



VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA  
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Výdaje na zajišťování městské hromadné dopravy ve vybraných městech  
Expenditure on the Provision of Public Transportation in Selected Cities

Student: Bc. Karel Řehulka

Vedoucí diplomové práce: Ing. Lenert David, Ph.D., MBA

Ostrava 2014

VŠB - Technická univerzita Ostrava  
Ekonomická fakulta  
Katedra veřejné ekonomiky

## Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Karel Řehulka**  
Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa  
Studijní obor: 6202T055 Veřejná ekonomika a správa  
Specializace: 02 Veřejná ekonomika a správa  
Téma: **Výdaje na zajišťování městské hromadné dopravy ve vybraných městech**  
**Expenditure on the Provision of Public Transportation in Selected Cities**

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
  2. Financování městské hromadné dopravy
  3. Analýza výdajů na městskou hromadnou dopravu ve vybraných městech
  4. Zhodnocení nákladů na městskou hromadnou dopravu ve vybraných městech
  5. Závěr
- Seznam použité literatury  
Seznam zkratk  
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce  
Seznam příloh  
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

OCHRANA, František et al. *Veřejný sektor a veřejné finance. Financování nepodnikatelských a podnikatelských aktivit*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2010. 264 s. ISBN 978-80-247-3228-2.  
PEKOVÁ, J., J. PILNÝ a M. JETMAR. *Veřejný sektor - řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2012. 488 s. ISBN 978-80-7357-936-4.  
ŽEMLIČKA, Zdeněk. *Doprava a přeprava. 2. díl*. Praha: NADATUR, spol. s r. o., 2010. 207 s. ISBN 978-80-7270-036-3.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 22.11.2013  
Datum odevzdání: 25.04.2014



doc. Ing. Petr Tománek, CSc.  
vedoucí katedry

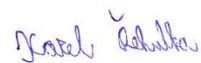


prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová  
děkanka fakulty

### **Místopřísežné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh vypracoval samostatně.

V Ostravě dne 25. dubna 2014



Bc. Karel Řehulka

# OBSAH

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Úvod</b> .....  | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Financování městské hromadné dopravy</b> .....                | <b>5</b>  |
| 2.1      | Doprava a veřejný sektor .....                                   | 5         |
| 2.2      | Dopravní politika .....  | 7         |
| 2.3      | Municipální politika .....                                       | 8         |
| 2.4      | Legislativní rámec osobní dopravy .....                          | 13        |
| 2.5      | Základní pojmy v oblasti veřejné dopravy.....                    | 14        |
| 2.6      | Osobní doprava.....  | 16        |
| 2.7      | Městská hromadná doprava .....                                   | 17        |
| 2.8      | Financování městské hromadné dopravy .....                       | 18        |
| 2.9      | Ekonomika dopravních podniků.....                                | 19        |
| 2.9.1    | Účetní závěrka.....  | 20        |
| 2.9.2    | Výroční zpráva .....   | 20        |
| 2.9.3    | Ekonomické ukazatele .....                                       | 21        |
| <b>3</b> | <b>Analýza výdajů na MHD ve vybraných městech</b> .....          | <b>22</b> |
| 3.1      | Dopravní podnik Ostrava, a.s.....                                | 22        |
| 3.1.1    | Hospodaření Dopravního podniku Ostravy, a. s.....                | 22        |
| 3.2      | Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.....                      | 25        |
| 3.2.1    | Hospodaření Plzeňských městských dopravních podniků. ....        | 26        |
| 3.3      | Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. ....                | 28        |
| 3.3.1    | Hospodaření Dopravního podniku města České Budějovice, a. s..... | 29        |
| 3.4      | Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a. s. ....                 | 31        |
| 3.4.1    | Hospodaření Dopravního podniku města Ústí nad Labem a. s. ....   | 32        |
| 3.5      | Městský dopravní podnik Opava, a. s.....                         | 34        |
| 3.5.1    | Hospodaření Městského dopravního podniku Opava, a.s.....         | 35        |
| 3.6      | Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s.....                          | 37        |
| 3.6.1    | Hospodaření Dopravního podniku Karlovy Vary a. s.....            | 38        |
| 3.7      | Dopravní podnik města Jihlavy, a. s.....                         | 40        |

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| 3.7.1      | <i>Hospodaření Dopravního podniku města Jihlavy a. s.</i> | 40        |
| <b>3.8</b> | <b>Dopravní podnik města Děčín, a. s.</b>                 | <b>43</b> |
| 3.8.1      | <i>Hospodaření Dopravního podniku města Děčín a. s.</i>   | 43        |
| <b>4</b>   | <b>Zhodnocení nákladů na MHD ve vybraných městech</b>     | <b>47</b> |
| <b>4.1</b> | <b>Provozní kritéria</b>                                  | <b>47</b> |
| 4.1.1      | <i>Hustota dopravní sítě</i>                              | 47        |
| 4.1.2      | <i>Provozní délka linek</i>                               | 48        |
| <b>4.2</b> | <b>Výkonová kritéria</b>                                  | <b>49</b> |
| 4.2.1      | <i>Ujeté vozové a místové kilometry</i>                   | 49        |
| 4.2.2      | <i>Přepravené osoby</i>                                   | 50        |
| 4.2.3      | <i>Produktivita řidičů</i>                                | 51        |
| <b>4.3</b> | <b>Ekonomická kritéria</b>                                | <b>53</b> |
| 4.3.1      | <i>Kompenzace za veřejné služby</i>                       | 53        |
| 4.3.2      | <i>Tarifní jízdného</i>                                   | 56        |
| 4.3.3      | <i>Tržby za městskou hromadnou dopravu</i>                | 58        |
| 4.3.4      | <i>Náklady dopravních podniků</i>                         | 59        |
| 4.3.5      | <i>Vozový park</i>  | 60        |
| <b>4.4</b> | <b>Celkové vyhodnocení ukazatelů</b>                      | <b>61</b> |
| <b>5</b>   | <b>Závěr</b>  | <b>63</b> |

**Seznam použité literatury**

**Seznam zkratk**

**Seznam příloh**

# 1 Úvod

Doprava byla, je a vždy bude velice důležitým faktorem moderní společnosti. Bez přepravy surovin, zboží nebo informací si společnost ani neumíme představit. Stejně tak i lidé v moderní společnosti neustále cestují. V dnešní době cestujeme z důvodů dojíždění za prací, do škol, na nákupy, k doktorovi nebo třeba na dovolenou. Tímto doprava naplňuje potřeby lidí a plní jak ekonomickou, tak společenskou funkci. Sektor dopravy je také jednou z důležitých oblastí národního hospodářství, která ovlivňuje většinu oblastí veřejného i soukromého života, ale také podnikatelské sféry. V nynější době globalizace doprava nabízí slibné perspektivy a už autoři zakládajících smluv Evropských společenství byli přesvědčeni o důležitosti tohoto sektoru. Je to viditelné již v Římské smlouvě Evropského hospodářského společenství (EHS) v roce 1957, kdy oblast dopravy byla ustanovena společně se zemědělstvím a vnějším obchodem mezi „společné politiky“. Samotná hromadná doprava byla v dřívějších dobách povinností, neboť přístup lidí k automobilům nebyl nejsnadnější. V dnešní době se o hromadné dopravě hovoří hlavně z ekonomických a ekologických důvodů. I přes nepřehlédnutelný nárůst automobilové dopravy v posledních letech, zejména kvůli nezávislosti, pohodlí a dostupnosti, má veřejná hromadná doprava podstatné místo v naší společnosti a její využití žádným rapidním tempem neklesá.

Tématem této diplomové práce jsou výdaje na zajišťování městské hromadné dopravy ve vybraných městech. Městská hromadná doprava (MHD) je v rámci měst provozovaná za předem určených a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek. MHD je systém linek určených k zajišťování dopravní obsluhy na území města pomocí hromadných dopravních prostředků, kterými většinou bývají autobusy, trolejbusy, tramvaje nebo metro. Obvykle mívají města vlastní integrovaný dopravní systém (IDS), který zabezpečuje přepravu buď pro samotné území města, nebo i pro jeho okolí. Správné řešení tohoto systému jako celku a s tím spojené správné, účelné a rychlé přemísťování obyvatel a návštěvníků města hromadnými dopravními prostředky, má důležitý význam pro život města jakožto i pro národní hospodářství.

Cílem diplomové práce je vymezit zajišťování veřejné dopravy, charakterizovat základní stránky financování MHD a vypracovat srovnávací analýzu námi zvolených ukazatelů v hospodaření sledovaných podniků. Výběr námi vybraných podniků není náhodný, právě naopak byly zvoleny, aby korespondovaly s naší hypotézou.

Předpokládáme, že města přidělují dopravním podnikům rozdílné kompenzace vzhledem k vykázaným kilometrům, počtu obyvatel, počtu přepravených, k velikosti nákladů a daňovým příjmu, v závislosti na své velikosti. Abychom tuto hypotézu ověřili, zvolili jsme dvě kategorie měst. V té první jsou města nad 100 tisíc obyvatel, včetně Ostravy a Plzně, které patří mezi největší města v České republice vůbec. Druhou kategorií tvoří města s počtem obyvatel kolem 50 tisíc. Pokusíme se tedy ověřit tvrzení, že s rostoucí velikostí města se zvyšuje poměr kompenzací k námi zvoleným ukazatelům.

Pro nalezení a vysvětlení poznatků a dosažení zvoleného cíle jsou využity 3 metody řešení problému. Mezi námi vybrané metody patří komparace, analýza a syntéza. Metodou komparace jsou porovnávány různá kritéria vybraných dopravních podniků. Práce se zabývá různými provozními (např. hustota dopravní sítě) výkonovými (např. přepravené výkony) a ekonomickými ukazateli (např. tržby za MHD). V následující části práce je realizována analýza zjištěním závislosti většinou různých ekonomických ukazatelů na výkonových. Poslední částí práce je syntéza těchto ukazatelů a jejich vyhodnocení.

Samotná práce je rozčleněna do pěti kapitol. Po úvodní kapitole je ve druhé části čtenář seznámen s dopravní a municipální politikou, legislativním rámcem osobní dopravy a základními pojmy týkající se problematiky veřejné dopravy. Dále je vymezena samotná osobní doprava, její subsystémy a ten pro nás nejdůležitější MHD je podrobněji vysvětlen, včetně jejího financování a ekonomiky podniků, které MHD zajišťují. Třetí kapitola se konkrétně věnuje osmi dopravním podnikům, které zajišťují MHD ve městech Ostrava, Plzeň, České Budějovice, Ústí nad Labem, Opava, Karlovy Vary, Jihlava a Děčín. Každý z podniků je stručně popsán a poté je provedeno srovnání pěti různých ukazatelů hospodaření. Čtvrtá kapitola tvoří nejdůležitější část diplomové práce. V jejím začátku jsou vyjmenována kritéria, která byla vybrána pro komparaci provozovatelů dopravní obslužnosti ve sledovaných městech. Následuje porovnání zjištěných údajů a nakonec jejich analýza a syntéza včetně zhodnocení nákladů sledovaných dopravních podniků a samostatné kategorie kompenzací. Hlavním zdrojem dat třetí a čtvrté kapitoly jsou výroční zprávy jednotlivých podniků a výroční zpráva sdružení podniků. V samotném závěru práce jsou sumarizovány získané poznatky a je s nimi porovnána naše původní hypotéza.

Informace k této práci byly čerpány převážně z odborné literatury, výročních zpráv, platné legislativy a internetových zdrojů, zde zejména z oficiálních internetových stránek dopravních podniků, Českého statistického úřadu (ČSÚ), Ministerstva dopravy České republiky (MDČR) a Ministerstva financí České republiky (MFČR).



## 2 Financování městské hromadné dopravy

V České republice je městská hromadná doprava provozována na území bývalých okresních měst a všech dalších měst s více než 10 000 obyvateli, což v souhrnu dává přesně 111 měst. Je specifickým druhem osobní přepravy a je závislá na objednavce veřejné služby. Tržby z provozování MHD totiž nestačí na pokrytí výdajů, a proto je MHD z části dotovaná z veřejných prostředků poskytovaných skrze veřejné rozpočty různých vládních úrovní. Největší měrou je financována z rozpočtů měst v rámci závazku veřejné služby k zabezpečení dopravní obslužnosti území daného města, (IDOS 2014, online).

Dopravní obslužnost je definována v zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů takto: *„Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“*, (Zákon č. 194/2010 Sb.).

### 2.1 Doprava a veřejný sektor

Doprava má v naší ekonomice důležité místo, což potvrzují i data ze statistického úřadu. V posledních 5 letech tvořilo odvětví dopravy a spojů vždy kolem 10% z celkového hrubého domácího produktu ČR. Jednalo se pokaždé o sumu kolem 390 miliard korun, (Ročenka dopravy 2012, online).

Veřejná hromadná doprava je zajišťována veřejným sektorem na neziskovém principu a lze ji nazývat veřejným statkem, i když svým charakterem neodpovídá nerivalitnímu statku. Nerivalitní statek znamená, že všichni potenciální spotřebitelé spotřebovávají tento statek společně a úroveň spotřeby jednoho spotřebitele nesnižuje spotřebu dalšího spotřebitele. Tato spotřeba u hromadné dopravy je nerivalitní pouze do doby, než je naplněna kapacita dopravního prostředku. Avšak klíčovou vlastností aby byl statek veřejným statkem, je jeho nevylučitelnost ze spotřeby, což znamená, nemožnost vyloučit kohokoliv z užívání statku. Právě tato vlastnost odlišuje veřejné statky od statků soukromých. Statek, který je nevylučitelný ze spotřeby, proto musí být financován z veřejných rozpočtů, (Holman, 2011).

Doprava s sebou přináší kromě společenských přínosů i společenské náklady, kterými jsou jak soukromé finanční částky na provoz vozidel nebo na jízdenky, tak i externí, které nazýváme externality. Koncept externalit je v ekonomii známý a používaný. Všeobecně se

přijímá, že externality představují případ selhání trhu. Jedná se o náklady, které daný subjekt přináší na jiné, aniž by byly kompenzovány. Hlavními negativními externalitami z dopravy jsou hluk, znečištění ovzduší, dopravní nehody a emise skleníkových plynů. S nárůstem výkonu dopravy, narůstají i negativní následky dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí. Z tohoto důvodu je stále více věnována pozornost možnostem, jak snížit negativní vlivy dopravy. Společensky efektivním řešením problému externalit není úplné zamezení jejich vzniku, jak bychom se mohli v souvislosti s produkcí emisí škodlivých plynů nebo znečištěním ovzduší myslet, ale zahrnutí externích nákladů do tržních cen, které budou příště odpovídat společenským nákladům. V takových případech hovoříme o internalizaci externalit, která však je složitá, neboť abychom mohli přenést externí náklady na jejich původce je třeba tyto náklady ocenit. Existuje řada přístupů k internalizaci externalit, mezi dva nejrozšířenější patří Coaseho teorém a pigouovské daně, (Adamec, 2008; Peková, Pilný, Jetmar, 2012)

Coaseho teorém patří mezi soukromé řešení, je hojně zmiňován mezi liberálními ekonomy a říká, že pokud jsou transakční náklady nulové a vlastnická práva jsou dobře definovaná a vynutitelná, tak potom veškeré projevy ekonomické neefektivnosti budou korigovány vyjednáváním mezi postiženými stranami, protože producent i konzument externality budou motivováni k nalezení vzájemně prospěšného obchodu čili k internalizaci externality. Coaseho teorém je však velmi nereálné řešení v oblasti dopravy, neboť v případě externalit působených dopravou jsou vyjednávání, vzhledem k velkému počtu původců a poškozených, prakticky nemožná a transakční náklady nejsou nulové. V takových případech není jiného řešení než zásah státu, který by se měl pokusit odstranit nebo alespoň zmírnit externality. Stát se takový problém může pokusit vyřešit výše zmíněnými pigouovskými daněmi. Jsou to daně uvalené na původce externality ve výši rozdílu mezi soukromými a společenskými náklady, což vede ke snížení produkce externality na společensky optimální úroveň. Pigouovské daně jsou teoreticky ideálním řešením, avšak z důvodu náročnosti jejich stanovování, sledování a kontroly je jejich zavedení v reálném světě obtížné, (Adamec, 2008; Holman, 2011).

I když panuje shoda o tom, že z pohledu společenské efektivity je potřeba internalizace externích nákladů, zůstává otevřená otázka, zda ta učinit pro mezní nebo průměrné náklady. V odborných diskuzích evropských strategických dokumentů jsou obvykle zmiňovány mezní náklady, ale s nimi jsou bohužel spojeny technické problémy týkající se hlavně způsobu jejich určení. Další otázkou je jaké nástroje tedy k regulaci dopravy nejlépe využívat. Momentálně využívané jsou nástroje ekonomické, mezi které patří daně, poplatky, obchodovatelná

povolení, kauce, pojištění a nástroje normativní mezi které řadíme zákazy, příkazy, limity, standardy a předeepsané administrativní postupy. Pokud bychom měli zvolit, který typ nástrojů k regulaci dopravy využívat, vybrali bychom ekonomické nástroje, které na rozdíl od normativních umožňují lepší flexibilitu pro dosažení sledovaného cíle, více motivují k zavádění nových technologií, jsou méně administrativně nákladné a mohou přinášet dodatečné příjmy do veřejných rozpočtů, (Adamec, 2008).

## **2.2 Dopravní politika**

Cílem dopravní politiky EU je konkurenceschopná, bezpečná a k životnímu prostředí šetrná doprava, která zajistí mobilitu obyvatel plně v souladu s revidovanou strategií udržitelného rozvoje a s revidovanou lisabonskou agendou pro pracovní příležitosti a růst. Dopravní politika EU je jedním ze základních východisek pro tvorbu dopravní politiky ČR, jako základního koncepčního dokumentu, který stanovuje hlavní směry vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu. Dopravní politika ČR pro léta 2014-2020 byla schválena na jednání vlády ČR dne 12. června 2013 a bezprostředně navazuje na dopravní politiku ČR pro léta 2005-2013 a je postavena na analýze jejího plnění. Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor dopravy a Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Hlavním cílem nové dopravní politiky je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy, dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Na tento hlavní cíl navazují specifické priority sektorového a průřezového charakteru. Ve středu pozornosti jsou priority jako uživatelé, provoz a bezpečnost dopravy, zdroje pro dopravu, dopravní infrastruktura, snižování dopadů na zdraví a životní prostředí, moderní technologie, výzkum vývoj a inovace, sociální otázky, zaměstnanost, vzdělání a v neposlední řadě další dlouhodobé vize, které jsou zaměřené na otázky dlouhodobého charakteru v souladu s evropskou dopravní politikou až k roku 2050, (Dopravní politika ČR 2014-2020, online).

Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 vymezila pro existenci osobní hromadné dopravy jako hlavní důvody sociální rozměr (zajištění základní dopravní obslužnosti do škol, úřadů, zaměstnání apod.), nedostatečnou kapacitu silniční infrastruktury (individuální doprava klade značné nároky na kapacitu silniční infrastruktury) a ekologický rozměr (snaha o trvale udržitelný rozvoj a s tím spojená potřeba konkurenceschopné hromadné dopravy). Mezi cíle této politiky v oblasti veřejné hromadné dopravy patřila podpora veřejné dopravy před

individuální, zlepšování mobility občanů se sníženou schopností pohybu, podporování zavádění IDS, vytvoření kvalitního informačního systému, podpora konkurenčního prostředí ve veřejné dopravě a stanovení metodiky pro zajišťování dopravní obslužnosti. Nová dopravní politika si v oblasti MHD navíc klade tyto cíle:

- 1) obnovu zastaralého vozového parku a tím zatraktivnění veřejné dopravy,
- 2) zamezení snižování výdajů z veřejného rozpočtu do dopravní obslužnosti, neboť i malé snížení výdajů může vést k velkému snížení funkčnosti systému,
- 3) vylepšení propojení dopravních systémů, aby fungovaly jako systém propojující všechny druhy dopravy v celém území regionu společně s větším propojením mezi kraji, čímž by byl vytvořen komplexní IDS, (Dopravní politika ČR, online 2005-2013; Dopravní politika ČR 2014-2020, online).

### 2.3 Municipální politika

V obecnějším smyslu vytváří municipální samospráva podmínky pro sociálně ekonomický rozvoj daného území, kdy hlavní úlohou je zajistit pro občany řadu veřejných statků a služeb pomocí buď svých neziskových organizací, nebo jinými způsoby, při respektování požadavku maximální hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti. V těchto třech kritériích je vyjádřena potřeba ekonomicky racionálního nakládání s veřejnými zdroji s ohledem na jejich vzácnost a stanovené cíle. **Hospodárností** se rozumí takové použití veřejných zdrojů, abychom dosáhli vytyčených cílů s co nejnižším vynaložením zdrojů. Kritérium **efektivnosti** můžeme sledovat dvěma způsoby. První formou je *nákladová efektivnost*, jejíž podstatou je výběr takového nákladového programu, jehož náklady byly nejnižší na jednu naturální jednotku výstupu. Druhou formou je *produktivita veřejných výdajů*, kterou se rozumí takové použití veřejných prostředků, kterým se dosáhne nejvýše možného rozsahu, kvality a přínosu plněných úkolů v porovnání s objemem prostředků vynaložených na jejich plnění. Posledním sledovaným kritériem je účelnost. **Účelností** se rozumí takové použití veřejných prostředků, které zajistí optimální míru dosažení cílů při plnění stanovených úkolů. V České republice na těchto principech funguje celkem 6253 municipálních samospráv, (Ochrana, Pavel, Vitek, 2010; Provazníková, Sedláčková, 2009; Počet obcí 2012, online).

Samospráva je převážně zabezpečována prostřednictvím zvolených orgánů – zastupitelstev, avšak může být také uskutečňována přímým hlasováním obyvatel v místním referendu. Působnost obcí dělíme na samostatnou a přenesenou v rozsahu, který stanovují zákony. Samostatná působnost je samostatný výkon samosprávy u obcí a představuje

decentralizaci veřejné správy. Přenesená působnost územní samosprávy nazývaná dekoncentrací znamená, že obsah výkonu státní správy je státem v určitém rozsahu delegován na územní samosprávu. Municipální politiku můžeme tedy chápat jako činnost, která se vztahuje k jistému souboru problémů týkajících se rozvoje obcí či měst. Jedná se o rozhodování politických autorit o tvorbě a realizaci dlouhodobých záměrů činností k dosažení vytyčených cílů rozvoje, (Provazníková, Sedláčková, 2009)

Právní úpravy obcí jsou popsány v zákoně č. 128/2000 Sb., o obcích. Obec je zde vymezena jako veřejnoprávní korporace, která má svůj vlastní majetek se kterým hospodaří, má vlastní finanční prostředky a sestavuje rozpočet obce. V tomto zákoně je i upravena kategorie měst označená jako územně členěná statutární města. Tato významná města upravují své vnitřní poměry statutem a jejich vnitřní správa se liší od ostatních měst především samosprávou městských částí. Do této zvláštní kategorie patří i všechna námi vybraná města v zákoně o obcích jsou definována takto: *„Statutární město je samostatně spravováno zastupitelstvem města; dalšími orgány statutárního města jsou rada města, primátor, magistrát a zvláštní orgány města. Městský obvod územně členěného statutárního města je spravován zastupitelstvem městského obvodu; dalšími orgány městského obvodu jsou rada městského obvodu, starosta, úřad městského obvodu a zvláštní orgány městského obvodu. Městská část územně členěného statutárního města je spravována zastupitelstvem městské části; dalšími orgány městské části jsou rada městské části, starosta, úřad městské části a zvláštní orgány městské části“*, (Zákon č. 128/2000 Sb.).

Pokud bychom se v municipální politice zaměřili pouze na MHD, zjistili bychom, že prostředky z veřejných rozpočtů měst zajišťují samotnou existenci veřejné hromadné dopravy osob, protože bez pomoci dotací by brzy zanikla. Důvodem zániku by byla, buď její obrovská ztrátovost při zachování současných cen, nebo enormní pokles poptávky při potřebě zvýšit ceny aby odpovídaly nákladům.

Mezi nástroje, které umožňují tvorbu, vyhodnocování a realizaci zabezpečující veřejnou dopravu a municipální politiku obecně, patří hlavně strategický plán rozvoje obce, rozpočtový výhled a rozpočet obce.

Finanční hospodaření obcí se řídí jejich rozpočtem a rozpočtovým výhledem. *„Rozpočet obce představuje decentralizovaný peněžní fond, který se tvoří, rozděluje a používá na principu nenávratnosti, neekvivalence a nedobrovolnosti. Technicky musí být vždy vyrovnán i za cenu návratných finančních prostředků, pokud nejsou k dispozici rezervy, je současně bilancí, která dává do souladu očekávané příjmy a výdaje. Rozpočet je také finančním*

*plánem, který je sestavován na období jednoho roku v souladu s rozpočtovým obdobím celé rozpočtové soustavy. Dále představuje nástroj realizace koncepce ekonomického a sociálního rozvoje obce tím, že stanoví priority v poskytování statků, alokuje zdroje mezi různé činnosti obce, případně rozhoduje o úrovni zdanění a poplatcích. A nakonec rozpočet poskytuje informace o finanční situaci a záměrech obce“*, (Provazníková, Sedláčková, 2009, str. 76).

Při zpracování ročního rozpočtu se vychází z rozpočtového výhledu, který, slouží pro střednědobé finanční plánování, umožňuje kvalitní řízení hospodaření a poskytuje komplexní pohled na výsledek hospodaření a finanční situaci obce. **Rozpočtový výhled** je sestavován zpravidla na 2-5 let a obce jsou od roku 2001 povinny ho sestavovat ve čtyřech základních ukazatelích: *celkové příjmy, celkové výdaje, celkové pohledávky a celkové závazky*.

**Rozpočet obce** se v České republice sestavuje ve dvojím průřezu a to běžný a kapitálový rozpočet. Oddělení běžného od investičního hospodaření umožňuje přehledně analyzovat, na co jsou vynakládány daňové i nedaňové příjmy, umožňuje analyzovat nutnost využívání návratných příjmů na financování investic a únosnou výši dluhové služby. **Běžný rozpočet** je bilance běžných příjmů a běžných výdajů, z nichž většina se každoročně opakuje. Běžnými příjmy se financují neinvestiční potřeby prostřednictvím běžných výdajů, (Provazníková, Sedláčková, 2009).

**Běžné příjmy** zahrnují:

1. *Daňové příjmy* tvoří významný podíl v příjmech rozpočtů obcí. Daňové příjmy můžeme rozdělit na svěřené daně, sdílené daně, místní daně a správní poplatky. Svěřené daně tvoří výnos příslušné daně, který výlučně plyne do rozpočtu obcí. Mezi tyto daně v současné době patří například daň z nemovitosti, která tvoří 10% celkových příjmů nebo daň z příjmu právnických osob placená obcemi. Sdílené daně jsou takové daně, jejichž výnos je procentuálně rozdělen do více druhů veřejných rozpočtů. To znamená, že do rozpočtu obce plyne pouze podíl na celostátním výnosu daně. Mezi tyto daně patří například daň z příjmů fyzických osob, která v celkovém objemu obecních rozpočtů představuje více než polovinu celkových daňových příjmů. Jako další příklad sdílené daně lze uvést daň z přidané hodnoty nebo daň z příjmu právnických osob. Nezanedbatelným příjmem obcí jsou bezesporu místní poplatky, které jsou na základě zákona o místních poplatcích tzv. místní daní. Legislativně se v případě místních poplatků nejedná o daň, ale svou ekonomickou podstatou mezi daňové příjmy patří. Podstatou poplatku je úplata za současně získaný prospěch na straně poplatníka, je zde tedy patrná ekvivalence vzájemných plnění. Tyto poplatky si spravují a vybírají obce samy a v celkovém součtu tvoří asi 2 % z celkových obecních příjmů rozpočtů v ČR. Poslední

skupinu tvoří správní poplatky, jedná se o poplatky za správní úkony, které obce vykonávají v rámci přenesené působnosti, (Pařízková, 2008).

2. *Nedaňové příjmy* můžeme charakterizovat jako příjmy z vlastní činnosti, příjmy z pronájmu majetku, zisk z vlastního podnikání, příjmy od vlastních neziskových organizací a uživatelské poplatky za služby, které se využívají u smíšených veřejných statků. Nejčastěji se využívají za odvoz odpadů, za dodávky pitné vody, za čištění odpadních vod, za sportovní služby, rekreační služby, za parkování apod.

3. *Přijaté transfery* zahrnují neopětované a nenávratně inkasované dotace od jiných veřejných rozpočtu. Tyto dotace většinou pocházejí ze státního rozpočtu, protože obce nejsou zcela finančně soběstačné a navíc v rámci přenesené působnosti zajišťují úkoly, jejichž zabezpečení na ně poručnickým způsobem přenáší stát na základě různých zákonů, musí na jejich financování dostat finanční prostředky ze státního rozpočtu. Obce však mohou získávat i účelové dotace ze státních fondů, dotace od krajských rozpočtů a dotace ze strukturálních fondů dle stanovených podmínek EU, (Peková, Pilný, Jetmar, 2012).

4. *Ostatní běžné příjmy* prezentují přijaté dary, výnosy ze sbírek, sankce apod.

**Běžné výdaje** jsou výdaje, které slouží na pokrytí běžných a pravidelně se opakujících potřeb územního samosprávného celku. Jsou to výdaje spojené s výkonem státní správy, výdaje na vlastní činnost obce v její samostatné působnosti, výdaje na všeobecné veřejné služby, výdaje na zajištění veřejného pořádku, výdaje spojené s péčí o vlastní majetek, výdaje na komunální služby, výdaje na zajištění dopravní obslužnosti, ostatní běžné výdaje v podobě placených pokut, placené úroky z přijatých půjček a úvěrů a jiné výdaje uskutečněné v rámci působnosti obce. Tyto výdaje by se daly rozdělit na neinvestiční výdaje, což jsou výdaje za zboží a služby, náklady související s pracovní silou, jako jsou mzdy a pojistné, úhrady energií, nájemné, opravy a udržování vlastního majetku, poté na neinvestiční transfery, které představují výdaje na neinvestiční účely charakteru dotací, příspěvků a dávek poskytovaných mimo rozpočtovou jednotku jako jsou dotace dobrovolným svazkům obcí, příspěvky na provoz vlastních příspěvkových organizací a nakonec na neinvestiční půjčky, které tvoří návratně poskytované prostředky jiným subjektům na neinvestiční účely, (Pařízková, 2008).

**Kapitálový rozpočet** se vyznačuje příjmy a výdaji, které se vztahují na financování investičních potřeb a přesahují období jednoho rozpočtového roku. Tento rozpočet by měl sloužit ke kumulaci zdrojů na získávání dlouhodobých aktiv, protože výdaje na investiční projekty jsou poměrně nákladné, (Peková, Pilný, Jetmar, 2012).

**Kapitálové příjmy** bývají svou povahou jednorázové, nenávratné a neopakovatelné. Jsou to příjmy z prodeje dlouhodobého majetku, kapitálové přijaté dotace z rozpočtové soustavy, přijaté dary pro investiční účely, příjmy z půjček, z emise vlastních obligací a finance z přebytku běžného rozpočtu.

**Kapitálové výdaje** slouží k financování dlouhodobých investičních potřeb, které zasahují do více rozpočtových období, obvykle bývají jednorázové a neopakují se pravidelně. Můžeme je rozdělit na investiční výdaje, které slouží na pořízení hmotného a nehmotného dlouhodobého majetku, akcií a majetkových účastí jako nástroje rozpočtové politiky, poté na investiční transfery, což jsou výdaje na investiční účely charakteru dotací, příspěvků a dávek poskytovaných mimo rozpočtovou jednotku a nakonec na investiční půjčky, kterými jsou návratné poskytované prostředky jiným subjektům na investiční účely, (Peková, Pilný, Jetmar, 2012).

Příjmy a výdaje veřejných rozpočtů jsou závazně členěny rozpočtovou skladbou neboli rozpočtovou kvalifikací. Jedná se o systematickou, jednotnou a přehlednou klasifikaci příjmů a výdajů z různých hledisek. Rozpočtovou skladbu upravuje vyhláška Ministerstva financí č. 440/2006 Sb., která mění vyhlášku č. 323/2002 Sb., o rozpočtové skladbě, ve znění pozdějších předpisů a využívá třídění odpovědnostní, druhové, odvětvové a konsolidační. Provazníková (2008) toto třídění přesněji vymezuje takto:

1. **Odpovědnostní třídění** je pro obce nepovinné. Toto třídění se povinně vztahuje ke státnímu rozpočtu (SR). Rozděluje SR do kapitol, které vyjadřují odpovědnost správců kapitol, tzn. managementu ministerstev a ústředních orgánů za hospodaření s rozpočtovými prostředky a obsahuje celkem 40 kapitol SR. Je odrazem institucionálního pojetí rozpočtu a institucionálního pojetí rozpočtové soustavy.
2. **Druhové třídění** je důležité z hlediska rozpočtové politiky a je pro obce povinné. Je základem třídění v celé rozpočtové soustavě a týká se všech peněžních operací, které třídí až na jednotlivé položky a to podle kritérií. Je rozděleno na příjmy, výdaje a financování a využívá čtyřmístný číselný kód, který umožňuje odlišit rozpočtové třídy, seskupení položek, podseskupení položek a položky příjmů a výdajů. Příjmové operace se třídí do prvních čtyř tříd: *daňové příjmy, nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté dotace*. Výdajové operace se třídí do páté a šesté třídy opět s podrobnějším členěním uvnitř každé třídy: *běžné a kapitálové výdaje*. Zvláštní postavení má osmá třída *financování*, která vyjadřuje způsob, jak jsou příjmové a výdajové operace financovány. Člení se na financování z tuzemska a financování ze zahraničí a zahrnuje i opravné položky.



3. **Odvětvové třídění** vychází z účelu, na které jsou finanční prostředky vydávány z rozpočtu v souvislosti se zajišťováním potřeb. Netřídí všechny operace, ale jen všechny výdajové operace a vybrané nedaňové a kapitálové příjmy. Výdaje dělí do těchto skupin: *zemědělství a lesní hospodářství, průmyslová a ostatní odvětví hospodářství, služby pro obyvatelstvo, sociální věci a politika zaměstnanosti, bezpečnost státu a právní ochrana* a poslední skupinou je *všeobecná veřejná správa a služby*. Také u odvětvového třídění se využívá čtyřmístný číselný kód, který umožňuje odlišit skupiny, oddíly, pododdíly a paragrafy.

4. **Konsolidační třídění** umožňuje vyloučení peněžních převodů mezi fondy a rozpočtem, převodů mezi zřizovatelem a organizační složkou a mezi veřejnými rozpočty různých úrovní. Konsolidace vyloučí duplicitu na základě interních transferů mezi fondy a provede korekci příjmů a výdajů.

Tím, že obcím byla od roku 1993 právně zaručena větší samostatnost a suverenita, včetně možnosti samostatně nakládat s finančním a nemovitým majetkem byly obce motivovány k většímu rozvoji podnikavosti. Rozvojové potřeby obcí a snaha o nápravu špatné infrastruktury byly tak náročné, že na jejich financování nepostačily běžné příjmy, a obce přistoupily k řešení této situace půjčkami na kapitálových trzích. Obce v ČR v posledních letech hospodaří s deficitem, které se projevují v nárůstu zadlužení.

## **2.4 Legislativní rámec osobní dopravy**

Problematika osobní dopravy je v rámci českého právního řádu hlavně popsána v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a v zákoně č. 1994/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, který nabyl účinnosti dnem 1. července 2010. Oba zákony vychází z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Právě v souladu s tímto nařízením byly v ČR prováděny právní změny v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, které v posledním znění například ruší ustanovení závazku veřejné služby, dopravní obslužnosti, prokazatelní ztráty. Tyto náležitosti jsou popsány v české adaptaci Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES), kterým je výše zmíněný zákon č. 1994/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Tento zákon stanovuje právě postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti.

Současně s tímto zákonem došlo k vydání nových prováděcích předpisů. Jedná se o nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb s odbavením cestujících, o vyhlášku č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace a vyhlášku č. 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

Tato ustanovení společně s novou úpravou veřejných služeb v přepravě cestujících mění nebo ruší různá ustanovení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o část, v níž byla obsažena úprava problematiky dopravní obslužnosti a závazků veřejné služby v oblasti silniční dopravy, dále byly zrušeny pojmy veřejný zájem a dopravní obslužnost, rovněž bylo zrušeno rozlišování dopravní obslužnosti na základní dopravní obslužnost a na tzv. ostatní dopravní obslužnost a také je zrušena možnost objednatele vázat udělení licence silničnímu dopravci na povinnost převzít provozování i méně lukrativní linky. Nový zákon rovněž ukládá provozovateli povinnost postoupit jízdní řád MHD do celostátního informačního systému o jízdních řádech, který je veden pro potřeby veřejnosti MDČR. Zákon také ruší ustanovení, které upravovalo závazky veřejné služby a prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby. Nově je stanovena povinnost pro MDČR a kraje sestavit plán dopravní obslužnosti. Dále v souvislosti s těmito změnami vyvstala nutnost provést i změny v oblasti výkazů, zpracování dat, informačních toků a to především v souvislosti s dokumentací pro nabídkové řízení, finanční modely a výpočet kompenzace.

## **2.5 Základní pojmy v oblasti veřejné dopravy**

V této podkapitole jsou vysvětleny základní pojmy, ke kterým se váže téma diplomové práce. Definice těchto pojmů jsou obsaženy v druhém paragrafu zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě ze dne 26. dubna 1994, ve znění pozdějších předpisů a ve druhém článku Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007.

**Veřejnou přepravou cestujících** se rozumí služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě.

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

**Provozovatelem veřejných služeb** je veřejný nebo soukromý podnik nebo skupina podniků provozující veřejné služby v přepravě cestujících nebo jakýkoli jiný veřejný subjekt, který poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících.

**Linková osobní doprava** znamená pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní.

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

**Závazkem veřejné služby** se rozumí požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.

**Kompenzací za veřejné služby** je jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím.

**Smlouvou o veřejných službách** je označován jeden nebo několik právně závazných aktů potvrzujících dohodu mezi příslušným orgánem a provozovatelem veřejných služeb, jejímž cílem je svěřit provozovateli veřejných služeb řízení a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, které spadají pod závazky veřejné služby, kdy podle práva členského státu může smlouva rovněž sestávat z rozhodnutí přijatého příslušným orgánem, které má formu zvláštního zákona nebo podzákoného právního aktu nebo které obsahuje podmínky, za kterých příslušný orgán poskytuje služby sám nebo jejich poskytování svěří vnitřnímu provozovateli.

**Integrovanou dopravou** se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím

více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.

**Tarif** v silniční dopravě je sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití.

## 2.6 Osobní doprava

Zelený (2007) rozděluje osobní dopravu na 5 subsystémů a to městskou hromadnou dopravu, příměstskou dopravu, místní dopravu, vnitrostátní dálkovou dopravu a mezinárodní dopravu. Každý druh osobní dopravy má své výhody i nevýhody. Nejdůležitější je jejich vzájemné propojení a návaznost.

V rámci větších měst, zpravidla nad 10 000 obyvatel je přeprava zajišťována **městskou hromadnou dopravou**. Uplatňuje se zde integrovaný systém městské a příměstské dopravy. Charakteristickým znakem městské dopravy je její charakteristické kolísání poptávky po přepravě v rámci dne i týdne, které je způsobeno začátkem a koncem pracovní doby či školního vyučování, respektive začátkem a koncem pracovního týdne. Výrazný vliv na MHD má především individuální automobilová doprava, která díky svému nárůstu komplikuje pohyb dopravních prostředků městské hromadné dopravy a má vliv na snížení kvality MHD. Na zajištění MHD se podílí mnoho typů dopravních prostředků, které se liší dopravní cestou, zdroji pohodu, přepravní kapacitě nebo prostorovou náročností. Mezi nejčastěji využívané druhy dopravy v rámci MHD patří metro, tramvajová doprava, autobusová, lanové dráha, případně jiná nekonvenční doprava.

V oblastech s vysokou koncentrací sídel nebo v okolí velkých městských aglomerací, kde je silná vazba na město, má dominantní postavení **příměstská doprava**. Přepravní vzdálenost se může sahat i více než 50 km od města samotného, což svědčí o dopravě na větší vzdálenosti než v případě MHD. Jejím hlavním posláním je pokrývání požadavků na přepravu mezi vnější aglomerací města a vlastním městem. I pro příměstskou dopravu je typické výrazné kolísání poptávky po přepravě, a to jak v rámci dne, tak i v rámci týdne.

Méně osídlené oblasti, které jsou mimo dosah příměstské dopravy, pokrývá **místní hromadná doprava**. Charakteristické jsou pro ni nízké přepravní proudy cestujících na značně rozsáhlém území. Místní doprava může být zajištěna železniční dopravou na regionálních tratích, nebo silniční dopravou. Důležité je vzhledem k velikosti poptávky zvolit optimální druh dopravy, co se týče přiměřené kapacity. Další nezbytností je zajistit v

maximální možné míře časovou návaznost jednotlivých spojů a linek všech dopravních prostředků a tím zabránit velkým časovým ztrátám při případných přestupech.

Na větší vzdálenosti přepravuje osoby **vnitrostátní dálková doprava**, která je charakteristická větší vzdáleností mezi stanicemi, ve kterých jednotlivé spoje zastavují. Lze ji vymezit jako mezi aglomerační dopravu, kdy jde o spojení oblastí národního významu (Praha, Brno, Ostrava) a meziregionální dopravu, která zajišťuje spojení mezi regiony, zejména sídly okresů či krajů na území státu. Tento druh dopravy klade vyšší nároky především na cestovní rychlost, pohodlí a kvalitu doplňkových služeb. Vnitrostátní dálková doprava je výrazně ovlivněna týdenní nerovnoměrností (začátky a konce víkendů), či jinou sezonní nerovnoměrností (státní svátky, školní prázdniny). Dálková doprava je zajišťována především autobusy a vlaky.

**Mezinárodní doprava** se od dálkové dopravy liší tím, že její výchozí a cílové místo leží na území dvou různých států. Mezinárodní doprava spojuje urbanizační oblasti mezinárodního významu a svých charakterem se podobá vnitrostátní dálkové dopravě. Na přepravu se využívá především autobusová, železniční a letecká doprava, jejíž význam narůstá se zvyšující se přepravní vzdáleností. Díky nízkonákladovým leteckým společnostem může tato doprava nabídnout podobné cenové podmínky jako železniční doprava a konkurovat i dopravě autobusové, jejíž nevýhodou je dlouhá přepravní doba. V nejobtížnější situaci se tak nachází železniční doprava, která není schopná konkurovat cenově levnější autobusové dopravě ani rychlosti letecké dopravy.

## 2.7 Městská hromadná doprava

Význam MHD pro mobilitu ve městech je zřejmý, zajišťuje přemísťování cestujících nejen na území města, ale i v jeho bezprostředním okolí a tvoří samostatný dopravní a přepravní systém. Jedná se o jednu z nejdůležitějších služeb obyvatelstvu, která každodenně ovlivňuje život tisíců lidí. Městská hromadná doprava byla vždy jedním z hlavních prvků, které měly výrazný vliv na vznik a rozvoj většiny měst. Přepravním řádem je MHD vymezena jako činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, ručních zavazadel, spoluzavazadel a živých zvířat vozidly veřejné osobní dopravy, je-li doprava prováděna na území města, případně jeho příměstských částí. MHD se vyznačuje určitými specifickými vlastnostmi, jako jsou přeprava velkého počtu cestujících na relativně malém území, velkou hustotou přepravní sítě s krátkými vzdálenostmi zastávek a nízkými intervaly mezi jednotlivými spoji, tarifní politikou, specifickou technickou základnou, přizpůsobenou provozu ve městech a jak již bylo

řečeno výše značnou časovou, prostorovou a sezonní nerovnoměrností poptávky. Typickou charakteristikou systémů MHD je linkové uspořádání provozu. Jde o rozsáhlou síť linek, které mají formální i věcné označení. V případě formálního jde o symbol linky (číslo, písmeno či barva), věcné označení se týká provedení na vozidlech, zastávkách a informačních prvcích. V posledních letech dochází prakticky na celém světě k prudkému nárůstu počtu osobních automobilů. Tato individuální automobilová doprava velmi negativně zasahuje do rozvoje MHD tím, že vyvolává dopravní problémy, které negativně působí na atraktivitu MHD, protože dochází k poklesu pravidelnosti a k prodlužování jízdních dob. Na toto se MHD snaží v radě větších měst reagovat preferencí dopravních prostředků MHD před dopravou individuální. Jedná se o preference na světelných signalizačních zařízeních v případě tramvají nebo zavádění vyhrazených jízdních pruhů v případě autobusové a trolejbusové dopravy. Budoucnost MHD lze očekávat nadále hlavně v pozemní přepravě, která bude nejspíše charakteristická sníženým množstvím škodlivých zplodin, nepříliš vysokou hlučností a nízkou energetickou náročností, (Dušek, 2003; Zelený, 2007).

## **2.8 Financování městské hromadné dopravy**

Městská hromadná doprava je v podstatě smíšeným veřejným statkem, protože na jejím financování se výrazně podílí rozpočet příslušného města v podobě dotací, které jsou poskytovány provozovateli. Tyto dotace jsou z pravidla poskytovány na úhradu provozních nákladů, avšak město může poskytnout dotace i na nákup nových moderních dopravních prostředků. Výdaje na městskou dopravu patří mezi největší položky městských rozpočtů. U velkoměsta jako Praha tyto náklady představují astronomickou sumu a odčerpají kolem jedné třetiny z celého rozpočtu města, (Peková, Pilný, Jetmar, 2012).

V České republice do způsobů financování MHD zásadně promlouvá předpis zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, o kterém se již zmiňují výše. Zákon byl schválený v souladu s Evropskou unií 20. května 2010. Tento předpis mimo jiné upravuje ve své 5. části kompenzace poskytované za provozování veřejných služeb, jejichž výše je stanovena na základě smlouvy mezi provozovatelem (dopravní podnik) a objednatelem (město). Již před uzavřením smlouvy je objednateli poskytnut finanční model očekávaných nákladů a výnosů a objednatel je povinen si zkontrolovat zda navrhovaná kompenzace není nadměrná. Na žádost objednatele poskytne své stanovisko ke smlouvě i ministerstvo dopravy. Jak již bylo zmíněno výše MDČR vydalo v roce 2010 vyhlášku č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše

kompenzace. V této vyhlášce je upraven způsob sestavení finančního modelu a určení nadměrné kompenzace a pravidla pro změny výše této kompenzace. Kompenzace za službu nesmí překročit to, co je potřeba k pokrytí nákladů spojeným s poskytováním služby, při zohlednění příjmů z těchto služeb a zisku. Čistým příjmem je součet výnosů a kompenzace snížený o náklady, jak demonstruje následující vztah, (Nařízení vlády č.295/2010).

$$CP = (V+K) - N \text{ [Kč]}$$

Kde:  $CP$  = čistý příjem dopravce;  $V$  = výnosy;  $K$  = kompenzace;  $N$  náklady

Kompenzace se vypočte na základě tohoto vztahu, (Kleprlík, 2011).

$$K = N - V + CP \text{ [Kč]}$$

V další části zákon definuje i dohled nad dodržováním postupu při uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na základě nabídkového řízení nebo přímým zadáním a jejich změnách podle tohoto zákona vykonává úřad pro ochranu hospodářské soutěže, (Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007).

Společnosti provozující veřejnou dopravu bývají často zakládány veřejnoprávními korporacemi, což je i případ námi sledovaných podniků, v další podkapitole bude ukázáno hospodaření těchto podniků, které budu rozebírat z obecné legislativní stránky.

## 2.9 Ekonomika dopravních podniků

Jako hlavní podklady pro zjišťování hospodářské, finanční a majetkové situace podniku slouží především rozvaha a výkaz zisku a ztrát, které jsou součástí účetní závěrky. Všechny námi sledované podniky vypracovávají každoročně výroční zprávu na základě zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví. Dle § 21 tohoto zákona, sestavují výroční zprávu účetní jednotky, které mají povinnost ověření účetní závěrky auditorem. Jsou to podniky, které splní alespoň jednu ze tří následujících podmínek:

- 1) Mají aktiva ve výši alespoň 40 mil. Kč,
- 2) roční čistý obrat přesáhl 80 mil. Kč,
- 3) průměrný přepočtený stav zaměstnanců je více než 50.

Z dat v následující kapitole zjistíme, že námi vybrané podniky splňují všechny tři tyto podmínky, proto musí každoročně povinně vypracovat výroční zprávu.

### 2.9.1 Účetní závěrka

Společnost je povinna sestavovat účetní závěrku dle zákona o účetnictví a dle zákona č. 513/1991 Sb., obchodního zákoníku je každá účetní jednotka povinna účtovat v soustavě podvojného účetnictví. Účetní závěrka může být účetními jednotkami sestavená ve dvou verzích. První možností je sestavují účetní závěrky v plném rozsahu s povinností auditu. Druhou možností je ve zjednodušeném rozsahu, kdy rozvaha i výkaz zisku a ztráty zahrnují pouze položky označené velkými písmeny latinské abecedy a římskými číslicemi, výkaz zisku a ztráty navíc i výpočtové položky. Účetní závěrka se skládá z rozvahy, výkazu zisku a ztrát a příloha, která vysvětluje a doplňuje informace z obou výkazů. Všechny tři zmíněné dokumenty se nyní pokusíme blíže specifikovat.

**Rozvaha** je výkaz, který nám na straně aktiv podává informace o majetku firmy a na straně pasiv nabízí přehled o zdrojích, ze kterých byl tento majetek pořízen. Z rozvahy můžeme nejlépe zjistit majetkovou a do jisté míry i finanční situaci dané společnosti.

**Výkaz zisku a ztráty** je účetní výkaz, který podává informaci o výsledku hospodaření společnosti dosaženém ve sledovaném účetním období a o jeho složkách. Můžeme porovnat výnosy a náklady dosažené za účetní období a rozdílem mezi výnosy a náklady jsme schopni zjistit výsledek hospodaření. Pokud produkuje firma zisk, tak je hospodářský výsledek kladný, naopak pokud je firma ve ztrátě vykazuje záporný hospodářský výsledek. Výkaz zisku a ztráty je důležitým podkladem pro hodnocení ziskovosti vložených prostředků.

**Příloha účetní závěrky** obsahuje různé informace, které doplňují rozvahu a výkaz zisku a ztráty. Jedná se o informace o výši splatných závazků pojistného na sociálním zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, o výši splatných závazků veřejného zdravotního pojištění a o výši evidovaných daňových nedoplatků u místně příslušných finančních orgánů. Navíc informuje o výši vlastního kapitálu, o průměrném přepočtu zaměstnanců, o výši půjček a úvěrů a o každé významné události, (Kožená, 2012).

### 2.9.2 Výroční zpráva

Tento dokument je tvořen vyváženými, ucelenými a komplexními informacemi o vývoji výkonnosti, činnosti a stávajícím hospodářském postavení dané účetní jednotky. Dále musí kromě informací nezbytných pro naplnění účelu výroční zprávy obsahovat nejméně finanční a nefinanční informace o skutečnostech, které nastaly až po rozvahovém dni a jsou významné pro naplnění účelu výroční zprávy, informace o předpokládaném vývoji činnosti účetní jednotky, informace o aktivitách v oblasti výzkumu a vývoje, informace o aktivitách v oblasti



ochrany životního prostředí a pracovněprávních vztazích, informace o tom, zda má účetní jednotka organizační složku v zahraničí, informace požadované podle zvláštních předpisů, kompletní účetní závěrku včetně zprávy o auditu.

Výroční zpráva spolu s účetní závěrkou podléhají schválení k tomu příslušným orgánem společnosti, u akciové společnosti valné hromadě akciové společnosti. Po ověření účetní závěrky a výroční zprávy auditorem, je výroční zpráva zveřejněna jejím uložením do sbírky listin obchodního rejstříku, (Zákon č. 563/1991 Sb.).

### 2.9.3 Ekonomické ukazatele

Pro zjištění majetkové, hospodářské a finanční situace společnosti se využívají údaje z účetních výkazů rozvaha a výkaz zisku a ztráty. Děje se tak v peněžním vyjádření, obvykle v tisících Kč. Setkáváme se s ukazateli tří druhů: extenzivními, intenzivními a poměrnými.

**Extenzivní ukazatele** jsou ukazatele objemové, kvantitativní neboli ukazatele množství, jež lze získat přímo z účetních výkazů. Člení se na stavové, rozdílové a tokové ukazatele. Stavové ukazatele vyjadřují stav majetku a zdrojů jeho financování k určitému okamžiku. Jedná se o statické ukazatele získávané z rozvahy. Rozdílové ukazatele opět zjišťujeme k určitému okamžiku, kdy odečítáme jeden stavový ukazatel od druhého. Tokové ukazatele vyjadřují výši ukazatelů za určitý časový interval.

**Intenzivní ukazatele** jsou relativní, kvalitativní ukazatele, které se získávají poměření extenzivních ukazatelů do zlomku. Mají vyšší vypovídací schopnost než samotné extenzivní ukazatele, neboť vyjadřují kvalitu určitých ekonomických jevů. Jako příklad můžeme uvést mzdovou nákladovost, která se zjišťuje podílem mzdových nákladů a celkových nákladů. Pokud vynásobíme tento podíl stem, získáme procento mzdové nákladovosti. Toto procento nám udává, kolik mzdových nákladů je společností vynaloženo na každých 100 korun celkových nákladů.

**Poměrné ukazatele** se dělí na poměrné ukazatele struktury, poměrné ukazatele splnění plánu a poměrné ukazatele vývoje. První typ je dán poměrem určité části celku k tomuto celku vynásobené stem. Tímto způsobem, lze třeba zjistit, jaké procento všech zaměstnanců tvoří řidiči. Druhý druh se zjišťuje poměření dosažené skutečnosti k předpokládanému záměru. Poslední typ zjistíme srovnání určitého jevu v různých časových obdobích, (Horák, 2010).

### **3 Analýza výdajů na MHD ve vybraných městech**

V této kapitole bude představeno vybraných osm dopravních podniků, které se podílejí na zabezpečování MHD daného města. Každý dopravní podnik je zde stručně charakterizován a analyzován z hlediska různých ekonomických údajů.

Většina informací v této kapitole byla čerpána z výročních zpráv příslušných dopravních podniků, dále byla využita data zveřejněná ve výročních zprávách Sdružení dopravních podniků ČR (SDPČR). Výroční zprávy byly získány buď z internetových stránek daných dopravních podniků, nebo výpisu z obchodního rejstříku. Jedná se o zájmové sdružení, které bylo založeno v roce 1991. Členem sdružení je 19 dopravních podniků provozujících MHD na území ČR, včetně všech osmi dopravních podniků, kterými se tato diplomová práce zabývá. K tomu abychom mohli posoudit ekonomický vývoj daného dopravního podniku, je třeba sledovat jeho hospodaření za delší časové období, v našem případě to bylo pět let.

#### **3.1 Dopravní podnik Ostrava, a.s.**

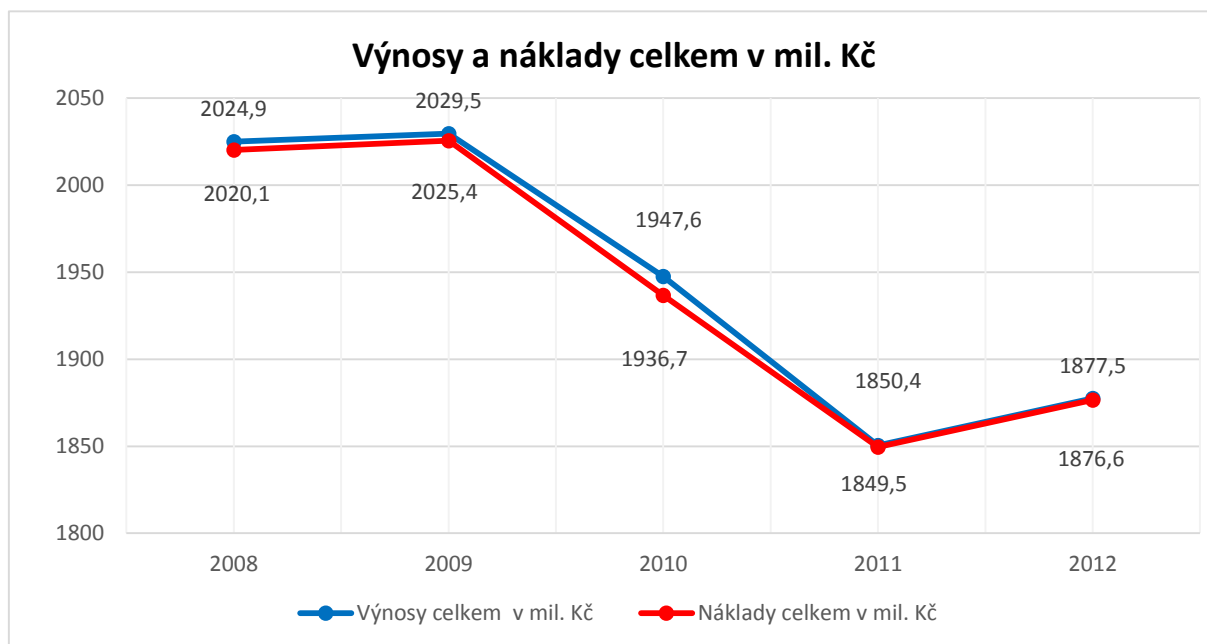
Zakladatelem a jediným akcionářem Dopravního podniku Ostrava, a. s. (DPO) je Statutární město Ostrava a základní kapitál společnosti skýtá 3 327 648 000 Kč. DPO vznikl zapsáním do obchodního rejstříku Krajského soudu v Ostravě dne 19. 10. 1995 a je akciovou společností. DPO zajišťuje dopravní obslužnost ve městě Ostravě na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu MHD, která je uzavřena se statutárním městem Ostrava. Kromě Ostravy DPO zajišťuje dopravní spojení také pro okolní obce. DPO provozuje celkem 57 autobusových linek s délkou přesahující 721 km, 10 trolejbusových linek s délkou 98 km a 17 tramvajových linek s délkou 239 km. Ostrava tím patří mezi jedno ze sedmi měst v ČR, kde je provozována tramvajová doprava. V roce 2012 bylo přepraveno téměř 96,4 milionů cestujících 273 tramvajemi, 62 trolejbusy a 297 autobusy. DPO kromě této činnosti provozuje projektování, výstavbu, údržbu a opravy dopravní cesty, údržbu, opravy a modernizaci dopravních prostředků, montáž tramvají a trolejbusů, projektování dopravní obsluhy území, výcvik řidičů a prodej reklamy.

##### **3.1.1 Hospodaření Dopravního podniku Ostravy, a. s**

DPO ve všech letech sledovaného období 2008-2012 docílila kladného hospodářského výsledku. A to i přes to, že výnosy ve sledovaném období klesly téměř o 150 milionů korun.

DPO se navzdory sníženým výnosům podařilo vykazovat kladný hospodářský výsledek hlavně díky úsporám v nákladech. Postupný pokles jak výnosů, tak nákladů je viditelný v grafu.

**Graf 3.1** Celkové náklady a výnosy, DPO v letech 2008-2012 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPO, a. s

Pokud bychom se měli blíže zaměřit na náklady, tak největší položkou jsou osobní náklady, které tvoří ve sledovaných letech 40-45% celkových nákladů. Osobní náklady zahrnují mzdové náklady, odměny členům orgánů společnosti, náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění a další sociální náklady. V letech 2008-2012 počet zaměstnanců celkově klesl z 2449, až na 2008 což je pokles o téměř 20%. I na tomto údaji je vidět úsporná snaha ze strany DPO. Pokles se týkal hlavně dělníků a technickohospodářských zaměstnanců, kdežto počet řidičů se téměř nezměnil z 1036 na 1026 řidičů. Druhou významnou skupinu nákladů tvoří výkonová spotřeba, ta zahrnuje spotřebu materiálu, energie a služby. I zde je viditelný pokles v nákladech, naprosto největší je pokles ve spotřebě materiálů, která poklesla z 351 miliónů v roce 2008 na 117 miliónů v roce 2012, což je pokles přesně na jednu třetinu těchto nákladů za pět let. Spotřeba paliv a energií ve všech sledovaných letech osciluje kolem 300 miliónů korun a je vidět, že i zde se Ostravský podnik dokázal dobře vyrovnat s nárůstem cen pohonných hmot. Pouze složka služeb a oprav

vykazovala ve sledovaném období nárůst a to téměř o 100%. I přesto se podíl na celkových výdajích za sledovaných pět let snížil.

Z tabulky je patrné, že největšího objemu počtu přepravených osob dosáhl ostravský podnik v roce 2010, tehdy přepravil více než 106 mil. cestujících. Podobné počty byly i v předcházejících letech, avšak následujícího roku byl zaznamenán pokles o 4,2 %, a v roce 2012 došlo dokonce k poklesu počtu cestujících o 4,9 %. Tabulka znázorňuje počet přepravených osob DPO v letech 2008-2012.

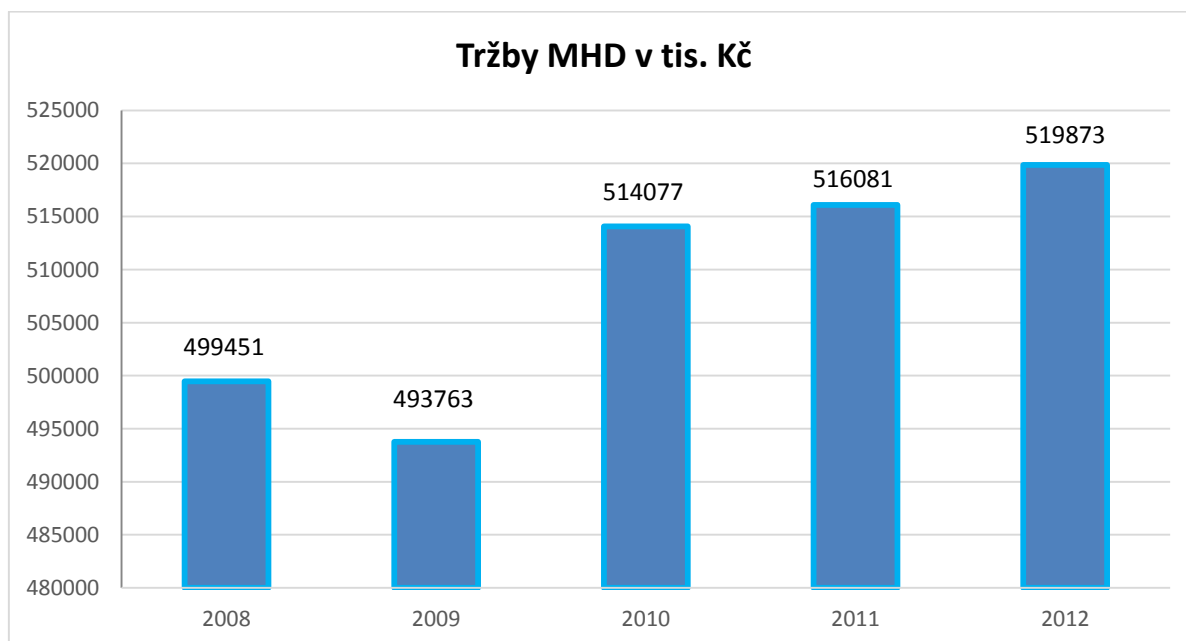
**Tabulka 3.1** Počet cestujících MHD DPO za období 2008-2012 (v tis. osob)

| 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012   |
|---------|---------|---------|---------|--------|
| 105 489 | 106 158 | 106 327 | 101 924 | 96 389 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPO, a. s

Tržby z MHD ostravského podniku ukazují skokový nárůst v roce 2010 navzdory tomu, že se počet přepravených téměř nezměnil. Důvodem je zdražení ceny jízdného, ke kterému došlo právě k 1. 1. 2010. Při této úpravě tarifů došlo k růstu cen za jízdné jak dlouhodobé, tak krátkodobé. Tento nárůst tržeb je vidět v následujícím grafu.

**Graf 3.2** Tržby za MHD, DPO za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPO, a. s

V roce 2012 společnost vložila finanční prostředky ve výši 345 mil. Kč na nákup a modernizaci autobusů, trolejbusů a tramvají a také na strojní, stavební a jiné investice. Tato částka byla pokryta ze dvou třetin vlastními zdroji a z jedné třetiny dotacemi z Evropských fondů. Z těchto 345 mil. Kč bylo věnováno 315 mil. Kč na obnovu vozového parku. Vývoj investic na vozový park v průběhu posledních pěti let je vidět v následující tabulce.

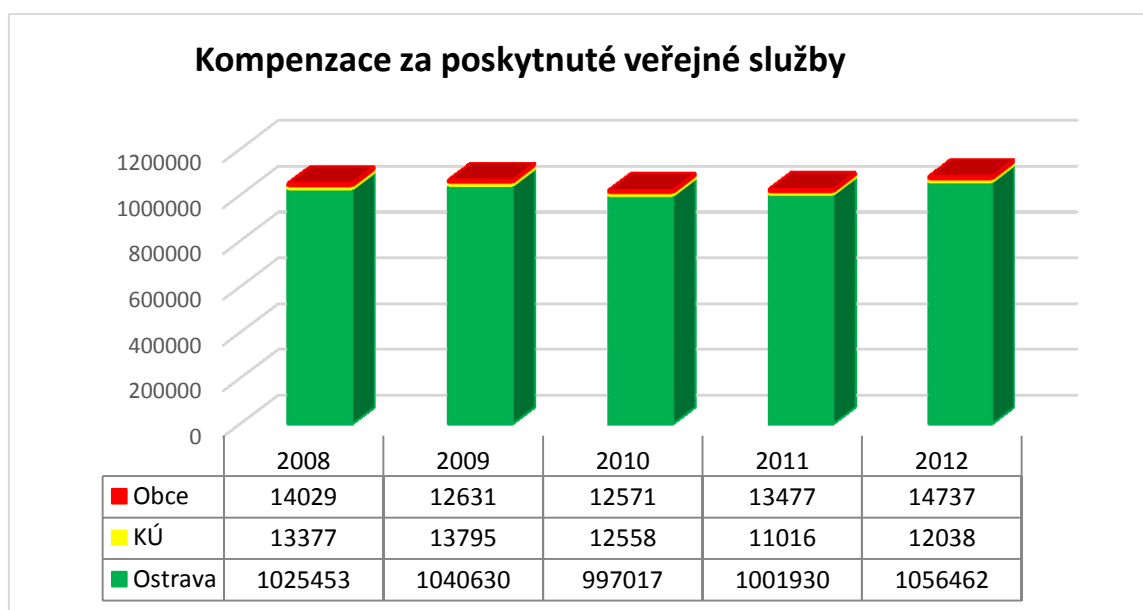
**Tabulka 3.2** Investice DPO do vozového parku za období 2008-2012 (v tis. Kč)

| 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 249 522 | 199 846 | 290 604 | 280 336 | 315 760 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPO, a. s

Společnost v roce 2012 dostala od Statutárního města Ostravy jako kompenzaci za poskytnuté veřejné služby částku 1 056 mil. Kč, od Krajského úřadu Ostravského kraje 12 mil. Kč a od ostatních obcí 14,7 mil. Kč. Jak zobrazuje následující graf, struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti se v Ostravě v letech 2008-2012 téměř nezměnila.

**Graf 3.3** Kompenzace za poskytované veřejné služby v Ostravě za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPO, a. s

### 3.2 Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

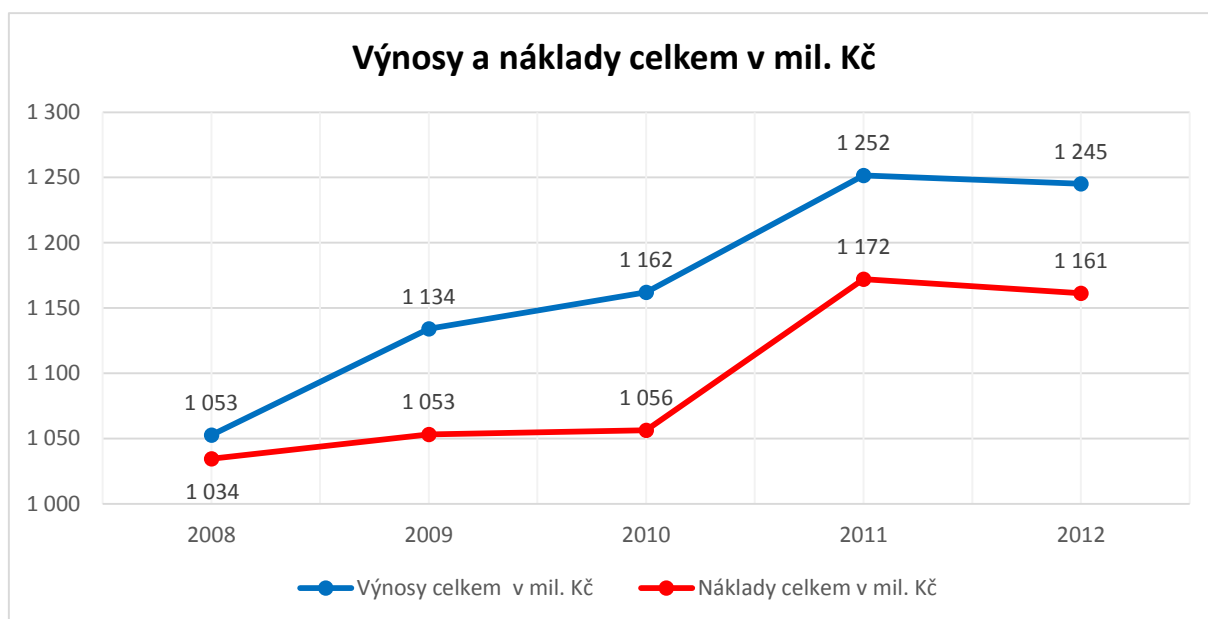
Zakladatelem a jediným akcionářem Plzeňských městských dopravních podniku, a.s. (PMDP) je statutární město Plzeň. Základní kapitál společnosti činí 1 015 014 000 Kč. PMDP vznikly

zapsáním do obchodního rejstříku Krajského soudu v Plzni dne 1. 5. 1998 a jsou akciovou společností. Hlavní a nejdůležitější činností společnosti je provozování městské veřejné dopravy v Plzni a v přilehlém okolí. PMDP provozují celkem 31 autobusových linek s délkou 369 km, 9 trolejbusových linek s délkou 79 km a 3 tramvajových linky s délkou 24 km. Stejně jako Ostrava patří mezi 7 měst s tramvajovou dopravou v ČR. V roce 2012 bylo přepraveno více než 99 milionů cestujících 88 trolejbusy, 122 tramvajemi a 113 autobusy. Kromě této činnosti se PMDP angažují také ve výstavbě horního vedení drážních cest, dodávky a provozování elektronického odbavovacího a rezervačního systému, provozování autoškoly, mytí vozů, opravy dopravních prostředků včetně lakování.

### 3.2.1 Hospodaření Plzeňských městských dopravních podniků.

PMDP ve všech letech sledovaného období 2008-2012 dosáhly kladného hospodářského výsledku. V následném grafu je viditelný rapidní růst výnosů v období 2008-2011.

**Graf 3.4** Celkové náklady a výnosy, PMDP v letech 2008-2012 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv PMDP, a. s

Při bližším pohledu na náklady je vidět, že osobní náklady tvoří kolem 40% celkových nákladů a v roce 2012 dosáhly částky 484 mil. Kč a jsou hlavním důvodem růstu celkových nákladů v průběhu sledovaných pěti let, neboť v roce 2008 to byla částka pouze 412 mil. Kč. Podnik zaměstnával ve sledovaném období podobný počet zaměstnanců kolem 1000 osob,

z nichž bylo zhruba 560 řidičů. Další větší položkou byly výdaje na nákup materiálu 230 miliónů Kč, z čehož více než polovinu tvořily výdaje na nákup pohonných hmot. Jejich procento v celkových nákladech je však v celém období téměř totožné a celkově je jejich růst v našem období pouze 10% a je hlavně spojen s rostoucí cenou pohonných hmot nikoliv nárůstem množství. Položkou s velkým nárůstem jsou služby, jejichž náklady vzrostly ze 123 na 179 mil. Kč, což je téměř nárůst o 50%.

Jak je vidět z tabulky největšího objemu počtu přepravených osob dosáhly PMDP v roce 2008, tehdy přepravily téměř 107 miliónů cestujících. V následujících letech byl zaznamenán pozvolný pokles až pod 100 miliónů přepravených osob. Podrobnější údaje jsou viditelné v následující tabulce.

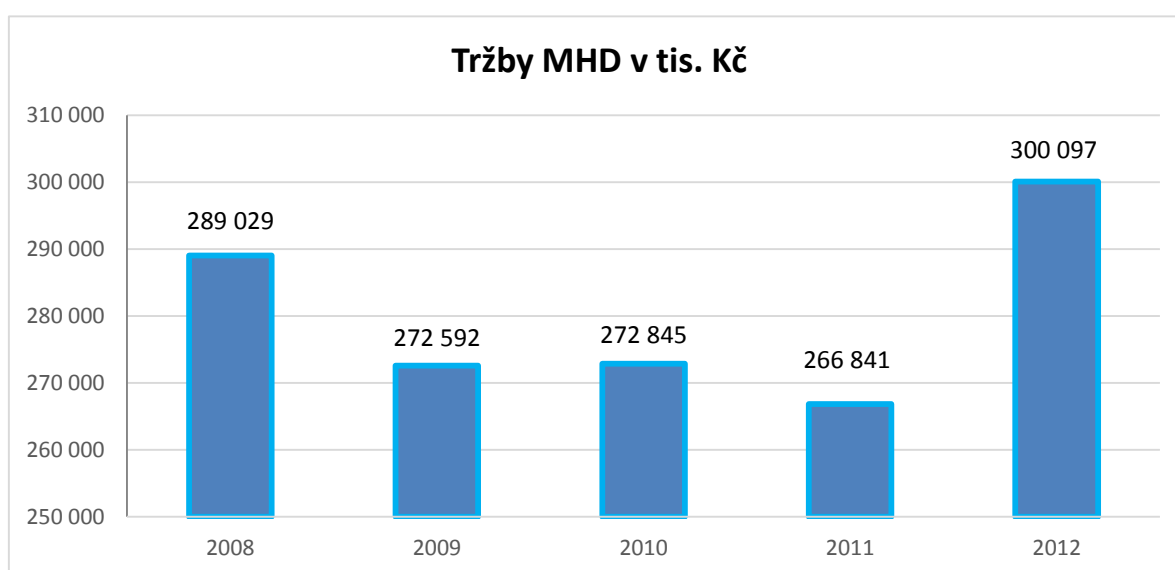
**Tabulka 3.3** Počet cestujících MHD PMDP za období 2008-2012 (v tis. osob)

| 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012   |
|---------|---------|---------|---------|--------|
| 106 977 | 102 252 | 100 885 | 101 900 | 99 154 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv PMDP, a. s

Tento pokles počtu cestujících je viditelný i na poklesu tržeb z MHD, které až do roku 2012 vykazovaly klesající tendenci až do roku 2012, kdy se tržby zvedly téměř o 15% a dosáhly částky 300 miliónů Kč. Tento nárůst je způsobem zvýšenou cenou v tarifech. Přesná data ve vybraném období jsou viditelná v grafu.

**Graf 3.5** Tržby za MHD, PMDP za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv PMDP, a. s

Další tabulka nám ukazuje investice PMDP do vozového parku, které mají s postupem času lehce rostoucí tendenci. Je třeba zmínit, že s výjimkou roku 2008, kdy polovina těchto investic byla krytá příspěvky od města a státu, si PMDP financoval investice buď úplně, nebo s velké části z vlastních zdrojů.

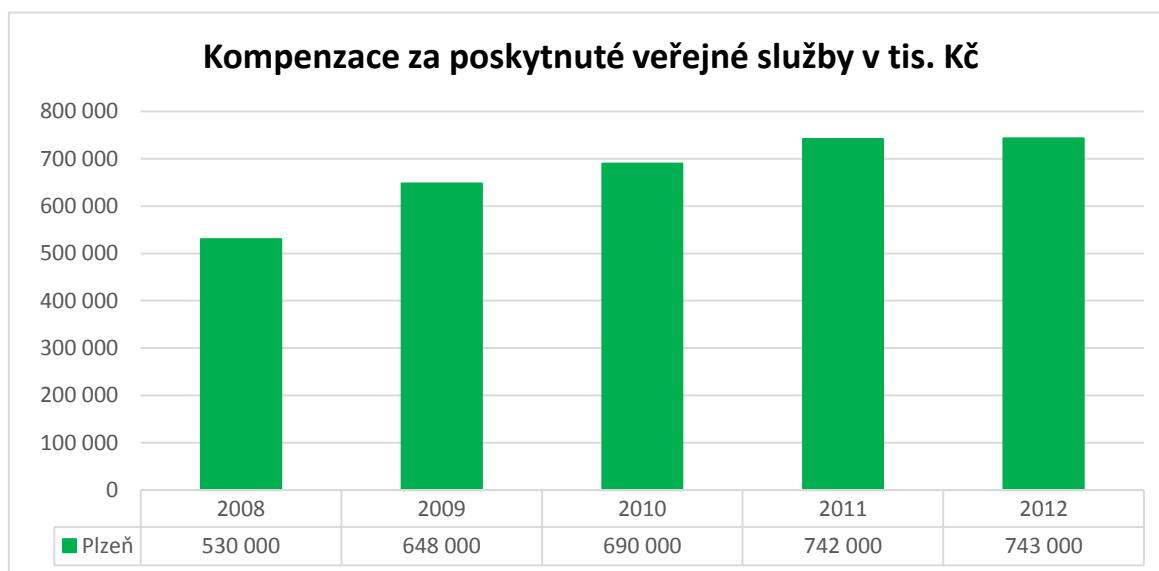
**Tabulka 3.4** Investice PMDP do vozového parku za období 2008-2012 (v tis. Kč)

| 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 239 200 | 273 600 | 232 800 | 273 200 | 309 000 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv PMDP, a. s

Pokud se týká kompenzací za poskytnuté veřejné služby i zde je vidět nárůst za sledované období. Město Plzeň v tomto období postupně zvyšovalo své kompenzace z 530 milionů korun v roce 2008 až na 743 milionů korun v roce 2012. Dle údajů ve výročních zprávách je dopravní podnik v Plzni jediný ze všech námi sledovaných dopravních podniků, který v celém sledovaném období nedostal žádné kompenzace za poskytování veřejných služeb od krajského úřadu nebo okolních obcí.

**Graf 3.6** Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Plzni za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv PMDP, a. s

### 3.3 Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.

Zakladatelem a jediným akcionářem Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. (DPMČB) je Statutární město České Budějovice a základní kapitál společnosti činí 467 200

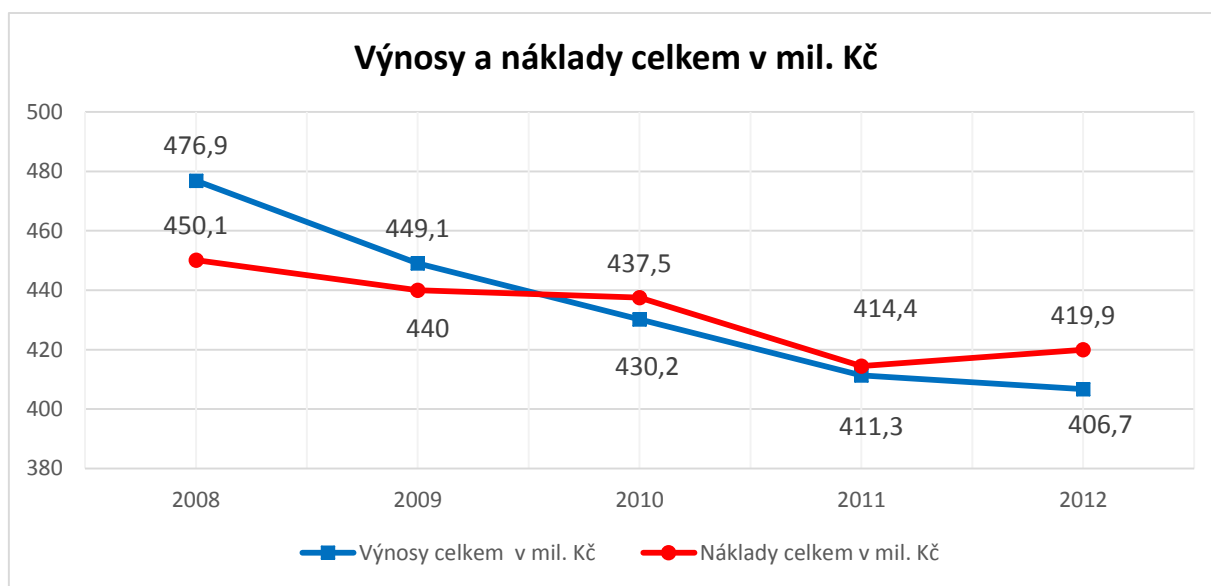


000 Kč. DPMČB vznikl zapsáním do obchodního rejstříku Krajského soudu v Českých Budějovicích dne 1. 9. 1997 a je akciovou společností. DPMČB zajišťuje dopravní obslužnost v Českých Budějovicích na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy, která je uzavřena s městem České Budějovice. Kromě Českých Budějovic DPMČB zajišťuje dopravní spojení také pro 14 příměstských obcí a měst Hluboká nad Vltavou a Rudolfovo. DPMČB provozuje celkem 13 autobusových linek s délkou přesahující 155 km a 8 trolejbusových linek s délkou téměř 66 km. V roce 2012 bylo přepraveno více než 38 milionů cestujících 58 trolejbusy a 83 autobusy. DPMČB se kromě této činnosti také zabývá reklamou, prodejem nafty, mytím vozidel, pneuservisem, lakovnou a servisem vozidel.

### 3.3.1 Hospodaření Dopravního podniku města České Budějovice, a. s.

DPMČB se ve všech letech sledovaného období snižovaly výnosy rychlejším tempem než náklady, což mělo za následek záporný výsledek hospodaření v posledních letech. V následném grafu je tento trend zhoršování hospodářského výsledku dobře viditelný.

**Graf 3.7** Celkové náklady a výnosy, DPMČB v letech 2008-2012 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMČB, a. s

Při bližším pohledu na náklady je vidět, že největší položkou jsou osobní náklady, které tvoří 40% celkových nákladů a dosáhly částky 169 mil. Kč. Tyto výdaje se víceméně nezměnily za celé sledované období. Podniku se ve sledovaném období podařilo snížit počet zaměstnanců ze 433 na 384, přičemž u řidičů z 227 na 187. To koresponduje s nerostoucími

náklady, neboť za dané období mírně porostly mzdy a to vyrovnalo úbytek zaměstnanců. Další větší položkou byly výdaje na nákup paliv a energií, které v letech 2008-2012 dosahovaly kolem 70 miliónů Kč. Úspora byla zaznamenána u nákladů na materiál a náhradní díly, která v průběhu let klesla z téměř 60 mil. Kč na 34 mil. Kč, pak také u ostatních provozních nákladů a služeb kdy obě tyto položky poklesly zhruba o 10 mil. Kč.

Z tabulky je patrné, že počet přepravených osob DPMČB se za celé období velmi pozvolna klesal a ve všech letech vykazoval čísla mezi 38 a 41 milióny cestujících. Je to trend, který můžeme sledovat téměř u všech dopravních podniků

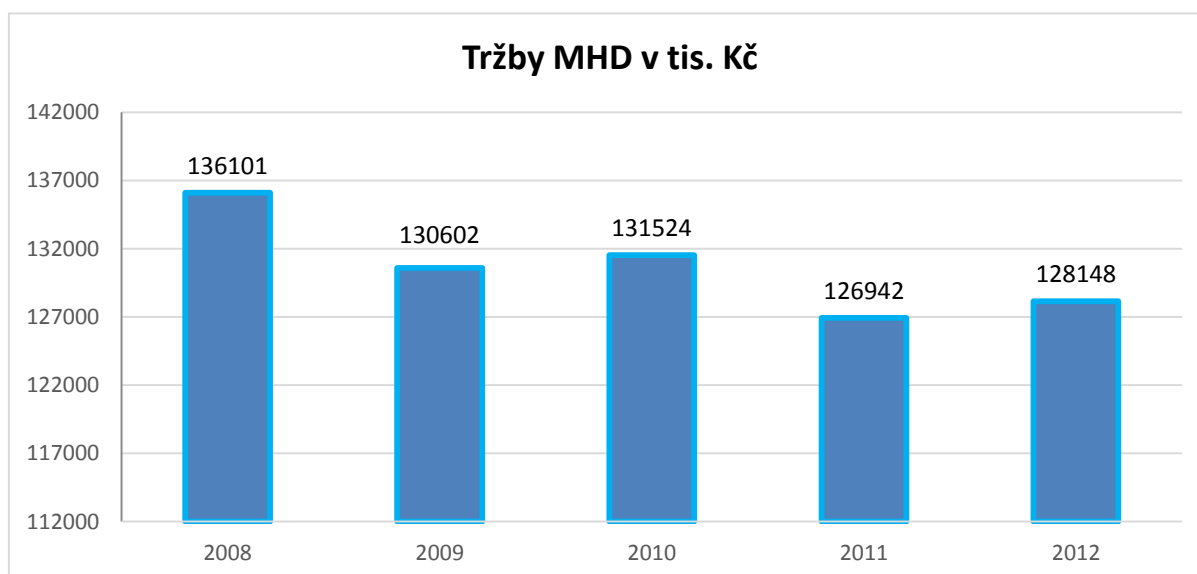
**Tabulka 3.5** Počet cestujících MHD DPČB za období 2008-2012 (v tis. osob)

| 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 40 974 | 40 279 | 40 215 | 38 493 | 38 091 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMČB, a. s

Tento pomalý pokles počtu cestujících je viditelný i na poklesu tržeb z MHD. Ty padaly ze 136 miliónů až k 129 miliónům. DPMČB se snažil v roce 2011 zvýšit tyto tržby pomocí změny úpravy cen a zón dlouhodobých jízdenek, avšak bez úspěchu. Přesná data ve vybraném období, která jsou viditelná v grafu, to potvrzují.

**Graf 3.8** Tržby za MHD, DPMČB za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMČB, a. s

Další tabulka nám ukazuje investice DPMČB do vozového parku, které jsou velice rozdílné. S přehledem největší investice proběhly v roce 2011 a to v souhrnu více než 130 miliónů Kč, díky dotacím ze státního rozpočtu ve výši 45,2 miliónů Kč. V následujícím roce dostal DPMČB státní příspěvek ve výši 25 miliónů korun. V ostatních letech však investice hradil hlavně z vlastních zdrojů a proto byly mnohem nižší.

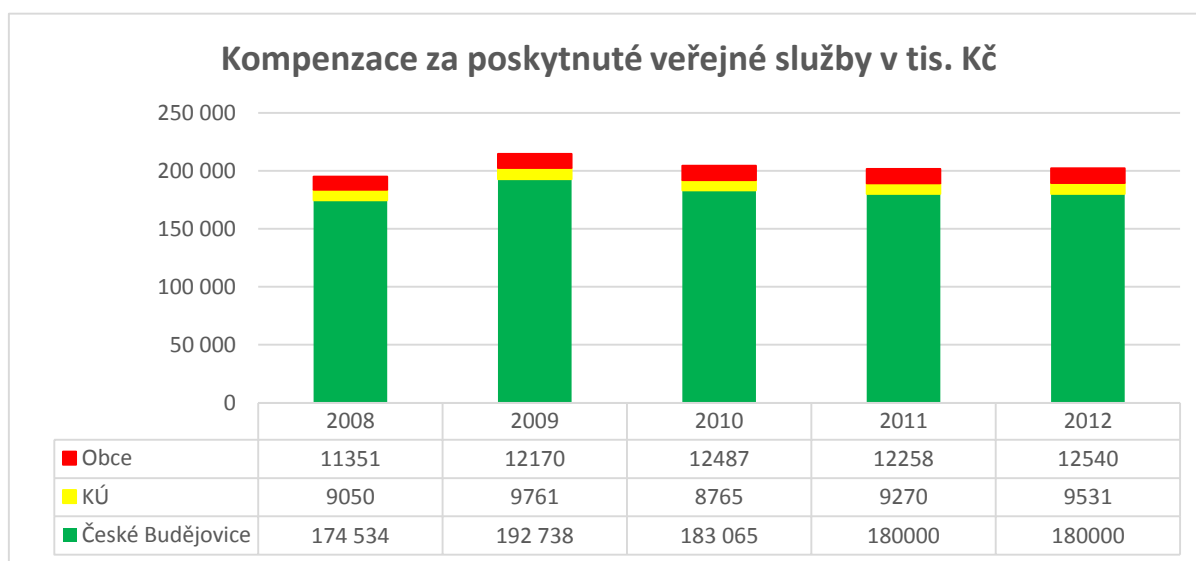
**Tabulka 3.6** Investice PMDP do vozového parku za období 2008-2012 (v tis. Kč)

| 2008   | 2009   | 2010   | 2011    | 2012   |
|--------|--------|--------|---------|--------|
| 63 520 | 54 218 | 28 620 | 126 570 | 85 440 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMČB, a. s

Kompenzace za poskytnuté veřejné služby pokrývají téměř polovinu veškerých nákladů společnosti a v posledních dvou letech se ustálily na 202 miliónech korun. Přesná čísla ukazuje následující graf.

**Graf 3.9** Kompenzace za poskytované veřejné služby v ČB za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMČB, a. s

### 3.4 Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a. s.

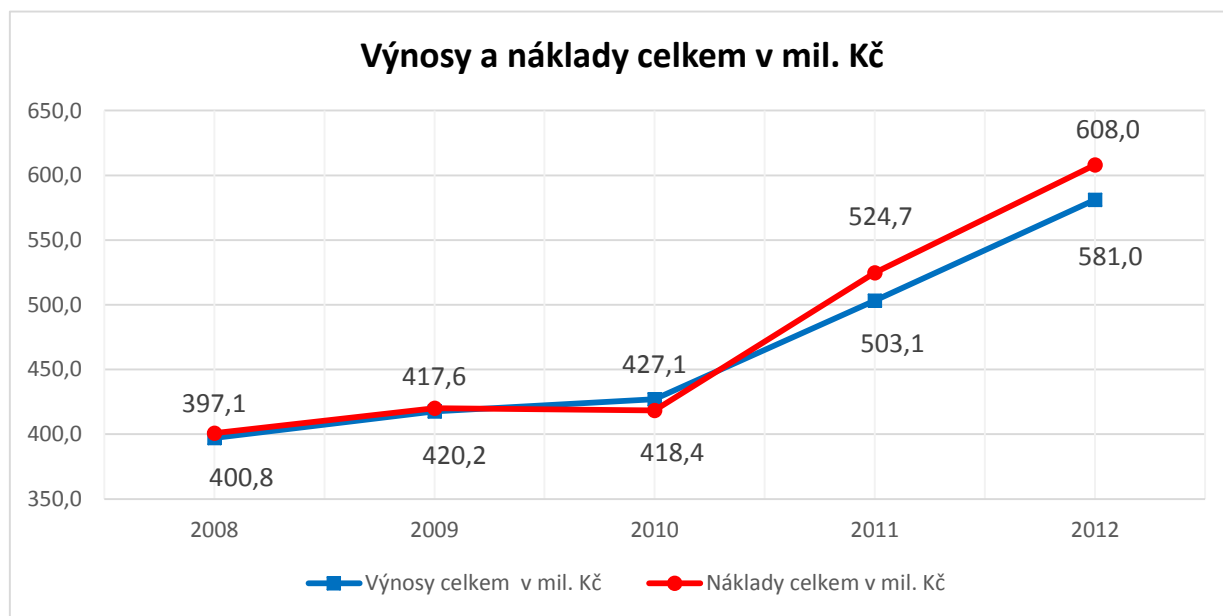
Zakladatelem a jediným akcionářem Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s. (DPMUL) je Statutární město Ústí nad Labem a základní kapitál činí 675 000 000 Kč. DPMUL vznikl zapsáním do obchodního rejstříku Krajského soudu v Ústí nad Labem dne 1. 1. 1997 a je akciovou společností. Dopravní podnik zajišťuje zejména provoz hromadné dopravy ve městě Ústí nad Labem, jeho blízkém okolí a od roku 2010 je provozovatelem

dopravy na lanové dráze na Větruši. DPMUL provozuje 23 autobusových a 11 trolejbusových linek. V roce 2012 bylo přepraveno 47 milionů cestujících za pomoci 75 autobusů a 70 trolejbusů, z tohoto počtu je 6 trolejbusů ve vlastnictví města Ústí nad Labem. DPMUL se kromě dopravní obslužnosti činnosti také zabývá prodejem nafty, provozem autoškoly, provozuje stanici technické kontroly, čerpací stanice a odtahovými službami pro potřeby města Ústí nad Labem.

### 3.4.1 Hospodaření Dopravního podniku města Ústí nad Labem a. s.

Akciová společnost v roce 2012 dosáhla hospodářského výsledku po zdanění ve výši téměř - 27 mil. Kč, což prezentuje nejhorší hospodaření v celém sledovaném období. Na grafu je viditelný kladný nebo nepatrně záporný hospodářský výsledek až do roku 2010, od roku následujícího však náklady společnosti rapidně rostly, což se projevuje i na hospodářských výsledcích.

**Graf 3.10** Celkové náklady a výnosy, DPMUL v letech 2008-2012 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMUL, a. s

Při bližším pohledu na náklady je viditelné, že nárůst je způsoben hlavně nákupem nafty, která však byla dále prodávána smluvním partnerům, čímž došlo i k zvýšení výnosů. Hlavním důvodem záporných hospodářských výsledků je růst osobních nákladů a výkonové spotřeby, které celkově vzrostly o více než 40 milionů za sledované období. Dopravní podnik zaměstnával v roce 2012 celkem 501 zaměstnanců, což je stejný počet jako v roce 2008 i proto na osobních nákladech

nebyla možná žádná úspora ba naopak. V podstatě jedinou položkou, která ve sledovaném období zaznamenala pokles, byly ostatní provozní náklady, když klesly z 28 na 10 mil. Kč.

Počet přepravených osob DPMUL se až do roku 2012 držel na identických hodnotách, až v tomto posledním roce našeho období došlo k poklesu o téměř 10% na 47 milionů. Celý průběh počtu cestujících je vidět v tabulce.

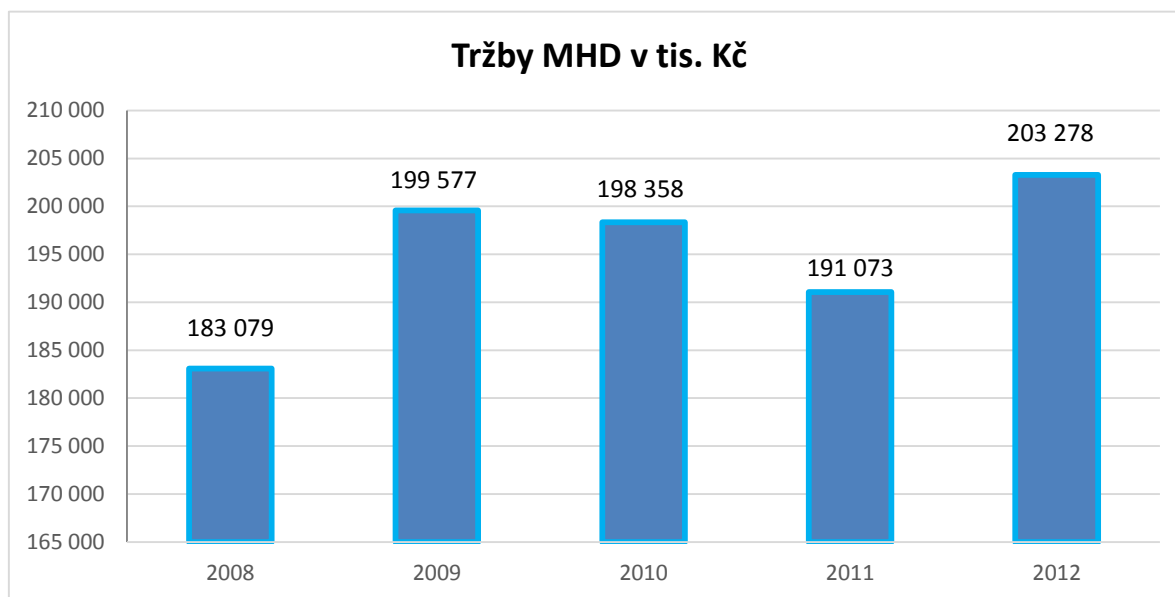
**Tabulka 3.7** Počet cestujících MHD DPMUL za období 2008-2012 (v tis. osob)

| 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 51 767 | 51 393 | 51 265 | 51 087 | 47 091 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMUL, a. s

Stagnující stav cestujících je patrný i na tržbách z MHD ústeckého podniku, které se pohybují mezi 183 a 203 mil. Kč. Důvodem drobného nárůstu tržeb může být zvýšení cen dlouhodobého jízdného, ke kterému došlo v roce 2010. Tento pozvolný nárůst tržeb je vidět v následujícím grafu.

**Graf 3.11** Tržby za MHD, DPMUL za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMUL, a. s

Další tabulka nám ukazuje investice DPMUL do vozového parku, které se drží na relativně nízkých hodnotách. To je způsobeno tím, že podnik téměř všechny investice kryje z vlastních zdrojů bez příspěvku města nebo státu.

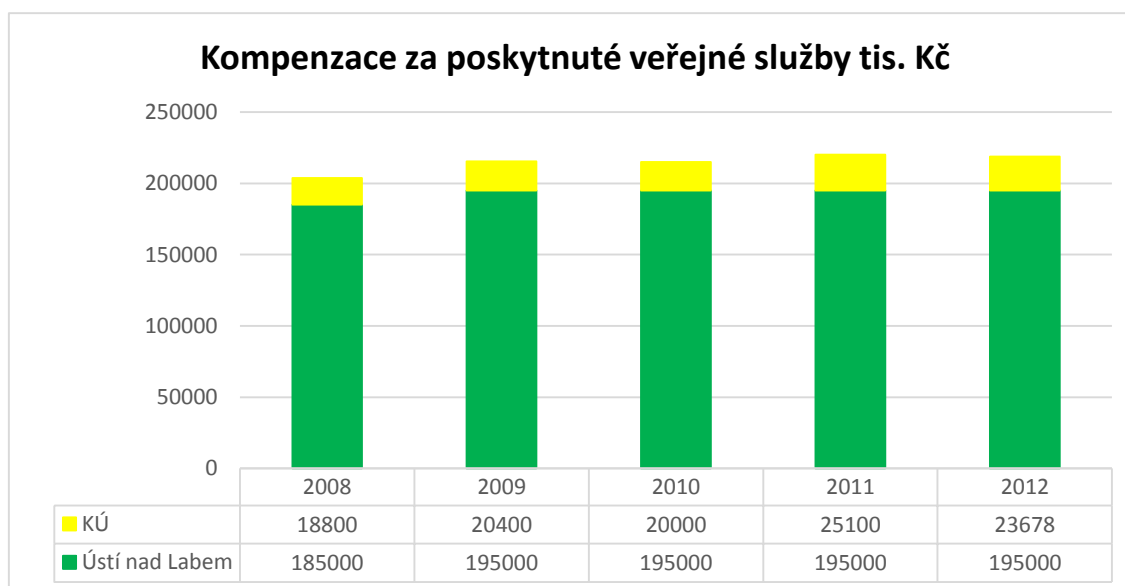
**Tabulka 3.8** Investice DPMUL do vozového parku za období 2008-2012 (v tis. Kč)

| 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 21 000 | 22 200 | 49 700 | 43 700 | 30 000 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMUL, a. s

Kompenzace za poskytnuté veřejné služby ve sledovaném období pozvolně rostly až ke 200 miliónům korun. Je třeba však podotknout, že v souhrnu sice rostly, ale procentuální číslo na celkových nákladech kleslo z 50% na 36%. Důvodem je právě zvýšení aktivity v obchodu s naftou, který zvýšil celkové náklady a tím snížil procento kompenzací na celkových nákladech podniku. Přesná čísla ukazuje následující graf.

**Graf 3.12** Kompenzace za poskytované veřejné služby v ÚnL, za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMUL, a. s

### 3.5 Městský dopravní podnik Opava, a. s.

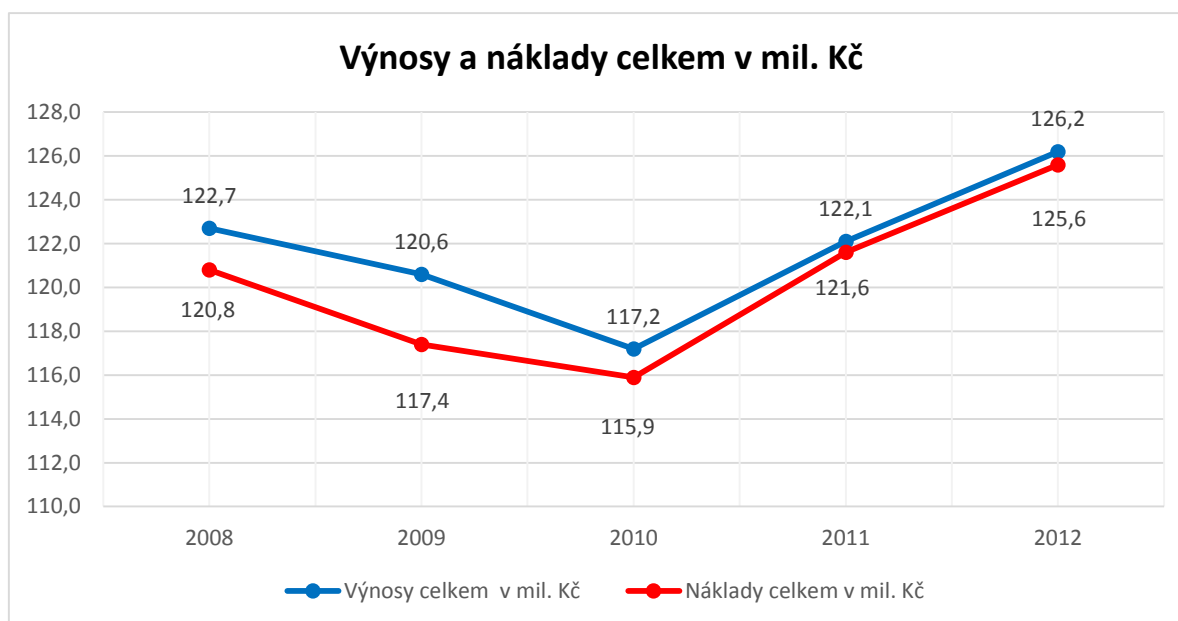
Městský dopravní podnik Opava, a. s. (MDPO) byl založen jako akciová společnost a vznikl zapsáním do obchodního rejstříku Krajského soudu v Ostravě dne 25. ledna 1996. Zakladatelem a jediným akcionářem MDPO je Statutární město Opava a základní kapitál společnosti skýtá 169 719 000,- Kč. MDPO zabezpečuje dopravní obslužnost ve městě Opavě na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy, kterou roku 2008 uzavřel s městem na dobu 10 let. MDPO provozuje 14 autobusových linek s celkovou délkou přesahující 140 km, 11 trolejbusových linek s celkovou

délkou 63 km, přitom délka trolejového vedení dosahuje 31,3 km. Roku 2012 bylo přepraveno 10,75 milionů cestujících 27 trolejbusy a 34 autobusy. Opava disponuje celkovým počtem 225 zastávek. Vedle této činnosti provozuje společnost opravy motorových vozidel, výrobu, instalaci a opravy elektronických zařízení, opravy karoserií, provozování autoškoly a prodej reklamy.

### 3.5.1 Hospodaření Městského dopravního podniku Opava, a.s.

MDPO měl v roce 2012 kladný hospodářský výsledek ve výši 600 tisíc Kč. V průběhu celého sledovaného období měl MDPO kladný hospodářský výsledek, avšak s výjimkou roku 2008 a 2009, kdy činil 1,9 mil. Kč, respektive 3,2 mil. Kč, se vždy jednalo o sumy kolem 1 mil. Kč. Přesná čísla nám ukazuje následující graf.

**Graf 3.13** Celkové náklady a výnosy, MDPO v letech 2008-2012 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv MDPO, a. s

Při detailnějším pohledu na náklady je vidět, že největší část tvoří jako jinde osobní náklady. Ty činí kolem 50% a v průběhu sledovaných let u nich došlo k velice mírnému nárůstu z 62 na 65 mil Kč. MDPO zaměstnával v roce 2008 celkem 186 zaměstnanců, z toho 118 řidičů a toto číslo se v průběhu let téměř nezměnilo, neboť současný stav je 180 zaměstnanců, z nichž jsou 115 řidiči. Další vysoká položka výkonová spotřeba, která se celou pětiletku držela mezi 35 a 38 mil. Kč. Jedinou větší položkou, která v průběhu let vzrostla, jsou odpisy dlouhodobého majetku, které stouply o 3 mil Kč k téměř 20 mil. Kč.

Počet cestujících MDPO měl jako u většiny podniků klesající tendenci. Pokud bychom srovnali roky 2008 a 2012 zjistili bychom, že celkově došlo k poklesu o 13% přepravených. Celý průběh tohoto poklesu je vidět v tabulce.

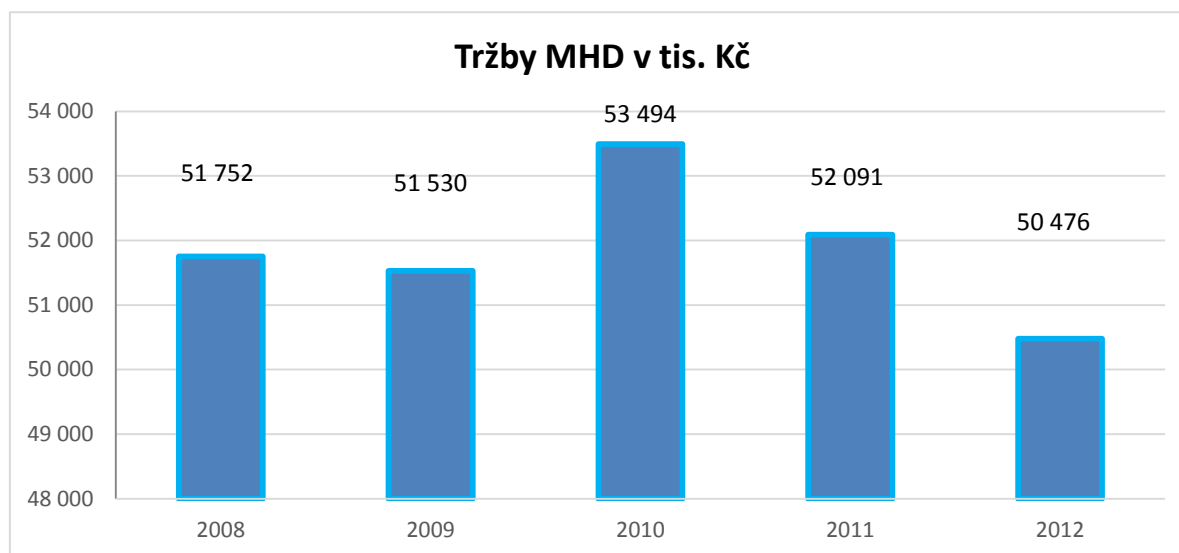
**Tabulka 3.9** Počet cestujících MHD MDPO za období 2008-2012 (v tis. sob)

| 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 12 299 | 11 953 | 11 841 | 11 286 | 10 750 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv MDPO, a. s

Tržby z MHD mají relativně vyrovnaný průběh, po mírném růstu způsobeném zdražením jízdného, následuje mírný pokles, který je dílem ubývajících cestujících.

**Graf 3.14** Tržby za MHD, MDPO za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv MDPO, a. s

V následující tabulce můžeme vidět investice MDPO do vozového parku, který v letech 2008 a 2009 do obnovy vozového parku neinvestoval žádné finanční prostředky. Větší investice byly realizovány v následujících dvou letech s pomocí EU, která financovala třetinu všech nákladů.

**Tabulka 3.10** Investice MDPO do vozového parku za období 2008-2012 (v tis. Kč)

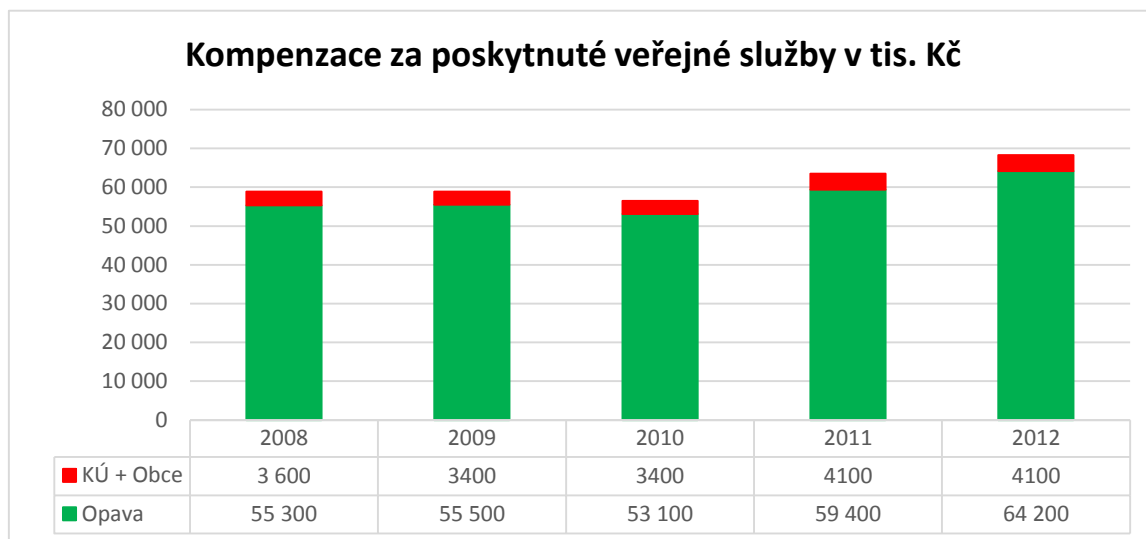
| 2008 | 2009 | 2010   | 2011   | 2012   |
|------|------|--------|--------|--------|
| 0    | 0    | 61 000 | 43 100 | 17 000 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv MDPO, a. s



Kompence za poskytnuté veřejné služby se v letech 2008-2010 držely na podobných číslech, ale v posledních dvou letech došlo k nárůstu ve výši téměř 10% v každém roce. Přesná data jsou zobrazena následujícím grafu.

**Graf 3.15** Kompence za poskytované veřej. služby v Opavě, za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv MDPO, a. s

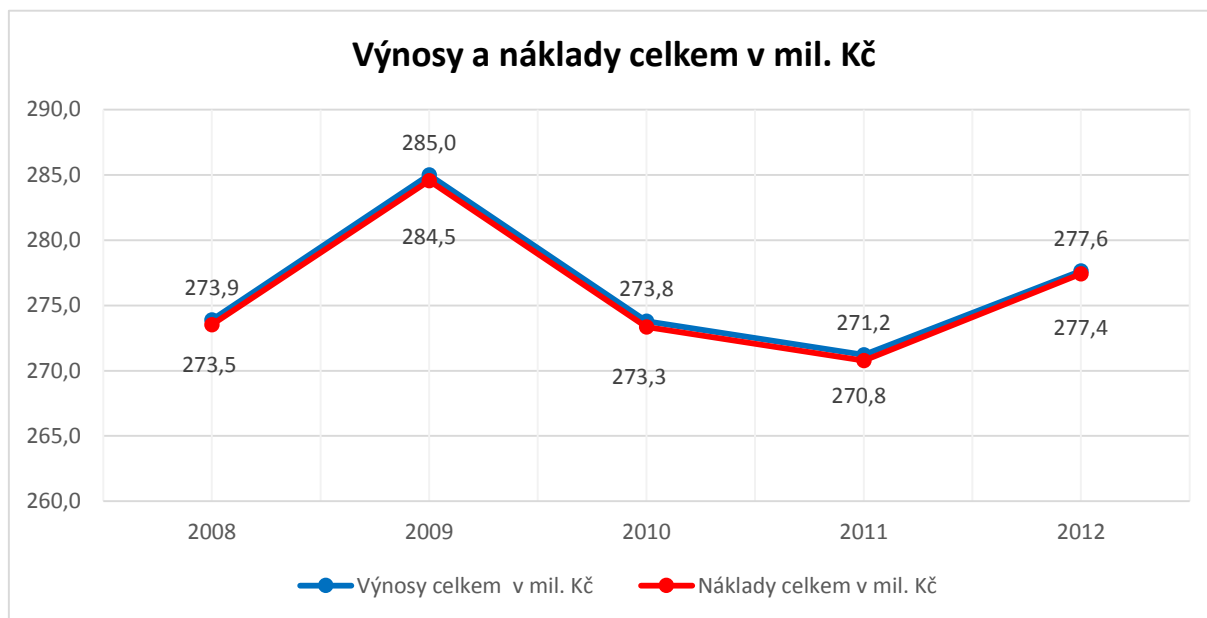
### 3.6 Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s.

Dopravní podnik města Karlovy Vary, a. s. (DPKV) byl založen jako akciová společnost a vznikl zapsáním do obchodního rejstříku Krajského soudu v Karlových Varech dne 1. května 1993. Zakladatelem a jediným akcionářem DPKV je Statutární město Karlovy Vary a základní kapitál společnosti skýtá 78 200 000,- Kč. DPKV zabezpečuje dopravní obslužnost ve městě Karlovy Vary na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy, kterou je uzavřena s městem. DPKV provozuje 21 autobusových linek s celkovou délkou 314 km. Roku 2012 bylo přepraveno 13,43 milionů cestujících 67 autobusy. Vedle hlavní činnosti provozuje společnost opravy motorových vozidel, opravy karoserií, prodej reklamy a v neposlední řadě drážní dopravy na lanových drahách Imperial a Diana.

### 3.6.1 Hospodaření Dopravního podniku Karlovy Vary a. s.

DPKV dosáhl v roce 2012 kladného hospodářského výsledku stejně jako ve všech předešlých letech sledovaného období. Jak je vidět v grafu hospodářský výsledek je ve všech letech je velice těsný a nikdy nedosáhl ani jednoho miliónu Kč.

**Graf 3.16** Celkové náklady a výnosy, DPKV v letech 2008-2012 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPKV, a. s

Při bližším pohledu na náklady je viditelné, že víceméně všechny nákladové položky se drží na podobných číslech v celé pětiletce. Dopravní podnik zaměstnával v roce 2012 celkem 260 zaměstnanců, což je o něco menší počet než v roce 2008. Zajímavé je, že i přes lehký celkový pokles zaměstnanců je viditelný nárůst řidičů ze 122 na 148.

Počet přepravených osob DPKV měl nejprve rostoucí a poté klesající tendenci díky čemuž měl rok 2012 stejný počet přepravených osob jako rok 2008. Avšak tyto výkyvy jsou minimální a meziročně tvoří maximálně kolem 7%. Celý průběh počtu cestujících je vidět v tabulce.

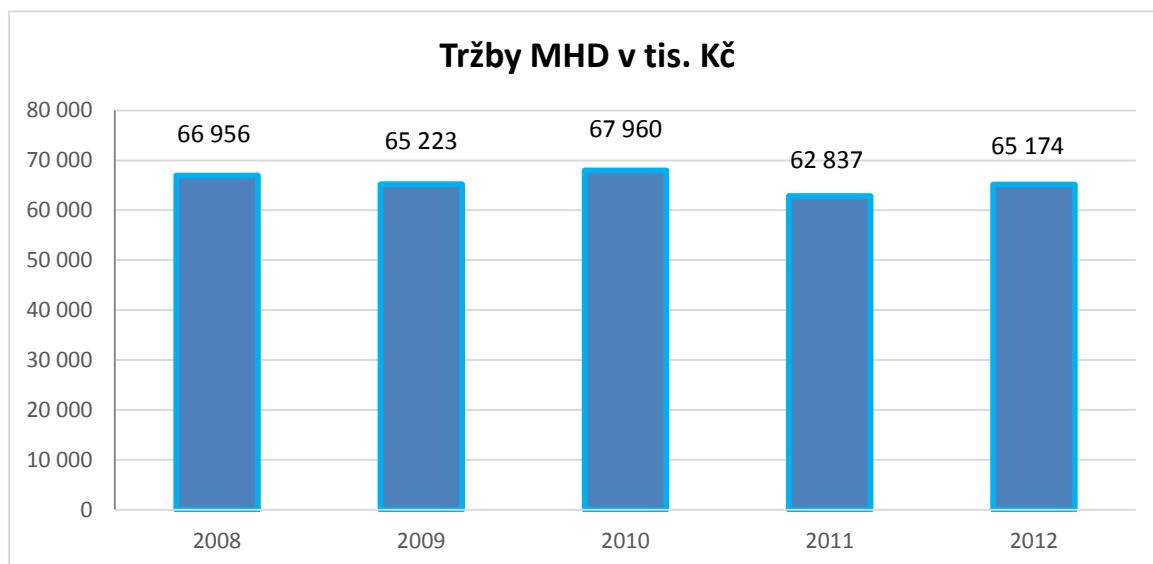
**Tabulka 3.11** Počet cestujících MHD DPKV za období 2008-2012 (v tis. sob)

| 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 13 395 | 13 985 | 14 333 | 14 318 | 13 436 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPKV, a. s

Vyrovnaný trend počtu cestujících kopírují tržby z MHD karlovarského podniku. Hodnoty, které dosahují velikosti mezi 62 a 67 miliónů korun jsou je vidět v následujícím grafu.

**Graf 3.17** Tržby za MHD, DPKV za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPKV, a. s

Další tabulka nám ukazuje investice DPKV do vozového parku, které se vyjma roku 2010 drží kolem 30 miliónů korun. Hlavní změnou v posledních dvou letech je skutečnost, že podnik v tomto období všechny investice kryje z vlastních zdrojů bez příspěvku města nebo státu.

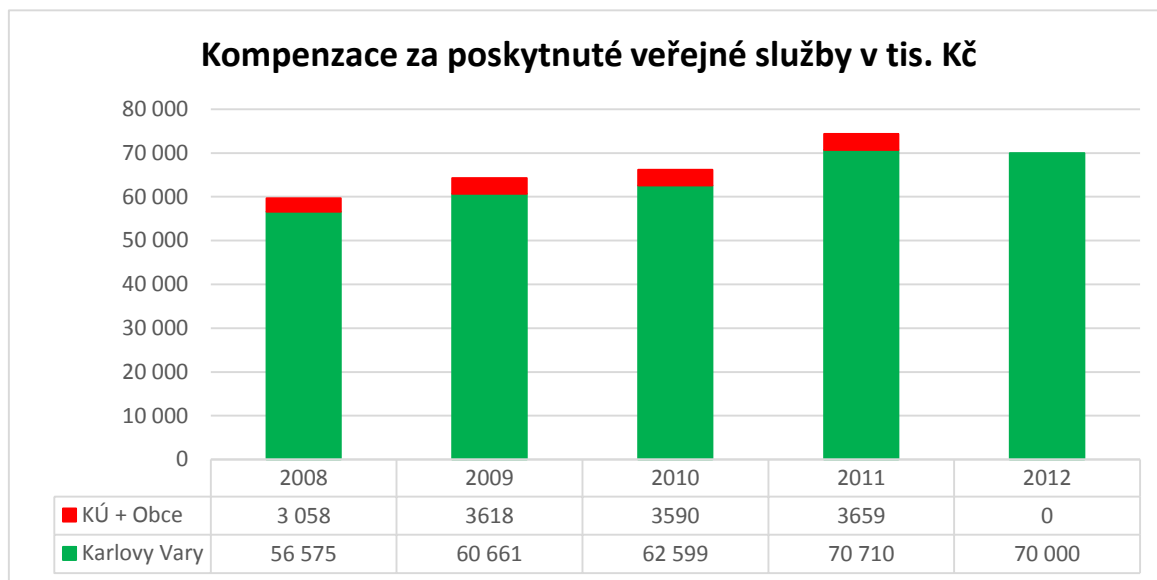
**Tabulka 3.12** Investice DPKV do vozového parku za období 2008-2012 (v tis. Kč)

| 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 28 300 | 36 700 | 11 400 | 31 300 | 26 000 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPKV, a. s

Kompenzace za poskytnuté veřejné služby ve sledovaném období pomalu stoupaly od 59 až k 70 miliónům korun. Velice zajímavý je fakt, že dle výroční zprávy z roku 2012 DPKV dostal v tomto roce kompenzace pouze od města Karlovy Vary, navzdory tomu, že v minulých letech dostával od kraje i okolních obcí. Tuto skutečnost a přesné hodnoty nám ukazuje následující graf.

**Graf 3.18** Kompenzace za poskytované veřejné služby v KV, za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPKV, a. s

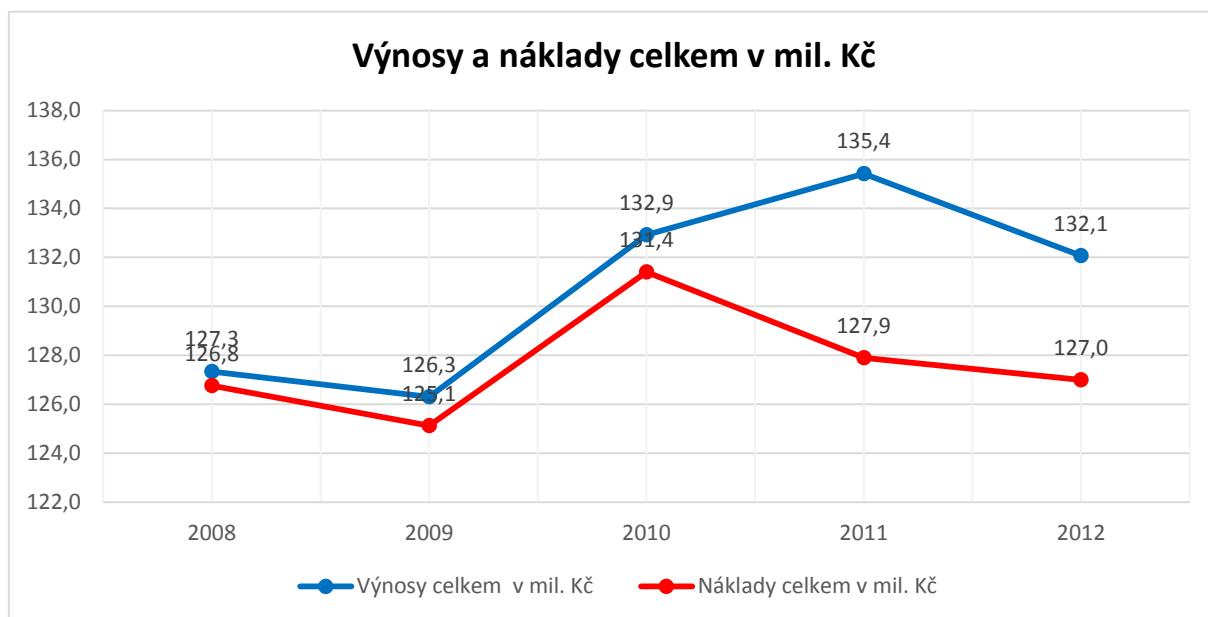
### **3.7 Dopravní podnik města Jihlavy, a. s.**

Dopravní podnik města Jihlava, a. s. (DPMJ) byl založen jako akciová společnost a vznikl zapsáním do obchodního rejstříku Krajského soudu v Jihlavě dne 1. ledna 1998. Zakladatelem a jediným akcionářem DPMJ je Statutární město Jihlava a základní kapitál společnosti skýtá 105 742 000,- Kč. DPMJ zabezpečuje dopravní obslužnost ve městě Jihlavě na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy, kterou uzavřel s městem. DPMJ provozuje 8 autobusových linek s celkovou délkou přesahující 70 km a 5 trolejbusových linek s celkovou délkou 37 km. Roku 2012 bylo přepraveno 13,5 milionů cestujících 32 trolejbusy a 32 autobusy. Vedle této činnosti provozuje společnost myčku vozidel, prodej nafty a CNG, zájezdovou činnost, STK pro nákladní vozidla, měření emisí a prodej reklamy.

#### **3.7.1 Hospodaření Dopravního podniku města Jihlavy a. s.**

DPMJ dosáhl v roce 2012 kladného hospodářského výsledku po zdanění ve výši 5 mil. Kč, což odráží dobré hospodaření v daném roce. V předchozím roce vykazoval DPMJ zisk dokonce 7,6 mil. Kč. Na grafu je viditelný kladný hospodářský výsledek v celém sledovaném období.

**Graf 3.19** Celkové náklady a výnosy, DPMJ v letech 2008-2012 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMJ, a. s

Při pohledu na nákladové položky je vidět, že žádná z větších položek celkových nákladů nezměnila rapidně svou velikost. V celém období se spotřeba materiálů, energie a služeb držela kolem 35 milionů Kč a osobní náklady kolem 65 milionů Kč. I počet zaměstnanců od roku 2009 do roku 2012 se držel na téměř identických číslech a za pět let došlo k poklesu o pouhých šest zaměstnanců z toho dva řidiče.

Počet přepravených osob DPMJ od roku 2009 vykazuje konstantní hodnoty. Jediný rok, který se vymyká ostatním údajům v níže zobrazené tabulce, je rok 2008, kdy bylo přepraveno o 1,3 milionů osob více.

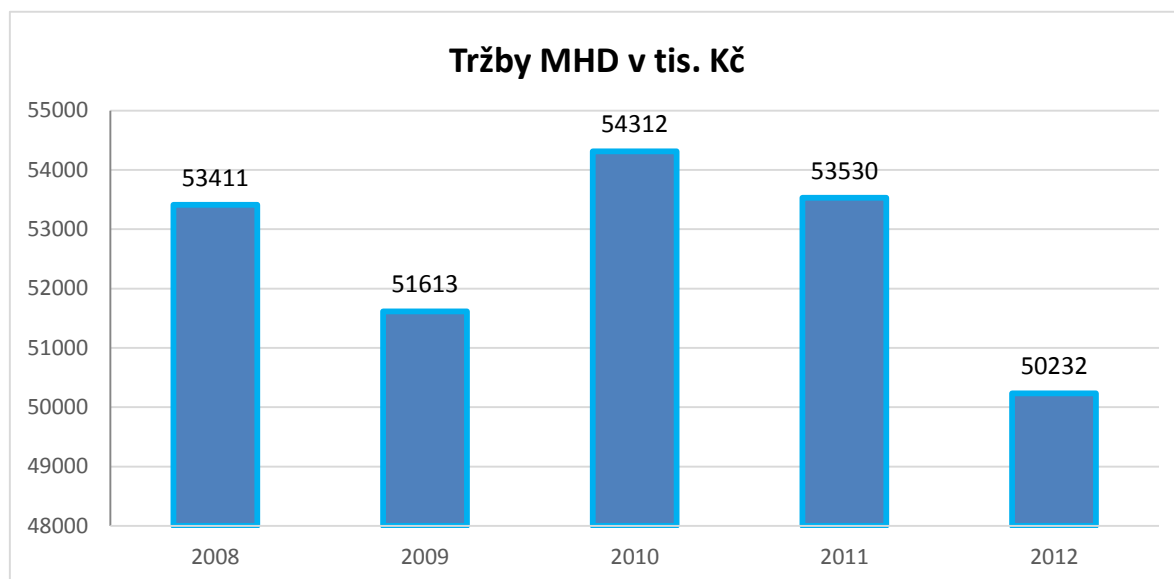
**Tabulka 3.13** Počet cestujících MHD DPMJ za období 2008-2012 (v tis. osob)

| 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 15 082 | 13 720 | 13 690 | 13 745 | 13 530 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMJ, a. s

Jihlavské tržby z MHD mají v tomto pětiletém období vyrovnanou bilanci, což souvisí právě s konstantním počtem přepravených osob na území města. Přesné hodnoty tržeb jsou vidět v následujícím grafu.

**Graf 3.20** Tržby za MHD, DPMJ za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMJ, a. s

Další tabulka nám ukazuje investice DPMJ do vozového parku, které byly v posledních letech velmi vysoké. Velký podíl na tom mají dotace z Evropské unie, které třeba v roce 2011 tvořily 100 miliónů korun z celkových 120 investovaných do vozového parku. Dotace z EU získal také v letech 2009 a 2010 a tvořily tehdy kolem 90% všech peněz investovaných do vozového parku.

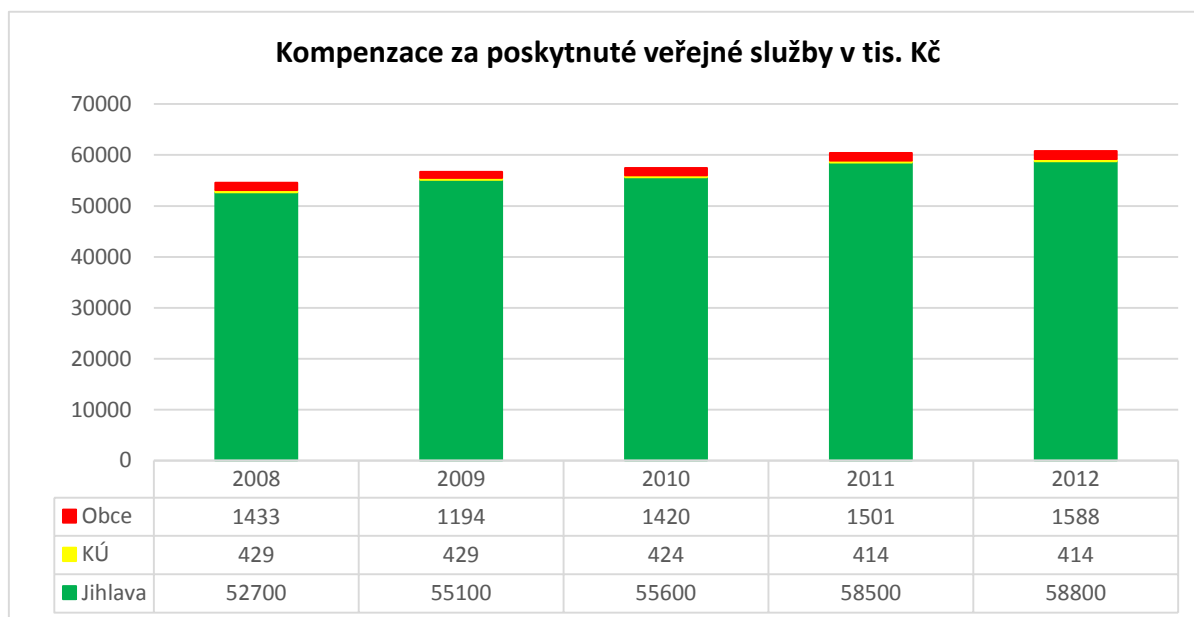
**Tabulka 3.14** Investice DPMJ do vozového parku za období 2008-2012 (v tis. Kč)

| 2008   | 2009   | 2010   | 2011    | 2012   |
|--------|--------|--------|---------|--------|
| 10 700 | 78 800 | 50 100 | 119 300 | 46 400 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMJ, a. s

Kompenzace za poskytnuté veřejné služby drží v námi sledovaném období lehce rostoucí tendenci, avšak tyto čísla jsou velmi podobná a všechna se drží mezi 54 a 61 milióny korun jak ukazuje následující graf.

**Graf 3.21** Kompenzace za poskytované veřej. služby v Jihlavě za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMJ, a. s

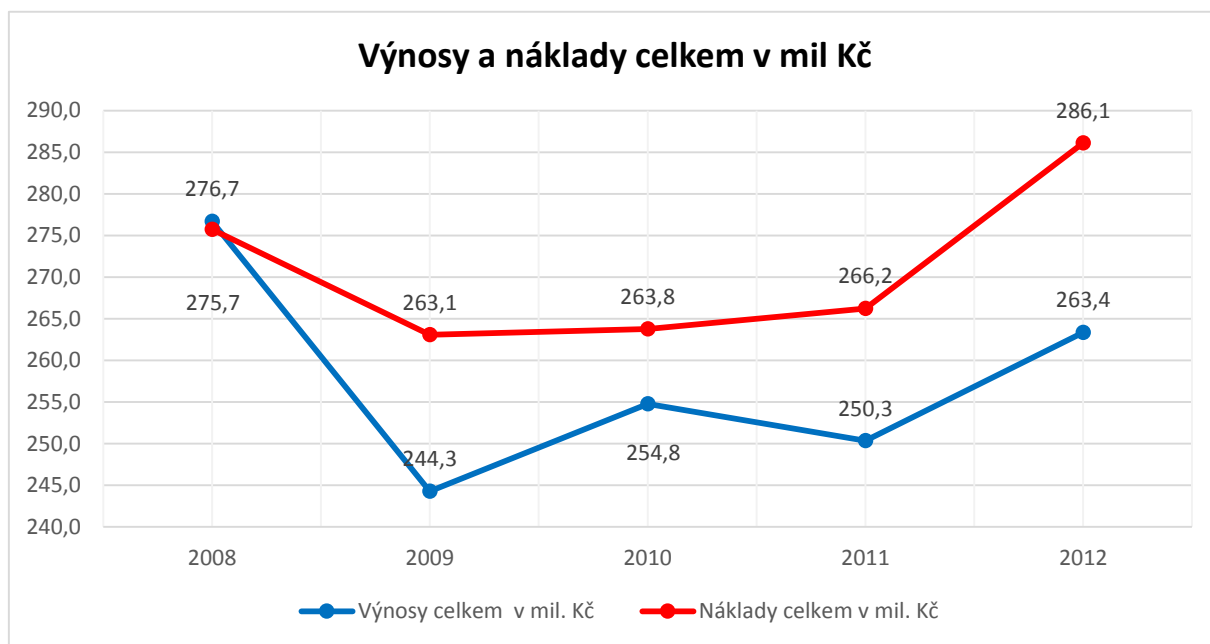
### 3.8 Dopravní podnik města Děčín, a. s.

Dopravní podnik města Děčín, a. s. (DPMD) byl založen jako akciová společnost a vznikl zapsáním do obchodního rejstříku Krajského soudu v Ústí nad Labem dne 1. ledna 1995. Zakladatelem a jediným akcionářem DPMD je Statutární město Děčín a základní kapitál společnosti skýtá 94 800 000,- Kč. DPMD zabezpečuje dopravní obslužnost ve městě Děčín na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy, která uzavřena s městem. DPMD provozuje 15 autobusových linek s celkovou délkou přesahující 144 km. Roku 2012 bylo přepraveno 8,93 milionů cestujících 55 autobusy s průměrným stářím 6 let. Kromě hlavní činnosti provozuje společnost autoservis, zájezdovou činnost, servis autobusů, čerpací stanice a prodej reklamy.

#### 3.8.1 Hospodaření Dopravního podniku města Děčín a. s.

Akciová společnost v celém sledovaném období dosáhla pouze v prvním roce kladného hospodářského výsledku. V dalších letech docházelo vždy k nižším nákladům než výnosům a vše to vyvrcholilo roku 2012, kdy ztráta dosáhla téměř 23 milionů korun. Vše nám zobrazuje následný graf.

**Graf 3.22** Celkové náklady a výnosy, DPMD v letech 2008-2012 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMD, a. s

Při bližším pohledu na náklady je viditelné, že zhoršený hospodářský výsledek je dílem více faktorů. Může za to lehký nárůst nákladů za materiály, za pohonné hmoty, potom také snížené tržby za jízdné v MAD a nakonec snížené dotace od města. V osobních nákladech se DPMD snaží o úspory a ve sledovaném období mají klesající tendenci. Dopravní podnik zaměstnával v roce 2012 celkem 207 zaměstnanců, z toho 132 řidičů, což je pokles o 22 zaměstnanců a 10 řidičů oproti roku 2008.

Počet přepravených osob DPMD v průběhu sledovaného období neustále klesal a pokud porovnáme první a poslední rok sledovaného období je zde viditelný pokles o více než 10%, což se samozřejmě musí projevit i na tržbách. Celý průběh počtu cestujících v průběhu let 2008-2012 je vidět v tabulce.

**Tabulka 3.15** Počet cestujících MAD DPMD za období 2008-2012 (v tis. sob)

| 2008   | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  |
|--------|-------|-------|-------|-------|
| 10 484 | 9 831 | 9 853 | 9 458 | 8 938 |

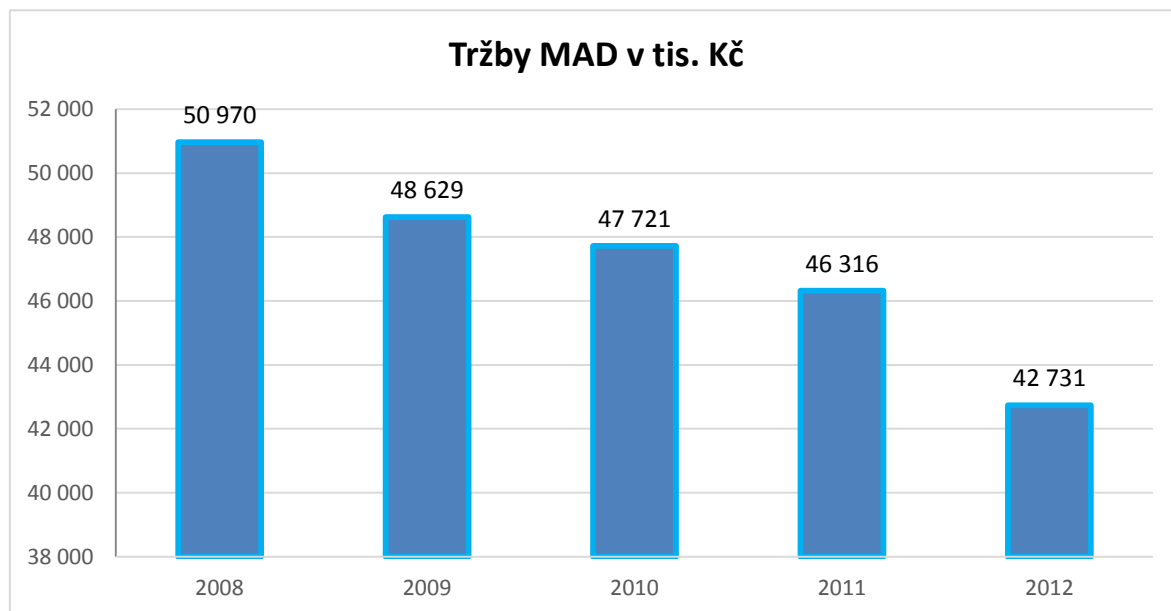
Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMD, a. s

Tržby z MAD děčínského dopravního podniku vykazují opravdu rapidní pokles. Není divu, že město uvažuje o úpravě tarifů jízdného a doufá, že tímto krokem by dosáhlo alespoň



částečného nárůstu držeb a zlepšilo tím hospodářský výsledek. Přesná čísla poklesu tržeb jsou vidět v následujícím grafu.

**Graf 3.23** Tržby za MAD, DPMD za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMD, a. s

Další tabulka nám ukazuje investice DPMD do vozového parku, zde je vidět, že v letech 2008 a 2009 došlo dohromady k nákupu více než 20 nových autobusů v rámci obnovy vozového parku, kdy ve stejném období byl vyřazen podobný počet starých autobusů. V posledních třech letech již dochází pouze k nákupu kolem 3 nových autobusů za rok. Je třeba dodat, že všechny autobusy jsou nakupovány bez příspěvku státu, města či EU. Přesná čísla výdajů na obnovu vozového parku dokládá následující tabulka.

**Tabulka 3.16** Investice DPMD do vozového parku za období 2008-2012 (v tis. Kč)

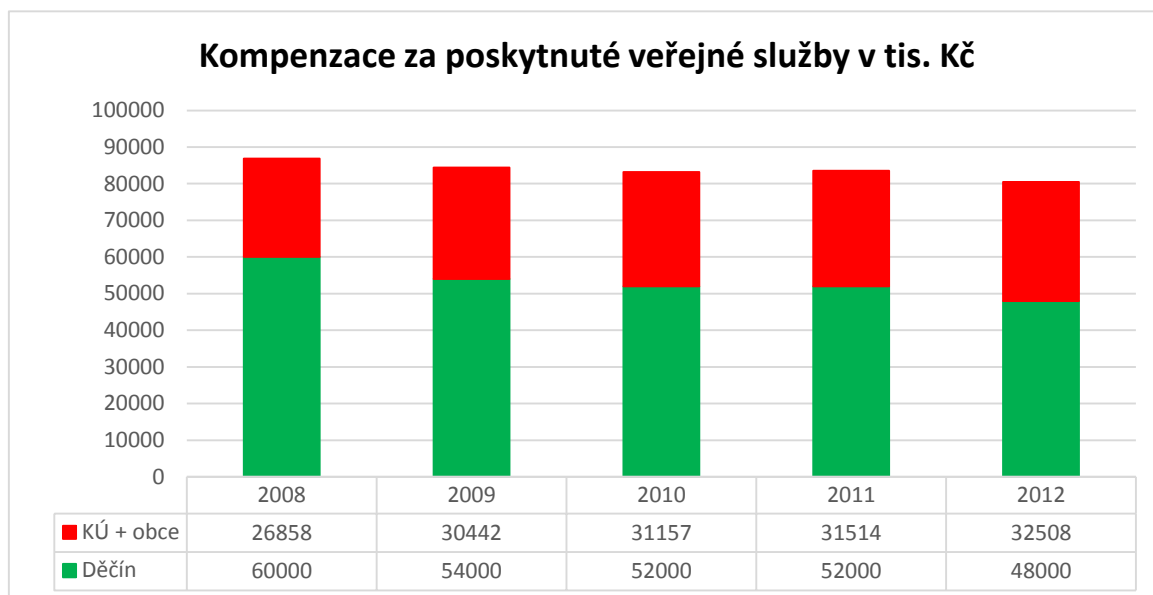
| 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 57 500 | 53 600 | 11 746 | 22 341 | 11 500 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMD, a. s

Kompenzace za poskytnuté veřejné služby ve sledovaném období postupně klesaly až k 80 miliónům korun. Tento pokles jsem zmiňoval již dříve, neboť měl neblahý dopad na hospodářský výsledek DPMD. Pokles je pouze u kompenzace od města Děčín, krajský úřad a ostatní obce své kompenzace lehce zvyšovaly. Je velice zajímavé jakou část tvoří právě

kompenzace od krajského úřadu a ostatních obcí, neboť je to téměř 40% z celkových kompenzací. Oproti ostatním sledovaným podnikům, kde to bylo maximálně 10%, je to naprosto odlišné číslo. Přesné hodnoty ukazuje následující graf.

**Graf 3.24** Kompenzace za poskytované veřej. služby v Děčíně za období 2008-2012 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMD, a. s

## **4 Zhodnocení nákladů na MHD ve vybraných městech**

Městská hromadná doprava je sice v každém městě financována a organizována samostatně, avšak dopravní podniky mají řadu společných záležitostí a problémů, protože provozují podobná vozidla, mají podobné řídicí a odbavovací systémy a řadu dalších technických zařízení, řídí se stejnou legislativou a řeší podobné organizační problémy. V této kapitole je provedena komparace dopravních podniků na základě níže zvolených kritérií.

Pro zhodnocení dopravy můžeme využít velký počet hodnotících kritérií. V našem případě jsme vybrali celkem 20 kritérií, které budeme srovnávat a analyzovat. Námi zvolená kritéria pocházejí kategorií provozních, výkonových a ekonomických kritéria. Vzhledem k tomu, že naším cílem je zhodnocení nákladů na MHD ve vybraných městech, dá se očekávat, že většina námi vybraných kritérií bude z kategorie ekonomických.

### **4.1 Provozní kritéria**

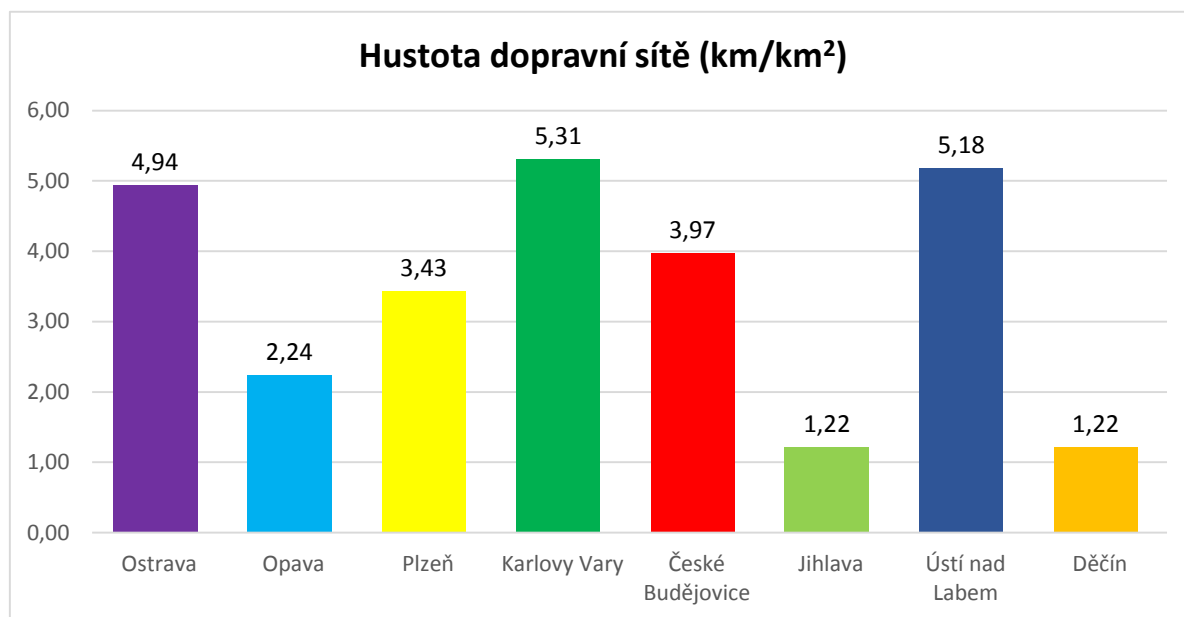
Provozní kritéria souvisejí s provozem, bez závislosti na dopravních a finančních výkonech. Tyto ukazatele bývají spojovacím článkem mezi dopravou a náklady dopravního podniku, neboť jejich velikost určuje velikost nákladů spojených s přemísťováním osob. Provozní výkony vozů v osobní dopravě vycházejí z kritérií jako časová dostupnost zastávek, jízdní výkon vozidel v ujetých kilometrech, provozní délka linek, průměrná vzdálenosti mezi zastávkami nebo hustota dopravní sítě, (Melichar, Ježek, 2004).

#### **4.1.1 Hustota dopravní sítě**

Právě hustota dopravní sítě byla námi zvolena jako vhodné kritérium pro porovnání měst. Hustota dopravní sítě vyjadřuje počet kilometrů provozní délky dopravní sítě připadajících na 1 km<sup>2</sup> plochy obsluhované oblasti. Tudíž výpočet dopravní sítě (km/km<sup>2</sup>) je velmi snadný, kdy stačí provozní délku dopravní sítě (km) vydělit plochou dopravní oblasti (km<sup>2</sup>).

Při srovnání hustoty dopravních sítí je vidět, že nejhustší mají Karlovy Vary (5,31 km/km<sup>2</sup>), i města Ústí nad Labem (5,18 km/km<sup>2</sup>) a Ostrava (4,94 km/km<sup>2</sup>) mají velmi hustou dopravní síť, naopak nejhřidší dopravní síť je shodně v Jihlavě a Děčíně (1,22 km/km<sup>2</sup>). Podrobný přehled hustoty dopravní sítě MHD ve všech sledovaných městech v roce 2012 ukazuje následující graf.

**Graf 4.1** Hustota dopravní sítě MHD v jednotlivých městech v roce 2014



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR

#### 4.1.2 Provozní délka linek

Provozní délka linek udává součet vzdáleností jednotlivých linek, které jsou měřeny podle os dopravní cesty, po které je vedena linka mezi výchozí a konečnou zastávkou. Dá se očekávat, že samotná délka linek má úzkou závislost na velikosti města. Z tohoto důvodu pouhá celková délka linek nebude zahrnována do naší komparace. Avšak od délky linek se často odvíjejí cenové tarify MHD, tudíž porovnáme ceny měsíčního a čtvrtletního jízdného v návaznosti na délku linek provozovaných námi vybranými dopravními podniky. Protože obě kategorie spolu velmi úzce souvisí, bude pořadí měst zprůměrováno a do naší závěrečné analýzy použijeme pouze tento jeden ukazatel.

Poměrná cena měsíčního jízdného k celkové délce linek se pohybuje v rozmezí 0,74 Kč – 4,58 Kč. Dalo by se říci, že rozdíly mezi některými městy jsou obrovské. Nejlépe v této charakteristice na tom jsou města Ostrava, Plzeň, Karlovy Vary a Ústí nad Labem. Naopak nejhorší čísla s přehledem vykazuje dopravní podnik města Jihlavy. Celkově jsou znatelné rozdíly mezi městy umístěny na prvních čtyřech místech a na druhých čtyřech místech. Tyto rozdíly jsou srovnatelné jak u měsíčního, tak u čtvrtletního jízdného, což potvrzuje naše tvrzení, že obě kategorie jsou úzce provázány. Přesná data tohoto ukazatele k 1. lednu 2014 jsou zobrazeny v následující tabulce.

**Tabulka 4.1** Poměrná cena měsíčního a čtvrtletního občanského jízdného k celkové délce linek

| Město            | Jízdné/délka linky celkem |                   |
|------------------|---------------------------|-------------------|
|                  | Měsíční jízdné            | Čtvrtletní jízdné |
| Ostrava          | 0,74                      | 2                 |
| Opava            | 2,47                      | 6,69              |
| Plzeň            | 0,93                      | 2,7               |
| Karlovy Vary     | 1,21                      | 2,8               |
| České Budějovice | 2,65                      | 6,95              |
| Jihlava          | 4,58                      | 13,08             |
| Ústí nad Labem   | 1,44                      | 2,86              |
| Děčín            | 3,4                       | 8,96              |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR a z internetových stránek DP

## 4.2 Výkonová kritéria

Jsou to kritéria hodnotící výkon dopravy za určité časové období. Při analýze dopravních podniků lze charakterizovat několika systémů, které jsou pro přemísťovací činnost nejdůležitější. Provozně ekonomický systém dopravních podniků můžeme vymezit přepravními výkony vyjadřujícími požadavky zákazníků a jejich kvantifikaci. K této kvantifikaci požadavků zákazníků existují ukazatele přepravy jako přepravené osoby, ujeté vozové km, ujeté místové km nebo produktivita řidičů, (Olivková 2007, online).

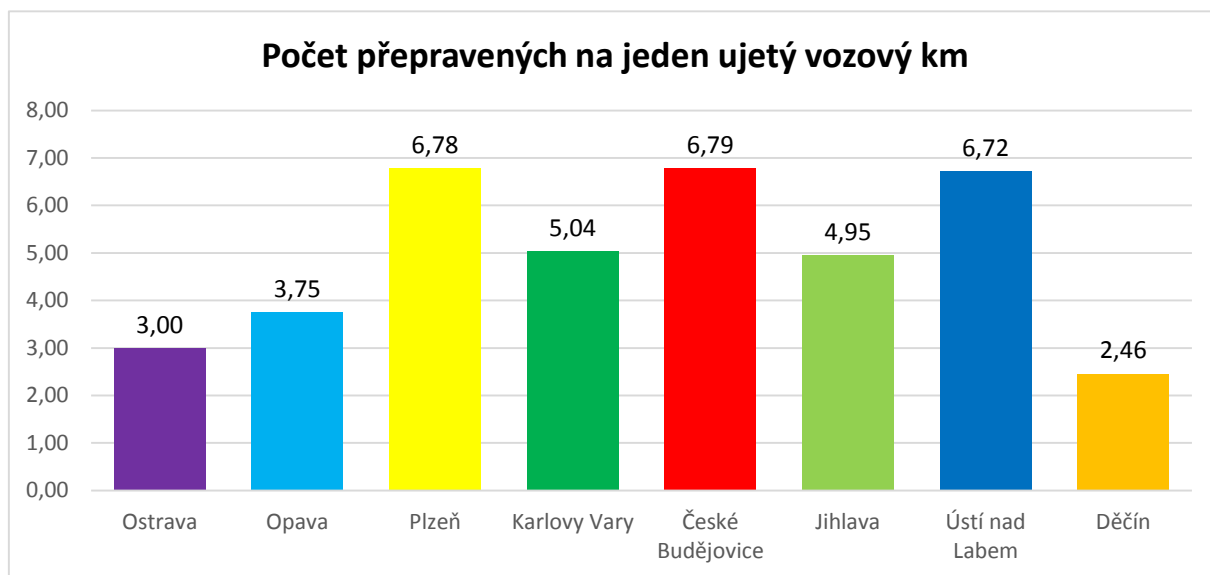
### 4.2.1 Ujeté vozové a místové kilometry

V pokynech MDČR pro vyplňování statistického výkazu je popsáno jakým způsobem se stanovují ujeté vozové a místové kilometry. Vozové kilometry představují kilometry, ujeté dopravními prostředky MHD za sledované období. Počet se stanovuje na základě jízdních řádů a délky linek, včetně manipulačních jízd z depa, vozovny, garáží na trasu linky a nazpátek. Místovými kilometry se vykazuje nabídnutá přepravní práce, vyjádřená součtem součinu vozových kilometrů a statistické obsaditelnosti jednotlivých typů autobusů za sledované období, (Metodické pokyny ke zpracování 2014, online).

Stejně jako v případě provozní délky linek ani samotné vozové a místové kilometry nejsou vhodným kritériem pro komparaci. Pro naši práci je důležité zjistit, jak velký počet osob přepraví jednotlivé podniky na jeden ujetý vozový km. Zprůměrováním hodnot jednotlivých let jsme zjistili, že v letech 2008-2012 mají hned dva dopravní podniky téměř totožně

výsledky, tudíž na první místo můžeme umístit dopravní podniky Českých Budějovic a Plzně. Těsně za nimi skončil dopravní podnik Ústí nad Labem, naopak nejhorší výsledky vykázal dopravní podnik města Děčín.

**Graf 4.2** Počet přepravených na jeden ujetý vozový km v letech 2008-2012



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

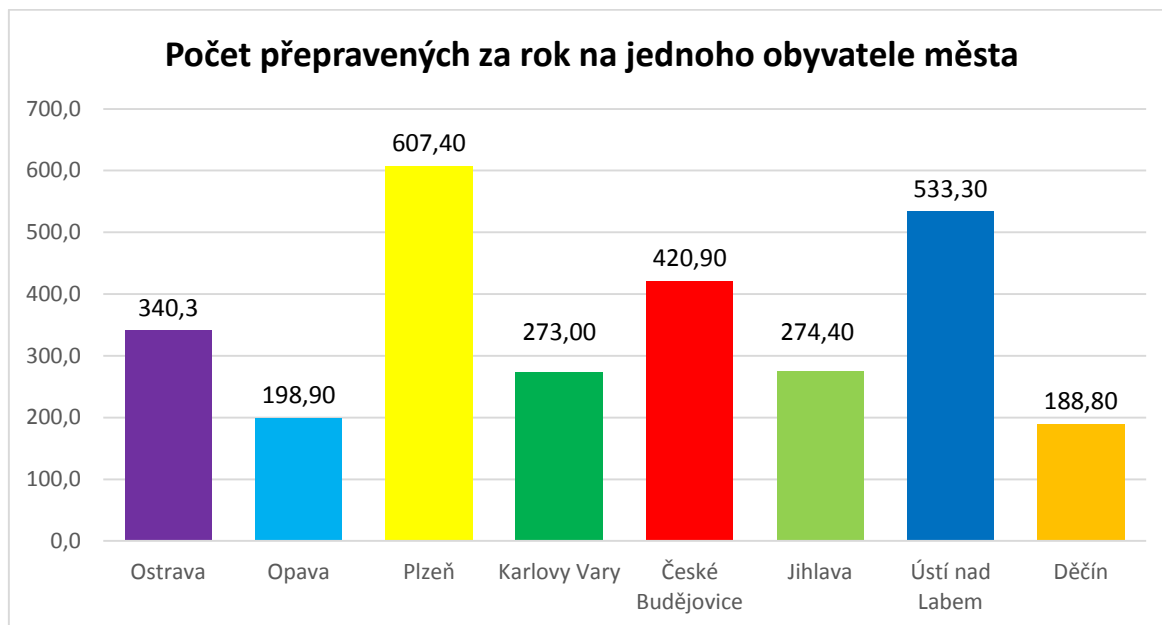
#### 4.2.2 Přepravené osoby

Celkový počet přepravených osob je dopravními podniky zjišťován výpočtem dle metodiky MDČR z údajů o prodeji jízdného. Počet přepravených cestujících s jízdenkou pro jednotlivou jízdu se stanovuje tak, že každá vydaná jízdenka je rovna jedné přepravené osobě bez ohledu na druh tarifu a cenu jízdného. Počet přepravených cestujících na časové jízdenky se stanoví, tak, že se vynásobí počet různých druhů prodaných kupónů s normou, která se na jednotlivý kupón vztahuje (měsíční 60, čtvrtletní 160, pololetní 320 a roční 600). Nakonec se tyto různé součiny sečtou a máme výsledek. U časových jízdenek s platností kratší než 1 měsíc se počet přepravených osob rovná dvojnásobku počtu dní platnosti jízdenky. Počet přepravených osob na „bezplatné jízdní doklady“ se stanovuje dvěma způsoby. Pokud máme doklad o jejich vydaném množství tak dle vzorce, kdy pouze vynásobíme jejich počet s roční normou přepravených osob (600). Jestliže dopravní podnik nezná toto množství, tak se celkový počet určí odborným odhadem, (Metodické pokyny ke zpracování 2014, online).

Abychom mohli objektivně posoudit počet přepravených osob MHD ve sledovaných městech, musíme celkový počet přepravených osob porovnat celkovým s počtem obyvatel daných měst. V následujícím grafu vidíme podíly právě těchto dvou zmíněných ukazatelů

zprůměrovaných v letech 2008-2012. Můžeme v něm vidět, kolik cestujících MHD připadne na jednoho obyvatele daného města. Nejlepšího výsledku v tomto ukazateli dosáhl Plzeňský dopravní podnik následovaný dopravními podniky Ústí nad Labem, Českých Budějovic a Ostravy. Naopak nejhůře si vedly dopravní podniky Děčína a Opavy, které vykazovaly třetinové výsledky oproti Plzni.

**Graf 4.3** Počet přepravených za rok na jednoho obyvatele města v letech 2008-2012

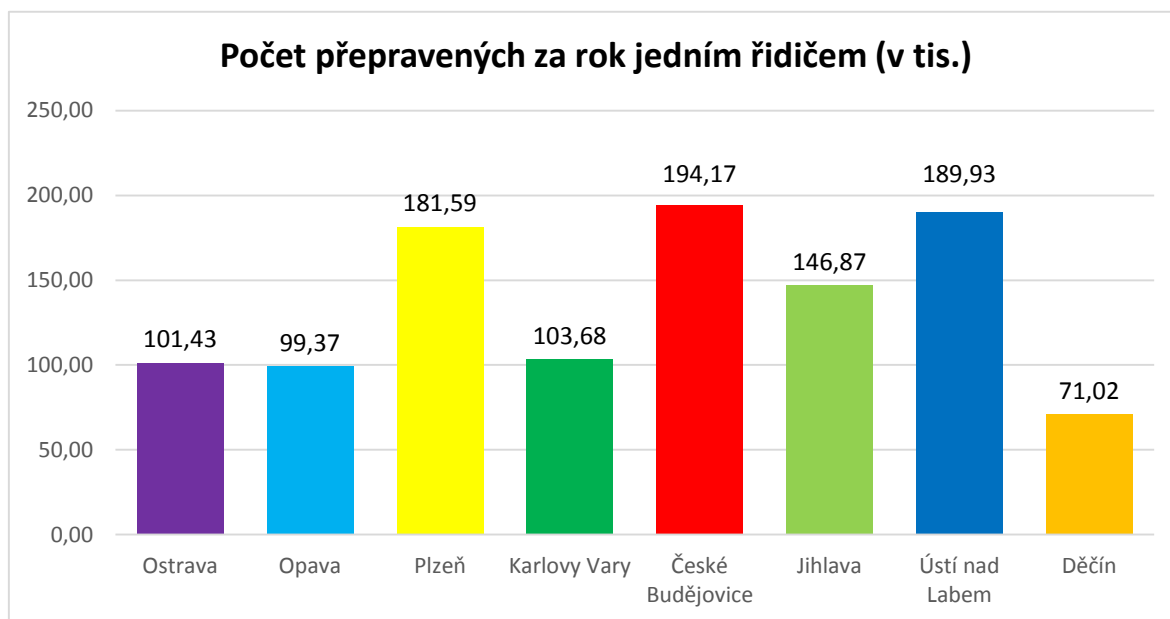


Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a internetových stránek ČSÚ

#### 4.2.3 Produktivita řidičů

Produktivita řidičů dopravních podniků je porovnávána pomocí dvou kritérií. Nejprve jsme zjistili, kolik jeden řidič MHD přepraví ročně osob. V letech 2008-2012 nejvíce osob přepravili řidiči dopravních podniků z trojlístku České Budějovice, Ústí nad Labem a Plzeň. Na druhou stranu nejméně osob bylo s přehledem přepraveno řidiči z dopravního podniku města Děčín.

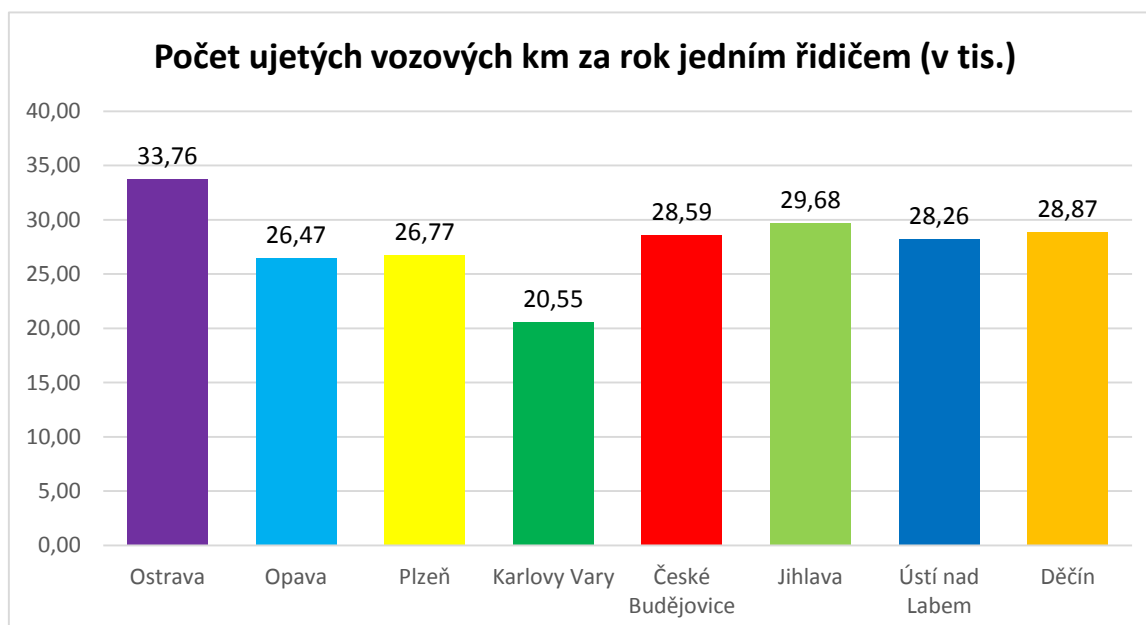
**Graf 4.4** Počet přepravených jedním řidičem v letech 2008-2012 (v tis.)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

Druhým kritériem, které jsme zjišťovali je počet ujetých km jedním řidičem. V grafu jsou vidět velice vyrovnané výsledky s výjimkou Ostravy, která vykazuje nejlepší čísla a Karlových Varů, které mají naopak nejhorší ukazatele.

**Graf 4.5** Počet ujetých vozových km jedním řidičem za rok v letech 2008-2012 (v tis.)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR



### **4.3 Ekonomická kritéria**

Ekonomická kritéria se zabývají náklady vzniklými provozováním dopravy závislými na výkony dopravy. Tyto kritéria jsou nejdůležitější částí kapitoly, neboť právě ony jsou hlavním tématem této práce. Budeme zde komparovat celkem čtrnáct kritérií, které budou zahrnuty do naší konečné analýzy. Rozebírány budou kompenzace za veřejné služby, tržby za MHD, náklady dopravních podniků, tarify jízdného a také daňové příjmy měst.

Nejprve bude provedeno srovnání výše poskytnuté kompenzace za veřejné služby a to jako podíl kompenzace na celkových daňových příjmech rozpočtu města, poté z pohledu částky, která připadne na jednoho cestujícího MHD a částky připadající na jednoho obyvatele města. Nakonec bude vypočten podíl kompenzace na ujeté místové a vozové kilometry.

Současně budou porovnány ceny jízdného hrazeného cestujícími za přepravu MHD v jednotlivých městech. Zde budeme hodnotit cenu základního jízdného, cenu jízdenek u řidiče, cenu dlouhodobých jízdenek a efektivitu vybraného jízdného.

Následně se budeme zabývat analýzou tržeb za MHD, kdy je porovnáme s počtem přepravených osob, čímž zjistíme výši tržeb na jednu přepravenou osobu. Tento ukazatel následně porovnáme s výší dotace na jednu přepravenou osobu.

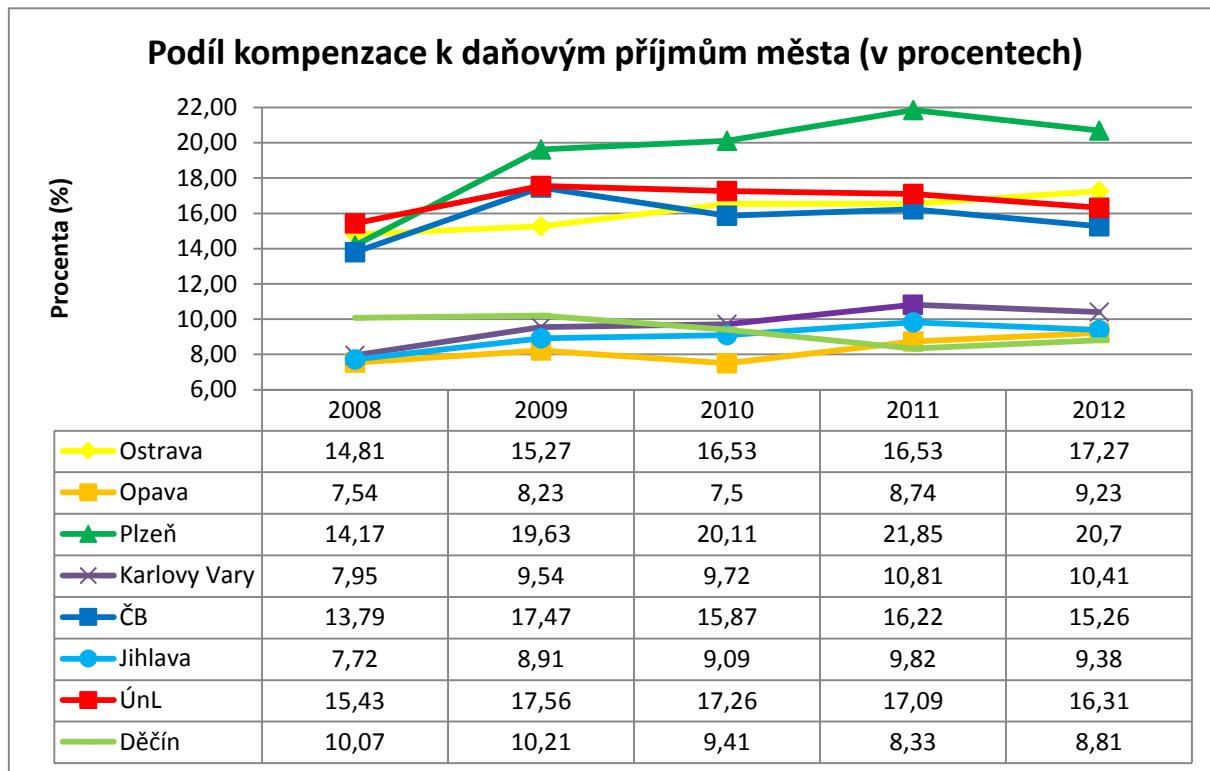
Z hlediska nákladů dopravních podniků bude stanoven podíl nákladů k objemu kompenzace, srovnány náklady připadající na jeden ujetý km a na jednu přepravenou osobu. Nakonec ještě porovnáme stáří vozových parků jednotlivých dopravních podniků. V úplném závěru bude provedeno celkové zhodnocení všech zjištěných ukazatelů a ukazatelů týkajících se výše dotací.

#### **4.3.1 Kompenzace za veřejné služby**

Jak již bylo řečeno dříve, kompenzace za poskytování služeb MHD tvoří významnou část výdajů rozpočtů měst. Zastupitelstva měst se snaží snížit tyto kompenzace pomocí řady opatření, avšak dochází spíše naopak k jejímu zvyšování. Hlavními důvody růstu kompenzací jsou zvyšující se náklady na provoz, růst ceny pohonných hmot nebo snižování vytíženosti spojů. V naší práci tvoří kompenzace velkou důležitost, neboť se vyskytují v celkem šesti námi vybranými kritériích, z nichž pět budeme rozebírat v této podkapitole. Nejprve jsme zjišťovali, jaké procento svých daňových příjmů poskytují města dopravním podnikům formou dotací za zajišťování MHD na jejich území. Následující graf ukazuje velký rozdíl mezi většími a menšími městy. Námi zvolená padesátitisícová města vykazují průměrně

kolem 8-9%, naproti tomu větší města kolem 16% a Plzeň dokonce 19%. Tento ukazatel tudíž potvrzuje naši původní hypotézu.

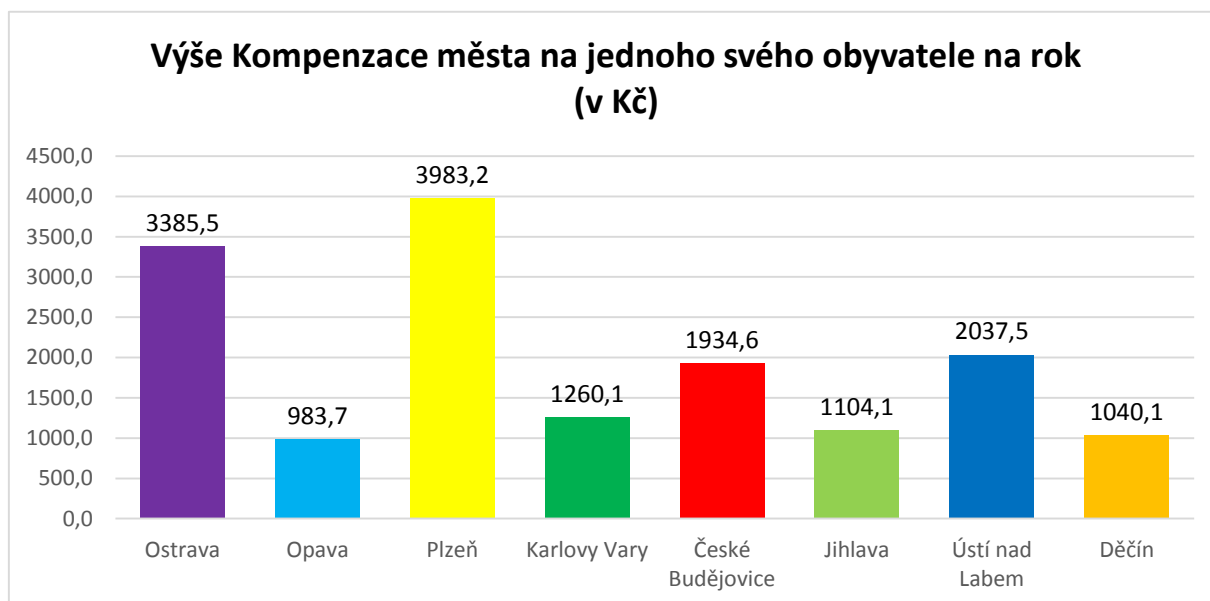
**Graf 4.6** Podíl kompenzace k daňovým příjmům města v letech 2008-2012 (v procentech)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z Monitoru, ARISwebu – informační portály MFČR

Dalším kritériem zahrnujícím kompenzace je jejich přepočítání na jednoho obyvatele vybraných měst. Z grafu je opět jasně patrný rozdíl mezi většími a menšími městy. Nejštedřejší částku kompenzace na jednoho obyvatele vydává město Plzeň, naopak nejmenší suma v tomto ukazateli je poskytována Opavou. Rozdíl mezi těmito městy je obrovský, neboť PMDP dostávají v přepočtu na jednoho obyvatele města čtyřnásobně více než MDPO.

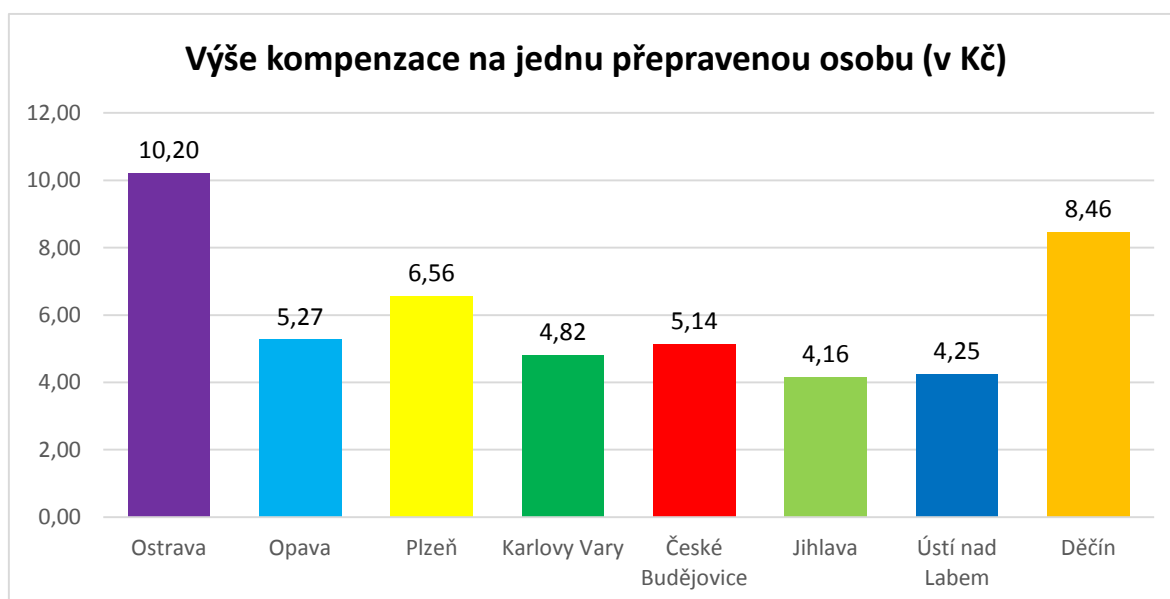
**Graf 4.7** Výše kompenzace města na jednoho svého obyvatele na rok v letech 2008-2012 (v Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a internetových stránek ČSÚ

Pokud výši kompenzace přepočteme na počet přepravených osob, tak se nám naše výsledky více vyrovnají. Kromě Ostravy a Děčína se čísla pohybují kolem 4-6 korun na jednu přepravenou osobu, což dokládá i náš graf. Právě tento ukazatel ze všech nejvíce vyvrací naši hypotézu o rozdílném přístupu mezi většími a menšími městy, neboť DPMUL dosahuje nižších čísel než většina DP v menších městech a DPMP naopak vyšších kompenzací na jednu přepravenou osobu než většina DP ve velkých městech.

**Graf 4.8** Výše kompenzace na jednu přepravenou osobu v letech 2008-2012 (v Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

Poslední dvě charakteristiky souvisí s ujetými kilometry vybraných provozovatelů. Budeme zjišťovat výši kompenzací na jeden ujetý vozový a místový kilometr. Přesná čísla nám zobrazuje následující tabulka, z které je patrné, že s nejvyšší částkou na jeden ujetý vozový i místový km hospodaří PMDP, naopak s nejmenší částku má k dispozici MDPO. U kompenzací za ujetý vozový km můžeme opět vyzorovat znatelný rozdíl mezi většími a menšími městy.

**Tabulka 4.2** Výše kompenzace k vozovým a místovým km v letech 2008-2012

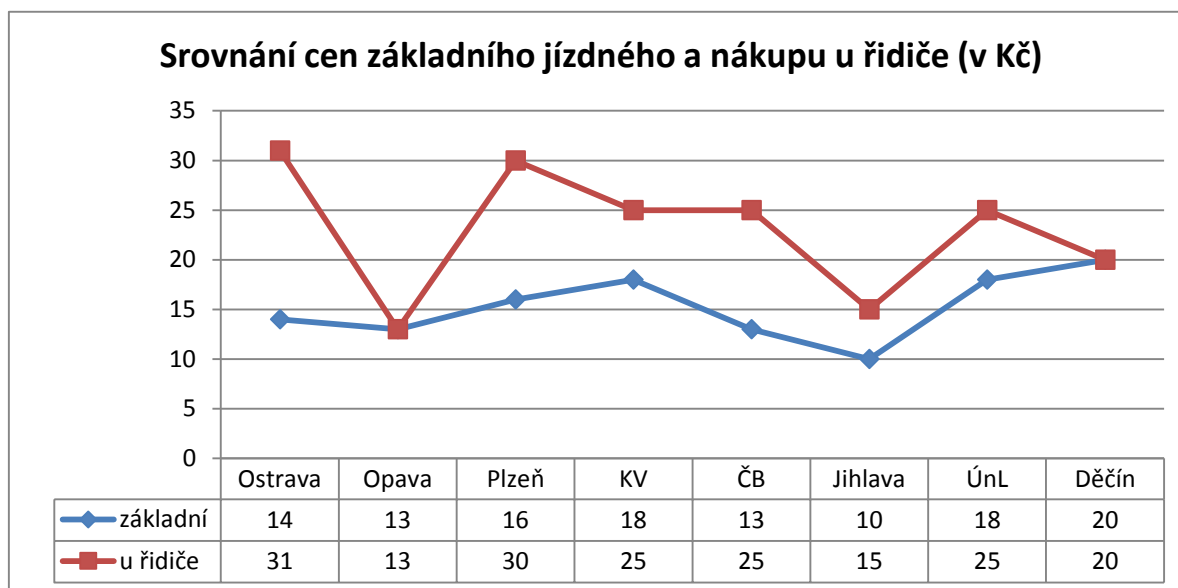
| Dopravní podnik  | Kompenzace na 1 ujetý vozový km | Kompenzace na 1 ujetý místový km |
|------------------|---------------------------------|----------------------------------|
| Ostrava          | 30,66                           | 0,300                            |
| Opava            | 19,77                           | 0,254                            |
| Plzeň            | 44,49                           | 0,486                            |
| Karlovy Vary     | 24,30                           | 0,287                            |
| České Budějovice | 34,89                           | 0,349                            |
| Jihlava          | 20,56                           | 0,294                            |
| Ústí nad Labem   | 28,55                           | 0,280                            |
| Děčín            | 20,81                           | 0,299                            |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

### 4.3.2 Tarify jízdného

V této podkapitole budou srovnány ceny jízdného mezi námi vybranými provozovateli. Cenu jízdného způsobuje mnoho faktorů, mezi ty největší cena pohonných hmot, změna sazby DPH nebo změna počtu přepravených MHD. Zde uvedené ceny jsou platné k 1. lednu roku 2014. Budeme sledovat cenu základního jízdného, cenu při nákupu u řidiče a nakonec ceny dlouhodobého jízdného. Nejnižší cena za základní jízdné z námi sledovaných měst je v Jihlavě, kde stojí 10 Kč. Naproti tomu nejvyšší cenu zaplatí cestující ve městě Děčín, kde stojí 20 Kč. V grafu č. 4.9 můžeme vidět i ceny jízdenek při nákupu u řidiče. Největší navýšení přírůžkou je v Ostravě, protože u řidiče je možné zakoupit pouze hodinové jízdenky za 31 Kč, druhým nejdražším podnikem v ceně jízdenek u řidiče jsou PMDP u kterých cestující zaplatí 30 Kč. Naopak v Opavě a Děčíně se cena jízdenky zakoupené u řidiče nijak neliší od základní ceny jízdného, neboť právě u řidiče je klasický způsob nákupu jízdenky. Takto zakoupené jízdenky jsou nejlevnější v Opavě a Jihlavě za 13 Kč, respektive za 15 Kč.

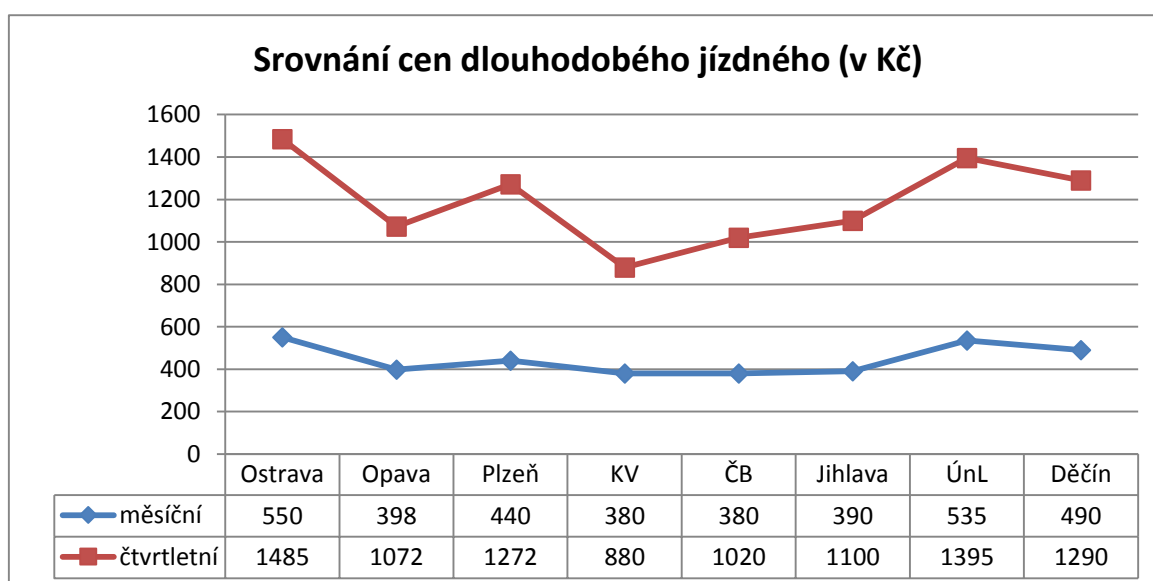
**Graf 4.9** Srovnání cen základního jízdného a nákupu u řidiče v roce 2014 (v Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z internetových stránek dopravních podniků

Nejlevnější dlouhodobé jízdenky lze zakoupit v Karlových Varech, avšak za srovnatelné ceny lze zakoupit dlouhodobé jízdné i v Opavě, Českých Budějovicích a Jihlavě. Naopak nejdražší jízdné pořídíme v Ostravě a v Ústí nad Labem. V následujícím grafu jsou zobrazeny přesné ceny měsíčních a čtvrtletních tarifů námi vybraných dopravních podniků. Vzhledem k tomu, že tyto dva ukazatele spolu úzce souvisí, bude jejich pořadí zprůměrováno a použito jako jedno kritérium do naší analýzy.

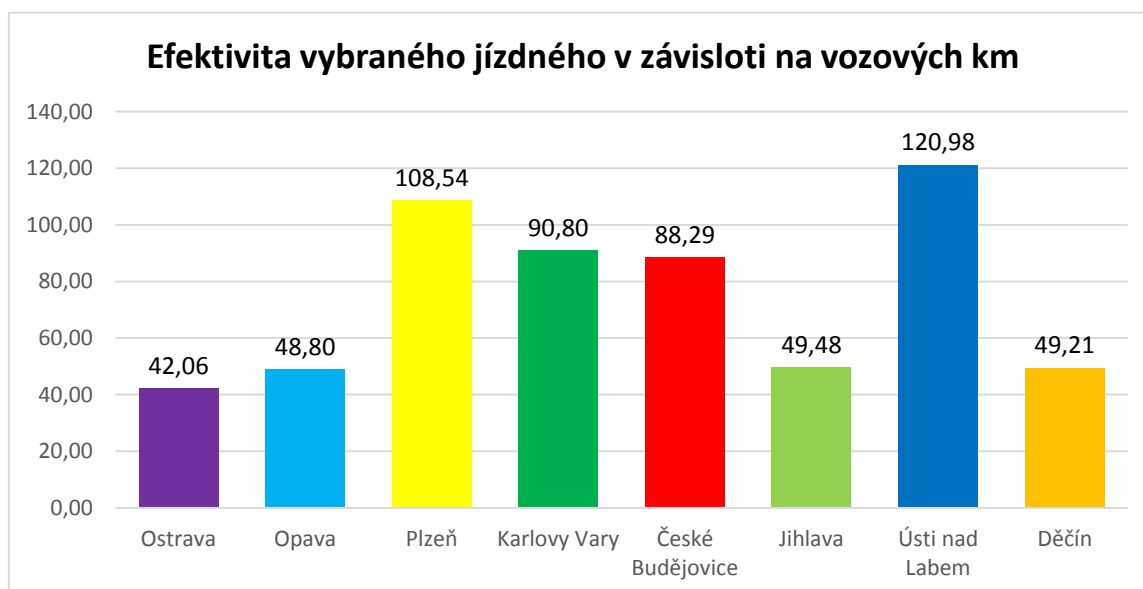
**Graf 4.10** Srovnání cen měsíčního a čtvrtletního jízdného v roce 2014 (v Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z internetových stránek dopravních podniků

Kromě ceny se zaměříme také na efektivitu vybraného jízdného. Dopravní podniky mají různě nastavenou výši jízdného a vykazují rozdílné hodnoty přepravních i dopravních výkonů. Námi vybraná efektivita vybraného jízdného k vozovým km jednotlivých provozovatelů se vypočte jako součin počtu přepravených osob a ceny základního občanského jízdného, který je vydělený počtem ujetých vozových km. Nejeftivnější z hlediska vybraného jízdného v závislosti na vozových km je DMPUL spolu se kterým vykazaly vysoké výsledky i PMDP, DPKV a DPMCB. Z následného grafu je vidět zlatelný rozdíl mezi prvními čtyřmi vyjmenovanými podniky a zbylými čtyřmi, kdy DPO,MDPO,DPMJ a DPMD dosahují zhruba pouze poloviční efektivitu oproti první čtveřici, (Galušková, 2012).

**Graf 4.11** Efektivita vybraného jízdného v závislosti na vozových km



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR a internetových stránek dopravních podniků

### 4.3.3 Tržby za městskou hromadnou dopravu

Tržby z provozu MHD v letech 2008-2012 jsme přepočítali na jednu přepravenou osobu ve stejném období a tím zjistili, že dopravní podnik Ostravy společně s dopravním podnikem města Děčín mají největší příjem z jedné jízdenky, a to téměř 5 Kč. Naopak s přehledem nejnižších tržeb s necelými 3 Kč dosahují PMDP. Do stejné tabulky jsme vložili již dříve získané informace výše kompenzace taktéž přepočtených na jednu osobu. Součtem, těchto dvou ukazatelů jsme zjistili jaký je celkový příjem dopravních podniků z jedné jízdenky. Dalo by se říci, že s výjimkou dopravních podniků Ostravy a Děčína se data drží na podobných hodnotách, jež se pohybují mezi 8 a 10 korunami za jednu přepravenou osobu.

**Tabulka 4.3** Srovnání tržby z MHD a kompenzace na 1 přepravenou osobu v letech 2008-2012

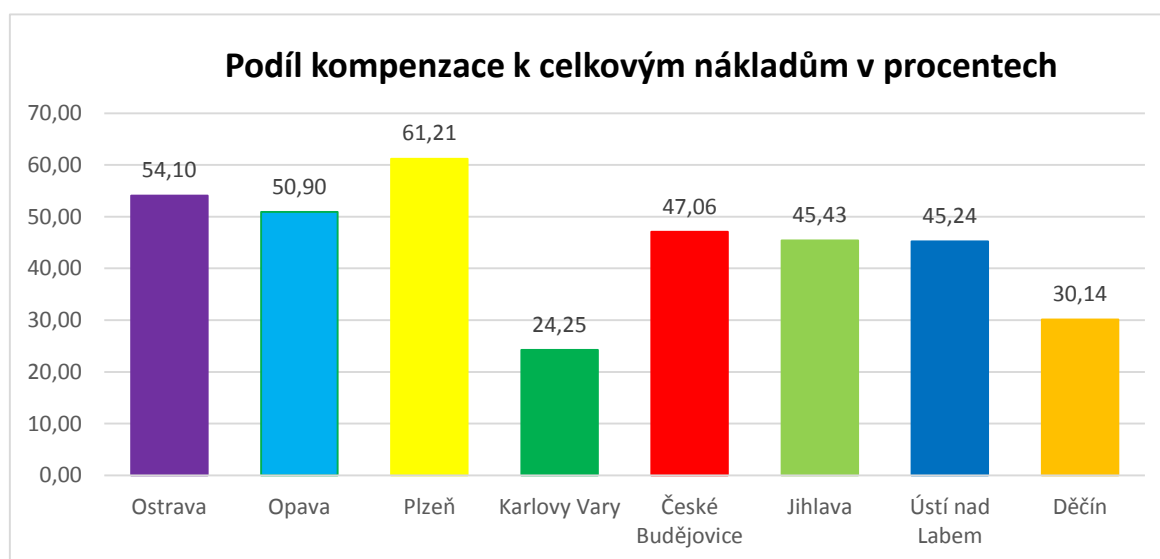
| Dopravní podnik  | Průměrná tržba z MHD na 1 přepravenou osobu | Průměrná kompenzace na 1 přepravenou osobu | Součet tržby a kompenzace na 1 přepravenou osobu |
|------------------|---|--|--|
| Ostrava          | 4,94  | 10,20                                      | 15,14  |
| Opava            | 4,46  | 5,27                                       | 9,73   |
| Plzeň            | 2,74  | 6,56                                       | 9,30   |
| Karlovy Vary     | 4,72  | 4,82                                       | 9,54   |
| České Budějovice | 3,30  | 5,14                                       | 8,44   |
| Jihlava          | 3,77  | 4,16                                       | 7,93   |
| Ústí nad Labem   | 3,86  | 4,25                                       | 8,11   |
| Děčín            | 4,89  | 8,46                                       | 13,35  |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

#### 4.3.4 Náklady dopravních podniků

V této podkapitole budeme sledovat celkem tři ukazatele související s náklady dopravních podniků. Nejprve se podíváme, kolik procent z celkových nákladů tvoří kompenzace za veřejné služby. Při pohledu do grafu vidíme, že největší část nákladů kompenzacemi je hrazena PMDP a DPO, které tvoří více než polovinu celkových nákladů dopravního podniku, v případě Plzně dokonce 61 procent, naopak nejmenší procenta z nákladů má v kompenzacích DPKV a DPMD. Zbylé čtyři dopravní podniky mají ukazatele mezi 45 a 50 procenty.

**Graf 4.12** Podíl kompenzace k celkovým nákladům v letech 2008-2012 (v procentech)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

Další dvě kritéria, která nás zajímají, jsou náklady na 1 přepravenou osobu a na 1 ujetý vozový kilometr. Z tabulky je patrné, že nejlepšího výsledku dosáhl dopravní podnik města Jihlavy společně s městským dopravním podnikem Opava, které vykázaly náklady kolem 40 Kč na 1 ujetý vozový km. Náklady ostatních podniků se pohybují mezi 55 a 75 Kč, pouze Karlovarský dopravní podnik dosahuje výše 100Kč. U nákladů na 1 přepravenou osobu je na tom s přehledem nejhůře DPMD, naopak velice nízké náklady v tomto ukazateli vykazuje hned pětice dopravních podniků.

**Tabulka 4.4** Náklady na 1 ujetý vozový km a 1 přepravenou osobu v letech 2008-2012 (v Kč)

| Dopravní podnik  | Náklady na 1 ujetý vozový km v Kč | Náklady na 1 přepravenou osobu v Kč |
|------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| Ostrava          | 56,67                             | 18,86                               |
| Opava            | 38,84                             | 10,35                               |
| Plzeň            | 72,69                             | 10,72                               |
| Karlovy Vary     | 100,18                            | 19,86                               |
| České Budějovice | 74,13                             | 10,92                               |
| Jihlava          | 45,26                             | 9,15                                |
| Ústí nad Labem   | 63,13                             | 9,39                                |
| Děčín            | 69,03                             | 28,05                               |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

#### 4.3.5 Vozový park

Posledním ukazatelem zahrnutým do naší závěrečné analýzy bude stáří vozového parku. Vzhledem k tomu, že v některých městech je provozována tramvajová doprava, v některých trolejbusová doprava a v jiných pouze autobusová je třeba stáří různých dopravních prostředků sjednotit abychom získali správné hodnoty do naší tabulky. Z tabulky je zřejmé, že menším provozovatelům s nižším počtem dopravních prostředků se lépe daří modernizovat vozový park, neboť na první čtyři místa obsadily dopravní podniky, které zajišťují MHD v padesátitisícových městech.



**Tabulka 4.4** Stáří vozového parku k roku 2012 (v letech)

| Dopravní podnik  | autobusy |             | trolejbusy |             | tramvaje |             | celkem |             |
|------------------|----------|-------------|------------|-------------|----------|-------------|--------|-------------|
|                  | počet    | stáří (let) | počet      | stáří (let) | počet    | stáří (let) | počet  | stáří (let) |
| Ostrava          | 297      | 8,8         | 62         | 11,9        | 273      | 15,7        | 632    | 12,1        |
| Opava            | 4        | 9,7         | 34         | 7,3         | X        | X           | 68     | 8,5         |
| Plzeň            | 13       | 9           | 88         | 12          | 122      | 8,3         | 323    | 9,6         |
| Karlovy Vary     | 7        | 7,7         | X          | X           | X        | X           | 67     | 7,7         |
| České Budějovice | 3        | 11,3        | 58         | 9,9         | X        | X           | 141    | 10,7        |
| Jihlava          | 2        | 3,9         | 32         | 3,3         | X        | X           | 64     | 3,6         |
| Ústí nad Labem   | 3        | 11,6        | 68         | 18,6        | X        | X           | 141    | 15,0        |
| Děčín            | 5        | 6           | X          | X           | X        | X           | 55     | 6,0         |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

#### 4.4 Celkové vyhodnocení ukazatelů

Na základě námi dvaceti zvolených kritérií jsme provedli srovnávací analýzu dopravních podniků. Pomocí bodového hodnocení o škále 1 až 8 bodů, jsme přiřadili nejlepšímu dopravnímu podniku 1 bod, naopak nejhoršímu 8 bodů. Takto jsme postupovali se všemi kritérii a nejmenší celkový součet představuje nejlepší výsledek naší analýzy. Je však třeba říci, že analýza je pouze orientační, neboť existuje velké množství dalších faktorů, které v analýze nebyly zakomponovány.

Nejnižšího součtu dosáhl dopravní podnik města Jihlavy díky nízké kompenzaci za veřejné služby, která je podniku poskytována, což je příznivé pro rozpočet města, dále zde cestující platí nízkou cenu jízdného, poté má podnik nejmladší vozový park a také výše nákladů je nízká. Jedinou slabší kategorií jihlavského dopravního podniku je délka linek a s tím souvisí špatné bodové hodnocení v hustotě dopravní sítě a ceně vzhledem k délce linek. Nejhůře se umístil dopravní podnik Ostravy, u kterého cestující platí vysoké jízdné s tím je spojená horší efektivita vybraného jízdného, rovněž vozový park je zastaralý a také kompenzace za poskytované veřejné služby je příliš vysoká, což se projevuje špatnými čísly ve většině kategorií týkajících se právě kompenzací.

Kromě celkových výsledků jsme také sledovali součet za kategorie týkajících se kompenzací za veřejné služby, abychom potvrdili naši hypotézu, že s velikostí města roste i váha kompenzací. Pokud se podíváme na výsledky v tabulce, zjistíme, že na prvních čtyřech místech se umístily podniky v menších městech, což naši hypotézu opravdu potvrzuje. Úplně

nejlepší výsledky vykázal těsně před dopravním podnikem města Jihlavy městský dopravní podnik Opava, který hospodaří poměrově s nejmenšími kompenzacemi vzhledem k vybraným ukazatelům a hned ve čtyřech kategoriích ze šesti se umístil na prvním místě. Naproti tomu nejhorší umístění s přehledem dosáhly dopravní podniky Ostravy a Plzně, což jsou podniky z největších měst z námi sledovaných podniků. Naši hypotézu částečně vyvrací dopravní podnik města Ústí nad Labem, který má v tomto vyhodnocení relativně nízká čísla a za menšími podniky jen lehce zaostává.

**Tabulka 4.5** Celkové vyhodnocení ukazatelů

| Kategorie                              | DPO        | MDPO      | PMDP       | DPKV      | DPMČB     | DPMJ      | DPMUL     | DPMD       |
|--|------------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Hustota dopravní sítě                  | 3          | 6         | 5          | 1         | 4         | 7         | 2         | 7          |
| Poměrná cena jízdného k délce linek    | 1          | 5         | 2          | 3         | 6         | 8         | 4         | 7          |
| Počet přeprav. osob na 1 vozový km     | 7          | 6         | 1          | 4         | 1         | 5         | 3         | 8          |
| Počet přeprav. osob na 1 obyv. města   | 4          | 7         | 1          | 6         | 3         | 5         | 2         | 8          |
| Počet přepravených osob 1 řidičem      | 6          | 7         | 3          | 5         | 1         | 4         | 2         | 8          |
| Počet ujetých km 1 řidičem             | 1          | 7         | 6          | 8         | 4         | 2         | 5         | 3          |
| Kompenzace na 1 přepravenou osobu      | 8          | 5         | 6          | 3         | 4         | 1         | 2         | 7          |
| Kompenzace na 1 ujetý vozový km        | 6          | 1         | 8          | 4         | 7         | 2         | 5         | 3          |
| Kompenzace na 1 ujetý místový km       | 6          | 1         | 8          | 3         | 7         | 4         | 2         | 5          |
| Kompenzace na 1 obyvatele města        | 7          | 1         | 8          | 4         | 5         | 3         | 6         | 2          |
| Kompenzace k daňovým příjmům           | 6          | 1         | 8          | 4         | 5         | 2         | 7         | 3          |
| Cena základního jízdného               | 4          | 2         | 5          | 6         | 2         | 1         | 6         | 8          |
| Cena jízdného u řidiče                 | 8          | 1         | 7          | 4         | 4         | 2         | 4         | 3          |
| Cena dlouhodobého jízdného             | 8          | 3         | 5          | 1         | 2         | 3         | 7         | 6          |
| Efektivita vybraného jízdného          | 8          | 7         | 2          | 3         | 4         | 5         | 1         | 6          |
| Tržba z 1 jízdenky                     | 1          | 4         | 8          | 3         | 7         | 6         | 5         | 2          |
| Výše nákladů na 1 přepravenou osobu    | 6          | 3         | 4          | 7         | 5         | 1         | 2         | 8          |
| Výše nákladů na 1 ujetý vozový km      | 4          | 2         | 3          | 8         | 7         | 1         | 5         | 6          |
| Podíl kompenzace k nákladům            | 7          | 6         | 8          | 1         | 5         | 4         | 3         | 2          |
| Stáří vozového parku                   | 7          | 4         | 5          | 3         | 6         | 1         | 8         | 2          |
| <b>Celkem</b>                          | <b>108</b> | <b>79</b> | <b>103</b> | <b>81</b> | <b>89</b> | <b>67</b> | <b>81</b> | <b>104</b> |
| <b>Kritéria týkající se kompenzací</b> | <b>40</b>  | <b>15</b> | <b>46</b>  | <b>19</b> | <b>33</b> | <b>16</b> | <b>25</b> | <b>22</b>  |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat v této kapitole diplomové práce

## 5 Závěr

Cílem této diplomové práce bylo vymezení zajišťování veřejné dopravy, charakterizovat základní stránky financování MHD a vypracovat srovnávací analýzu zvolených ukazatelů v hospodaření sledovaných podniků.

Po úvodní kapitole byla ve druhé části popsána teoretická východiska veřejné dopravy. Byly rozebrány politiky, kterých se veřejná doprava týká, včetně legislativního rámce. Dále byl popsán pro nás nejdůležitější subsystém osobní dopravy, tj. MHD a pozornost byla věnována nejen jejímu financování, ale i obecně ekonomice podniků, které MHD provozují. V části třetí bylo provedeno srovnání hospodaření námi vybraných dopravních podniků a na základě získaných informací došlo ve čtvrté kapitole k analýze zvolených ukazatelů a jejich celkovému zhodnocení.

Městská hromadná doprava je pro každé město velice nákladná záležitost a značně zatěžuje jeho rozpočet. Vzhledem k rozsahu městské dopravy, nákladů na její provoz, cen jízdného a poskytovaným slevám bude provozování MHD vždy ztrátovou činností a města budou vždy nuceny ji dotovat ze svých rozpočtů. Dalo by se říci, že jsme potvrdili naši hypotézu a rozpočty měst se na kompenzacích podílejí v závislosti na jejich velikosti. Padesátitisícová města, ta menší z našeho výběru poskytují dopravním podnikům dotace zhruba ve výši 8-10% svých daňových příjmů. Oproti tomu větší města poskytují kolem 16%, město Plzeň dokonce 19%, což je však z části způsobeno tím, že PMDP poskytuje kompenzace právě pouze město, nikoliv krajský úřad nebo okolní obce.

Nelze podat jasné stanovisko jak určit správnou výši kompenzací, neboť naše výpočty kompenzace v závislosti na počtu obyvatel, přepravených osobách, počtu ujetých vozových km, počtu ujetých místových km nebyly jednoznačné. Kompenzace v závislosti na počtu obyvatel a ujetých vozových kilometrech sice potvrzovaly naši hypotézu, neboť zde byl znatelný rozdíl dle velikosti města, na druhou stranu kompenzace v závislosti na přepravených osobách a počtu ujetých místových km vykazovaly různé hodnoty bez ohledu na velikost města. Tyto faktory jistě sehrávají důležitou roli při určování výše kompenzace, ale nelze nalézt jednoho shodného jmenovatele při tomto určování.

I téměř všechna ostatní kritéria, která se netýkala kompenzací, vykazovala velmi rozdílné hodnoty, a to i bez ohledu na velikost města. Ze všech provozních a výkonových kritérií pouze počet ujetých vozových km jedním řidičem dosáhl téměř srovnatelných hodnot u šesti dopravních podniků, výrazněji se lišili pouze produktivnější řidiči DPO a méně

produktivní řidiči DPKV. Tato rozdílnost téměř ve všech ukazatelích je známkou podstatných rozdílů mezi dopravními podniky. Dále byly zjištěny odlišnosti i v ceně jízdného samotného či na velikost dopravních linek, což také vypovídá o rozdílném přístupu jednotlivých měst.

Tento nerovný přístup ke kompenzacím a ceně jízdného souvisí s tím, že role státu je při zajišťování MHD v městech téměř eliminována a působnost je přenesena na regiony a města samotné. Z tohoto důvodu jsou výše kompenzací určovány nejen objektivními ukazateli, ale také schopnostmi dopravních podniků vyjednat co nejvýhodnější podmínky. Zde velmi závisí například na tom jak silný má dopravní podnik lobbying nebo jaká je jeho konkurence v regionu. Například v Plzni a Ostravě tvoří kompenzace mnohem větší část celkových nákladů než v ostatních městech. Tato skutečnost potvrzující naši hypotézu, že s velikostí města roste význam kompenzací, může také znamenat, že tyto velké podniky využívají svého lepšího lobbyingu oproti menším podnikům k vyjednání výhodnějších podmínek než je tomu v jiných městech.

Závěrem můžeme prohlásit, že základního cíle této diplomové práce bylo dosaženo a námi stanovená hypotéza byla ověřena a ve většině kategorií, které jsme sledovali i potvrzena. V některých ukazatelích se naše hypotéza sice nepotvrdila, avšak v celkovém vyhodnocení dat týkajících se kompenzací se na prvních čtyřech místech umístily menší města a na posledních dvou místech dvě největší města. Tudíž z celkového hlediska by se dalo říci, že jsme potvrdili naši hypotézu o tom, že výše poměru kompenzací k různým ukazatelům souvisí s velikostí města.

## Seznam použité literatury

### a) Odborné knihy

- [1] ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: GRADA Publishing, a. s., 2008. 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.
- [2] DUŠEK, Pavel. *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha: Libri, 2003, 292 s. ISBN 80-727-7159-0.
- [3] HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. 5. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, 696 s. ISBN 978-80-7400-006-5.
- [4] KOŽENÁ, Marcela. *Podniková ekonomika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2012. 115 s. ISBN 978-80-7395-482-6.
- [5] MELICHAR, Vlastimil a Jindřich JEŽEK. *Ekonomika dopravního podniku*. 3. Vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004, 192 s. ISBN 80-719-4711-3.
- [6] OCHRANA, F., J. PAVEL a L. VÍTEK. *Veřejný sektor a veřejné finance: financování nepodnikatelských a podnikatelských aktivit*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010, 261 s. ISBN 978-80-247-3228-2.
- [7] PAŘÍZKOVÁ, Ivana. *Finance územní samosprávy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2008, 238 s. ISBN 978-802-1045-118.
- [8] PEKOVÁ, J., J. PILNÝ a M. JETMAR. *Veřejný sektor - řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2012. 488 s. ISBN 978-80-7357-936-4.
- [9] PROVAZNÍKOVÁ, Romana a Olga SEDLÁČKOVÁ. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. 2. vyd. Praha: Grada, 2009, 304 s. ISBN 978-80-247-2789-9.
- [10] ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

### b) Elektronické dokumenty a ostatní

- [11] Českomoravská konfederace odborových svazů. *Ekonomika podniku*. [online], 2010. [cit. 2014-02-11]. Dostupné z: [http://www.cmkos.cz/data/articles/down\\_2524.pdf](http://www.cmkos.cz/data/articles/down_2524.pdf).
- [12] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. ČSÚ. *Počet obcí podle krajů 1989-2013*. [online], [cit. 2014-03-07]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/cz/cr\\_1989\\_ts/0201.pdf](http://www.czso.cz/cz/cr_1989_ts/0201.pdf).
- [13] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. ČSÚ. *Počet obyvatel v obcích 2008-2012*. [online], [cit. 2014-03-07]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/p/1301-13>.

- [14] GALUŠKOVÁ, Jana. *Ekonomické aspekty zajišťování městské hromadné dopravy dopravními podniky ve vybraných městech*. Ostrava, 2012. Diplomová práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta ekonomická, Katedra veřejné ekonomiky.
- [15] INFORMAČNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉM. IDOS. *Jízdní řády*. [online], 2014. [cit. 2014-01-03]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/?mhd=1>.
- [16] JUSTICE CZ. *Výpis z obchodního rejstříku*. [online], 2013. [cit. 2014-01-28]. Dostupné z: <http://www.justice.cz>.
- [17] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Zhodnocení změn v zajištění dopravní obslužnosti v České republice a návrhy na jejich doplnění*. [online], 2011. [cit. 2014-02-06]. Dostupné z: [http://pernerscontacts.upce.cz/21\\_2011/Kleprlik.pdf](http://pernerscontacts.upce.cz/21_2011/Kleprlik.pdf).
- [18] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY MDČR. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013*. [online], 2005. [cit. 2014-01-03]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni\\_politika/Dopravni\\_politika.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm).
- [19] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY MDČR. *Dopravní politika České republiky pro léta 2014-2020* [online], 2013. [cit. 2014-01-03]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni+politika+2014+-+2020/Dopravni+politika+2014+-+2020.htm>.
- [20] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. MDČR. *Metodické pokyny ke zpracování, čtvrtletní výkaz o MHD, Dop (MD) 4-04*. [online], 2014. [cit. 2014-02-08]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/sb14/sb14009.htm>.
- [21] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. MDČR. *Statistika dopravy. Ročenky dopravy*. [online], [cit. 2014-01-04]. Dostupné z: [https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2012/rocenka/htm\\_cz/cz12\\_213000.html](https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2012/rocenka/htm_cz/cz12_213000.html).
- [22] Ministerstvo dopravy. Vyhláška č. 296 ze dne 20. října 2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2010.
- [23] Ministerstvo dopravy. Vyhláška č. 297 ze dne 20. října 2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2010.
- [24] MINISTERSTVO FINANCÍ ČESKÉ REPUBLIKY. MFČR. *Prezentace údajů ÚSC. ARISweb*. [online], [cit. 2014-03-22]. Dostupné z: <http://www.info.mfcr.cz/cgi-bin/aris/iariusuc/index.pl>.

- [25] MINISTERSTVO FINANCÍ ČESKÉ REPUBLIKY. MFČR. *Prezentace údajů ÚSC. Monitor*. [online], [cit. 2014-03-22]. Dostupné z: <http://monitor.statnipokladna.cz/2013/>.
- [26] Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu>.
- [27] OLIVKOVÁ, Ivana. *Metody hodnocení městské hromadné dopravy*. [online], 2007. [cit. 2014-01-04]. Dostupné z: [http://pernerscontacts.upce.cz/07\\_2007/olivkova.pdf](http://pernerscontacts.upce.cz/07_2007/olivkova.pdf).
- [28] Sdružení dopravních podniků ČR [online]. 2013[cit. 2014-02-14]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/>.
- [29] Vláda. Nařízení vlády č. 295. ze dne 20. října 2010 o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb s odbavením cestujících. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2010.
- [30] Výroční zprávy MDPO. 2008-2012. [online]. Dostupné z: <http://www.mdpo.cz>.
- [31] Výroční zprávy DPO. 2008-2012. [online]. Dostupné z: <http://www.dpo.cz/o-spolecnosti/vyrocní-zpravy.html>.
- [32] Výroční zprávy PMDP. 2008-2012. [online]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/o-nas/povinne-udaje/vyrocní-zpravy/vyrocní-zpravy-3.aspx>.
- [33] Výroční zprávy DPMČB. 2008-2012. [online]. Dostupné z: <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/vyrocní-zpravy/>.
- [34] Výroční zprávy DPKV. 2007-2011. [online]. Dostupné z: <http://www.dpkv.cz/cz/vyrocní-zpravy>.
- [35] Výroční zprávy DPMUL. 2008-2012. [online]. Dostupné z: <http://www.dpmul.cz/index.php?art=35>.
- [36] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994. Dostupný také z: <http://www.mdcz.cz/cs/verejna-doprava/Legislativa>.
- [37] Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000 Dostupný také z: <http://zakonycr.cz/seznamy/128-2000-sb-zakon-o-obcich-obecni-zrizeni.html>.
- [38] Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010 Dostupný také z: <http://www.mdcz.cz/cs/verejna-doprava/Legislativa/>.

[39] Zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1991. Dostupný také z: <http://zakonycr.cz/seznamy/563-1991-sb-zakon-o-ucetnictvi.html>.



## Seznam zkratek

|              |   |
|--------------|---|
| <b>CNG</b>   | Compressed Natural Gas                        |
| <b>ČSÚ</b>   | Český statistický úřad                        |
| <b>ČR</b>    | Česká republika                               |
| <b>DP</b>    | Dopravní podnik                               |
| <b>DPH</b>   | Daň z přidané hodnoty                         |
| <b>DPKV</b>  | Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s.           |
| <b>DPMČB</b> | Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. |
| <b>DPMD</b>  | Dopravní podnik města Děčína, a. s.           |
| <b>DPMJ</b>  | Dopravní podnik města Jihlavy a. s.           |
| <b>DPMUL</b> | Dopravní podnik města Ústí nad Labem a. s.    |
| <b>DPO</b>   | Dopravní podnik Ostrava, a. s.                |
| <b>EHS</b>   | Evropské hospodářské společenství             |
| <b>ES</b>    | Evropské společenství                         |
| <b>EU</b>    | Evropská unie                                 |
| <b>IDS</b>   | Integrovaný dopravní systém                   |
| <b>KÚ</b>    | Krajský úřad                                  |
| <b>MAD</b>   | Městská autobusová doprava                    |
| <b>MFČR</b>  | Ministerstvo financí České republiky          |
| <b>MDPO</b>  | Městský dopravní podnik Opava, a.s.           |
| <b>MDČR</b>  | Ministerstvo dopravy České republiky          |
| <b>MHD</b>   | Městská hromadná doprava                      |
| <b>PMDP</b>  | Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.       |
| <b>SDPČR</b> | Sdružení dopravních podniků Česká Republika   |
| <b>SR</b>    | Státní rozpočet                               |
| <b>STK</b>   | Stanice technické kontroly                    |

## Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/200 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, který byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne

25.4.2014

Karel Šulka

jméno a příjmení studenta

## **Seznam příloh**

### **Příloha č. 1:**

Tabulka se stavem počtu obyvatel vybraných měst

### **Příloha č. 2:**

Tabulky s počtem přepravených osob a tržbami za MHD ve vybraných DP

### **Příloha č. 3:**

Tabulky s počty ujetých vozových a místových km vybraných DP

### **Příloha č. 4:**

Tabulka se stavem počtu řidičů vybraných DP

### **Příloha č. 5:**

Tabulky s délkou linek a hustotou dopravní sítě vybraných DP

### **Příloha č. 6:**

Tabulky s velikostmi kompenzací za poskytnuté veřejné služby ve vybraných DP

### **Příloha č. 7:**

Tabulka s daňovými příjmy vybraných měst

### **Příloha č. 8:**

Tabulka s tarify jízdného ve vybraných městech

## Příloha č. 1:

**Tabulka 1.1** Stav počtu obyvatel k 31.12.

| Město            | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | Průměr |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Ostrava          | 307767 | 306006 | 301942 | 299622 | 297421 | 302552 |
| Opava            | 58807  | 58440  | 58684  | 58281  | 58054  | 58453  |
| Plzeň            | 169273 | 169935 | 167648 | 167302 | 167472 | 168326 |
| Karlovy Vary     | 51459  | 51320  | 50882  | 50594  | 50172  | 50885  |
| České Budějovice | 94936  | 94865  | 93639  | 93620  | 93467  | 94105  |
| Jihlava          | 51143  | 51222  | 50600  | 50669  | 50598  | 50846  |
| Ústí nad Labem   | 95289  | 95477  | 94853  | 94258  | 93747  | 94725  |
| Děčín            | 52282  | 52260  | 50613  | 50311  | 50289  | 51151  |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z internetových stránek ČSÚ

## Příloha č. 2:

**Tabulka 2.1** Počet přepravených osob (v tis. osob)

| Dopravní podnik  | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012   | Celkem  | Průměr |
|------------------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|--------|
| Ostrava          | 108 614 | 105 207 | 102 600 | 101 924 | 96 389 | 514 734 | 102947 |
| Opava            | 12 299  | 11 953  | 11 841  | 11 286  | 10 750 | 58 129  | 11626  |
| Plzeň            | 106 977 | 102 252 | 100 885 | 101 900 | 99 154 | 511 168 | 102234 |
| Karlovy Vary     | 13 395  | 13 985  | 14 333  | 14 318  | 13 436 | 69 467  | 13893  |
| České Budějovice | 40 974  | 40 279  | 40 215  | 38 493  | 38 091 | 198 052 | 39610  |
| Jihlava          | 15 082  | 13 720  | 13 690  | 13 745  | 13 530 | 69 767  | 13953  |
| Ústí nad Labem   | 51 767  | 51 393  | 51 265  | 51 087  | 47 091 | 252 603 | 50521  |
| Děčín            | 10 484  | 9 831   | 9 583   | 9 458   | 8 938  | 48 294  | 9659   |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

**Tabulka 2.2** Tržby za MHD (v tis. Kč)

| Dopravní podnik  | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | Celkem    | Průměr |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|--------|
| Ostrava          | 499 451 | 493 763 | 514 077 | 516 081 | 519 873 | 2 543 245 | 508649 |
| Opava            | 51 752  | 51 530  | 53 494  | 52 091  | 50 476  | 259 343   | 51869  |
| Plzeň            | 289 029 | 272 592 | 272 845 | 266 841 | 300 097 | 1 401 404 | 280281 |
| Karlovy Vary     | 66 956  | 65 223  | 67 960  | 62 837  | 65 174  | 328 150   | 65630  |
| České Budějovice | 136 101 | 130 602 | 131 524 | 126 942 | 129 059 | 654 228   | 130846 |
| Jihlava          | 53 409  | 51 613  | 54 312  | 53 530  | 50 232  | 263 096   | 52619  |
| Ústí nad Labem   | 183 079 | 199 577 | 198 358 | 191 073 | 203 278 | 975 365   | 195073 |
| Děčín            | 50 970  | 48 629  | 47 721  | 46 316  | 42 731  | 236 367   | 47273  |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

### Příloha č. 3:

**Tabulka 3.1** Ujeté vozové kilometry (v tis. km)

| Dopravní podnik  | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | Celkem  | Průměr |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|
| Ostrava          | 35 443 | 34 036 | 34 054 | 34 008 | 33 773 | 171 314 | 34263  |
| Opava            | 3 105  | 3 126  | 3 134  | 3 072  | 3 046  | 15 483  | 3097   |
| Plzeň            | 15 064 | 15 068 | 15 036 | 15 078 | 15 102 | 75 348  | 15070  |
| Karlovy Vary     | 2 827  | 2 850  | 2 739  | 2 731  | 2 624  | 13 771  | 2754   |
| České Budějovice | 6 087  | 6 019  | 5 733  | 5 649  | 5 673  | 29 161  | 5832   |
| Jihlava          | 2 819  | 2 826  | 2 812  | 2 821  | 2 821  | 14 099  | 2820   |
| Ústí nad Labem   | 8 006  | 7 711  | 7 249  | 7 274  | 7 347  | 37 587  | 7517   |
| Děčín            | 4 218  | 4 008  | 3 883  | 3 841  | 3 678  | 19 628  | 3926   |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR

**Tabulka 3.2** Ujeté místové kilometry (v tis. km)

| Dopravní podnik  | 2008      | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | Celkem   | Průměr  |
|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|---------|
| Ostrava          | 3 590 737 | 3 486 783 | 3 462 884 | 3 475 436 | 3 469 792 | 17485632 | 3497126 |
| Opava            | 233 313   | 234 309   | 238 418   | 249 911   | 248 945   | 1204896  | 240979  |
| Plzeň            | 1 387 417 | 1 396 285 | 1 381 428 | 1 360 527 | 1 371 334 | 6896991  | 1379398 |
| Karlovy Vary     | 228 306   | 235 936   | 230 436   | 247 753   | 222 512   | 1164943  | 232989  |
| České Budějovice | 626 757   | 606 091   | 568 147   | 560 644   | 557 018   | 2918657  | 583731  |
| Jihlava          | 197 298   | 197 814   | 196 872   | 197 463   | 197 499   | 986946   | 197389  |
| Ústí nad Labem   | 829 446   | 788 646   | 734 458   | 737 545   | 738 236   | 3828331  | 765666  |
| Děčín            | 286 824   | 272 544   | 264 044   | 276 552   | 264 816   | 1364780  | 272956  |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR

### Příloha č. 4:

**Tabulka 4.1** Počet řidičů

| Dopravní podnik  | 2008  | 2009  | 2010 | 2011  | 2012  | Průměr |
|------------------|-------|-------|------|-------|-------|--------|
| Ostrava          | 1 036 | 1 005 | 994  | 1 016 | 1 026 | 1015   |
| Opava            | 118   | 118   | 118  | 116   | 115   | 117    |
| Plzeň            | 548   | 558   | 565  | 576   | 570   | 563    |
| Karlovy Vary     | 122   | 126   | 125  | 148   | 148   | 134    |
| České Budějovice | 227   | 222   | 199  | 187   | 187   | 204    |
| Jihlava          | 96    | 95    | 97   | 95    | 94    | 95     |
| Ústí nad Labem   | 284   | 286   | 255  | 250   | 253   | 266    |
| Děčín            | 142   | 143   | 133  | 129   | 132   | 136    |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

## Příloha č. 5:

**Tabulka 5.1** Počet a délka linek

| Dopravní podnik  | počet linek |           |         |        | délka linek (km) |           |         |        |
|------------------|-------------|-----------|---------|--------|------------------|-----------|---------|--------|
|                  | tramvaj     | trolejbus | autobus | celkem | tramvaj          | trolejbus | autobus | celkem |
| Ostrava          | 17          | 10        | 57      | 84     | 239              | 98        | 722     | 1059   |
| Opava            | 0           | 11        | 14      | 25     | 0                | 63        | 140     | 203    |
| Plzeň            | 3           | 9         | 31      | 43     | 24               | 79        | 369     | 472    |
| Karlovy Vary     | 0           | 0         | 21      | 21     | 0                | 0         | 314     | 314    |
| České Budějovice | 0           | 8         | 13      | 21     | 0                | 66        | 155     | 221    |
| Jihlava          | 0           | 5         | 8       | 13     | 0                | 37        | 70      | 107    |
| Ústí nad Labem   | 0           | 11        | 23      | 34     | 0                | 114       | 373     | 487    |
| Děčín            | 0           | 0         | 15      | 15     | 0                | 0         | 144     | 144    |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR

**Tabulka 5.2** Hustota dopravní sítě

| Město            | Délka linek MHD (km) | Katastrální výměra (km <sup>2</sup> ) | Hustota dopravní sítě (km/km <sup>2</sup> ) |
|------------------|----------------------|---------------------------------------|---|
| Ostrava          | 1059                 | 214,22                                | 4,94  |
| Opava            | 203                  | 90,61                                 | 2,24  |
| Plzeň            | 472                  | 137,67                                | 3,43  |
| Karlovy Vary     | 314                  | 59,10                                 | 5,31  |
| České Budějovice | 221                  | 55,60                                 | 3,97  |
| Jihlava          | 107                  | 87,85                                 | 1,22  |
| Ústí nad Labem   | 487                  | 93,95                                 | 5,18  |
| Děčín            | 144                  | 117,70                                | 1,22  |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR

## Příloha č. 6:

**Tabulka 6.1** Celková kompenzace poskytnutá městem, krajským úřadem a obcemi (v tis. Kč)

| Dopravní podnik  | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | Průměr  |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Ostrava          | 1052900 | 1067000 | 1022200 | 1026400 | 1083200 | 1050340 |
| Opava            | 58900   | 58900   | 56500   | 63500   | 68300   | 61220   |
| Plzeň            | 529800  | 649000  | 689000  | 741700  | 742900  | 670480  |
| Karlovy Vary     | 59600   | 64300   | 66200   | 74400   | 70100   | 66920   |
| České Budějovice | 194900  | 214700  | 204300  | 201500  | 202000  | 203480  |
| Jihlava          | 54600   | 56700   | 57400   | 60400   | 60800   | 57980   |
| Ústí nad Labem   | 203800  | 215400  | 215000  | 220100  | 218700  | 214600  |
| Děčín            | 86800   | 74400   | 83200   | 83500   | 80500   | 81680   |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP

**Tabulka 6.2** Celková kompenzace poskytnutá městem (v tis. Kč)

| Město            | 2008    | 2009    | 2010   | 2011    | 2012    | Průměr  |
|------------------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|
| Ostrava          | 1025500 | 1040600 | 997000 | 1001900 | 1056500 | 1024300 |
| Opava            | 55300   | 55500   | 53100  | 59400   | 64200   | 57500   |
| Plzeň            | 529800  | 649000  | 689000 | 741700  | 742900  | 670480  |
| Karlovy Vary     | 56600   | 60600   | 62600  | 70700   | 70100   | 64120   |
| České Budějovice | 174500  | 192700  | 183100 | 180000  | 180000  | 182060  |
| Jihlava          | 52700   | 55100   | 55600  | 58500   | 58800   | 56140   |
| Ústí nad Labem   | 185000  | 195000  | 195000 | 195000  | 195000  | 193000  |
| Děčín            | 60000   | 54000   | 52000  | 52000   | 48000   | 53200   |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP

### Příloha č. 7:

**Tabulka 7.1** Daňové příjmy města (v tis. Kč)

| Město            | 2008      | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | Průměr  |
|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| Ostrava          | 6 925 371 | 6 813 539 | 6 030 344 | 6 059 528 | 6 118 580 | 6389472 |
| Opava            | 733 282   | 673 982   | 707 859   | 679 319   | 695 563   | 698001  |
| Plzeň            | 3 740 164 | 3 306 547 | 3 425 752 | 3 395 271 | 3 589 570 | 3491461 |
| Karlovy Vary     | 712 195   | 635 117   | 644 108   | 654 059   | 673 671   | 663830  |
| České Budějovice | 1 265 080 | 1 103 029 | 1 153 835 | 1 109 641 | 1 179 335 | 1162184 |
| Jihlava          | 682 549   | 618 531   | 611 622   | 595 640   | 626 977   | 627064  |
| Ústí nad Labem   | 1 198 740 | 1 110 665 | 1 129 931 | 1 141 285 | 1 195 420 | 1155208 |
| Děčín            | 595 693   | 529 015   | 552 416   | 624 183   | 544 555   | 569172  |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z monitoru, ARISwebu – portály MFČR

### Příloha č. 8:

**Tabulka 8.1** Tarify jízdného (v Kč)

| Město   | základní |         | u řidiče |         | 24 hodinové |         | týdenní |         | měsíční |         | čtvrtletní |         |
|---------|----------|---------|----------|---------|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|------------|---------|
|         | občan.   | zlevně. | občan.   | zlevně. | občan.      | zlevně. | občan.  | zlevně. | občan.  | zlevně. | občan.     | zlevně. |
| Ostrava | 14       | 7       | 31       | 18      | 80          | 40      | 264     | X       | 550     | 275     | 1485       | 742     |
| Opava   | 13       | 8       | 13       | 8       | X           | X       | X       | X       | 398     | 199     | 1072       | 534     |
| Plzeň   | 16       | 8       | 30       | X       | 60          | 30      | 252     | 126     | 440     | 220     | 1272       | 636     |
| KV      | 18       | 9       | 25       | 12      | 80          | X       | 200     | X       | 380     | 190     | 880        | 440     |
| ČB      | 13       | 6       | 25       | 10      | 70          | X       | 140     | 70      | 380     | 190     | 1020       | 510     |
| Jihlava | 10       | 5       | 15       | 10      | 50          | 25      | 115     | 57      | 390     | 195     | 1100       | 550     |
| ÚnL     | 18       | 10      | 25       | 15      | 80          | 40      | 195     | 100     | 535     | 265     | 1395       | 618     |
| Děčín   | 20       | 10      | 20       | 10      | X           | X       | X       | X       | 490     | 220     | 1290       | 540     |

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z internetových stránek dopravních podniků