

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Efektivita přepravy osob se zdravotním postižením

Bc. Helena Šplíchalová

Diplomová práce

2017

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2015/2016

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Helena Šplíchalová**
Osobní číslo: **D14498**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Efektivita přepravy osob se zdravotním postižením**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Provozování přepravy osob se zdravotním postižením
2. Analýza přepravy pro zdravotně postižené
3. Návrh na zefektivnění přepravy
4. Ekonomické zhodnocení navržených opatření

Závěr

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

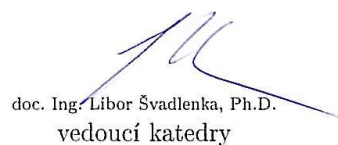
Vedoucí diplomové práce: **Ing. Jindřich Ježek, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2015**
Termín odevzdání diplomové práce: **27. května 2016**



doc. Ing. Ivo Drahošský, Ph.D.
děkan

L.S.



doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2015

Prohlašuji:

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

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

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 25. 5. 2017

Bc. Helena Šplíchalová

Ráda bych poděkovala vedoucímu práce Ing. Jindřichu Ježkovi, Ph.D. za cenné rady a vstřícný přístup, které mi pomohly při zpracování diplomové práce. Dále děkuji zaměstnancům společnosti AUDIS BUS, s. r. o. za cenné informace a obětovaný čas, který mi věnovali.

ANOTACE

Diplomová práce se zabývá dopravou a dopravními prostředky speciálně upravenými pro přepravu handicapovaných osob. Je zaměřena na zefektivnění přepravy osob se zdravotním postižením ve společnosti AUDIS BUS, s. r. o. Pomocí analýzy současného stavu jsou vytvořeny návrhy na efektivnější poskytování těchto služeb.

KLÍČOVÁ SLOVA

osoby se zdravotním postižením, bezbariérová doprava, efektivita, AUDIS BUS, s. r. o.

TITLE

Transport efficiency of people with disabilities

ANNOTATION

The diploma thesis deals with transport and means of transport specially adapted for transportation of people with disabilities. It focuses on streamlining the transport of people with disabilities in AUDIS BUS, Ltd. By analyzing the current state of the art, proposals are made for more efficient provision of these services.

KEYWORDS

people with disabilities, barrier-free transport, efficiency, AUDIS BUS, Ltd.

OBSAH

ÚVOD

1	PROVOZOVÁNÍ PŘEPRAVY OSOB SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM.....	10
1.1	Podmínky ke splnění požadavku zdravotního postižení	10
1.1.1	Charakteristika osob se zdravotním postižením.....	11
1.1.2	Počet osob se zdravotním postižením v České republice.....	15
1.1.3	Vybrané výsledky šetření	16
1.2	Přeprava osob se zdravotním postižením.....	18
1.2.1	Bezbariérové prostředí v oblasti dopravy	18
1.2.2	Přizpůsobení vozového parku.....	20
1.3	Financování dopravní obslužnosti a dávkový systém	22
1.3.1	Financování veřejné dopravy.....	23
1.3.2	Dávkový systém v přepravě osob se zdravotním postižením.....	24
1.4	Charakteristika použitých metod	26
1.4.1	Finanční analýza a její ukazatelé	26
1.4.2	Pojem efektivita.....	29
2	ANALÝZA PŘEPRAVY PRO ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÉ	30
2.1	Představení společnosti AUDIS BUS, s. r. o.	30
2.1.1	Časová osa AUDIS BUS, s. r. o.	31
2.1.2	Trasování linek autobusů.....	32
2.1.3	Vozový park	35
2.2	Finanční analýza AUDIS BUS, s. r. o.	40
2.2.1	Analýza přepravy handicapovaných osob.....	45
2.2.2	SWOT analýza přepravy handicapovaných osob.....	47
2.3	Shrnutí analýzy přepravy handicapovaných osob podnikem AUDIS BUS, s. r. o.	49
3	NÁVRH NA ZEFEKTIVNĚNÍ PŘEPRAVY	50
3.1	Politicko-právní změny	50
3.1.1	Přizpůsobení právní normy.....	50
3.1.2	Vyřešení financování.....	51
3.2	Účelově vázané finance	51
3.2.1	Příspěvky na mobilitu.....	52
3.2.2	Zvýšení poptávky po dopravě.....	55
3.3	Nákup nového dopravního prostředku.....	56

4	EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ.....	58
4.1	Důsledek přijetí politicko-právních rozhodnutí	58
4.2	Úspora při změně financování a účelově vázaných penězích	59
4.3	Pořízení nového vozidla	62
	ZÁVĚR.....	66
	POUŽITÁ LITERATURA.....	67
	SEZNAM TABULEK.....	71
	SEZNAM OBRÁZKŮ	72
	SEZNAM ZKRATEK.....	73
	SEZNAM PŘÍLOH.....	74

ÚVOD

V dnešní době má již každý člověk potřebu se přepravit. Doprava jako taková navazuje na další hospodářská odvětví. Lze říci, že díky dopravě funguje celá společnost. Potřebu se přemístit mají samozřejmě i osoby se zdravotním postižením. Pro ty ale může znamenat samotná přeprava z jednoho bodu do druhého značnou překážku a působit jim nepříjemnosti v běžném životě. Proto je důležité se touto tématikou dále zabývat.

Přeprava osob se zdravotním postižením vyžaduje specifické požadavky, aby byla pro tyto osoby pohodlná, ale hlavně bezpečná. V souvislosti s tím, je důležité se zabývat bezbariérovým přístupem k dopravě či speciálním vybavením vozidel. Takový dopravní prostředek by měl mít speciálně upravená sedadla, či plošinu pro snadnější přístup pro osoby na vozíku. Právě takovouto dopravu provozuje autobusový dopravce AUDIS BUS, s. r. o., který pro osoby se zdravotním postižením zajišťuje speciální přepravu. Je to činnost unikátní, ale je s ní spojeno spousta problémů a překážek, které by měly být hlouběji definované.

Diplomová práce tak bude věnována přepravě handicapovaných osob. Je nutné, nejprve vysvětlit určité teoretické pojmy, které s touto přepravou souvisejí. V první řadě bude definován pojem zdravotního postižení, a to jak na základě zákonů, tak z různých publikací. Dále bude popsáno již zmíněné bezbariérové prostředí a přizpůsobení vozového parku. Vozidla musí mít speciální vybavení pro možnost nastoupení, bezpečného převozu a vystoupení handicapovaných osob. Důležitou částí této práce je vysvětlení financování dopravy a systému dávek, které tyto osoby mohou pobírat. V teoretické rovině bude také definována finanční analýza, která bude součástí analytické části.

Dále bude představena společnost AUDIS BUS, s. r. o. a její vývoj v čase. Pozornost bude také věnována autobusovým linkám, městské hromadné dopravě a vozovému parku, který tato firma vlastní. Zaměřeno bude hlavně na linky a vozidla pro osoby se zdravotním postižením. Pro zjištění finančního zdraví podniku a nalezení určitých problémů bude provedena finanční analýza celého podniku a samostatně také přepravy handicapovaných osob.

Z poznatků a výsledků analýzy podniku bude nutné navrhnout změny, které by vedly k efektivnějšímu provozu této služby. Bude také nutné se více zaměřit na příspěvky na mobilitu a jak tyto finanční prostředky lépe využít v samotné dopravě.

Cílem práce jsou návrhy k zefektivnění přepravy osob se zdravotním postižením, které by mohly vést k navýšení výnosů a případně k ziskovosti této služby.

1 PROVOZOVÁNÍ PŘEPRAVY OSOB SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM

Každý člověk ve všech etapách svého života má potřebu přemístění mezi dvěma body. Ať je to do školy, do zaměstnání, na hřiště, do města na nákup, do zdravotnických zařízení či za svými blízkými nebo třeba na dovolenou. Vždy se musí přemístit a to buď pomocí svého, nebo veřejného dopravního prostředku. A právě doprava veřejným prostředkem je velice komplikovaná, aby vyhověla všem požadavkům zákazníků. Jde o její finanční dostupnosti či dostupnost místní a časovou. Veřejná doprava hraje důležitou roli v oblasti přepravy osob se zdravotním postižením.

Přeprava osob se zdravotním postižením je velice individuální a zahrnuje úpravu nejen jízdního řádu, ale také dopravních prostředků a dalších nezbytností pevně spjatých právě se samotnou osobní přepravou. Pro osoby se zdravotním postižením je obtížné vůbec samotné přepravování se. Začíná již samotným dostáním se na zastávku konkrétního spoje a pokračuje samotnou přepravou, kdy je potřeba speciální úprava jak dopravního prostředku, tak například i konkrétního místa ve vozidle, které musí být vybaveno určitými prvky, aby přeprava pro tyto osoby byla pohodlná, ale v první řadě bezpečná.

Tato kapitola se bude věnovat tedy hlavně osobám se zdravotním postižením a tomuto pojmu jako takovému. Dále je důležité zjistit, kolik handicapovaných osob žije v České republice, aby mohla být zjištěna velikost potřeby přepravy právě těchto osob. Budou popsány také technické podmínky, kterými jsou již zmíněné úpravy dopravních prostředků, a s tím související bezbariérovost. Je také důležité zaměřit se na právní podmínky, protože zákony jsou dokumenty, které je nutné dodržovat a samozřejmě i dopravní podniky se musí těmito předpisy řídit. S tím souvisí i příspěvky osobám se zdravotním postižením, protože to, jaké mají finance, se odráží i na využívání veřejné dopravy. A právě na ekonomické podmínky a financování dopravní obslužnosti je zaměřen v závěru této kapitoly. Tím by měly být vyřčeny všechny nutné okolnosti, které souvisí právě s přepravou osob se zdravotním postižením.

1.1 Podmínky ke splnění požadavku zdravotního postižení

V úvodu práce je nezbytně nutné vymezit si pojem zdravotního postižení. Samozřejmě, že i toto slovní spojení má své opodstatnění v odborné literatuře a také v zákoně. Protože osoby se zdravotním postižením mají určité slevy na jízdném a další úlevy, je nutné si konkrétně vysvětlit, jaké osoby do této kategorie řadíme a jaké podmínky musí

splnit, aby mohly z těchto úlev čerpat. Na druhé straně je toto vymezení důležité i pro dopravní podniky, které právě tyto slevy na jízdném osobám se zdravotním postižením poskytují a musí být tedy zřejmé, jaké osoby do této kategorie zařadit.

Je jasné, že je mnoho druhů postižení, která je nutné rozlišovat. Popsány budou ty nejvíce časté. Bude se jednat o osoby s postižením pohybového aparátu, osoby s postižením zraku a také sluchu. Je nutné tyto skupiny osob rozlišovat, protože každá z nich má své specifické požadavky.

Dále je také důležité zjištění, jaký počet osob se zdravotním postižením žije v České republice. Aby dopravní podnik nebyl ve ztrátách, je nutné mít poptávku po svých službách a mít své zákazníky. Proto je podstatným zjištěním, kolik těchto osob se na území České republiky nachází a mít tak alespoň nějakou záruku, že speciální služby a nákladné vybavení dopravního prostředku, tak jako bezbariérové prvky pro handicapované osoby, budou využívány.

1.1.1 Charakteristika osob se zdravotním postižením

Osoby se zdravotním postižením definuje zákon o zaměstnanosti (Česko, 2004). Přesněji je to ustanovení § 67 zákona č. 435/2004 Sb., které říká, že osobami se zdravotním postižením jsou fyzické osoby, které jsou:

- orgánem sociálního zabezpečení uznány invalidními ve třetím stupni (dále jen osoby s těžším zdravotním postižením);
- orgánem sociálního zabezpečení uznány invalidními v prvním nebo druhém stupni;
- rozhodnutím úřadu práce uznány zdravotně znevýhodněnými.

Dále podle odstavce 3 ustanovení § 67 zákona č. 435/2004 Sb. (Česko, 2014) jsou za osoby zdravotně znevýhodněné považovány fyzické osoby, které mají zachovanou schopnost vykonávat soustavné zaměstnání nebo jinou výdělečnou činnost, ale schopnosti těchto osob být nebo zůstat pracovně začleněny a využít dosavadní kvalifikaci či vykonávat dosavadní povolání jsou podstatně omezeny z důvodu jejich špatného dlouhodobého zdravotního stavu.

Skutečnost, že je osobou plně nebo částečně invalidní, dokládá fyzická osoba potvrzením nebo rozhodnutím orgánu sociálního zabezpečení.

Na portálu Ministerstva práce a sociálních věcí (MPSV) se dále ještě pojednává a možnosti získání průkazu osoby se zdravotním postižením. Od těchto průkazů se odvíjí právě i další práva osob se zdravotním postižením. Od počátku roku 2014 je možné tento

průkaz získat pouze na základě samostatného řízení a posouzení zdravotního stavu posudkovým lékařem okresní správy sociálního zabezpečení (MPSV, 2016a). Podle Ministerstva práce a sociálních věcí se jedná o tyto průkazy:

- TP – nárok na tento průkaz má osoba se středně těžkým funkčním postižením pohyblivosti nebo orientace, včetně osob s poruchou autistického spektra;
- ZTP – nárok na průkaz má osoba s těžkým funkčním postižením pohyblivosti nebo orientace, včetně osob s poruchou autistického spektra;
- ZTP/P – nárok na průkaz má osoba se zvláště těžkým funkčním postižením nebo úplným postižením pohyblivosti nebo orientace s potřebou průvodce, včetně osob s poruchou autistického spektra.

Které zdravotní stavy lze považovat za podstatné omezení schopnosti pohyblivosti a orientace stanoví Vyhláška č. 388/2011 Sb.

Držitelé těchto průkazů mají i určité úlevy v dopravních prostředcích, které budou popsány v kapitole 1.3.2 pojednávající o příspěvku na mobilitu.

Osoby s postižením pohybového aparátu

Osobám, které mají postižení pohybového aparátu, zaručuje bezpečný pohyb několik kompenzačních pomůcek. Mezi nejznámější patří invalidní vozík, chodítka nebo berle. Podle autora knihy *Bezbariérová doprava* (Matuška, 2009), vykazují tito lidé určitá specifika, která ovlivňují samostatný a bezpečný pohyb a orientaci osob takto postižených lidí, kterými jsou:

- nižší rychlost pohybu, např. při přesunu mezi místy v přestupním uzlu nebo při přestupech mezi spoji;
- omezená možnost využití obou rukou;
- snížený horizont vidění, například při orientaci, ale také při čtení jízdních řádů, které jsou v mnoha případech umístěné příliš vysoko (Obrázek 1);
- citlivější vnímání kvality povrchu pochozích ploch;
- větší plošná náročnost, kdy tyto osoby potřebují větší průchozí šířku a také více místa pro manévrování s vozíkem či ostatními kompenzačními pomůckami.



Obrázek 1 Jízdní řády umístěné příliš vysoko (Autorka)

Osoby s postižením zraku

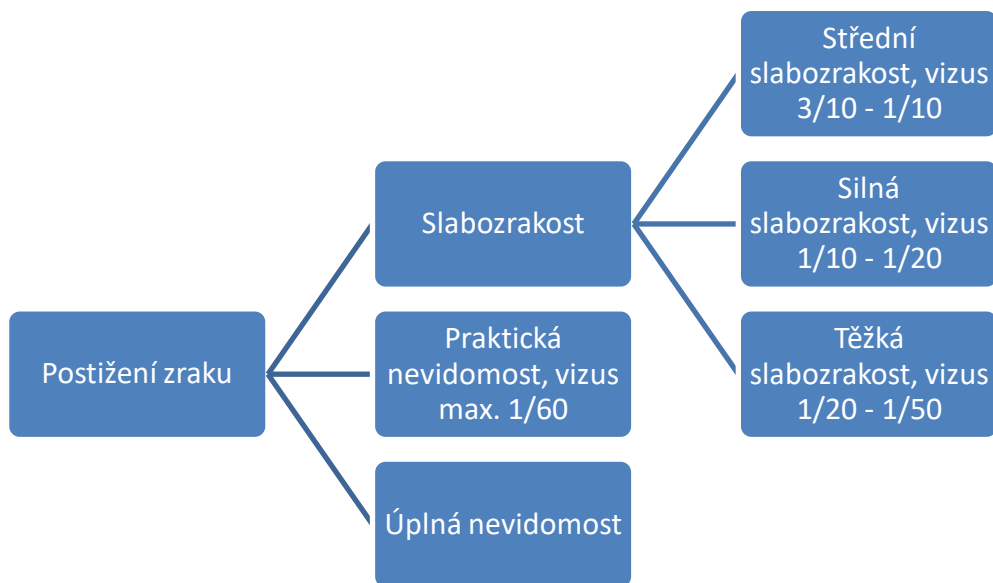
Podle serveru Helpnet.cz (2006) jsou osoby se zrakovým postižením lidé se sníženými zrakovými schopnostmi, a to v různém stupni. Osoby s postižením zraku jsou tedy osoby, kterým postižení zraku ovlivňuje činnosti v běžném životě a ty osoby, u kterých běžná optická korekce nepostačuje (Helpnet.cz, 2006).

Na internetových stránkách Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR (dále jen SONS) najdeme klasifikaci zrakového postižení podle Světové zdravotnické organizace (SZO). Tato klasifikace je uvedena v Mezinárodní statistické klasifikaci nemocí a přidružených zdravotních problémů v desáté revizi (MKN-10), kterou vydal Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR. Klasifikace zrakového postižení podle SZO (SONS ČR, © 2002 – 2015) je tedy následující:

- Snížená slabozrakost – kategorie zrakového postižení 1;
- Silná slabozrakost – kategorie zrakového postižení 2;
- Těžce slabý zrak – kategorie zrakového postižení 3;
- Praktická slepota – kategorie zrakového postižení 4;
- Úplná slepota – kategorie zrakového postižení 5.

Tuto klasifikaci zrakového postižení lze znázornit rozdělením na obrázku 2, kde je dále doplněn tzv. vizus. Tuto hodnotu popisuje Jaroslav Matuška (2009) ve své knize jako veličinu vyjadřující ostrost zraku. Vizus udává poměr vzdálenosti, z níž dotyčná osoba čte a vzdálenosti, z níž čte osoba bez zrakového postižení stejnou velikost písma (Matuška,

2009). Pro lepší pochopení hodnoty vizus uvedeme příklad, kdy při střední slabozrakosti je vizus 3/10 což tedy znamená, že pacient s postižením oka přečte text ze vzdálenosti 3 metry, kdyžto člověk se zdravým okem ten samý text přečte ze vzdálenosti 10 metrů. Také velikost zorného pole je dalším kritériem pro určení kategorie postižení zraku.



Obrázek 2 Kategorie zrakového postižení (Matuška, 2009)

Osoby s postižením sluchu

Osoby, které mají problémy s orgánem sluchu, mohou být pouze nedoslýchavé nebo hluché úplně. Tyto osoby mohou mít vady sluchu nebo o sluch přijít buď v průběhu svého života, nebo to může být již vrozená či geneticky podmíněná vada. Server LogopedOline.cz (© 2010) uvádí dle odborných vyšetření rozdělení ztráty sluchu podle decibelů. Podle stupně ztráty může být postižení sluchu rozlišeno takto:

- Lehká nedoslýchavost (20–40 dB);
- Středně těžká nedoslýchavost (40–60 dB);
- Těžká nedoslýchavost (61–80 dB);
- Praktická hluchota (nad 81 dB);
- Úplná hluchota při žádném zvukovém vjemu.

Jaroslav Matuška (2009, str. 29) ještě dále definuje osoby ohluchlé, kterými jsou osoby, co o sluch přišly v průběhu života již po rozvoji mluvené řeči. Poté osoby nedoslýchavé, kterými jsou osoby se zbytky sluchu a mohou jim k zachycení mluvené řeči

sluchem pomoci určité technické pomůcky. Dalšími jsou neslyšící osoby, tedy osoby s úplnou ztrátou sluchu.

1.1.2 Počet osob se zdravotním postižením v České republice

Pokud chceme zajistit rovné podmínky pro všechny občany v České republice, je nutné mít o občanech přehled. Právě osoby se zdravotním postižením tvoří takovou část obyvatelstva, která potřebuje pozornost nejen od svých blízkých a příspěvkových organizací, ale především od státu. Stát tudíž musí shromažďovat informace o těchto osobách, aby mohl zlepšit jejich podmínky života. Jestliže se mezi občany České republiky nachází lidé se zdravotním postižením, je nutné přizpůsobit jim samozřejmě i místí a časové podmínky dopravy. K tomuto účelu bylo realizováno šetření o osobách se zdravotním postižením v roce 2013 při úzké spolupráci Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ) a Ústavu zdravotnických informací a statistiky ČR (dále jen ÚZIS ČR). Do šetření také přispělo i Ministerstvo práce a sociálních věcí.

Šetření o osobách se zdravotním postižením

Výběrové šetření zdravotně postižených osob vycházelo z úkolu, který uložila vláda České republiky. Jak je uvedeno v samotné publikaci (ČSÚ, 2014), hlavním cílem bylo vytváření systému statistických informací o osobách se zdravotním postižením, který by poté měl sloužit vládě ČR k rozhodovacím procesům právě ohledně těchto osob. Případně by mohly být získané informace použity národními a mezinárodními organizacemi a institucemi. Na tomto šetření se podílel se stejným podílem finančních prostředků jak Český statistický úřad, tak také ÚZIS ČR. Samotné šetření probíhalo ve třech etapách s tím, že první začala již v pololetí roku 2012 a finální fáze, tedy analýzy a publikace byly dokončeny v prvním pololetí roku 2014 (ČSÚ, 2014). V publikaci je dále uvedeno, že byla znovu (po prvním šetření, které proběhlo před šesti lety od data tohoto šetření) uvedena do činnosti Meziřesortní pracovní skupina pro statistiku osob se zdravotním postižením. Ta se skládala ze zástupců ČSÚ, ÚZIS ČR, ministerstva zdravotnictví ČR, Ministerstva práce a sociálních věcí ČR, Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR a také z institucí, které se problematikou osob se zdravotním postižením profesně zabývají. Dále je uvedeno (ČSÚ, 2014), že byla nutná spolupráce se Sdružením praktických lékařů, Společnosti všeobecného lékařství a také Odborné společnosti praktických dětských lékařů České lékařské společnosti J. E. Purkyně.

Pro výběrové šetření osob se zdravotním postižením byl vytvořen dotazník (Příloha A). V něm bylo nutné promítnout všechny nově platné legislativní úpravy týkající se

osob se zdravotním postižením, dále zajištění anonymity pacientů v souladu s platnými zákony ČR a také srozumitelnost pro respondenty, kterými byli praktičtí lékaři (ČSÚ, 2014). Poté následoval výběr osob se zdravotním postižením, který prováděli lékaři ze svých kartoték podle metodických pokynů vypracovaných ČSÚ a ÚZIS ČR. Celého šetření se zúčastnilo téměř 400 praktických lékařů, kteří vyplnili přibližně 9 300 dotazníků (ČSÚ, 2014).

1.1.3 Vybrané výsledky šetření

Pro účely této diplomové práce jsou vybrané konkrétní výsledky šetření o osobách se zdravotním postižením. Jako první jsem se zaměřila na celkový počet osob se zdravotním postižením v ČR, kdy je ve výsledcích znázorněno porovnání právě handicapovaných osob s celkovou populací České republiky.

V tabulce 1 lze vidět již zmíněné porovnání, a také rozdělení osob podle pohlaví a věkového složení obyvatel ČR. Uvedený počet obyvatel v tabulce je k datu 31. 12. 2012. Do počtu zdravotně postižených osob byly započteny všechny osoby narozené také do 31. 12. 2012.

Tabulka 1 Počet zdravotně postižených osob v porovnání s ČR

	Počet obyvatel	Počet zdravotně postižených osob
Celkem	10 516 125	1 077 673
	Pohlaví	
Muži	5 164 349	512 761
Ženy	5 351 776	564 912
	Věkové složení obyvatel	
0 - 14 let	1 560 296	64 307
15 - 29 let	1 881 844	65 143
30 - 44 let	2 495 730	109 947
45 - 59 let	2 075 490	206 891
60 - 74 let	1 794 618	333 211
75 +	708 147	298 174

Zdroj: ČSÚ (2014)

Z těchto výsledků vyplývá, že při celkovém počtu obyvatel bylo celkem 1 077 673 osob se zdravotním postižením, což odpovídá 10,2 % celkové populace ČR. Když se porovnají osoby se zdravotním postižením z hlediska pohlaví, lze vidět, že vyšší podíl na počtu všech zdravotně postižených osob byl zjištěn u žen, tedy 52,4 %. U mužů činí tento

podíl 47,6 %. Z pohledu podílu osob se zdravotním postižením na celkové populaci ČR podle pohlaví byl vyšší podíl opět zjištěn u žen, tedy 10,6 % a u mužů je to 9,9 % (ČSÚ, 2014).

O druhu zdravotního postižení vypovídá tabulka 2, kde jsou uvedené výsledky ze šetření. Tabulka je tedy upravena pro potřeby této práce a je rozdělena pouze na tři druhy postižení. Typů zdravotního postižení je více a v běžném životě by se další druhy a jejich kombinace neměly podceňovat. V následující tabulce jsou tedy vybrána zdravotní postižení tělesná, zraková a sluchová. Tabulka je dále rozdělena podle věku.

Tabulka 2 Typ zdravotního postižení podle věku

Věková skupina	Typ zdravotního postižení		
	Tělesné	Zrakové	Sluchové
0 - 14	20 077	6 715	3 811
15 - 29	29 499	4 501	2 537
30 - 44	38 444	7 892	5 682
45 - 59	89 516	14 851	8 086
60 - 74	157 622	19 796	17 215
75 +	165 009	48 440	49 144
Celkem	500 167	102 195	86 476

Zdroj: ČSÚ (2014)

Z výsledků je patrné, že největší podíl z těchto tří typů zdravotních postižení mají postižení tělesná. Z celkového množství postižení je právě těch tělesných 29,2 %. Průměrná četnost postižení na jednu osobu se zdravotním postižením se napříč věkovými kategoriemi pohybuje v intervalu 1,3 – 1,9 (ČSÚ, 2014). Jak lze dále pozorovat, se zvyšujícím se věkem přibývají i zdravotní postižení, a to u všech těchto vybraných typů zdravotního postižení.

Z uvedených výsledků šetření o osobách se zdravotním postižením je patrné, že skupina těchto osob nemůže být nijak zanedbávána. Je tedy důležité zaměřit se i na speciální potřeby handicapovaných osob a přizpůsobit jim buď celé speciální vozidlo, nebo alespoň vyhrazené místo v běžném dopravním prostředku veřejné dopravy.

1.2 Přeprava osob se zdravotním postižením

Protože osoby se zdravotním postižením, tak jako další cestující, musejí dojíždět do zdravotnických zařízení, do zaměstnání, do škol nebo za svými blízkými, je nutné i těmto osobám přizpůsobit dopravní prostředky. Je obtížnější vlastnit a řídit se zdravotním postižením osobní automobil, proto by měla být více využívána veřejná doprava. A právě na veřejnou dopravu existují určité požadavky, které by tento druh dopravy měl splňovat pro cestující se sníženou pohyblivostí a uživatele invalidních vozíků. V úvodu této kapitoly bude ale nejprve uveden pojem bezbariérového prostředí, protože aby osoby se zdravotním postižením mohly cestovat veřejnou dopravou, musejí mít v první řadě k této dopravě volný a bezpečný přístup. Protože pojem bezbariérové prostředí, ale hlavně bezbariérový dopravní prostředek není přesně definován v zákoně, bude jeho vysvětlení uvedeno z některých publikací.

1.2.1 Bezbariérové prostředí v oblasti dopravy

Každodenní činností pro osoby se zdravotním postižením je překonávání bariér. Bariérou může být jakákoliv překážka nebo situace, se kterou se tyto osoby v běžném životě setkávají. Právě kvůli bariéře je použití veřejné dopravy pro osoby se zdravotním postižením složitější, nebo ji přímo vylučuje. Dle publikace *Bezbariérová doprava* (Matuška, 2009), lze bariéry rozčlenit na:

- Hmotné – jsou to buď vertikální či výškové, nebo horizontální rozdíly, kterými mohou být například schody, průchozí profily, dveře, obrubníky a další přenosné překážky v koridorech pro pěší (odpadkové koše, stojany na jízdní kola);
- Nehmotné – nefunkčnost nebo něčeho přímo neexistence, například chybějící informační systém, tedy pro nevidomé s akustickým výstupem, pro neslyšícího s vizuálním výstupem a dále nefunkční výtah, vysokopodlažní spoj či přechod bez akustické signalizace.

Pojem bezbariérovost, který by se týkal dopravních prostředků, je těžce definovatelný, protože ho zákony přímo neupravují. Pouze Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se tímto pojmem zabývá, avšak pojednává pouze o bezbariérovosti staveb, nikoliv dopravních prostředků. Bezbariérovou veřejnou dopravu definuje Jaroslav Matuška (2009, s. 18) ve své publikaci *Bezbariérová doprava* jako „*takový stav systému veřejné dopravy, který umožňuje všem*

osobám bezpečný a samostatný přístup a plnohodnotné – bezpečné a samostatné – užívání a pohyb bez cizí pomoci“.

Bezbariérovým přístupem se zabývá také Národní plán vytváření rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015-2020 (Vládní výbor pro zdravotně postižené občany, 2015), který říká, že je potřebné, aby pokračoval proces přijímání a rozšiřování přiměřených opatření a úprav tak, aby byla osobám se zdravotním postižením stále více dostupná a přístupná veřejná doprava. Cílem tohoto Národního plánu je umožnit osobám se zdravotním postižením plné využívání veřejné osobní dopravy. Cíle bude dosaženo prováděním metodické činnosti vůči stavebním úřadům v oblasti technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání dopravních staveb ve smyslu technických předpisů spadajících do kompetence Ministerstva dopravy a dále zajišťováním konzultační a poradenské činnosti v oblasti bezbariérového užívání dopravních staveb a dopravních prostředků. Také je důležitá spolupráce a konzultace specifických požadavků se zástupci hájícími zájmy osob se zdravotním postižením při přípravě podkladů pro mezinárodní jednání, při kterých se stanovují právně závazné technické požadavky na přepravu osob se zdravotním postižením dopravními prostředky veřejné dopravy (Vládní výbor pro zdravotně postižené občany, 2015).

Pro bezbariérový přístup se užívají mezinárodní piktogramy. Uvedeny budou dva základní, které zobrazuje Směrnice Evropského parlamentu a rady 2001/85/ES v příloze III (EU, 2001). První je piktogram pro uživatele invalidních vozíků zobrazen na obrázku 3.



Obrázek 3 Piktogram pro uživatele invalidních vozíků (EU, 2001)

Druhý piktogram je znázorněn na obrázku 4 a je pro cestující se sníženou pohyblivostí, jiné než jsou uživatelé invalidních vozíků.



Obrázek 4 Piktogram pro cestující se sníženou pohyblivostí (EU, 2001)

1.2.2 Přizpůsobení vozového parku

Pro přepravu osob se zdravotním postižením je nutné přizpůsobit vozový park dopravního podniku. Je nutné, aby byly splněny určité podmínky a osoby se zdravotním postižením byly převezeny pohodlně a hlavně bezpečně. Pro nově konstruované a vyráběné nebo rekonstruované autobusy pro městský provoz jsou definovány požadavky, které se vztahují na vozidla umožňující snadnější přístup cestujících se sníženou pohyblivostí a uživatelům invalidních vozíků. Tyto požadavky na silniční vozidla jsou uvedeny ve Směrnici Evropského parlamentu a rady 2001/85/ES v příloze VII (EU, 2001). Dále bude popsán výběr těchto požadavků. Zvláštní požadavky jsou kladeny zejména na níže vyjmenované prvky.

Schody – nejméně u jedněch provozních dveří nesmí výška prvního schodu nad zemí přesahovat u městských autobusů 25 cm a u dálkových a meziměstských autobusů 32 cm. Může být využit systém snížení podlahy nebo výsuvný schod (spíše u drážních vozidel). Přejechání ze snížené uličky do prostoru k sedění se nepovažuje za schod.

Vyhrazená sedadla a prostor pro cestující se sníženou pohyblivostí – městské autobusy musí mít minimální počet čtyř vyhrazených sedadel pro osoby tělesně postižené. U ostatních autobusů jsou to sedadla dvě. Tato sedadla musí být umístěná poblíž provozních dveří vhodných pro nástup a pro výstup. Nejméně pod jedním nebo vedle vyhrazeného sedadla musí být dostatečný prostor pro vodícího psa. Také musí být u těchto sedadel namontována zábradlí a držadla tak, aby je cestující mohli snadno uchopit.

Sklon podlahy – sklon každé uličky, přístupového prostoru a podlahy mezi kterýmkoliv vyhrazeným sedadlem nebo prostorem pro invalidní vozíky a nejméně jedním vstupem nebo výstupem nesmí překročit 8 %.

Zařízení pro komunikaci – musí být umístěno v blízkosti vyhrazeného sedadla a v každém prostoru pro invalidní vozíky, a to ve výšce 70–120 cm nad podlahou. Všechna tato zařízení musí být možno ovládat dlaní ruky a musí být provedena v kontrastních barvách a odstínech. Jestliže je vozidlo vybaveno rampou nebo zdviží, musí být toto zařízení umístěno na vnější straně vozidla poblíže dveří a v nejvyšší výšce 1 m nad zemí.

Piktogramy – vozidla, která jsou vybavena vyhrazenými sedadly nebo prostorem pro invalidní vozíky, musí být vybavena viditelnými piktogramy z venku vozidla a to jak na přední straně vozidla ke kraji silnice, tak v blízkosti provozních dveří. Piktogramy musí být umístěny také uvnitř vozidla v těsné blízkosti vyhrazeného sedadla nebo prostoru pro invalidní vozíky.

Opatření pro ustavení invalidního vozíku – pro každého uživatele invalidního vozíku musí být v prostoru pro cestující zajištěna zvláštní plocha s jasně danými rozměry. Jedná se o minimální šířku 75 cm a délku minimálně 130 cm. Povrch této plochy musí být protismykový. Musí existovat nejméně jedna cesta s dveřmi, kterými může projet uživatel invalidního vozíku.

Sedadla v prostoru pro invalidní vozíky – v prostoru pro invalidní vozíky mohou být namontována sklopná sedadla, ta však nesmějí ve sklopené poloze pronikat do prostoru pro invalidní vozíky. Také v tomto prostoru mohou být umístěna demontovatelná sedadla, která musí být snadno odstranitelná. Jestliže by do tohoto prostoru pro invalidní vozíky zasahoval prostor pro nohy kteréhokoliv sedadla, musí být na tomto místě připevněn speciální text: „Prosím, uvolněte tento prostor pro uživatele invalidního vozíku“.

Stabilita invalidního vozíku – ve vozidlech, ve kterých není požadováno vybavení sedadel pro cestující zádržným systémem sedící osoby, musí být prostor pro invalidní vozík vybaven zádržným systémem, který zajistí stabilitu invalidního vozíku. Tento systém musí být schopen zadržet invalidní vozík s jeho uživatelem. Musí být provedeny statické zkoušky.

Ovladače dveří – žádný ovladač otvírání dveří, který je umístěn v těsné blízkosti dveří nesmí být výše než 1,3 m od země nebo od podlahy a to ať se jedná o ovladač umístěný vně nebo uvnitř vozidla.

Pomocná zařízení pro nastupování – zřetelně označeny musí být ovladače, kterými jsou ovládána pomocná zařízení pro nastupování. Vysunutá nebo snížená poloha pomocného zařízení musí být indikována řidiči. V případě závady na napájení energií musí být zdviže a rampy schopny činnosti ručním ovládním.

Zdviž – je to zařízení, které je vybaveno plošinou pro překonání výškového rozdílu mezi nástupní hranou a podlahou vozidla. Toto zařízení smí být schopno provozu, pouze pokud je vozidlo v klidu. Plošina zdviže nesmí být užší než 80 cm, kratší než 120 cm a musí být schopna činnosti při naložení hmotností minimálně 300 kg.

Rampa – stejně jako zdviž musí být rampa v provozu, pouze pokud je vozidlo v klidu. Musí být široká min. 80 cm. Sklon rampy, vysunutě nebo rozložené na obrubník vysoký 15 cm nesmí přesáhnout 12 %. Každá rampa delší než 120 cm musí být vybavena zařízením, které brání invalidnímu vozíku ve vyjetí do strany. Také musí být schopna bezpečného provozu s naložením 300 kg. Vysouvání a zasouvání rampy musí být oznamováno blikajícími žlutými kontrolkami a zvukovým signálem. Také musí být na vnějších okrajích opatřena zřetelně viditelným červeným a bílým reflexním výstražným označením. Dle publikace *Bezbariérová doprava* (Matuška, 2009) se pojem rampa v ČR užívá spíše v souvislosti se vstupy do objektů, v dopravních prostředcích odpovídá tomuto pojmu termín plošina.

Systém snížení výšky podlahy – Matuška (2009) uvádí, že systém snížení výšky podlahy (kneeling) je systém umožňující snížení podlahy vozidla jeho naklopením a tím snížení vertikálního rozdílu mezi podlahou vozidla a nástupní hranou, a to až o 70 mm. Ve Směrnici Evropského parlamentu a rady (EU, 2001) je dále uvedeno, že tento proces snižování nebo zdvihání musí být možno zastavit a okamžitě reverzovat jak ovladačem v dosahu řidiče sedícího v kabině, tak i v blízkosti kteréhokoli z ovladačů činnosti systému snižování výšky podlahy. Také tento systém nesmí umožnit, aby vozidlo, ve kterém je namontován, projíždělo rychlostí větší než 5 km/h, pokud je vozidlo níže, než je jeho obvyklá cestovní výška.

1.3 Financování dopravní obslužnosti a dávkový systém

Financování veřejné dopravy je velice podstatnou součástí při přepravě osob se zdravotním postižením. Jak bude vysvětleno níže, osoby s těžkým zdravotním postižením mají nemalé slevy jízdného nebo dokonce zajištěnou bezplatnou dopravu pravidelnými spoji místní veřejné hromadné dopravy osob, která vyplývá z držení průkazu osoby se zdravotním postižením, jak bude vysvětleno dále. Právě proto je velice důležité financování dopravní obslužnosti, protože jinak by dopravce ztrácel a náklady by převyšovaly výnosy

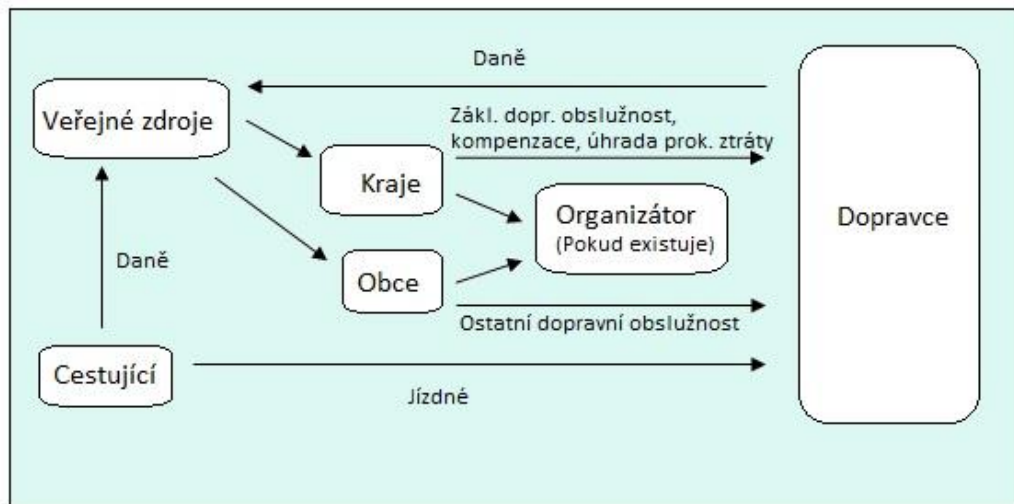
z provozování přepravy osob. Pokud by nastal takovýto stav, musel by dopravce přerušit svoji činnost a ztrácely by samozřejmě také jak osoby se zdravotním postižením tak ostatní cestující. Proto bude níže vysvětleno financování veřejné dopravy, které je důležitou součástí této práce.

1.3.1 Financování veřejné dopravy

Do veřejné dopravy plynou peněžní toky ze všech úrovní veřejné správy v České republice, kterými jsou státní rozpočet, krajské rozpočty a rozpočty obcí. Z první kapitoly, tedy ze státního rozpočtu jsou především financovány výdaje na budování dopravní infrastruktury. Do této infrastruktury jsou zahrnuty dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy a také modernizace železnic. Na mnohých projektech se také finančně spolupodílí prostřednictvím svých strukturálních fondů Evropská unie. V současné době je z této kapitoly financována dálková železniční doprava na základě desetiletého kontraktu mezi ministerstvem dopravy a společností České dráhy, a. s., kterou ukládá Smlouva o závazku veřejné služby v drážní dopravě (Sláma, 2014). Protože železniční doprava není v této práci předmětem řešení, následuje kapitola druhá, kterou je financování z krajských rozpočtů.

Převedení dopravní obslužnosti na kraje došlo již v roce 2005 a řídí se zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích (Česko, 2000). Kraje zabezpečují jak základní dopravní obslužnost, tak správu silnic II. a III. třídy. V rámci veřejné služby přepravy cestujících zajišťují kraje základní dopravní obslužnost linkovou silniční dopravou prostřednictvím autobusových linek. Rozsah a podíl jednotlivých druhů dopravy tedy závisí na rozhodnutí kraje.

Obrázek 5 znázorňuje konkrétní toky finančních prostředků pro veřejnou linkovou dopravu. Z tohoto obrázku je patrné, že autobusový dopravce má příjmy za kompenzaci veřejné služby od kraje a také získává prostředky od obcí za ostatní dopravní obslužnost. Dopravní obslužností je služba, kterou si objednávají jednotlivé obce nad rámec základní obslužnosti stanovené krajem (Sláma, 2014). Zbylé prostředky získává dopravce od cestujících a to z placení jízdného. Do veřejného rozpočtu jsou naopak odváděny daně a to jak od cestujících tak od dopravců.



Obrázek 5 Finanční toky v regionální autobusové dopravě (Sláma, 2014), Autorka

Třetí a zároveň poslední úroveň veřejné správy ČR, ze které plynou finanční prostředky do veřejné dopravy, jsou municipální rozpočty. V rámci své samostatné působnosti zajišťují dopravní obslužnost obce a města a to na základě zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (Česko, 2000). Obce a města jsou vlastníky místních komunikací. Tyto komunikace obce spravují, opravují a udržují, případně rozšiřují. Obce zajišťují tzv. ostatní dopravní obslužnost v rámci regionu (Sláma, 2014). Pokud se rozhodnou, mohou také zajišťovat městskou hromadnou dopravu objednááním si této služby u dopravce na základě vlastních prostředků. S velikostí města také rostou i výdaje na zajištění místní veřejné dopravy (Sláma, 2014).

1.3.2 Dávkový systém v přepravě osob se zdravotním postižením

Protože osoby se zdravotním postižením jsou v běžném životě omezené jak třeba pohybově nebo smyslově, což se týče i jejich přepravování, jsou jim poskytovány určité kompenzace. Osoby se zdravotním postižením mohou mít vyšší potřebu dostavit se k lékařům na vyšetření a časté kontroly, s tím souvisí i vyšší výdaje za dopravu. Je nutné vzít i v potaz, že tyto osoby mají nižší možnost zaměstnanosti a s tím souvisí i výše výdělků. Také z tohoto důvodu stát handicapovaným osobám může přepravu ulehčit. Jednou pomocí, která bude dále vysvětlena, je příspěvek na mobilitu.

Příspěvek na mobilitu je dávka, která osobám se zdravotním postižením může kompenzovat náklady na dopravu. Tento příspěvek nahradil dvě dávky, kterými byl příspěvek na individuální dopravu a příspěvek na provoz motorového vozidla.

Dle Ministerstva práce a sociálních věcí je příspěvek na mobilitu opakující se nároková dávka, která je určena osobě starší jednoho roku. Tato osoba musí být držitelem

průkazu ZTP nebo ZTP/P, které byly vysvětleny výše. Dále je to osoba, která se opakovaně v kalendářním měsíci za úhradu dopravuje nebo je dopravována (MPSV, 2016b).

Další podmínky upravuje zákon č. 329/2011 Sb. o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením (Česko, 2011). Výše dávky činí 400 Kč. Ve výsledcích z šetření o osobách se zdravotním postižením (Tabulka 3) lze pozorovat, že v roce 2013 pobíralo příspěvek na mobilitu 129 389 osob se zdravotním postižením.

Tabulka 3 Četnost příspěvku na mobilitu pro osoby se zdravotním postižením

Pohlaví a věk	Příspěvek na mobilitu
muži	56 328
ženy	73 061
Celkem	129 389
0 - 14	2 554
15 - 29	4 245
30 - 44	10 458
45 - 59	17 231
60 - 74	43 910
75 +	50 991
Celkem	129 389

Zdroj: ČSÚ (2014)

Další nároky vyplývají osobám se zdravotním postižením právě z držení daného průkazu. V zákoně o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením (Česko, 2011) jsou upraveny nároky, které mají držitelé průkazu TP, ZTP a ZTP/P. Budou zde popsány pouze ty nároky, které souvisí s přepravou právě osob se zdravotním postižením. Konkrétní výčet nároků nabízí i portál Ministerstva práce a sociálních věcí (MPSV, 2016a). Osoby, které jsou držitelé průkazu TP mají nárok na vyhrazené místo k sezení ve veřejných dopravních prostředcích pro pravidelnou hromadnou dopravu osob. Výjimkou jsou pouze ty dopravní prostředky, v nichž je místo k sezení vázáno na zakoupení místenky. Stejný nárok mají i držitelé průkazu ZTP, kteří mají další nárok na bezplatnou dopravu pravidelnými spoji místní veřejné hromadné dopravy osob a dále slevu 75 % jízdného v osobním vlaku a rychlíku ve druhé vozové třídě ve vnitrostátní přepravě a stejnou slevu 75 % v pravidelných vnitrostátních spojích autobusové dopravy (MPSV, 2016a). Také držitelé průkazu ZTP/P mají nárok na předešlé zvýhodnění držitelů průkazu ZTP, a navíc se jejich nárok vztahuje

na bezplatnou dopravu průvodce veřejnými hromadnými dopravními prostředky v pravidelné vnitrostátní osobní hromadné dopravě s bezplatnou dopravou vodícího psa (MPSV, 2016a).

Výše uvedené zvýhodnění a nároky osob se zdravotním postižením se podnikům, provozujícím přepravu handicapovaných osob, promítnou do jejich ekonomických výsledků. Je zapotřebí sledovat vybrané ukazatele finanční analýzy a posoudit, jaký vliv mají na hospodaření.

1.4 Charakteristika použitých metod

Aby bylo zjištěno, jak se určitému podniku daří v jeho činnosti, je vhodné sledovat finanční ukazatele. K tomu jsou potřebné informace, které podnikatel získává z rozvahy a výkazu zisku a ztrát. S finančními údaji lze provést rozbor podniku a to pomocí finanční analýzy. Ta má dlouhodobou tradici především v zemích, které mají rozvinutou tržní ekonomiku. Finanční analýza se tak stala nástrojem na zhodnocení reálné ekonomické situace firmy. Dále tedy budou popsány ukazatele finanční analýzy a také bankrotní model, který je nutný pro predikci dalšího vývoje podniku.

1.4.1 Finanční analýza a její ukazatelé

Finanční analýza slouží podniku ke komplexnímu zhodnocení finanční situace. Základní cíle finanční analýzy se orientují hlavně na to, zda podnik (Knápková, Pavelková a Šteker, 2013):

- má vhodnou kapitálovou strukturu;
- je dostatečně ziskový;
- využívá efektivně svých aktiv;
- a zda je schopen splácet včas své závazky.

Ukazatele finanční analýzy lze rozdělit do několika skupin. Nejvyužívanější je skupina poměrových ukazatelů, které jsou zaměřeny na poskytnutí informací o vývoji podniku. Výhody poměrových ukazatelů jsou popsány v Analýze řídicí a podnikatelské činnosti (Pojkarová, 2013). Poměrové ukazatelé tedy umožňují:

- srovnání podniku za více období;
- konstrukci finančních modelů;
- porovnávání finanční situace podniku s obdobnými podniky;
- porovnávání výsledků podniku s výsledky oboru jako celku.

Dále budou vysvětleny jednotlivé poměrové ukazatele s jejich vzorci, potřebné pro následný výpočet finanční analýzy podniku.

Ukazatel rentability aktiv (ROA) dává do poměru hrubý zisk bez odpočtu nákladů na cizí kapitál s celkovými aktivy. V čitateli tohoto ukazatele je obvykle zisk ve tvaru EBIT, tedy hrubý zisk včetně nákladových úroků (Kuběnka, 2015).

Poměrový ukazatel rentability aktiv se vyjadřuje procentuálně následovně:

$$ROA = \frac{EBIT}{\text{Celková aktiva}} * 100 \quad (1)$$

Ukazatel ROA poukazuje především na schopnost podniku využít svá aktiva k vytvoření zisku. Mezinárodně uznávanou dobrou úroveň ukazatele ROA se považuje procentuelní hodnota 1,00. Podrobněji jsou doporučené hodnoty tohoto ukazatele znárodněny v tabulce 4.

Tabulka 4 Doporučené hodnoty poměrového ukazatele ROA

Hodnoty ROA	Návratnost aktiv
menší než 0,75	slabá
0,75 – 1,00	pod standardem
1,00 – 1,25	dobrá
1,25 – 1,75	velmi dobrá
větší než 1,75	excelentní

Zdroj: Hrdý (2005)

Dalším poměrovým ukazatelem je rentabilita vlastního kapitálu (ROE). Tento ukazatel udává, kolik čistého zisku připadá na jednu korunu investovanou vlastníky společnosti (Pojkarová, 2013). Vypočítá se jako poměr mezi čistým ziskem a vlastním kapitálem.

$$ROE = \frac{\text{Čistý zisk}}{\text{Vlastní kapitál}} * 100 \quad (2)$$

Následující dva poměrové ukazatele budou ukazatelé likvidity. Prvním z nich je ukazatel běžné likvidity. Tento ukazatel vyjadřuje, jak je podnik schopen hradit své závazky, tedy přesněji, kolikrát pokrývají oběžná aktiva krátkodobé cizí zdroje podniku, viz další vzorec.

$$\text{Běžná likvidita} = \frac{\text{Oběžná aktiva}}{\text{Krátkodobé závazky}} \quad (3)$$

Doporučené hodnoty tohoto ukazatele jsou mezi 1,5–2,5. Dle Knápkové, Pavelkové a Šteker (2013, s. 92) lze považovat „za velmi rizikové hospodaření podniku, který využívá část krátkodobých cizích zdrojů k financování dlouhodobého majetku. Příliš vysoká hodnota ukazatele zase svědčí o zbytečně vysoké hodnotě čistého pracovního kapitálu a drahém financování.“

Druhým ukazatelem likvidity je poměrový ukazatel pohotovosti likvidity. Ten dává do poměru oběžná aktiva a krátkodobé závazky.

Od oběžných aktiv jsou navíc odečteny zásoby. Je to z důvodu, že zásoby jsou nejméně likvidní aktiva a tedy nesnadno přeměnitelné na peníze. Doporučená hodnota by měla být vyšší než jedna. (Pojkarová, 2013).

$$\text{Pohotová likvidita} = \frac{(\text{Oběžná aktiva} - \text{Zásoby})}{\text{Krátkodobé závazky}} \quad (4)$$

Dalším ukazatelem bude poměrový ukazatel míry zadluženosti. Do poměru se dávají cizí zdroje a vlastní kapitál.

$$\text{Míra zadluženosti} = \frac{\text{Cizí zdroje}}{\text{Vlastní kapitál}} \quad (5)$$

Ukazatel signalizuje, do jaké míry by mohly být ohroženy nároky věřitelů. Je to důležitý ukazatel například pro banky, které se v případě žádosti o úvěr rozhodují, zda úvěr poskytnout nebo ne. Je důležité také sledovat časový vývoj, zda se podíl cizích zdrojů snižuje, či naopak zvyšuje (Knápková, Pavelková a Šteker, 2013).

Dalším vysvětlením bude bankrotní, přesněji Tafflerův model. Je to predikční model, který představuje systém včasného varování. Podle chování vybraných ukazatelů předpoví případné ohrožení finančního zdraví konkrétního podniku. Modely byly odvozeny na základě skutečných dat v minulosti zbankrotovaných firem, nebo naopak těch dobře prosperujících. Výsledkem je pravděpodobnost bankrotu firmy (FinAnalysis, 2014). Tafflerův model je určen následujícím vzorcem.

$$TZ = 0,53 * R1 + 0,13 * R2 + 0,18 * R3 + 0,16 * R4 \quad (6)$$

Jednotlivé koeficienty R1, R2, R3, R4 jsou vysvětleny níže:

- R1 = zisk před zdaněním / krátkodobé závazky
- R2 = oběžná aktiva / cizí kapitál
- R3 = krátkodobé závazky / celková aktiva
- R4 = tržby celkem / celková aktiva

Jako u předchozích poměrových ukazatelů jsou uvedeny doporučené hodnoty, kterých výsledků by jednotlivé ukazatele měly dosahovat, jsou dány i u tohoto modelu a uvedeny v následující tabulce 5.

Tabulka 5 Doporučené hodnoty pro Tafflerův model

TZ > 0,3	nízká pravděpodobnost bankrotu firmy
0,2 < TZ < 0,3	šedá zóna nevyhraněných výsledků
TZ < 0,2	zvýšená pravděpodobnost bankrotu firmy

Zdoj: FinAnalysis (2014)

1.4.2 Pojem efektivita

Pojem efektivita v sobě může skrývat několik kritérií, jak této efektivity dosáhnout. Například zkrácením ujetých tras při poskytování přepravy osob nebo efektivním využívání dopravních prostředků. V této práci bude efektivita vnímána jako snížení nákladů dopravní obslužnosti handicapovaných osob. V užším hledisku půjde hlavně o to, aby firma v této oblasti dosahovala ekonomických výnosů. S tím samozřejmě souvisí využívání vozidel z pohledu naplnění kapacit a hlavně aby tato činnost byla pro firmu službou výnosovou.

2 ANALÝZA PŘEPRAVY PRO ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÉ

Druhá část této práce bude zejména o spolupracující firmě AUDIS BUS, s. r. o. V úvodu kapitoly bude popsán její vznik, rozšíření a další informace potřebné k pochopení její činnosti. Další částí bude trasování linek autobusu se speciální kapitolou věnovanou trasování linek minibusů pro přepravu handicapovaných osob, zejména dětí. Poté bude popsán a představen vozový park, který AUDIS BUS, s. r. o. vlastní. Pozornost bude věnována opět vozidlům pro osoby se zdravotním postižením. Důležitou částí této kapitoly bude finanční analýza nejen celého podniku, ale také přímo přepravy handicapovaných osob. Finanční analýza je nedílnou součástí dalšího vývoje této práce. Popsány také budou klíčové problémy, s kterými se podnik AUDIS BUS, s. r. o. při přepravě osob a dětí se zdravotním postižením potýká. V závěru této kapitoly bude shrnutí, ve kterém budou popsány všechny klíčové poznatky.

2.1 Představení společnosti AUDIS BUS, s. r. o.

Vznik AUDIS BUS jako společnosti s ručením omezeným je datován na 6. května roku 1991. V té době ještě pod jiným názvem, ale o deset let později se podnik přejmenoval na nynější AUDIS BUS, s. r. o. Na obrázku 6 je znázorněno logo společnosti. Již od roku 1995 provozuje podnik veřejnou autobusovou dopravu. V dnešní době zajišťuje hlavně silniční autobusovou dopravu osobní a to linkovou i městskou. Pravidelná autobusová doprava je tedy hlavní činností v podnikání společnosti. Dlouhodobou strategií AUDIS BUS, s. r. o. je rozšiřování a hlavně zkvalitňování služeb v hromadné osobní dopravě. Hospodaření společnosti je především ovlivňováno stanovením ceny jízdného a výší poskytovaných dotací krajských úřadů a měst ke kompenzaci ztráty ve veřejné dopravě (AUDIS BUS, © 2017a).

Tento regionální autobusový dopravce působí v regionu Orlické hory a Podorlicko. Provozují jak již zmíněnou veřejnou autobusovou dopravu, tak také MHD. Dle dokumentů dopravce působí AUDIS BUS s. r. o. ve městech Rychnov nad Kněžnou, Vamberk, Týniště nad Orlicí, Kostelec nad Orlicí, Třebechovice pod Orebem a Žamberk.

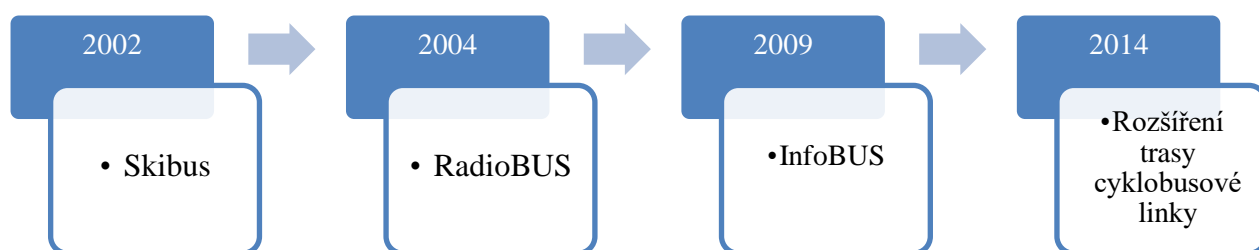


Obrázek 6 Logo společnosti AUDIS BUS, s. r. o. (AUDIS BUS, © 2017a)

Podnik je také od roku 2009 členem Krajské hospodářské komory Královehradeckého kraje, která je nestátní neziskovou organizací tvořenou z podnikatelů. Tento subjekt zastupuje podnikatelskou veřejnost v Královehradeckém kraji, které poskytuje informační servis, školení, poradenství, realizuje průzkumy a tyto podnikatele mezi sebou propojuje společně s představiteli samosprávy nebo školami či zahraničními partnery (Krajská hospodářská komora Královehradeckého kraje, 2017). AUDIS BUS, s. r. o. je také jedním ze zakladatelů Destinační společnosti Orlické hory, která směřuje hlavně k aktivnímu rozvoji cestovního ruchu právě v destinaci Orlické hory a Podorlicko a také k zajištění konkurenceschopnosti na českém i zahraničním trhu cestovního ruchu (Orlické hory a Podorlicko, 2009).

2.1.1 Časová osa AUDIS BUS, s. r. o.

V průběhu let dopravce postupně rozšiřoval svoji působnost. Na časové ose, která je znázorněna obrázkem 7, je vidět první velké rozšíření v roce 2002. Jde o realizaci první cyklobusové linky do Orlických hor, který patří mezi největší v ČR. Analogicky byla připravena doprava v zimě pod názvem Skibus. V roce 2004 byl do systému zařazen autobus, který je provozován na základě telefonického objednání. Nazývá se RadioBUS. RadioBUS je doplněním MHD a to v časech, kdy je malá poptávka po dopravě nebo v místech, kde veřejná doprava již není vhodná. Dalším krokem vpřed byl rok 2008, kdy byl připraven projekt cyklotrasy a v roce 2009 vznikl projekt InfoBUS. Jedná se o autobus pro potřeby prezentace Orlických hor a Podorlicka. Společnost AUDIS BUS již v roce 2011 provozovala 23 linek veřejné autobusové dopravy a k tomu 8 linek městské hromadné dopravy (dále jen MHD) ve městech Rychnov nad Kněžnou, Týniště nad Orlicí a Žamberku. A poté v roce 2014 došlo k rozšíření o další MHD, a to Kostelec nad Orlicí a Třebechovice pod Orebem, a také trasy cyklobusové linky z Pardubic na vrcholky Orlických hor (AUDIS BUS, © 2017a).



Obrázek 7 Časová osa AUDIS BUS, s. r. o. (© 2017a), Autorka

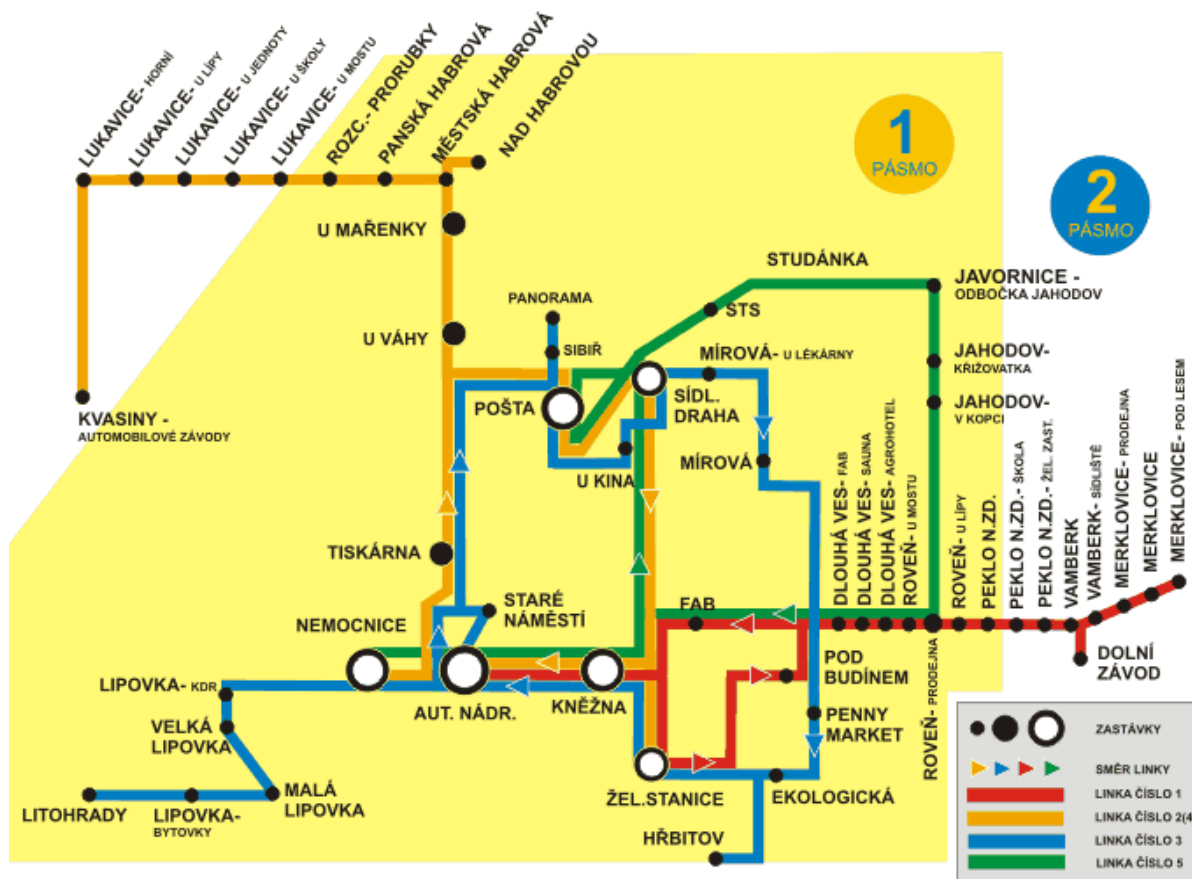
2.1.2 Trasování linek autobusů

Nyní společnost AUDIS BUS provozuje 25 linek veřejné autobusové dopravy ve městech Orlických hor a Podorlicka. Jsou to trasy linek (AUDIS BUS, 2017a):

- Rychnov n. K. - Javornice - Slatina n. Z. - Rokytnice v O. h. - Nebeská Rybná
- Častolovice - Kostelec n. O. - Doudleby n. O. - Rybná n. Zdob. - Pěčín - Rokytnice v O. h.
- Bartošovice v Orl. h. - Kunvald - Žamberk
- Rychnov n. K. - Vamberk - Kostelec n. O.
- Rokytnice v O. h. - Bartošovice v O. h. - Neratov - Deštné v O. h.
- Borovnice - Potštejn - Vamberk - Rychnov n. K.
- Kostelec n. O. - Borohrádek - Čermná nad Orlicí
- Kostelec n. O. - Doudleby n. O. - Borovnice - Lhoty u Potštejna
- Zdobnice - Rychnov nad Kněžnou
- Rychnov n. K. - Javornice - Liberk - Zdobice, Kačerov
- Zdobnice - Liberk - Rychnov nad Kněžnou
- Rychnov n. K. - Černíkovice - Lično - Častolovice - Kostelec n. O.
- Rychnov n. K. - Synkov - Slemeno - Častolovice - Kostelec n. O.
- Rychnov n. Kněž. - Vamberk, Peklo n. Zdob. - Vamberk
- Kostelec n. O. - Častolovice - Olešnice
- Rychnov n. K. - Solnice - Kvasiny - Skuhrov n. B. - Osečnice
- Rychnov n. Kněž. - Solnice - Kvasiny - Skuhrov n. Bělou - Dobré
- Dobruška - Opočno - Přepychy - Lično - Černíkovice - Rychnov n. K.
- Deštné v O. h. - Solnice - Rychnov n. K. - Kostelec n. O. - Častolovice
- Týniště n. O. - Albrechtice n. O. - Nová Ves - Žďár n. O. - Borohrádek
- Opočno - Přepychy - Bolehošť - Týniště n. O. - Křivice
- Týniště n. O. - Častolovice - Lično - Černíkovice - Solnice - Rychnov n. K.
- Rychnov n. K. - Solnice - Trnov - Opočno - Dobruška
- Dobruška - Opočno - Mokré - Očelice - Jeníkovice - Třebechovice p. O.
- Rychnov n. K. - Lukavice - Kvasiny

Ukázková mapa linky 660201 Rychnov n. Kněžnou - Javornice - Slatina n. Z. - Rokytnice v O. h. - Nebeská Rybná je znázorněna v Příloze B.

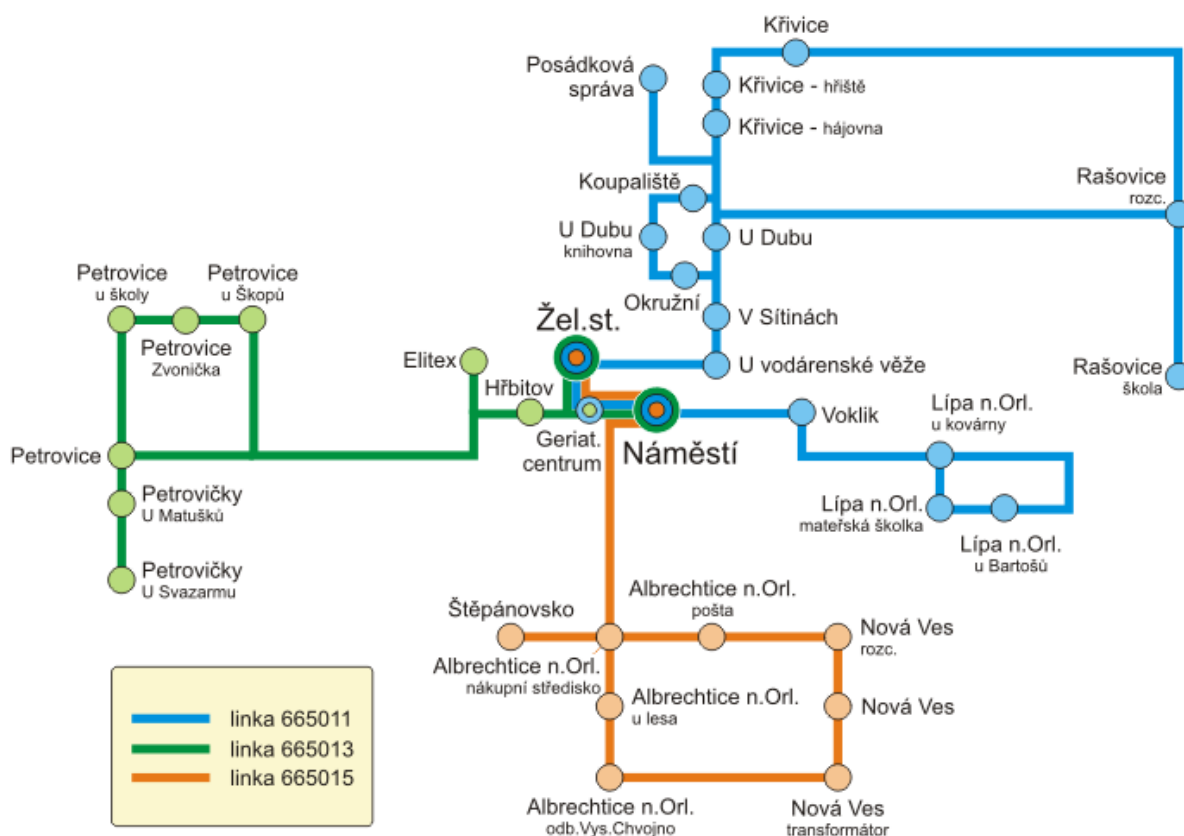
Dále podnik zajišťuje již zmíněnou městskou hromadnou dopravu, a to v pěti městech Orlických hor a Podorlicka. Prvním městem je Rychnov nad Kněžnou. Mapu MHD právě Rychnova nad Kněžnou znázorňuje obrázek 8. Městská hromadná doprava je v tomto městě kombinovaná se službou RadioBUS, tedy autobusy na telefonické objednání na bezplatné lince dispečinku. Tyto autobusy nahrazují některé spoje MHD v časech, kdy je v autobusech málo cestujících, tedy v časech dopravního sedla. Tím, že je služba RadioBUSU ve veřejné dopravě službou nadstandardní, platí držitelé průkazů ZTP a ZTP/P plné jízdné (AUDIS BUS, © 2017b).



Obrázek 8 Mapa MHD Rychnov nad Kněžnou (AUDIS BUS, © 2017b)

Dalším městem, kde podnik AUDIS BUS zabezpečuje městskou hromadnou dopravu je Vamberk. Toto MHD je úzce propojeno s MHD v Rychnově nad Kněžnou. Také v Týništi nad Orlicí je zajišťována městská hromadná doprava podnikem AUDIS BUS, s. r. o., a to pomocí tří linek.

Mapu MHD Týniště nad Orlicí vidíme na obrázku 9. Od března roku 2010 je zajišťována linka MHD v Žamberku. Zde jezdí minibus s kapacitou 14 osob a obsluhuje 5 zastávek. Od prosince 2015 je provozováno MHD v Kostelci nad Orlicí.



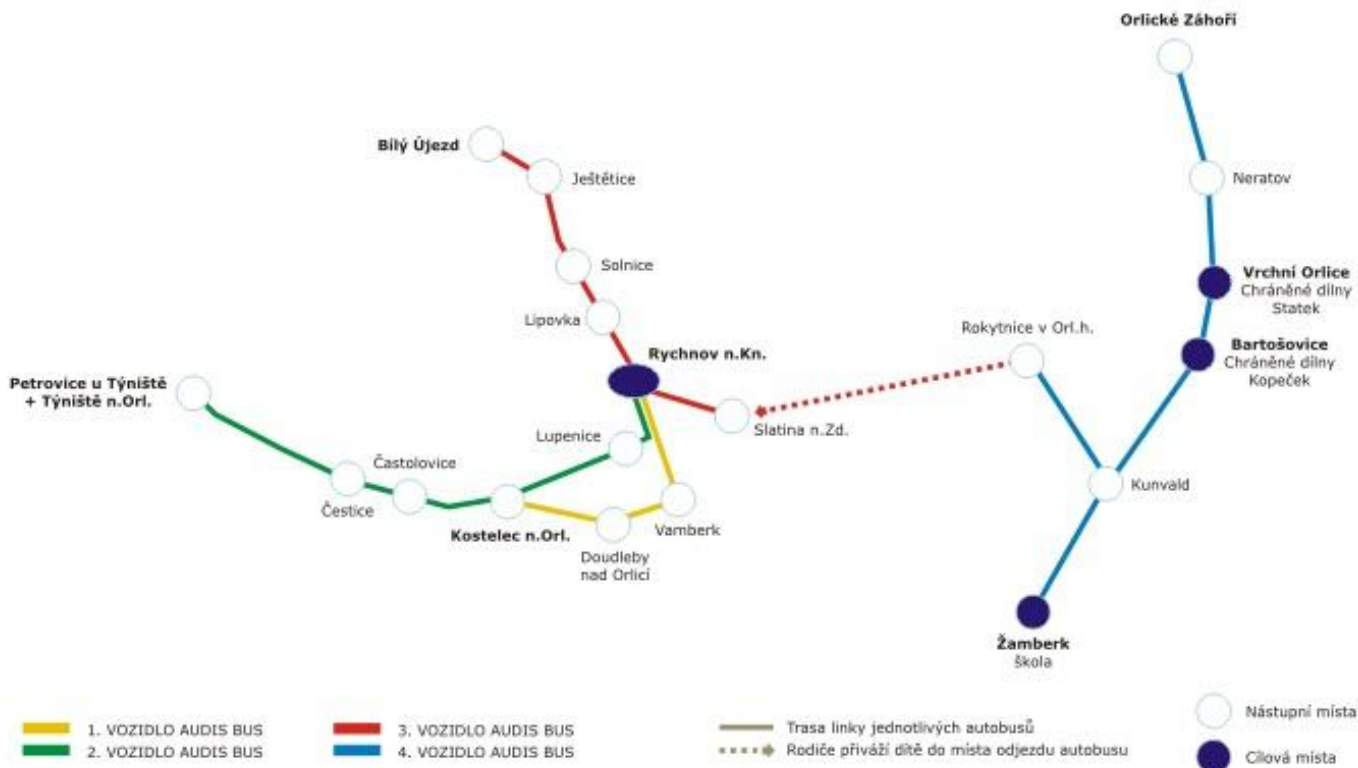
Obrázek 9 Mapa MHD Týniště nad Orlicí (AUDIS BUS, 2015a)

Převaha osob se zdravotním postižením

Při přepravě osob se zdravotním postižením spolupracuje AUDIS BUS, s. r. o. s městem Rychnov nad Kněžnou a Královehradeckým krajem.

Zajišťují přepravu handicapovaných osob, hlavně tedy dětí, do škol a denních stacionářů v Rychnově nad Kněžnou a také do zájmových kroužků. Dále realizují dopravu handicapovaných osob do chráněné dílny v Bartošovicích v Orlických horách a školních zařízení v Žamberku (AUDIS BUS, © 2017c).

Převaha dětí do škol a denních stacionářů je realizovaná čtyřmi linkami. Tyto linky jsou znázorněny na obrázku 10. Jedná se o linky se společnou cílovou stanicí Rychnov nad Kněžnou jedoucí ze směru Bílý Újezd, Slatina nad Zdobnicí, Doudleby nad Orlicí a Vamberk a z Týniště nad Orlicí. Někdy je nutná také pomoc od rodičů dětí, kdy je nezbytné, aby bylo dítě dopraveno do místa odjezdu autobusu.



Obrázek 10 Mapa linek přepravující handicapované děti (AUDIS BUS, © 2017c)

Přeprava handicapovaných dětí do zájmových kroužků probíhá od pondělí do čtvrtka. V pátek nejsou svozy a rozvozy realizovány. Časy jednotlivých svozů a rozvozů jsou dány začátkem a koncem kroužku (AUDIS BUS, © 2017c). Kroužky pořádá Občanské sdružení ORION. Toto občanské sdružení je organizací, která podporuje rodiny s dětmi s handicapem, aby mohly navštěvovat školu, aktivně trávit svůj volný čas a mohly žít stejný život jako jejich zdraví vrstevníci (Centrum Orion, 2017).

Doprava handicapovaných osob do chráněné dílny v Bartošovicích a školních zařízení v Žamberku je v provozu od roku 2008. Výše jízdného je stanovována obdobně jako v případě svozu a rozvozu dětí se zdravotním postižením do zařízení v Rychnově nad Kněžnou (AUDIS BUS, © 2017c).

2.1.3 Vozový park

Společnost AUDIS BUS disponuje velkou škálou autobusů a minibusů, které jsou používány na veřejnou linkovou dopravu nebo na městskou hromadnou dopravu, popřípadě pro přepravu handicapovaných osob.

Ve veřejné linkové autobusové dopravě je používán meziměstský autobus SOR C 10.5 zakoupený v prosinci 2011. Autobus má kapacitu 74 osob, z čehož 40 míst je k sezení. Ještě novějším je nízkopodlažní minibus značky IVECO zakoupený v březnu 2014 pro oblasti s nižší poptávkou po dopravě. Toto vozidlo s celkovou kapacitou 36 osob vlastní dvě

nouzová sedadla a nájezdni plošinu pro vjezd kočárku nebo invalidního vozíku. Dále je vybaven tažným zařízením. Popisovaný minibus je znázorněn na obrázku 11.



Obrázek 11 Nízkopodlažní minibus IVECO (AUDIS BUS, 2015b)

Již v lednu roku 2009 využíval AUDIS BUS, s. r. o. nový model autobusu SOR CN 8,5 m znázorněný na obrázku 12. Podnik byl prvním autobusovým dopravcem v Evropě, který vlastnil prototyp tohoto nového plně nízkopodlažního autobusu. Výrobce autobusu je CUMMINS ENGINE CO. LD z Velké Británie. Kapacita je 57 osob a autobus je vybaven indikátorem defektu v kterékoliv z pneumatik.



Obrázek 12 Autobus SOR 8,5 m (AUDIS BUS, 2015b)

Převážně třemi žlutomodrými autobusy značky SOR je realizovaná městská hromadná doprava v Rychnově nad Kněžnou, Vamberku, Lukavici a Merklovicích. Autobusy mají celkovou kapacitu 91 osob, z toho 30 míst je k sezení. Jsou také vybaveny plošinou pro lepší nástup osobám, které jsou méně pohyblivé.

Stejně žlutomodré barvy je i třínápravový minibus Citroen Jumper, který je využíván pro potřeby městské hromadné dopravy v Rychnově nad Kněžnou. Celkových míst

v minibusu je 34 a polovina z nich je k sezení. Tento unikátní minibus se třemi nápravami je vidět na obrázku 13.



Obrázek 13 Unikátní minibus Citroen Jumper (AUDIS BUS, 2015b)

Dále je městská hromadná doprava realizována autobusem ROŠERO – P, který má sníženou podlahu a nájezdní plošinu například pro vjezd invalidního vozíku. Je vybaven dvěma nouzovými sedadly a počet celkových míst je tak 34. V roce 2011 se vozový park rozrostl hned o dvě vozidla. Prvním z nich je nízkopodlažní městský autobus SOR BN 10.5, který začal obsluhovat linu MHD v Rychnově nad Kněžnou hned v únoru 2011. Jeho celková kapacita činí 87 míst, z čehož skoro dvě třetiny jsou místa ke stání. Druhým vozidlem zakoupeným v témže roce je stříbrný Mercedes-Benz Sprinter, který je též nízkopodlažní. Vybaven je nájezdní plošinou a celkově se do něho vejde 27 přepravovaných osob. Posledním kdo přibyl do rodiny obsluhující MHD, byl v lednu 2014 minibus značky IVECO. Tento nízkopodlažní minibus obsluhuje linky MHD v Rychnově nad Kněžnou a je vlastníkem nájezdní plošiny pro vjezd invalidního vozíku a dvěma nouzovými sedadly. Má robotizovanou převodovku, kde se nachází automat se spojkou. Celkově je zde možné vést 39 cestujících (AUDIS BUS, 2015b). Tento nový minibus je zobrazen na obrázku 14.



Obrázek 14 Minibus IVECO pro linky MHD (AUDIS BUS, 2015b)

Přeprava handicapovaných osob

Pro přepravu handicapovaných dětí a osob jsou využívány tři minibusy. Společnost AUDIS BUS používá dva minibusy značky Mercedes-Benz, konkrétně Mercedes-Benz Sprinter. Ty jsou použity pro přepravu osob ze směru Týniště nad Orlicí a Vamberka a mají kapacitu 14 osob. Třetí minibus je značky Citroen a dopravuje děti ze směru Bílý Újezd a Slatina nad Zdobnicí. Tento minibus má kapacitu 9 osob. Minibusy Mercedes-Benz pro 14 osob jsou na základě dialogu s handicapovanými osobami speciálně nadstandardně upraveny právě pro přepravu těchto osob. V interiéru minibusu jsou standardně sedačky s bezpečnostními pásy, navíc dětské sedačky a prostor pro přepravu kočárku. V zadní části vozu jsou otočná sedadla a v přední části nalezneme sedadla sklopná. V zadní části je také umístěná nájezdová plošina znázorněná na obrázku 15. Tu lze složit do interiéru minibusu. Díky tomuto vybavení vozidla je umožněna přeprava až 4 vozíčkářů najednou (AUDIS BUS, 2015b).



Obrázek 15 Nájezdová plošina (AUDIS BUS, 2015b)

Dále je v minibusu speciální sedadlo, které umožňuje nástup do vozidla přímo z chodníku. Tuto funkci využijí zejména méně pohyblivé osoby, kterým je díky schopnosti sedadla vyjetí mimo interiér vozidla umožněn nástup do minibusu. Pomůže zejména těm osobám, které používají francouzské hole. Toto sedadlo je vyobrazeno na obrázku 16.



Obrázek 16 Vyjížděcí sedadlo (AUDIS BUS, 2015b)

Protože některé handicapované děti potřebují neustálý dohled, jsou v těchto vozidlech přítomny asistentky. Vzhledem k různému typu handicapu jsou asistentky proškolené a dohlížejí na bezpečnost přepravovaných dětí do denních stacionářů a školských zařízení. Rodiče přepravovaných handicapovaných dětí tak mají jistotu, že jejich děti jsou bezpečně přepraveny na určené místo a poté opět v pořádku navráceny.

Mobilní informační centrum

Do popisu vozového parku firmy AUDIS BUS, s. r. o. také patří InfoBus neboli mobilní informační centrum. Toto informační vozidlo je v činnosti od roku 2009 a působí v oblasti Orlických hor a Podorlicka. V interiéru autobusu lze nalézt vnitřní expozice s televizí, která návštěvníkům přináší informace z regionu. InfoBUS byl dokonce pokřtěn na výstavišti v Brně u příležitosti konání veletrhu cestovního ruchu GO Regiontour 2009. Toto propagační vozidlo lze objednat přes objednávkový formulář na internetových stránkách jeho provozovatele, tedy společnosti AUDIS BUS. Jak takový InfoBus vypadá lze vidět na obrázku 17 (AUDIS BUS, 2015b).



Obrázek 17 InfoBUS (AUDIS BUS, 2015b)

2.2 Finanční analýza AUDIS BUS, s. r. o.

K dalšímu zhodnocení podniku je také důležité znát jeho finanční zdraví, a jak s finančními prostředky daný podnik nakládá a umí je zhodnotit. K tomu poslouží právě finanční analýza a konkrétně poměrové ukazatele. Důležitý je výpočet hodnot ukazatelů, ale podstatné bude hodnocení výsledků finanční analýzy a následné srovnání. Pro rozbor výsledků finanční analýzy a zhodnocení podniku bude použito srovnání v čase. Toto srovnání umožní předpovědět další vývoj finanční situace a popřípadě přijmout opatření, která mohou přispět k budoucímu finančnímu zdraví podniku.

První výpočet byl proveden pomocí vzorce rentability aktiv (1), tedy jejich výnosnosti. V tabulce 6 jsou uvedeny vypočtené hodnoty. Poměrový ukazatel ROA vyjadřuje poměr mezi ziskem před úroky a zdaněním (EBIT) a mezi celkovými aktivy.

Tabulka 6 Vypočtené hodnoty ukazatele ROA

Sledované období	2011	2012	2013	2014	2015
ROA	1,626	12,442	8,689	10,823	19,955

Zdroj: Autorka na základě dat z Výročních zpráv AUDIS BUS, s. r. o. (2011–2015)

Dle doporučených hodnot uvedených v tabulce 4, lze pozorovat, že podnik AUDIS BUS, s. r. o. dokáže velmi dobře až výtečně využívat svá aktiva a dosahovat zisku. Nejnižší, avšak stále velmi dobré hodnoty přinesl rok 2011. V tomto roce dosáhl podnik ze 100 Kč aktiv 1,62 Kč zisku.

Nejnižší naměřená hodnota v roce 2011 je z důvodu velkého poklesu krátkodobého finančního majetku, a to zejména na účtech v bankách oproti letům předešlým a následujícím. V témže roce je také ve výroční zprávě AUDIS BUS, s. r. o. (2011) poukázáno na nízkou cenu dopravních výkonů v integrovaném dopravním systému Královehradeckého a Pardubického kraje, kde cena dopravního výkonu nepokrývala v plném rozsahu nárůst jednotlivých nákladových položek.

Propad zaznamenal také rok 2013, kdy měl zisk menší hodnoty. V tomto roce došlo k částečné obnově vozového parku (AUDIS BUS, 2013).

Nejlepších výsledků bylo dosaženo v roce 2015, kdy firmě 100 Kč aktiv přineslo 19,96 Kč zisku.

Dalším výpočtem je poměr čistého zisku a vlastního kapitálu dle vzorce (2). Vypočtené hodnoty tohoto ukazatele jsou uvedeny v tabulce 7.

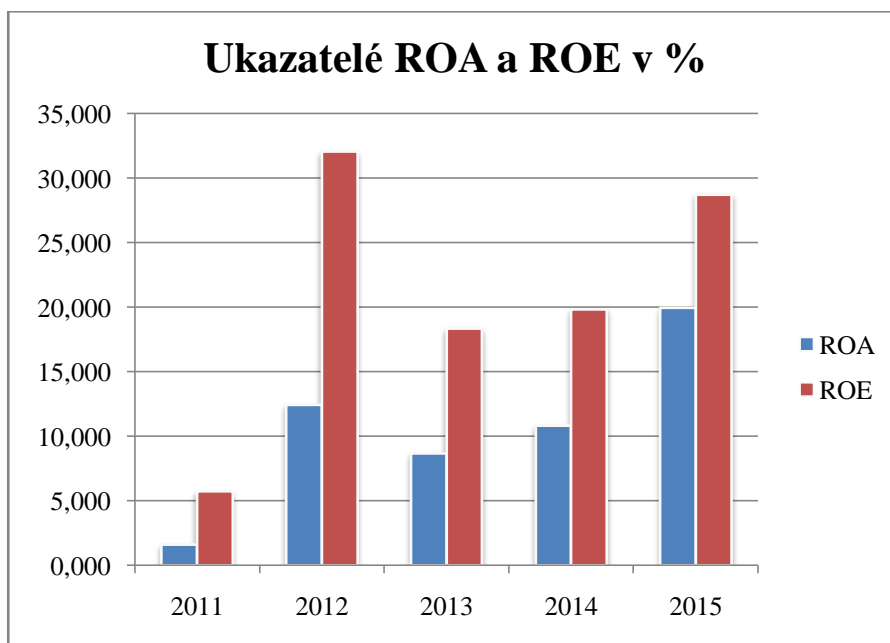
Tabulka 7 Vypočtené hodnoty ukazatele ROE

Sledované období	2011	2012	2013	2014	2015
ROE	5,731	32,047	18,340	19,849	28,736

Zdroj: Autorka na základě dat z Výročních zpráv AUDIS BUS, s. r. o. (2011–2015)

Z tabulky je zřejmé, že nejnižší hodnotu opět vykazuje rok 2011. Nejvyšších výsledků bylo dosaženo v roce 2012. V tomto roce vzrostl zisk společnosti. Nižších hodnot bylo dosaženo v roce následujícím, kdy přirozeně vlastní kapitál vzrostl, ale došlo k dosažení menšího zisku než v roce minulém. I přes určité výkyvy dosahuje společnost dobrých výsledků. Například v roce 2015 připadlo 28,74 Kč na jednu investovanou korunu vlastníky společnosti, což jsou výborné výsledky.

Pro lepší vypovídací schopnost jsou předchozí hodnoty z výpočtu poměrových ukazatelů rentabilit dány do grafu. Na obrázku 18 jsou uvedeny výsledky z let 2011–2015 firmy AUDIS BUS, s. r. o. a ukazatele rentability aktiv a rentability vlastního kapitálu.



Obrázek 18 Graf výsledků ROA a ROE (Autorka)

Z grafu je zřejmé, že vypočtené hodnoty mají rostoucí tendenci. Pro společnost je to důležitý důkaz, že se jí vede zhodnocovat své vložené peněžní prostředky a především, že je podnik schopen využít svá aktiva k vytvoření zisku.

Dalším ukazatelem finančního zdraví je ukazatel likvidity. V této práci jsou použity vzorce dva. První z nich je ukazatel likvidity běžné, který se počítá dle vzorce (3). Jelikož jsou do poměru dávány oběžná aktiva a krátkodobé závazky, vzorec nám vyjadřuje, kolikrát oběžná aktiva pokrývají krátkodobé cizí zdroje. Výsledky jsou uvedeny v tabulce 8.

Tabulka 8 Vypočtené hodnoty ukazatele běžné likvidity

Sledované období	2011	2012	2013	2014	2015
Běžná likvidita	0,875	1,578	1,141	1,467	1,750

Zdroj: Autorka na základě dat z Výročních zpráv AUDIS BUS, s. r. o. (2011–2015)

Dle rozsahu doporučených hodnot (1,5–2,5) lze ve výsledcích pozorovat, že AUDIS BUS, s. r. o. si v letech 2012 a 2015 vedl velice dobře. V roce 2015 byl dokonce schopný své závazky uhradit 1,75 krát. I v roce 2014 bylo dosahováno dobrých výsledků, které se přibližují nižší hraně doporučené hodnoty. Naopak větší propad byl zaznamenán v letech 2013 a 2011. Lepší výsledek z těchto dvou let dosáhl podnik v roce 2013, kdy byl schopný zaplatit své závazky 1,14 krát, pokud by oběžná aktiva přeměnil na peníze. Rok 2011 znamenal pro firmu již riziko. V tomto roce podniku poklesla oběžná aktiva a vzrostly krátkodobé závazky, které je dokonce převýšily, a to z důvodu obnovy vozového parku, který byl hrazen převážně z cizích zdrojů.

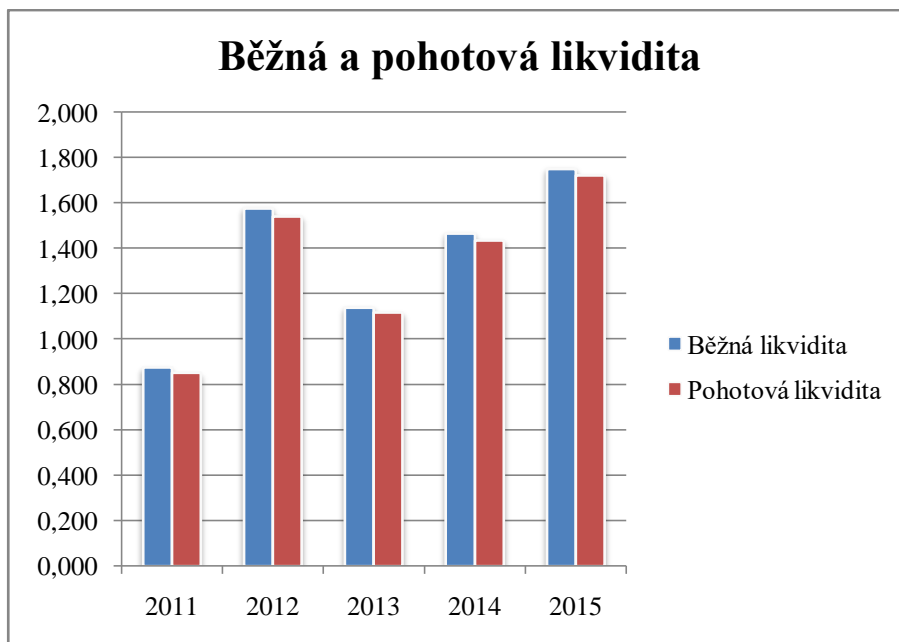
Druhým ukazatelem je likvidita pohotová. Dává do poměru opět oběžná aktiva s krátkodobými závazky s rozdílem, že se od oběžných aktiv odečtou zásoby. Hodnoty jsou vypočítané dle vzorce (4). Výsledky pohotové likvidity jsou uvedeny v tabulce 9.

Tabulka 9 Vypočtené hodnoty ukazatele pohotové likvidity

Sledované období	2011	2012	2013	2014	2015
Pohotová likvidita	0,852	1,542	1,119	1,436	1,722

Zdroj: Autorka na základě dat z Výročních zpráv AUDIS BUS, s. r. o. (2011–2015)

Z výsledků je patrné, že po odečtení zásob, které jsou velice těžce přeměnitelné na peníze, si podnik nevedl špatně. Protože zásoby nevykazují v podniku příliš velké hodnoty, nemění se příliš ani výsledky oproti běžné likviditě. Opět rok 2011 byl i z tohoto pohledu pro firmu kritický, ale v ostatních letech hospodařil velice dobře. Oba poměrové ukazatele likvidity budou dále znázorněny grafem na obrázku 19.



Obrázek 19 Graf výsledků běžné a pohotové likvidity (Autorka)

Z grafu vyplývá rostoucí trend obou ukazatelů. Jedinou výraznou změnou v časově rostoucích hodnotách je rok 2012. Když porovnáme rok předcházející a následující, tak položka zásob vykazovala stejné hodnoty. U oběžných aktiv byly hodnoty rostoucí. Propad nastal u krátkodobých závazků, kdy z hodnoty 9 300 tis. Kč roku 2011 klesly o 3 083 tis. Kč v roce 2012. Způsobil to pokles závazků z obchodního styku.

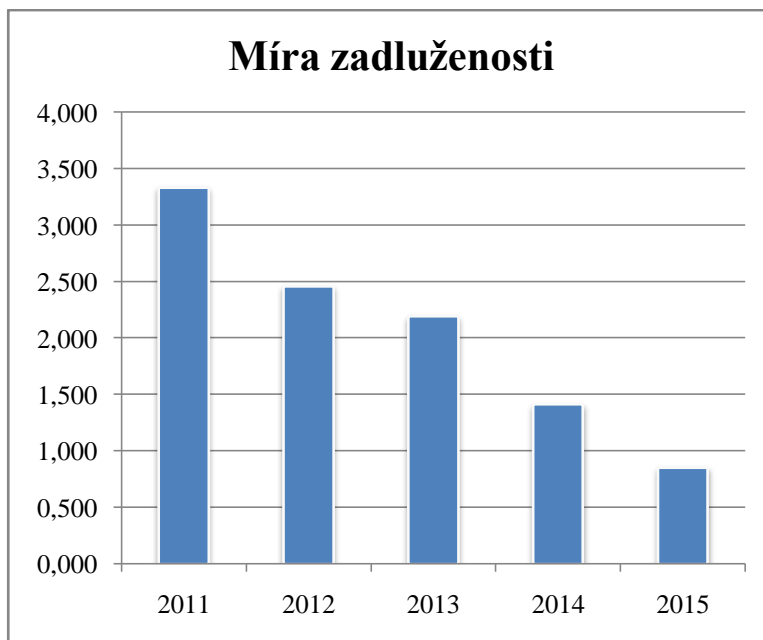
Dalším ukazatelem při zjišťování finančního zdraví podniku byl zvolen ukazatel míry zadluženosti. Do poměru jsou dávány cizí zdroje a vlastní kapitál dle vzorce (5). Tento ukazatel je významný z hlediska časového vývoje. V tabulce 10 tak bude opět uvedeno časové období let 2011–2015.

Tabulka 10 Vypočtené hodnoty ukazatele míry zadluženosti

Sledované období	2011	2012	2013	2014	2015
Míra zadluženosti	3,334	2,461	2,195	1,415	0,856

Zdroj: Autorka na základě dat z Výročních zpráv AUDIS BUS, s. r. o. (2011–2015)

Opět se potvrzuje, že v roce 2011 byl podnik nejvíce zadlužen a poměr mezi cizími zdroji a vlastním kapitálem byl nejvyšší. Pro ještě zřetelnější porovnání budou uvedené výsledky v grafu, který znázorňuje obrázek 20.



Obrázek 20 Graf výsledků ukazatele míry zadluženosti (Autorka)

Míra zadluženosti má od roku 2011 do roku 2015 klesající trend. Je to výborné znamení pro firmu, protože se podíl cizích zdrojů snižuje. Cizí kapitál totiž zhoršuje platební schopnost podniku a jeho likviditu, naopak může být pro podnik levnějším zdrojem financování díky efektu finanční páky a daňového štítu.

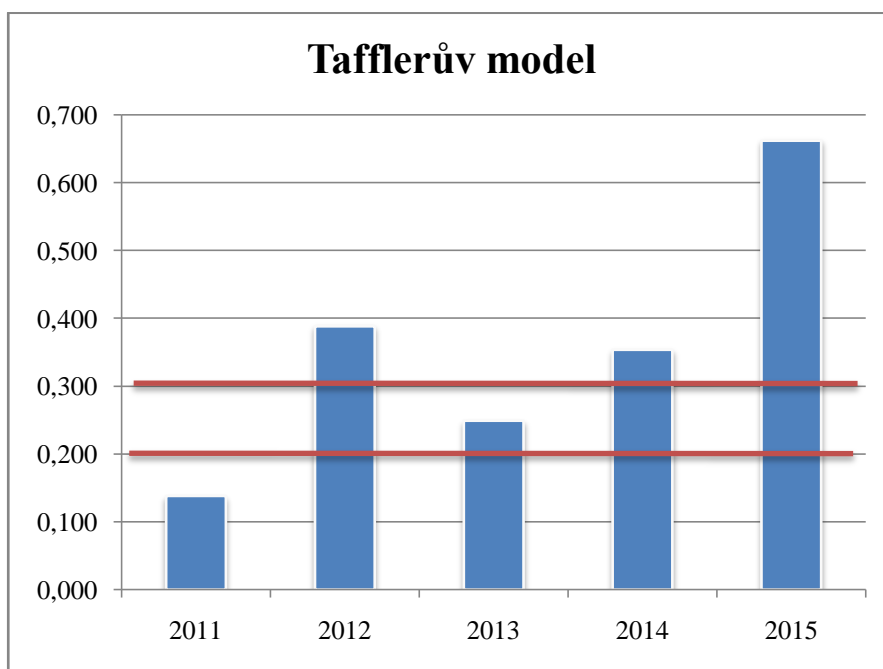
Poslední výpočet se bude týkat bankrotního modelu. Tafflerův model nám může včasné predikovat případné ohrožení podniku bankrotem. Výsledky, které byly počítány podle vzorce (6), jsou zaznamenány v tabulce 11.

Tabulka 11 Vypočtené hodnoty Tafflerova modelu

Sledované období	2011	2012	2013	2014	2015
R1	0,012	0,550	0,248	0,477	1,007
R2	0,415	0,461	0,492	0,497	0,721
R3	0,364	0,207	0,296	0,197	0,189
R4	0,077	0,002	0,001	0,004	0,002
Tafflerův model	0,138	0,389	0,249	0,354	0,662

Zdroj: Autorka na základě dat z Výročních zpráv AUDIS BUS, s. r. o. (2011–2015)

Po vypočtení jednotlivých hodnot R1, R2, R3 a R4 byly zjištěny výsledky o finančním zdraví podniku. Lépe budou hodnoty pozorovatelné v grafu, který je zobrazen obrázkem 21.



Obrázek 21 Graf výsledků Tafflerova modelu (Autorka)

V grafu jsou vyznačeny hodnoty, kde by se měl podnik pohybovat. V takzvané šedé zóně nevyhraněných výsledků se nachází rok 2013, kde se nedá předpokládat ani bankrot podniku, ale také ani prosperující období. Jedná se o přežívající rok. V roce 2011 se podnik nacházel pod hranicí značící zvýšenou pravděpodobnost bankrotu. Také ve zprávě nezávislého auditora (Fošumová, 2011) je uvedeno, že společnost nemá vytvořeny dostatečné zdroje pro reprodukci dlouhodobého majetku a tato skutečnost by mohla způsobit firmě v budoucnu problémy při udržení finanční stability. Roky 2012, 2014 a 2015 jsou nad hranicí, která značí nízkou pravděpodobnost bankrotu. V těchto letech si AUDIS BUS, s. r. o. vedl velice dobře. V roce 2014 byl také splacen autobus, který byl pořízen formou finančního pronájmu v roce 2010, a v roce 2015 bylo dokončeno splácení druhého autobusu.

2.2.1 Analýza přepravy handicapovaných osob

Z výše uvedených výpočtů vyplývá, že dopravní podnik AUDIS BUS, s. r. o. si v globálním hledisku vede velice dobře. Bude tedy nutné zaměřit se přímo na oblast přepravy handicapovaných osob a dětí. Výsledky budou pro tuto práci tedy klíčové. Dále bude vysvětleno, jak se firmě vedlo v oblasti přepravy handicapovaných osob v roce 2015.

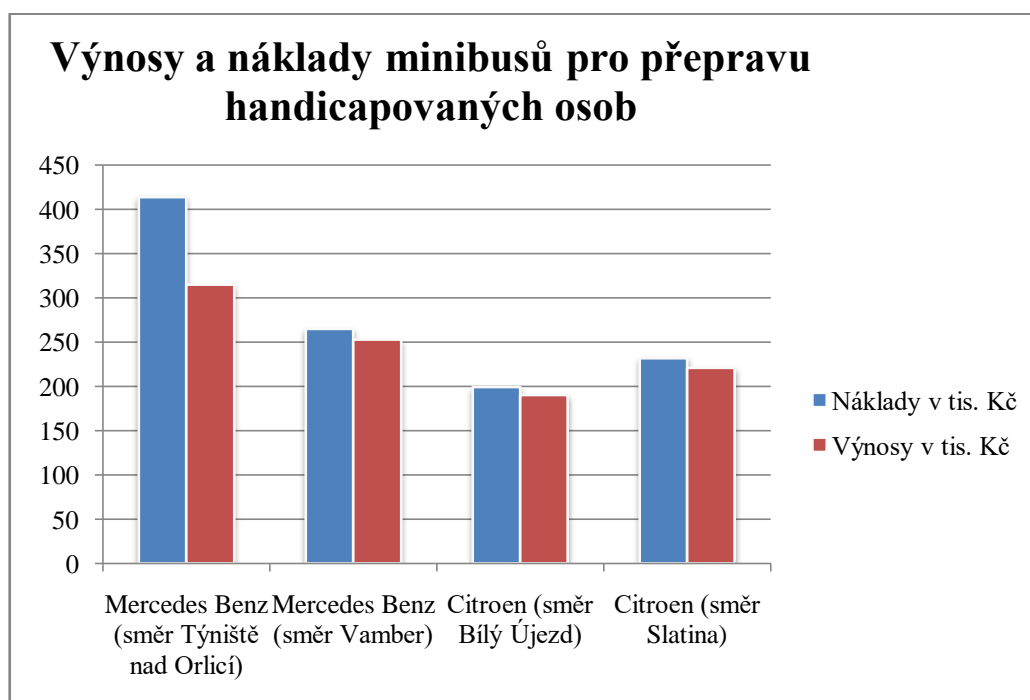
V roce 2015 používala firma AUDIS BUS, s. r. o. všechny tři minibusy, které byly popsány výše. Celkem tyto tři vozidla najely, ze všech čtyř směrů 52 260 kilometrů. A to ze směru Týniště nad Orlicí a Vamberk, který je obsluhován dvěma minibusy značky Mercedes-Benz a poté ze směru Bílý Újezd, který obsluhuje minibus značky Citroen a po této jízdě pokračuje jízdou směr Slatina. Při propočtu najetých kilometrů a kapacity jednotlivých minibusů vyšlo, že vozidla za rok 2015 uskutečnila přepravu 630 240 osobokilometrů. Potřebných nákladů na tuto dopravu bylo 1 110 tis. Kč a výnosy z této činnosti činily 979 tis. Kč. Náklady jsou tedy vyšší než výnosy. Uvedené údaje jsou přehledněji zobrazeny v tabulce 12 za každý směr jízdy zvlášť.

Tabulka 12 Náklady a výnosy přepravy handicapovaných osob za rok 2015

Typ vozidla	Kapacita	Najeté km	Přeprava v osbkm	Náklady v tis. Kč	Výnosy v tis. Kč
Mercedes Benz (ze směru Týniště nad Orlicí)	14	19 500	273 000	414	315
Mercedes Benz (ze směru Vamberk)	14	12 480	174 720	265	253
Citroen - (ze směru Bílý Újezd)	9	9 360	84 240	199	190
- (ze směru Slatina)	9	10 920	98 280	232	221

Zdroj: Autorka na základě dat společnosti AUDIS BUS, s. r. o. (2017b)

Velkým problémem pro firmu AUDIS BUS, s. r. o. jsou tedy převyšující náklady nad výnosy. Pro lepší představení této ztráty bude uveden i graf znázorněný obrázkem 22.



Obrázek 22 Náklady a výnosy v přepravě handicapovaných osob za rok 2015 (Autorka na základě dat AUDIS BUS, s. r. o., 2017b)

Velkým problémem je tedy financování. Tím, že tato přeprava handicapovaných dětí a osob není veřejnou dopravou, nespadá tato činnost do oblasti s možností kompenzace jízdného. Každým rokem musí firma podávat žádost kraji o příspěvek. Nikde ale není stanovena přesná formulace, jak má být tato přeprava handicapovaných osob financována. Krajský úřad přispívá dotací 500 tis. Kč, ale hrozbou jsou volby, kdy se mění odpovídající funkcionáři. Dále ve vozidle jezdí specializovaná asistentka, která se stará o bezpečí a dobrou pohodu v minibusu během jízdy. Na tuto asistentku přispíval úřad práce dotací, ale tento rok již úřad nepřispívá. Tím se tato služba stává pro AUDIS BUS, s. r. o. ještě nákladnější a bude nutné zvýšit požadavek na dotaci od obcí a měst.

2.2.2 SWOT analýza přepravy handicapovaných osob

Přeprava handicapovaných osob firmou AUDIS BUS, s. r. o. je přepravou neveřejnou. Přesněji by mohla být nazvána jako Zvláštní neveřejná linková doprava. Její silné a slabé stránky, stejně jako příležitosti a hrozby jsou popsány ve SWOT analýze v tabulce 13.

Tabulka 13 SWOT analýza AUDIS BUS, s. r. o.

Silné stránky	Slabé stránky
Zajištění dopravy osobám, pro které je veřejná doprava nepřístupná	Absence koncepce financování služby
Doprava provozovaná jako neveřejná je provozně efektivní	Nemožnost slevy na jízdné a plná sazba DPH
	Využití této dopravy je znevýhodněné legislativou
	Činnost více rezortů, z nichž ani jeden není ochoten převzít službu plně do své gesce
Příležitosti	Hrozby
Rozšíření služby na území celého kraje	Změna názoru na potřebu služby odpovědných funkcionářů
Formulování pravidel organizace a financování dopravy pro handicapované osoby	Změna odpovědných osob po volbách
Po novele příslušných zákonů, zlepšení života handicapovaných osob a jejich rodin	
Zlepšení využívání finančních prostředků poskytovaných z veřejných zdrojů	

Zdroj: AUDIS BUS (2017b), upraveno autorkou

Zajištění dopravy pro handicapované osoby je zařazeno mezi silné stránky, protože pro tyto osoby je využití veřejné dopravy právě z důvodu postižení vyloučené a AUDIS BUS, s. r. o. jako jediný dopravce tuto přepravu poskytuje. Další silnou stránkou je, že neveřejná doprava organizována firmou AUDIS BUS, s. r. o. je provozně efektivní z hlediska jednotkových nákladů. To znamená, že odveze maximum osob v nejkratším možném čase po optimální (nejkratší) dráze. To ale už nemusí znamenat, že je efektivní z hlediska výnosnosti pro provozovatele (AUDIS BUS, 2017b).

Příležitostí je bezpochyby rozšíření služby na území celého kraje, a to se zkušenostmi AUDIS BUSu. Prakticky dlouhodobě fungující místní systém je příležitostí pro formulování pravidel organizace a financování dopravy pro handicapované osoby v širokém měřítku. Celostátní využití, společně s novelou příslušných zákonů, by mohlo významně zlepšit osobní život velkého množství handicapovaných osob a bezpochyby i jejich rodin. Také lze očekávat významné zlepšení využití stávajících prostředků, které jsou poskytované z veřejných zdrojů právě na tyto účely (AUDIS BUS, 2017b).

Slabými stránkami, a tudíž i problémem v poskytování přepravy handicapovaným osobám, je absence koncepce financování služby. Velkým problémem jsou finanční prostředky, čehož bylo dotčeno již v předchozím textu. Zatímco ve veřejné dopravě existuje sleva na jízdné pro osoby se zdravotním postižením, v neveřejné dopravě tato sleva není. Navíc jízdenka je zatížena plnou sazbou DPH. Stávající legislativou je tak využití této dopravy pro cestující znevýhodněno. Dále je slabou stránkou fakt, že přeprava handicapovaných osob v sobě zahrnuje činnost více rezortů a žádný z nich tuto službu nechce plně vykonávat. V případě přepravy je to rezort dopravy, při svozu handicapovaných dětí do integrovaných škol je to rezort školství, rezort zdravotnictví je zahrnut vzhledem ke specifickým potřebám cestujících a také sociální služby při poskytnutí příspěvku na službu zajišťovanou vybraným skupinám osob.

Problémem je také samotném začátku převozu, kdy minibusy pro přepravu handicapovaných osob by v případě veřejné služby zastavovaly na běžných zastávkách. Ty ale nejsou bezbariérové, protože vybudování takovéto zastávky by bylo velice finančně náročné. Dostáváme se tedy k problému, že osoby s určitým druhem postižení se na zastávku nemohou dostat. Řidiči minibusů by tedy mohli pro tyto osoby dojet přímo před jejich bydliště, ale tam jako linkový dopravce nemá povoleno zastavit. Tento fakt byl vyřešen tzv. nástupními místy, která byla zahrnuta do jízdního řádu. Takovým nástupním místem je například vchod do bytu handicapované osoby. Při převozu handicapovaných dětí do škol je to obrovská pomoc, kdy rodiče mají jistotu, že děti někdo bezpečně převezme a zase je

bezpečně vrátí domů. Samy rodiny by na to neměly finanční prostředky. Opět je zde tedy problém nevyhovující legislativy.

V neposlední řadě je také důležité zmínit hrozbu ve změně náhledu na potřebnost této služby v období měnících se odpovědných funkcionářů po volbách do samosprávných orgánů. Každý funkcionář tuto činnost nevnímá jako důležitou. Poté je tu otázka opětovného řešení dotace a zvážení dalšího poskytování této služby. Nutno ale pochopit, že poskytování přepravy handicapovaných osob a dětí podnikem AUDIS BUS, s. r. o. je v republice unikátní a nejen těmto osobám, ale celým rodinám to významně ulehčí, zpříjemní a hlavně zkvalitní život.

2.3 Shrnutí analýzy přepravy handicapovaných osob podnikem AUDIS BUS, s. r. o.

Na základě provedené analýzy shledávám nejzávažnější problémy přímo v přepravě handicapovaných osob, protože firma jako celek si již vede dobře. I když podle finanční analýzy je AUDIS BUS, s. r. o. finančně zdravý, přeprava zdravotně postižených dětí a osob má velké problémy a podnik jej musí dofinancovávat ze svých peněžních prostředků, jelikož je služba nevýdělečná.

Nejdůležitější problémy jsou politicko-právní bariéry. Přeprava osob se zdravotním postižením, tak jak ji provozuje AUDIS BUS, s. r. o., není v právních normách zakotvena. Od toho se odvíjí další překážky v provozování této služby. Je zde problematika resortismu, kdy žádný ze zainteresovaných resortů nemá službu zahrnutou ve svých rozvojových plánech a není tak ochoten ji převzít do svých aktiv.

Dalším problémem je nevyřešení financování. Opět je to jeden z důsledků legislativně nestanovené služby. Financování přepravy handicapovaných osob není zahrnuto v žádném rozpočtu samosprávy. Není zde tedy možnost kompenzace.

S problémem financování dále souvisí příspěvek na mobilitu. Finanční prostředky poskytované osobám se zdravotním postižením nejsou účelově vázané a jsou poskytnuty jen na základě průkazu handicapované osoby a čestného prohlášení. Tyto peníze poté do oboru dopravy nemusí být vůbec investovány. Peněžních prostředků je na mobilitu dostatek, ale nejsou využity na účel jejich poskytnutí.

3 NÁVRH NA ZEFEKTIVNĚNÍ PŘEPRAVY

Tato kapitola bude věnována návrhu na řešení problému, který byl nastíněn v předchozí kapitole. Jedná se o návrh zefektivnění přepravy handicapovaných dětí do škol a zájmových kroužků a také zdravotně postižených osob do chráněných dílen. V této kapitole budou uvedeny návrhy na politicko-právní změny a s tím související přizpůsobení právní normy na vyřešení problému. Úzce spjata se změnou legislativy bude financování přepravy handicapovaných dětí. Právě financování je zásadním problémem v tomto druhu dopravy a brzdí jejímu dalšímu rozvoji. Následovat bude další návrh, jak využít finanční prostředky poskytované státem na mobilitu, a jak to může ovlivnit poptávku po dopravě. Se zvětšující se poptávkou po této službě také souvisí rozšiřování vozového parku. Tyto návrhy by měly přispět k tomu, aby se přeprava handicapovaných osob stala výnosovou činností a k lepší finanční situaci v podniku.

3.1 Politicko-právní změny

Navrhované změny v této kapitole nebudou pro firmu nijak jednoduché. Nezáleží totiž přímo na ní, ale úzce se jí dotýkají při jejím poskytování služby pro handicapované osoby. Pro provozování této činnosti jsou tyto změny klíčové, protože jinak by se jí podnik musel vzdát, což by zasáhlo mnoho celých rodin s dětmi, které díky této službě mají plnější život. Také díky přepravě handicapovaných společností AUDIS BUS, s. r. o. se mohou děti dostávat do škol, pro které by jinak byla tato možnost nedosažitelná, stejně tak osoby se zdravotním postižením do svých zaměstnání.

Nutností je tak přijetí odpovědných orgánů samosprávy určitá rozhodnutí, díky kterým by tato služba mohla být dále v provozu. Tím by se i zatraktivnil tento region pro handicapované osoby a využívání dopravních služeb by bylo efektivnější.

3.1.1 Přizpůsobení právní normy

Odpovědnost za další působení v přepravě handicapovaných osob mají také odpovědní funkcionáři, kteří mají možnost měnit právní normy v oblasti dopravy. Přizpůsobení legislativy je nejdůležitějším aspektem, aby mohly proběhnout další změny.

Po analýze zákonů, kterých se tento problém dotýká, tedy po analýze zákona č. 329/2011 o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením, zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících nebo Dopravní politiky České republiky, jsem došla k závěru, že služba firmy AUDIS BUS, s. r. o. je službou unikátní a není opravdu nikde v legislativě zakotvena. Právě v nové právní normě by měly být ustanoveny všechny

podmínky, práva a povinnosti při poskytování neveřejné přepravy osob se zdravotním postižením.

Nejdůležitější část musí být věnována způsobu financování. V dnešní době je poskytování této služby velice nevýnosné, ale zrušení služby by znamenalo pro celé rodiny, kterých se tato přeprava týká, zhoršení kvality života a hlavně nemožnost dopravy do cílových míst.

Nutností je neustálé apelování na příslušné orgány, aby právní norma nabyla potřebné koncepce.

3.1.2 Vyřešení financování

Financování přepravy handicapovaných osob a dětí s využitím speciálních vozidel není doposud nikde zakotveno. Tento problém již byl řešen výše, ale právě s legislativními problémy úzce souvisí financování této služby. Firma na tuto dopravu vydává velké finanční prostředky, ale výnosy zdaleka nepokryjí náklady. Hlavním rozdílem je to, že u veřejné dopravy je jízdné kompenzováno z krajských či místních rozpočtů. U přepravy neveřejné, je to nemožné. Tím, že tato služba není nikde v právních normách specifikována, není možné finanční kompenzace z rozpočtů poskytovat. Již zmíněným problémem je také uvalení na jízdné plné sazby DPH.

Možným řešením je rozdělení přepravy handicapovaných osob do jednotlivých resortů, které jsou s touto činností úzce spjaty. Tyto dotčené resorty by měly převzít odpovědnost a určit, jak se na přepravě budou podílet. Nelze jen vyčkávat, který resort se toho ujme a odpovědnost přesouvat na resort jiný. Je na místě a velice nutné určit, z jaké kapitoly bude přeprava handicapovaných osob financována a v jakém poměru. Je zde požadavek spoluúčasti resortu sociálních služeb, dopravy a popřípadě školství a zdravotnictví. Při vytvoření jediného dopravního systému, který by obsahoval všechny složky dopravy, včetně přepravy osob se zdravotním postižením, a společném financování tohoto systému, by bylo možné očekávat úspory jednotlivých kapitol. Záleží především na odpovědných orgánech samosprávy, aby přijaly rozhodnutí o financování této služby.

3.2 Účelově vázané finance

Nejefektivnějším řešením by byly účelově vázané finanční prostředky. Tyto prostředky již na dopravu vynakládány jsou jako příspěvky na mobilitu. Tyto peníze ale nejsou v určité míře využívány tak, jak Ministerstvo práce a sociálních věcí zamýšlelo. Prostředky by byly určeny výlučně na využití dopravní služby. Vázány by byly pod podmínkou využití v oblasti dopravy na účelových kartách. Investování peněžních prostředků

do dopravy by také bylo podmíněno propadnutím peněžních prostředků v případě jejich nevyužití. Samozřejmě by karty nebyly na použití jen u jednoho dopravce, ale jednalo by se o širší využití. Finanční prostředky by tak šly využít u více dopravců, například pro placení parkovného, nebo na nákup pohonných hmot do osobního automobilu.

Aby mohlo být provedeno placení dopravní obslužnosti pomocí peněžních karet, je nutné se zaměřit právě na příspěvek na mobilitu.

3.2.1 Příspěvky na mobilitu

Každý rok jsou osobám se zdravotním postižením poskytovány finanční prostředky v podobě příspěvku na mobilitu. Tento příspěvek spadá pod správu Ministerstva práce a sociálních věcí. Jednou z podmínek, které byly popsány výše, je ta, že se osoba se zdravotním postižením v kalendářním měsíci opakovaně dopravuje nebo je dopravována. Tato skutečnost je dokládána pouze na základě čestného prohlášení, tudíž není kontrolováno, zda je tento příspěvek využit v rámci dopravy. Jedním z účelů dopravy by mohla být přeprava do nebo ze zdravotnického či sociálního zařízení. Účel dopravy však současná legislativa nestanovuje.

Také se stává, že je příspěvek použit jiným členem rodiny na provoz individuálního dopravního prostředku. Osoby se zdravotním postižením jsou také limitovány pracovní dobou jejich rodinných příslušníků, kteří by je například do nemocnice mohli zavést, protože většinou handicapované osoby vlastní automobil nemají nebo řídit nemohou. Je zde tedy velká ztráta, protože lidé peněžní prostředky využijí na něco jiného a do oboru dopravy se neinvestují. Proto je návrhem, tyto peníze účelově svázat na použití právě pro přepravu.

Stát tedy investuje do tohoto příspěvku nemalé finanční prostředky, ale ty nejsou nebo nemohou být použity na účel jejich poskytnutí. Následující tabulka 14 popisuje, kolik bylo v období 2012–2015 průměrně za měsíc vyplaceno dávek a kolik z toho bylo dávek vyplacených na mobilitu. Tyto dávky jsou vypláceny dle zákona č. 329/2011 Sb., (Česko, 2011) o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením a o změně souvisejících zákonů.

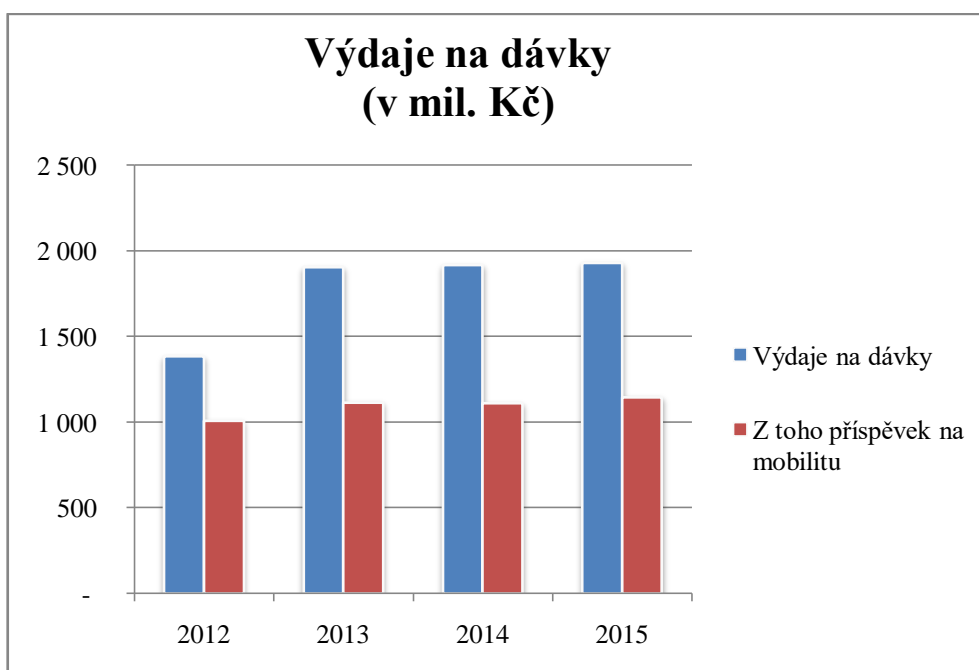
Tabulka 14 Počet průměrných měsíčních vyplacených dávek za roky 2012–2015 (v tisících)

Rok	Průměrný měsíční počet vyplacených dávek	z toho příspěvek na mobilitu
2012	210,4	209,8
2013	234,3	233,7
2014	232,8	232,2
2015	240,2	239,6

Zdroj: ČSÚ (2016a), upraveno autorkou

Z tabulky je zřejmé, že je poskytován opravdu nemalý počet těchto dávek. Jsou zde zobrazeny počty dávek od roku 2012. To je z důvodu, že právě v tomto roce došlo ke sloučení dvou předešlých dávek a vznikl nový příspěvek, a to právě příspěvek na mobilitu. Rozdíl mezi rokem, kdy byl tento příspěvek zřízen, tedy rokem 2012 a rokem posledním uvedeným v tabulce, je zaokrouhleně 29 800 kusů příspěvků na mobilitu. Počty příspěvků mají tedy rostoucí tendenci a lze tedy očekávat, že tyto počty budou dále růst.

Počty jsou sice velké, ale větší vypovídací schopnost umožní posouzení hodnot těchto dávek v peněžních jednotkách. Na obrázku 23 tak budou zobrazeny celkové výdaje na dávky pro osoby se zdravotním postižením, a z toho vyjmut příspěvek na mobilitu.



Obrázek 23 Výdaje na dávky pro handicapované osoby (Autorka na základě dat ČSÚ, 2016a)

Z grafu je zřejmé, že výdaje na poskytnutí dávek jsou opravdu nemalé a většinu z nich tvoří právě příspěvek na mobilitu. V roce 2012 bylo na dávky dle zákona č. 329/2011 o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením (Česko, 2011) vyčleněno 1 384 milionů Kč, a z toho příspěvek na mobilitu činil 1 008 mil. Kč. Rok 2013 zaznamenal vzrůst u celkových dávek a příspěvky tak vzrostly o 108 mil. Kč na částku 1 116 mil. Kč. V roce následujícím bylo vydáno na dávky pro osoby se zdravotním postižením 1 917 milionů korun. Protože se zvýšila částka poskytnutého druhého příspěvku dle zmiňovaného zákona, tedy příspěvku na zvláštní pomůcku, nastal menší pokles u dávky na mobilitu, kdy příspěvky klesly na 1 111 mil. Kč. V posledním sledovaném roce, tedy roce 2015, výdaje na příspěvek na mobilitu opět vzrostly o 35 mil. Kč a dosáhly částky 1 146 mil. Kč. To bylo způsobeno poklesem příspěvku na zvláštní pomůcku. Celkové dávky byly v roce 2015 na hranici dvou miliard korun českých.

Dále je nezbytné podívat se na výši poskytovaných dávek v Královéhradeckém kraji, tedy v kraji, kde leží Rychnov nad Kněžnou, ve kterém působí firma AUDIS BUS, s. r. o. Tyto údaje jsou znázorněny v tabulce 15.

Tabulka 15 Příspěvky na mobilitu v roce 2015

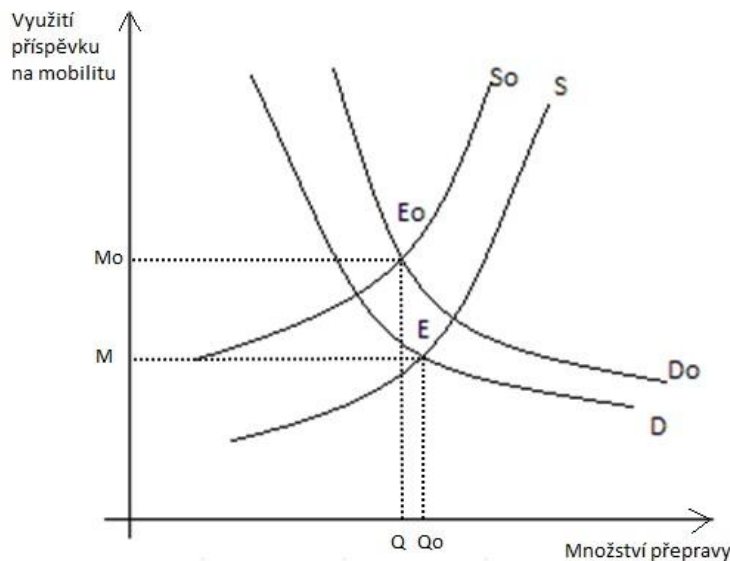
ČR, kraje	Výdaje na dávky podle zákona č. 329/2011 Sb. (v tis. Kč)	v tom	Příspěvek na mobilitu
		příspěvek na mobilitu (v tis. Kč)	(průměrný měsíční počet vyplacených příspěvků)
Česká republika	1 928 544	1 146 051	239 625
Královéhradecký	112 406	68 188	14 235

Zdroj: ČSÚ (2016a), upraveno autorkou

Z údajů uvedených v tabulce vyplývá, že v České republice jsou bezmála dvě miliardy peněžních prostředků investovány do dávek pro osoby se zdravotním postižením. V Královéhradeckém kraji, jich je okolo sta milionů Kč. Na samotný příspěvek na mobilitu je vyčleněno 68 188 000 Kč, což je celých 60 % z celkových poskytovaných příspěvků. Měsíčně je potom průměrně vyplaceno 14 235 příspěvků na mobilitu v Královéhradeckém kraji. Při návrhu účelově vázaných peněžních prostředků, by tyto příspěvky byly poslány na karty handicapovaných osob a takto získané peníze by byly investovány do dopravy, jak to Ministerstvo práce a sociálních věcí původně zamýšlelo.

3.2.2 Zvýšení poptávky po dopravě

Důsledkem účelově vázaných peněžních prostředků na kartách, bude zvyšující se poptávka po dopravě. Lidé, kteří příspěvek na mobilitu obdrží na kartě, budou limitováni dobou, kdy by se nevyužité peníze vrátily zpět státu. Proto osoby se zdravotním postižením tyto peníze na dopravu použijí a budou moci více cestovat. Nebudou již limitováni dobou, kdy čekali na své příbuzné, kteří je poté vozili, kam bylo potřeba, svým automobilem, ale díky speciálně upraveným minibusům firmy AUDIS BUS, s. r. o. nebude handicapovaným lidem již nic překážkou. Tím se zkvalitní život nejen jim, ale také rodinným příslušníkům, kteří tak odpolední volno po práci budou moci prožít po svém. Handicapované osoby budou mít možnost samostatně cestovat a nebudou omezovány svým postižením. Dojde tedy ke zvýšení poptávkové funkce vlivem nárůstu množství peněz určených na přepravu zdravotně postižených. Zvýšení poptávky po dopravě je znázorněno obrázkem 24.



Obrázek 24 Zvýšení poptávky (Autorka)

M_o znázorňuje zvýšení využívání příspěvku na mobilitu, který budou mít osoby na kartě v limitované době a budou tak chtít tento příspěvek využít. Všem na kartě přibude srovnatelná částka peněžních prostředků, protože příspěvek na mobilitu pro osoby se zdravotním postižením je pro každého stejný.

Q_o značí zvýšení se přepravy handicapovaných osob. Množství poroste pomaleji než využívání příspěvku na mobilitu, protože ne všichni tyto finanční prostředky použijí.

Se zvyšující se poptávkou dojde tedy i ke zvýšení nabídky, protože když budou cestující poptávat tuto službu, společnost se jim ji bude snažit nabídnout. To vyvolá potřebu nákupu nového vozidla, speciálně upraveného pro cestující se zdravotním postižením.

3.3 Nákup nového dopravního prostředku

Dalším návrhem je nákup nového vozidla. Tím, že se zvýší poptávka po dopravě, nebudou stávající vozidla pro převoz handicapovaných osob již dostačující a je zapotřebí vozový park rozšířit. Návrhem na nákup je již osvědčený minibus Mercedes-Benz Sprinter. S tímto vozidlem má již firma AUDIS BUS, s. r. o. zkušenosti a používá ho na přepravu handicapovaných osob.

Navrhovaný minibus bude konstruován na palivo Diesel s motorem se šesti válci a výkonem 140 kW. Maximální celková hmotnost je 3,5 tun a výška pro náklad 1 940 mm. Spotřeba ve městě je 11,1 litrů na 100 kilometrů a mimoměstská činí 8,8 litrů na 100 kilometrů. Další vybrané parametry jsou uvedeny v tabulce 16.

Tabulka 16 Zvláštní výbava minibusu

Vybrané položky ze zvláštní výbavy	Cena (v Kč)
Motor a karoserie	
Převodovka automatická 7stupňová	53 315
Palivová nádrž 100 l	7 273
Zpětná zrcátka vyhřívaná, elektr. seřiditelná	6 842
Světlomety mlhové, halogenové	5 296
Tažné zařízení koule, odnímatelné	19 410
Volant multifunkční s palubním počítačem	10 111
Přístavby, vnitřní výbava	
Osvětlení prostoru pro cestující – komfortní	2 889
Osvětlení nástupního schůdku	2 179
Dveře zadní dvoukřídlové 270°	12 670
Držadlo u bočních posuvných dveří	1 014
Elektrické ovládání posuvných dveří vpravo	25 821
Elektricky výsuvné boční schůdky vpravo	17 537
Bez sedadla spolujezdce	- 2 737
Airbag spolujezdce + přepínače bezp. pásů	11 352
Topení nezávislé teplovodní	21 944
Lékárnička	1 140

Zdroj: Mercedes-Benz (2017), upraveno autorkou

Vybrané a všechny ostatní položky zvláštní výbavy jsou důležité pro přepravu osob se zdravotním postižením. Základní cena nového minibusu Mercedes-Benz Sprinter je 1 040 010 Kč a příplatková výbava činí dalších 256 713 Kč. K tomu je potřeba přičíst barvu černou nebo bílou metalízu za 37 300 Kč a celková cena bez DPH je tak 1 334 023 Kč. Je také nutné zmínit, že tato cena je s uvedeným vybavením a není v tom ještě započítána speciální výbava pro převoz handicapovaných osob. Taková nutná výbava je předpokládána ve výši 300 000 Kč. Konečná cena bez DPH a se speciální výbavou bude cca 1,6 milionů Kč.

4 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

Závěrečná část práce je věnována zhodnocení návrhů na zefektivnění přepravy osob se zdravotním postižením. Hodnoceno bude přizpůsobení právní normy, kde je nejdůležitější částí vyřešení financování, kdo a z čeho se bude služba hradit. Dalším hodnoceným návrhem budou účelově vázané peníze na kartách, které umožní handicapovaným osobám službu využívat a přinesou jim svobodnější pohyb a cestování. Účelově vázané peníze a s tím spojené častější využívání příspěvků na mobilitu přinese zvýšení poptávky, a proto je doporučeno zakoupení nového vozidla na přepravu osob se zdravotním postižením.

4.1 Důsledek přijetí politicko-právních rozhodnutí

Přijetím správných opatření, pozměněnou legislativou a hlavně ustanovením o přepravě osob se zdravotním postižením, tedy o zvláštní neveřejné linkové dopravě, by nastalo mnoho změn. Důležitá změna zákonů je hlavně z hlediska financování této služby. Zatímco autobusová linková doprava a městská hromadná doprava má svá daná pravidla, a tudíž tím, že je veřejná, má nárok na kompenzace, služba společnosti AUDIS BUS, s. r. o. nikde popsána není. Proč tedy z této služby neudělat veřejnou dopravu je velice prosté. Při veřejné dopravě, má dopravce povinnost vzít a přepravit všechny zákazníky na zastávce, ale tím by byl úplně ztracen význam speciálně upravených vozidel pro přepravu handicapovaných osob. Druhým a ještě závažnějším problémem je, že osoby se zdravotním postižením se na danou zastávku ani nedostanou. Proto společnost AUDIS BUS, s. r. o. tyto osoby vyzvedává na tzv. nástupních místech, která jsou v jízdním řádu a jsou jimi například vchody do domů určitých zákazníků. To jsou místa, kam handicapované osoby můžou dojít a kde je již vozidlo vyzvedne.

Pokud se tedy přeprava handicapovaných osob stane součástí dopravního plánu kraje, bude přehodnocen způsob financování, budou stanovena pevná pravidla a pevný rozpočet na zajišťování této služby, nebude již tato velmi záslužná činnost ztrátová a bude dále usnadňovat život mnoha lidem a dětem se zdravotním postižením.

4.2 Úspora při změně financování a účelově vázaných penězích

Úspora bude vypočítaná z již vysvětlených účelově vázaných finančních prostředků, jakými budou příspěvky na mobilitu, které by byly využity na dopravu. Peníze by tak plynuly na dopravu podniku, ale také by to znamenalo velkou úsporu státu, při nevyužití příspěvku z karty. Z těchto úspor státu, by mohly být vyplaceny kompenzace na přepravu handicapovaných osob.

Nejprve bude tedy vypočítána úspora dopravních společností, když bude příspěvek na přepravu handicapovaných osob využit. Tabulka 17 zachycuje skutečnost, pokud příspěvek na mobilitu využije 80 % osob, které ho v Královéhradeckém kraji v roce 2015 pobíraly.

Tabulka 17 Optimistický scénář – příspěvek na mobilitu v plné výši využije 80 % osob

Oblast, kde byl příspěvek na mobilitu vyplacen	Celkový počet vyplacených příspěvků na mobilitu	Výdaje na příspěvek na mobilitu (v Kč)	Využití 80 % vyplacených příspěvků	Výnos přepravních společností v kraji (v Kč)
Královéhradecký kraj	170 820	68 188 000	136 656	54 662 400
Česká republika	2 875 500	1 146 051 000	2 300 400	920 160 000

Zdroj: ČSÚ (2016a), upraveno autorkou

Uvedená tabulka znázorňuje údaje jak pro Královéhradecký kraj, tak pro porovnání výsledků i údaje za celou Českou republiku. Jsou tedy uvedeny celkové počty handicapovaných osob, které pobírají příspěvek na mobilitu a výdaje na tento příspěvek. Z počtu vyplacených příspěvků je poté vyňato 80 % a násobeno částkou příspěvku na mobilitu, tedy 400 Kč. Uvedený výnos tak znamená sumu, která by byla investována do dopravy, kdyby byl příspěvek v plné výši využit právě 80 % lidí, kteří tento příspěvek pobírají. Další tabulka 18 znázorňuje pesimistický scénář, kdy by příspěvek využilo pouze 20 % osob.

Tabulka 18 Pesimistický scénář – příspěvek na mobilitu v plné výši využije 20 % osob

Oblast, kde byl příspěvek na mobilitu vyplacen	Celkový počet vyplacených příspěvků na mobilitu	Výdaje na příspěvek na mobilitu (v Kč)	Využití 20 % vyplacených příspěvků	Výnos přepravních společností v kraji (v Kč)
Královéhradecký kraj	170 820	68 188 000	34 164	13 665 600
Česká republika	2 875 500	1 146 051 000	575 100	230 040 000

Zdroj: ČSÚ (2016a), upraveno autorkou

V tabulce jsou opět údaje pro Královehradecký kraj a pro Českou republiku. Zde je vypočítáno, jaký výnos by přineslo, kdyby plné výše příspěvku na mobilitu využilo 20 % osob, které příspěvek v roce 2015 pobíraly.

Aby byl získán ještě užší pohled na možnosti výnosů pro společnost AUDIS BUS, s. r. o., bude proveden výpočet využívání příspěvku na mobilitu ve městech a obcích, ve kterých podnik působí. Tedy všechny obce, kde zajišťuje přepravu zdravotně postižených osob. Výčet těchto obcí a počet obyvatel v nich dle Českého statistického úřadu (2016b) je v tabulce 19.

Tabulka 19 Počet obyvatel v jednotlivých obcích v roce 2015

Obec	Počet obyvatel
Bílý Újezd	650
Častolovice	1 683
Čestice	582
Doudleby nad Orlicí	1 856
Jahodov	105
Kostelec nad Orlicí	6 172
Pěčín	528
Petrovice	274
Rokytnice v Orlických horách	2 078
Rychnov nad Kněžnou	11 184
Slatina nad Zdobnicí	853
Tutleky	349
Týniště nad Orlicí	6 228
Vamberk	4 576
Celkem	37 118
Královehradecký kraj	551 590

Zdroj: ČSÚ (2016b), upraveno autorkou

Z počtu obyvatel v Královehradeckém kraji a celkového počtu obyvatel v ostatních obcích bude vypočteno procento, které bude vyjadřovat podíl obyvatel v těchto obcích ku počtu obyvatel v kraji. Protože je známo, kolik osob pobírá příspěvek na mobilitu v kraji, bude vypočtené procento použito pro výpočet množství handicapovaných osob v ostatních obcích. Tak bude získán pohled na to, kolik těchto osob by mohlo příspěvek pobírat

a následně ho investovat do přepravy u společnosti AUDIS BUS s. r. o. Výsledkem je, že 6,73 % je podíl osob z Královehradeckého kraje, kteří žijí v obcích uvedených výše. Příspěvků na mobilitu je v tomto kraji 170 820 a po použití tohoto procenta je vypočten výsledek. Ten nám říká, že 11 495 osob v uvedených obcích by mohlo pobírat příspěvek na mobilitu.

Druhým možným výpočtem může být procento, které je získáno z podílu počtu příspěvků na mobilitu v Královehradeckém kraji ku celkovému počtu obyvatel ve zmíněném kraji. Toto procento činí 30,97 %. Z celkového počtu obyvatel uvedených obcí, jsem poté došla ke stejnému výsledku, a to k 11 495 obyvatel, u kterých je možné, že by mohli být pobírateli příspěvku na mobilitu.

Z uvedeného je dále vypočteno:

$$11\,495 * 400 = 4\,598\,000 \text{ [Kč]}$$

Částka 4 598 000 Kč vypovídá o tom, že kdyby využily všechny osoby příspěvek na mobilitu z obsluhovaných obcí, vyneslo by to tuto částku. Pro realističtější pohled bude dále vypočítána možnost, že by příspěvek na mobilitu využilo 60 % obyvatel.

$$\frac{11\,495 * 60}{100} * 400 = 2\,758\,800 \text{ [Kč]}$$

Protože není nejspíše pravděpodobné, že by obyvatelé výše vyčtených obcí využili celý příspěvek pouze na přepravu a pouze u jednoho dopravce, je možné ještě výpočet upravit, tak že by využili pouze 50 % celkové výše finančních prostředků. Výsledkem by byl výnos **1 379 400 Kč** společnosti AUDIS BUS, s. r. o.

Pokud by se šlo s výpočtem ještě do hloubky, je možné vypočítat výnos z využití přepravy handicapovaných osob přímo v blízkém okolí Rychnova nad Kněžnou, v kterém firma sídlí. Po oslovení Okresní správy sociálního zabezpečení (OSSZ) a příslušného úřadu práce, jsem získala údaj o počtu přiznaných příspěvků na mobilitu kontaktního pracoviště v Rychnově nad Kněžnou. K 1. 5. 2017 bylo přiznáno 1 023 příspěvků na mobilitu. Poté tedy dostaneme výpočet:

$$1\,023 * 400 = 409\,200 \text{ [Kč]}$$

Z uvedeného vyplývá, že pokud by osoby se zdravotním postižením, kterým byl přiznán na kontaktním pracovišti v Rychnově nad Kněžnou příspěvek na mobilitu, tyto peněžní prostředky využily na přepravu od společnosti AUDIS BUS, s. r. o., znamenalo by to výnos pro podnik **409 200 Kč**.

4.3 Pořízení nového vozidla

Při pořízení nového minibusu značky Mercedes-Benz Sprinter existuje více možností, jak tuto koupit financovat. Většina bankovních institucí nabízí přímo službu Autopůjčka, která je přizpůsobena na financování právě vozidla. Každá z bank má také stanovenou svoji úrokovou sazbu. Autopůjčku nabízí například společnost Československá obchodní banka, a. s. (ČSOB) nebo Moneta Auto, s. r. o. Protože ČSOB nabízí menší úrokovou sazbu, bylo by zvoleno financování od této společnosti. ČSOB nabízí výhodné úroky již od 2,89 % p. a. neboli per annum, což znamená roční úrok, který se ale mění v závislosti na podílu zákazníka na kupní ceně.

Cena nového pořizovaného vozidla bude 1 600 000 Kč. Podíl zákazníka na kupní ceně bude stanoven na 10 %. Jednorázová měsíční splátka tak bude činit 160 000 Kč. Po předchozích zkušenostech bude doba splácení stanovena na čtyři roky. Tím bude nabídnuta úroková sazba ve výši 3,59 %.

Protože jsou známy všechny potřebné údaje, je možné spočítat splátkový kalendář, kdy bude úrok umořen polhůtními ročními platbami. V první řadě se počítá anuita, tedy stálá platba hrazená ročně po dobu čtyř let. Je spočítána dle vzorce (Šoba, Širůček a Ptáček, 2013):

$$a = D * \frac{i}{1-(1+i)^n} \text{ [Kč]} \quad (7)$$

Kde:

a..... anuita

D..... výše úvěru

i úroková sazba

n počet let

Po výpočtu anuity je možné vypočítat úrok, následně úmor a poté zůstatek úvěru ve všech čtyřech letech. Výsledky jsou uvedeny v tabulce 20.

Tabulka 20 Splátkový kalendář při pořízení nového vozidla od ČSOB (3,59 %)

Období	Anuita	Úrok	Úmor	Zůstatek úvěru
0				1 600 000,00
1	436 532,88	57 440,00	379 092,88	1 220 907,12
2	436 532,88	43 830,57	392 702,31	828 204,81
3	436 532,88	29 732,55	406 800,33	421 404,48
4	436 532,88	15 128,42	421 404,46	0,00
Úrok celkem		146 131,54		

Zdroj: Autorka

Anuita vypočítaná podle vzorce činí 436 532,88 Kč za každý rok. Od ní je poté odečítán úrok. Výsledný úmor představuje výši umoření úvěru. Protože byl úvěr stanoven na čtyři roky, k jeho splacení dojde ve čtvrtém roce, kdy úmor tvoří poslední zůstatek úvěru. Celkově bude za úrok zaplaceno 146 131,54 Kč. Rozdělení na úrok a úmor je pro účetnictví firmy velice důležité. V účetnictví je úmor záporným tokem hotovosti v Cash Flow, zatímco úrok je nákladová položka, která slouží ke snížení základu daně.

Autopůjčka od společnosti ČSOB zahrnuje také pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a havarijní pojištění.

Pro srovnání je možné uvést výpočty autopůjčky od Moneta Auto, s. r. o., která při stanovení stejných podmínek nabízí úrokovou sazbu 8,2 %. Výsledky jsou znázorněny v tabulce 21.

Tabulka 21 Splátkový kalendář při pořízení nového vozidla od Moneta Auto (8,2 %)

Období	Anuita	Úrok	Úmor	Zůstatek úvěru
0				1 600 000,00
1	485 225,76	131 200,00	354 025,76	1 245 974,24
2	485 225,76	102 169,89	383 055,87	862 918,37
3	485 225,76	70 759,31	414 466,45	448 451,91
4	485 225,76	36 773,06	448 452,70	0,00
Úrok celkem		340 902,25		

Zdroj: Autorka

Při vyšší úrokové sazbě, jakou nabízí Moneta Auto, s. r. o. při poskytnutí úvěru na pořízení nového vozidla, je podstatně vyšší zaplacený úrok za každý ze čtyř let. Celkový úrok by byl v tomto případě ve výši 340 902,25 Kč.

Při pořízení nového vozidla je pro firmu důležitý výpočet doby splacení. Protože se do nového minibusu investuje dost peněžních prostředků, společnost chce vědět, za jakou dobu se investice navrátí. Pokud by se předpokládalo, že příjmy z investice budou každý rok stejné, počítala by se doba splacení vydělením nákladů na investici ročním Cash Flow neboli roční částkou očekávaných čistých peněžních příjmů. Pokud bude ale brán v potaz takzvaný faktor času, který způsobuje, že hodnota dnešní peněžní jednotky je cennější než hodnota peněžní jednotky v budoucnu (Synek, 2003), je potřeba při výpočtu použít přepočítací koeficient, kterým je podniková diskontní míra.

Dle Synka (2003) současná hodnota Cash Flow udává výnosy z investice. Tím, že bude pořízeno stejné vozidlo, jaké je již ve firmě využíváno, budou předpokládané výnosy využity z dostupných dat. Výpočet výnosů tak byl proveden z průměru dvou jízd, které toto vozidlo pravidelně jezdí. Tím jsem došla k předpokládaným ročním výnosům 284 000 Kč. Diskontní sazba zjištěná ve firmě jsou 3 %. Výpočtem bude diskontovaná doba návratnosti provedena podle následujícího vzorce:

$$Doba\ splacení = \frac{\text{náklady na investici}}{\frac{\text{očekávané výnosy}}{(1+0,03)^t}} \text{ [rok]}$$

(8)

Tabulka 22 znázorňuje výpočty ročních očekávaných výnosů a následné kumulované hodnoty za následující roky od roku pořízení investice, až do období, kdy tato investice bude splacena.

Tabulka 22 Výpočty doby splacení investice

Rok	Očekávané výnosy (v Kč)	
	roční	kumulované
0		-1 600 000,00
1	275 728,16	-1 324 271,84
2	267 697,24	-1 056 574,61
3	259 900,23	-796 674,38
4	252 330,32	-544 344,05
5	244 980,89	-299 363,16
6	237 845,53	- 61 517,63
7	230 917,99	169 400,36

Zdroj: Autorka na základě dat společnosti AUDIS BUS, s. r. o. (2017b)

Z tabulky lze tedy odhadnout, že splacení investice proběhne v sedmém roce. Přesnější dobu splacení lze určit trojčlenkou neboli lineární interpolací (Synek, 2013), z čehož vylpne $x = 0,259$, tj. 3,108 měsíce.

Investice ve výši 1 600 000 Kč by se splatila za 6 let a 3,1 měsíce.

Firma KHMC Opava, která minibusy na zakázku přestavuje pro přepravu osob se zdravotním postižením, garantuje životnost vozidel minimálně 10 let. Doba splacení je kratší než doba životnosti vozidla, a tudíž se investovat do nového Mercedes-Benz Sprinter vyplatí.

ZÁVĚR

Tato diplomová práce se zabývala přepravou osob se zdravotním postižením. Cílem byly návrhy k zefektivnění přepravy osob se zdravotním postižením, které by mohly vést k navýšení výnosů a případně k ziskovosti této služby.

Pro dosažení cíle práce bylo nejdříve nutné vymezit teoretické pojmy, s kterými bylo dále pracováno. Stěžejní částí práce byla analýza dopravního podniku AUDIS BUS, s. r. o., a to jak z hlediska trasování a vozového parku, tak z pohledu finančního. Díky této analýze mohl být stanoven závěr, že podnik je z celkového hlediska finančně zdravý, ale problémem je samotná přeprava handicapovaných osob, která není výdělečná a již mnoho let náklady převyšují výnosy. Z analytické části bylo také zjištěno, že poskytovaná přeprava osob se zdravotním postižením, tak jak ji společnost AUDIS BUS, s. r. o. provozuje, není legislativně upravena a je tedy obtížné její provozování. Tím, že v právní normě není zakotvena, nejsou možné ani kompenzace od krajů či obcí, a služba je tak ztrátová. Problémem je také resortismus, kdy žádný z dotčených resortů nechce službu převzít do svých aktiv a nemá ji zahrnutou ve svých rozvojových plánech. V žádném rozpočtu samosprávy není zohledněno financování této služby a jsou zde přítomné i daňové bariéry.

Návrhy, které by pomohly ke zlepšení situace ve firmě, se v první řadě týkají změn legislativy. Služba poskytovaná společností AUDIS BUS, s. r. o. by měla být součástí dopravního plánu kraje a měly by být stanoveny podmínky financování. Důležité je stanovit z jakého rozpočtu by služba byla financována. V druhé řadě je návrh efektivnějšího využívání poskytovaných peněžních prostředků handicapovanými osobami ve formě příspěvku na mobilitu. Tyto příspěvky jsou v nynější době poskytovány bez další kontroly a nejsou tak investovány do dopravy, tím není splněn jejich účel. V případě, že příspěvky budou poskytovány na karty, na kterých budou účelově vázány, lidé je do dopravy investují. Tím pádem by mohla vzrůst poptávka po této speciální službě a s tím by souviselo rozšíření vozového parku.

Účelově vázané peněžní prostředky na kartách, by tak znamenaly velkou úsporu pro firmu, kraj, ale i pro stát. V případě firmy by z nynějších poskytnutých příspěvků a jejich využití na přepravu přineslo 409 200 Kč. V Královehradeckém kraji by využití alespoň 80 % pobíratelů tohoto příspěvku znamenalo výnos 54 662 400 Kč.

Pokud by se přeprava handicapovaných osob stala výdělečnou, byla by atraktivní i pro další dopravce. V takovém případě by 80% využití příspěvku na mobilitu na přepravní služby vyneslo dopravcům v celé České republice 920 160 000 Kč.

POUŽITÁ LITERATURA

AUDIS BUS, 2011. Výroční zpráva 2011. In: *Justice.cz* [online]. [cit. 2017-10-3]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=16776866&subjektId=622684&spis=609278>

AUDIS BUS, 2012. Výroční zpráva 2012. In: *Justice.cz* [online]. [cit. 2017-12-3]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=17183552&subjektId=622684&spis=609278>

AUDIS BUS, 2013. Výroční zpráva 2013. In: *Justice.cz* [online]. [cit. 2017-15-3]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=20743727&subjektId=622684&spis=609278>

AUDIS BUS, 2014. Výroční zpráva 2014. In: *Justice.cz* [online]. [cit. 2017-15-3]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=40970124&subjektId=622684&spis=609278>

AUDIS BUS, 2015a. MHD Týniště nad Orlicí. *AUDIS BUS, s. r. o.* [online]. [cit. 2017-25-3]. Dostupné z: <http://www.audis.cz/tyniste>

AUDIS BUS, 2015b. Fotografie. *AUDIS BUS, s. r. o.* [online]. [cit. 2017-5-4]. Dostupné z: <http://www.audis.cz/fotogalerie.htm>

AUDIS BUS, 2015c. Výroční zpráva 2015. In: *Justice.cz* [online]. [cit. 2017-17-3]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=44254082&subjektId=622684&spis=609278>

AUDIS BUS, 2017a. Jízdní řády veřejné linkové dopravy (VLAD) provozované naší společností. *AUDIS BUS, s. r. o.* [online]. [cit. 2017-10-3]. Dostupné z: <http://www.audis.cz/vlad>

AUDIS BUS, 2017b. Interní dokumenty AUDIS BUS, s. r. o.

AUDIS BUS, © 2017a. O společnosti. *AUDIS BUS, s. r. o.* [online]. [cit. 2017-10-3]. Dostupné z: <http://www.audis.cz/o-spolecnosti.htm>

AUDIS BUS, © 2017b. MHD Rychnov nad Kněžnou. *AUDIS BUS, s. r. o.* [online]. [cit. 2017-25-3]. Dostupné z: <http://www.audis.cz/doprava-v-regionu-orlickych-hor-a-podorlicka/mhd-rychnov-nad-kneznou.htm>

AUDIS BUS, © 2017c. Svoz a rozvoz handicapovaných. *AUDIS BUS, s. r. o.* [online]. [cit. 2017-28-3]. Dostupné z: <http://www.audis.cz/doprava-v-regionu-orlickych-hor-a-podorlicka/svoz-a-rozvoz-handicapovanych.htm>

CENTRUM ORION, 2017. Kdo jsme. *Centrum Orion, z.s.* [online]. [cit. 2017-17-2]. Dostupné z: <http://centrum-orion.cz/cs/2016-02-04-07-08-06/kdo-jsme>

ČESKO, 2000. *Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení)* [online]. [cit. 2017-25-4]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=49296&fulltext=&nr=128~2F2000&part=&name=&rpp=15>

ČESKO, 2000. *Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení)* [online]. [cit. 2017-26-4]. Dostupné z: <https://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=49297&nr=129~2F2000&rpp=10#local-content>

ČESKO, 2004. *Zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti* [online]. [cit. 2017-25-3]. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/zamestnanost/uvod.aspx>

ČESKO, 2011. *Zákon č. 329/2011 Sb., o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením a o změně souvisejících zákonů* [online]. [cit. 2017-25-2]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-329#cast1>

ČSÚ, 2014. Výběrové šetření zdravotně postižených osob - 2013. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2017-15-2]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/vyberove-setreni-zdravotne-postizenych-osob-2013-qacmwuvwsb>

ČSÚ, 2016a. Vybrané údaje o sociálním zabezpečení – 2015. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2017-27-2]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/vybrane-udaje-o-socialnim-zabezpeceni-2015>

ČSÚ, 2016b. Počet obyvatel v obcích. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2017-28-4]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xh/pocet_obyvatel_v_obcich

EU, 2001. *Směrnice Evropského parlamentu a rady 2001/85/ES ze dne 20. listopadu 2001 o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče* [online]. [cit. 2016-10-17]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0085&qid=1494578791393&from=CS>

- FOŠUMOVÁ, Jarmila, 2011. Zpráva nezávislého auditora. *In: Justice.cz* [online]. [cit. 2017-4-16]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=16776868&subjektId=622684&spis=609278>
- HELPNET.CZ, 2006. *Kdo je zrakově postižený*. [online]. [cit. 2017-10-1]. Dostupné z: <http://www.helpnet.cz/aktualne/kdo-je-zrakove-postizeny>
- HRDÝ, Milan, 2005. *Oceňování finančních institucí*. Praha: Grada Publishing. ISBN 80-247-0938-4.
- KNÁPKOVÁ, Adriana, Drahomíra PAVELKOVÁ a Karel ŠTEKER, 2013. *Finanční analýza: Komplexní průvodce s příklady*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-4456-8.
- KRAJSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMORA KRÁLOVEHRADECKÉHO KRAJE, 2017. *O nás*. [online]. [cit. 2017-12-1]. Dostupné z: http://www.komora-khk.cz/cs_CZ/o-nas/#prettyPhoto
- KUBĚNKA, Michal, 2015. *Finanční stabilita podniku a její indikátory*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní. ISBN 978-80-7395-890-9
- LOGOPEDONLINE.CZ, © 2010. Vady a poruchy sluchu. *Logopedonline.cz: průvodce světem logopedie* [online]. [cit. 2017-21-2]. Dostupné z: <http://www.logopedonline.cz/vady-sluchu/vady-a-poruchy-sluchu.html>
- MERCEDES-BENZ, 2017. *Sprinter*. [online]. [cit. 2017-20-1]. Dostupné z: http://www.mercedes-benz.cz/content/czechia/mpc/mpc_czechia_website/czng/home_mpc/van/home/new_vans/models/sprinter_906/panel_van_.html#_int_van:home:model-navi:panel_van_
- MPSV, 2016a. Průkaz osoby se zdravotním postižením. *In: Integrovaný portál Ministerstva práce a sociálních věcí* [online]. [cit. 2017-16-1]. Dostupné z: <https://portal.mpsv.cz/soc/dzp/prukaz>
- MPSV, 2016b. Příspěvek na mobilitu. *In: Integrovaný portál Ministerstva práce a sociálních věcí* [online]. [cit. 2017-18-1]. Dostupné z: <https://portal.mpsv.cz/soc/dzp/mobilita>
- ORLICKÉ HORY A PODORLICKO, 2009. Tisková zpráva: Nová organizace na propagaci cestovního ruchu. *In: Audis Bus* [online]. Letohrad [cit. 2016-11-08]. Dostupné z: <http://www.audis.cz/o-spolecnosti/destinacni-spolecnost-orlicke-hory-a-podorlicko.htm>
- POJKAROVÁ, Kateřina, 2013. *Analýza řídicí a podnikatelské činnosti*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-607-3

SLÁMA, David, 2014. Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů. In: *Deník veřejné správy* [online]. [cit. 2016-11-16]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>

SONS ČR, © 2002 – 2015. *Klasifikace zrakového postižení podle SZO*. [online]. [cit. 2017-10-1]. Dostupné z: <http://archiv.sons.cz/klasifikace.php>

SYNEK, Miloslav et al., 2003. *Manažerská ekonomika*. Praha: Grada Publishing. ISBN 80-247-0515-X

ŠOBA, Oldřich, Martin ŠIRŮČEK a Roman PTÁČEK, 2013. *Finanční matematika v praxi*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-4636-4

VLÁDNÍ VÝBOR PRO ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÉ OBČANY, 2015. Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015–2020. *Vláda České republiky* [online]. Praha [cit. 2017-20-1]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/ppov/vvzpo/dokumenty/Narodni-plan-OZP-2015-2020_2.pdf

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Počet zdravotně postižených osob v porovnání s ČR.....	16
Tabulka 2 Typ zdravotního postižení podle věku	17
Tabulka 3 Četnost příspěvku na mobilitu pro osoby se zdravotním postižením.....	25
Tabulka 4 Doporučené hodnoty poměrového ukazatele ROA.....	27
Tabulka 5 Doporučené hodnoty pro Tafflerův model	29
Tabulka 6 Vypočtené hodnoty ukazatele ROA	40
Tabulka 7 Vypočtené hodnoty ukazatele ROE	41
Tabulka 8 Vypočtené hodnoty ukazatele běžné likvidity.....	42
Tabulka 9 Vypočtené hodnoty ukazatele pohotové likvidity	42
Tabulka 10 Vypočtené hodnoty ukazatele míry zadluženosti.....	43
Tabulka 11 Vypočtené hodnoty Tafflerova modelu.....	44
Tabulka 12 Náklady a výnosy přepravy handicapovaných osob za rok 2015.....	46
Tabulka 13 SWOT analýza AUDIS BUS, s. r. o.....	47
Tabulka 14 Počet průměrných měsíčních vyplacených dávek za roky 2012–2015 (v tisících)	53
Tabulka 15 Příspěvky na mobilitu v roce 2015.....	54
Tabulka 16 Zvláštní výbava minibusu	56
Tabulka 17 Optimistický scénář – příspěvek na mobilitu v plné výši využije 80 % osob	59
Tabulka 18 Pesimistický scénář – příspěvek na mobilitu v plné výši využije 20 % osob	59
Tabulka 19 Počet obyvatel v jednotlivých obcích v roce 2015.....	60
Tabulka 20 Splátkový kalendář při pořízení nového vozidla od ČSOB (3,59 %)	63
Tabulka 21 Splátkový kalendář při pořízení nového vozidla od Moneta Auto (8,2 %).....	63
Tabulka 22 Výpočty doby splacení investice	65

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Jízdní řády umístěné příliš vysoko	13
Obrázek 2 Kategorie zrakového postižení	14
Obrázek 3 Piktogram pro uživatele invalidních vozíků	19
Obrázek 4 Piktogram pro cestující se sníženou pohyblivostí	20
Obrázek 5 Finanční toky v regionální autobusové dopravě	24
Obrázek 6 Logo společnosti AUDIS BUS, s. r. o.	30
Obrázek 7 Časová osa AUDIS BUS, s. r. o.	31
Obrázek 8 Mapa MHD Rychnov nad Kněžnou	33
Obrázek 9 Mapa MHD Týniště nad Orlicí	34
Obrázek 10 Mapa linek přepravující handicapované děti	35
Obrázek 11 Nízkopodlažní minibus IVECO	36
Obrázek 12 Autobus SOR 8,5 m	36
Obrázek 13 Unikátní minibus Citroen Jumper	37
Obrázek 14 Minibus IVECO pro linky MHD	37
Obrázek 15 Nájezdová plošina	38
Obrázek 16 Vyjížděcí sedadlo	39
Obrázek 17 InfoBUS	39
Obrázek 18 Graf výsledků ROA a ROE	41
Obrázek 19 Graf výsledků běžné a pohotové likvidity	43
Obrázek 20 Graf výsledků ukazatele míry zadluženosti	44
Obrázek 21 Graf výsledků Tafflerova modelu	45
Obrázek 22 Náklady a výnosy v přepravě handicapovaných osob za rok 2015	46
Obrázek 23 Výdaje na dávky pro handicapované osoby.....	53
Obrázek 24 Zvýšení poptávky	55

SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
ČSOB	Československá obchodní banka, a. s.
ČSÚ	Český statistický úřad
EBIT	Zisk před zdaněním a úroky
MHD	Městská hromadná doprava
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
OSSZ	Okresní správa sociálního zabezpečení
ROA	Return on assets
	Rentabilita aktiv
ROE	Return on equity
	Rentabilita vlastního kapitálu
SONS	Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR
SZO	Světová zdravotnická organizace
ÚZIS ČR	Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Ukázka dotazníku výběrového šetření o osobách se zdravotním postižením

Příloha B Veřejná linková doprava Rychnov nad Kněžnou – Linka 660201

Příloha A Ukázka dotazníku výběrového šetření o osobách se zdravotním postižením

ÚZIS

VŠPO 13

Český
STATISTICKÝ
ÚŘAD

VÝBĚROVÉ ŠETŘENÍ O ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÝCH OSOBÁCH

Šetření není součástí Programu statistických zjišťování pro rok 2013. Zjištěné individuální údaje jsou chráněny podle zákona č. 89/1995 Sb., o státní statistické službě, ve znění pozdějších předpisů, stejně jako podle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů. Účast v šetření je dobrovolná.

Registrováno
ČSÚ ČV 198/13
ze dne 31.1.2013
IKF 735013

PŘED VYPLNĚNÍM DOTAZNÍKU SI POZORNĚ PŘEČTĚTE METODICKÉ VYSVĚTLIVKY.

Pokyny k vyplnění:

- » K vyplnění dotazníku použijte černou propisovací tužku nebo mikrofix.
- » Dotazník bude opticky snímán, proto prosím dodržujte vzory vyplnění.
- » Vybranou odpověď označte ; chybně označené pole zcela přeškrtněte a označte správné .
- » Text i číselné údaje zapisujte dle vzorů do určených vyplňovacích polí.
- » Chybně napsaný údaj přeškrtněte a správný údaj napíšte na volné místo u příslušné otázky.
- » U jednotlivých otázek vyberte vždy pouze jednu odpověď, pokud není uvedena možnost více odpovědí.
- » Odpověď „není známo“ uveďte pouze v případě, že skutečně netzte zjistit.

Vzory vyplnění:

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9



A B C Č D Ě É Ě F G H I J K L M N Ň
O Ó P Q R R Š S T Ť U Ů Ú V W X Y Z Ž

I. IDENTIFIKACE RESPONDENTA

1. ID ČÍSLO lékaře / ústavu sociální péče viz Průvodka	2. Pořadové číslo pacienta
--	----------------------------

II. ZÁKLADNÍ INFORMACE O PACIENTOVI

3. Pohlaví	muž <input type="checkbox"/>	žena <input type="checkbox"/>	4. Rok narození (RRRR)
------------	------------------------------	-------------------------------	------------------------

5. Okres bydliště

6. Rodinný stav

1. svobodný/á	<input type="checkbox"/>
2. ženatý/vdaná	<input type="checkbox"/>
3. ovdovělý/á (ne znovu ženatý/vdaná)	<input type="checkbox"/>
4. rozvedený/á (ne znovu ženatý/vdaná)	<input type="checkbox"/>
5. není známo	<input type="checkbox"/>

7. Bydlení ve společné domácnosti s další osobou, možnost více odpovědí

1. žije sám/sama	<input type="checkbox"/>	6. syn/dcera	<input type="checkbox"/>
2. manžel/ka	<input type="checkbox"/>	7. vnuk/vnučka	<input type="checkbox"/>
3. druh/družka	<input type="checkbox"/>	8. jiná osoba	<input type="checkbox"/>
4. rodič	<input type="checkbox"/>	9. není známo	<input type="checkbox"/>
5. prarodič	<input type="checkbox"/>		

8. Nejvyšší dosažené vzdělání

1. bez vzdělání	<input type="checkbox"/>	3. střední bez maturity	<input type="checkbox"/>	5. vyšší odborné	<input type="checkbox"/>	7. není známo	<input type="checkbox"/>
2. základní	<input type="checkbox"/>	4. střední s maturitou	<input type="checkbox"/>	6. vysokoškolské	<input type="checkbox"/>		

III. ÚDAJE O ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍ PACIENTA A SOUVISEJÍCÍ OTÁZKY

9. Zdravotní postižení, možnost více odpovědí ¹ Vyplňte podle číselníku v metodických vysvětlivkách.	I. ¹ Rok počátku postižení	II. ¹ Příčina postižení	III. ¹ Míra postižení	IV. ¹ Potřeba pomůcky, vodícího psa
1. tělesné				
2. zrakové				
3. sluchové				
4. mentální				
5. duševní				
6. vnitřní a) dg:				
7. vnitřní b) dg:				
8. vnitřní c) dg:				
9. jiné, specifikujte:				

OTOČTE, PROSÍM, A VYPLŇTE 2. STRANU DOTAZNÍKU

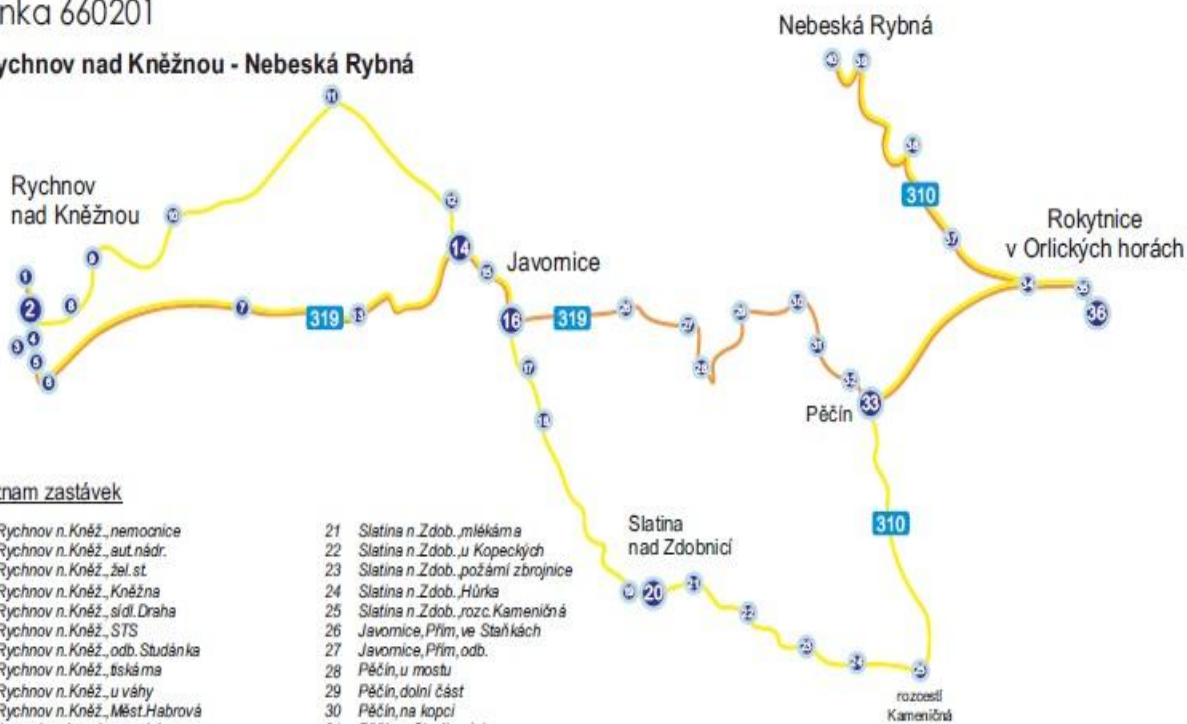
Příloha B Veřejná linková doprava Rychnov nad Kněžnou – Linka 660201

Veřejná linková doprava



Linka 660201

Rychnov nad Kněžnou - Nebeská Rybná



Seznam zastávek

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1 Rychnov n. Kněž., nemocnice | 21 Slatina n. Zdob., mlékárna |
| 2 Rychnov n. Kněž., aut.nádr. | 22 Slatina n. Zdob., u Kopeckých |
| 3 Rychnov n. Kněž., žel.st. | 23 Slatina n. Zdob., požární zbrojnice |
| 4 Rychnov n. Kněž., Kněžna | 24 Slatina n. Zdob., Hůrka |
| 5 Rychnov n. Kněž., sídl. Draha | 25 Slatina n. Zdob., rozc. Kameničná |
| 6 Rychnov n. Kněž., STS | 26 Javomice, Přím., ve Staňkách |
| 7 Rychnov n. Kněž., odb. Studánka | 27 Javomice, Přím., odb. |
| 8 Rychnov n. Kněž., tiskárna | 28 Pěčín, u mostu |
| 9 Rychnov n. Kněž., u váhy | 29 Pěčín, dolní část |
| 10 Rychnov n. Kněž., Měst. Habrová | 30 Pěčín, na kopci |
| 11 Javomice, Jaroslav, prodejna | 31 Pěčín, u Slavíkových |
| 12 Javomice, u sv. Jana | 32 Pěčín, odb. |
| 13 Javomice, Blatný | 33 Pěčín, hostinec |
| 14 Javomice, škola | 34 Rokytice v Orl.h., Vánoční ozdoby |
| 15 Javomice, u Krupičkových | 35 Rokytice v Orl.h., U Medvěda |
| 16 Javomice, u Sokola | 36 Rokytice v Orl.h., žel.st. |
| 17 Javomice, Beřem | 37 Rokytice v Orl.h., Nový Dvůr |
| 18 Javomice, hájovna | 38 Rokytice v Orl.h., Neb. Rybná, Hamemice |
| 19 Slatina n. Zdob., žel.zast. | 39 Rokytice v Orl.h., Neb. Rybná, dolní |
| 20 Slatina n. Zdob., škola | 40 Rokytice v Orl.h., Neb. Rybná, konečná |

AUDIS BUS s.r.o.

Rychnov nad Kněžnou

www.audis.cz