

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Firemní doprava ve společnosti Foxconn CZ

Bc. Andrea Cimrová

Diplomová práce

2009

## **ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Andrea CIMROVÁ**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
  
Název tématu: **Firemní doprava ve společnosti Foxconn CZ**

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

Úvod


1. Charakteristika společnosti Foxconn CZ
2. Charakteristika osobní dopravy a obslužnosti
3. Firemní doprava ve společnosti Foxconn CZ
4. Nové možnosti a vylepšení firemní dopravy

Závěr


Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**  
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucího práce**

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Rudolf Kampf st., CSc.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **28. listopadu 2008**  
Termín odevzdání diplomové práce: **25. května 2009**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, 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.

V Pardubicích dne 20. 5. 2009

*Andrea Cimrová*

Touto cestou bych ráda poděkovala všem lidem, kteří mi při tvorbě mé diplomové práce pomohli, hlavně pak zaměstnancům společnosti Foxconn CZ za poskytnutí podkladů a panu doc. Ing. Rudolfovi Kampfovi, CSc. za odborné vedení při tvorbě této práce.

## **ANOTACE**

*Diplomová práce se zaměřuje na přepravu osob do společnosti Foxconn CZ. Společnost Foxconn CZ je velká mezinárodní organizace, která zaměstnává hodně lidí s širokého okolí. S tím úzce souvisí, aby měla společnost zajištěnou přepravu svých zaměstnanců do zaměstnání. Cílem této práce je snížení nákladů pro společnost Foxconn CZ za tuto firemní dopravu.*

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

*Společnost Foxconn CZ; dopravní obslužnost; silniční doprava; přeprava osob*

## **TITLE**

*Internal and personal transport in company Foxconn CZ*

## **ANNOTATION**

*This diploma work is focused on people commuting to company Foxconn CZ. Foxconn CZ is a great organization that employs lots of people in its wide surroundings. It is closely connected with commuting its employees to their job. The main aim of this is, to cut down expenditure for company Foxconn CZ.*

## **KEYWORDS**

*Foxconn CZ, transport services, road transport, passenger transport*

# Obsah

ÚVOD .....	9
<b>1 CHARAKTERISTIKA SPOLEČNOSTI FOXCONN CZ.....</b>	<b>10</b>
<b>1.1 Historie a působení společnosti Foxconn.....</b>	<b>10</b>
<b>1.2 Společnost Foxconn CZ a její působení v ČR.....</b>	<b>11</b>
1.2.1 Global Services Division .....	12
1.2.2 Foxconn Technology CZ.....	13
1.2.3 Foxconn LCD CZ .....	14
1.2.4 Global Services Solutions.....	14
<b>1.3 Postavení společnosti na trhu a její hospodaření.....</b>	<b>15</b>
1.3.1 Pozice společnosti Foxconn CZ na českém trhu .....	16
1.3.2 Analýza hospodaření společnosti .....	17
<b>2 CHARAKTERISTIKA OSOBNÍ DOPRAVY A OBSLUŽNOSTI .....</b>	<b>18</b>
<b>2.1 Charakteristika silniční dopravy .....</b>	<b>18</b>
2.1.1 Dopravní a přepravní proces.....	18
2.1.2 Silniční doprava .....	20
2.1.3 Dělení silniční osobní dopravy .....	21
<b>2.2 Právní úprava silniční dopravy .....</b>	<b>23</b>
<b>2.3 Vnímání silniční dopravy.....</b>	<b>25</b>
2.3.1 Kvalita dopravy .....	25
2.3.2 Rozhodovací proces.....	27
<b>2.4 Charakteristika dopravní obslužnosti .....</b>	<b>30</b>
2.4.1 Dopravní obslužnost.....	30
2.4.2 Závazek veřejné služby .....	31
2.4.3 Prokazatelná ztráta.....	31
<b>3 FIREMNÍ DOPRAVA VE SPOLEČNOSTI FOXCONN CZ.....</b>	<b>34</b>
<b>3.1 Základní informace o zaměstnancích .....</b>	<b>34</b>
<b>3.2 Způsoby dopravy do společnosti Foxconn CZ.....</b>	<b>36</b>
3.2.1 Základní informace o firemní dopravě .....	37
3.2.2 Statistika využívání způsobů dopravy do společnosti .....	38
<b>3.3 Dopravní linky společnosti Foxconn CZ .....</b>	<b>41</b>
<b>3.4 Smluvní dopravci.....</b>	<b>44</b>

<b>3.5</b>	<b>Ekonomický rozbor nákladů na dopravu .....</b>	<b>46</b>
3.5.1	Firemní doprava pro THP .....	46
3.5.2	Firemní doprava tří směnný provoz.....	47
3.5.3	Náklady společnosti za firemní dopravu pro zaměstnance .....	53
<b>4</b>	<b>NOVÉ MOŽNOSTI A VYLEPŠENÍ FIREMNÍ DOPRAVY .....</b>	<b>54</b>
4.1	Možnost zvolení způsobu výpočtu nákladů.....	54
4.2	Nové návrhy trasy linek .....	55
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>62</b>
	<b>POUŽITÁ LITERATURA .....</b>	<b>64</b>
	<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>66</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>67</b>
	<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>68</b>



# Úvod

Doprava je odvětví národního hospodářství, které realizuje přemísťování osob i věcí a umožňuje tak ekonomický rozvoj společnosti i všeobecně zvyšování životní úrovně. Je možno jí také charakterizovat jako záměrnou pohybovou činnost uskutečňovanou pohybem dopravních prostředků, která spočívá v přemístění osob nebo věcí v prostoru. Doprava poskytuje své služby výrobě, obchodu i obyvatelstvu a je nejvýznamnější složkou vzájemně navazujících činností při výrobě a oběhu zboží i přemísťování osob.

Osobní doprava se v každodenním životě dotýká každého z nás. Ať již se jedná o dopravu do zaměstnání, do škol nebo v rámci využití volného času, měla by sloužit každému, bez ohledu na věk, pohlaví, sociální vrstvu nebo zdravotní stav. Ve vyspělých zemích světa, mezi něž se řadí i Česká republika, se proto vytvářejí komplexní systémy veřejné hromadné dopravy, které se skládají z městské hromadné dopravy, veřejné linkové dopravy a osobní železniční dopravy.

V mé diplomové práci jsem se zaměřila na firemní dopravu společnosti Foxconn CZ. Tato společnost patří mezi největší výrobce počítačů a zaměstnává velký počet zaměstnanců. To znamená, že velká část výroby a fungování společnosti záleží na lidech. Každá větší společnost by měla také zajistit dopravu zaměstnanců do práce a z práce. Dá se říci, že svoz lidí do zaměstnání je důležitá činnost pro bezproblémovou výrobu a celkově pro plynulý chod společnosti.

Teoretická část se zabývá analýzou současného stavu dopravy zaměstnanců do práce a z práce společnosti Foxconn CZ. Cílem práce je zhodnocení firemní i dotované dopravy Foxconn CZ z hlediska snížení nákladů firmy na tuto dopravu.

# **1 Charakteristika společnosti Foxconn CZ**

Foxconn je mezinárodní společností s působností a pobočkami po celém světě. Pobočky společnosti jsou rozmístěny především ve východní Asii, dále v severní a střední Americe a také v západní, střední i východní Evropě. Hlavní činností firmy je výroba výpočetní techniky, spotřební elektroniky, komunikační techniky a elektronických zařízení. Společnost v současnosti patří mezi přední světové výrobce v oblasti informačních technologií a svoji pozici v oblasti IT neustále posiluje. Přestože od vzniku firmy uběhlo již plno let, její velký rozvoj je otázkou posledního desetiletí. K úspěchu společnosti Foxconn pomáhá především vývoj a expanze v oblastech elektrotechniky, informatiky, komunikace a také rozvoj informační společnosti.

## **1.1 Historie a působení společnosti Foxconn**

Foxconn je registrovaná obchodní známka společnosti Hon Hai Precision Industry Co., Ltd. (Hon Hai). Hon Hai sídlí v městě Taipei na Taiwanu ve východní Asii a patří mezi největší světové zakázkové výrobce elektroniky.

Společnost byla založena v roce 1974. Z počátku vyráběla kabely a konektory do elektrických zařízení. Většího rozmachu dosáhla v roce 1991, kdy vstoupila na Taiwan Stock Exchange, což vyvolalo rychlou expanzi společnosti. Nejprve své pole působnosti rozšiřovala po východní Asii a Číně, kde v roce 1993 vybudovala dvě továrny. V roce 1994 přibýly v Japonsku a Spojených státech Amerických opravárenská a servisní střediska. V roce 1996 společnost začala s výrobou počítačových obalů, součástí a s kompletací počítačů. V roce 1998 zasahuje expanze společnosti i do Evropy. První dvě továrny vznikly ve Skotsku a v Anglii. Roku 1999 byla založena továrna v Irsku. Ve stejném roce vzniklo i řídicí centrum v Houstonu v USA [19].

V první polovině roku 2000 vstoupila společnost Foxconn i do České republiky. V čínském Pekingu byl roku 2002 otevřen nový závod se specializací na výrobu mobilních telefonů. Podobný závod byl zprovozněn roku 2004 v Maďarsku, kde je výroba specializována na produkci mobilních telefonů, výhradně světové značky Nokia.

## 1.2 Společnost Foxconn CZ a její působení v ČR

Společnost Foxconn CZ s.r.o. byla 18. května 2000 zapsána do Obchodního rejstříku, vedeného u krajského soudu v Hradci Králové, pod spisovou značkou C 16095. Byla založena jako regionální výrobní centrála obchodní a výrobní skupiny Foxconn v Evropě. Statutárním orgánem společnosti se stal Jimmy Chang, který je jednatelem s oprávněním jednat za Foxconn CZ samostatně. Společníkem firmy je Foxconn Holdings B. V. sídlící v Amsterdamu, jenž má 100 % obchodní podíl a do nově vzniklé české pobočky složila vklad ve výši 145 100 000,00 Kč. Tato částka tvoří základní kapitál obchodní společnosti Foxconn CZ s.r.o.

### Základní milníky společnosti:

- ✓ květen 2000 – vznik společnosti a zápis do Obchodního rejstříku,
- ✓ září 2000 – produkce finálních výrobků společnosti,
- ✓ duben 2002 – vyroben „miliontý“ počítač,
- ✓ květen 2002 – slavnostní otevření nové výrobní haly,
- ✓ červen 2003 – společnost se zapsala na 8. místo první desítky největších společností České republiky,
- ✓ leden 2004 – za rok 2003 je firma největším exportérem v České republice,
- ✓ leden 2006 – měsíční produkce přesáhla 1 000 000 finálních výrobků.

### Předmětem podnikání společnosti je [19]:

- ✓ nákup zboží za účelem jejího dalšího prodeje,
- ✓ činnost organizačních, finančních, podnikatelských a ekonomických poradců,
- ✓ činnost účetních poradců, vedení účetnictví,
- ✓ výroba, instalace a opravy elektronických zařízení,
- ✓ realitní činnost.

Společnost Foxconn CZ s.r.o. byla vybudována jako místní výrobní centrála koncernu Foxconn v Evropě. Regionální obchodní kancelář a vrcholový management sídlí v Praze. V Černé za Bory v Pardubicích vzniklo evropské produkční centrum, které již devátým rokem rozšiřuje výrobu. V roce 2006 se začalo s výstavbou další výrobní pobočky v Kutné Hoře.

Produkce začala v dubnu 2008 a do nového závodu se z Pardubic přesunula výroba LCD a výroba pro společnost Apple a Packard Bell. Kutnohorský závod od roku 2009 funguje v plném provozu jako pobočka pardubického konsorcia.

Strategii společnosti lze shrnout do několika základních bodů, na které se soustředí. Patří k nim:

- ✓ upevnění a růst pozice na mezinárodním trhu,
- ✓ rozvoj partnerství se světovými špičkami v oblasti IT a komunikační techniky,
- ✓ rozvoj sítě výrobních podniků a navyšovat výrobní kapacity,
- ✓ podpora technologicky pokročilé a flexibilní výrobní kapacity,
- ✓ vývoj nových produktů,
- ✓ dosažení další vertikální integrace.

### **1.2.1 Global Services Division**

Global Services Division s. r. o. (GSD) měla původní název Logistics Services Solutions s.r.o. (LSS). Tato změna byla zapsána do obchodního rejstříku 9. června 2008. GSD je „dceřiná“ firma společnosti Foxconn CZ, která je v obchodním rejstříku zapsána od 21. února 2002 pod spisovou značkou C 17934. Hlavním posláním této společnosti je poskytnout zákazníkům doplňkové prodejní a poprodejní servisní služby v oblastech EMEA<sup>1</sup> na produkty vyráběné ve společnosti Foxconn CZ.

**Mezi základní služby GSD patří [19]:**

- ✓ komplexní řízení dodavatelských řetězců,
- ✓ dodávky náhradních dílů odběratelům,
- ✓ logistické služby spojené s distribucí náhradních dílů,
- ✓ řízení skladů náhradních dílů,
- ✓ materiálové plánování,
- ✓ opravy informačních technologií a obraz zpracujících produktů,

---

<sup>1</sup> EMEA – Europe, Middle East and Africa. Jedná o vybraný sektor, do kterého jsou prodávány téměř všechny výrobky společnosti Foxconn CZ s.r.o.,

- ✓ modifikace produktů na přání zákazníka,
- ✓ testování a opravy jednotlivých komponentů – počítače, základní desky,
- ✓ výroba a dodávání příslušenství k produktům (dokumentace a media).

Firma GSD operuje v regionu EMEA přímo a ve vlastních opravárenských a logistických centrech prostřednictvím servisních partnerů v oblasti oprav vybraných informačních technologií a komunikačních produktů. Centrála firmy a hlavní servisní, opravárenské, výrobní, logistické centrum a centrum podpory zákazníků sídlí v areálu Foxconn CZ v Pardubicích.

Dlouhodobým strategickým cílem GSD je nabídnout zákazníkům flexibilní komplexní servisní služby v oblasti informačních systémů, digitálních media produktů a mobilních komunikačních produktů, a to dlouhodobě na základě oboustranné výhodnosti. Při naplňování cíle vychází firma ze své strategie:

- ✓ soustředí se na zavedené zákazníky a produkty společnosti Foxconn CZ,
- ✓ zavádí dostupná celková a pružná servisní řešení pro svoji klientelu,
- ✓ využívá nejlepší znalosti z existující výroby a technologie,
- ✓ využívá příznivých ekonomických podmínek v České republice,
- ✓ využívá soulad zdrojů a služeb v rámci společnosti Foxconn CZ,
- ✓ rozvíjí komplexní služby centralizovaného servisního centra v ČR.

## **1.2.2 Foxconn Technology CZ**

Pro další růst, rozvoj a expanzi založila společnost Foxconn CZ další dceřinou společnost Foxconn Technology CZ s.r.o. Společnost byla zapsána 16. 5. 2007 do obchodního rejstříku, vedeného Krajským soudem v Hradci Králové pod oddílem C, vložka 23612. Primárním směrem je především výroba a testování LCD produktů, ale i jiných produktových řad či výrobních technologií.

Cílovým trhem je Evropské unie, do které se dodává až 100 % produkce. Tak jako ostatní společnosti ve skupině Foxconn je i Foxconn Technology silně orientována na zákazníka. Firma produkuje LCD obrazovky pro 80 % LCD monitorů nejrozšířenějších značek na světovém trhu.

### **1.2.3 Foxconn LCD CZ**

Dne 9. ledna 2007 byla nově zapsána do Obchodního rejstříku, vedeného též u rejstříkového soudu v Hradci Králové, společnost Foxconn LCD CZ s.r.o. pod spisovou značkou C 23191. Statutárním orgánem společnosti je jednatel Jimmy Chang, jenž je oprávněný jednat ve jménu společnosti samostatně. Jedná se o dceřinou společnost firmy Foxconn CZ s.r.o., která vlastní 98 % podíl a složila vklad 980 000,00 Kč. Zbylé 2 % obchodního podílu složila dceřiná obchodní společnost Logistics services solutions s.r.o. (LSS). Základní kapitál obchodní společnosti Foxconn LCD CZ s.r.o. tvoří 1 000 000,00 Kč.

#### **Předmětem podnikání společnosti je:**

- ✓ velkoobchod s elektronickým zbožím,
- ✓ činnost finančních, organizačních a ekonomických poradců,
- ✓ výroba, instalace a opravy elektronických zařízení,
- ✓ zprostředkování obchodu a služeb.

Hlavní náplní společnosti je obchod a výroba LCD produktů a zobrazovací techniky. Jedná se především o výrobu na zakázku pro své zákazníky i zákazníky společnosti Foxconn CZ. V roce 2008 byla výroba přesunuta pod společnost Foxconn Technology CZ s. r. o.

### **1.2.4 Global Services Solutions**

Společnost Global Services Solutions s.r.o. (GSS) byla založena 1. 12. 2007 jako „dceřiná“ společnost společnosti Foxconn CZ.

Její cílem je sjednotit některé interní činnosti a služby tak, aby efektivně podporovala ostatní oddělení a divize společnosti. Mezi tyto činnosti patří: účetnictví, finanční záležitosti, personalitika, vizová agenda, administrativa, objednávky nepřímého materiálu a služeb, záležitosti týkající se konstrukce, údržby a energetiky.

## 1.3 Postavení společnosti na trhu a její hospodaření

Společnost Foxconn CZ zaznamenala za devět let svého působení velký hospodářský růst. První investicí firmy byla v roce 2000 koupě pardubického podniku HHT – Tesla v hodnotě 100 miliónů Kč. O dva roky později byla otevřena nová výrobní hala, vystavěná tzv. „na zelené louce“, investice se pohybovaly kolem 1 mld. Kč. Ke konci roku 2002 celkové investice v pardubickém závodě dosahovaly 1,8 mld. Kč.

Již ve výsledcích hospodaření za rok 2002 společnost dosáhla výše obratu přes 39 mld. Kč oproti 9 mld. Kč v roce 2001, tím se zařadila mezi největších 12 podniků působících v České republice. Pro srovnání, v této době předstihla podniky Třinecké železářny nebo Chemopetrol. Elektrárenský gigant ČEZ měl obrat kolem 58 mld. Kč. V roce 2002 již byl Foxconn CZ na 1. místě žebříčku ve svém oboru v ČR. V tomto roce také společnost poprvé hospodařila s kladným výsledkem a zisk dosáhl 100 mil. Kč.

V dalších letech výnosy neustále rostly, roku 2003 se blížily k 41 mld. Kč, v roce 2004 lehce přesáhly 49 mld. Kč a v roce 2005 dosáhly necelých 56 mld. Kč. Roku 2006 překročily hranici 77 mld. Kč a za rok 2007 dosáhly 94 mld. Kč. Podrobnější finanční údaje o hospodaření firmy jsou uvedeny v tabulce č. 1.

**Tabulka č. 1: Finanční údaje společnosti Foxconn CZ za léta 2004 až 2007 (v tis. Kč)**

Rok	2007	2006	2005	2004
Aktiva celkem	15 588 556	16 873 492	13 251 052	14 077 323
Vlastní kapitál	1 640 744	1 649 122	990 105	400 909
Cizí zdroje	13 642 122	15 224 370	12 009 578	13 676 414
Celkové tržby – výkony	89 526 078	72 656 510	51 712 423	46 816 885
Celkové výnosy – obrat	94 438 503	77 027 086	55 863 484	49 283 721
Náklady	94 028 506	76 376 190	55 272 961	49 193 904
Hospodářský výsledek za účetní období	-1 622	650 896	590 523	89 817

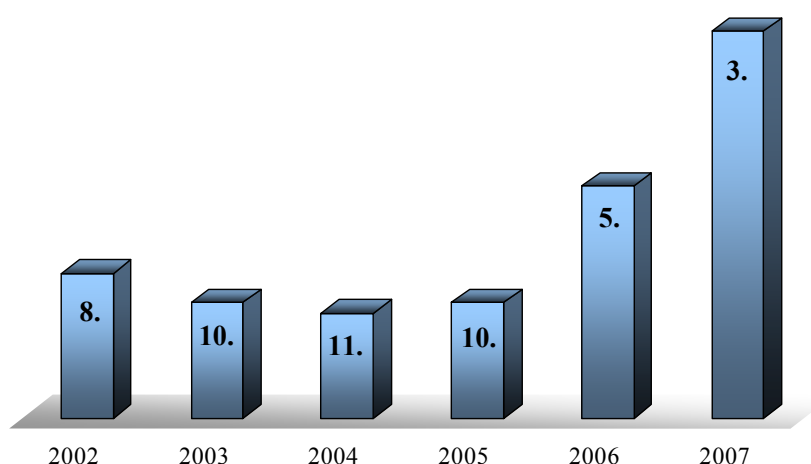
*Zdroj: Výroční zpráva společnosti Foxconn CZ za rok 2007, 2006, 2005; [20]*

I přes zostřující se podmínky na trhu, se stále firma snaží udržet v zisku. Růst české ekonomiky společnosti příliš nenahrává, neboť téměř všechny produkty jsou exportovány do zahraničí. Svoji velkou úlohu hrají i změny v měnových kurzech. Průměrný kurz české koruny k americkému dolaru byl v roce 2000 38,6 CZK za 1 USD [14], v roce 2008 jen 18,1 CZK za 1 USD [14]. Přes neustálý růst vstupů a ceny pracovní síly stále společnost svoje působení na trhu rozšiřuje. Aktivním zvyšováním produktivity, užíváním moderních metod a technologií zvyšuje svůj hospodářský výsledek.

### 1.3.1 Pozice společnosti Foxconn CZ na českém trhu

Společnost nepůsobí na českém trhu dlouhou dobu, přesto si dokázala vydobýt velmi dobrou pozici a to jak v oblasti oborové, tak i neoborové. Podle výsledků sdružení Czech Top 100 se firma již v roce 2001 dostala do první stovky nejvýznamnějších firem České republiky. V následujícím roce obsadila pozici v první desítku, kde se vesměs drží až do současnosti. Její postavení v žebříčku za poslední období je zobrazeno *na obrázku č. 1*.

**Obrázek č. 1: Vývoj postavení společnosti Foxconn CZ podle žebříčku sdružení Czech Top 100**



*Zdroj: Sdružení CZECH TOP 100; autor; [10]*

Ve srovnání s oborovou konkurencí si bez problémů drží prvenství s dostatečným náskokem. Za sebou nechává (podle OKEČ<sup>2</sup>) společnosti, jakými jsou Panasonic AVC Network Czech, Siemens elektromotory, Philips Česká republika nebo FIF CZ. Významné pozice obsazuje v oblasti podílu exportu, který tvořil i 100 % veškeré produkce, nebo v oblasti objemu celkového exportu. Z regionálního hlediska patří mezi majoritní podniky. V pardubickém kraji dlouhodobě obsazuje první pozici mezi ostatními místními společnostmi, jakými jsou Paramo, Rieter CZ, Saint-Gabain Vertex nebo International Power Opatovice.

---

<sup>2</sup> OKEČ – odvětvová klasifikace ekonomických činností



### 1.3.2 Analýza hospodaření společnosti

Podle výsledků hospodaření společnosti Foxconn CZ za poslední tři roky a údajů z výroční zprávy za rok 2007 jde o finančně silnou a hospodářsky stabilní společnost. Z výsledků procentní analýzy vyplývá, že největší podíl na celkových aktivech v letech 2005 až 2007 tvoří oběžná aktiva.

**Tabulka č. 2: Procentní rozbor finanční analýzy společnosti Foxconn CZ**

<b>Rok</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
<b>Aktiva</b>			
Stálá aktiva	11,15 %	8,60 %	11,19 %
Oběžná aktiva	88,84 %	91,39 %	88,78 %
Ostatní aktiva	0,01 %	0,00 %	0,03 %
<b>Pasiva</b>			
Vlastní jmění	10,74 %	9,77 %	7,47 %
Cizí zdroje	89,26 %	90,23 %	90,63 %
Ostatní pasiva	0,00 %	0,00 %	1,90 %

*Zdroj: Účetní závěrka společnosti Foxconn CZ k 31. prosinci 2007; autor: [20]*

Z pohledu pasiv tvoří ve všech letech největší podíl cizí zdroje, které se podílí v roce 2005 90,63 %, v roce 2006 90,23 % a v roce 2007 89,26 % viz tabulka č. 2.

## 2 Charakteristika osobní dopravy a obslužnosti

### 2.1 Charakteristika silniční dopravy

#### 2.1.1 Dopravní a přepravní proces

Výrobní proces v dopravě je tvořen vzájemně skloubenými pracovními úkony a procesy, pomocí kterých se uskutečňuje (prostřednictvím pohybu dopravních prostředků) přemístění osob nebo zboží. Tento proces má dvojí charakter. Je procesem výroby užitečného efektu (přemístění osob nebo věcí) a současně je i procesem jeho spotřeby. Proto jej můžeme sledovat z hlediska přemísťování dopravních prostředků a nazývat jej **dopravní proces** (doprava v užším smyslu) nebo z hlediska spotřební stránky, vyplývající ze změny místa, která se s přepravovanou věcí uskutečňuje a nazývat jej **přepravní proces** (přeprava) [2].

Výrobní proces v dopravě nazýváme provozním procesem, zkráceně provozem dopravy.

Rozlišujeme dvě jeho stránky [2]:

- ✓ dopravní proces, který spočívá v zajišťování přemístění dopravních prostředků a tím i výrobně užitečného efektu (přemístění),
- ✓ přepravní proces, který spočívá ve vlastním přemístění osob a věcí, představujícím spotřebu tohoto užitečného efektu (přemístění).

**Řízení dopravní stránky** výrobního procesu dopravy (doprava v užším smyslu) je svojí náplní zaměřeno na vnitřní podnikovou stránku dopravy a představuje souhrn těch úkonů dopravy, kterými se zajišťuje:

- ✓ uskutečňování a řízení pohybu dopravních prostředků,
- ✓ provozní údržba dopravních prostředků a zařízení ve stavu umožňujícím bezchybné plnění jejich funkce.

**Řízení přepravní stránky** výrobního procesu (přeprava) se zaměřuje na vnější styk s ostatními odvětvími národního hospodářství a orgány státní správy i jednotlivými občany. Rozumíme jím tu stránku provozu, kterou se uskutečňuje technické, ekonomické a právní spojení dopravy s jejími uživateli. Přepravní stránka dopravního procesu tedy zahrnuje organizaci nakládky i vykládky zboží, nástup i výstup cestujících, vyhotovení potřebných přepravních a průvodních listin, uzavírání potřebných přepravních smluv s přepravci,

vyúčtování s odesílateli a příjemci zásilek i zajištění bezpečnosti dopravy a neporušenosti zásilek.

Obě stránky **přepravního procesu**, které probíhají současně a působí jednotně, je možno ještě dále členit. Při zajišťování a uskutečňování přepravního procesu je možno rozlišovat u nákladní přepravy:

- ✓ smluvní zajištění a objednávku přepravy,
- ✓ přijetí zboží k přepravě a jeho a nakládku,
- ✓ vlastní přemístění – přepravu zásilek,
- ✓ předání zboží odesílateli i vykládku,
- ✓ vyúčtování přepravného, případně vyřízení reklamací.

V osobní přepravě jsou v přepravním procesu a jeho členění menší odlišnosti [2]:

- ✓ vydání jízdních řádů, případně prodej jízdních dokladů (u pravidelné přepravy),
- ✓ nástup a odbavení cestujících (zahrnuje i informování cestujících),
- ✓ vlastní přeprava a výstup cestujících,
- ✓ vyúčtování jízdného a vyřízení případných reklamací (u nepravidelné přepravy).

**Přepravní proces** se může uskutečnit pouze prostřednictvím dopravního procesu (v užším smyslu), který se člení následovně [2]:

- ✓ přistavné a odstavné jízdy,
- ✓ prostoje při nakládce,
- ✓ jízda s nákladem,
- ✓ prostoje při vykládce,
- ✓ případná prázdná jízda,
- ✓ ostatní prostoje (např. požadování úkonů podle tarifu nebo na přání přepravce).

Základní pracovní prostředky v dopravě jsou [2]:

- ✓ dopravní prostředky, vozový park,
- ✓ přepravní prostředky,

- ✓ manipulační prostředky,
- ✓ dopravní infrastruktura,
- ✓ zařízení zabezpečující údržbu a opravy dopravních prostředků a dopravních cest.

## 2.1.2 Silniční doprava

Silniční doprava je doprava, při níž se zajišťuje přemísťování osob a věcí silničními vozidly (silničními dopravními prostředky), jakož i přemísťování silničních vozidel samých po pozemních komunikacích, dopravních plochách a ve volném terénu.

V osobní dopravě je jako jediná využívána pro individuální dopravu (podíl v letecké a vodní dopravě je zanedbatelný), která se uskutečňuje vlastním dopravním prostředkem pro vlastní nebo příležitostné cizí potřeby.

Je schopna vyhovět kvalitativním požadavkům dopravního systému nákladní dopravy (rychlost, spolehlivost, dostupnost, přizpůsobivost a pružnost). Systém silniční dopravy je schopen vytvořit podmínky pro přímou přepravu s relativně přesně danou dobou dodání zásilky. Organizace silniční dopravy nemají vlastní dopravní cestu, dopravci volí sami trasy jízd bez žádného centrální řízení. Park silničních vozidel je velmi rozmanitý a umožňuje přizpůsobit se požadavkům přepravců.

Vybrané technologické charakteristiky silniční dopravy [2]:

- ✓ nejnižší doba přepravy (na krátké vzdálenosti),
- ✓ hustá síť silniční infrastruktury umožňuje dosáhnout prakticky kteréhokoliv místa podle požadavků zákazníků (přeprava “z domu do domu“),
- ✓ pružnost (vozidlo může být kdykoli posláno ke splnění dopravního úkolu),
- ✓ malé výpravní fixní náklady,
- ✓ termínově přesné a rychlé dodávky,
- ✓ široká možnost nabídky typů dopravních prostředků,
- ✓ menší administrativní náročnost v přepravě,
- ✓ větší bezpečnost v přepravě, zásilka je stále pod dohledem řidiče.

Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

Silniční doprava pro vlastní potřeby je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle právních předpisů a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.

Silniční doprava pro cizí potřeby je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.

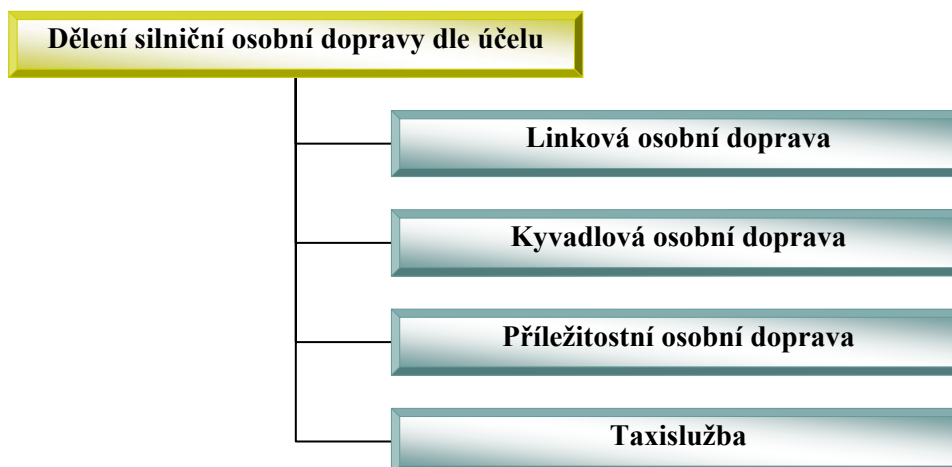
### **2.1.3 Dělení silniční osobní dopravy**

Silniční osobní doprava je souhrn činností, které zajišťují přepravu osob vozidly. Tím se rozumí přeprava vozidel po dálnicích, silnicích, místních a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

#### **Mezi další dělení silniční osobní dopravy lze zařadit:**

- ✓ **linková osobní doprava** – pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, kde cestující nastoupí a vystoupí na předem určených zastávkách,
- ✓ **kyvadlová osobní doprava** – doprava obstarávaná zvláště vyčleněnými dopravními prostředky mezi týmiž místy,
- ✓ **příležitostná osobní doprava** – nepravidelné poskytování přepravních služeb určených vybraným cestujícím a vyloučením ostatních osob, může mít formu např. přepravu cestujících jen jedním směrem, okružní jízdy nebo ostatní dopravy,
- ✓ **taxislužba** – veřejná silniční doprava, zabezpečující pohotovou a bezprostřední přepravu osob a jejich zavazadel osobními automobily,
- ✓ **zdravotnická doprava** – přeprava zvláštního charakteru.

Obrázek č. 2: Dělení silniční osobní dopravy dle účelu

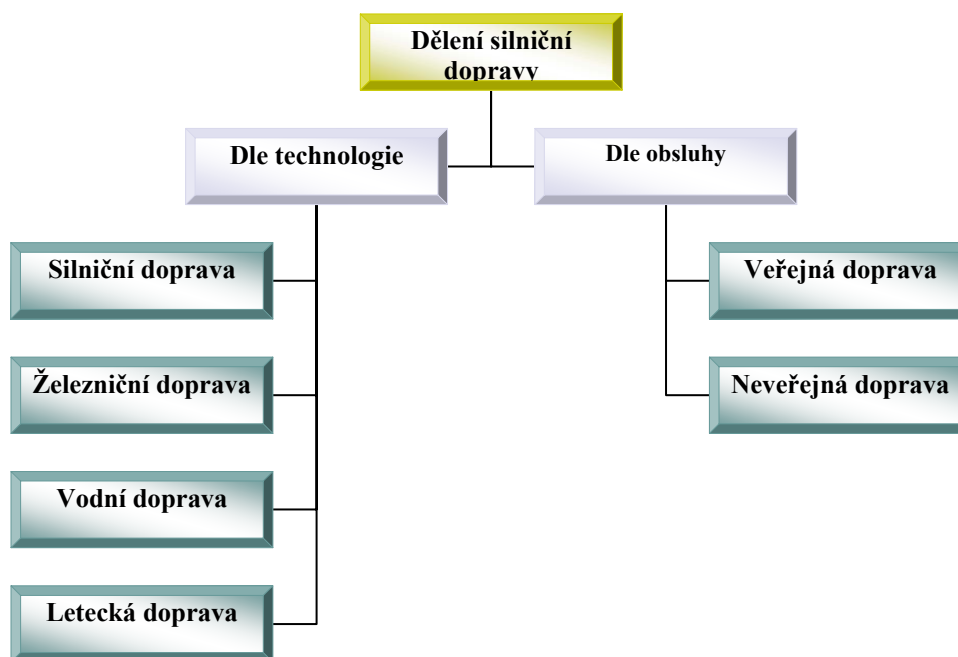


Zdroj: [2]

### Dělení silniční osobní dopravy dle jejího charakteru [3]:

- ✓ **veřejná doprava** – doprava pro cizí potřeby provozovaná k uspokojování obecných přepravních potřeb a přístupná pro každého podle předem vyhlášených pravidel, které jsou tvořeny především jízdními řády, přepravními a tarifními podmínkami,
- ✓ **neveřejná doprava** – doprava pro cizí potřeby, při níž nejsou splněny podmínky charakterizující veřejnou dopravu, lze na ni pohlížet jako na substitut veřejné dopravy a zároveň je účastníkem na přepravním trhu.

Obrázek č. 3: Základní rozdělení osobní dopravy



Zdroj: *Ekonomika dopravního podniku 2*; [3]

Mezi základní oblasti významu veřejné dopravy lze zařadit:

- ✓ **prostorové hledisko** – individuální automobilová doprava je prostorově náročná, zajištění tohoto prostoru (včetně dopravy v klidu) je ve městech velmi obtížný úkol,
- ✓ **sociální hledisko** – občan, který nemůže používat individuální automobilovou dopravu, se musí dostat do školy, k lékaři, k úřadům, k soudům, do zaměstnání za cenu, která pro něho bude přijatelná,
- ✓ **ekologické hledisko** – individuální automobilová doprava produkuje výrazně více měrných emisí než veřejná doprava jako celek,
- ✓ **bezpečnost** – veřejná doprava ve srovnání s použitím individuální automobilové dopravy zaznamenává výrazně méně nehod na přepravovaného cestujícího,
- ✓ **vyváženost regionálního rozvoje** – kvalitní veřejná doprava významně přispívá k rovnoměrnému regionálnímu rozvoji.

Veřejná doprava je prosazována a podporována jako alternativa proti individuální automobilové dopravě. Musí této dopravě konkurovat cenou, dostupností, kvalitou, četností spojů apod. Zároveň by měla vycházet z poptávky obyvatel po přepravních službách.

## 2.2 Právní úprava silniční dopravy

Každý podnikatel, který za účelem zajištění své podnikatelské činnosti provozuje silniční dopravu t.j. provozuje silniční dopravu pro vlastní potřeby, je oprávněn k této činnosti bez jakéhokoli omezení, ovšem s tím, že při výkonu této činnosti dodrží povinnosti dopravce stanovené zákonem **č. 111/1994 Sb.**, povinnosti a podmínky stanovené předpisy o bezpečnosti a plynulosti provozu, bezpečnosti práce a zvláštními zákony pro určité druhy přeprav [7], který upřesňuje vyhláška **478/2000 Sb.** Ministerstva dopravy a spojů a řeší způsob vedení záznamu o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách a záznamu o provozu vozidla.

Oprávnění k provozování silniční dopravy pro vlastní potřeby tedy vzniká každému podnikateli přímo na základě zákona hned při vzniku jeho oprávnění k podnikání (zápisem do obchodního rejstříku, udělením živnostenského oprávnění).

Pokud podnikatel, který udržuje vozidlový park za účelem provozování silniční dopravy pro vlastní potřeby a nechce být zároveň podnikatelem v silniční dopravě, ale při zajišťování vlastní podnikatelské činnosti občas provede nebo je nucen provést též silniční dopravu pro cizí potřeby nebo provádí takovou dopravu za jiným účelem než za účelem dosažení zisku, nejde o podnikání. K výkonu této činnosti dopravce nepotřebuje koncesi, avšak musí si pro tuto dopravu pro cizí potřeby obstarat povolení podle zákona č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů [7].

Silniční motorová doprava provozována soustavně, samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem zisku a za podmínek stanovených živnostenským zákonem je zároveň živností ve smyslu § 2. živnostenského zákona a je zařazena mezi koncesované živnosti uvedené v příloze č. 3 živnostenského zákona.

Zákon č. 111/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů [7], stanoví jako podmínku pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby kromě koncese nebo povolení též splnění požadavek spolehlivosti, odborné a finanční způsobilosti.

Podle tohoto zákona [7] se za spolehlivou k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby nepovažuje osoba, která v průběhu posledních tří let před podáním žádosti provozovala silniční dopravu pro cizí potřeby neoprávněně nebo byla v průběhu posledních tří let před podáním žádosti odejmuta koncese nebo povolení k provozování silniční dopravy z důvodů porušování povinností uložených právními předpisy, které s provozováním silniční dopravy souvisejí, nebo proto, že neplnila podmínky stanovené v koncesi nebo v povolení.

Odbornou způsobilostí se rozumí soubor odborných znalostí vztahujících se k provozování silniční dopravy, jakož i schopnost jejich uplatnění při provozování. Odborně způsobilý musí být každý provozovatel silniční dopravy pro cizí potřeby. Odbornou způsobilost k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby formou veřejné linkové dopravy, taxislužby, mezinárodní autobusové dopravy a mezinárodní nákladní dopravy provozované vozidly jejichž užitečná hmotnost přesahuje 3,5 tuny nebo celková hmotnost 7,5 tun, musí dopravce splnit nebo její splnění zajistit již před získáním oprávnění, neboť odbornou způsobilost k provozování těchto forem dopravy prokazuje již žadatel o koncesi nebo o povolení. Odbornou způsobilost žadatel prokazuje osvědčením o úspěšně vykonané zkoušce z předmětů stanovených prováděcím předpisem, popř. vysvědčením o státní nebo maturitní zkoušce



z daného oboru. Zkoušky z odborné způsobilosti se skládají před dopravním úřadem příslušným podle sídla nebo trvalého pobytu žadatele.

Kdo hodlá provozovat mezinárodní silniční dopravu autobusy nebo nákladními automobily o užitečné hmotnosti větší než 3,5 tuny nebo celkové hmotnosti vyšší než 7,5 tun, musí prokázat finanční zajištění mezinárodní silniční dopravy (finanční způsobilost). Finanční způsobilostí se rozumí schopnost dopravce finančně zajistit zahájení mezinárodní silniční dopravy a její řádné provozování.

## **2.3 Vnímání silniční dopravy**

### **2.3.1 Kvalita dopravy**

Produkt dopravy je efekt přemístění, který je nehmotný a spotřebovává se (u osobní přepravy) v průběhu technologického procesu dopravy a proto ho nelze vyrábět na sklad (u nákladní přepravy je určitá, byť minimální možnost skladování v případě prodloužení přepravního procesu).

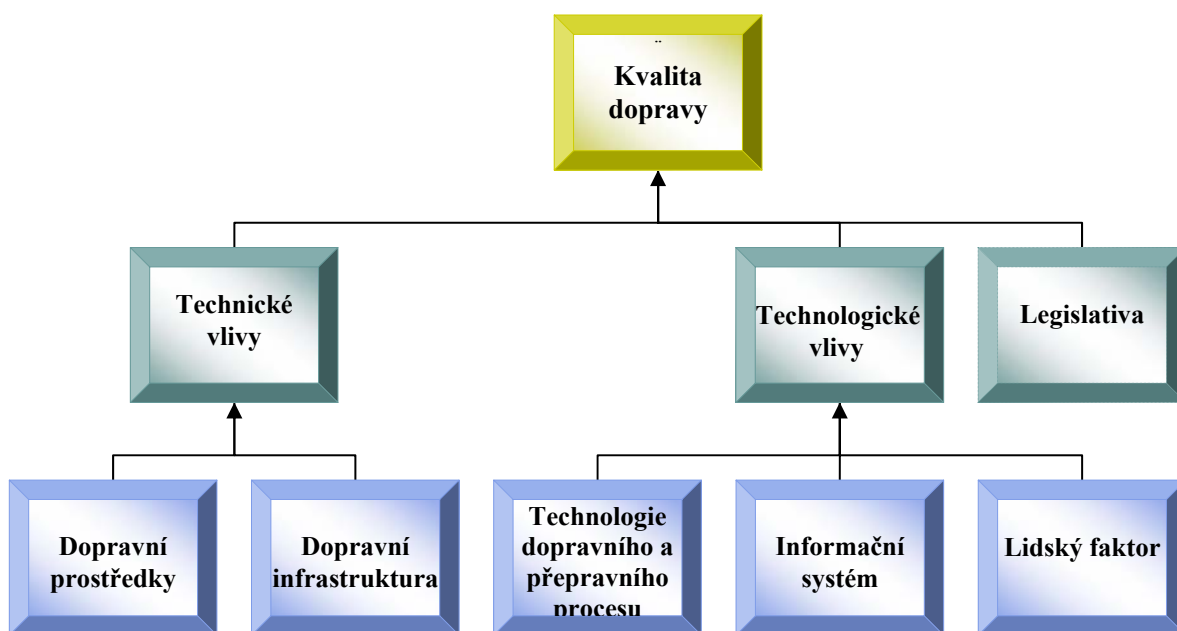
Nabídka dopravy, kterou předkládá dopravní organizace (dopravní společnost, podnik nebo jednotlivý dopravce), řeší rozpor vzdálenosti, tj. vyrobené zboží je na jiném místě, než má být spotřebováno, a člověk – cestující se nachází na jiném místě, než potřebuje z objektivních či subjektivních důvodů být [2].

Výsledná kvalita anebo úroveň kvality přemístění je ovlivňována kvalitou (úrovní kvality) jednotlivých prvků dopravního systému, které se na jeho realizaci spolupodílejí.

Prvky dopravního systému musí být navrženy tak, aby co nejlépe vyhovovaly potřebám zákazníků. U nově navrhovaných systémů je tento požadavek plně akceptovatelný, u systémů existujících to není vždy možné. Tak, jak se vyvíjí přepravní trh, mění se i požadavky a očekávání zákazníků na kvalitní přepravu [2].

Na *obrázku č. 4* jsou znázorněny jednotlivé prvky dopravního systému ovlivňující výslednou úroveň kvality dopravy [2].

Obrázek č. 4: Prvky dopravního systému ovlivňující výslednou úroveň kvality dopravy



Zdroj: Uživatel dopravních služeb a jeho chování; [2]

Faktory, které působí na chování uživatelů dopravy, jejich poptávku a volbu určitého druhu dopravy, jsou následující [2]:

Faktory, které tvoří vlastní přepravní potřebu:

- ✓ charakter předmětu přepravování,
- ✓ uvažovaná vzdálenost,
- ✓ účel přepravy (jízdy),
- ✓ motivace přepravy.

Faktory vztahující se k vlastnostem dopravního systému (dopravních prostředků):

- ✓ rychlost,
- ✓ včasnost,
- ✓ elasticita,
- ✓ dostupnost,
- ✓ kapacita,
- ✓ kvalita.

Náklady uživatele:

- ✓ peněžní náklady,

- ✓ časové náklady,
- ✓ environmentální náklady,
- ✓ „externí“ náklady.
- ✓ „individuálně vnímané náklady“<sup>3</sup>

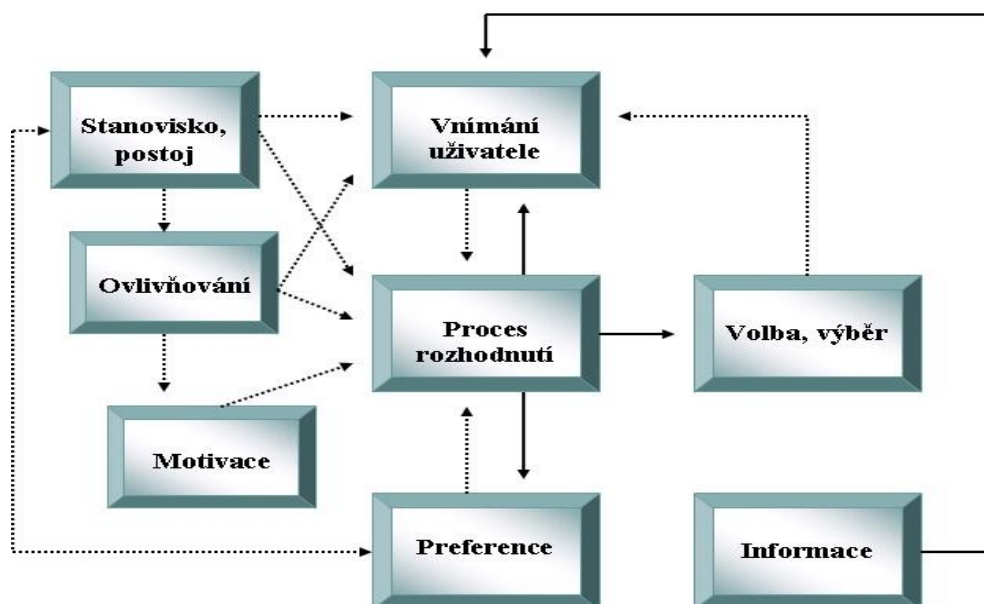
Dopravní a přepravní proces je pouze jednou složkou dopravního systému, od které se odvíjí výsledná kvalita přemístění. Bez odpovídající úrovně kvality dalších faktorů však nelze dosáhnout požadovanou úroveň kvality přepravy. Na tento proces navazují rozhodovací procesy [2].

### 2.3.2 Rozhodovací proces

Ovlivňující faktory uživatele dopravy lze porovnávat na základě objektivního vnímání, které můžeme modelovat např. pomocí generalizovaných nákladů uživatele dopravy (jedná se o peněžní – kvantitativní vyjádření), a nebo subjektivního rozhodování, při kterém vytvoříme multikriteriální model/funkci (jedná se o kvalitativní hodnocení) [2].

Na obrázku č. 5 je znázorněn rozhodovací proces v kontextu s vnímáním uživatele.

Obrázek č. 5: Proces rozhodnutí na základě subjektivního vnímání uživatele



Zdroj: *Uživatel dopravních služeb a jeho chování*; [2]

<sup>3</sup> Tyto náklady představují nekvantifikovatelné složky reprezentující preference, pocity a další subjektivní vlivy na chování uživatele.

Jinými slovy jde to, jak člověk přijímá informace, zaujímá stanoviska, co ho motivuje a ovlivňuje při určité volbě. V našem případě tedy, jaký druh dopravy zvolí.

Každý uživatel má zpravidla možnost vybrat si některou z níže popsaných služeb. Z matematického hlediska jde o minimalizaci nákladové funkce (1), která zahrnuje veškeré náklady na přepravní proces uživatele a služby spjaté s přepravou [2].

$$\begin{aligned}
 f(n) &= \sum_1^k n_i \\
 \mathbf{n} &= (n_1, \dots, n_k) \\
 N &= \min \{f(\mathbf{n}); \mathbf{n}_i \geq 0 \quad \forall i\} \quad (1)
 \end{aligned}$$

Na základě subjektivní a objektivní evaluace (ocenění) vnímaných faktorů, jejich posouzení a bereme-li v úvahu, že minimalizace nákladů přináší uživateli užitek, můžeme sestavit obecnou rovnici přínosu alternativy (2), která popisuje celkový užitek jednotlivé alternativy jako součet součinů marginálních užiteků s jednotlivými faktory ovlivňující výběr dopravy [2].

$$U_a = -\left(t_t + \frac{n_c}{DI}\right) \cdot MU_{ft} + t_t \cdot MU_{tt} + k \cdot MU_k + \sum A_{n_i} \cdot MU_{n_i} \quad (2)$$

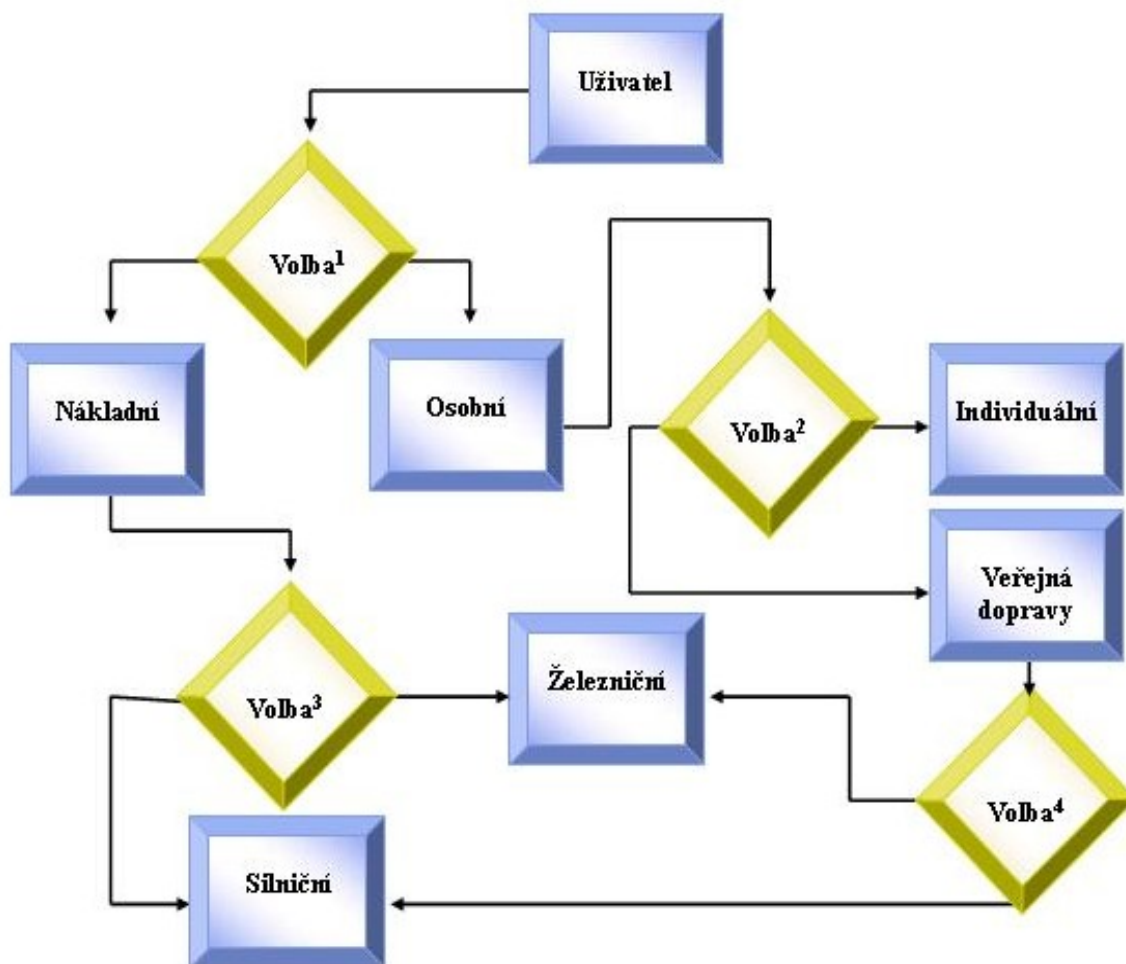
- kde:  $U_a$      užitek alternativy  
 $DI$      disponibilní příjem  
 $MU_{ft}$     marginální užitek volného času  
 $MU_{tt}$     marginální užitek cestovní doby  
 $MU_k$     marginální užitek komfortu  
 $MU_n$     marginální užitek dalších atributů  
 $A_n$      další atributy  
 $k$         komfort  
 $t_t$         cestovní doba  
 $n_c$         náklady cesty

Tuto rovnici můžeme graficky vyjádřit pomocí *obrázku č. 6*, kde uživatel volí mezi dostupnými variantami. Schéma také představuje zjednodušený dopravní model, který je pro bližší zkoumání nutno doplnit o vazbu na infrastrukturu, její spravování a financování [2].

První volba uživatele dopravy závisí spíše než na subjektivních vlivech na konkrétním požadavku přemístění (osob či zboží).

Zvolíme-li nákladní dopravu, tak na základě minimalizace nákladů volíme mezi silniční a železniční dopravou (pozn. v nákladní dopravě jde spíše o minimalizaci nákladů než o vyjádření užítku) [2].

**Obrázek č. 6: Výběr alternativy přinášející největší užitek**



*Zdroj: Uživatel dopravních služeb a jeho chování; [2]*

## 2.4 Charakteristika dopravní obslužnosti

V dnešní době má zásadní význam zajištění dopravy ve veřejném zájmu pro zlepšení životního prostředí poškozovaného nadměrnou individuální dopravou. Bohužel veřejná doprava se neobejde bez veřejných prostředků poskytovaných prostřednictvím veřejných rozpočtů. Je tak nutné kompenzovat vzniklé prokazatelné ztráty, které vznikají v osobní dopravě ve veřejném zájmu v případech její ekonomické nevýhodnosti.

### 2.4.1 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost se rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. V oblasti veřejné osobní dopravy se veřejným zájmem rozumí zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel [3].

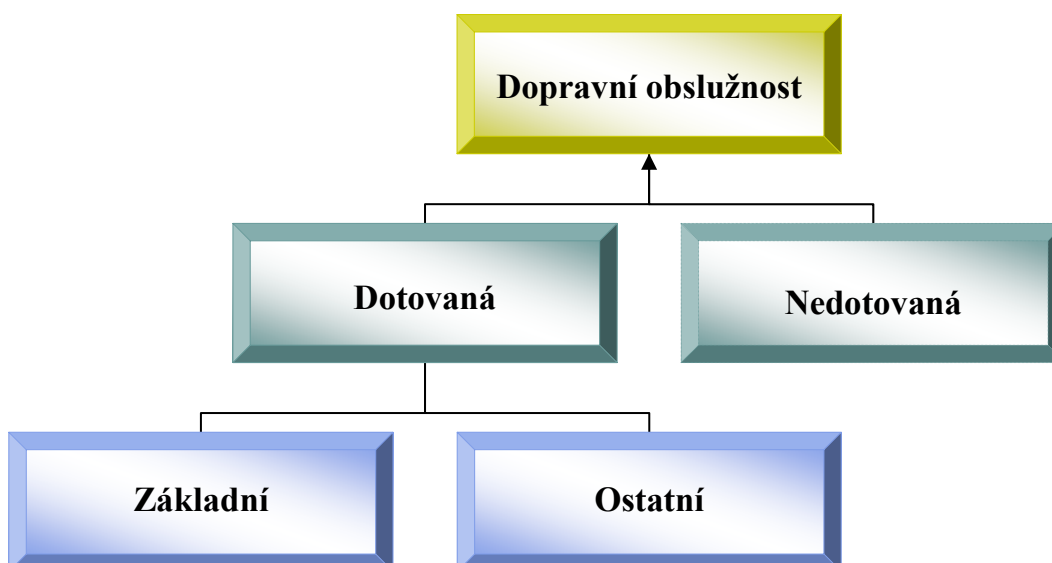
Dopravní obslužnost lze dělit [3]:

- ✓ **nedotovaná** – touto se zákon nezabývá, to je veřejná osobní doprava, kterou dopravce provozuje ve vlastním podnikatelském zájmu, pokud je mu udělena licence, a nemá nárok na proplacení případné ztráty,
- ✓ **dotovaná** – je dle zákona dělena na základní a ostatní, kde základní dopravní obslužnost hradí ze svého rozpočtu kraje a ostatní dopravní obslužnost obce.

Proto tedy:

- ✓ **Základní dopravní obslužnost** území kraje je zajištění přiměřené dopravy pro všechny dny v týdnu z důvodů veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu.
- ✓ **Ostatní dopravní obslužnost** je zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Na zajištění této dopravy uzavírá obec s dopravcem závazek veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.

Obrázek č. 7: Dělení dopravní obslužnosti



Zdroj: *Ekonomika dopravního podniku 2; [3]*

## 2.4.2 Závazek veřejné služby

Závazek veřejné služby je v zákoně [7] definován: „závazek, který dopravce přijal ve veřejném zájmu a který by jinak pro jeho ekonomickou nevýhodnost nepřijal nebo by jej přijal pouze z části.“ Závazek vzniká na základě písemné smlouvy mezi krajem a dopravcem.

## 2.4.3 Prokazatelná ztráta

V zákoně [7] je definována prokazatelná ztráta takto: „Prokazatelnou ztrátu ve veřejné linkové dopravě tvoří rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazků veřejné služby.“

Doprovce dokládá propočet prokazatelné ztráty příslušnému dopravnímu úřadu. Při uzavírání závazku veřejné služby dopravce předkládá odborný odhad prokazatelné ztráty.

Způsob výpočtu **ekonomicky oprávněných nákladů** je dán Vyhláškou č. 580/1990 Sb., kterou se provádí zákon o cenách. Pro účely regulace cen se za ekonomicky oprávněné náklady považují dle vyhlášky: „náklady pořízení odpovídajících množství přímého materiálu, mzdové a ostatní osobní náklady odpovídající platnému systému regulace mezd, technologicky nezbytné ostatní přímé a nepřímé náklady a náklady oběhu; při posuzování

*ekonomicky oprávněných nákladů se vychází z dlouhodobě obvyklé úrovně těchto nákladů v obdobných činnostech s přihlédnutím k zvláštnostem daného zboží.“*

**Přiměřený zisk** se dle zákona č. 493/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů rozumí:

- ✓ *„částka, která se vypočte 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, pokud s těmito investicemi vyjádřil pro účely jejich zahrnutí do výpočtu prokazatelné ztráty souhlas příslušný dopravní úřad.“*

Podmínka uvedená v odstavci 1 je splněna, ujede-li vozidlo ve veřejné linkové osobní dopravě více než 80 % kilometrů z celkového počtu ujetých kilometrů.

**Investicemi** souvisejícími s provozováním veřejné linkové dopravy se dle tohoto nařízení rozumí: *„investice do:*

- ✓ *technické základny provozu,*
- ✓ *informačního a odbavovacího systému pro cestující,*
- ✓ *vybavení autobusových nádraží, autobusových stanovišť a zastávek,*
- ✓ *technického zařízení pro řízení provozu, jsou-li vlatnictvím dopravce.“*

Z přiměřeného zisku si dopravce odečte přiznanou dotaci ze státního rozpočtu, rozpočtu kraje a obcí na nákup nově vyrobených autobusů. Pro výpočet přiměřeného zisku použije dopravce cenu oznámenou Ministerstvem dopravy ve Věstníku dopravy pro jednotlivé typy autobusů předem pro kalendářní rok.

Hlavním posláním přiměřeného zisku dopravce je tvorba dodatečných zdrojů, potřebných k dosažení pravidelného cyklu obnovy vozového parku jednou za osm let. Tento zisk nemůže být dle platné legislativy přerozdělován a použit např. k osobnímu užití podnikatele nebo k výplatě dividend. Může být pouze reinvestován. Vhodnější pojem než „přiměřený zisk“ by byl možná „fond obnovy“ [3].



Další složkou přiměřeného zisku může být částka, vynaložená na investice, související s provozováním veřejné linkové dopravy. Zde je však nutný souhlas příslušného dopravního úřadu k zařazení těchto investic do výpočtu prokazatelné ztráty [3].

Výpočet výše přiměřeného zisku je následující [3]:

$$PZ \leq \left[ \left( \frac{PA * CA}{8} - OA \right) \div K \right] - D + I$$

Kde:

- ✓ PZ – upravený přiměřený zisk
- ✓ PA – počet autobusů, používaných zpravidla pro veřejnou dopravu zajišťující dopravní obslužnost v závazku veřejné služby
- ✓ CA – cena autobusu, oznámená ministerstvem dopravy pro jednotlivé typy autobusů pro každý kalendářní rok
- ✓ OA – celkové skutečné roční účetní odpisy autobusů, zahrnutých do PA
- ✓ K – koeficient, zohledňující zdanění a příděly do povinných fondů; vychází z výpočtu  $(100 - \text{procento daně z příjmu})/100$
- ✓ D – dotace, poskytnuté na nákup nově pořízených autobusů
- ✓ I – investice, související s provozováním veřejné linkové autobusové dopravy.

## 3 Firemní doprava ve společnosti Foxconn CZ

### 3.1 Základní informace o zaměstnancích

Dá se říci, že společnost Foxconn patří mezi větší výrobní podniky v naší zemi. S tím souvisí větší množství pracovních nabídek pro lidi ze širšího okolí. Jelikož ne všichni zaměstnanci bydlí v blízkém okolí, musí si firma sama zajistit dopravu svých zaměstnanců do zaměstnání a následně ze zaměstnání.

Společnost zaměstnává celkem 4418 **kmenových zaměstnanců** (k 1. 3. 2009). Dále pak společnost má najaté **agenturní pracovníky**, které ale do této práce nezapočítávám, jelikož mají dopravu zajištěnou přímo od jejich agentury. Agentur je zatím 10 a celkový počet těchto najatých zaměstnanců se pohybuje okolo 3,5 tisíc. Tento počet se neustále mění dle volných pracovních nabídek [20].

Ve společnosti existují 2 typy kmenových zaměstnanců, co se týče odměňování neboli mzdy za jejich práci. Patří mezi ně technicko hospodářští pracovníci (THP) a dělničtí pracovníci.

Na *obrázku č. 8* je znázorněno rozdělení zaměstnanců podle odměňování za vykonávanou práci.

Obrázek č. 8: Typy zaměstnanců ve společnosti Foxconn CZ



Zdroj: Interní materiály personálního oddělení; [20]

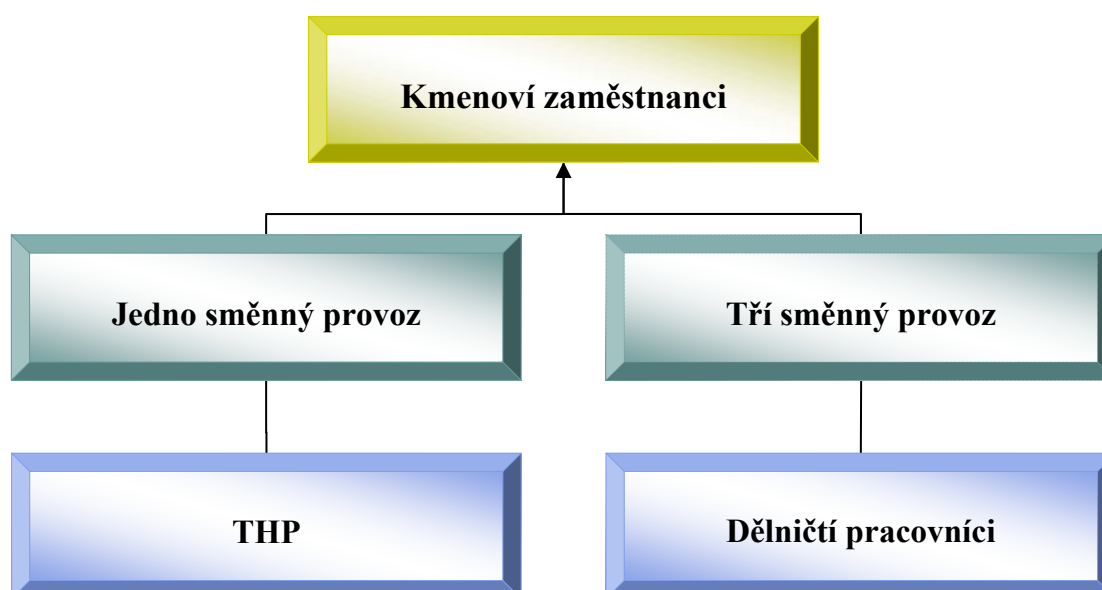
**Technicko hospodářští pracovníci** mají zde jedno směnný provoz. Tato mzda se vyznačuje pevnou měsíční sazbou, která se mění jen podle počtu dnů v měsíci. Tzn., že má každý měsíc jinou sazbu na hodinu, záleží na počtu pracovních dnů. Pracovní doba trvá 8,5 h a pohybuje se v rozmezí od osmi hodin ráno do půl páté odpoledne. Pracovní dobu si můžou i posunout, ale vždy musí mít odpracovány povinné hodiny za měsíc. Jejich pracovní týden začíná v pondělí ráno a končí v pátek odpoledne. Jsou to většinou lidé v kancelářích jako personalisté, účetní, logisticy, nákupčí, ekonomové, analytici, technici, informatici a jiní pracovníci.

Druhým typem pracovníků jsou **dělničtí pracovníci**, kteří pracují na tří směnný provoz. Jejich pracovní doba trvá 8 hodin, kde je započítaná placená půl hodina na oběd. Tito pracovníci mají pevnou mzdu na hodinu a nezáleží jak je dlouhý měsíc. Tzn., že mají časovou mzdu. Tito pracovníci pracují většinou na výrobních linkách jako řadoví dělníci, ale řadí se sem i jejich nadřízení, vedoucí výroby, skladníci, technici, řidiči a další.

Tří směnný provoz začíná ranní směnou v šest ráno. Tato směna končí ve dvě hodiny odpoledne a následuje odpolední směna, která končí o desáté večerní. Nyní začíná noční směna, která končí o šesté ráno. Pracovní týden začíná ranní směnou v pondělí v šest ráno a končí v sobotu v šest ráno při konci páteční noční směny.

Na *obrázku č. 9* je znázorněné rozdělení kmenových zaměstnanců na různé směny.

**Obrázek č. 9: Rozdělení kmenových zaměstnanců dle směn**



*Zdroj: Interní materiály personálního oddělení; [20]*

## 3.2 Způsoby dopravy do společnosti Foxconn CZ

Zaměstnanci společnosti mají několik možností, jak se dostat do svého zaměstnání. Velice důležitou roli zde hraje místo trvalého nebo přechodného bydliště zaměstnance. Od toho se pak většinou odvíjí způsob jeho dopravy do zaměstnání. Nemalou úlohu zde hrají i finanční náklady na dopravu. Nelze opomenout ani čas strávený při cestě do práce.

Ne všichni pracovníci mají stejné podmínky nebo možnosti volby způsobu dopravy. Zaměstnanci, kteří vlastní osobní automobil a dají přednost pohodlnosti před ekonomicky výhodnější dopravou, mají výběr samozřejmě jednodušší. Ale ne všichni mají takové možnosti a finance, takže musí zvolit jiný druh dopravy. Při jízdě osobním automobilem nastává problém s parkováním u společnosti Foxconn CZ. Nachází se zde 3 větší parkovací plochy, ale se stále narůstající oblibou osobních automobilů bývá každé ráno problém o volné parkovací místo.

Zaměstnanci s bydlištěm v Pardubicích většinou dávají přednost Městské hromadné dopravě nebo jízdě na kole. V rámci Městské hromadné dopravy lze využít linky autobusů a trolejbusů. Přímo před areál společnosti jezdí pravidelně autobusy č. 12 a č. 28. Jízdní řády těchto linek jsou k dispozici na personálním oddělení nebo na příslušných internetových stránkách dopravního podniku.

Co se týče železniční dopravy, nacházejí se Pardubice na nejfrekventovanější železniční trati ve střední Evropě. Firemní autobusová doprava provozuje 11 vlastních linek a dotuje zaměstnancům 2 linky spadající pod veřejnou autobusovou dopravu. Jsou to linky do Hradce Králové a do Chrudimi.

Mezi způsoby dopravy do společnosti Foxconn CZ lze zařadit:

- ✓ **firemní autobusová doprava,**
- ✓ **městská hromadná doprava Pardubice,**
- ✓ **veřejná autobusová doprava,**
- ✓ **osobní automobil,**
- ✓ **železniční doprava,**
- ✓ **jízdní kolo,**
- ✓ **pěšky.**

### 3.2.1 Základní informace o firemní dopravě

Společnost Foxconn nabízí svým zaměstnancům vlastní dopravu do zaměstnání. Každý zaměstnanec má nárok na dopravu, při splnění určitých podmínek.

Každý nový zaměstnanec musí projít **vstupním školením**, které trvá většinou jeden pracovní den. To se týká seznámení se závaznými pracovně-právními předpisy, pracovním řádem a ostatními interními opatřeními zaměstnavatele. Při tomto školení si může každý nový zaměstnanec zažádat o firemní dopravu.

Foxconn CZ má nyní 11 druhů vlastních autobusových linek a přispívá na dvě veřejné autobusové linky do Hradce Králové a do Chrudimi. Zaměstnavatel přispívá a dotuje dopravu jen těm zaměstnancům, kteří využívají firemní linky nebo dvě výše napsané veřejné autobusové linky. Ostatní bohužel musí svoji dopravu do zaměstnání plně hradit ze svých financí.

Pokud má zaměstnanec zájem o využívání některé z těchto linek, je nutné se přihlásit na personálním oddělení a vyplnit příslušnou žádost. Toto oddělení si vede evidenci všech žádostí o dopravu a předává informace o využívání dopravy mzdovému oddělení, které provádí odečet poplatku u zaměstnance za dopravu. Paušální částka za dopravu je strhávána ze mzdy a činí 350,00 Kč na měsíc.

Nárok na dopravu mají zaměstnanci, kteří prokáží dokladem trvalé nebo přechodné bydliště. Tuto evidenci vede personální oddělení a následně rozhoduje, kdo má nárok na dopravu.

Personální oddělení na základě podání žádosti o dopravu vyhotoví příslušnému zaměstnanci „Foxconn BUS kartu“. Tato karta slouží jako jízdní doklad do firemního autobusu společnosti Foxconn. Každý zaměstnanec, který využívá tuto dopravu, má za úkol při nástupu do autobusu prokázat se touto kartou a mít tuto kartu stále u sebe.

Po podání žádosti o dopravu dostane zaměstnanec na personálním oddělení kartu zdarma. Ztratí-li zaměstnanec kartu nebo jí znehodnotí, tzn., že nelze na kartě přečíst iniciály nebo fotku, musí si zaměstnanec zaplatit za novou kartu 150,00 Kč.

Informace o možnostech využití dopravy nebo o jízdních řádech jsou vyvěšeny na nástěnkách po celém areálu. Dále můžou zaměstnanci získat informace na personálním oddělení, úsek personální administrativy, či u asistentky jejich oddělení.

Obrázek č. 10 znázorňuje ukázkou Foxconn BUS karty, na které musí být fotka majitele karty, jméno, příjmení a ID číslo.

Obrázek č. 10: Foxconn BUS karta zaměstnance pro firemní dopravu



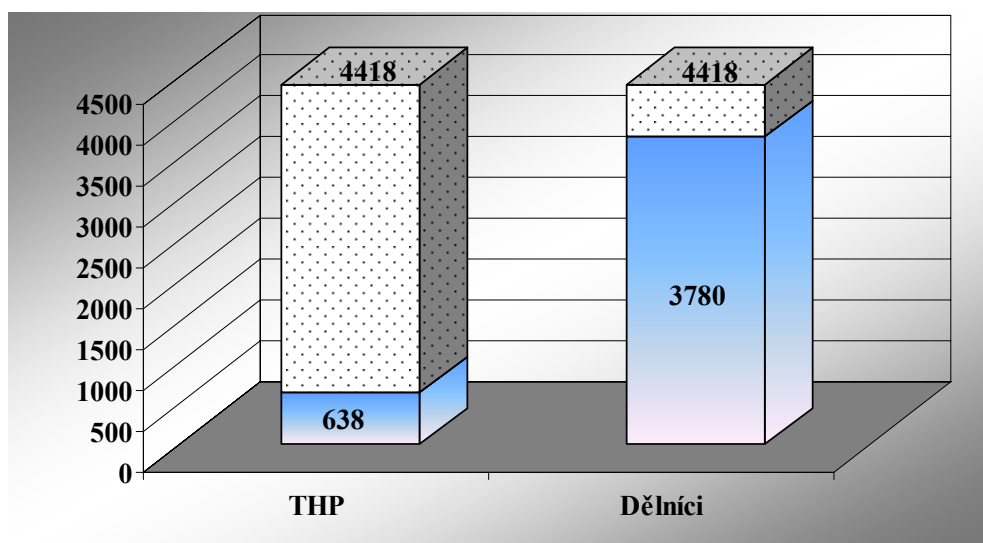
Zdroj: Interní materiály personálního oddělení; [20]

### 3.2.2 Statistika využívání způsobů dopravy do společnosti

Z celkového počtu 4418 kmenových zaměstnanců pracuje 638 lidí jako THP, tedy mají jedno směnný provoz. Tito pracovníci mohou využívat dotaci na 2 veřejné autobusové linky do Hradce Králové nebo do Chrudimi.

Dalších 3780 zaměstnanců pracuje jako dělničtí pracovníci, kteří mají tři směnný provoz. Tito pracovníci mohou využívat 11 autobusových linek najatých společností Foxconn CZ, které mají jízdní řád uzpůsoben na jejich pracovní dobu.

Obrázek č. 11: Podíl THP a dělnických pracovníků na celkovém počtu kmenových zaměstnanců

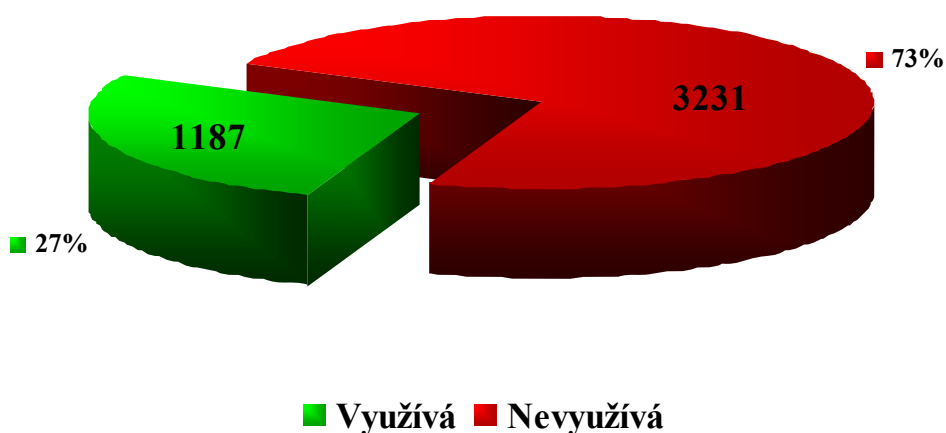


Zdroj: Interní materiály personálního oddělení; [20]

Ve společnosti pracuje 4418 kmenových zaměstnanců. Personální oddělení eviduje k 1. 3. 2009 celkem 1187 žadatelů o dotaci na dopravu.

Zde jsou zahrnuti jak technicko hospodářští pracovníci tak dělničtí pracovníci, kteří jezdí firemními linkami na tří směnný provoz. Průměrný roční procentuální podíl pracovníků všech těchto pracovníků využívajících dotaci na dopravu na celkovém počtu kmenových zaměstnanců ukazuje *obrázek č. 12*.

**Obrázek č. 12: Procentuální podíl zaměstnanců využívající dotace na dopravu z celkového počtu kmenových zaměstnanců**

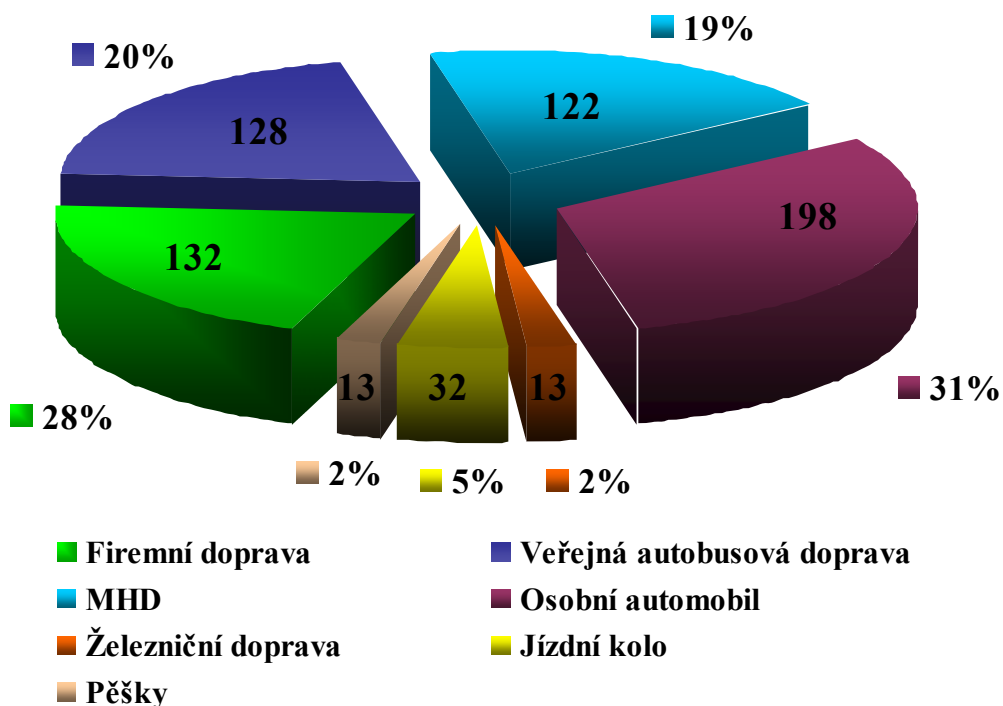


*Zdroj: Interní materiály personálního oddělení; [20]*

Pracovníci pracující na jednu směnu tedy THP mohou využívat dotaci na dopravu a to na linku 3 a 4. Linka 3 – Hradec Králové a linka 4 – Chrudim.

Následující *obrázek č. 13* znázorňuje, že z celkového počtu 638 zaměstnanců THP využívá dotaci na dopravu 132 zaměstnanců tj. 21 %. Největší podíl ve způsobu dopravy zaujímá osobní automobilová doprava se 31 % což činí 198 zaměstnanců. To je většinou způsobeno jejich flexibilní pracovní dobou. Tito zaměstnanci musí denně odpracovat 8,5 hodin, ale nemají přesně stanovenou dobu nástupu do práce a je tedy pro ně pohodlnější jízda osobním automobilem do práce. Rozmezí začátku pracovní doby se pohybuje od 6:00 do 8:30 hodiny. Poměrně podstatnou část dopravy do práce tvoří jízda veřejnou autobusovou dopravou se 20 %. Poměrně podstatnou část dopravy tvoří jízda do práce MHD. Tato doprava se většinou týká zaměstnanců z Pardubic. Tuto dopravu využívá 19 % zaměstnanců. Z dalších způsobů lze zmínit ještě jízdní kolo se 5 %, železniční dopravu se 2 % a pěšky chodící zaměstnance do práce také se 2 %.

Obrázek č. 13: Průměrný procentuální roční podíl využívání způsobů dopravy THP z celkového počtu THP



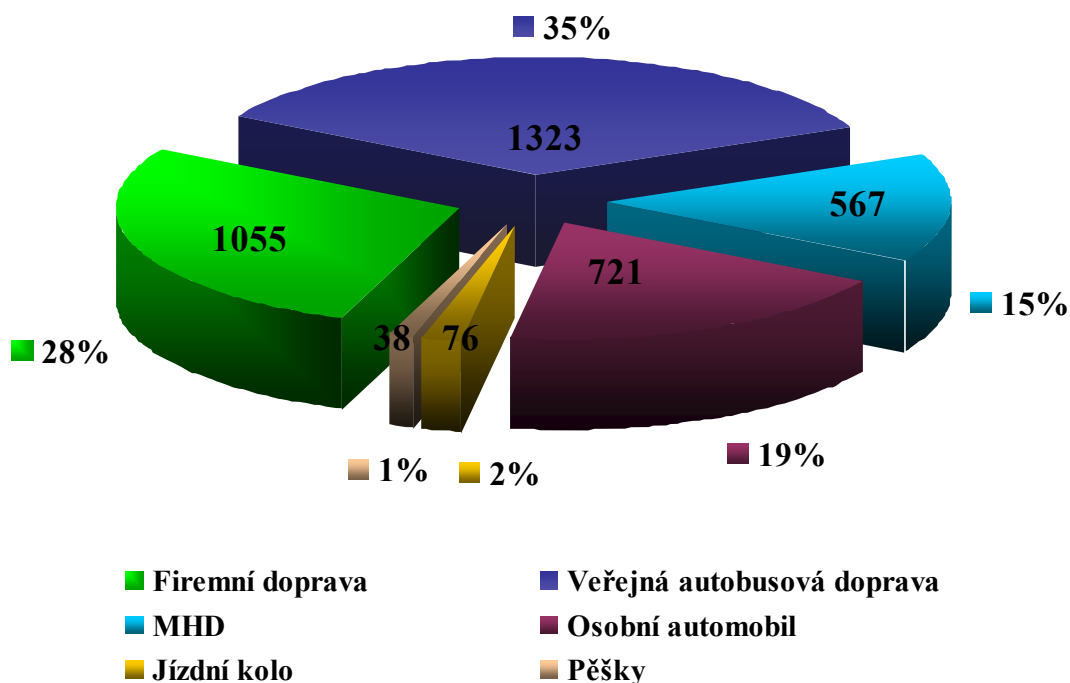
Zdroj: Interní materiály personálního oddělení; [20]

Obrázek č. 14 znázorňuje průměrný roční procentuální podíl dělnických pracovníků, kteří do zaměstnání využívají jeden ze způsobů dopravy. Výběr dopravy je většinou v závislosti na vzdálenosti.

Z celkového počtu 3780 dělnických pracovníků k 1. 3. 2009 využívá firemní dopravu 1055 zaměstnanců tj. 28 %. Největší podíl ve způsobu dopravy zaujímá veřejná autobusová doprava se 35 %. To je většinou způsobeno diferenciacemi bydliště zaměstnanců a firemní doprava bohužel nemá tak široké rozpětí do všech míst. Dalším způsobem dopravy do Foxconnu CZ lze zařadit MHD s 15 %. Tato doprava se většinou týká zaměstnanců z Pardubic. Poměrně podstatnou část dopravy tvoří jízda do práce osobním automobilem. Tuto dopravu využívá 19 % zaměstnanců. Mezi další způsoby patří ještě jízdní kolo se 2 % a zaměstnanci chodící pěšky do práce, kteří zaujímají 1 %.



Obrázek č. 14: Průměrný procentuální roční podíl využívání způsobů dopravy dělnických pracovníků z celkového počtu dělnických pracovníků



Zdroj: Interní materiály personálního oddělení; [20]

### 3.3 Dopravní linky společnosti Foxconn CZ

Společnost Foxconn CZ k 1. 3. 2009 využívá pro své zaměstnance 13 dotovaných linek. Z těchto linek je 11 linek určeno pro neveřejnou dopravu tedy jen pro zaměstnance společnosti Foxconn CZ a tyto linky jsou uzpůsobeny pro tří směnný provoz pracovníků. Na využívání těchto linek stačí zaměstnanci vlastnit Foxconn BUS kartu, která se strhává ze mzdy částkou 350,00 Kč měsíčně.

Zbývající dvě linky č. 3 a 4 jsou veřejné a využívají je zaměstnanci neboli THP, kteří jezdí na jednu směnu. Zaměstnanci, kteří využívají tyto linky, si vyzvednou na personálním oddělení CONNEX kartu, kterou poprvé obdrží zdarma. Měsíčně je pak za dopravu strhávána částka 350,00 Kč ze mzdy. Na tuto kartu mohou jezdit jen určeným směrem a jen přímo ten zaměstnanec, na kterou je evidována karta. Při ztrátě nebo poškození karty hradí zaměstnanec novou kartu částkou 150,00 Kč.

V tabulce č. 3 jsou přehledně rozděleny všechny linky, které dotuje společnost svým zaměstnancům.

**Tabulka č. 3: Přehled firemních linek společnosti Foxconn CZ (k 1. 3. 2009)**

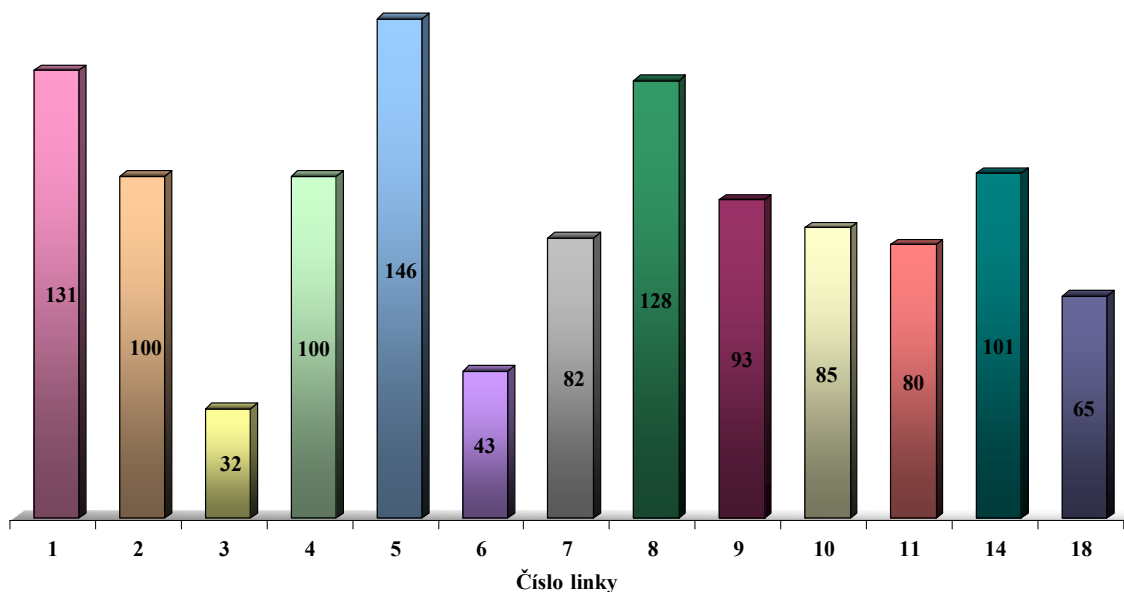
Linka	Název	Druh dopravy
1	Chrudim	neveřejná
2	Holice	neveřejná
3	Hradec Králové (Černožice)	veřejná
4	Chrudim	veřejná
5	Hradec Králové	neveřejná
6	Brandýs nad Orlicí	neveřejná
7	Týniště nad Orlicí	neveřejná
8	Nasavrky	neveřejná
9	Přelouč	neveřejná
10	Holetín	neveřejná
11	Litomyšl	neveřejná
14	Hradec Králové (Malšovice)	neveřejná
18	Kutná Hora	neveřejná

Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]

V tabulce lze vidět, že čísla linek nejdou přesně za sebou. To je způsobeno postupnými úpravami a snižováním počtu linek.

Na obrázku č. 15 jsou znázorněny všechny dotované autobusové linky společnosti. Ke každé lince je uveden přesný počet cestujících touto linkou. Mezi nejvíce obsazené linky patří linka č. 5 – Hradec Králové (Černožice), č. 1 – Chrudim a č. 8 – Nasavrky.

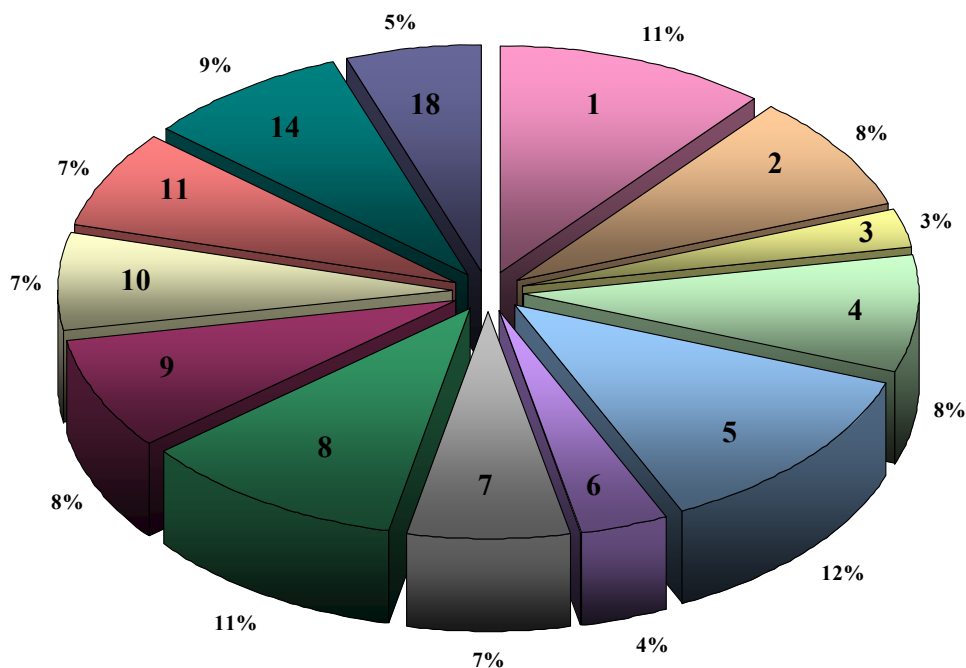
**Obrázek č. 15: Rozložení zaměstnanců využívající firemní linky**



Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]

Obrázek č. 16 znázorňuje navíc procentuální využití těchto dotovaných linek.

Obrázek č. 16: Procentuální využití linek z celkového počtu linek



Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]

V tabulce č. 4 jsou uvedené některé základní informace o jednotlivých linkách. Podrobnější členění bude uvedeno v dalších kapitolách.

Tabulka č. 4: Parametry dotovaných linek společností Foxconn CZ (k 1. 3. 2009)

Linka	Název	Délka trasy v km	Počet cestujících
1	Chrudim	45	131
2	Holice	38	100
3	Hradec Králové	26	32
4	Chrudim	24	100
5	Hradec Králové (Černožice)	51	146
6	Brandýs nad Orlicí	63	43
7	Týniště nad Orlicí	39	82
8	Nasavrky	42	128
9	Přelouč	39	93
10	Holetín	56	85
11	Litomyšl	53	80
14	Hradec Králové (Malšovice)	34	101
18	Kutná Hora	57	65

Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]

### 3.4 Smluvní dopravci

Firma Foxconn CZ má podepsány smlouvy o autobusové dopravě zaměstnanců s několika druhy dopravců. Přehled těchto dopravců znázorňuje *tabulka č. 5*. Dříve byly smlouvy s dopravci uzavřeny alespoň na jeden rok. Poslední dobou se tyto doby zkracují, což je většinou způsobeno nynější ekonomickou krizí, a tím pádem i propouštěním zaměstnanců a z toho vyplývají časté změny tras linek.

**Tabulka č. 5: Přehled linek a dopravců**

Linka	Doprovce
1	LAS autodoprava s.r.o., Májov 148, 537 01 Chrudim
2	AUDIS BUS s.r.o., Soukenická 242, 516 01 Rychnov nad Kněžnou
3	Veolia Transport Východní Čechy a.s., Palackého 2020, 530 00 Pardubice
4	Veolia Transport Východní Čechy a.s., Na Ostrově 177, 537 01 Chrudim
5	Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s., Pouchovská 153, 500 03 Hradec Králové
6	AUDIS BUS s.r.o., Soukenická 242, 516 01 Rychnov nad Kněžnou
7	AUDIS BUS s.r.o., Soukenická 242, 516 01 Rychnov nad Kněžnou
8	LAS autodoprava s.r.o., Májov 148, 537 01 Chrudim
9	Kozubek „Doprava – spedice“, Palackého 578, 530 02 Pardubice
10	LAS autodoprava s.r.o., Májov 148, 537 01 Chrudim
11	AUDIS BUS s.r.o., Soukenická 242, 516 01 Rychnov nad Kněžnou
14	Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s., Pouchovská 153, 500 03 Hradec Králové
18	PEKOTRANS Petr Kolouch, Generála Svobody 616, 533 51 Pardubice-Rosice n/Labem

*Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]*

Základní údaje o jednotlivých dopravcích, kteří mají smlouvu o autobusové linkové dopravě se společností Foxconn CZ:

- ✓ **Veolia Transport Východní Čechy a. s.** (dříve: CONNEX Východní Čechy a. s.)  
– jde o součást nadnárodní firmy CONNEX. CONNEX Východní Čechy a. s. byl v roce 2006 přejmenován na Veolia Transport Východní Čechy a.s. V roce 2001 CONNEX kupuje akcie ČSAD Kutná Hora a Chrudim, tyto firmy prošly restrukturalizací a po sloučení byly přejmenovány na CONNEX Východní Čechy. Firma dnes zajišťuje provoz na většině linek v okresech Havlíčkův Brod, Chrudim, Kutná Hora, Pardubice a Hradec Králové, provozuje také MHD v Kutné Hoře, Chrudimi a Čáslavi, dále provoz na linkách městského charakteru v Chotěboři a Přelouči. Po organizační stránce se dělí na několik provozních oblastí: Čáslav, Chotěboř, Chrudim, Pardubice a Hradec Králové. V roce 2008 se firemní polep

Veolia Transport objevuje i na vozidlech a nahrazuje původní logo CONNEXU. Společnost Veolia Transport Východní Čechy a.s. zajišťuje dopravu autobusy po území krajů Královéhradeckého, Pardubického, Středočeského a kraje Vysočina. V současnosti disponuje společnost cca 300 autobusy. Průměrné stáří parku se daří úspěšně snižovat průběžnými nákupy nových vozidel – nyní se pohybuje okolo 10 let [18].

- ✓ **LAS autodoprava s.r.o. Chrudim** – firmu založil Karel Linhart st. v roce 1991 pod názvem LAS autodoprava. V roce 2006 se přeměnila na společnost LAS autodoprava s.r.o. Jejími společníky jsou synové Karla Linharta st. Karel Linhart ml. a Pavel Linhart. Firma nabízí autobusovou dopravu vnitrostátní i mezinárodní a jejich vozový park se skládá z autobusů Karosa B 735, Irisbus a Neoplan [15].
- ✓ **AUDIS BUS s.r.o.** – regionální autobusová doprava Orlických hor a Podorlicka. V roce 2009 společnost AUDIS BUS provozuje 17 linek veřejné autobusové dopravy, 7 linek v městských dopravách (MHD Rychnov nad Kněžnou a MHD Týniště nad Orlicí) a další dopravní činnosti [11].
- ✓ **Dopravní podnik města Hradec Králové** – Obchodní společnost Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. vznikla na základě zakladatelské listiny podepsané dne 17. 3. 1997. Rozhodnutím Krajského soudu v Hradci Králové pak byla společnost zapsána do obchodního rejstříku dne 1. 4. 1997. Společnost je právním nástupcem bývalého státního podniku Dopravní podnik města Hradce Králové. Hlavní činností společnosti Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. je provozování městské hromadné dopravy ve městě Hradec Králové a do dopravně připojených obcí Vysoká nad Labem, Lochenice, Předměřice nad Labem, Stěžery a Stěžírky. Městská hromadná doprava je zabezpečována trolejbusy a autobusy, které jsou v majetku společnosti [12].
- ✓ **Kozubek „Doprava – Spedice“** – tato cestovní agentura již od roku 2004 nabízí dopravu malými vozy od osobních po mikrobuse pro 15 osob. Spedičně nabízí dopravu jak mikrobusem tak i autobusy. V dopravě už firma pracuje od roku 1991 a od roku 1997 má zkušenosti i se zahraniční dopravou [13].
- ✓ **PEKOTRANS Petr Kolouch** – tato firma sídlí v Pardubicích a zajišťuje dopravu osob v České republice i v zahraničí. Tuto přepravu poskytuje minibusem [17].

## 3.5 Ekonomický rozbor nákladů na dopravu

Tato kapitola je rozdělena na dvě části. První část se zabývá ekonomickým rozbohem nákladů společnosti na THP, kteří využívají firemní autobusovou dopravu a to linku č. 3 – Hradec Králové a č. 4 – Chrudim. Druhá kapitola se týká ekonomickým rozbohem nákladů zbývajících firemních linek pro tří směnný provoz.

### 3.5.1 Firemní doprava pro THP

Společnost Foxconn CZ platí firmě Veolia Transport Východní Čechy a.s. měsíčně dle počtu zaměstnanců, kteří použili dopravu. To vypočítávají dle přiložených čipových karet v autobuse. Zaměstnanec se podílí částkou 350,00 Kč měsíčně, která mu je strhávána ze mzdy. Kartička by měla být používána zaměstnancem jen do práce a z práce. Zaměstnanec je uveden v jednom seznamu směru, proto by ho neměl měnit, ale kartičku lze použít pro oba směry tedy pro linku č. 3 – Hradec Králové a č. 4 – Chrudim.

*Tabulka č. 6* znázorňuje měsíční náklady firmy na jednoho zaměstnance za využívání dotované dopravy do práce veřejnou autobusovou dopravou.

**Tabulka č. 6: Měsíční náklady na jednoho THP využívající firemní dopravu za březen 2009**

Linka	Náklady na zaměstnance	Poplatek zaměstnance v Kč	Náklady pro firmu v Kč
3	1 250,00 Kč	350,00	900,00
4	1 100,00 Kč	350,00	750,00

*Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]*

V *tabulce č. 7* jsou už vypočítány náklady firmy na tuto dopravu za měsíc březen 2009. Ve sloupci náklady firmy jsou zahrnuty náklady, které doplácí firma za zaměstnance tedy bez částky 350,00 Kč. Ve sloupci jsou vyjádřeny celkové náklady, které musí firma zaplatit dopravnímu podniku. Zahrnuje už i měsíční částku 350,00 Kč od zaměstnance.

**Tabulka č. 7: Měsíční náklady firmy za všechny THP využívající firemní dopravu za březen 2009**

Linka	Počet zaměstnanců	Náklady firmy v Kč	Celkové náklady v Kč
3	32	2 880,00	40 000,00
4	100	75 000,00	110 000,00
<b>Celkem</b>	132	103 800,00	150 000,00

*Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]*

Protože se zde jedná o veřejnou autobusovou dopravu dle pevného jízdního řádu, nelze zde náklady společnosti přímo ovlivnit.

### 3.5.2 Firemní doprava tří směnný provoz

Foxconn CZ má s dopravci uzavřenou smlouvu od počtu ujetých kilometrů. Tzn. cena za kilometr vynásobená počtem kilometrů. Každý dopravce má jiné sazby.

Pro upřesnění jsou zde vysvětleny některé pojmy používaných v tomto propočtu nákladů:

- ✓ **trasa** – úsek té linky, kdy dopravce převáží zaměstnance do práce nebo z práce (obsazené kilometry),
- ✓ **prázdná trasa** – úsek, kdy dopravce odjíždí z místa svého obvyklého parkování nebo od svého zaměstnavatele k Foxconnu CZ pro zaměstnance (neobsazené kilometry),
- ✓ **nájezdová trasa** – úsek, kdy dopravce najíždí na svoji trasu od svého obvyklého parkování nebo od svého zaměstnavatele (neobsazené kilometry),
- ✓ **jednosměrná trasa** – trasa, kdy dopravce převáží cestující jen jedním směrem,
- ✓ **plná trasa** – trasa, kdy dopravce převáží cestující oběma směry,
- ✓ **čekání u plné jízdy** – doba, kdy řidič autobusu přivezl cestující na další směnu a zároveň čeká na další směnu, kterou poveze zpět domů.

**Linku č. 1** – Chrudim využívá 131 zaměstnanců, kteří jezdí na tří směnný provoz. Jednotlivé směny na této lince jsou rozděleny po 42, 45 a 44 zaměstnancích, aby bylo zachováno rovnoměrné rozložení cestujících a každý si mohl sednout v autobuse. Dopravu zajišťuje LAS autodoprava s.r.o. Chrudim.

**Tabulka č. 8: Rozbor nákladů u linky č. 1 – Chrudim (k 1. 3. 2009)**

Linka č. 1	Délka v km	Kč/km	Kč/hod
Trasa	45	21,00	-
Prázdná trasa	14	19,00	-
Nájezdová trasa	4	19,00	-
Čekání u plné jízdy	-	-	80,00
Druh trasy	Cena v Kč	Den	Cena v Kč
Plná trasa	2 122,00	pondělí	5 531,00
Jednosměrná trasa	1 287,00	úterý – pátek	6 366,00
		sobota	1 287,00
Celkem za týden v Kč	Celkem za měsíc v Kč		
32 282,00	139 781,06		

Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]

Způsob výpočtu v *tabulce č. 8* je následující:

- ✓ plná trasa:  $45 * 21,00 * 2 + 4 * 19,00 * 2 + 80 = 2\ 122,00$  Kč.
- ✓ jednosměrná trasa:  $45 * 21,00 + 14 * 19,00 + 4 * 19,00 = 1\ 287,00$  Kč
- ✓ pondělí:  $1\ 287,00 + 2\ 122,00 * 2 = 5\ 531,00$  Kč
- ✓ úterý – pátek:  $2\ 122,00 * 3 = 6\ 366,00$  Kč
- ✓ sobota = jednosměrná trasa
- ✓ týdenní náklady:  $5\ 531,00 + 6\ 366,00 * 4 + 1\ 287,00 = 32\ 282,00$  Kč
- ✓ měsíční náklady:  $32\ 282,00 * 4,33 = 139\ 781,06$  Kč.

**Linka č. 2** – Holice využívá 100 zaměstnanců jezdící na tří směnný provoz (k 1. 3. 2009). Jednotlivé směny na této lince jsou rozděleny po 36, 31 a 33 zaměstnancích. Tuto dopravu zajišťuje AUDIS BUS s.r.o., Rychnov nad Kněžnou.

**Tabulka č. 9: Rozbor nákladů u linky č. 2 – Holice (k 1. 3. 2009)**

Linka č. 2	Délka v km	Kč/km	Kč/hod
Trasa	38	22,00	-
Prázdná trasa	17	20,00	-
Nájezdová trasa	6	20,00	-
Čekání u plné jízdy	-	-	85,00
Druh trasy	Cena v Kč	Den	Cena v Kč
Plná trasa	1 997,00	pondělí	5 290,00
Jednosměrná trasa	1 296,00	úterý – pátek	5 991,00
		sobota	1 296,00
Celkem za týden v Kč	Celkem za měsíc v Kč		
30 550,00	132 281,50		

*Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]*

**Linka č. 5** – Hradec Králové (Černožice) je využívána 146 zaměstnanci. Jednotlivé směny na tuto linku jsou rozděleny na 50, 48 a 48 zaměstnanců. Dopravu zajišťuje Dopravní podnik města Hradec Králové a.s.

**Tabulka č. 10: Rozbor nákladů u linky č. 5 – Hradec Králové (Černožice); (k 1. 3. 2009)**

Linka č. 5	Délka v km	Kč/km	Kč/hod
Trasa	51	22,00	-
Prázdná trasa	23	19,00	-
Nájezdová trasa	17	19,00	-
Čekání u plné jízdy	-	-	80,00



Druh trasy	Cena v Kč	Den	Cena v Kč
Plná trasa	2 970,00	pondělí	7 822,00
Jednosměrná trasa	1 882,00	úterý – pátek	8 910,00
		sobota	1 882,00
<b>Celkem za týden v Kč</b>	<b>Celkem za měsíc v Kč</b>		
45 344,00	<b>196 339,52</b>		

Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]

**Linku č. 6** – Brandýs nad Orlicí využívá 43 zaměstnanců (k 1. 3. 2009), kteří jsou rozděleny na linky po 14, 14 a 15 lidech. Dopravu zajišťuje AUDIS BUS s.r.o., Rychnov nad Kněžnou.

**Tabulka č. 11: Rozbor nákladů u linky č. 6 – Brandýs nad Orlicí (k 1. 3. 2009)**

Linka č. 6	Délka v km	Kč/km	Kč/hod
Trasa	63	22	-
Prázdná trasa	30	20	-
Nájezdová trasa	6	20	-
Čekání u plné jízdy	-	-	85,00
<b>Druh trasy</b>	<b>Cena v Kč</b>	<b>Den</b>	<b>Cena v Kč</b>
Plná trasa	3 097,00	pondělí	8 300,00
Jednosměrná trasa	2 106,00	úterý – pátek	9 291,00
		sobota	2 106,00
<b>Celkem za týden v Kč</b>	<b>Celkem za měsíc v Kč</b>		
47 570,00	<b>205 978,10</b>		

Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]

**Linku č. 7** – Týniště nad Orlicí využívá 82 zaměstnanců (k 1. 3. 2009). Jednotlivé směny na této lince jsou rozděleny po 30, 28 a 24 zaměstnancích. Dopravce stejný jako u linky č. 6.

**Tabulka č. 12: Rozbor nákladů u linky č. 7 – Týniště nad Orlicí (k 1. 3. 2009)**

Linka č. 7	Délka v km	Kč/km	Kč/hod
Trasa	39	22,00	-
Prázdná trasa	20	20,00	-
Nájezdová trasa	6	20,00	-
Čekání u plné jízdy	-	-	85,00
<b>Druh trasy</b>	<b>Cena v Kč</b>	<b>Den</b>	<b>Cena v Kč</b>
Plná trasa	2 041,00	pondělí	5 460,00
Jednosměrná trasa	1 378,00	úterý – pátek	6 123,00
		sobota	1 378,00
<b>Celkem za týden v Kč</b>	<b>Celkem za měsíc v Kč</b>		
31 330,00	<b>135 658,90</b>		

Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]

**Linku č. 8** – Nasavrky využívá 128 zaměstnanců společnosti Foxconn CZ (k 1. 3. 2009). Jednotlivé směny na této lince jsou rozděleny po 42, 44 a 42 zaměstnancích. Tuto dopravu zajišťuje LAS autodoprava s.r.o., Chrudim.

**Tabulka č. 13: Rozbor nákladů u linky č. 8 – Nasavrky (k 1. 3. 2009)**

<b>Linka č. 8</b>	<b>Délka v km</b>	<b>Kč/km</b>	<b>Kč/hod</b>
Trasa	42	22,90	-
Prázdná trasa	11	20,90	-
Nájezdová trasa	17	20,90	-
Čekání u plné jízdy	-	-	80,00
<b>Druh trasy</b>	<b>Cena v Kč</b>	<b>Den</b>	<b>Cena v Kč</b>
Plná trasa	2 714,20	pondělí	6 975,40
Jednosměrná trasa	1 547,00	úterý – pátek	8 142,60
		sobota	1 547,00
<b>Celkem za týden v Kč</b>	<b>Celkem za měsíc v Kč</b>		
41 092,80	177 931,82		

*Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]*

**Linku č. 9** – Přelouč využívá 93 zaměstnanců (k 1. 3. 2009). Jednotlivé směny na této lince jsou rozděleny po 32, 28 a 33 zaměstnancích. Tuto dopravu zajišťuje Kozubek „Doprava – spedice“, Pardubice.

**Tabulka č. 14: Rozbor nákladů u linky č. 9 – Přelouč (k 1. 3. 2009)**

<b>Linka č. 9</b>	<b>Délka v km</b>	<b>Kč/km</b>	<b>Kč/hod</b>
Trasa	39	22,90	-
Prázdná trasa	16	19,90	-
Nájezdová trasa	7	19,90	-
Čekání u plné jízdy	-	-	120,00
<b>Druh trasy</b>	<b>Cena v Kč</b>	<b>Den</b>	<b>Cena v Kč</b>
Plná trasa	2 184,80	pondělí	5 720,40
Jednosměrná trasa	1 350,80	úterý – pátek	6 554,40
		sobota	1 350,80
<b>Celkem za týden v Kč</b>	<b>Celkem za měsíc v Kč</b>		
33 288,80	144 140,50		

*Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]*

**Linku č. 10** – Holetín využívá 85 zaměstnanců (k 1. 3. 2009). Jednotlivé směny na této lince jsou rozděleny po 30, 27 a 28 zaměstnancích. Tuto dopravu zajišťuje LAS autodoprava s.r.o., Chrudim.

**Tabulka č. 15: Rozbor nákladů u linky č. 10 – Holetín (k 1. 3. 2009)**

<b>Linka č. 10</b>	<b>Délka v km</b>	<b>Kč/km</b>	<b>Kč/hod</b>
Trasa	56	22,90	-
Prázdná trasa	11	20,90	-
Nájezdová trasa	18	20,90	-
Čekání u plné jízdy	-	-	80,00
<b>Druh trasy</b>	<b>Cena v Kč</b>	<b>Den</b>	<b>Cena v Kč</b>
Plná trasa	3 397,20	pondělí	8 682,90
Jednosměrná trasa	1 888,50	úterý – pátek	10 191,60
		sobota	1 888,50
<b>Celkem za týden v Kč</b>	<b>Celkem za měsíc v Kč</b>		
51 337,80	222 292,67		

*Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]*

**Linku č. 11** – Litomyšl využívá 80 zaměstnanců (k 1. 3. 2009). Jednotlivé směny na této lince jsou rozděleny po 28, 28 a 24 zaměstnancích. Tuto dopravu zajišťuje AUDIS BUS s.r.o., Rychnov nad Kněžnou.

**Tabulka č. 16: Rozbor nákladů u linky č. 11 – Litomyšl (k 1. 3. 2009)**

<b>Linka č. 11</b>	<b>Délka v km</b>	<b>Kč/km</b>	<b>Kč/hod</b>
Trasa	53	22,00	-
Prázdná trasa	20	20,00	-
Nájezdová trasa	8	20,00	-
Čekání u plné jízdy	-	-	85,00
<b>Druh trasy</b>	<b>Cena v Kč</b>	<b>Den</b>	<b>Cena v Kč</b>
Plná trasa	2 737,00	pondělí	7 200,00
Jednosměrná trasa	1 726,00	úterý – pátek	8 211,00
		sobota	1 726,00
<b>Celkem za týden v Kč</b>	<b>Celkem za měsíc v Kč</b>		
41 770,00	180 864,10		

*Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]*

**Linku č. 14** – Hradec Králové (Malšovice) – využívá 101 zaměstnanců (k 1. 3. 2009). Jednotlivé směny na této lince jsou rozděleny po 35, 34 a 32 zaměstnancích. Tuto dopravu zajišťuje Dopravní podnik města Hradec Králové a.s.

**Tabulka č. 17: Rozbor nákladů u linky č. 14 – Hradec Králové (Malšovice); (k 1. 3. 2009)**

<b>Linka č. 14</b>	<b>Délka v km</b>	<b>Kč/km</b>	<b>Kč/hod</b>
Trasa	34	22,00	-
Prázdná trasa	14	19,00	-
Nájezdová trasa	3	19,00	-
Čekání u plné jízdy	-	-	80,00
<b>Druh trasy</b>	<b>Cena v Kč</b>	<b>Den</b>	<b>Cena v Kč</b>
Plná trasa	1 690,00	pondělí	4 451,00
Jednosměrná trasa	1 071,00	úterý – pátek	5 070,00
		sobota	1 071,00
<b>Celkem za týden v Kč</b>	<b>Celkem za měsíc v Kč</b>		
25 802,00	111 722,66		

*Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]*

**Linku č. 18** – Kutná Hora využívá 65 zaměstnanců (k 1. 3. 2009). Jednotlivé směny na této lince jsou rozděleny po 24, 20 a 21. Tuto dopravu zajišťuje dopravní firma PEKOTRANS Petr Kolouch, Pardubice-Rosice nad Labem.

**Tabulka č. 18: Rozbor nákladů u linky č. 18 – Kutná Hora (k 1. 3. 2009)**

<b>Linka č. 18</b>	<b>Délka v km</b>	<b>Kč/km</b>	<b>Kč/hod</b>
Trasa	57	24,00	-
Prázdná trasa	19	22,00	-
Nájezdová trasa	8	22,00	-
Čekání u plné jízdy	-	-	100,00
<b>Druh trasy</b>	<b>Cena v Kč</b>	<b>Den</b>	<b>Cena v Kč</b>
Plná trasa	3 188,00	pondělí	8 338,00
Jednosměrná trasa	1 962,00	úterý – pátek	9 564,00
		sobota	1 962,00
<b>Celkem za týden v Kč</b>	<b>Celkem za měsíc v Kč</b>		
48 556,00	210 247,48		

*Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]*

U linky č. 18 – Kutná Hora je zahrnuta zvláštní výjimka co se týká příspěvků od zaměstnanců. Zaměstnanci využívající tuto linku, nemusí platit žádný příspěvek za tuto dopravu. Mají dopravu z Kutné Hory do Pardubic zdarma. To je způsobeno tím, že tito zaměstnanci zatím patří do společnosti Foxconn CZ v Pardubicích, ale časem budou převedeni do společnosti Foxconn CZ v Kutné Hoře.

### 3.5.3 Náklady společnosti za firemní dopravu pro zaměstnance

V tabulce č. 19 jsou vypočtené celkové náklady za firemní a dotovanou dopravu společnosti Foxconn CZ.

V prvním sloupci jsou uvedeny jednotlivé čísla linek, které společnost k 1. 3. 2009 provozuje.

Ve druhém sloupci jsou celkové náklady společnosti za dopravu, které mu vyúčtuje příslušný dopravní podnik za provoz svých autobusů.

Ve třetím sloupci jsou propočtené příspěvky od zaměstnanců, kteří využívají firemní nebo dotovanou dopravu od společnosti. Tyto příspěvky činí 350,00 Kč za měsíc. Zde je vynásoben počet cestujících té dané linky a jejich měsíční příspěvek.

V posledním sloupci jsou vypočteny už přímo náklady za dopravu, které musí společnost Foxconn CZ vynaložit ze svých finančních zdrojů. V tomto sloupci už nejsou zahrnuty příspěvky na dopravu od zaměstnanců.

Tabulka č. 19: Náklady společnosti za firemní i dotovanou dopravu pro zaměstnance (k 1. 3. 2009)

Linka	Celkové náklady na dopravu v Kč	Příspěvek od zaměstnanců v Kč	Náklady firmy v Kč
1	139 781,06	45 850,00	93 931,06
2	132 281,50	35 000,00	97 281,50
3	40 000,00	11 200,00	28 800,00
4	110 000,00	35 000,00	75 000,00
5	196 339,59	51 100,00	145 239,59
6	205 978,10	15 050,00	190 928,10
7	135 658,90	28 700,00	106 958,90
8	177 931,82	44 800,00	133 131,82
9	144 140,50	32 550,00	111 590,50
10	222 292,67	29 750,00	192 542,67
11	180 864,10	28 000,00	152 864,10
14	111 722,66	35 350,00	76 372,66
18	210 247,48	22 750,00	187 497,48
<b>Celkem</b>	<b>2 007 238,38</b>	<b>415 100,00</b>	<b>1 592 138,38</b>

Zdroj: autor

Celkem společnost Foxconn CZ musí zaplatit za dopravu 1 592 138,38 Kč.

## 4 Nové možnosti a vylepšení firemní dopravy

### 4.1 Možnost zvolení způsobu výpočtu nákladů

Každý podnik snažící se dopravit své zaměstnance do zaměstnání většinou řeší, jak jím tuto dopravu zajistit nebo jakou částkou jim bude přispívat.

Způsob výpočtu nákladů na dopravu můžeme vypočítat dvěma způsoby. Zde se snažíme o snížení nákladů, tedy o to, který typ dopravy z hlediska výpočtu nákladů je pro firmu Foxconn CZ více výhodný tj. méně ztrátový. Jedná se zde o dopravu na daném úseku nebo na dané lince. Měla by být zde dostatečně zajištěná veřejná autobusová doprava, ale kde není, měl by Foxconn CZ zajistit svoji firemní autobusovou dopravu. Pro Foxconn CZ není firemní doprava zisková ale ztrátová, což vychází z podstaty služby zaměstnancům.

První způsob se týká, když se společnosti vyplatí objednat pro své zaměstnance vlastní autobus. Náklady se vypočítají tak, že se cena za jeden kilometr vynásobí počtem ujetých kilometrů. Druhý způsob se týká, jezdí li zaměstnanec veřejnou autobusovou dopravou a zaměstnavatel řeší, zda mu přispívat na jízdenku. Tyto dva způsoby můžeme vyjádřit pomocí srovnání, který je více výhodný pro zaměstnavatele:

$$n_1 \cdot s_1 \stackrel{?}{\equiv} n_2 \cdot x_2$$

Kde:

- ✓  $n_1$  – cena za jeden kilometr,
- ✓  $s_1$  – počet kilometrů,
- ✓  $n_2$  – cena za jednu jízdenku,
- ✓  $x_2$  – počet zaměstnanců ve veřejné dopravě.

Společnost Foxconn CZ využívá u všech svých linek, které jezdí pro tří směnný provoz, vlastní autobusovou dopravu. Tzn., že si vybere dopravce, který má nejvýhodnější ceny. Náklady se tedy vypočítají jako cena za jeden kilometr vynásobená počtem ujetých kilometrů na té dané trase.

Druhý způsob se týká toho, když zaměstnanec jezdí veřejnou autobusovou dopravou. Zde přispívá společnost Foxconn CZ zaměstnanci na jeho jízdenky a to na linky č. 3 a č. 4.

## 4.2 Nové návrhy trasy linek

Z důvodů finanční krize, která stále probíhá a stále se týká čím dál více firem, snaží se i společnost Foxconn CZ proti krizi bojovat. Bohužel i zde se v posledních dvou letech propouštějí zaměstnanci z důvodů snižujících se odběratelských zakázek a poklesu ekonomiky. Firmy se v takové době snaží mít co nejmenší náklady a společnost Foxconn CZ není výjimkou. Z důvodů snižování stavu zaměstnanců, se musí redukovat i některé linky, které společnost Foxconn CZ provozuje pro své zaměstnance.

Tato kapitola je zaměřená na snižování nákladů společnosti Foxconn CZ v oblasti firemní dopravy. Jelikož se počet zaměstnanců neustále mění, musí být firemní doprava pravidelně aktualizována dle požadavků zaměstnanců.

Nové návrhy linek byly změněny dle interních materiálů z personálního oddělení na základě aktuálního seznamu zaměstnanců k 1. 4. 2009, kteří využívají firemní nebo dotovanou dopravu.

Změny linek se týkají zkrácení jejich trasy a to většinou jejich koncové zastávky. Tyto změny jsem prováděla dle nového seznamu zaměstnanců z 1. 4. 2009, které jsem měla možnost prostudovat. Na základě tohoto seznamu jsem se snažila upravit stávající linky dle nejvíce využívaných nástupních míst. Přehled linek a přehled změn je znázorněn v *tabulce č. 20*.

**Tabulka č. 20: Přehled všech linek a změn platných od 1. 4. 2009**

Linka	Název	Změna
1	Chrudim	ne
2	Holice	ne
3	Hradec Králové	ne
4	Chrudim	ne
5	Hradec Králové (Černožice)	ano
6	Brandýs nad Orlicí	ano
7	Týniště nad Orlicí	ne
8	Nasavrky	ano
9	Přelouč	ano
10	Holetín	ano
11	Litomyšl	ano
14	Hradec Králové (Malšovice)	ne
18	Kutná Hora	ano

Zdroj: Interní materiály společnosti; [20]

Následující *tabulka č. 21* vystihuje přehled obcí, přes které vede firemní doprava společnosti Foxconn CZ a ve kterých jsou zastávky linek firemní dopravy. Počet zastávek se liší dle velikosti obce, požadavků zaměstnanců a dle nejkratší vzdálenosti na trase linky.

**Tabulka č. 21: Přehled obcí kde vedou firemní linky společnosti Foxconn CZ (k 1. 3. 2009)**

<b>Linka</b>	<b>Seznam obcí</b>
<b>1</b>	Chrudim – Vlčí Hora – Orel – Zaječice – Chrast – Bor u Chroustovic – Synčany – Rosice u Chrasti – Řestoky – Zájezdec – Přestavky – Hostovice – Foxconn CZ
<b>2</b>	Veliny – Holice – Horní Ředice – Choteč – Rokytno – Bohumileč – Sezemice – Velké Koloděje – Foxconn CZ
<b>3</b>	Hradec Králové – Opatovice n/Labem – Čeperka – Hrobice – Hradiště na Písku – Staré Hradiště – Foxconn CZ
<b>4</b>	Chrudim – Medlešice – Mikulovice – Ostřešany – Tuněchody – Černá za Bory – Foxconn CZ
<b>5</b>	Černožice – Smiřice – Trotina – Lochenice – Hradec Králové – Březhrad – Opatovice n/Labem – Čeperka – Hrobice – Hradiště – Staré Hradiště – Foxconn CZ
<b>6</b>	Brandýs n/Orlicí – Choceň – Sruby – Stradouň – Ostrov – Uhersko – Chroustovice – Čeradice – Slepotice – Moravany – Kostěnice – Foxconn CZ
<b>7</b>	Týniště n/Orlicí – Ždár n/Orlicí – Borohrádek – Horní Jelení – Litětiny – Horní Roveň – Dolní Roveň – Komárov – Dašice – Černá za Bory – Foxconn CZ
<b>8</b>	Nasavrky – Svidnice – Lukavice – Slatiňany – Vlčnov – Kočí – Hrochův Týnec – Stíčany – Vejvanovice – Uhřetice – Tuněchody – Černá za Bory – Foxconn CZ
<b>9</b>	Přelouč – Mokošín – Tupesy – Lipoltice – Choltice – Stojice – Heřmanův Městec – Klešice – Rozhovice – Čepí – Staré Jesenčany – Dražkovice – Mikulovice – Medlešice – Ostřešany – Foxconn
<b>10</b>	Miřetice – Holetín – Tisovec – Dřeveč – Prosetín – Skuteč – Luže – Radim – Lozice – Chroustovice – Holešovice – Čankovice – Hrochův Týnec – Černá za Bory – Foxconn CZ
<b>11</b>	Litomyšl – Vysoké Mýto – Jaroslav – Vysoká u Holic – Ostřetín – Sezemice – Černá za Bory – Foxconn CZ
<b>14</b>	Hradec Králové – Malšovice – Hradec Králové – Vysoká n/Labem – Bukovina n/Labem – Dřítěč – Dražkov – Lukovna – Foxconn CZ
<b>18</b>	Kutná Hora – Cirkvice – Čáslav – Horní Bučice – Dolní Bučice – Podhořany – Foxconn CZ

Zdroj: Jízdní řády společnosti Foxconn CZ; [20]



Tabulka č. 22 vystihuje přehled obcí, přes které by nově vedla firemní doprava společnosti Foxconn CZ po upravených trasách a ve kterých by byly zastávky linek firemní dopravy. Počet zastávek se liší dle velikosti obce, požadavků zaměstnanců a dle nejkratší vzdálenosti na trase linky.

**Tabulka č. 22: Přehled obcí kde by vedly firemní linky po změně k 1. 4. 2009**

Linka	Seznam obcí
1	Chrudim – Vlčí Hora – Orel – Zaječice – Chrast – Bor u Chroustovic – Synčany – Rosice u Chrasti – Řestoky – Zájezdec – Přestavlky – Hostovice – Foxconn CZ
2	Veliny – Holice – Horní Ředice – Choteč – Rokytno – Bohumileč – Sezemice – Velké Koloděje – Foxconn CZ
3	Hradec Králové – Opatovice n/Labem – Čeperka – Hrobice – Hradiště na Písku – Staré Hradiště – Foxconn CZ
4	Chrudim – Medlešice – Mikulovice – Ostřešany – Tuněchody – Černá za Bory – Foxconn CZ
5	Hradec Králové – Březhrad – Opatovice n/Labem – Čeperka – Hrobice – Hradiště – Staré Hradiště – Foxconn CZ
6	Choceň – Sruby – Stradouň – Ostrov – Uhersko – Chroustovice – Čeradice – Slepotic – Moravany – Kostěnice – Foxconn CZ
7	Týniště n/Orlicí – Ždár n/Orlicí – Borohrádek – Horní Jelení – Litětiny – Horní Roveň – Dolní Roveň – Komárov – Dašice – Černá za Bory – Foxconn CZ
8	Nasavrky – Zastávka na Mýtě – Slatiňany – Vlčnov – Kočí – Hrochův Týnec – Stíčany – Vejvanovice – Uhřetice – Tuněchody – Černá za Bory – Foxconn CZ
9	Stojice – Heřmanův Městec – Klešice – Rozhovice – Čepí – Staré Jesenčany – Dražkovic – Mikulovice – Medlešice – Ostřešany – Foxconn
10	Holetín – Tisovec – Dřeveč – Prosetín – Skuteč – Luže – Radim – Lozice – Chroustovice – Holešovice – Čankovice – Hrochův Týnec – Černá za Bory – Foxconn CZ
11	Vysoké Mýto – Jaroslav – Vysoká u Holic – Ostřetín – Sezemice – Černá za Bory – Foxconn CZ
14	Hradec Králové – Malšovice – Hradec Králové – Vysoká n/Labem – Bukovina n/Labem – Dříteč – Dražkov – Lukovna – Foxconn CZ
18	zrušená linka

Zdroj: Jízdní řády společnosti Foxconn CZ; [20]

V následující *tabulce č. 23* je znázorněn rozdíl kilometrů na jednu trasu linky po jejich změně. Tato tabulka se týká jen jedné trasy a jen firemní dopravy pro tři směnný provoz.

**Tabulka č. 23: Rozdíl kilometrů na jednu délku trasy po změně tras linek platných od 1. 4. 2009**

Linka	Název	Stávající km	Návrh km	Rozdíl v km
1	Chrudim	45	45	0
2	Holice	38	38	0
5	Hradec Králové	51	43	8
6	Choceň	63	57	6
7	Týniště nad Orlicí	39	39	0
8	Nasavrky	42	39	3
9	Heřmanův Městec	39	25	14
10	Holetín	56	48	8
11	Vysoké Mýto	53	42	10
14	Hradec Králové (Malšovice)	34	34	0
18	Kutná Hora	57	0	57
<b>Celkem</b>		567	460	107

*Zdroj: autor*

*Tabulka č. 24* znázorňuje ujeté kilometry u firemní dopravy za týden a za měsíc před a po změně od 1. 4. 2009. Do těchto kilometrů jsou započítané čistá trasa linky, prázdná trasa a nájezdová trasa.

**Tabulka č. 24: Rozdíl kilometrů u linek za týden a za měsíc po změně tras linek platných od 1. 4. 2009**

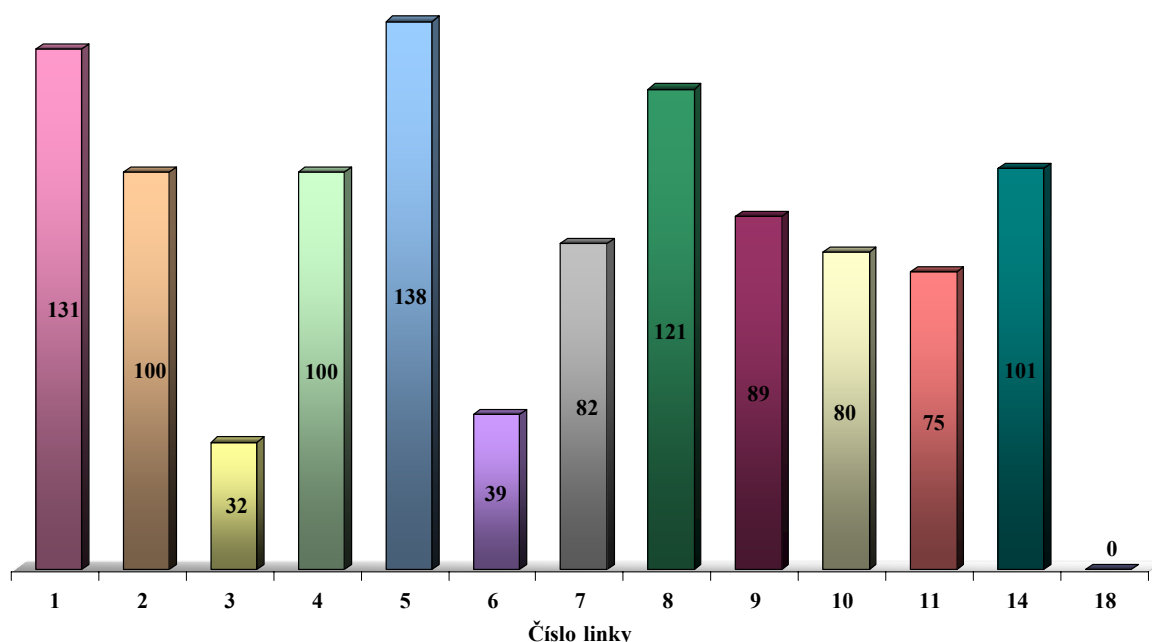
Linka	Km za týden		Rozdíl v km	Rozdíl km za měsíc
	před změnou	po změně		
1	616	616	0	0
2	502	502	0	0
5	862	716	146	633
6	888	816	72	312
7	580	580	0	0
8	730	682	48	208
9	584	416	168	728
10	918	814	104	451
11	772	640	132	572
14	472	472	0	0
18	818	0	818	3542
<b>Celkem</b>	7742	6254	1488	6446

*Zdroj: autor*

Na základě aktuálního seznamu zaměstnanců k 1. 4. 2009 ubylo několik cestujících na některých linkách, kteří využívají firemní dopravu společnosti Foxconn CZ.

Změny linek jsem prováděla dle nového seznamu zaměstnanců z 1. 4. 2009. Na základě tohoto seznamu jsem se snažila upravit stávající linky dle nejvíce využívaných nástupních míst. Rozložení zaměstnanců využívající firemní dopravu od 1. 4. 2009 je znázorněno na obrázku č. 17. Linku č. 18 – Kutná Hora jsem k 1. 4. 2009 úplně zrušila. Od 1. 4. 2009 už přestali zaměstnanci využívat tuto dopravu z důvodu přesunu jejich pracoviště do Kutné Hory.

**Obrázek č. 17: Rozložení zaměstnanců využívající firemní linky od 1. 4. 2009**



*Zdroj: Interní materiály odboru dopravy; [20]*

V tabulce č. 25 jsou vypočtené měsíční celkové náklady za firemní a dotovanou dopravu společnosti Foxconn CZ, které by byly po provedených změnách tras linek.

V prvním sloupci jsou uvedeny jednotlivé čísla linek, které by společnost od 1. 4. 2009 provozovala. Byly pozměněny tyto trasy linek a to linka č. 5, 6, 8, 9, 10, 11 a 18.

Ve druhém sloupci jsou propočítány celkové náklady společnosti za dopravu, které by společnosti vyúčtoval příslušný dopravní podnik za provoz svých autobusů. Tato částka činí 1 651 178,08 Kč za měsíc.

Ve třetím sloupci jsou propočtené příspěvky od zaměstnanců, kteří by využívali firemní nebo dotovanou dopravu od společnosti. Tyto příspěvky činí 350,00 Kč za měsíc. Zde je vynásoben počet cestujících té dané linky a jejich měsíční příspěvek.

Ve čtvrtém neboli posledním sloupci jsou vypočteny už přímo náklady za dopravu, které by musela společnost Foxconn CZ vynaložit ze svých finančních zdrojů. V tomto sloupci už nejsou zahrnuty příspěvky na dopravu od zaměstnanců. Tato měsíční částka má hodnotu 1 270 378, 08 Kč.

Tato tabulka č. 25 se shoduje s tabulkou č. 19 s tím rozdílem, že tabulka č. 25 už zahrnuje nově upravené linky.

**Tabulka č. 25: Náklady společnosti za firemní i dotovanou dopravu po změně linek platné od 1. 4. 2009**

Linka	Celkové náklady na dopravu v Kč	Příspěvek od zaměstnanců v Kč	Náklady firmy v Kč
1	139 781,06	45 850,00	93 931,06
2	132 281,50	35 000,00	97 281,50
3	40 000,00	11 200,00	28 800,00
4	110 000,00	35 000,00	75 000,00
5	173 477,12	48 300,00	125 177,12
6	188 831,30	13 650,00	175 181,30
7	135 658,90	28 700,00	106 958,90
8	169 007,69	42 350,00	126 657,69
9	102 494,56	31 150,00	71 344,56
10	198 494,99	28 000,00	170 494,99
11	149 428,30	26 250,00	123 178,30
14	111 722,66	35 350,00	76 372,66
18	0,00	0,00	0,00
<b>Celkem</b>	<b>1 651 178,08</b>	<b>380 800,00</b>	<b>1 270 378,08</b>

Zdroj: autor

V tabulce č. 26 je znázorněna kalkulace vypočtených nákladů za firemní dopravu společnosti Foxconn CZ. Tyto náklady opět znázorňují měsíční částku.

Celkové náklady za dopravu od 1. 3. 2009 byly vypočteny na částku 2 007 238,38 Kč za měsíc. Tato částka už se podstatně promítne do nákladů společnosti Foxconn CZ. Toto jsou skutečné náklady společnosti, které byly vypočteny dle stávajících platných linek firemní dopravy.

Třetí sloupec znázorňuje opět celkové náklady za dopravu společnosti Foxconn CZ, ale tyto náklady se už týkají nově upravených linek dle aktuálního seznamu zaměstnanců, který vlastní personální oddělení. Tyto náklady byly spočítány k 1. 4. 2009 a částky zde vypočítané jsou částky za jeden měsíc.

**Tabulka č. 26: Porovnání nákladů na firemní i dotovanou dopravu před a po změně trasy linek v Kč**

<b>Linka</b>	<b>Celkové náklady od 1. 3. 2009</b>	<b>Celkové náklady od 1. 4. 2009</b>	<b>Rozdíl v nákladech</b>
<b>1</b>	139 781,06	139 781,06	0,00
<b>2</b>	132 281,50	132 281,50	0,00
<b>3</b>	40 000,00	40 000,00	0,00
<b>4</b>	110 000,00	110 000,00	0,00
<b>5</b>	196 339,59	173 477,12	22 862,47
<b>6</b>	205 978,10	188 831,30	17 146,80
<b>7</b>	135 658,90	135 658,90	0,00
<b>8</b>	177 931,82	169 007,69	8 924,13
<b>9</b>	144 140,50	102 494,56	41 645,94
<b>10</b>	222 292,67	198 494,99	23 797,68
<b>11</b>	180 864,10	149 428,30	31 435,80
<b>14</b>	111 722,66	111 722,66	0,00
<b>18</b>	210 247,48	0,00	210 247,48
<b>Celkem</b>	<b>2 007 238,38</b>	<b>1 651 178,08</b>	<b>356 060,30</b>

*Zdroj: autor*

Poslední sloupec už jen znázorňuje výsledný rozdíl v měsíčních nákladech na firemní dopravu. Tato celková částka je 356 060,30 Kč.

Dalo by se říci, že úspěšnost aplikace změn proběhla na dobré úrovni. Tento rozdíl v nákladech rozhodně není zanedbatelná částka a v dnešní ekonomické krizi určitě každá společnost a tedy i společnost jako je Foxconn CZ uvítá snížení jakýkoliv nákladů.

## Závěr

Cílem diplomové práce „Firemní doprava ve společnosti Foxconn CZ“ bylo navrhnout opatření, která povedou ke snížení nákladů za firemní dopravu společnosti Foxconn CZ.

Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. První kapitola teoretické části popisuje společnost Foxconn CZ, její rozdělení na dceřiné společnosti a popsání jejich činností, postavení společnosti na trhu a její hospodaření.

Druhá kapitola začíná popisem charakteristiky silniční dopravy a následně se zabývá právní úpravou silniční dopravy. Dále tato kapitola popisuje vnímání silniční dopravy, kde je nastíněna kvalita dopravy a rozhodovací proces. V závěru teoretické části je zmíněna charakteristika dopravní obslužnosti, závazek veřejné služby a prokazatelná ztráta.

Ke zhodnocení současného stavu, který je ve třetí kapitole, jsem využila zkušenosti a informace, které jsem získala při několikaměsíčním působení ve firmě na personálním oddělení a částečně na odboru dopravy. Úvodem jsou zde popsány základní informace o zaměstnancích, tedy jejich základní dělení kmenové a agenturní pracovníky a následně pak rozdělení kmenových zaměstnanců na dělnické a technicko hospodářské pracovníky dle vnitřních směrnic. Dále tato kapitola popisuje různé způsoby dopravy do společnosti Foxconn CZ a zároveň je zde procentuálně vyjádřeno využívání těchto způsobů dopravy zaměstnanci. Nakonec této kapitoly byl proveden ekonomický rozbor nákladů na dopravu, tedy kalkulace nákladů na vybrané autobusové linky. Tento propočít nákladů se týká všech platných firemních linek společnosti Foxconn CZ.

V poslední kapitole jsou navrženy nové neboli vylepšené firemní linky společnosti Foxconn CZ. Tato kapitola je zaměřena na snižování nákladů v oblasti firemní dopravy.

Společnost Foxconn CZ patří mezi velké firmy a s tím souvisí velký počet zaměstnanců, kteří jezdí za prací ze širšího okolí. Proto se tato společnost neobejde bez vlastní firemní nebo dotované dopravy pro zaměstnance.

S nástupem ekonomické krize se počet zaměstnanců neustále mění, a proto musí být firemní doprava pravidelně aktualizována odborem dopravy, který získá informace o stavech zaměstnanců z personálního oddělení. Z důvodů těchto častých změn má společnost Foxconn

CZ s různými dopravci uzavřenou smlouvu maximálně na půl roku oproti dřívější době, kdy byla smlouva uzavřena na více než jeden rok.

Proto navrhuji v poslední kapitole, která se zabývá snížením nákladů za firemní dopravu, zkrácení některých firemních linek dle aktuálního seznamu zaměstnanců. Na základě tohoto seznamu a znalostí trasy linek jsem se pokusila zkrátit či upravit některé linky. Současně jsem zde provedla částečnou kalkulaci nákladů nově navrhnutých linek a srovnala jsem tyto data s předchozími ze třetí kapitoly, které se týkají současných platných linek ve společnosti. Na základě tohoto srovnání mých nových a stávajících nákladů, jsem došla k závěru, že se mi podařilo úspěšně snížit náklady, což bylo mým cílem práce. Chtěla bych ještě zmínit, že i ušetřená zanedbatelná částka na jedné lince za den, může mít nakonec smysl z pohledu měsíčního nebo ročního výdaje.

Zároveň bych chtěla dodat, že je důležité, aby společnost Foxconn CZ monitorovala své linky z důvodů svých vlastních finančních zájmů. Na rozdíl od pohledu dopravce, který vytíženost jednotlivých linek nehlídá, jelikož pro něj to znamená stejný výdělek, jede-li plně obsazený nebo prázdný, protože společnost má s dopravcem uzavřenu smlouvu dle počtu ujetých kilometrů.

Na závěr bych chtěla podotknout, že je nutné brát v potaz dvě rozhraní. Na jedné straně stojí minimalizace nákladů na dopravu z pohledu společnosti, a zároveň na druhé straně „maximalizace“ obslužnosti zaměstnanců a tím i jejich spokojenost. Vždy proto musíme najít kompromis nebo se přiklonit k jedné z těchto možností.

Přínosem této práce bylo snížení nákladů na firemní i dotovanou dopravu za zaměstnance a současně jsem upravila stávající linky dle aktuálního seznamu zaměstnanců. Má snaha byla naplnit cíl této diplomové práce, i když jsem se ke všem vnitřním informacím nedostala anebo jsem nemohla všechny mé získané informace zveřejnit.

# Použitá literatura

## Bibliografické zdroje

- [1] CEMPÍREK, Václav, PIVOŇKA, Karel, ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. 120 s. ISBN 80-7194-471-8.
- [2] ČÁP, Jiří; DRAHOTSKÝ, Ivo. *Uživatel dopravních služeb a jeho chování*. In *Teorie dopravních systémů 2007: sborník příspěvků II. konference s mezinárodní účastí, Pardubice 17. 1. 2007*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 69–72. ISBN 978–80-7194–927-5.
- [3] MELICHAR, Vlastimil; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku 2*. přeprac. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001, ISBN 80-7194-359-2.
- [4] PIVOŇKA, Karel, CEMPÍREK, Václav, ŠIROKÝ, Jaromír. *Strategie dopravního podniku*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. 107 s. ISBN 80-86530-00-0.
- [5] POJKAROVÁ, Kateřina. *Ekonometrie a prognostika v dopravě*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. 97 s. ISBN 80-7194-868-3.
- [6] STOCKMANN, Pavel, POJKAROVÁ, Kateřina. *Analýza řídicí a podnikatelské činnosti*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. 124 s. ISBN 80-7194-589-7.
- [7] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů
- [8] Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů
- [9] Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník ve znění pozdějších předpisů



## **Elektronické zdroje**

- [10] *100 nejvýznamnějších firem České republiky za rok 2002 - 2008* [online]. CT100 a.s, c2005 [cit. 2009-03-03]. Český. Dostupný z WWW: <<http://www.ct100.cz/index.php?article=100nejvyznamnejsich-2008>>.
- [11] *AUDIS BUS* [online]. [cit. 2009-05-13]. Český. Dostupný z WWW: <<http://www.audis.cz/>>.
- [12] *Dopravní podnik města Hradec Králové* [online]. [cit. 2009-05-13]. Český. Dostupný z WWW: <<http://www.dpmhk.cz/>>.
- [13] *Kozubek Doprava Spedice* [online]. [cit. 2009-05-15]. Český. Dostupný z WWW: <<http://www.doprava-spedice.cz/Kontakt.html>>.
- [14] *Kurzy devizového trhu* [online]. Česká národní banka, c2003-2008 [cit. 2009-03-08]. Dostupný z WWW: <[http://www.cnb.cz/cs/financni\\_trhy/devizovy\\_trh/kurzy\\_devizoveho\\_trhu/denni\\_kurz.jsp](http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp)>.
- [15] *LAS autodoprava s.r.o Chrudim* [online]. [cit. 2009-05-13]. Český. Dostupný z WWW: <<http://www.las-autodoprava.cz/index.html>>.
- [16] *Obchodní rejstřík* [online]. DVI, s.r.o., [2009] [cit. 2009-04-04]. Český. Dostupný z WWW: <<http://www.obchodnirejstrik.cz/>>.
- [17] *PEKOTRANS Petr Kolouch* [online]. [cit. 2009-05-10]. Český. Dostupný z WWW: <<http://firma.sluzby.cz/doprava-osob-pardubice-kolouch>>.
- [18] *Veolia transport* [online]. [cit. 2009-05-10]. Český. Dostupný z WWW: <<http://www.connex.cz/tmpl/XStartPage.aspx?id=6626&epslanguage=ML>>.

## **Interní zdroje společnosti Foxconn CZ**

- [19] *Informative handbook for new employees of company Foxconn CZ*. Pardubice: Foxconn CZ, 2008. 38 s.
- [20] *Interní materiály a ceníky, společnosti Foxconn CZ*.

## Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Finanční údaje společnosti Foxconn CZ za léta 2004 až 2007 (v tis. Kč) .....	15
Tabulka č. 2: Procentní rozbor finanční analýzy společnosti Foxconn CZ.....	17
Tabulka č. 3: Přehled firemních linek společnosti Foxconn CZ (k 1. 3. 2009).....	42
Tabulka č. 4: Parametry dotovaných linek společností Foxconn CZ (k 1. 3. 2009) .....	43
Tabulka č. 5: Přehled linek a dopravců .....	44
Tabulka č. 6: Měsíční náklady na jednoho THP využívající firemní dopravu za březen 2009	46
Tabulka č. 7: Měsíční náklady firmy za všechny THP využívající firemní dopravu za březen 2009 .....	46
Tabulka č. 8: Rozbor nákladů u linky č. 1 – Chrudim (k 1. 3. 2009).....	47
Tabulka č. 9: Rozbor nákladů u linky č. 2 – Holice (k 1. 3. 2009) .....	48
Tabulka č. 10: Rozbor nákladů u linky č. 5 – Hradec Králové (Černožice); (k 1. 3. 2009).....	48
Tabulka č. 11: Rozbor nákladů u linky č. 6 – Brandýs nad Orlicí (k 1. 3. 2009).....	49
Tabulka č. 12: Rozbor nákladů u linky č. 7 – Týniště nad Orlicí (k 1. 3. 2009).....	49
Tabulka č. 13: Rozbor nákladů u linky č. 8 – Nasavrky (k 1. 3. 2009).....	50
Tabulka č. 14: Rozbor nákladů u linky č. 9 – Přelouč (k 1. 3. 2009).....	50
Tabulka č. 15: Rozbor nákladů u linky č. 10 – Holetín (k 1. 3. 2009) .....	51
Tabulka č. 16: Rozbor nákladů u linky č. 11 – Litomyšl (k 1. 3. 2009).....	51
Tabulka č. 17: Rozbor nákladů u linky č. 14 – Hradec Králové (Malšovice); (k 1. 3. 2009) ..	52
Tabulka č. 18: Rozbor nákladů u linky č. 18 – Kutná Hora (k 1. 3. 2009) .....	52
Tabulka č. 19: Náklady společnosti za firemní i dotovanou dopravu pro zaměstnance (k 1. 3. 2009).....	53
Tabulka č. 20: Přehled všech linek a změn platných od 1. 4. 2009.....	55
Tabulka č. 21: Přehled obcí kde vedou firemní linky společnosti Foxconn CZ (k 1. 3. 2009)	56
Tabulka č. 22: Přehled obcí kde by vedly firemní linky po změně k 1. 4. 2009 .....	57
Tabulka č. 23: Rozdíl kilometrů na jednu délku trasy po změně tras linek platných od 1. 4. 2009 .....	58
Tabulka č. 24: Rozdíl kilometrů u linek za týden a za měsíc po změně tras linek platných od 1. 4. 2009 .....	58
Tabulka č. 25: Náklady společnosti za firemní i dotovanou dopravu po změně linek platné od 1. 4. 2009 .....	60
Tabulka č. 26: Porovnání nákladů na firemní i dotovanou dopravu před a po změně trasy linek v Kč .....	61

# Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Vývoj postavení společnosti Foxconn CZ podle žebříčku sdružení Czech Top 100 .....	16
Obrázek č. 2: Dělení silniční osobní dopravy dle účelu .....	22
Obrázek č. 3: Základní rozdělení osobní dopravy .....	22
Obrázek č. 4: Prvky dopravního systému ovlivňující výslednou úroveň kvality dopravy .....	26
Obrázek č. 5: Proces rozhodnutí na základě subjektivního vnímání uživatele .....	27
Obrázek č. 6: Výběr alternativy přinášející největší užitek .....	29
Obrázek č. 7: Dělení dopravní obslužnosti .....	31
Obrázek č. 8: Typy zaměstnanců ve společnosti Foxconn CZ .....	34
Obrázek č. 9: Rozdělení kmenových zaměstnanců dle směn .....	35
Obrázek č. 10: Foxconn BUS karta zaměstnance pro firemní dopravu .....	38
Obrázek č. 11: Podíl THP a dělnických pracovníků na celkovém počtu kmenových zaměstnanců .....	38
Obrázek č. 12: Procentuální podíl zaměstnanců využívající dotace na dopravu z celkového počtu kmenových zaměstnanců .....	39
Obrázek č. 13: Průměrný procentuální roční podíl využívání způsobů dopravy THP z celkového počtu THP .....	40
Obrázek č. 14: Průměrný procentuální roční podíl využívání způsobů dopravy dělnických pracovníků z celkového počtu dělnických pracovníků .....	41
Obrázek č. 15: Rozložení zaměstnanců využívající firemní linky .....	42
Obrázek č. 16: Procentuální využívání linek z celkového počtu linek .....	43
Obrázek č. 17: Rozložení zaměstnanců využívající firemní linky od 1. 4. 2009 .....	59

## Seznam zkratek

a. s.	akciová společnost
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
CZ	Czech Republic – anglický ekvivalent České Republiky
DIČ	daňové identifikační číslo
EMEA	Europe Middle East and Africa – Evropa, Střední východ, Afrika
GSD	Global Services Division
GSS	Global Services Solutions
HP	Hawlett - Packard - světový výrobce výpočetní techniky
HR	Human Resources – řízení lidských zdrojů
IS	Information System – informační systém
ISO	International Organization for Standardization - Mezinárodní organizace pro standardizaci
IT	Information Technology – informační technologie
Kč	zkratka pro měnu Koruna česká
km	kilometr
LCD	Logistics Services Division
LCD	Displej z tekutých krystalů (Liquid crystal display) je tenké a ploché zobrazovací zařízení skládající se z omezeného (velikostí monitoru) počtu barevných nebo monochromatických pixelů seřazených před zdrojem světla nebo reflektorem
LSS	Logistics Services Solutions
MHD	městská hromadná doprava
ODO	ostatní dopravní obslužnost
OKEČ	Odvětvová klasifikace ekonomických činností
s. r. o.	společnost s ručením omezeným
THP	technicko hospodářští pracovníci
USA	United States of America – Spojené státy americké
USD	United States Dolar – americký dolar
ZDO	základní dopravní obslužnost

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1 – Foxconn CZ – budova C7 Zámeček, administrativní centrum

Příloha č. 2 – Linka č. 5 – Hradec Králové (Černožice)

Příloha č. 3 – Linka č. 8 – Nasavrky

Příloha č. 4 – Linka č. 10 – Holetín

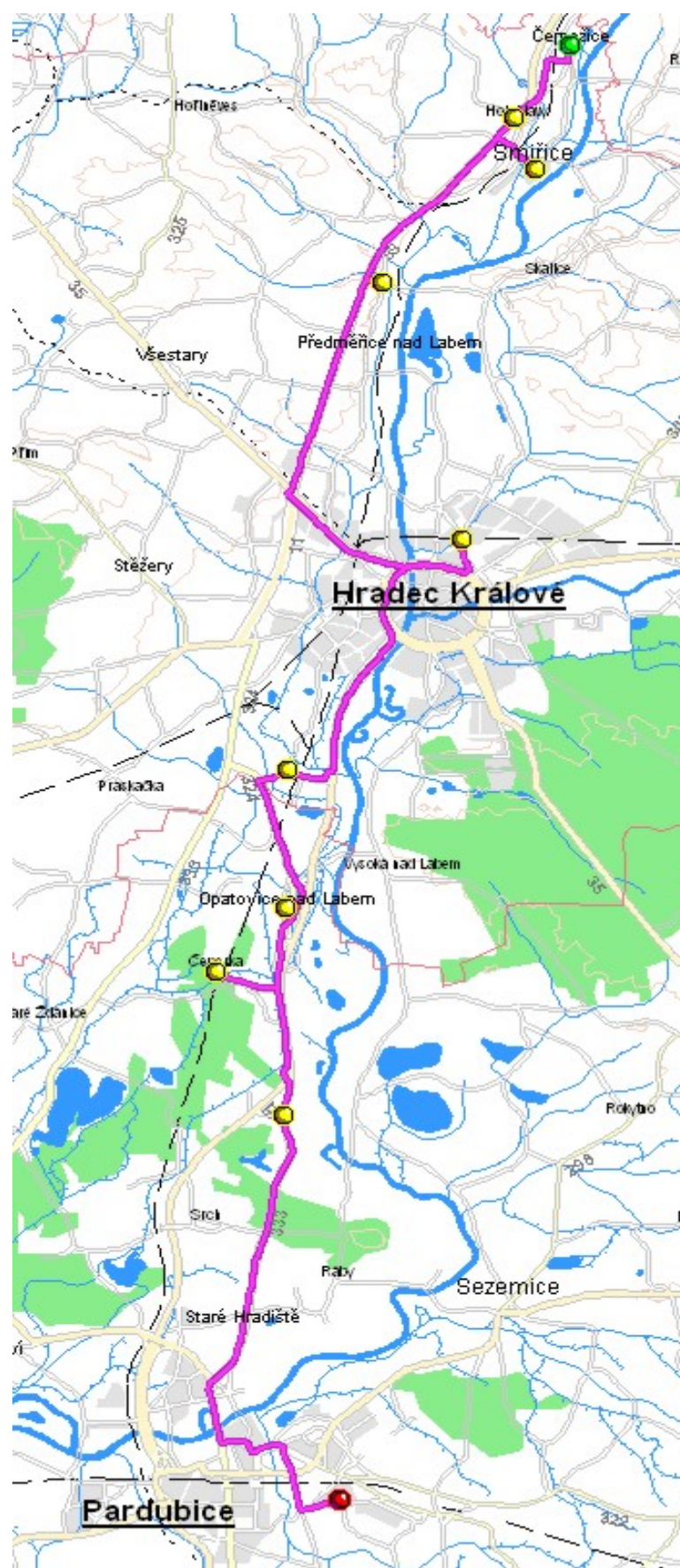
Příloha č. 5 – Linka č. 14 – Hradec Králové (Malšovice)



**Foxconn CZ – budova C7 Zámeček, administrativní centrum**

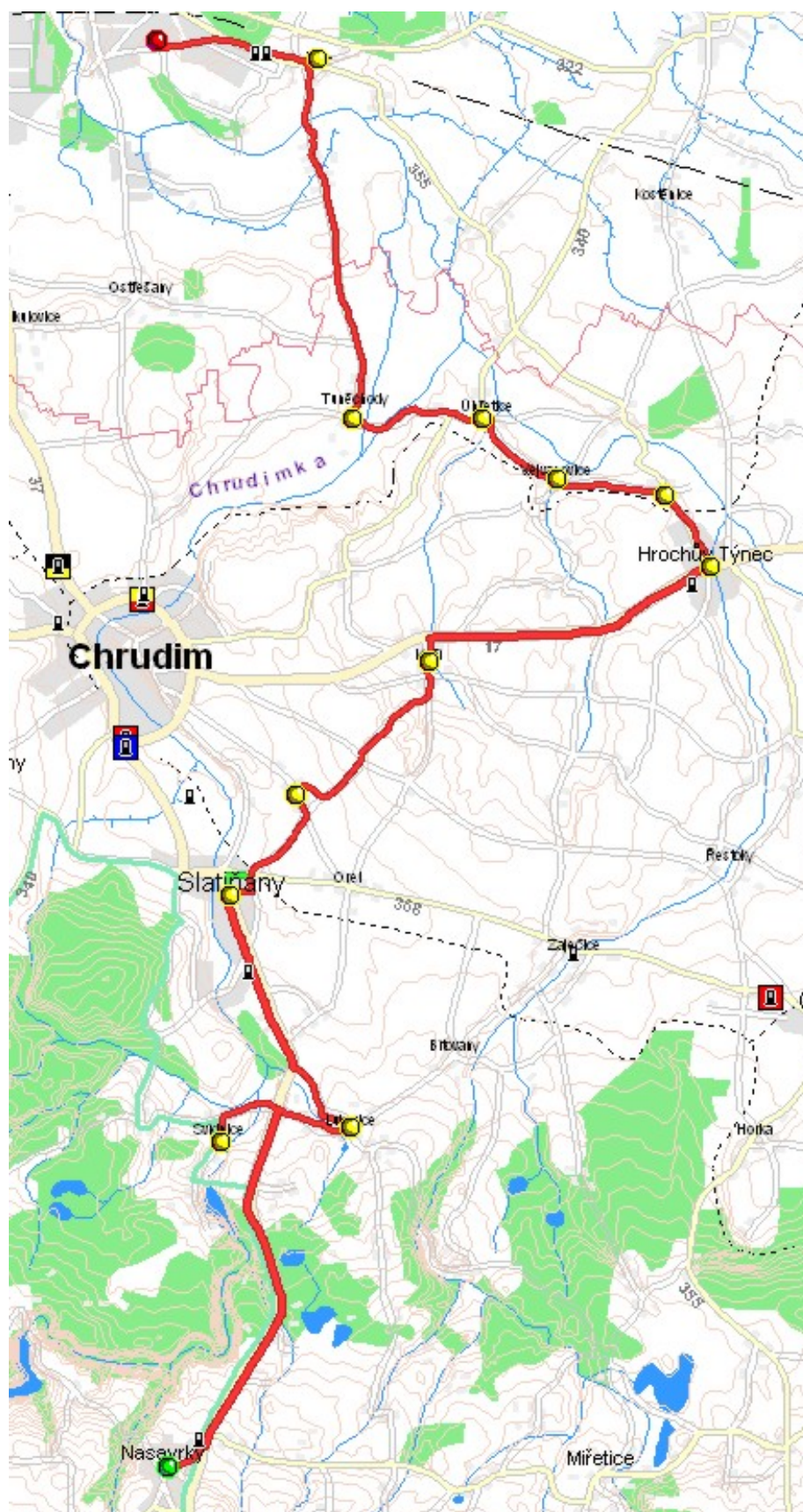


## Linka č. 5– Hradec Králové (Černožice)



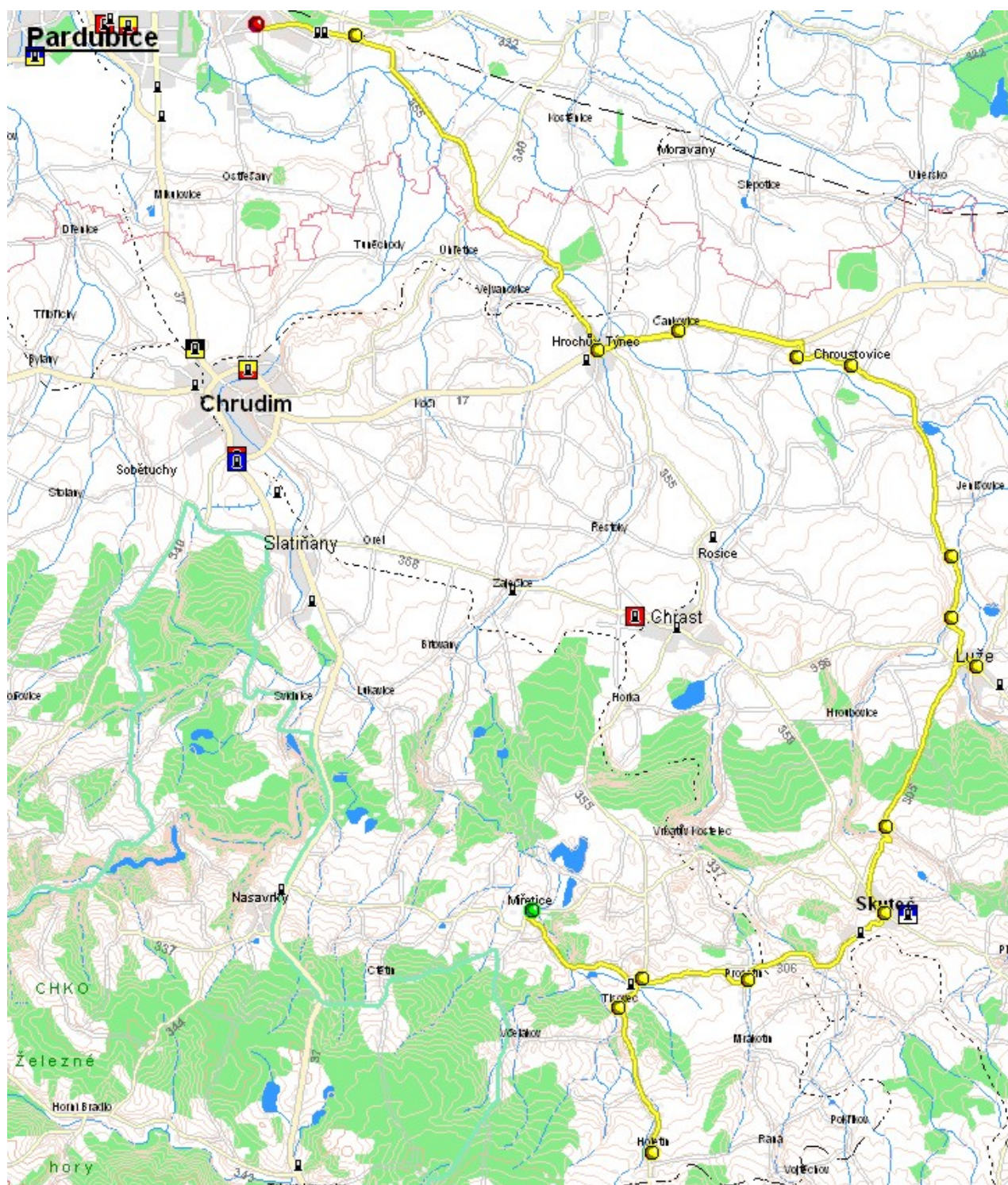


## Linka č. 8 – Nasavrky





## Linka č. 10 – Holetín





## Linka č. 14 – Hradec Králové (Mašovice)

