovi Ing. Pavlu Zákorovi za poskytnutí materiálů.

## **ANOTACE A KLÍČOVÁ SLOVA**

### **ANOTACE**

Bakalářská práce se zabývá problematikou efektivnosti MHD v Hradci Králové v letech 2005-2007. Těžištěm práce je zhodnocení efektivnosti dopravy ve vztahu na 1 vozový kilometr a 1 osobokilometr. Pozornost je věnována dilematu mezi využitím autobusové a trolejbusové dopravy v městském provozu.

### **KLÍČOVÁ SLOVA**

městská hromadná doprava, Dopravní podnik města Hradec Králové, vozový kilometr, osobokilometr

### **TITLE**

Problems of effectiveness of public transport in Hradec Králové

### **ANNOTATION**

The present Bachelors Degree paper deals with the questions of effectiveness of public transport in the town of Hradec Králové in the years 2005-2007. It focuses mainly on the evaluation of effectiveness of transport in relation to 1 car-kilometre and 1 person-kilometer. Attention is also paid to the dilemma between the use of bus and trolley bus transport in city traffic.

### **KEYWORDS**

public transport, Public Transport Undertaking of the Town of Hradec Králové, car-kilometre, person-kilometre

# OBSAH

<u>ÚVOD</u> .....	14
<u>I. OBECNÁ ČÁST</u> .....	15
<u>1. VÝZNAM DOPRAVY</u> .....	15
<u>1.1 Dopravní systém v České republice</u> .....	15
<u>1.2 Negativní vlivy na životní prostředí</u> .....	16
<u>2. EFEKTIVNOST</u> .....	18
<u>2.1 Základní složky a faktory efektivity</u> .....	18
<u>2.2 Pojetí efektivity v předložené práci</u> .....	19
<u>3. MĚSTO HRADEC KRÁLOVÉ</u> .....	20
<u>4. VÝVOJ MHD</u> .....	22
<u>4.1 Autobusová a trolejbusová doprava</u> .....	22
<u>4.2 Technické zázemí</u> .....	23
<u>4.3 Přeprava cestujících</u> .....	23
<u>4.4 Zaměstnanci</u> .....	24
<u>II. MAJETKOVÉ POMĚRY</u> .....	25
<u>5. MAJETEK</u> .....	25
<u>5.1 Financování nákupu nových vozidel</u> .....	26
<u>5.2 Investice</u> .....	27
<u>5.3 Dotace a hospodaření</u> .....	27
<u>III. VÝSLEDKY A JEJICH ANALÝZA</u> .....	28
<u>6. ANALÝZA NÁKLADŮ</u> .....	28
<u>6.1 Náklady ve vztahu na 1 vozový kilometr</u> .....	30
<u>6.1.1 Odpisy hmotného a nehmotného majetku na 1 vozový kilometr</u> .....	31
<u>6.1.2 Nákup dopravních prostředků v letech 2005-2007</u> .....	32
<u>6.1.3 Objem mezd vyplacených na 1 vozový kilometr</u> .....	32
<u>6.1.4 Kalkulace nákladů na 1 vozový kilometr v trolejbusové dopravě</u> .....	34
<u>6.1.5 Kalkulace nákladů na 1 vozový kilometr v autobusové dopravě</u> .....	35
<u>6.2 Analýza nákladů ve vztahu na 1 osobokilometr</u> .....	37
<u>6.2.1 Provozní dotace ve vztahu na 1 osobokilometr</u> .....	38
<u>6.3 Srovnání tržeb za vlastní výkony na 1 osobokilometr</u> .....	39
<u>7. VÝNOSY VE VZTAHU NA 1 UJETÝ KILOMETR</u> .....	40

<a href="#">7.1 Užitek z tržeb za jízdné v letech 2006-2007</a>	41
<a href="#">IV. DISKUZE A ZÁVĚR</a>	42
<a href="#">8. Diskuze nad faktory efektivnosti</a>	42
<a href="#">8.1 Srovnání efektivnosti trolejbusové a autobusové dopravy na 1 vozový kilometr</a>	42
<a href="#">8.2 Efektivnost výnosů na běžný kilometr</a>	43
<a href="#">8.3 Efektivnost ve vztahu na 1 osobokilometr</a>	44
<a href="#">8.4 Závěrečné shrnutí diskuze</a>	44
<a href="#">SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</a>	45
<a href="#">PŘÍLOHY</a>	46



## **SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK**

MHD – městská hromadná doprava

DpmHK – Dopravní podnik města Hradec Králové

VF – výrobní faktory

THP – technicko-hospodářský pracovníci

PHM – pohonné hmoty

vzkm – vozový kilometr

KP – kontrolní pracovníci

DN – dopravní nehody

# SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

## SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Struktura a počet obyvatel.....	21
Tabulka č.2: Přírůstky a úbytky dlouhodobého majetku .....	25
Tabulka č.3: Struktura vozového parku MHD .....	25
Tabulka č.4: Financování nákupu nových vozidel pro MHD .....	26
Tabulka č.5: Celkové náklady k osobním nákladům, spotřebovaným nákupům a odpisům ...	28
Tabulka č.6: Spotřeba energie .....	30
Tabulka č.7: Celkové náklady ve vztahu na 1 vozový kilometr.....	30
Tabulka č.8: Odpisy hmotného a nehmotného majetku na 1 vozový kilometr.....	31
Tabulka č.9: Nákupy a odpisy dopravních prostředků .....	32
Tabulka č.10: Nákupy a odpisy dopravních prostředků na 1 vozový kilometr.....	32
Tabulka č.11: Mzdové náklady .....	33
Tabulka č.12: Mzdy vyplacené na 1 vozový kilometr.....	33
Tabulka č.13: Kalkulace nákladů na 1 vozový kilometr v trolejbusové dopravě .....	34
Tabulka č.14: Kalkulace nákladů na 1 vozový kilometr v autobusové dopravě .....	35
Tabulka č.15: Celkové náklady, počet přepravených osob a počet ujetých km.....	37
Tabulka č.16: Provozní dotace ve vztahu na 1 osobokilometr.....	38
Tabulka č.17: Podíl tržeb za vlastní výkony ve vztahu na 1 osobokilometr.....	39
Tabulka č.18: Tržby za vlastní výkony a provozní dotace.....	40
Tabulka č.19: Užitek z tržeb za přepravu, tarify a jízdenky .....	41
Tabulka č.20: Náklady na pohonné hmoty a trakční energii.....	43
Tabulka č.21: Srovnání nákladů a výnosů .....	43
Tabulka č.22: Srovnání nákladů a výnosů na 1 osobokilometr.....	44

## SEZNAM GRAFŮ

Graf č.1: Skladba zaměstnanců v roce 2007 .....	24
Graf č.2: Podíly na financování nákupu vozidel pro MHD .....	26
Graf č.3: Spotřebované nákupy paliva.....	29
Graf č.4: Spotřebované nákupy trakční energie .....	29
Graf č.5: Podíl celkových nákladů na 1 vozový kilometr.....	31
Graf č.6: Vývoj mzdových nákladů.....	34

Graf č.7: Náklady na trakční energii na 1 vozový kilometr .....	35
Graf č.8: Náklady na pohonné hmoty (PHM) na 1 vozový kilometr .....	36
Graf č.9: Průměrné tržby motorové nafty .....	36
Graf č.10: Celkové náklady .....	37
Graf č.11: Počet přepravených osob .....	38
Graf č.12: Tržby za vlastní výkony na 1 osobokilometr.....	39
Graf č.13: Tržby za vlastní výkony na 1 ujetý kilometr (v Kč) .....	40
Graf č.14: Počet přepravených osob .....	41

# ÚVOD

Ve své bakalářské práci se chci zabývat především efektivností Dopravního podniku města Hradce Králové v letech 2005-2007.

Jsem si vědoma velkého množství faktorů týkajících se jejich proměnlivosti, časového působení i osobního přístupu jak managementu, tak mého vlastního. Proto se předem omlouvám, že uváděné a mnou zjištěné výsledky budou jen nepatrným náhledem do této široké problematiky.

Práce byla přínosem především pro mne samotnou, neboť jsem sama mohla nahlédnout a ověřit si jak složitý a citlivý je mechanismus řízení takového podniku jako je Dopravní podnik v Hradci Králové.

# I. OBECNÁ ČÁST

## 1. VÝZNAM DOPRAVY

Doprava patří v moderních a vyspělých společnostech ke klíčovým, ale zároveň k velmi problémovým oblastem. Ekonomický a sociálně-kulturní význam dopravy spočívá v tom, že:

- přemísťuje zboží, osoby, a to jak za účelem pracovním, tak odpočinkem.
- uspokojuje potřeby společnosti
- přepravuje produkty z místa výskytu na místo spotřeby
- ovlivňuje rozvoj výroby a služeb
- zajišťuje přísun surovin a odbytu finálních výrobků
- zajišťuje zásobování obyvatel
- přispívá k rozvoji lidských sídel
- umožňuje využívání surovin v odlehlých oblastech
- ovlivňuje ceny surovin, výrobků
- ovlivňuje rozvoj vědy

Cílem každého státu je vytvořit dopravní soustavu, která je dostatečně hustá, rychlá, bezpečná a flexibilní.

### 1.1 Dopravní systém v České republice

Doprava a její složky jsou součástí každé místní infrastruktury. Významně se podílí na produkci materiálních hodnot. V České republice dopravní systém tvoří:

- 1) osobní doprava
  - a) veřejná – železniční, silniční, letecká, městská hromadná doprava (MHD), taxi
  - b) neveřejná- podniková, individuální, automobilová a ostatní (cyklistika..)
- 2) nákladní doprava
  - a) veřejná- železniční, silniční, vodní a letecká
  - b) neveřejná- silniční, železniční a ostatní

MHD je tedy součástí osobní veřejné dopravy.<sup>1</sup>

## 1.2 Negativní vlivy na životní prostředí

Náklady na dopravu nejsou pouze náklady vyjádřitelné penězi, ale mají vliv na okolí svými různými dopady na životní prostředí, faunu, floru, krajinu, lidi, objekty.

V současné době existují metody hodnocení těchto externích účinků dopravy jako např. náklady na odstranění škod, náhrady za neodstranitelné škody nebo oceňování nepříznivých účinků přepravního procesu na životní prostředí. Jsou zpracovány i prevenční přístupy a vyhodnoceny náklady potřebné k zabránění nepříznivých účinků dopravy, metody k snížení rizik a prevenci budoucích škod apod. Přesto lze konstatovat, že emise-na lokální znečištění ovzduší- zaujímá na prvním místě silniční individuální automobilová doprava, nákladní doprava a veřejná osobní doprava. Znamé jsou studie spotřeby energie v přepravních procesech, které stoupají a s nimi i množství emisí CO, SO<sub>2</sub>, oxidu dusíku apod.

V současné době je příznivý trend v používání pohonných hmot, které méně zatěžují životní prostředí, jako bioplyn, plynofikace pohonných jednotek, zrušení prodeje olovnatého benzínu, kvalitnější katalyzátory, úspornější motory. Autobusová doprava MHD, která využívá naftu, emituje nadměrné množství oxidu uhelnatého (630 mgr na jedno auto a jednu míli).

Silniční veřejná doprava znečišťuje prostředí i hlukově. Kvantifikace hluku je velmi obtížná a decibelové hodnocení problematické. Významnou roli hraje doba působení hluku, zvláště v nočních hodinách. Řešením je budování protihlukových bariér ( Slezské předměstí- vnitřní okruh Hradce Králové) a vývojem méně hlučných motorů. Autobusová doprava MHD působí hlučnost v rozmezí 60-70 decibelů.

Problémem městské dopravy jsou i dopravní zácpy, které představují nejen ztráty časové, ale škodí i intenzivněji životnímu prostředí.

V současné době narůstá nesoulad kapacit pozemních komunikací a jejich stavem s nárůstem přepravních intenzit. Tím narůstá množství dopravních kolapsů a zvyšuje se nehodovost. Problémem současné doby je i nadbytek přepravních kapacit, řada dopravních prostředků je nevytížená- osobní auta, MHD mimo dopravní špičky.

Závěrem lze říci, že doprava jako celek způsobuje lokální, regionální i globální znečištění ovzduší. Životní prostředí znečišťuje i hlukově, negativně působí vytvářením dopravních zácp a nehod.

---

<sup>1</sup> Melichar, V.; Ježek, J. Ekonomika dopravního podniku. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001, s. 176

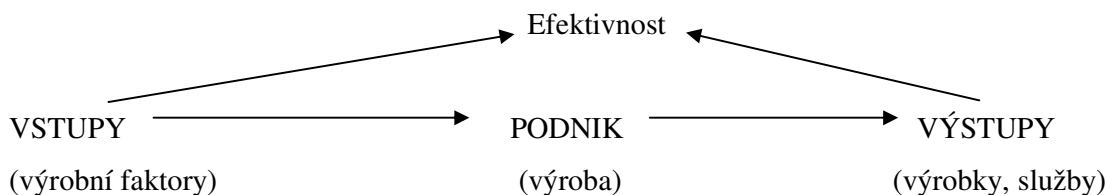
MHD znečišťuje povrchové vody a je zdrojem produkce tuhých a kapalných odpadů.

Na ochranu životního prostředí vynakládá Dopravní podnik města Hradec Králové (DpmHK) minimální částky pohybující se řádově od 276 000-370 000 Kč ročně v průběhu posledních tří let. Tyto náklady se týkaly zejména likvidace nebezpečných odpadů, laboratorních odběrů odpadních vod a měření nečistoty ovzduší.

## 2. EFEKTIVNOST

Efektivnost představuje stav, kdy získáme z dostupných zdrojů maximální užitek a maximální množství statků. Jde o stav, kdy se ekonomika nachází na hranici produkčních možností.

Obrázek č. 1: Schematické znázornění efektivnosti



Zdroj: Synek, M. a kol. Podniková ekonomika. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2000

Výpočet efektivnosti

$$\text{Efektivnost} = \frac{\text{výstup}}{\text{vstup}} = \frac{\text{služby(výrobky)}}{\text{výrobní faktory(VF)}}$$

Mezi vstupy v MHD řadíme například přímé náklady podniku (daně, mzdy, pojištění, energie...) a mezi výstupy pak poskytnuté služby, především přepravu cestujících. Pokud je hodnota výstupu služeb vyšší, než hodnota vstupů, výrobních faktorů (VF), je podnik efektivní.<sup>2</sup>

### 2.1 Základní složky a faktory efektivnosti

Základními složkami efektivnosti jsou hospodárnost a účelnost.

Hospodárnost bývá ztotožňována s efektivností, nicméně podle literárních údajů lze hospodárnost charakterizovat jako snahu z daného množství zdrojů vyrobit co nejvíce výrobků, dosáhnout nejlepších výsledků s nejnižšími náklady. Podle jiných autorů lze hospodárnost rozdělit na úspornost a výtěžnost. Úspornost chápeme jako množství s minimálními náklady. Výtěžnost představuje dosažení maximálního množství při konstantních nákladech.

<sup>2</sup> Synek, M. a kol. Podniková ekonomika. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2000



Efektivnost znamená absenci plýtvání, tj. co nejefektivnější využívání zdrojů. Zde hraje významnou úlohu management podniku, který rozhoduje o hodnotách vstupů, regulaci pracovních míst, rozsahu služeb.<sup>3</sup>

Faktory efektivity dělíme na vnější a vnitřní. Mezi vnější faktory patří:

- konkurenční prostředí (př. 2 či více výrobců stejného nábytku) – MHD nemá konkurenci
- neexistence konkurenčního prostředí (př. jediná univerzita)
- veřejná a občanská kontrola, která je v MHD nejdůležitější

Mezi vnitřní faktory patří faktory, které působí uvnitř organizace jako např.:

- systém řízení organizace,
- dělba práce,
- kvalifikace pracovníků,
- uplatňování vědeckého pokroku

## **2.2 Pojetí efektivity v předložené práci**

Na základě rozborů hospodaření DpmHK v letech 2005-2007 se budu zabývat rozбором celkových nákladů z hlediska efektivity na 1 vozový kilometr (vzkm) a 1 osobokilometr, odpisů hmotného a nehmotného majetku a nákladů na mzdy. Budu porovnávat efektivity trolejbusové a autobusové dopravy. Z výše uvedených kritérií budu analyzovat užitek.

---

<sup>3</sup> Buchta, M. Manažerská ekonomika. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006  
Tetřevová, L. Veřejná ekonomie. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003

### 3. MĚSTO HRADEC KRÁLOVÉ

Statutární město Hradec Králové patří svou velikostí i významem mezi nejdůležitější centra osídlení v České republice. Svou velikostí se řadí mezi deset největších měst České republiky. Je historickým, správním a kulturním centrem Severovýchodních Čech, jádrem přirozeného hradeckého regionu. Město Hradec Králové je důležitým dopravním uzlem, sídlem úřadů, státních institucí a bank. Ve městě jsou dobré podmínky pro rozvoj soukromého podnikání a služeb.

Podle současných internetových údajů je v Hradci Králové více jak 400 firem. Mezi významné patří firmy zabývající se automobilismem od prodeje aut, jejich údržby, výchovy řidičů až k likvidaci aut.

Přední místo v dopravě mezi hradeckými firmami zaujímá firma Korado, která realizuje mezinárodní dopravu, ale má i své dílny zaměřené na montáž autodoplňků, střešních oken, tažných zařízení, katalyzátorů apod.

V Hradci Králové je celá řada stavebních firem, mezi nimiž dominují firmy Oregon,s.r.o. a firma ASJ,s.r.o. provádějící výstavbu rodinných domů na klíč. Údržbě panelových domů se věnuje firma EM-STAV HK,s.r.o..

Těžištěm řemeslných firem v Hradci Králové jsou v současné době firmy malířské, natěračské a zámečnické.

Řada z výše uváděných firem se zabývá např. finančními službami, reklamou a propagací, realitami, ubytováním, volným časem, zdravím a vzděláním.

Ve městě nacházíme řadu významných architektonických památek od gotiky až po funkcionalismus.

V současné době udržuje Hradec Králové partnerské vztahy s Německem, Holandskem, Itálií, Francií, Slovenskem, Polskem.



**Tabulka č. 1: Struktura a počet obyvatel**

Celkem	94 255
Ženy	49 285
Muži	44 970
0-14 let	14 049
15-59 let	62 985
60+ let	20 043

Zdroj: [www.hradeckralove.org](http://www.hradeckralove.org)

V Hradci Králové na rozloze 105,6 km<sup>2</sup> žije v současné době necelých 100 tisíc obyvatel. Jak odpovídá celorepublikovým demografickým údajům, i v Hradci Králové převažují početně ženy tvořící více než 50% obyvatel. Významný podíl na struktuře obyvatel tvoří důchodci, více než 20%.<sup>4</sup>



---

<sup>4</sup> [www.hradeckralove.org](http://www.hradeckralove.org)

## 4. VÝVOJ MHD

Základní listinou ze dne 24. října 1928 byl dán základ ucelené městské hromadné dopravě v Hradci Králové. AUTODRÁHY MĚSTA HRADCE KRÁLOVÉ, jak zněl původní název, započaly 1. prosince 1928 přepravu cestujících dvěma autobusy na lince Kukleny - Nádraží - Slezské Předměstí.

Dnem 1. ledna 1949 byly Autodráhy začleněny do Sdruženého komunálního podniku. Od roku 1950 podnik nese současný název, právně a majetkově byl však národním podnikem (1.7. 1950 - 31.12. 1988) a od roku 1989 státním podnikem (1.1. 1989 - 30.8. 1997). Od 1.9. 1997 byl majetek podniku od státu převeden do akciové společnosti DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA HRADCE KRÁLOVÉ, a.s., kde jediným vlastníkem je Město Hradec Králové.

Mimo hromadnou dopravu osob podnik provozoval do roku 1965 v omezeném rozsahu i taxislužbu, půjčovnu vozidel a nákladní dopravu.

V období let 1974 - 1985 měl vlastní učňovské středisko. Od roku 1991 jsou rozvíjeny další

služby občanům města a to v oblasti cestovního ruchu, reklamy, výroby městského mobiliáře, oprav vozidel a výuky řidičů všech skupin.

V posledních letech rozšířil DpmHK svoji činnost o provozování zámečnictví, mytí vozidel, provozování tělovýchovné činnosti, ubytování, holičství, kadeřnictví, masérství a provozuje i čerpací stanici pohonných hmot.



### 4.1 Autobusová a trolejbusová doprava

Zahájení autobusové dopravy v Hradci Králové je spojeno se vznikem Autodrah města Hradce Králové, tedy datem 24. října 1928. Prvními dopravními prostředky, se kterými se hradečtí občané setkali v ulicích města, byly šestikolový "omnibus" TATRA pro 42 sedících a 50 stojících osob a menší vůz ŠKODA pro 19 sedících a 25 stojících osob.



V roce 2007 vlastnil DpmHK 62 nízkopodlažních autobusů sólo, 9 nízkopodlažních autobusů kloubových, 12 klasických autobusů Karosa sólo a 13 klasických kloubových autobusů Karosa.

V poválečném období byla vedena první jednání o zavedení trolejbusové dopravy. Realizace projektu byla zahájena ve 2. čtvrtletí 1948 a již po roce byl zahájen pravidelný provoz z Hlavního nádraží na Nový Hradec Králové. Dopravu zabezpečovaly 4 trolejbusy VETRA-ČKD (1949 - 1960).

Na konci roku 2007 DpmHK vlastnil 22 kusů nízkopodlažních trolejbusů TR 21, 2 trolejbusy TR 14 a 13 kloubových trolejbusů TR 15.

## 4.2 Technické zázemí

Původní sídlo AUTODRAH se nacházelo v centru města, v poměrně stísněném prostoru mezi bloky obytné zástavby vymezeném dnešními ulicemi Průmyslová a Škroupova. V roce 1952 došlo k přestěhování do zcela nově vybudovaného areálu na Slezském předměstí – v Pouchovské ulici. Nejprve ve dvou objektech garáží, na tehdejší dobu velmi pokrokově řešených se střešní železobetonovou konstrukcí o rozloze 20 x 60 m bez podpěrných sloupů, později i v provozní budově a přidružených objektech byla vytvořena moderní základna hromadné dopravy v Hradci Králové a jeho okolí.

## 4.3 Přeprava cestujících

V počátečním období pravidelné autobusové dopravy byly provozovány pouze tři linky. Číslo 0, číslo 1 a číslo 2. Na počátku třicátých let byl provoz zabezpečován sedmnácti linkami do 71 obcí vozovým parkem čítajícím 33 autobusů. Po zrušení dopravy do okolních měst v padesátých letech (3.11.1950 předáno n.p. ČSAD) byla dále rozvíjena již jen ve vlastní městské aglomeraci s nepatrným podílem zájezdové dopravy a smluvních jízd.

V roce 2007 vlastnil DpmHK celkem 96 autobusů a 37 trolejbusů, s nimiž ujel 6,3 mil. km.



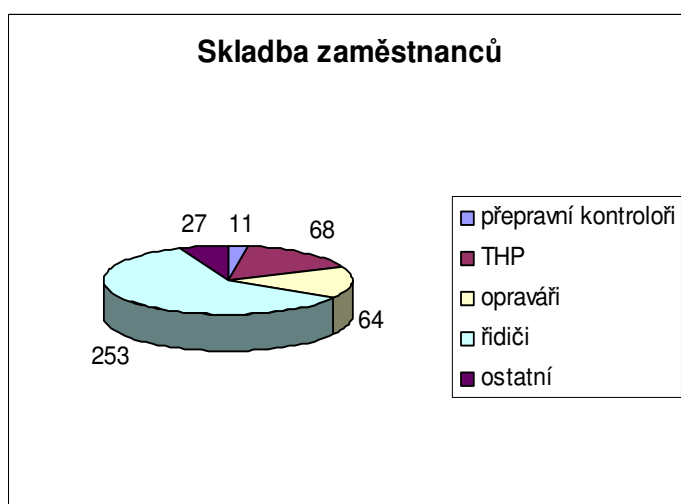
## 4.4 Zaměstnanci

Při svém založení měl podnik celkem 32 zaměstnanců. Postupným rozšiřováním dopravy narůstal i počet zaměstnanců.

V současné době provoz městské hromadné dopravy zabezpečuje 423 zaměstnanců, z toho je 253 řidičů MHD, 64 opravářů a 68 technicko-hospodářských pracovníků (THP).

Nesmíme však zapomenout na dalších 27 zaměstnanců, kteří působí v doplňkových službách pro veřejnost a jejich práce přináší přínos nejen finanční, ale zejména působí v oblasti propagace podniku jako celku.<sup>5</sup>

Graf č.1: Skladba zaměstnanců v roce 2007



Zdroj: Výroční zpráva DpmHK 2007

<sup>5</sup> <http://www.dpmhk.cz/o-spolecnosti/historie.htm>

## II. MAJETKOVÉ POMĚRY

### 5. MAJETEK

Majetkové poměry DpmHK nejlépe vystihují údaje o přírůstcích a úbytcích dlouhodobého majetku v průběhu let 2006 a 2007. Z údajů uvedených za rok 2007 vyplývá, že největší přírůstek majetku představoval nákup dopravních prostředků. Ve stejném období úbytek majetku rovněž tvořily dopravní prostředky v hodnotě přes 13 mil. Kč. Druhým největším úbytkem majetku v roce 2007 bylo vyřazení budov a staveb v hodnotě přes 6 mil. Kč.

Tabulka č.2: Přírůstky a úbytky dlouhodobého majetku

	2007		
	<i>nákup</i>	<i>vyřazený</i>	<i>odpisy</i>
Pozemky			
budovy a stavby	497	6 762	0
stroje, přístroje a zařízení	542	469	2 654
dopr. prostředky	26 679	13 486	47 429
Inventář	0	20	0
drobný DHM	742	405	742
drobný DNM	30	0	0
<b>Celkem</b>	<b>28490</b>	<b>21142</b>	<b>50825</b>

Zdroj: Výroční zpráva DpmHK 2007

Významnou součástí majetku DpmHK je vozový park. V současné době vlastní 133 dopravních prostředků. Z toho 37 trolejbusů a 96 autobusů.

Tabulka č.3: Struktura vozového parku MHD

	Provedení dopravního prostředku	2007
		kusy
Trolejbusy	nízkopodlažní sólo TR 21	22
	klasický sólo TR 14	2
	kloubový TR 15	13
	<b>Celkem trolejbusy</b>	<b>37</b>
	Autobusy	nízkopodlažní - sólo
nízkopodlažní - kloubový		9
klasický Karosa - sólo		12
klasický kloubový Karosa		13
<b>Celkem autobusy</b>		<b>96</b>
<b>Počet dopravních prostředků MHD ve stavu celkem</b>		<b>133</b>

Zdroj: Výroční zpráva DpmHK 2007

## 5.1 Financování nákupu nových vozidel

Rok 2007 byl mimořádným v nakoupení 13ti nových vozidel a to 7 nízkopodlažních autobusů a 6 kloubových autobusů. Tato transakce stála více než 85 mil. Kč. Na tomto financování se nejvíce podílel sám DpmHK a to částkou přes 62 mil. Kč, získal dotace z rozpočtu města v částce přes 15 mil. Kč a z dotací státního rozpočtu částku téměř 7 mil. Kč. Bližší a přesnější údaje udává tabulka č.4.

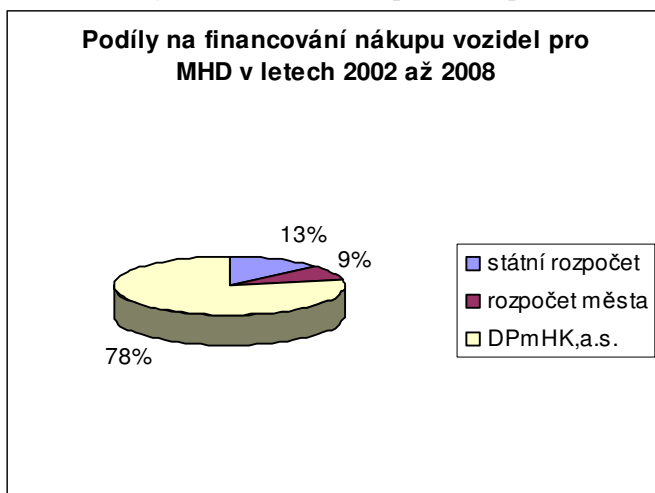
**Tabulka č.4: Financování nákupu nových vozidel pro MHD**

rok	Nákup nových vozidel celkem kusy	z toho				finanční náročnost tis. Kč	podíly financování nákupu		
		trolejbus nízkopodl. sólo <sup>(1)</sup>	trolejbus kloubový <sup>(1)</sup>	autobus nízkopodl. sólo	autobus nízkopodl. kloubový		DPmHK, a.s. tis. Kč	dotace z rozpočtu města tis. Kč	dotace ze státního rozpočtu tis. Kč
2005	8			5	3	51 850	38 650	1 000	12 200
2006	3			3		16 512	8 612	1 000	6 900
2007	13			7	6	85 145	62 645	15 600	6 900
Ø	<b>8</b>	<b>0</b>		<b>5</b>	<b>4,5</b>	<b>51 169</b>	<b>3 663,67</b>	<b>5 866,67</b>	<b>8 666,67</b>

Zdroj: Výroční zpráva DpmHK 2007

Pro lepší vizuální představu podílu na financování nákupu vozidel pro MHD souhrnně v letech 2002-2008 uvádím následující graf. I z tohoto dlouhodobého pohledu nákupu vozidel je patrné, že více jak ze ¾ je podíl kryt z peněz DpmHK. Více než 10% činí státní rozpočet a méně než 10% rozpočet města.

**Graf č.2: Podíly na financování nákupu vozidel pro MHD**



Zdroj: Vlastní tvorba



## 5.2 Investice

Rozhodující investicí byla výstavba Terminálu Bus hromadné dopravy. Termín dokončení a předání terminálu k 30.11.2007 nebyl ze strany dodavatele dodržen. DpmHK naplánoval zakoupení sedmi nízkopodlažních a šesti kloubových autobusů, pro autoškolu zakoupil jeden autobus Karosa. DpmHK posílil svůj rezervní fond o 110 tis. Kč.

## 5.3 Dotace a hospodaření

V roce 2007 byla uzavřena smlouva mezi Statutárním městem Hradec Králové a DpmHK k zajištění přiměřených dopravních služeb pro veřejnost provozováním autobusových a trolejbusových linek.

Město Hradec Králové se zavázalo v rámci dotací poskytnout DpmHK ztráty pro rok 2007 ve výši 129 milionů Kč, dále dotaci na pořízení autobusů 15 milionů a na pokrytí technického vybavení Terminálu Bus hromadné dopravy 4,7 mil. Kč.

DpmHK se zavázal k přepravnímu výkonu 6,3 mil. kilometrů. Tento závazek byl v roce 2007 mírně překročen.

Problémem byla výstavba nově budovaného Terminálu Bus, kdy plánovaná částka 4,7 mil. Kč byla v důsledku nedokončení terminálu převedena na rok 2008.

DpmHK získal ze státních dotací 6,9 mil. Kč na nákup tří nízkopodlažních autobusů.

Na dopravní obslužnost do obcí Vysoká nad Labem a Lochenice byla Krajským úřadem královéhradeckého kraje poskytnuta částka 239 661 Kč.

Výsledek hospodaření po zdanění činil 64 mil. Kč, byl použit na doplnění rezervního fondu v hodnotě 3,2 mil. Kč na úhradu neuhrazených ztrát (23,2 mil. Kč) minulých let a zbývající část 37 mil. Kč byla ponechána ve formě nerozděleného zisku.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Výroční zpráva DpmHK 2007  
Rozbor hospodaření 2007

### III. VÝSLEDKY A JEJICH ANALÝZA

#### 6. ANALÝZA NÁKLADŮ

Osobní náklady, spotřebované nákupy a odpisy tvoří dominující položky celkových nákladů. Podíl těchto složek na celkových nákladech v letech 2005-2007 kolísal mezi 93,1% až 94,6%.

Podíl osobních nákladů na celkových nákladech se pohybuje v rozmezí 44,5% - 49,6% a má plynulou vzestupnou tendenci. Ta je způsobena nárůstem mezd o více než 17 mil. Kč ve sledovaném období. Odvody na sociální a zdravotní pojištění rostly v průběhu sledovaných let o 3,1 mil. Kč, resp. 6 mil. Kč. Je zajímavé, že přes tento nárůst mezd o více než 6 mil. Kč v procentovém porovnání na celkových osobních nákladech se nezvyšoval a podíl kolísal kolem 71%. Totéž lze konstatovat i o sociálním a zdravotním pojištění, jehož podíl na osobních nákladech se blížil 25%.

Druhou nejvýznamnější složkou celkových nákladů jsou spotřebované nákupy tvořící více než 25% celkových nákladů. Dominující položka vydávána za nákup paliva se pohybuje v rozmezí mezi 37 mil. Kč až 40 mil. Kč ve sledovaných letech. Náklady za palivo tvoří více, než 50% spotřebních nákupů. Grafické vyjádření nárůstu spotřeby nákupů paliv a trakční energie udávají grafy č.3 a č.4. Jak v absolutních hodnotách v Korunách (o 3,5 mil. Kč), tak i v procentech (o 5%) vzrůstají náklady na palivo. Totéž platí i o trakční energii, kde nárůst nákladů, především mezi rokem 2005 a 2006, výrazně vzrost (o 1,4 mil. Kč). Celkově pak o 1,6 mil. Kč.

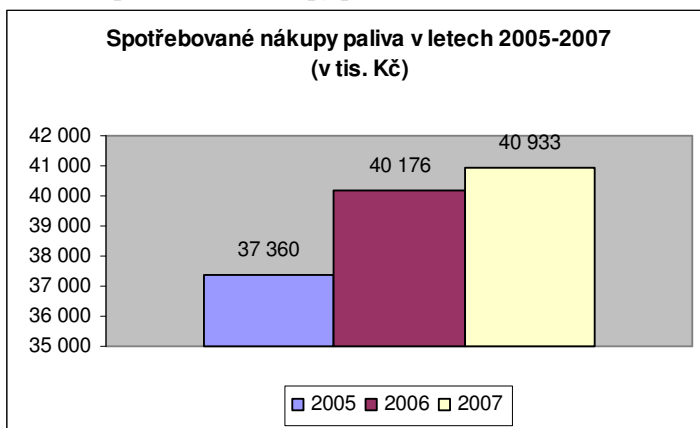
Podíl odpisů na celkových nákladech se pohybuje kolem 53 mil. Kč. Mezi roky 2005-2007 lze sledovat v procentovém vyjádření k celkovým nákladům klesající tendenci.

Tabulka č.5: Celkové náklady k osobním nákladům, spotřebovaným nákupům a odpisům

Celkové náklady vzhledem k osobním nákladům, spotřebovaným nákupům a odpisům				(tis.Kč)
	2005	2006	2007	Index 07/05
<b>náklady celkem</b>	257 879	272 427	279 312	1,08
<i>osobní náklady</i>	114 676	126 967	138 666	1,21
a)mzdy	81 397	90 453	98 622	1,21
b)soc. a zdrav.poj.	28 543	31 694	34 635	1,21
<i>spotř.nákupy</i>	72 127	76 307	71 104	0,99
a)palivo	37 360	40 176	40 933	1,10
b)trakční energie	6 465	7 953	8 106	1,25
<i>Odpisy</i>	53 576	54 689	53 059	0,99

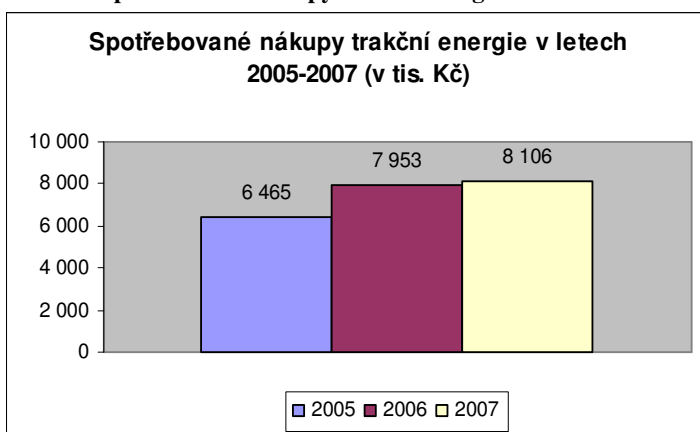
Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

**Graf č.3: Spotřebované nákupy paliva**



Zdroj: Vlastní tvorba

**Graf č.4: Spotřebované nákupy trakční energie**



Zdroj: Vlastní tvorba

Jak z této analýzy vyplývá, dopravní podnik nemá k snižování nákladů příliš velký prostor. Náklady jsou závislé na světových cenách paliv a energií. V této souvislosti je povzbuzující, že v roce 2008 klesnou náklady na spotřebované palivo díky celosvětovému poklesu cen ropy. Opačná situace je v trakční energii, kde ceny elektřiny trvale stoupají. Sociální a zdravotní pojištění je určováno státem, tak jako jsou dány i předpisy pro odpisy. Možné rezervy jsou ve snižování spotřeby pohonných hmot, včasnou a pravidelnou údržbou vozového parku. Možné jsou i úspory ve spotřebě plynu a elektřiny, které dosahují v průběhu sledovaných let téměř 4 mil. Kč. Nárůst ve spotřebě energií byl zaznamenán především mezi roky 2005 a 2006, kdy dosáhl 0,5 mil. Kč. Mezi roky 2006 a 2007 tento nárůst nepokračoval, ale naopak poklesl, což při absolutním zdražování energií lze hodnotit jako úsporné opatření. V podobném směru lze hodnotit odměny členům orgánů společnosti, převyšující sice 0,5 mil. Kč ročně, ale mající klesající tendenci.

**Tabulka č.6: Spotřeba energie**

Spotřeba energie (mimo trakční) v letech 2005-2007				(tis.)
	2005	2006	2007	Index 07/05
<b>Energie</b>	1 235	1 499	1 618	<b>1,31</b>
<b>Teplo</b>	1 914	1 914	1 797	<b>0,94</b>
<b>Voda</b>	179	219	197	<b>1,10</b>
<b>Plyn</b>	218	290	301	<b>1,38</b>
<b>Ostatní</b>	668	666	578	<b>0,87</b>

Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

Tuto tabulku uvádím pouze jako doplňující k nákladům. Vybrala jsem náklady na spotřebu elektrické energie, tepla, vody a plynu.

Ve všech ukazatelích lze konstatovat roční nárůsty nákladů, což je při monopolních cenách dodavatelů pochopitelné.

## 6.1 Náklady ve vztahu na 1 vozový kilometr

Náklady v dopravě tvoří:

- 1) přímé náklady podnikatelského subjektu, např. dopravního podniku (mzdy, daně, pojištění, energie, odpisy atd.)
- 2) náklady uživatelů (ceny jízdenek)
- 3) náklady infrastruktury (výstavba, údržba a modernizace dopravní sítě, poškozování životního prostředí apod.)

V následujícím analyzuji pouze přímé náklady DpmHK na 1 vzkm v letech 2005-2007.

Hlavními položkami celkových nákladů byly osobní náklady, spotřebované nákupy a odpisy. Vzhledem k tomu, že celkové náklady zahrnují velké množství položek, rozhodla jsem se analyzovat některé položky celkových nákladů.

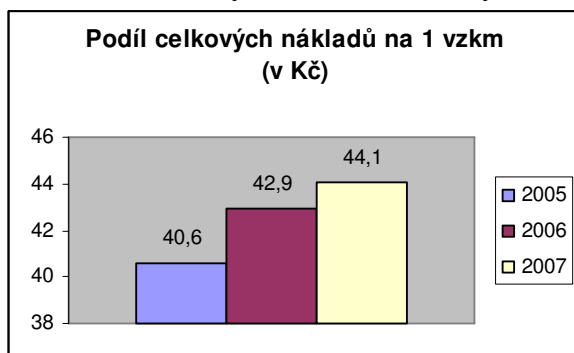
**Tabulka č.7: Celkové náklady ve vztahu na 1 vozový kilometr**

Celkové náklady v letech 2005-2007 ve vztahu na 1 vzkm				(tis.Kč)
	2005	2006	2007	Index 07/05
<b>náklady celkem</b>	257 879	272 427	279 312	<b>1,08</b>
<b>ujeté km celkem</b>	6 320	6 336	6 332	<b>1,00</b>
<b>podíl na 1 vzkm v Kč</b>	40,6	42,9	44,1	<b>1,09</b>

Zdroj: Výroční zpráva 2005,2007

Jak z uvedené tabulky vyplývá, celkové náklady na 1 vzkm se pohybovaly v letech 2005-2007 v rozmezí od 40,6 Kč/1 vzkm do 44,1 Kč/1 vzkm. Růst nákladů byl plynulý.

**Graf č.5: Podíl celkových nákladů na 1 vozový kilometr**



Zdroj: Vlastní tvorba

### 6.1.1 Odpisy hmotného a nehmotného majetku na 1 vozový kilometr

Odpisy hmotného a nehmotného majetku závisí na mnoha faktorech (stáří, opravy, modernizace, prodej, pronájem atd.) a řídí se rozhodováním managementu. Odpisy DpmHK se v letech 2005-2007 řádově pohybovaly v rozmezí 53,0-54,6 mil. Kč. Z pohledu 1 vzkm podíl v roce 2005 činil 8,4 Kč/ 1 vzkm, v roce 2006 činil 8,6 Kč/1 vzkm a v roce 2007 činil 8,3 Kč/ 1 vzkm.

**Tabulka č.8: Odpisy hmotného a nehmotného majetku na 1 vozový kilometr**

Odpisy hmotného a nehmotného majetku v letech 2005-2006 na 1 vzkm				(tis. Kč)
	2005	2006	2007	Index 07/05
<b>Odpisy</b>	53 576	54 684	53 059	<b>0,99</b>
<b>ujeté km</b>	6 320	6 336	6 332	<b>1,00</b>
<b>podíl na 1 vzkm v Kč</b>	8,4	8,6	8,3	<b>0,99</b>

Zdroj: Výroční zpráva DpmHK 2005,2007

Tyto údaje můžeme považovat za velice orientační. Jsou zde zahrnuty položky jako odpisy dopravních prostředků, opravy apod., které lze považovat za konstantní. Celá řada dalších faktorů je náhodná jako např. prodeje budov, pronájmy, opravy budov, nerealizované nákupy atd. Největší položku představoval nákup dopravních prostředků přes 26 mil. Kč a zároveň odpisy činily 18 mil. Kč. Dalším faktorem, který výrazně ovlivnil podíl odpisů na 1 vzkm, bylo vyřazení budov a staveb v hodnotě přes 6 mil. Kč. To výrazně zkruskuje údaje a nelze je tedy považovat za směrodatné.

### 6.1.2 Nákup dopravních prostředků v letech 2005-2007

Z výroční zprávy vyplývá, že nákupy dopravních prostředků DpmHK jsou velmi vyrovnané, ale závisí na mnoha faktorech. Například v roce 2005 investoval DpmHK do dopravních prostředků přes 23 mil. Kč, v roce 2006 investoval 46 mil. Kč, což je téměř dvojnásobná investice. V roce 2007 investoval pouze 26. mil. Kč. Plánovaná investice na rok 2007 byla podstatně vyšší, ale dopravnímu podniku nebylo dodáno 5 kloubových autobusů. Tím je i zkreslený index podílu cen autobusů na 1 ujetý kilometr. Index mezi rokem 2006 a 2007 také výrazně ovlivňuje odpisy dopravních prostředků, které byly v roce 2007 více jak 5ti násobné a přesáhly částku 13 mil. Kč.

Tabulka č.9: Nákupy a odpisy dopravních prostředků

Nákupy a odpisy dopravních prostředků v letech 2005-2007 (v tis. Kč)					
2005		2006		2007	
<i>nákupy</i>	<i>odpisy</i>	<i>nákupy</i>	<i>odpisy</i>	<i>nákupy</i>	<i>odpisy</i>
23 147	11 065	46 016	2 309	26 679	13 486

Zdroj: Výroční zpráva DpmHK 2005,2007

Tabulka č.10: Nákupy a odpisy dopravních prostředků na 1 vozový kilometr

Nákupy a odpisy dopravních prostředků na 1 vzkm v letech 2005-2007 (v Kč)					
2005		2006		2007	
<i>nákupy</i>	<i>odpisy</i>	<i>nákupy</i>	<i>odpisy</i>	<i>nákupy</i>	<i>odpisy</i>
3,66	1,75	7,26	0,36	4,21	2,13

Zdroj: Výroční zpráva DpmHK 2005,2007

Z tabulek a výše uvedeného vyplývá, že vyjádření nákladů z pohledu nákupů a odpisů na 1 vzkm není směrodatné.

### 6.1.3 Objem mezd vyplacených na 1 vozový kilometr

Významnou složkou nákladů DpmHK byly vyplácené mzdy, které se v letech 2006-2007 pohybovaly v rozmezí 89-108 mil. Kč.

**Tabulka č.11: Mzdové náklady**

<b>Mzdové náklady v letech 2005-2007</b>				(tis. Kč)
	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Index 07/05</b>
<b>mzdové náklady celkem</b>	88 468	98 975	107 708	1,22
<i>Řidiči</i>	51 615	57 730	63 779	1,24
<i>dělníci opraven</i>	11 892	13 558	14 369	1,21
<i>THP</i>	19 902	22 347	22 277	1,12
<i>Ostatní</i>	5 057	5 388	5 281	1,04
<i>13. a 14. plat</i>	3 549	7 895	11 178	3,15

Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

V dalším analyzuji, jaký podíl v Kč na 1 vzkm činil v letech 2005-2007 na:

- 1) platech řidičů
- 2) platech dělníků opraven
- 3) platech THP
- 4) 13. a 14. platech
- 5) ostatních výdajích

**Tabulka č.12: Mzdy vyplacené na 1 vozový kilometr**

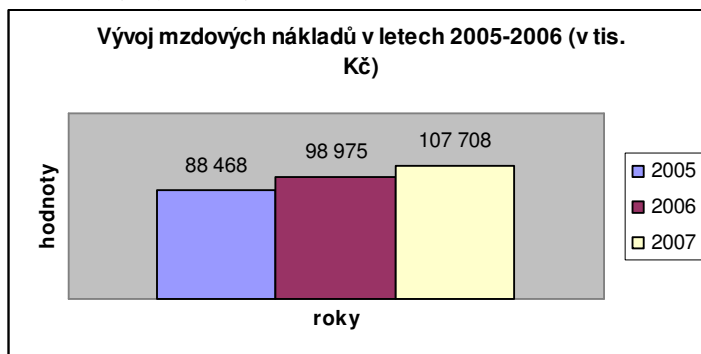
<b>Mzdy vyplacené na 1 vzkm v letech 2006-2007 v Kč</b>					
	<i>řidiči</i>	<i>dělníci</i>	<i>THP</i>	<i>13. a 14. plat</i>	<i>ostatní</i>
<b>2005</b>	8,16	1,88	3,1	0,56	0,8
<b>2006</b>	9,1	2,14	3,53	1,25	0,84
<b>2007</b>	10,07	2,27	3,83	1,77	0,83
<b>Index 07/05</b>	1,11	1,06	1,08	1,42	0,99

Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

Z tabulky vyplývá, že největší podíl mezd na 1 ujetý kilometr tvořily mzdy řidičů, které se pohybovaly od 8,16-10,07 Kč, což představuje více než 50% mzdových nákladů. S přihlédnutím k podílu ze 13. a 14. platu, blíží se mzdy řidičů hodnotě 12 Kč/1 vzkm. Druhý největší podíl na vyplacených mzdách na 1 vozový kilometr činily platy THP od 3,1-3,83 Kč. Opět s přihlédnutím k 13. a 14. platu se podíl mzdy na 1 vzkm THP pohybuje kolem 4,50 Kč/1 vzkm.

Mezi roky 2005-2007 došlo k celkovému nárůstu mezd přes 12%.

Graf č.6: Vývoj mzdových nákladů



Zdroj: Vlastní tvorba

#### 6.1.4 Kalkulace nákladů na 1 vozový kilometr v trolejbusové dopravě

V této kapitole chci porovnat rok 2005 až 2007 z hlediska nákladů na 1 ujetý kilometr v trolejbusové dopravě.

Tabulka č.13: Kalkulace nákladů na 1 vozový kilometr v trolejbusové dopravě

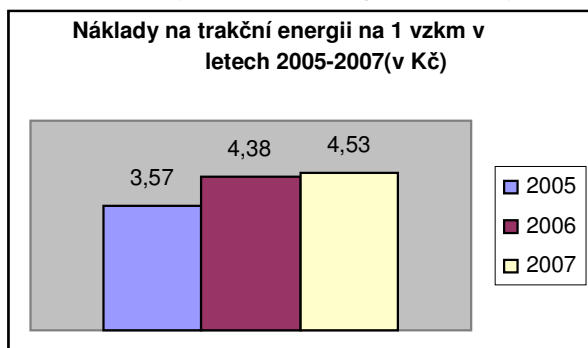
Kalkulace nákladů na 1 vzkv v trolejbusové dopravě				(Kč)
	2005	2006	2007	Index 07/05
trakční energie	3,57	4,38	4,53	1,27
přímý materiál	0,17	0,19	0,23	1,35
přímé mzdy	7,98	8,86	9,76	1,22
Odpisy	11,16	11,3	11,25	1,01
opravy a udržování	7,9	8,53	8,93	1,13
přímé náklady	6,5	6,6	7,2	1,11
provozní režie	2,01	2,15	2,01	1,00
správní režie	2,52	2,77	2,83	1,12
<b>Celkem</b>	<b>41,81</b>	<b>44,78</b>	<b>46,74</b>	<b>1,12</b>

Zdroj : Rozbor hospodaření 2005,2007

Největší položkou v nákladech byly odpisy a činily více než 11 Kč/1 kilometr. Přímé mzdy se pohybovaly v rozmezí od 7,98,86-9,76 Kč/1 kilometr. Přibližně stejné náklady byly spojené s opravami a udržováním vozového parku. O něco nižší byly přímé náklady, které se pohybovaly v rozmezí od 6,50-7 Kč. Náklady na trakční energii byly od 3,57 do 4,53 Kč. Náklady na odpisy a provozní režii byly nižší v roce 2007. Nejnižší náklady zaujímaly výdaje na materiál (pneumatiky) a činily kolem 0,20 Kč/1 kilometr.



Graf č.7: Náklady na trakční energii na 1 vozový kilometr



Zdroj: Vlastní tvorba

Snižování nákladů v trolejbusové dopravě řeší dopravní podnik úsporou ve spotřebě materiálu při opravách a údržbě vrchního vedení. Naopak zvýšení nákladů znamenalo na přelomu let 2006 a 2007 zavedení čipových karet.

### 6.1.5 Kalkulace nákladů na 1 vozový kilometr v autobusové dopravě

Náklady autobusové dopravy v letech 2005 a 2007 se výrazně odlišují od nákladů trolejbusové dopravy.

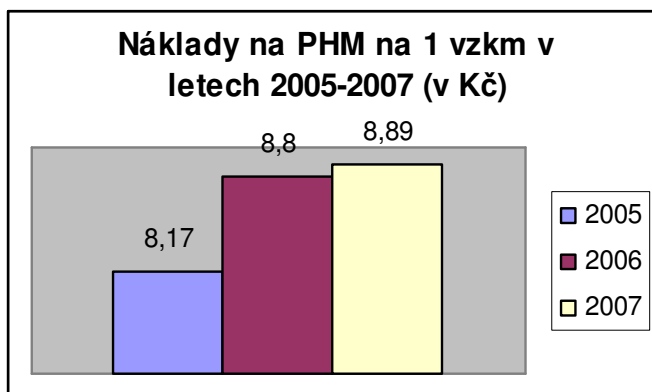
Tabulka č.14: Kalkulace nákladů na 1 vozový kilometr v autobusové dopravě

Kalkulace nákladů na 1 vzkm v autobusové dopravě				(Kč)
	2005	2006	2007	index 07/05
<i>PHM</i>	8,17	8,8	8,89	<b>1,09</b>
<i>přímý materiál</i>	0,21	0,22	0,24	<b>1,14</b>
<i>přímé mzdy</i>	7,98	8,86	9,76	<b>1,22</b>
<i>Odpisy</i>	5,8	5,96	5,53	<b>0,95</b>
<i>opravy a udržování</i>	6	6,53	6,78	<b>1,13</b>
<i>přímé náklady</i>	5,78	5,71	6,05	<b>1,05</b>
<i>provozní režie</i>	2,01	2,15	2,01	<b>1,00</b>
<i>správní režie</i>	2,52	2,77	2,83	<b>1,12</b>
<b>Celkem</b>	<b>38,47</b>	<b>41</b>	<b>42,09</b>	<b>1,09</b>

Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

Nejvyšší položkou jsou zde přímé mzdy a pohybují se v rozmezí od 7,98-9,76 Kč/1 kilometr. Této hodnotě se blíží náklady na spotřebu pohonných hmot. Relativně vysoké, podobně jako u trolejbusové dopravy, jsou náklady na 1 kilometr z hlediska oprav a udržování. Přesahují 6 Kč na 1 kilometr. V autobusové dopravě náklady na odpisy a provozní režii byly v roce 2007 nižší.

**Graf č.8: Náklady na pohonné hmoty (PHM) na 1 vozový kilometr**

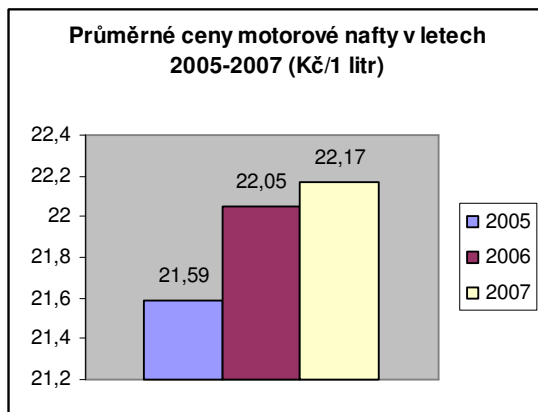


Zdroj: Vlastní tvorba

Z pohledu kalkulace nákladů na 1 vzkm lze konstatovat, že trakční energie byla výhodnější z hlediska provozu trolejbusů než PHM v autobusové dopravě. Z pohledu odpisů byly výhodnější autobusy.

Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2007 se zdramatizovala situace kolem ceny motorové nafty. V listopadu roku 2007 přesáhla částku 26 Kč/ 1 liter.

**Graf č.9: Průměrné tržby motorové nafty**



Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

Vedle nárůstu cen motorové nafty v letech 2005-2007 v posledních dvou letech vzrostla i průměrná spotřeba nafty v autobusové dopravě z 39,91 litrů/100 kilometrů. Tento nárůst spotřeby motorové nafty lze pravděpodobně vysvětlit i modernějšími autobusy, jejichž vytápění i obsluha je energeticky náročnější. Svou úlohu v MHD ve vztahu ke spotřebě nafty

může sehrát i ročně se zvyšující hustota provozu. Tyto cenové nárůsty nafty, ale i olejů a mazadel představovaly vyšší náklady v roce 2007 oproti předchozímu roku cca o 750 tis. Kč.

## 6.2 Analýza nákladů ve vztahu na 1 osobokilometr

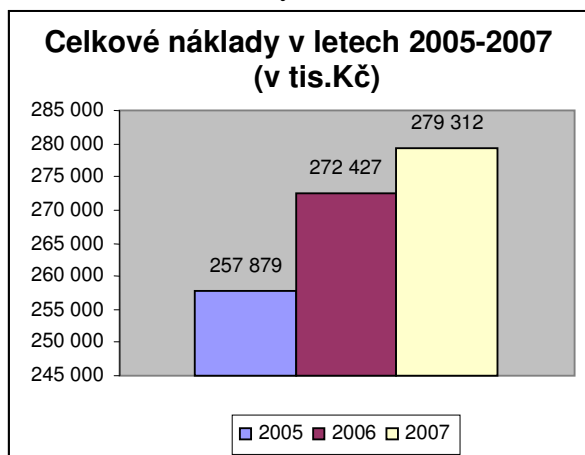
Tabulka č.15: Celkové náklady, počet přepravených osob a počet ujetých km

Celkové náklady, počet přepravených osob a počet ujetých km				(tis.)
	2005	2006	2007	Index 07/05
celkové náklady	257 879	272 427	279 312	1,08
počet přepravených osob	38 589	35 284	38 222	0,99
počet ujetých km	6 320	6 336	6 332	1,00
osobokilometr	1,06	1,22	1,12	1,06

Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

Při analýze jsem srovnávala celkové náklady k součinu počtu ujetých kilometrů a počtu přepravovaných osob. V roce 2005 dosáhl index osobokilometru hodnoty 1,06 Kč/1 osobokilometr a byl ve sledovaném období nejnižší. V tomto roce byly nejnižší náklady na mzdy, sociální pojištění, ale i náklady na paliva a trakční energii, tedy na hlavní položky celkových nákladů.

Graf č.10: Celkové náklady



Zdroj: Vlastní tvorba

Mezi roky 2005 a 2006 vzrostly výrazně náklady na mzdy o více než 8 mil. Kč, na sociální a zdravotní pojištění o 3 mil. Kč. Náklady na nákup paliv se zvýšily o 2,8 mil. Kč a trakční energie o 1,5 mil. Kč. Nejvyšší hodnoty indexu v roce 2006 lze vedle uvedených růstových nákladů vysvětlit i výrazným snížením počtu přepravovaných osob o více jak 3,3 mil.

Ve všech sledovaných letech byl počet ujetých kilometrů prakticky konstantní. V roce 2007 vzrostly náklady v porovnání s rokem 2006 skoro o 7 mil. Kč, přesto hodnota indexu

osobokilometru poklesla. To bylo způsobeno i výrazným zvýšením počtu přepravovaných osob o více než 3 mil.

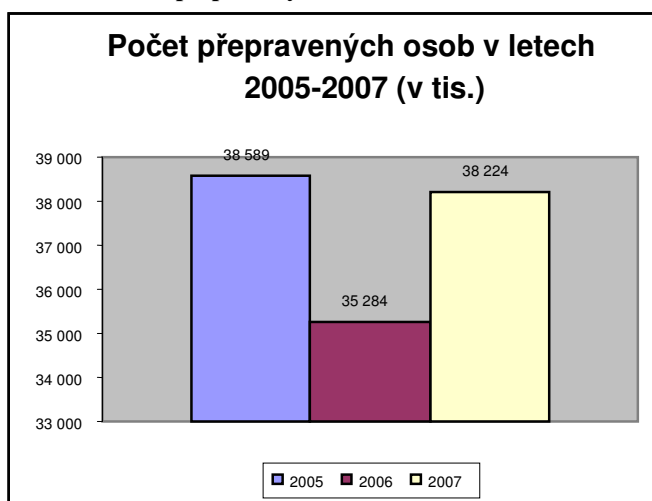
### 6.2.1 Provozní dotace ve vztahu na 1 osobokilometr

Tabulka č.16: Provozní dotace ve vztahu na 1 osobokilometr

Provozní dotace ve vztahu na 1 osobokilometr				(tis.)
	2005	2006	2007	Index 07/05
Provozní dotace	124 000	129 000	129 000	1,04
Počet přepravených osob	38 589	35 284	38 224	0,99
Počet ujetých km	6 320	6 336	6 332	1,00
hodnota osobokilometru	0,51	0,58	0,53	1,04

Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

Graf č.11: Počet přepravených osob



Zdroj: Vlastní tvorba

Z rozboru hospodaření vyplývá, že dotace v letech 2005-2007 se pohybovaly od 124 mil. Kč do 129 mil. Kč. Ve vztahu na 1 osobokilometr vyplývá, že největší podíl těchto dotací byl v roce 2006 a dosáhl hodnoty 0,58 Kč/1 osobokilometr. Lze to opět vysvětlit nejnižším počtem přepravených osob. V roce 2007 tento index poměru provozních dotací dosáhl hodnoty 0,53 Kč/1 osobokilometr. Nejnižší hodnotu dosáhl index v roce 2005 a to 0,51 Kč/1 osobokilometr, ačkoli byly dotace o 4 mil. Kč nižší než v ostatních následných letech. To opět souvisí s nejvyšším počtem přepravených osob a to přes 38,5 mil.

### 6.3 Srovnání tržeb za vlastní výkony na 1 osobokilometr

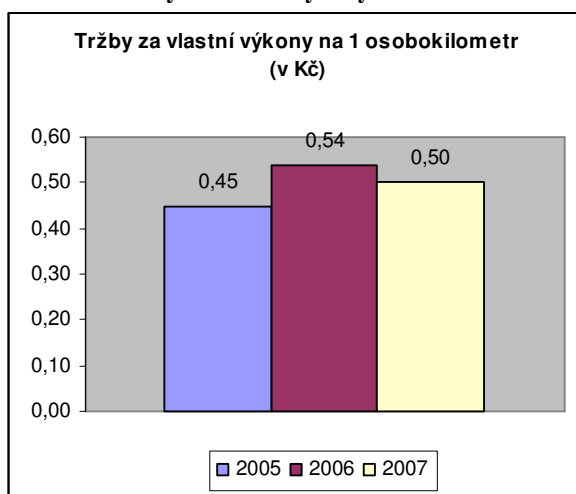
Tabulka č.17: Podíl tržeb za vlastní výkony ve vztahu na 1 osobokilometr

Podíl tržeb za vlastní výkony ve vztahu k 1 osobokilometru				(tis.)
	2005	2006	2007	Index 07/05
Tržby za vlastní výkony	108 540	120 768	120 176	1,11
Počet přepravených osob	38 589	35 284	38 224	0,99
Počet ujetých km	6 320	6 336	6 332	1,00
hodnota na osobokilometr	0,45	0,54	0,50	1,11

Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

Z analýzy tržeb za vlastní výkony ve vztahu počtu přepravených osob a ujetých kilometrů vyplývá, že neefektivnějším rokem byl rok 2006, kdy index osobokilometrů dosáhl hodnoty 0,54 Kč/1 osobokilometr. V tomto roce byly také tržby nejvyšší a počet přepravených osob nejnižší. Nejnižší hodnotu měl rok 2005, kdy dosáhl hodnoty 0,45 Kč/1 osobokilometr. V tomto roce bylo také přepraveno nejvíce osob. V roce 2007 se index osobokilometrů blíží hodnotě 0,50 Kč/ 1 osobokilometr, což při konstantním počtu ujetých kilometrů představuje přibližně 120 mil. Kč získaných z tržeb a více než 38 mil. přepravených osob.

Graf č.12: Tržby za vlastní výkony na 1 osobokilometr



Zdroj: Vlastní tvorba

## 7. VÝNOSY VE VZTAHU NA 1 UJETÝ KILOMETR

Mezi hlavními ukazateli výnosů jsou tržby za vlastní výkony a provozní dotace. Těmto dvěma ukazatelům budu věnovat pozornost. Ostatní výnosy jako např. tržby z prodeje hmotného a nehmotného majetku, zásob, kovového odpadu apod. dále neanalyzuji, neboť tvoří nepodstatnou část těchto výnosů.

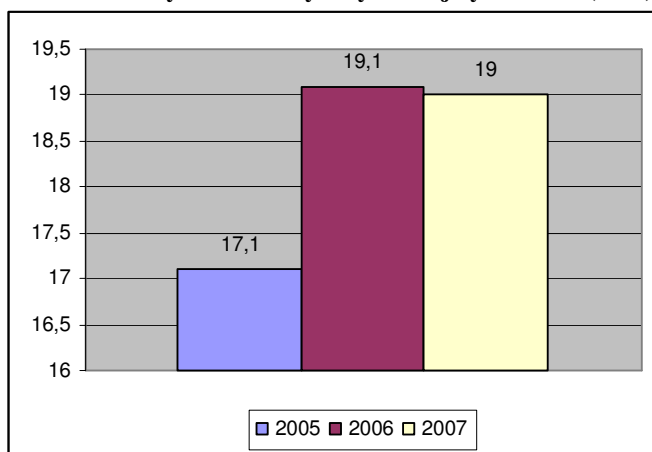
**Tabulka č.18: Tržby za vlastní výkony a provozní dotace**

Tržby za vlastní výkony a provozní dotace v letech 2005-2007				(tis. Kč)
	2005	2006	2007	Index 07/05
<b>tržby za vlastní výkony</b>	108 540	120 768	120 176	<b>1,11</b>
<i>podíl na 1 ujetý km (v Kč)</i>	17,1	19,1	19	<b>1,11</b>
<b>provozní dotace</b>	124 000	129 000	129 000	<b>1,04</b>
<i>podíl na 1 ujetý km (v Kč)</i>	19,6	20,4	20,4	<b>1,04</b>

Zdroj: Výroční zpráva 2005,2007

Tržby za vlastní výkony zaznamenaly největší nárůst mezi roky 2005 a 2006 a naopak mezi roky 2006 a 2007 poklesly. Tento pokles není v souladu s počtem přepravených osob, neboť v roce 2007 v porovnání s rokem 2006 bylo přepraveno o více než 3 mil. osob. Tato anomálie v grafu je vysvětlitelná zjištěním na dopravním podniku, neboť v roce 2006 se tržba zvýšila o více než 1 mil. Kč od firmy Strabag za provedení smyčky trolejového vedení na konečné v Plačicích.

**Graf č.13: Tržby za vlastní výkony na 1 ujetý kilometr (v Kč)**



Zdroj: Vlastní tvorba

## 7.1 Užitek z tržeb za jízdné v letech 2006-2007

V této kapitole mohu analyzovat pouze roky 2006 a 2007, neboť DpmHK tyto údaje v rozboru hospodaření za rok 2005 neuvádí. DpmHK získal v letech 2006-2007 za přepravu, tarify a jízdenky více než 117 mil. Kč. a v roce 2007 získal o 1,1 mil. Kč více v porovnání s rokem 2006. Tyto údaje vztaženy na 1 km znamenají, že užitek z tržeb za jízdné se pohybuje od 18,60 do 18,80 Kč na 1 kilometr. Mezi lety 2006-2007 je vzrůstající trend.

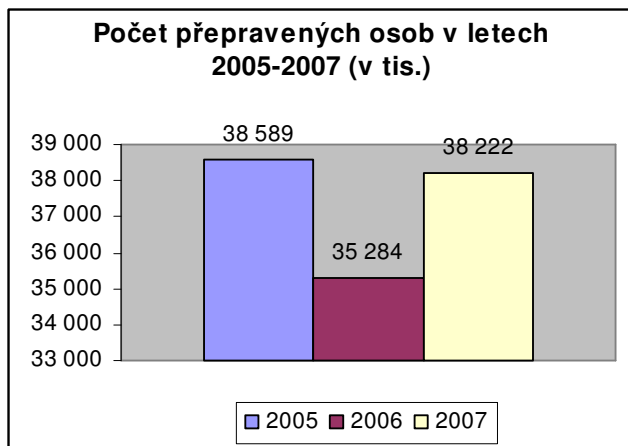
**Tabulka č.19: Užitek z tržeb za přepravu, tarify a jízdenky**

Užitek z tržeb za přepravu, tarify a jízdenky v letech 2006-2007			(tis.Kč)
	2006	2007	Index 07/05
užitek z tržeb za jízdné	117 945	119 111	1,01
podíl na 1 km v Kč	18,6	18,8	1,01

Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

V roce 2006 byly tarify stejné jako v roce 2007.

**Graf č.14: Počet přepravených osob**



Zdroj: Vlastní tvorba

## **IV. DISKUZE A ZÁVĚR**

### **8. Diskuze nad faktory efektivity**

Snížení nákladů a zvýšení výnosů je cílem každého podniku, který má být efektivní. Z pohledu MHD v Hradci Králové lze říci, že v hlavních ukazatelích nákladů není mnoho rezerv na zvýšení efektivity.

Osobní náklady stouply v průběhu sledovaných let o 12% a v závěru roku 2007 byl management DpmHK donucen k mimořádnému vyplacení jednorázové částky 8 tis. Kč na zaměstnance. Rezervy ve vztahu ke snižování nákladů lze hledat ve snižování počtu řidičů, THP a revizorů.

Sociální a zdravotní pojištění je regulováno státem a tudíž nemá podnik možnost jeho výši ovlivnit.

Ve spotřebovaných nákupech dominují energetické položky- nafta a trakční elektrická energie. Výhledově se zde jeví jako možnost ke snížení nákladů nákup autobusů s nižší spotřebou paliva. Rezervy jsou i ve snížení nákladů na opravy a v lepší údržbě vozového parku. V trolejbusové dopravě lze kalkulovat se zvyšujícími se cenami za trakční energii a tudíž se vzrůstem nákladů. Rezervu lze hledat v úspornější údržbě trolejového vedení.

Rezervy jsou i v možnostech snížení spotřeby elektrické energie, tepla, vody a plynu v podniku. Též v odpisech, zvláště budov, ale i v nových pronájmech jsou rezervy především při uzavírání nových smluv.

#### **8.1 Srovnání efektivity trolejbusové a autobusové dopravy na 1 vozový kilometr**

Celkové náklady na 1 vzkm převyšovaly u trolejbusové dopravy náklady na dopravu autobusy. Tyto rozdíly vzrůstaly ve sledovaném období od 3,4 Kč/1 vzkm do 4,65 Kč/1 vzkm. Celkové náklady na provoz trolejbusů jsou tedy vyšší. Tento rozdíl je způsoben vyššími odpisy ve srovnání s autobusovou dopravou. V trolejbusové dopravě zvyšuje náklady na 1 vzkm údržba trolejového vedení.

Jiný pohled na efektivnost autobusové a trolejbusové dopravy je ve vztahu k nákladům na pohonné hmoty a trakční energii.



**Tabulka č.20: Náklady na pohonné hmoty a trakční energii**

<b>Náklady na pohonné hmoty a trakční energii (v Kč/1 vzkm)</b>			
	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
<i>Trolejbusy</i>	3,57	4,38	4,53
<i>Autobusy</i>	8,17	8,8	8,89

Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

Náklady na trakční energii se pohybovaly ve sledovaném období od 3,57 Kč/1 vzkm do 4,53 Kč/1 vzkm. Náklady na pohonné hmoty činily v autobusové dopravě od 8,17 Kč/1 vzkm do 8,89 Kč/1 vzkm. Energetický provoz trolejbusů je z pohledu nákladů prakticky poloviční.

Z pohledu odpisů byl efektivnější provoz autobusů, z pohledu spotřeby energií provoz trolejbusů.

## 8.2 Efektivnost výnosů na běžný kilometr

Srovnání tržeb za vlastní výkony spojených s dotacemi ve vztahu k nákladům na 1 vzkm udává následující tabulka.

**Tabulka č.21: Srovnání nákladů a výnosů**

<b>Srovnání nákladů a výnosů v letech 2005-2007 (v Kč/1 vzkm)</b>			
	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
<i>celkové náklady na 1 vzkm</i>	40,6	42,9	44,1
<i>tržby za vlastní výkony</i>	17,1	19,1	19
<i>Dotace</i>	19,6	20,6	20,4
<i>Výnosy</i>	36,7	39,5	39,4
<i>rozdíl mezi náklady a výnosy</i>	-4,1	-3,4	-4,7

Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

Tržby za vlastní výkony se pohybovaly mezi 17,1 Kč/1 vzkm až 19,1 Kč/1 vzkm. Výnosy ani s přičtenými dotacemi nedosahují nákladů a deficit v letech 2005-2007 se pohyboval od 3,4 Kč/1 vzkm do 4,7 Kč/1 vzkm.

### 8.3 Efektivnost ve vztahu na 1 osobokilometr

Podobný výsledek jako v analýze efektivnosti na 1 vzkm poskytuje i rozbor efektivnosti na 1 osobokilometr.

Tabulka č.22: Srovnání nákladů a výnosů na 1 osobokilometr

Srovnání nákladů a výnosů v letech 2005-2007 (v Kč/1 osobokilometr)			
	2005	2006	2007
<i>celkové náklady</i>	1,06	1,22	1,12
<i>tržby za vlastní výkony</i>	0,45	0,54	0,5
<i>Dotace</i>	0,51	0,58	0,53
<i>Výnosy</i>	0,96	1,12	1,03
<i>rozdíl mezi náklady a výnosy</i>	-0,1	-0,1	-0,09

Zdroj: Rozbor hospodaření 2005,2007

Srovnání nákladů na 1 osobokilometr s tržbami za vlastní výkony a dotacemi rovněž vykazuje záporné hodnoty. Náklady převyšují výnosy a rozdíl se pohybuje od -0,09 Kč/1 osobokilometr do -0,1 Kč/1 osobokilometr.

### 8.4 Závěrečné shrnutí diskuze

Efektivnost celkových nákladů byla ve sledovaných letech 2005-2007 ovlivněna stoupajícími osobními náklady, kolísavými cenami pohonných hmot a zvyšujícími se cenami energií. Možnosti snižování celkových nákladů jsou uvedeny v kapitole 8.1, ale jejich realizace je problematická.

Hodnocení efektivnosti celkových nákladů v trolejbusové a autobusové dopravě na 1 vzkm i osobokilometr vyznívá ve prospěch autobusů. Tento nepoměr je způsoben vyššími odpisy trolejbusů v uvedeném období. Srovnání s náklady na pohonné hmoty v autobusové dopravě a trakční energii v trolejbusové dopravě jednoznačně vyznívá ve prospěch trolejbusů.

Městská hromadná doprava v Hradci Králové nebyla schopná krýt v letech 2005-2007 ani s dotacemi uváděné náklady. Z výročních zpráv vyplývá, že efektivnější pro DpmHK byla reklama, provoz městského mobiliáře, externí opravy, zájezdová doprava, prodej nafty, autoškola a služby střediska Kondic. DpmHK sám dotuje MHD z těchto činností.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. SYNEK, Miloslav. a kol. *Podniková ekonomika*. 2.vyd. Praha:C.H.Beck, 2000. 456 s. ISBN 80-7179-388-4
2. MELICHAR, Vlastimil.; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. 2. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. 176 s. ISBN 80-7179-359-2
3. BUCHTA, Miroslav. *Manažerská ekonomika*. 3. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. 191 s. ISBN 80-7179-726-1
4. PILNÝ, Jaroslav. *Ekonomika veřejného sektoru*. 2. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. 248 s. ISBN 978-80-7395-021-7
5. TETŘEVOVÁ, Liběna. *Veřejná ekonomie*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. 136 s. ISBN 80-7194-544-7
6. NĚMEC, Petr. *Geografie*. [online]. [cit. 2007-5-16]. Dostupný z WWW. < [http://www.hradeckralove.org/cz/O\\_meste/data/geografie.html](http://www.hradeckralove.org/cz/O_meste/data/geografie.html) >
7. ČERMÁK, Zdeněk. *Historie města*. [online]. [cit. 2007-5-23]. Dostupný z WWW. < [http://www.hradeckralove.org/cz/O\\_meste/historie.html](http://www.hradeckralove.org/cz/O_meste/historie.html) >
8. DpmHK. *Historie dopravního podniku*. [online]. Dostupný z WWW. < <http://www.dpmhk.cz/o-spolecnosti/historie.htm> >
9. Výroční zpráva DpmHK 2005
10. Výroční zpráva DpmHK 2006
11. Výroční zpráva DpmHK 2007
12. Rozbor hospodaření DpmHK 2005
13. Rozbor hospodaření DpmHK 2006
14. Rozbor hospodaření DpmHK 2007

## **PŘÍLOHY**

**PŘÍLOHA A-** Dopravní nehodovost v letech 2005-2007

**PŘÍLOHA B-** Počet cestujících bez platné jízdenky

**PŘÍLOHA C-** Orientační schéma MHD v Hradci Králové

**PŘÍLOHA D-** Trasy trolejbusových a autobusových linek MHD v Hradci Králové

**PŘÍLOHA E-** Smluvní přepravní podmínky pro přepravu ve vozidlech MHD v Hradci Králové

## **PŘÍLOHA A**

### **DOPRAVNÍ NEHODOVOST V LETECH 2005-2007**

Dopravní podnik města Hradce Králové trvale vyhodnocuje dopravní nehodovost od roku 1988 až do současnosti. Vedení analyzuje především počty dopravních nehod (DN), vzniklé škody a zranění. Z rozboru hospodaření vyplývá, že počet dopravních nehod v posledních třech letech se pohybuje kolem 150, přičemž škody při dopravních nehodách se pohybují od 1,0-2,6 milionů Kč. Škoda dopravního podniku má obdobný průběh, ale řádově se pohybuje od 0,5-1 milionů Kč. Potěšující je, že absolutní vyjádření škod v Kč má klesající tendenci. Počet zraněných při dopravních nehodách má stoupající tendenci z 12 osob na 18. Smrtelné zranění bylo zaznamenáno pouze v roce 2005.

**Dopravní nehodovost DpmHK v letech 2005-2007**

<b>rok</b>	<b>celkem DN</b>	<b>počet zranění</b>	<b>usmrcení vlivem DN</b>	<b>celková škoda v Kč</b>	<b>škoda DP v Kč</b>
2005	151	12	1	2 635 244,00	1 090 244,00
2006	150	13	0	1 220 504,00	537 504,00
2007	153	18	0	1 073 974,00	550 074,00

#### **Komentář k dopravní nehodovosti za rok 2007**

Dopravní podnik se zabývá příčinami dopravních nehod z pohledu viny řidičů DpmHK. Nejčastější příčinou nehody je neodhadnutý průjezdní profil, pád cestujícího, sevření cestujícího ve dveřích, nehody ve vozovkách, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy. Těchto dopravních nehod bylo celkově v roce 2007 109. Tyto nehody se týkají autobusové dopravy a je zajímavé, že na trolejové trakci v roce 2007 nebyla zaznamenána žádná nehoda.

Zcela jiné hodnocení poskytuje pohled na dopravní nehodovost podle provozu autobusů či trolejbusů. Celkově bylo v roce 2007 zaznamenáno 85 dopravních nehod. Z toho 59 nehod autobusů a 26 nehod trolejbusů.

## PŘÍLOHA B

### POČET CESTUJÍCÍCH BEZ PLATNÉ JÍZDENKY

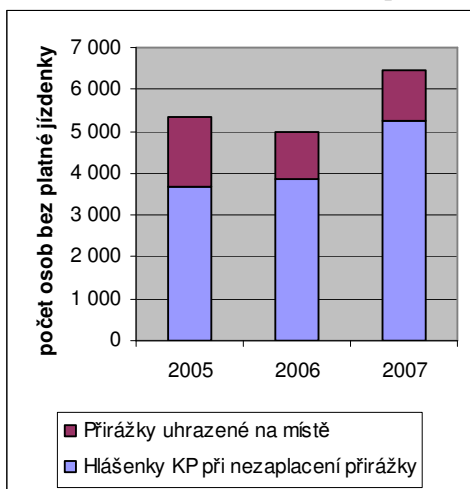
Dopravní podnik sleduje dlouhodobě trendy ve vývoji počtu cestujících bez platné jízdenky. Srovnáme-li zaznamenané výsledky v letech 2005-2007, lze konstatovat, že počty cestujících bez platné jízdenky byly vyrovnané a dosahovaly řádově 5 000 černých pasažérů. Výrazný nárůst černých pasažérů nastal v roce 2007, kdy jejich počet dosáhl 6 471 případů. Z toho k dalšímu řízení bylo evidováno v letech 2005-2006 přibližně 1 800 pasažérů a v roce 2007 to bylo 2 851 pasažérů.

#### Vývoj počtu cestujících bez platné jízdenky v letech 2005-2007

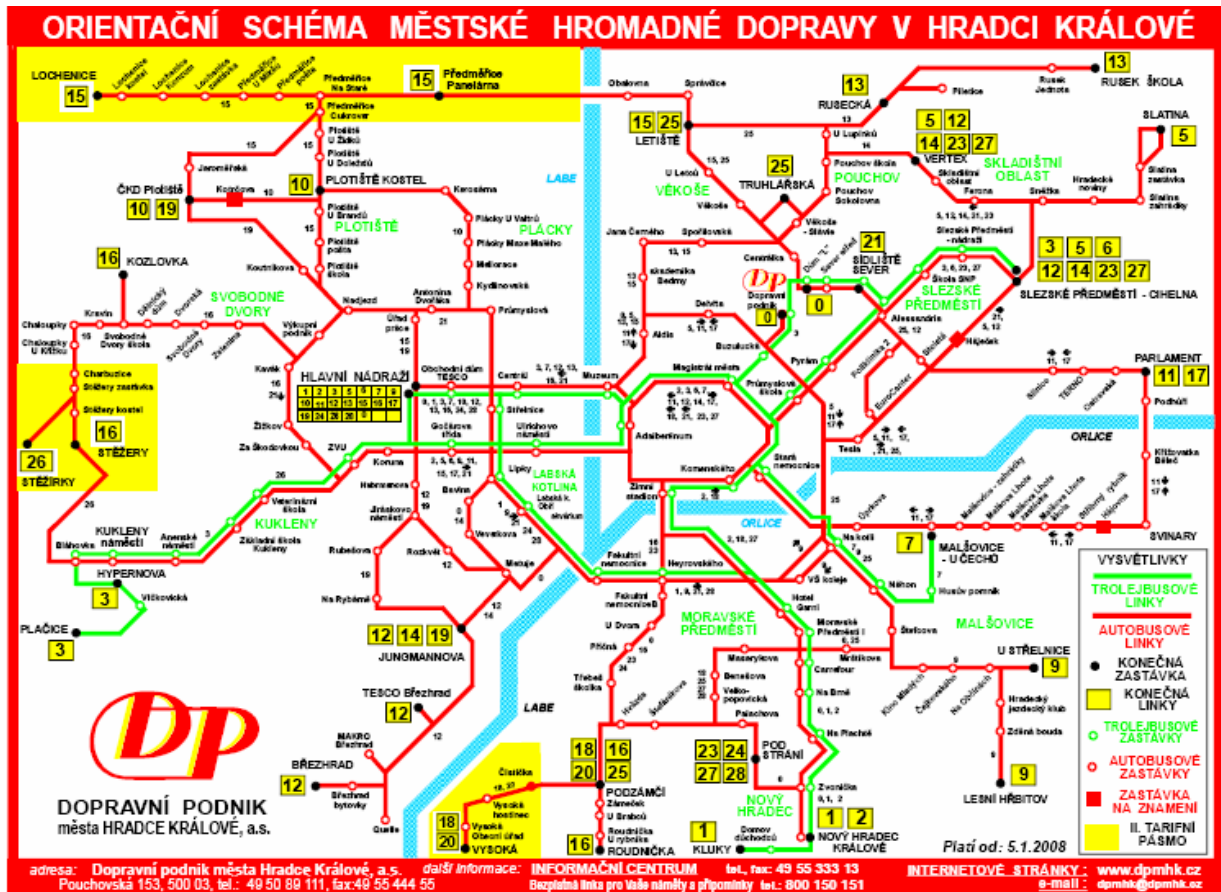
	2005	2006	2007
Hlášenky KP při nezaplacení přírážky	3 693	3 879	5 230
Přirážky uhrazené na místě	1 662	1 095	1 241
<b>Celkem</b>	<b>5 355</b>	<b>4 974</b>	<b>6 471</b>
K dalšímu řízení	1 886	1 805	2 851

Počet osob bez platné jízdenky a jejich ochotu přírážku uhradit na místě, vyjadřuje následující graf. Z něho vyplývá, že černí pasažéři nejsou solventní.

#### Vztah mezi hláškami kontrolních pracovníků (KP) a přírážkami



# PŘÍLOHA C







## **PŘÍLOHA E**

### **Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. se sídlem Pouchovská ul. 153, Hradec Králové**

Na základě zákona č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákona č.266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č.175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen “přepravní řád”):

*vydává*

### **SMLUVNÍ PŘEPRAVNÍ PODMÍNKY PRO PŘEPRAVU VE VOZIDLECH MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V HRADCI KRÁLOVÉ**

#### **Čl. 1**

##### ***Všeobecná ustanovení***

1. Smluvní přepravní podmínky platí pro pravidelnou přepravu osob, zavazadel a živých zvířat ve vozidlech městské hromadné dopravy (dále jen “MHD”) na území města Hradec Králové a dopravně připojených obcí Vysoká nad Labem, Předměřice nad Labem, Lochenice, Stěžery a Stěžírky a stanovují podmínky pro tuto přepravu.
2. Cestující je na základě uzavřené přepravní smlouvy povinen dodržovat podmínky přepravního řádu, těchto smluvních přepravních podmínek a tarifu.
3. Řidič a jiná pověřená osoba dopravce, vybavená kontrolním odznakem a průkazem je oprávněna dávat cestujícím pokyny a příkazy k zajištění jejich bezpečnosti a k zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy.
4. Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. (dále jen “DPmHK,a.s.”) informuje cestující o dopravě a jejich změnách ve vozidlech MHD, vývěskami na zastávkových označnicích, v informačním středisku a v předprodeji jízdenek, dle závažnosti v denním tisku.

#### **Čl. 2**

##### ***Vznik a splnění smlouvy o přepravě osob***

1. Přepravní smlouva je uzavřena, jestliže cestující využije své právo k přepravě z jízdního dokladu tím, že nastoupí do vozidla s platným jízdním dokladem.
2. Přepravní smlouva je též uzavřena umožněním nástupu cestujícím do vozidla bez jízdenky a jízdné cestující zaplatí bezodkladně po nástupu do vozidla u řidiče.
3. Přepravní smlouva je splněna provedením přepravy ve smluveném rozsahu podle uzavřené přepravní smlouvy.
4. Pro přepravu na linkách MHD platí jízdní doklady vydané DPmHK, a.s. a dopravci zapojenými do systému VYDIS.

### **Čl. 3** **Jízdní doklad**

1. Cestující je povinen po celou dobu trvání přepravy mít u sebe platný jízdní doklad, jímž se při kontrole jízdních dokladů prokazuje pověřené osobě.
2. **Platným jízdním dokladem je :**
  - a) papírová jízdenka pro jednotlivou jízdu, v odpovídající ceně a druhu, označená v označovacím zařízení dle pokynu uvedeného na jízdence,
  - b) papírová jednodenní přenosná jízdenka, v odpovídající ceně, druhu a datu použití, (prodává se pouze v automatech na papírové jízdenky)
  - c) průkaz ZTP, ZTP-P, PTP, KPV, ČSBS, poslance a senátora ČR, opravňující k bezplatné přepravě,
  - d) městská karta s elektronickým záznamem datově a cenově příslušné přenosné nebo nepřenosné časové jízdenky,
  - e) městská karta s elektronickým záznamem platby jednotlivého jízdného,
  - f) jízdenka VYDIS, v odpovídající ceně, druhu a datu použití,
  - g) reklamační list nahrazující jízdní doklad přijatý do reklamačního řízení, a to po dobu vyřizování reklamace, nejdéle však po dobu 5-ti pracovních dní od data vydání reklamačního listu.
3. **Neplatný jízdní doklad je pověřená osoba oprávněna odebrat v případech, kdy jízdní doklad :**
  - a) je poškozen tak, že z něj nejsou patrné údaje potřebné pro kontrolu správnosti jeho užití,
  - b) údaje na něm neodpovídají skutečnosti nebo byly neoprávněně pozměněny,
  - c) je použit neoprávněnou osobou,
  - d) není originálem,
  - e) je používán bez vyžadované fotografie.

Pověřená osoba odebrání jízdního dokladu písemně potvrdí vždy na předávaném zápisu o provedené přepravní kontrole.

### **Čl. 4** **Placení jízdného a přírážek**

1. Ceny jízdného a tarifní podmínky jsou stanoveny nařízením města Hradec Králové o maximálních cenách jízdného MHD ve městě Hradec Králové a v dopravně připojených obcích.
2. Jízdné se platí prostřednictvím příslušných papírových jízdenek nebo prostřednictvím elektronického záznamu na městské kartě.
3. Papírová jízdenka pro jednotlivou jízdu je platná, jde-li o originál vydaný DPmHK, a.s. a jsou-li pouze a jedině na určeném místě na jízdence vyznačeny znaky potvrzující tarifní odbavení cestujícího pomocí označovacích zařízení, a to podle pokynů vytištěných na jízdence, nebo je na jízdence zaznamenán údaj o zaplacení jízdného pro příslušnou přepravu.
4. Cestující je povinen si při nástupu do vozidla bezodkladně označit jízdenku pro jednotlivou jízdu v nejbližším označovacím zařízení. Jízdenku pro jednotlivou jízdu na noční lince lze koupit pouze u řidiče, tato se již ve vozidle nijak dále neoznačuje.
5. Při nástupu cestujícího do vozidla se psem je cestující povinen mít též jízdenku pro tuto přepravu v ceně stanovené tarifem MHD a při nástupu do vozidla ji bezodkladně označit v nejbližším označovacím zařízení.

6. Ve vozidlech DPmHK,a.s. je možno zakoupit jízdenku pro jednotlivou jízdu a přepravu podle předchozích odstavců v doplňkovém prodeji u řidiče za vyšší cenu stanovenou tarifem MHD. O prodej takovéto jízdenky požádá cestující řidiče ihned a bez průtahů při nástupu do vozidla. Jízdenku prodá řidič pouze v zastávce, tato se již ve vozidle nijak dále neoznačuje. Doplátek v doplňkovém prodeji k jednopásmové časové jízdence při jednotlivé dopravě do druhého pásma činí 7,-Kč.
7. Cestujícímu, který ze závažných důvodů ležících na jeho straně vrátí DPmHK,a.s. nevyužitou časovou jízdenku s čtvrtletní a delší dobou platnosti, může být vrácena na základě jeho písemné žádosti pouze alikvotní část nevyužitého jízdného, vypočtená od dne následujícího po dnu, kdy byla DPmHK,a.s. vrácena, při započtení manipulačního poplatku ve výši 50,-Kč. Za jiné nevyužité časové a jednotlivé jízdenky se peníze nevrací.
8. Za ztracenou, odcizenou nebo poškozenou papírovou jízdenku se náhradní jízdenka bezplatně neposkytuje, toto neplatí pokud ztrátu nebo poškození způsobil DPmHK, a.s.
9. Ze ztracené, odcizené nebo nefunkční městské karty se po vyžádaném zablokování karty převede adekvátní elektronický záznam o časovém jízdném nebo penězích na nově vystavovanou městskou kartu.
10. Cestující je povinen zaplatit přírážku k jízdnému ve výši 800,- Kč a jízdné ve výši jednotlivého jízdného stanoveného tarifem pro 1 pásmo. Snížené sazby a podmínky uložení a inkasa přírážky určuje čl.9.

## **Čl. 5**

### ***Přeprava dětských kočárků a jízdnicích kol***

1. Cestující může vzít do vozidla dětský kočárek s dítětem i bez dítěte jen s vědomím řidiče a pokud to obsazení vozidla dovoluje, a to jen určenými dveřmi. Průjezd kočárku vozidlem není povolen. Ve vozidle smí být přepravován pouze jeden kočárek, řidič může výjimečně povolit přepravu dalších kočárků pokud to provozní poměry na lince umožňují. Kočárek se přepravuje ve vyhrazeném prostoru označeném na vnější straně dveří vozidla symbolem kočárku. Cestující musí vždy zajistit kočárek proti samovolnému pohybu a být u něho po celou dobu přepravy. Přeprava dětského kočárku s dítětem i bez dítěte se nezaplatňuje.
2. Přeprava jízdnicích kol je umožněna pouze ve dnech pracovního klidu za stejných podmínek jako u kočárků s tím, že přeprava kočárku s dítětem je upřednostněna.

## **Čl. 6**

### ***Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace a přeprava osob na vozíku pro invalidy***

1. Cestující s omezenou schopností pohybu a orientace mají ve vozidle právo na místo k sezení na sedadlech pro ně vyhrazených a označených. Pokud není u těchto osob jejich právo na místo k sezení zřetelně patrné, prokazují svůj nárok příslušným průkazem. Jiný cestující, který takové místo obsadil, je povinen toto místo cestujícímu s omezenou schopností pohybu a orientace na jeho žádost uvolnit.
2. DPmHK,a.s. vyhradí a označí ve vozidlech MHD nejméně 6 míst k sezení pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace.
3. Cestujícímu s omezenou schopností pohybu a orientace musí být umožněn nástup do vozidla i výstup z vozidla všemi dveřmi, které jsou označeny pro nástup nebo výstup cestujících.

4. DPmHK,a.s. přepraví cestujícího na vozíku pro invalidy dovoluje-li to technické provedení vozidla a jeho obsazenost a zajistí-li si sám cestující pomoc při nakládání a vykládání vozíku včetně zajištění vozíku proti samovolnému pohybu při přepravě ve vozidle.
5. Cestující na vozíku pro invalidy může nastoupit do vozidla pouze se souhlasem řidiče a vystoupit z vozidla s vědomím řidiče.
6. Cestující nastupuje s vozíkem pro invalidy dvěma označenými pro nástup s kočárkem a vozík umísťuje na plošině.

## **Čl. 7**

### ***Vztahy mezi DPmHK,a.s. a cestujícími***

1. **Povinnosti DPmHK,a.s. :**
  - a) podávat informace o jízdním řádu, tarifu a vyhlášených přepravních podmínkách na místech určených pro styk s veřejností,
  - b) zveřejnit podstatné části vyhlášených přepravních podmínek a tarifu ve vozidle MHD,
  - c) zajistit prodej jízdenek po dobu poskytování přepravních služeb cestujícím,
  - d) udržovat pořádek, čistotu a klid ve vozidle,
  - e) ve vozidlech vybavených příslušným zařízením oznamovat název stanice nejpozději při zastavení vozidla ve stanici a oznamovat název následující stanice nejpozději při odjezdu vozidla ze stanice,
  - f) zajistit znovuzastavení každého třetího vozidla v úrovni zastávkového označnicku stojí-li ve stanici současně více vozidel,
  - g) zajistit znovuzastavení každého vozidla v úrovni zastávkového označnicku v případě, že se ve stanici nachází osoba na vozíku pro invalidy nebo osoba se slepeckou holí.
2. **Povinnosti cestujících :**
  - a) dodržovat přepravní řád, smluvní přepravní podmínky a tarif,
  - b) mít u sebe po celou dobu přepravy platný jízdní doklad, jak pro sebe tak pro případně s sebou přepravované živé zvíře pokud se nepřepavují bezplatně a na požádání se jím prokázat pověřené osobě DPmHK,a.s.,
  - c) sám dbát na to, aby v nástupní zastávce včas do vozidla nastoupil, ve správné přestoupil a v cílové zastávce vystoupil,
  - d) používat zařízení ve vozidle jen k účelu, pro který je určeno,
  - e) uvolnit místo vyhrazené pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace těmto osobám, pokud o to požádají,
  - f) dbát pokynů a příkazů pověřené osoby, které směřují k zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy a bezpečnosti cestujících,
  - g) zdržet se všeho co by mohlo ohrozit bezpečnost a plynulost přepravy, pořádek ve vozidle, čistotu vozidla a cestujících, nebo působit rušivě na zaměstnance dopravce při výkonu jejich služby, nebo způsobit škodu dopravci nebo cestujícím,
  - h) zaplatit jízdné a přírážku k jízdnému, neprokáže-li se platným jízdním dokladem na výzvu pověřené osoby, nebo se prokázat osobními údaji potřebnými k vymáhání zaplacení přírážky, nezaplatí-li na místě,
  - i) zaplatit přírážku za nedodržování přepravního řádu nebo pokynů a příkazů pověřené osoby nebo za rušení klidné přepravy cestujících nebo za znečištění vozidla nebo za jiné obtěžování cestujících.
  - j) na výzvu pověřené osoby ji následovat na vhodné pracoviště veřejné správy ke zjištění totožnosti nebo na výzvu pověřené osoby setrvat na vhodném místě do

příchodu osoby oprávněné zjistit totožnost cestujícího a to nesplní-li povinnost uvedenou v písmenu h).

3. **Cestujícím není dovoleno zejména:**
  - a) nastupovat a vystupovat, dává-li řidič zvukovou nebo světelnou návěst "Nenastupujte", "Nevystupujte", resp."Stop",
  - b) nastupovat do vozidla prohlášeného řidičem za obsazené,
  - c) nastupovat do vozidla s věcmi, které nesmí být obsahem zavazadla,
  - d) zdržovat se v prostoru vyhrazeném pro řidiče a prostorech určených pro nastupování a vystupování,
  - e) mluvit za jízdy s řidičem, znemožňovat řidiči bezpečný výhled z vozidla,
  - f) odkládat zavazadla nebo živá zvířata na sedadla,
  - g) znečišťovat vozidlo konzumací poživatin a nápojů nebo jiným konáním,
  - h) kouřit ve vozidle,
  - i) chovat se nad míru hlučně ve vozidle (např. pískat, zpívat, provozovat nebo reprodukovat hudbu),
  - j) nastupovat do vozidla s obutými kolečkovými bruslemi,
  - k) obtěžovat cestující nevhodně neseným zavazadlem ( např. batoh na zádech, a pod. )
4. Děti do 6-ti let lze přepravovat jen s doprovodem osoby starší 10-ti let.

## **Čl. 8**

### ***Podmínky přepravy zavazadel a živých zvířat***

1. Jako ruční zavazadlo lze přepravovat snadno přenosné věci, které má cestující u sebe a lze je případně umístit ve vozidle pod sedadlem cestujícího. Cestující má právo vzít ruční zavazadlo s sebou do vozidla bezplatně. Zajišťování bezpečné manipulace s tímto zavazadlem a dohled nad ním přísluší cestujícímu.
2. Jako spoluzavazadlo lze přepravovat věci, které svými rozměry neodpovídají ručnímu zavazadlu a vyžadují umístění na zvlášť určeném místě ve vozidle. Zajišťování bezpečné manipulace s tímto zavazadlem a dohled nad ním přísluší cestujícímu. Placení tarifní ceny spoluzavazadla nepodléhají. Lyže, snowboardy či jiné sportovní náčiní a věci, které svými vlastnostmi mohou způsobit poškození, zranění nebo znečištění cestujících i vozidla se přepravují pouze v ochranném obalu.
3. Manipulace se zavazadly ani jejich uložení nesmí ohrožovat ostatní cestující a bránit jim v plnění tarifních povinností.
4. Cestující smí vzít s sebou do vozidla drobná domácí a jiná zvířata, pokud tomu nebrání zvláštní předpisy, jsou-li uzavřena ve schránkách s nepropustným dnem a není-li jejich přeprava na obtíž ostatním cestujícím (např. zapáchají-li). Přeprava schránky se zvířaty se nezaplatňuje.
5. Cestující smí vzít s sebou do vozidla k přepravě beze schránky pouze psa. Nastoupit s ním může jen s vědomím řidiče. Pes musí mít nasazen bezpečný náhubek (netýká se slepeckého psa), musí být cestujícím držen po celou dobu přepravy na krátkém vodítku a nesmí být přepravován na sedadle. Ve vozidle se přepravuje nejvýše jeden pes. Toto omezení neplatí, jde-li o dva psy jednoho cestujícího, nebo služební psy státní, vojenské a městské policie nebo armády ČR. V době zvýšených přepravních nároků může řidič přepravu psa beze schránky odmítnout. Psa, který je průvodcem držitele průkazu ZTP-P nelze vyloučit z přepravy ani jeho přepravu odmítnout. Placení přepravného podléhá přeprava každého psa přepravovaného beze schránky, s výjimkou psa-průvodce držitele průkazu ZTP-P.
6. **Zakazuje se přepravovat :**
  - a) věci výbušné, jedovaté, radioaktivní, těkavé a žíravé s výjimkou přenosné ocelové

lahve s kapalným topným plynem pro domácnost o celkovém obsahu nejvýše 10 kg, nádoby s topnou naftou o celkovém obsahu nejvýše 20 l a akumulátoru naplněného elektrolytem, zajištěného proti zkratu se zajištěnými odplyňovacími otvory, cestující zamýšlející realizovat přepravu výše uvedených k přepravě povolených věcí, je povinen před nástupem do vozidla tuto přepravu řidiči ohlásit a po získání souhlasu umístit ve vozidle přepravovanou věc dle pokynu řidiče; ve vozidle je povoleno přepravovat nejvýše dvě lahve s topným plynem nebo nejvýše dvě nádoby s topnou naftou nebo nejvýše dva naplněné akumulátory,

b) nabité střelné zbraně,

c) věci, které svými vlastnostmi mohou způsobit poškození nebo znečištění cestujících i vozidla (např. lyže a snowboardy bez ochranného obalu, zasklená okna a skla bez pevného obalu a pod),

d) věci, které mohou způsobit nákazu nebo věci, které svým zápachem resp.odpuzujícím vzhledem mohou být cestujícím nebo řidiči na obtíž,

e) předměty, jejichž celková hmotnost přesahuje 50 kg,

f) předměty, jejichž rozměry jsou větší než 50 cm x 60 cm x 80 cm nebo předměty delší jak 300cm nebo předměty ve tvaru desky, jsou-li větší jak 100 cm x 150 cm.

## **Čl. 9**

### ***Přepravní kontrola***

1. Pověřená osoba DPmHK,a.s. se při provádění přepravní kontroly prokazuje kontrolním odznakem a na žádost cestujícího i průkazem DPmHK,a.s. Tato povinnost se netýká řidiče vozidla.
2. Řidič vozidla a jiná pověřená osoba DPmHK,a.s. vybavená kontrolním odznakem a průkazem je oprávněna :
  - a) požadovat od cestujícího předložení platného jízdního dokladu,
  - b) vyloučit z přepravy cestujícího, který se na výzvu pověřené osoby neprokáže platným jízdním dokladem a nesplní povinnost zaplatit jízdné a přírážku na místě,
  - c) vyloučit z přepravy cestujícího nebo uložit cestujícímu přírážku, pokud přes upozornění nedodrží přepravní řád, pokyny a příkazy pověřené osoby, znečišťuje vozidlo nebo svým chováním ruší klidnou přepravu cestujících nebo ostatní cestující jinak obtěžuje,
  - d) nepřipustit k přepravě nebo vyloučit z přepravy zavazadlo cestujícího nebo zvíře s ním přepravované, pokud jsou překážkou bezpečné a pohodlné přepravy nebo ohrožují zdraví cestujících nebo pokud jejich přepravu neumožňují přepravní podmínky, zejména obsazenost vozidla,
  - e) uložit cestujícímu, který se neprokázal platným jízdním dokladem, zaplatit tarifem stanovené jízdné a přírážku nebo vyžadovat na cestujícím prokázat se osobními údaji potřebnými k vymáhání zaplacení přírážky,
  - f) vyzvat cestujícího, který nesplnil úkony dle předchozího písmene e), k setrvání na vhodném místě do příchodu osoby oprávněné zjistit totožnost cestujícího nebo k následování na vhodné pracoviště veřejné správy ke zjištění totožnosti cestujícího,
  - g) pro zachování plynulosti a bezpečnosti provozu rozhodnout o způsobu kontroly tarifní kázně, např.usměrněním nástupu a výstupu určenými dveřmi.
3. Ohrozí-li cestující porušením svých povinností řidiče vozidla nebo jinou pověřenou osobu DPmHK,a.s., jedná se o přestupek podle zákona č.200/1990 Sb.,o přestupcích.
4. Cestující, který si označí papírovou jízdenku nebo provede úhradu elektronického jízdného ve vozidle v době již započatého výkonu přepravní kontroly se považuje za cestujícího, který se z příčin na své straně neprokázal platným jízdním dokladem.

5. Přírážka za jízdu bez platného jízdního dokladu, za kouření ve vozidle, za uskutečnění přepravy zakázaných věcí a předmětů, za hrubé znečištění vnitřku vozidla cestujícím, je stanovena ve výši 800,-Kč.
6. V případě, že cestující zaplatí přírážku (uloženou dle odstavce 5, ) na místě, tj. v době řešení porušení povinností vyplývajících cestujícímu z přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek, je dopravcem pověřená osoba oprávněna uložit přírážku sníženou na výši 400,-Kč.
7. V případě, že cestující zaplatí přírážku (uloženou dle odstavce 5, ) v hotovosti ve lhůtě třech pracovních dnů, následujících po dni zjištění porušení povinností vyplývajících cestujícímu z přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek, v oddělení tarifu a jízdenek v sídle společnosti DPmHK, a.s., přírážka se poníží na 400,- Kč. Snížení přírážky nelze uplatnit v případě zjištění neplatného jízdního dokladu dle čl. 3, odst. 3, písm. b,c,d).
8. V případě, že cestující následně prokáže v oddělení tarifu a jízdenek v sídle společnosti DPmHK, a.s., a to ve lhůtě tří pracovních dnů následujících po dni zjištění jeho jízdy bez platného jízdního dokladu, že v době kontroly měl již zakoupenou platnou nepřenositelnou časovou jízdenku resp. byl držitelem průkazu opravňujícím k bezplatné přepravě, přírážka je snížena na 50,-Kč.
9. Přírážka za nezaplacené přepravné za psa, za jiná výše neuvedená porušení přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek, se stanovuje jednotně ve výši 50,-Kč.
10. O zmírnění tvrdosti finančního postihu plynoucího z uložené přírážky, o odstoupení od uložené přírážky, o odstoupení již započatého vymáhání přírážky ve všech stupních řízení rozhoduje vždy ředitel společnosti.

## **Čl. 10**

### ***Ostatní ustanovení***

1. Věci, nalezené ve vozidlech MHD se ukládají v sídle DPmHK, a.s. na adrese Pouchovská 153, Hradec Králové. Informace o nálezech jsou poskytovány na tel.č. 495 089 234.
2. Informace o MHD jsou poskytovány při osobní návštěvě v informačním centru v hale hlavního nádraží ČD, na Gočárově třídě a v zákaznickém centru DPmHK, a.s. ul. Pouchovská nebo na tel.č. 495 533 313.

## **Čl. 11**

### ***Závěrečná ustanovení***

1. Tyto smluvní přepravní podmínky jsou platné pro přepravu cestujících, zavazadel a živých zvířat v MHD provozované DPmHK, a.s. od 1.2.2008.
2. Výňatek podstatné části Smluvních přepravních podmínek ve vozidlech městské hromadné dopravy v Hradci Králové a tarif MHD je zveřejněn ve všech vozidlech MHD.
3. Úplné znění Smluvních přepravních podmínek pro přepravu ve vozidlech městské hromadné dopravy v Hradci Králové je k dispozici jak v sídle DPmHK, a.s. tak v předprodejnách jízdenek MHD v Pouchovské ulici, na Gočárově třídě a v informačním centru v hale hlavního nádraží ČD.
4. Ruší se smluvní přepravní podmínky, které nabyly platnost dnem 1.1.2007.

Ing. Miloslav Kulich v.r.  
předseda představenstva

Hradec Králové dne 11.1.2008