

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Bakalářská práce

**Analýza nákladů společnosti Dopravní podnik města
Hradce Králové, a. s. v souvislosti s obnovou vozového
parku.**

Jiří Vrána

© 2013 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra ekonomiky

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Vrána Jiří

Podnikání a administrativa Hradec Králové

název
Analýza nákladů společnosti Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. v souvislosti s obnovou vozového parku

anglický název
Cost analysis of company Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. in connection with renewal of vehicle fleet

obsah
Tato bakalářská práce bude analyzovat a zhodnotit nákladovou strukturu akciové společnosti Dopravní podnik města Hradce Králové. Předmětem této analýzy budou rovněž faktory, které ovlivňují nákladovou strukturu a velikost jednotlivých nákladových položek. Dále se tato práce bude zaměřovat na problematiku obnovy rozsáhlého vozového parku trolejbusů a autobusů. Budou analyzována možná řešení a proveden výběr ekonomicky nejvýhodnější varianty.

metodika
Metodickým nástrojem je vertikální a horizontální analýza nákladů a ekonomický rozbor jednotlivých nákladových složek. V rámci analýzy nákladů v souvislosti s obnovou vozového parku budou srovnávány tři možnosti, a to z hlediska náročnosti jejich realizace, nákladovosti provozu a dopadu na životní prostředí. Práce bude rovněž využívat jednoduché nástroje popisné statistiky. Zdrojem dat pro tuto analýzu budou účetní výkazy a výroční zprávy Dopravního podniku města Hradce Králové, a.s. z období let 2007 - 2012 a interní data o provozních nákladech jednotlivých oddělení výpočetních a informačních systémů DPmHK.

Program zpracování

09/2013 - zpracování praktické části,

10/2013 - zpracování teoretické části,

11/2013 - odevzdání bakalářské práce,

Rozsah textové části

60 - 70 stran

Klíčová slova

analýza nákladů, provozní náklady, investiční náklady, podnik, vozový park, nákladovost

Doporučené zdroje informací

EISLER, Jan, KOSINA, Ivo m. Kalkulační náklady v dopravě. 2. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000. 07 s. ISBN 978-80-719-4246-7

MELICHAR, Miroslav, JEŽEK, Jindřich. Ekonomika dopravního podniku. 2. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2009. 176 s. ISBN 978-80-719-4711-0

ROSOCHATECKÁ, Eva a kolektiv. Ekonomika podniků. 9. vydání., 1. dotisk. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2009. 209 s. ISBN 978-80-213-1892-2.

SVATOŠOVÁ, Libuše. Statistické metody 2. 1. vydání., 2. dotisk. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2008. 105 s. ISBN 978-80-213-1736-9

SYNEK, Miroslav, RISLINGEROVÁ, Eva a kol. Podniková ekonomika. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. 498 s. ISBN 978-80-7400-336-3

Vedoucí práce

Trnková Gabriela, Ing., Ph.D.

Termín odevzdání

listopad 2013

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.

Vedoucí katedry



prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr. h. c.

Řečník fakulty

V Praze dne 29. 10. 2013

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Analýza nákladů společnosti Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. v souvislosti s obnovou vozového parku." jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 29. listopadu 2013

Poděkování

Je mojí milou povinností na prvním místě poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce paní Ing. Gabriele Trnkové, Ph.D. za její vysoce odborné rady, věnovaný čas a trpělivost. Dále děkuji panu ekonomickému náměstkovi Ing. Pavlu Zákorovi a panu Jiřímu Hladkému.

Analýza nákladů společnosti Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. v souvislosti s obnovou vozového parku.

The cost analysis of company Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. in connection with renewal of vehicle fleet.

Souhrn

Cílem bakalářské práce je analýza nákladů Dopravního podniku města Hradce Králové za pomoci vybraných nástrojů finanční analýzy. Dále se práce zabývá možnostmi obnovy vozového parku podniku, srovnání nákladovosti posuzovaných variant a výběrem ekonomicky nejpříznivější alternativy. V teoretické části jsou vysvětleny základní pojmy z oblasti teorie nákladů podniku, jejich členění a problematika odpisů.

Summary

The aim of work is to analyze the cost of the transport company of the city of Hradec Králové. The cost are analyzed, described and assessed both the vertical and horizontal analysis. Furthermore the thesis deals with the possibilities of fleet renewal business, cost of investment and selecting the economically most favorable alternatives. In the theoretical part are explained the basic concepts of the theory of business costs, their classification and problems of depreciation.

Klíčová slova: analýza nákladů, náklad, podnik, generální oprava, investice, vozový park

Keywords: analysis of costs, cost, company, general repair, investment, vehicle fleet

Obsah

1 ÚVOD	9
2 CÍL PRÁCE A METODIKA	10
3 TEORETICKÁ VÝCHODISKA	11
3. 1 Vymezení pojmu náklady	11
3. 2 Členění nákladů	11
3. 3 Charakteristika vybraných nákladových položek	16
3. 4 Analýza nákladů a finanční analýza	19
4 PŘEDSTAVENÍ SPOLEČNOSTI	21
4. 1 Historie společnosti	21
4. 2 Hospodaření Dopravního podniku města Hradce Králové	29
5 VLASTNÍ PRÁCE	34
5. 1 Analýza nákladů dopravního podniku	34
5. 2 Alternativy udržení provozuschopnosti vozového parku	39
5. 3 Výběr vhodného řešení obnovy vozového parku	49
6. ZÁVĚR	56
7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	57
8. PŘÍLOHY	59
SEZNAM OBRÁZKŮ	73

SEZNAM TABULEK.....	73
SEZNAM GRAFŮ	74
SEZNAM ZKRATEK	74

1 Úvod

Mezi nejvíce hodnocené a porovnávané ukazatele v dopravních podnicích, provozujících městskou hromadnou dopravu, patří stáří jejich vozového parku. Stáří provozované techniky se podepisuje nejen v jejich oblibě mezi cestujícími, tedy zákazníky dopravců, ale i v nákladech na jejich provoz a údržbu. Tato práce se zabývá návrhem možných cest, vedoucích k modernizaci používané techniky a analýzou nákladů každé z alternativ. V úvodní části, představující dopravní podnik, je kromě jiného nejdříve popsána základní ekonomická situace podniku, analyzovány jeho náklady a posouzeno celkové hospodaření. V následné praktické části jsou představeny možnosti řešení obnovy zastaralého vozového parku a provedena ekonomická analýza nákladovosti každé z alternativ, vedoucí ke konečnému rozhodnutí, jakou cestou se bude modernizace vozového parku ubírat.

2 Cíl práce a metodika

Cílem této bakalářské práce bude analyzovat a zhodnotit nákladovou strukturu akciové společnosti Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. Rovněž budou zkoumány faktory, které ovlivňují strukturu a velikost jednotlivých nákladových položek. Dále se tato práce bude zaměřovat na problematiku obnovy rozsáhlého vozového parku trolejbusů a autobusů. Budou analyzována možná řešení a proveden výběr ekonomicky nejvýhodnější varianty.

Hlavním metodickým nástrojem je analýza nákladů Dopravního podniku města Hradce Králové (DpmHK) a rovněž analýza nákladů spojených s obnovou či modernizací vozového parku. V rámci této analýzy budou komparovány dvě možnosti, a to z hlediska ekonomické náročnosti jejich realizace a nákladovosti při jejich užívání v provozu. Práce bude rovněž využívat jednoduché nástroje popisné statistiky. Hlavním zdrojem dat pro tuto analýzu budou účetní výkazy a výroční zprávy Dopravního podniku města Hradce Králové, a.s. z období let 2007 - 2012 a interní data o provozních nákladech poskytnutá oddělením výpočetních a informačních systémů DpmHK.

3 Teoretická východiska

3.1 Vymezení pojmu náklady

Náklady podniku můžeme charakterizovat jako **peněžně vyjádřenou spotřebu výrobních faktorů** účelně vynaložených na tvorbu podnikových výnosů včetně dalších nutných nákladů spojených s činností podniku (Synek, 2010).

Předpokladem pro účinné řízení nákladů je jejich podrobnější rozčlenění. Náklady se v ekonomické teorii a podnikové hospodářské praxi člení podle různých hledisek. Každé z hledisek poskytuje informace o nákladech z určitého pohledu a musí být vždy respektována zásada příčinnosti. Náklady by tedy měly být přiřazeny místu, výkonu a časovému období, s nímž souvisí (Rosochatecká, 2009).

Základním hlediskem členění nákladů je členění nákladů podle druhů. Za základní nákladové druhy se přitom považují:

- Spotřeba materiálu, paliv, surovin, energie,
- Spotřeba a užití externích prací a služeb, například nájmu, prací a služeb spojených s opravami a udržováním majetku,
- Mzdové a ostatní osobní náklady včetně sociálního a zdravotního pojištění pracovníků,
- Odpisy nehmotného a hmotného dlouhodobého majetku,
- Finanční náklady, například úroky, pojistné, bankovní výlohy a náklady spojené se získáním bankovních záruk (Rosochatecká, 2009).

3.2 Členění nákladů

Druhovému členění nákladů je základem členění ve finančním účetnictví. Podrobnější druhové členění je uvedeno v účtové osnově a ve výkazu zisku a ztráty. Druhové členění se využívá pro potřeby analýz, jak finančních, tak nákladových. Pro zajištění hospodářského výsledku v potřebné struktuře (i výnosy) členění na tři skupiny:

Provozní náklady, souvisí s pravidelně se opakující podnikatelskou činností, jako spotřebované nákupy, spotřeba materiálu, energie, služby, osobní náklady, daně a poplatky, odpisy a jiné provozní náklady,

Finanční náklady, jsou finanční operace uskutečněné podnikatelským subjektem a zahrnují: zúčtování úbytku cenných papírů při jejich prodeji, úroky, kursové ztráty, ostatní finanční náklady, bankovní výlohy, pojistné,

Mimořádné náklady, zahrnují manka a škody a ostatní mimořádné náklady, vznikají mimořádnou událostí a vyskytují se nahodile.

Členění nákladů podle obratu hodnoty v podniku.

Toto hledisko rozlišuje náklady na **prvotní** (externí), které mají charakter vnějších vstupů. Do podniku přicházejí poprvé z vnějšího prostředí. Patří sem například odpisy, spotřeba nakupovaného materiálu, spotřeba výrobních a nevýrobních služeb provedených dodavatelskými organizacemi.

Náklady **druhotné** (interní) jsou to náklady na spotřebovaný meziprodukt vlastní výroby, vznikají na základě vnitropodnikových vztahů. Jsou jimi například v dopravních podnicích služby, jako svozy a rozvozy řidičů do zaměstnání, atd.

Dělení nákladů podle jejich vztahu k objemu výroby

Náklady Fixní - jelikož objem kapitálu je v krátkém období konstantní, náklady na něj vynaložené se s růstem výstupu nemění. Označujeme je proto jako **fixní náklady**. Fixní náklady existují i v případě, že je objem vstupu nulový, tzn. firma v daném okamžiku kapitál nepoužívá. To je důsledkem nutnosti platit například pojištění, ochranu objektu podobně. Kromě těchto nákladů firma v krátkém období vynakládá náklady, jejichž výše se mění s růstem výstupu (Soukupová, 1996).

Náklady variabilní jsou definovány jako nákladový druh, který se mění s objemem produkce, a to lineárně, progresivně nebo degresivně. K jejich úhradě slouží tržby (Boháčková, Brožová, 2010).

Růst variabilních nákladů v závislosti na objemu produkce může být rozčleněn na:

Lineární (proporcionální) – rostou stejně rychle, jako roste objem produkce. Jejich podíl připadající na jednotku produkce je stále stejný. Příkladem jsou všechny náklady jednicové, zjišťují se snadno, jsou často normovány.

Progresivní náklady (nadproporcionální) – rostou rychleji než objem produkce, příkladem může být růst mzdových nákladů při práci přes čas, práci v noci, ve ztížených podmínkách, nebo práci v sobotu či o svátcích.

Degresivní náklady (podproporcionální) – rostou pomaleji než objem produkce, jejich průměrný podíl na jednotku produkce (jednici) klesá. Příkladem mohou být mzdové náklady například při časové mzdě, jestliže objem výroby je závislý na zručnosti pracujícího.

Degresivně progresivní náklady (smíšené) při zvyšování objemu produkce se projeví postupně všechny tři růstové typy nákladů.

Jde odvodit, že toto členění platí v krátkodobém pohledu, v delším časovém horizontu, kdy se mění výrobní kapacita (např. instalací nových strojů), jsou všechny náklady variabilní. Je nutné i podotknout, že fixnost a proměnlivost nákladů je relativní (navíc při jejich stanovení jde obvykle o odhady!). Vztah nákladů a objemu produkce se dá zachytit matematickými funkcemi, které nazýváme **nákladové funkce**. Nejjednodušší je lineární funkce (zachycuje proporcionální růst nákladů) tvaru:
$$\mathbf{N} = \mathbf{F} + \mathbf{n} \times \mathbf{q},$$

Kde: **N** - celkové náklady v Kč,

q - objem výroby v naturálních jednotkách (například v kusech),

n – variabilní náklady na 1 jednotku (1 kus),

F – fixní náklady (Synek, 2010).

Členění nákladů z hlediska rozhodování

Rozhodování je vždy založeno na odhadu budoucích hodnot nákladů a výnosů, které ovlivňují průběh budoucích hodnot peněžních toků. Funkcí rozhodování je výběr takové možnosti, která povede k nejlepší hospodárnosti podniku. Z hlediska rozhodování členíme náklady na:

Relevantní náklady – náklady které odráží podmínky určitého rozhodnutí a liší se podle zvolených alternativ výběrem z daných možností. Tito náklady jsou daným rozhodnutím ovlivnitelné.

Irelevantní náklady – náklady které jsou daným rozhodnutím neovlivnitelné.

Ovlivnitelné náklady – vznikají nebo nevznikají v důsledku daného rozhodnutí.

Neovlivnitelné náklady – jsou to náklady, kterým nelze zabránit. Také se pro ně používá termínu - (umrtvené náklady), vznikají nezávisle na zvolené alternativě, protože v minulosti byly již vytvořeny. Příkladem mohou být náklady na výzkum a vývoj, které byly již v předchozím období vynaloženy, ale realizovány byly jen některé a mezi skutečně vynaložené náklady se budou počítat jen náklady ve spojitosti s realizovaným řešením.

Náklady připisované danému rozhodnutí - berou v úvahu všechny důsledky daných rozhodnutí a to tedy i náklady a výnosy vyvolané odvozeně, projevujících se potom i na jiných místech podnikové činnosti.

Přírůstkové náklady - představují základnu hodnocení příslušných procesů v jejich nepřetržitosti. Vznikají dalším vynaložením nákladů bezprostředně navazujících na již dosaženou úroveň jako jejich výchozí bod.

U těchto nákladů můžeme rozlišovat:

- Celkové přírůstkové náklady, které představují sumarizované veličiny příslušející celému sledovanému období. Zjistíme je buď rozdílově porovnáním příslušných veličin v počátečním a konečném bodě sledovaného rozmezí, nebo přímým vyčíslením za celkový přírůstek rozsahu dané aktivity ve sledovaném čase.
- Mezní náklady jsou kvantifikovány za každou další určenou jednotku aktivity, jedná se o přírůstek nákladů způsobený zvýšením produkce o jednotku výkonu.

Z hlediska užšího - účetního – jsou za náklady považovány veškeré reálně vynaložené náklady, jejichž pohyb je zanesen v účetních knihách. Jsou to tzv. **explicitní náklady**. Ekonomické pojetí nákladů je širší: ekonomové berou v úvahu nejen náklady explicitní, ale i náklady implicitní.

Implicitní náklady jsou náklady, které firma reálně neplatí. Jejich existence je založena na principu alternativních nákladů neboli nákladů obětované příležitosti. Implicitní náklady představují výnosy, o něž firma přichází tím, že užívá omezené zdroje právě určitým a nikoliv jiným způsobem (Soukupová, 1996).

Členění nákladů podle kalkulačních položek

Pro stanovení nákladů na výrobní jednici je nutné transformovat druhové náklady na kalkulační náklady. Podstatou kalkulačního členění nákladů je rozdělení nákladů na náklady **přímé** a **nepřímé**. Toto členění vychází z možnosti vyjádřit jednotlivé složky nákladů na jednotku kalkulovaného výkonu. **Přímé náklady** jsou takové nákladové položky, které lze na kalkulační jednici přímo určit, přiřadit. Jedná se zpravidla o náklady prvotní. Tyto náklady souvisí s konkrétním druhem výkonů, jedná se o náklady jednicové, které jsou vyvolány přímo jednotkou konkrétního výkonu.

Nepřímé náklady jsou společné pro více kalkulačních jednic, nelze je přímo přiřadit k těmto jednicím, zajišťují průběh výrobního procesu podniku v širších souvislostech. Přiřazování nepřímých nákladů ke kalkulačním jednicím se provádí podle rozvrhové základny, která vyjadřuje poměr, v jakém se nepřímé náklady rozpočítávají na jednotlivé výkony. Rozvrhová základna může být vyjádřena peněžními veličinami, například přímé mzdy, přímý materiál, nebo naturálními veličinami například hmotnost, strojový čas, koeficient pracnosti.

Náklady podle kalkulačního členění mají vždy dvě skupiny nákladů, jsou to náklady přímé a náklady nepřímé. Přehled jednotlivých položek nákladů dává **všeobecný kalkulační vzorec**, který sice není závazný, ale používá jej většina podniků. Níže je uveden v ČR používaný všeobecný kalkulační vzorec (Synek, 2010).

Tabulka 1 - Kalkulační vzorec

Všeobecný kalkulační vzorec užívaný v ČR
1. Přímý jednicový materiál
2. Přímé (jednicové) mzdy
3. Ostatní přímé (jednicové) náklady
4. Výrobní (provozní) režie Vlastní náklady výroby (1 – 4)
5. Správní režie Vlastní náklady výkonu (1 – 5)
6. Odbytové náklady Úplné vlastní náklady výkonu (1 – 6)
7. Zisk (ztráta) Prodejní cena

Zdroj: Podniková ekonomika (Synek, 2010)

Náklady dopravního podniku se sestávají z nákladů přímých a nákladů režijních. Sledují se ve vztahu k výstupům, tedy na **jeden vozový kilometr** s rozlišením na trolejbusy a autobusy.

Tabulka 2 - Kalkulační vzorec DPmHK

Pohonné hmoty
Trakční energie
Pryžové obruče
Přímé mzdy
Přímé odpisy
dopravních prostředků
Přímé opravy a udržování
dopravních prostředků
napájecího systému
Ostatní přímé náklady
PŘÍMÉ NÁKLADY
Provozní režie
NÁKLADY PROVOZU
Správní režie
ÚPLNÉ VLASTNÍ NÁKLADY
Zisk/Ztráta
CENA VÝKONU
Daň z přidané hodnoty
CENA VÝKONU vč. DPH

Zdroj: Kalkulace nákladů v dopravě, univerzita Pardubice

3. 3 Charakteristika vybraných nákladových položek

Předmětem této kapitoly jsou pouze ty nákladové položky, které jsou významné zejména u společností typu dopravní podnik. Mezi tyto náklady se řadí:

- **Materiálové náklady** – Materiálové náklady jsou tvořeny zejména spotřebou pohonných hmoty (nafta a elektrická energie pro provoz dopravních prostředků i

zajištění chodu společnosti, provozních kapalin (jako jsou oleje a chladicí směs a jiné pracovní náplně v dopravních prostředcích), náhradních dílů na opravy techniky, spotřeba materiálu určeného k vlastní výrobě inventáře, při opravách strojů a zařízení. Tvoří velkou část celkových nákladů a dopravní podnik se je snaží minimalizovat nákupem moderní techniky, pravidelnými technickými prohlídkami vozů a šetrným přístupem k provoznímu majetku.

- **Osobní náklady** – patří do nich mzdové náklady (vedoucích pracovníků jednotlivých středisek, platy řidičů, opravárenských dělníků, revizorů, atd.), odměny členů představenstva a dozorčí rady, náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění, sociální náklady. Tyto náklady tvoří největší položku z celkových nákladů společnosti.
- **Odpisy dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku.** Hmotným dlouhodobým majetkem podniku se rozumí majetek, který slouží podniku po dobu delší než jeden rok a jeho pořizovací cena byla větší než 40 tis. Kč. Je tvořen movitým a nemovitým majetkem. Mezi movitý majetek se řadí (stroje, výrobní zařízení, dopravními prostředky a inventář), mezi neovitý majetek pak (stavby, pozemky a budovy). Hmotný dlouhodobý majetek je odepisovaný, tedy jeho opotřebení je vyjádřeno odpisy, které přecházejí postupně do nákladů podnikových výkonů a neodepisovaný (pozemky, zlato, umělecká díla).

Výdaje vynaložené na pořízení dlouhodobého majetku nelze promítnout do nákladů v plné výši v roce pořízení majetku. Vzhledem k tomu, že se jedná o majetek dlouhodobého užití, zahrnují se určité částky z pořizovací ceny (odpisy) do nákladů postupně (Valder, Lörinczová, 2007).

K funkcím odpisů patří:

- Postupné přenášení hodnoty hmotného dlouhodobého majetku do nákladů,
- Zabezpečení tvorby finančních zdrojů na pořízení nového majetku nahrazujícího starý,
- Oprávky snižují hodnotu hmotného dlouhodobého majetku.

Odepisování majetku se řídí zákonem o daních z příjmu (zákon č. 586/1992 Sb.) a zákonem o účetnictví (č. 563/1991 Sb.).

Účetní odpisy jsou upraveny zákonem o účetnictví, který stanovuje konkrétní podmínky odepisování dlouhodobého majetku. Odepisování probíhá tak, že každý podnik si stanoví

na základě zkušeností, nebo plánované životnosti pořízeného dlouhodobého majetku dobu, po kterou bude tento majetek užíván až do vyřazení. Na tomto základě zpracuje plán odepisování a postupně, pomocí odpisů, snižuje hodnotu majetku, stanovenou jednou z metod oceňování, až do jeho úplného odepsání. V účetním výkaznictví se tak kumulace účetních odpisů objeví ve sloupci - „**korekce**“. Počáteční stav pořizovací ceny dlouhodobého majetku, uvedený ve sloupci - „**brutto**“, se tak pomocí korekce sníží na hodnotu ve sloupci - „**netto**“, která je vyjádřením zůstatkové ceny dlouhodobého majetku.

Dlouhodobý majetek oceňujeme například: pořizovací cenou, nebo reprodukční cenou.

Daňové odpisy - odepisování pomocí daňových odpisů se řídí zákonem o daních z příjmu. Odepisováním z hlediska tohoto zákona se rozumí zahrnování odpisů z hmotného a nehmotného majetku evidovaného v majetku společnosti jako plátce DPH, který souvisí se zajištěním zdanitelného příjmu, do výdajů (nákladů) k zajištění tohoto příjmu. Zákon o daních ukládá povinnost podnikům zařadit majetek do určených kategorií (odpisových tříd) s rozdílnou a předepsanou dobou odepisování.

Oceňování dlouhodobého majetku. Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek se oceňuje podle zákona č. 563/91 Sb., o účetnictví a to několika způsoby.

- **Pořizovací cenou** - je to cena, za kterou byl majetek pořízen včetně nákladů s jeho pořízením související.
- **Reprodukční pořizovací cenou** - cena, za kterou byl majetek pořízen v době, kdy se o něm účtuje.
- **Cenou pořízení** - cena, za kterou byl majetek pořízen bez nákladů s jeho pořízením související.
- **Vlastními náklady** - cenou hmotného majetku kromě zásob a nehmotného majetku kromě pohledávek vytvořeného vlastní činností přímé náklady vynaložené na výrobu nebo jinou činnost a nepřímé náklady, které se vztahují k výrobě nebo jiné činnosti (Řehák a kol., 1997).

3. 4 Analýza nákladů a finanční analýza

Analýza nákladů je prostředek k dosažení efektivnosti ve výrobě, poskytování služeb, tedy v provozování hospodářské činnosti. Je to rozbor a zkoumání nákladů, které podnik shromažďuje, kategorizuje a vyhodnocuje. Podklady k analyzování nákladů jsou získávány v podnikové účetní evidenci. Tyto konkrétní údaje o nákladech potom pomocí souborů ekonomických nástrojů podrobíme analýze.

Finanční analýza

Jakékoliv finanční rozhodování musí být podloženo finanční analýzou. Proto jednou z rozhodujících fází finančního managementu je finanční analýza. Na jejich výsledcích je založeno řízení financí, řízení a financování oběžných aktiv a investic, cenová a dividendová politika podniku aj. Zdrojem údajů pro finanční analýzu jsou nejen interní finanční výkazy (rozhoda, výkaz zisku a ztrát, cash-flow), výroční zprávy, různá statistická šetření aj., ale i externí údaje o jiných podnicích, (např. údaje ze Statistické ročenky ČSÚ, z Obchodního věstníku, aj.) ty slouží především pro srovnání s ostatními, hlavně konkurenčními podniky (Synek, 2010).

Ve finanční analýze a analýze nákladů se používají různé rozborové techniky. Kromě rozboru absolutních ukazatelů se často užívá techniky procentního rozboru, poměrové analýzy, horizontální a vertikální analýzy, aj.

Technika procentního rozboru spočívá v tom, že kromě hodnocení absolutních ukazatelů jednotlivých nákladových skupin se počítá jejich procentní podíl na celkových nákladech. Do této skupiny patří i horizontální a vertikální analýza.

Jednotlivé složky ekonomických výsledků může zanalyzovat například **horizontální analýza**, která v čase porovnává úroveň daného ukazatele oproti jeho úrovni ve srovnávaném období (**bázi**). Dostaneme řadu indexů : $I_{\frac{i}{0}} = \frac{q_i}{q_0}$ tedy řadu **bazických indexů** (Svatošová, Kába, 2009).

Násobíme – li takový index hodnotou „100“, vyjde nám výsledek v procentech.

$$\text{úroveň ukazatele v \%} = \frac{\text{ukazatel}_{i+1}}{\text{ukazatel}_i} \times 100$$

Vzorec pro vyjádření procentuální změny ukazatele v čase, proti základnímu období.

$$\Delta = \frac{(\text{ukazatel}_{i+1} - \text{ukazatel}_i)}{\text{ukazatel}_i}$$

Vertikální analýza provádí se tak, že jednotlivé položky výkazů vztahujeme k výsledné položce (Rosochatecká, 2009). Tedy když dílčí skupiny nákladů, například provozní náklady, vztahujeme k nákladům celkovým, které tvoří 100 procent všech nákladů podniku.

Poměrová analýza pracuje s poměrovými ukazateli, které představují podíl dvou absolutních ukazatelů, např. podíl provozních nákladů připadajících na 1 korunu tržeb.

Existuje mnoho poměrových ukazatelů, které se seskupují do skupin. Například k ohodnocení majetkové stability podniku a využití jeho majetku slouží skupiny ukazatelů jako: ukazatelé finanční situace podniku, zastaralosti majetku, využití majetku, atd.

Zastaralost majetku v podniku (se zastaralým majetkem stoupají náklady na jeho údržbu a klesá efektivnost jeho využívání).

Stupeň opotřebení majetku = *korekce ÷ brutohodnota*

Ukazatelé finanční situace podniku – mezi ně patří ukazatelé likvidity, zadluženosti, rentability a aktivity podniku.

Hospodářské výsledky podniku i jednotlivé náklady a výnosy, jsou uvedeny ve výkazu zisku a ztráty, v tzv. výsledovce. Jejich rozdílem vznikne zisk, nebo ztráta z hospodářské činnosti podniku uvedená před zdaněním.

4 Představení společnosti

4.1 Historie společnosti

Dne 24. října roku 1928 byl základní listinou položen základ ucelení městské hromadné dopravy v Hradci Králové. Původním názvem, Autodráhy města Hradce Králové, započaly 1. prosince 1928 přepravu cestujících dvěma autobusy na lince Kukleny - Nádraží – Slezské Předměstí. V roce 1949 byly Autodráhy začleněny do Sdružení komunálního podniku. Rok na to podnik nese současný název.

Původní sídlo Autodrah se nacházelo v centru města ve stísněném prostoru mezi bloky obytné zástavby vymezené dnešními ulicemi Průmyslová a Škroupova. V roce 1952 však došlo k přestěhování do zcela nově vybudovaného areálu na Slezském Předměstí v Pouchovské ulici.

Obrázek 1 - Areál Dopravního podniku rok 1998



Zdroj: Dopravní podnik HK - O společnosti –historie

Po právní stránce byla společnost v období (1. 7. 1950 – 31. 12. 1988) národním podnikem a od roku 1989 státním podnikem.

Od roku 1997 byl majetek podniku od státu převeden na akciovou společnost Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s., kde jediným vlastníkem je město Hradec Králové.

Kromě hromadné dopravy osob podnik provozoval do roku 1965 v menším rozsahu i taxislužby, půjčovnu vozidel a nákladní dopravu. V letech 1974 – 1985 měl vlastní učňovské středisko. Počátkem devadesátých let byly rozvíjeny další služby pro občany města, patřily mezi ně služby v oblasti cestovního ruchu, výroba městského mobiliáře, opravy vozidel, reklama a výuka řidičů všech skupin.

Základní údaje

Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s., je akciová společnost zapsaná od 1. dubna 1997 v obchodním rejstříku pod spisovou značkou B 1625, vedenou u Krajského soudu v Hradci Králové. Jediným akcionářem je město Hradec Králové a její základní kapitál činí 713 004 000 Kč, který je stoprocentně splacen. Společnost sídlí v Pouchovské ulici 153/52, ve Věkoších.

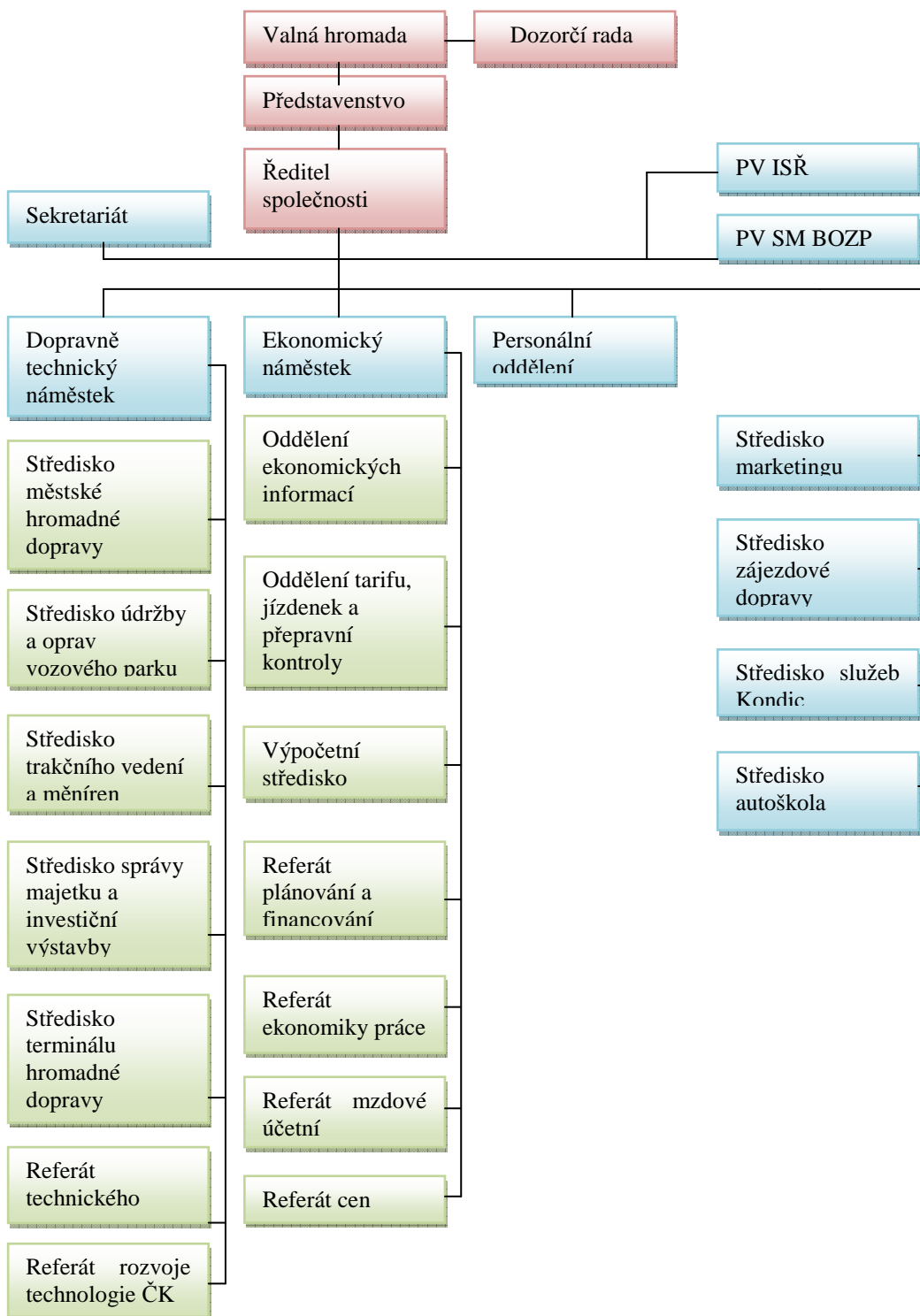
Hlavním předmětem podnikání Dopravního podniku je Silniční motorová doprava, k vedlejším přidruženým patří například opravy silničních vozidel. Podrobnější rozdělení je popsáno v tabulce.

Tabulka 3 - Předměty podnikání DpmHK

Silniční motorová doprava s podrobněji vymezenými skupinami dopr. prostředků
Kadeřnictví, holičství
Provozování trolejbusové dráhy na území města Hradce Králové
Provádění staveb, jejich změn a odstraňování
Provozování autoškoly
Opravy silničních vozidel
Zámečnictví a nástrojařství
Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona
Pronájem nemovitostí bez poskytování jiných než základních služeb

Zdroj: Výroční zprávy DpmHK 2012

Obrázek 2- Schéma organizační struktury Dopravního podniku města Hradce Králové



Zdroj: Výroční zpráva DpmHK 2012

Střediska Dopravního podniku města Hradce Králové

Autoškola

Středisko autoškoly Dopravního podniku Hradce Králové již tradičně zajišťuje výuku ve všech kategoriích silničních dopravních prostředků. Mezi její přednosti patří: profesionální přístup, bohaté zkušenosti a moderní vozový park. Nabízí také odporné služby v oblasti školení profesionálních řidičů. Školení řidičů provádí tým učitelů s dlouholetou praxí. Součástí školení jsou každoročně i informace o nejnovějších schválených nebo připravovaných změnách v zákonech související se silniční dopravou. Z dalších služeb například kondiční jízdy pro řidiče, kteří delší dobu motorové vozidlo neřídili.

Obrázek 3- Výukové prostředky autoškoly Dopravního podniku HK



Zdroj: Dopravní podnik HK - Autoškola Hradec Králové

Kondic

Středisko služeb a relaxace, vybudované z bývalé administrativní budovy, nabízí kromě tradičních služeb v oblasti pohostinství také vlasové studio, masáže, posilovnu, pedikúru a zakázkové krejčovství. Vše pod jednou střechou, nedaleko zastávky městské hromadné dopravy a s parkováním zdarma.

Středisko výroby městského mobiliáře

Toto středisko se zabývá výrobou, instalací a opravami zastávek, označnicků, čekáren, přístřešků, reklamních ploch, zábradlí, laviček a dalších doplňků městské vybavenosti. Svoji činností tak zkvalitňuje služby nejen samotným cestujícím. Prezentuje společnost Dopravního podniku a v neposlední řadě vytváří obraz celého města Hradce Králové.

Obrázek 4 - Městský mobiliář - čekárny



Zdroj: Dopravní podnik - HK. Městský mobiliář

Reklama

Reklama je dnes na každém kroku a v městské hromadné dopravě, ve které denně procestuje průměrně 80 tisíc lidí, se jedná o velmi efektivní propagaci dopadající na širokou cílovou skupinu lidí. Nejedná se však pouze jen o letáky umístěné v autobusech a vnější plochy opatřené velkoplošnými foliemi, možnosti jsou širší. Mezi produkty dopravního podniku v oblasti reklamy patří ve vozech dále kartičky v závěsných madlech, LCD monitory na stěně, které produkují reklamní spoty bez rušivého zvuku, letáky v opěradlech sedaček a reklamní nálepky rozličných rozměrů. Reklamu lze zahlédnout i na sloupech trolejového vedení, zastávkových označnicích, podsvícených zastávkových panelech a na informačních tabulích v Terminálu hromadné dopravy. Středisko reklamy se tak stává jedním z nejziskovějších.

Zájezdová doprava

Středisko zájezdové dopravy Dopravního podniku města Hradce Králové nabízí vnitrostátní i mezinárodní dopravu luxusními busy MAN, minibusem Mercedes Benz a dálkovými busy KAROSA se zkušenými řidiči pro:

- Firmy a instituce (školky, školy, exkurze, plavání, výlety atd.),
- Sportovní kluby (doprava na soustředění, lyžařské výcviky atd.),
- Cestovní kanceláře (pobytové zájezdy, jednodenní zájezdy, poznávací zájezdy po celé Evropě atd.),
- Soukromé akce (svatby, vinný sklípek).

Autobusy MAN splňují emisní normy pro vjezd do všech evropských měst.

Zaměstnanci

Zaměstnance podniku tvoří vrcholový management, dělníci, řidiči a ostatní pracovníci. Management společnosti tvoří ředitel, ekonomický náměstek, dopravně-technický náměstek a vedoucí personálního oddělení. Z hlediska organizačního je do hlavní činnosti zapojeno přibližně 90 % všech zaměstnanců. Počet zaměstnanců k začátku roku 2013 je 356.

Tabulka 4 - Počty zaměstnanců MHD dle zařazení v letech 2007, 2012, 2013.

Zaměstnanci dle rozdělení	Rok		
	2007	2012	2013
Počet zaměstnanců celkem v MHD	386	355	356
Řidiči MHD	239	226	228
Dělníci opraven vozidel	64	61	60
THP včetně revizorů	65	69	68
Podíl řidičů ke všem zaměstnancům MHD v (%)	61,91	63,59	64,04

Zdroj: databáze zaměstnanců – interní seznam

Z pohledu na tabulku č. 4 je vidět rozložení zaměstnanců dle jejich rozdělení a vývoj celkové výše počtů zaměstnanců během posledních let v Dopravním podniku města Hradce Králové.

Vozový park dopravního podniku.

Podstatnou součástí majetku dopravního podniku Hradce Králové je jeho vozový park. V současnosti vlastní 131 dopravních prostředků. Z toho 34 trolejbusů a 97 autobusů. Přehledně je celý vozový park představen v tabulce č. 5.

Tabulka 5 - Struktura vozového parku MHD

	Provedení dopravního prostředku	kusy
Trolejbusy	Nízkopodlažní sólo 21 Tr ACI	1
	Nízkopodlažní sólo 21 Tr AC	3
	Nízkopodlažní sólo ŠKODA 30 Tr SOR	16
	Kloubový ŠKODA 31 Tr SOR	13
	ŠKODA 30 Tr DG - SOR	2
	Nízkopodlažní sólo TR 14 (zvláštní trolejbus)	1
	Nízkopodlaž. kloub. TR 15 (zvláštní trolejb., záloha)	1
	Celkem trolejbusy	37
	Zájezdové autobusy a záloha	KAROSA C 734.1340
KAROSA C 735.1031		2
KAROSA LC 936.1037		1
Karosa B 732.1654 "TESCO" (zájezdový)		1
MAN R07 LIONS COACH		2
MAN A13		2
MERCEDES-BENZ 412 D		1
MAN LION S COACH L R 08 E4		1
MAN R 08 LION S COACH L EEV		1
SOR LH 9.5 (autobus dálkový)		1
Zvláštní autobus		2
Celkem zájezdové a záložní autobusy		15
Autobusy	Nízkopodlažní sólo Karosa Renault CITY BUS	31
	Nízkopodlažní sólo IRISBUS CITY E3	5
	Nízkopodlažní sólo IRISBUS CITY 4	10
	Nízkopodlažní sólo IRISBUS CITELIS E3	8
	Nízkopodlažní sólo IRISBUS CITELIS E4	16
	Kloubový IRISBUS CITELIS klou.E4	11
	Kloubový IRISBUS CITELIS klou.E5	6
	Kloubový IRISBUS CITY kloub. E3	5
	Kloubový IRISBUS CITELIS kl. E3	3
Celkem autobusy	95	
Ostatní	Nezávislý zdroj N 600	1
	THV - VVLMTL	1
Počet dopravních prostředků MHD celkem		149

Zdroj: (Seznam vozidel dle kartotéky dopravního podniku)

Jízdné a tarify

Městská doprava je hlavní podnikatelskou činností podniku a jejími hlavními výnosy jsou především finanční prostředky uhrazené za přepravní služby. Dopravní služby jsou zajišťovány ve dvou tarifních pásmech. V prvním tarifním pásmu je základní jízdné 15 korun, zlevněné pak 9 korun formou úhrady papírovou jízdenkou. Při použití městské karty je úspora větší a jízdné se tak zlevňuje. Dále je lze zakoupit i časové jízdné na různá období, ať již měsíční, čtvrtletní, nebo celoroční. Formou „peněženky“ na městské kartě je možné ušetřit i na krátkých přejezdech, jako jízdné zlevněné na 2 zastávky atd. Občanům na 65 let a dětem od 6 do 15 let je poskytováno zlevněné jízdné.

Zdarma mají dopravu děti do šesti let a držitelé karet ZTP, ZTP/P, PTP, zavazadla, kočárek a jízdní kola.

Jízdné je také možno uhradit moderní formou a to přímo z mobilního telefonu a vztahuje se na tento způsob také sleva.

Celkově lze říci, že vývoj placení za MHD služby směřuje od papírových jízdenek, kde jsou větší náklady spojené s jejich tiskem, prodejem, obsluhou a hmotnou formou větší, směřuje k přenosům finančních úhrad v datových formách pomocí mobilních technologií.

Tabulka 6 - Ukázka ceníku služeb - základní jednotlivé jízdné, Student od 15 do 26 let

	Městská karta		Papírové jízdenky
	Platí pro jízdu uvnitř I. nebo II. tarifního pásma	Platí pro souběžnou jízdu v I. a II. tarifním pásmu	Platí pro jízdu uvnitř I. nebo II. tarifního pásma
Jízdné základní	12,- Kč	15,- Kč	15,- Kč
Jízdné základní na 2 zastávky *	6,- Kč	6,- Kč	-
Jízdné základní pro druhou jízdu **	3,- Kč	6,- Kč	-

• přiložením karty na vozovou čtečku při výstupu na druhé zastávce od zastávky nástupní je na kartu vrácen finanční bonus

** přestupní do 35 minut, 50 minut v době od 19:00 do 04:00 hod a v sobotu, neděli a ve svátek

Zdroj: Výroční zpráva 2012

Naproti tomu vykazuje Dopravní podnik města Hradce Králové náklady, ve formě provozních nákladů, finančních a mzdových. Tyto náklady v čase rostou spolu se zvyšujícími se cenami vstupů, ať již materiálu, energií a ceny nakupované lidské práce.

Základní úkolem každého podnikatelského subjektu je tyto náklady snižovat na minimální hladinu a tím dosahovat zisku. Tedy i společnost, jakou je Dopravní podnik m HK, přesto že není primárně ziskovou společností, musí své náklady pečlivě sledovat, jelikož objem finančních prostředků vyplácený ve formě dotací městem Hradec Králové je omezený. Přitom musí udržovat své nabízené služby v odpovídající kvalitě a ceny jízdného v přijatelných hladinách.

Dopravní podnik tedy nevyvíjí jen snahu v tvorbě nabídky dopravní dostupnosti MHD a hustotě spojů, ale i v kvalitě služeb těmito činnostmi poskytované, v udržování, rozvíjení a modernizaci obslužných systémů, zastávek, komunikací se zákazníky a v modernizaci vozového parku.

4. 2 Hospodaření Dopravního podniku města Hradce Králové

Základní přehled o hospodaření dopravního podniku přináší výkazy z účetnictví jako je například rozvaha. Analýza nákladů z Výkazu zisků a ztrát bude provedena v následující kapitole.

Tabulka 7 - Struktura aktiv Dopravního podniku v letech 2009 – 2012 (v tis. Kč)

Rok	2009	2010	2011	2012
Aktiva celk. bruto	1696687	1672864	1719830	1717212
Aktiva celk. korekce	572705	634666	650064	629246
Aktiva celkem	1123982	1038198	1069766	1087966
Dlouhod. maj. celk.	851839	817731	894009	939211
Dlouh. nehm. maj.	104	197	206	145
Dlouh. hmot. maj.	851735	817534	893803	939066
Finanč. maj.	0	0	0	0
Oběž. Maj. celk.	269933	218927	174904	147742
Zásob., mater...	5556	5796	6016	5526
Dlouh. pohledávky	280	280	305	319
Krátkod. pohledávky	18763	18190	51886	47014
Krátk. fin. majetek	245334	194661	116697	94883
Časové rozlišení	2210	1540	853	1013

Zdroj: Výroční zprávy 2009-2012

Tabulka 8 - Struktura pasiv Dopravního podniku v letech 2009 – 2012 (v tis. Kč)

Rok	2009	2010	2011	2012
Pasiva celkem	1123982	1038198	1069766	1087966
Vlastní kap. celkem	900937	913394	915024	914009
Zákl. kapitál	713004	713004	713004	713004
Kapitálové fondy	218532	218532	218532	218532
Rezervní fond a ostat.	6722	6722	7345	7427
Výsl. hosp. z min. let	-32562	-37321	-25488	23938
Výsl. hosp. z běž. účet. období.	-4759	12457	1631	-1016
Cizí zdroje celkem	210979	111726	137003	158239
Rezervy	85000	5000	1705	5600
Dlouhod. závazky	35703	39222	40424	41727
Krátkod. závazky	90276	67504	94874	110912
Bankovní úvěry	0	0	0	0
Časové rozlišení	12066	13078	17739	15718

Zdroj: Výroční zprávy 2009-2012

Z tabulek č. 7 a 8 je vidět, že aktiva podniku jsou tvořena z převážné většiny dlouhodobým hmotným majetkem, zbytek tvoří krátkodobé pohledávky a krátkodobý finanční majetek. Pasiva podniku jsou z cca 90% tvořena vlastním kapitálem, z cizích zdrojů jsou zastoupeny krátkodobé a dlouhodobé závazky.

Tabulka 9 - Celkové tržby a celkový hospodářský výsledek DpmHK (v tis. Kč)

Rok	2009	2010	2011	2012
Celkové tržby	191442	191294	190516	188120
Celkový hospod. výsledek	-4759	12457	1631	-1016

Zdroj: Výroční zprávy 2009 – 2012

Tabulka č. 9 ukazuje, že celkové tržby podniku za poslední čtyři roky mírně klesaly. Hospodářský výsledek však vykazuje i záporné hodnoty, což je dáno charakterem daného podnikání, které není primárně postavené na vytváření zisku. Pokles tržeb byl způsoben především poklesem zájmu o vedlejší podnikatelské činnosti podniku, jakými jsou služby reklamy, oprav vozidel a zámečnických prací ale i služby střediska Kondic a autoškoly. Hospodářské výsledky hlavní činnosti, tedy přepravní služby občanům města, vykazovaly též kolísavý zisk v meziročním srovnání. Jejich procentní podíl na celkových tržbách je součástí tabulky č. 10.

Tabulka 10 - Tržby za vlastní výkony a za prodej zboží podle hospodář. středisek (v tis. Kč)

Hospodářská činnost DpmHK	Rok	2009	2010	2011	2012
Hlavní činnost – městská hromadná doprava		121310	121601	120883	125402
Terminál hromadné dopravy Hradec Králové		13933	14581	15343	15835
Reklamní a propagační činnost		8695	7429	6781	6399
Autoškola – výuka řízení motorových vozidel		3206	3825	3650	2847
Výroba městského mobiliáře - zámečnictví		5271	3562	1595	820
Opravy motorových vozidel		6599	7565	6617	5949
Zájezdová doprava		21243	19646	21823	20805
Kondic – ubytovací služby a zařízení k regeneraci		2323	2072	1925	704
Prodej čerpací stanice		8862	10713	11546	9079
Turistický Hradecký vláček			300	353	280
Tržby za vlastní výkony a prodej zboží celkem		191442	191294	190516	188120
Podíl tržeb hlavní činnosti na celkov. tržbách v %		63,37	63,57	63,45	66,66

Zdroj: Výroční zprávy DpmHK 2009 – 2012

Hospodaření dopravního podniku města Hradce Králové a zastaralost jeho majetku lze objektivně vystihnout také soubory ekonomických poměrových ukazatelů zhodnocených v časovém sledu.

Tabulka 11 – Vybrané ukazatele hospodaření DpmHK

Ek. ukazatel	Rok	2009	2010	2011	2012
Stupeň opotřebení majetku		0,34	0,38	0,38	0,37
Zadluženost podniku v %		18,8	10,8	14,9	17,3
Míra finanční samostatnosti		4,27	8,18	6,68	5,78

Zdroj: Vlastní tvorba

Z tabulky č. 11 je patrné, že podnik je zadlužen cizím kapitálem do výše nepřesahující dlouhodobě 18,8 %. Jde především o cizí kapitál ve formě rezerv na závazky vůči státu (daně z příjmu, sociální a zdravotní pojištění...), závazky vůči zaměstnancům (mzdy) a závazky z obchodních vztahů.

Majetek podniku je ohodnocen jako málo opotřebovaný. Za tím to stavem stojí především modernizace rychle opotřebovávajícího se vozového parku autobusů a trolejbusů. Míra finanční samostatnosti je na vysoké úrovni k prospěchu podniku.

Dotace v dopravním podniku

Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s., je obchodní společnost, která se transformovala z bývalého státního podniku a její hlavní náplní je zajišťovat městskou hromadnou dopravu ve městě a v přilehlých obcích. Přesto tato obchodní společnost není klasickým ekonomickým subjektem, jehož podstatou je obchodní činnost, jejíž hlavní činností by byl zisk.

Dopravní podnik je sice závislý na tržbách za provozování služeb městské hromadné dopravy a tyto upravuje podle zdražujících se vstupů pohonných hmot, cen náhradních dílů, nebo mzdové náklady pracovníků podílejících se na chodu celé společnosti, ale vzniklé příjmy z tržeb nepokryjí ani zdaleka jeho činnost.

Proto velkou měrou přispívá do rozpočtu společnosti stát i samotné město finančními subwencemi ve formě dotací na provoz i na obnovu vozového parku a další investiční aktivity. Dotacemi a příjmy z činností podniku jsou tedy kryty jeho veškeré náklady. Na vlastní poměr těchto všech příjmů se můžeme podívat v následující tabulce č. 12.

Tabulka 12 - Financování akciové společnosti DpmHK (v tis. Kč) roky 2006 až 2012

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Příjmy z hl. činnosti	135.258	134.553	190.066	215.977	87.928	145.429	142.222
Výnosy z vedlejších aktivit	61.110	143.458	78.234	71.608	71.391	71.838	65.407
mezisoučet	196.368	278.011	268.300	287.585	159.319	217.267	207.629
Cenové dorovnání z rozpočtu Města HK	129.000	129.000	130.000	146.000	147.500	151.000	158.500
Výnosy celkem	325.368	407.011	398.300	433.585	306.819	368.267	366.129
Náklady celkem	323.234	342.787	468.672	438.344	294.362	366.636	367.145

Zdroj: Výroční zpráva DpmHK 2006 – 2012

Z tabulky č. 12 je patrné, že příjmy i výdaje každoročně stoupají. Avšak poměr jednotlivých složek příjmů se již nezvyšuje vzájemně lineárně. Také tato tabulka ukazuje kolísavý vývoj celkové výše finančních prostředků dopravního podniku a to především

díky velkým meziročním změnám v objemu příjmů z hlavní činnosti. Je zde znát pokles především mezi lety 2009 až 2010, tedy vývoj kopírující finanční krizi a její opožděný dopad na zaměstnanost a druhotně i poptávku po přepravních službách dopravních podniků. Cenové dorovnávání z rozpočtu města je vázáno na počet ujetých kilometrů.

Celkový počet ujetých kilometrů za předchozí roky a rozsah nabídky MHD.

MHD v Hradci Králové je zajišťována pěti trolejbusovými linkami (linky č. 1,2,3,6 a 7) a dvaceti čtyřmi autobusovými linkami

(linky 0,5,8,9,10,11,12,13,14,15,16,16s,17,18,19,21,23,24,25,26,27 a 27R). Orientační schéma MHD a trasy jednotlivých linek, jsou součástí přílohy.

Tabulka 13 - Rozsah dopravy a počty přepravených osob v letech 2008 – 2012

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
Autobusy (tis. Km)	4570	4630	4572	4530	4448
Trolejbusy (tis. Km)	1793	1783	1679	1682	1743
Celkem MHD (tis. Km)	6363	6413	6251	6212	6191
Přepravené osoby (tis.)	37237	37030	37897	37778	35162

Zdroj: Výroční zprávy DpmHK 2008 – 2012

5 Vlastní práce

5.1 Analýza nákladů dopravního podniku

Snahou každého podniku je hospodárné a efektivní využívání materiálních i nemateriálních vstupů, tedy nákladů. Proto je důležité náklady sledovat a analyzovat. K tomu slouží techniky analýz nákladů popsané v teoretické části této práce. Následující tabulka č. 14 ukazuje základní členění nákladů dopravního podniku podle výkazu zisku a ztráty (výsledovky). Náklady v provozní, finanční a mimořádné oblasti jsou zde posouzeny v časové ose let 2007 – 2012. Je zde vidět, že Dopravní podnik města Hradce Králové, poskytovatel přepravních služeb, je společnost, ve které jasně dominují provozní náklady související s těmito výkony, nad náklady finančními. Finanční náklady tvoří poplatky za vedení bankovního účtu podniku a část tržeb, spojená s užíváním městských bezkontaktních karet při placení jízdného občany města. Mimořádné náklady, za roky 2007 – 2012, dopravní podnik neevidoval. Od roku 2010 dochází k mírnému poklesu provozních nákladů.

Tabulka 14 - Provozní, finanční a mimořádné náklady DpmHK (v tis. Kč)

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Provozní náklady	317870	357685	351265	359144	354820	351640
Finanční náklady	269	415	333	377	435	499
Mimořádné náklady	0	0	0	0	0	0

Zdroj: výroční zprávy DpmHK

Tabulka 15 - Vybrané náklady Dopravního podniku HK (v tis. Kč)

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Osobní náklady	152239	164109	164608	164166	160403	157513
Materiálové náklady	103399	123001	112107	122228	126728	125663
Odpisy dlouhodob. majetku	56951	64410	67477	66282	58343	57274
Celkové náklady podniku (z provozní, finanční a mimořádné činnosti)	342787	468672*	438344	294362 **	366636	367145

Zdroj: Výroční zprávy podniku 2009 – 2012, *(v tom rezerva k bankovní záruce 80 000 tis. Kč), ** (v tom rezerva k bankovní záruce rozpuštěná do nákladů ve výši 80 000 tis. Kč).

Náklady, související s provozem hlavní činnosti, lze dále rozdělit na náklady materiálové, mzdové a odpisy dlouhodobého majetku. Přehled základních skupin vybraných nákladů podniku přináší výše uvedená tabulka č. 15.

Absolutní hodnoty nákladů podniku lze například převést v procentní vyjádření dílčích nákladů vzhledem k celkovým nákladům, to ukazuje tabulka č. 16.

Tabulka 16 - Poměr jednotlivých nákladů k celkovým nákladům je znázorněn (v %)

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Osobní náklady	44,41	35,02	37,55	43,85	43,75	42,90
Materiálové náklady	30,16	26,24	25,58	32,65	34,57	34,23
Odpisy dlouhodob. majetku.	16,61	13,74	15,39	17,70	15,91	15,60
Náklady celkem (provozní činnost)	91,18	75,00	78,52	94,20	94,23	92,73
Náklady celkem *	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Zdroj: Vlastní tvorba, * (náklady celkem - v tom i ostatní náklady společnosti).

Jednotlivé položky vybraných nákladů podniku lze analyzovat pomocí horizontální analýzy.

Tabulka 17 - Horizontální analýza nákladů podniku v % bazických indexů, (bází – tedy srovnávaným obdobím je rok 2009)

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Osobní náklady	92,49	99,70	100,00	99,73	97,45	95,69
Materiálové nákl.	92,23	109,72	100,00	109,03	113,04	112,09
Odpisy dlouh. maj.	84,40	95,45	100,00	98,23	86,46	84,88
Náklady celkem	78,20	106,92	100,00	67,15	83,64	83,76

Zdroj: Vlastní tvorba

Osobní náklady

V dopravním podniku HK osobní náklady pozvolna stoupaly do roku 2009, kde dosáhly maxima. Následující roky 2010, 2011 a 2012 jsou již v poklesu, zde se postupně projeví dopady finanční krize, což ukazuje například tabulka č. 17. Z tohoto důvodu je rok 2009 označen za srovnávané období, tedy bází a ostatní roky k němu porovnány. Především se v letech 2010 až 2012 snižují objemy vyplacených mezd, odměny a s nimi i odvody

sociálního a zdravotního pojištění. Z celkového hlediska je to snaha podniku snížit výdaje na minimum z důvodů úspor nákladů.

Tabulka 18 – Počty pracovníků Dopravního podniku Hradce Králové

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
Řidiči MHD	255	254	250	246	241
Dělníci opraven vozidel	69	70	66	63	61
THP včetně revizorů	80	88	87	87	83
Ostatní	27	25	25	16	17
Počet zaměstnanců celkem v MHD	431	437	428	412	402
Podíl řidičů ke všem zaměstnancům MHD v (%)	59,16	58,12	58,41	59,71	59,95

Zdroj: Interní databáze zaměstnanců DpmHK

Oproti roku 2009 se osobní náklady tedy mírně snížily (- 4,31%), důvodem je snížení počtu zaměstnanců o 8,01% vzhledem k roku 2009, především zaměstnanců z nižších platových tříd. Je to zřejmé z tabulek č. 17 a 18.

Materiálové náklady

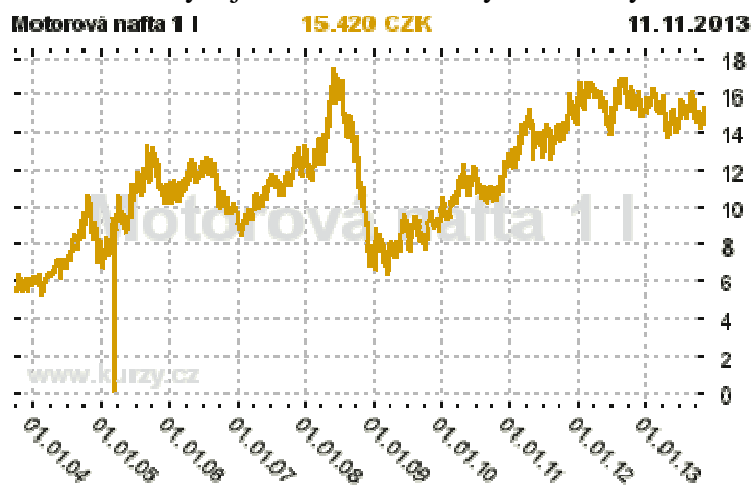
Významnou položkou materiálových nákladů jsou náklady na pohonné hmoty. Projevují se výrazně v koncových cenách služeb a jejich výše, za objemovou jednotku, je ovlivněna cenami ropy na světových trzích, obchodované na komoditních burzách. Podnik tedy nemůže ovlivnit tyto ceny a tak jedinou jeho možností je snížit spotřebu pohonných hmot ve svých dopravních prostředcích. Dopravní podnik se snažil cenu pohonných hmot snížit i zavedením tzv. směsné nafty, která je levnější než klasická motorová nafta. Ta je však stále užívána, především v zimních měsících, kde je u směsné nafty problém se startováním v nízkých teplotách.

Tabulka 19 – Roční spotřeba pohonných hmot k červnu 2013 (v litrech)

Druh pohonných hmot	Autobusy městské	Autobusy zájezd.	Autobusy celkem
Motorová nafta	622623	85166	707787
Směsná nafta	342517	205	342722
Nafta celkem	965140	85371	1050510

Zdroj: Interní databáze provozních nákladů

Obrázek 5 - Vývoj cen motorové nafty na světových trzích (cena za litr)



Zdroj: Kurzycz-Motorová nafta

Dále se v materiálových nákladech promítanou cenou náhradních dílů. Jejich ceny jsou ovlivněny cenovou nabídkou od dodavatelů a faktem, zdali se jedná o originální díl, či repliku. Z tabulek je viditelné, že na rozdíl od osobních nákladů se materiálové náklady dlouhodobě nesnižují, spíše se drží kolem určité hladiny, nebo mírně stoupají. To jen dokládá, že ceny pohonných hmot, energií a náhradních dílů mají z dlouhodobého hlediska stále rostoucí tendenci. Podnik má tak jen možnost omezovat je nákupem modernější techniky a dopravních prostředků s nižší spotřebou pohonných hmot, elektrické energie a nižšími náklady na opravy, které jsou u nových vozů minimální. To však znamená velké investice v pořízování dlouhodobého majetku.

Skladba materiálových nákladů

Největší objem materiálových nákladů podniku připadá na provoz dopravních prostředků. K souhrnnému zúčtování nákladů a jejich sledování slouží v dopravních podnicích výkonová jednotka: **jeden vozový kilometr**. Na tuto jsou pak přepočteny všechny provozní náklady. Hodnoty nákladů na jednotku výkonu se mění s tím, jak se mění - modernizuje technické zázemí a vozový park. Skladba provozních nákladů proto bude představena na konkrétním zástupci dopravních prostředků městské hromadné dopravy a to autobusu Irisbus -CITELIS -E 4.

Tabulka 20 - Skladba mater. nákladů a odpisů na vozech Irisbus-Citelis E4 (v tis. Kč)

Rok/ měsíc	2011/ 1	2011/ 4	2011/ 7	2011/ 10	2012/ 1	2012/ 4	2012/ 7	2012/ 10
Pneumatiky	0	0	0	681	2166	7	0	9
Nafta	47975	44633	44973	46883	55619	52852	49939	53839
AdBlue *	246	258	235	200	269	276	267	235
Provozní kapaliny	31	15	39	56	46	58	8	59
Materiál ze skladu	1098	3783	7090	21777	5525	5775	12557	11710
Interní práce	6412	7410	6568	12069	7102	5592	5987	5099
Externí zakázky	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady celkem	55762	56100	58906	81667	70729	64560	68758	70952
Celkový výkon vozidel (v Km)	5051	4778	4965	4839	5377	5149	5165	4998

Zdroj: Interní záznamy podniku, * AdBlue - provozní kapalina s katalytickými účinky.

Materiálové náklady na jeden kilometr se tak pohybují v rozmezí uvedeném v tabulce č. 21.

Tabulka 21 - Rozpočtené materiálové náklady na kilometr v Kč. vůz Irisbus - Citelis E4

Rok/měsíc	2011 /1	2011/ 4	2011/ 7	2011/ 10	2012/ 1	2012/ 4	2012/ 7	2012/ 10
Náklady na 1 Km	11,04	11,74	11,86	16,88	13,15	12,54	13,31	14,20

Zdroj: Interní záznamy podniku o nákladech

Tabulka 22 - Rozpočtené materiálové náklady na kilometr v Kč. vůz Karosa Renault CITYBUS

Rok/měsíc	2011 /1	2011/ 4	2011/ 7	2011/ 10	2012/ 1	2012/ 4	2012/ 7	2012/ 10
Náklady na 1 Km	11,37	18,13	14,42	16,45	19,79	16,49	17,23	18,97

Zdroj: Interní záznamy podniku o nákladech

Největší položkou materiálových nákladů jsou pohonné hmoty, připadá na ně největší část ze všech materiálových nákladů.

Odpisy hmotného a nehmotného dlouhodobého majetku

Dopravní podnik odepisuje kromě staveb a budov především dopravní prostředky, tedy autobusy a trolejbusy. Účetní odpisy vyjadřují opotřebenění těchto dopravních prostředků a podnik si stanoví rychlost odepisování vzhledem k předpokládané životnosti konkrétního dopravního prostředku.

Pro jednotlivé druhy autobusů byla stanovena doba účetního odepisování následovně.

Tabulka 23 - Odpisy dopravních prostředků

CITIBUS KAROSA RENAULT	12 let
Nízkopodlažní sólo IRISBUS CITELIS E4	15 let
Kloubový IRISBUS CITELIS klou.E4	15 let
Trolejbus Kloubový ŠKODA 31 Tr SOR	15 let
Trolejbus ŠKODA 30 Tr DG - SOR	15 let

Zdroj: Interní databáze dopravních prostředků

Od roku 1996 byla provedena u některých vozidel hromadné dopravy generální oprava. Tato oprava prodlužuje životnost dopravního prostředku o další čtyři roky, bohužel po tuto dobu už nejsou tvořeny odpisy a dochází tak k snižování tvorby finančních fondů na pořízení nového dopravního prostředku. V Dopravním podniku města Hradce Králové byla zvolena metoda lineárního odepisování autobusů pořízených v letech 1996 - 2001. Odepisování se provádí jednou za měsíc, dvanáctinou z roční sazby. U novějších vozů, z let 2007 až doposud, se přistoupilo ke zrychlenému odepisování.

5. 2 Alternativy udržení provozuschopnosti vozového parku

Dopravní podnik má několik možností, jak udržet stav svých dopravních prostředků na potřebné technické úrovni. V zásadě se jedná o dvě možnosti, obě již v minulosti využil. Jsou jimi:

- a) **generální oprava,**
- b) **nákup nových vozidel.**

V praxi se setkáváme i s kombinací obou alternativ. Procesem obnovy se rozumí údržba a nahrazování stávajícího vozového parku novými vozy. Modely obnovy se také řeší pomocí matematického programování, simulačními a dalšími metodami.

V praxi můžeme všeobecně rozlišit selhání systémů, nebo jednotek, u kterých selháním musí dojít k náhradě a jednotky, jejichž parametry se postupně zhoršují a v důsledku toho se zvyšují náklady na provoz a výnosy jejich provozování se naopak postupně snižují, až dojde k stádiu nemožnosti další údržby a jednotka musí být nahrazena novou.

Každá konkrétní jednotka má svou životnost stanovenou výrobcem a dále ověřenou praxí v provozu. Můžeme tedy u každé konkrétní jednotky rozlišit životnost fyzickou a životnost ekonomickou. Fyzická životnost je doba, po kterou je jednotka schopna provozu v technicky způsobilém stavu a v daných pracovních podmínkách. Ekonomická životnost je stanovena dobou, po kterou se provoz jednotky ekonomicky vyplácí a končí dobou ve které je již ekonomicky výhodnější původní jednotku nahradit jednotkou novou. Ekonomická životnost je tedy určena především morálním zastaráváním a například poklesem významných vlastností jednotky.

Opotřebení dopravních prostředků

Pro provoz se smí užívat jen taková vozidla splňující technický stav, který nenaruší bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Každé vozidlo se provozem postupně opotřebuje. Stoupající procento opotřebení pak zhoršuje celkový technický stav a tím se zhoršuje využitelnost této jednotky.

Opotřebení vozidla se hodnotí z hledisek:

Ekonomického, které má za účel pomocí odpisů přenést hodnotu opotřebení do provozních nákladů.

Technického, které má za následek změnu technických parametrů vozidla.

Údržbou se rozumí činnost vykonávaná po dobu vymezenou technickými podmínkami za účelem udržování jednotky v provozuschopném stavu, nebo vrácením jednotky do bezporuchového stavu. Náklady na údržbu se dělí na:

- náklady na materiál,

- náklady na mzdy,
- režijní náklady.

Faktory, které ovlivňují výši nákladů pro údržbu vozidel jsou zejména:

- najetý počet kilometrů,
- způsob údržby vozidla,
- stáří vozidla,
- ceny náhradních dílů a materiálu,
- konstrukční typ vozidla.

Údržba se provádí včas a to v době, kdy je její přínos efektivní a náklady nejsou ještě tak vysoké, než kdyby se jednotka vyměnila za novou.

Každý dopravní prostředek je vybaven předpisy a postupy pro údržbu v provozu, které jsou součástí dodávky při jeho koupi. Prohlídky jsou plánované jak u autobusů, tak u trolejbusů a jsou stanoveny v závislosti na ujetých kilometrech.

Tabulka 24 - Plánované prohlídky vozidel Dopravního podniku

Název prohlídky	Počet najetých kilometrů	
	Autobusy	Trolejbusy
P1	5000	2500
P2	20000	25000
P3	60000	50000

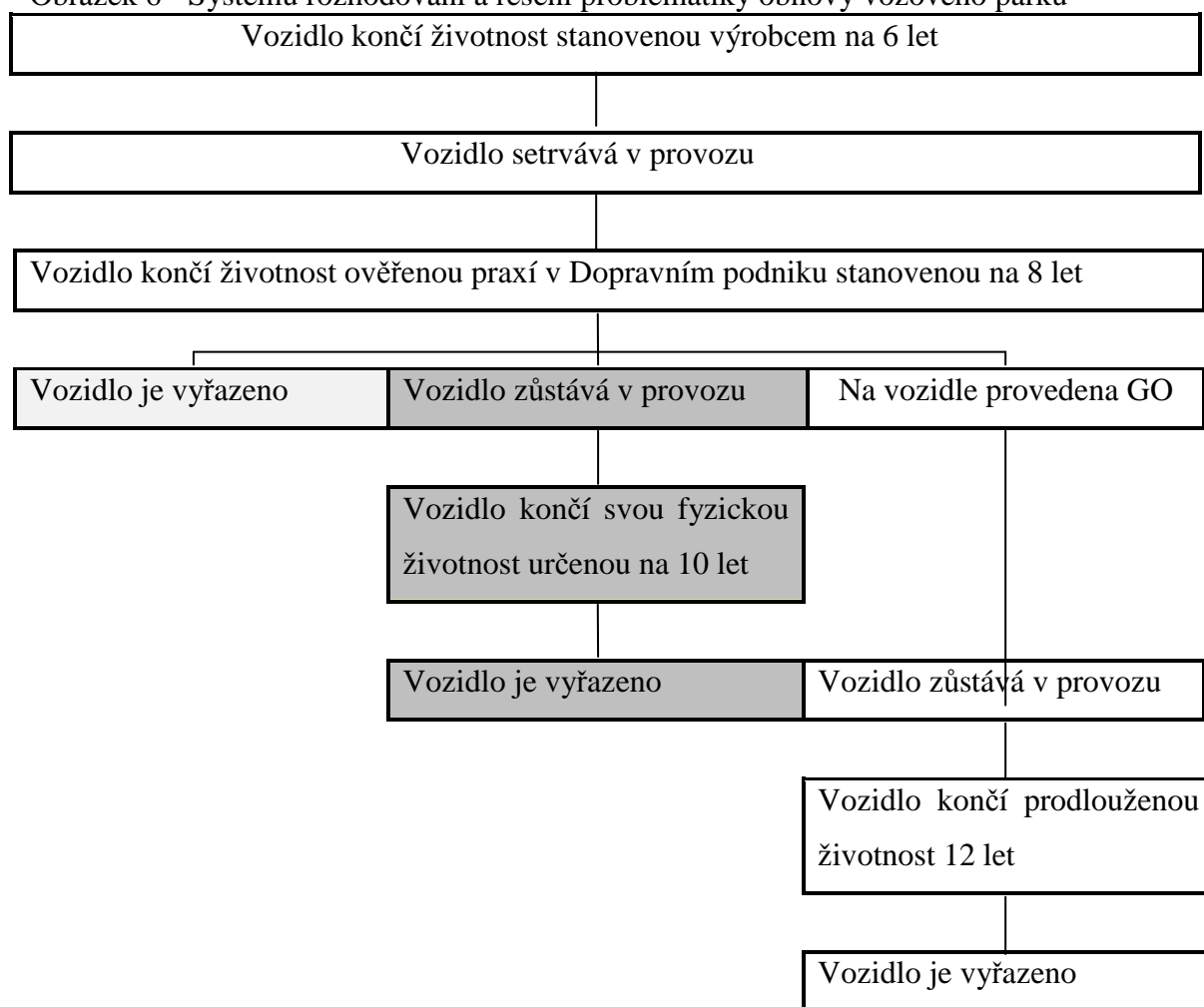
Pramen: Kartotéka vozidel

Generální oprava - je jedna z alternativ, jak lze řešit problematiku udržení provozuschopnosti vozového parku i jeho částečnou modernizaci. Jedná se o nárazově méně nákladný způsob obnovy vozového parku, než v případě druhém, kdy se počet vyřazených dosluhujících vozidel nahradí stejným počtem zakoupených nových a finanční výdaje jsou v krátkém časovém období veliké.

S generálními opravami má dopravní podnik velké zkušenosti a pro obnovu vozového parku byl vypracován systém, který stanovuje určité zásady. Vychází ze skutečností stanovených výrobcem vozů. Ekonomická životnost jednoho vozu je stanovena na 8 - 10

let provozu, podle typu vozidla. Maximální životnost v provozu ověřená praxí je 12 let, u autobusů nízkopodlažních dokonce 15 let. Generální oprava prodlužuje životnost o další čtyři roky. Avšak pro ekonomickou výhodnost je její provedení limitováno maximálním stářím vozu 8 let, u nízkopodlažních 13let. Celková životnost po provedení generální opravy je tedy stanovena na 12 let v případě nízkopodlažních autobusů až 17 let provozu. V případě nahrazení dosluhujících vozů nákupem nových bude uskutečněno výhradně nízkopodlažními vozy.

Obrázek 6 - Systému rozhodování a řešení problematiky obnovy vozového parku



Zdroj: Interní směrnice o obnově vozového parku

Ze schématu na obrázku č. 6 je zřejmé, že v osmém případně třináctém roce provozu vozidla dochází ke klíčovému rozhodnutí, zda si vozidlo ponechat a pokud je v dobrém technickém stavu provozovat jej po další dva roky, nebo na něm provést generální opravu a tím prodloužit životnost až na 12 – 17 let. Pokud je ovšem vozidlo v značně opotřebovaném stavu, je nejvýhodnější rozhodnout o prodeji a nahradit jej novým.

Rozsah generální oprav

Rozsah oprav závisí na druhu vozidla i na požadavcích zákazníka, na jehož přání jsou zakázky prováděné.

Ze základního rozsahu prací prováděných na vozech můžeme vypsát tyto:

- kompletní demontáž celého vozidla,
- oprava, nebo výměna rámu vozidla,
- výměna vzduchového potrubí,
- výměna chladícího systému a systému topení,
- zbavení rzi karosérie a její vyvaření,
- nátěr karosérie,
- výměna podlahy,
- výměna a opravy sedáků,
- výměna podlahové krytiny,
- výměna, nebo oprava hnacích a převodových agregátů,
- výměna venkovních plechů karosérie,
- kompletní nástřik zevní karosérie,
- instalace informačních a odbavovacích elektronických systémů.

Generální opravy jsou prováděny vlastními silami, nebo externími firmami. V případě provádění generálních oprav vlastními silami lze počítat s následujícími skutečnostmi:

Provedení generálních oprav vlastními silami

- zvýšení obsahu skladových zásob náhradních dílů,
- zmenšení prostorových kapacit opraven v důsledku využití jejich disponibilní části k provádění generálních oprav,
- z toho vycházející pokles zisků, plynoucí ze snížené kapacity dílen pro externí zákazníky,
- nutnost přijmout další pracovní sílu (automechaniky, klempíře, karosáře, atd.), což přinese zvýšení nákladů.

Provedení generálních oprav externími firmami

- o něco dražší cena za provedenou generální opravu,
- menší zásoby materiálu na skladě,
- lepší využití opravných stání a pracovníků pro pravidelnou údržbu vozů a externí zakázky,
- k rozhodnutí o provedení generálních oprav dodavatelsky, nebo vlastními silami se přistupuje z pohledu ekonomické výhodnosti předložených cenových nabídek a dalších podmínek souvisejících s provedením opravy.

Mezi dodavatelské firmy provádějící opravy na vozech městské hromadné přepravy patří:

- Zilner, s. r. o., Zlín- (dříve ČSAO), firma s dlouholetou tradicí a zkušenostmi,
- Tico – Cerekvice, s. r. o. - relativní nováček v oblasti oprav vozů pro hromadnou dopravu,
- Praga Čáslav, a. s. – Firma známá především výrobou autobusů OASA,
- ČSAD - BUS, a. s., Ústí nad Labem,
- KARS, s. r. o., Dolní Bučice.

Generální opravy byly v dopravním podniku naposledy prováděny převážně na kloubových trolejbusích Škoda 15Tr a to v letech 2000 až 2006, kde významně prodloužili životnost těchto drahých dopravních prostředků, které v podniku jezdily již od roku 1989.

Výhodnost generálních oprav

Z pohledu ekonomické výhodnosti je generální oprava podstatně levnější, než nákup nových dopravních prostředků, ale doba prodloužení životnosti je stanovena na 4 roky a technické parametry vozidla zůstávají na stejné úrovni daného modelu, který již nemůže konkurovat novým moderním dopravním prostředkům.

Generální oprava v souvislosti s odpisy

Vzhledem k zákonu o daních z příjmu podle § 33 není generální oprava hodnocena jako navýšení zůstatkové ceny technickým zhodnocením, a tudíž nevede k tvorbě odpisů u takto modernizovaných dopravních prostředků. Touto cestou se tedy nevytváří žádné finanční zdroje pro pořízení nových vozidel městské hromadné dopravy.

Generální oprava a atraktivnost vozidel

Modernizovaný autobus, nebo trolejbus je přínosem pro podnik, který tak oddálí nákup nových dopravních prostředků. Z pohledu cestujících však nepřináší, kromě drobných změn, nic nového. Životní nároky a prostředí se mění, lidé mají náročnější požadavky na komfort, rychlost a informovanost na cestách a mohlo by se tak snadno stát, že tato cesta, vedoucí k udržení provozuschopnosti vozového parku podniku, by nakonec spíše vedla ke ztrátě atraktivity samotných služeb městské hromadné dopravy v Hradci Králové, a proto by se ke generálním opravám mělo přistupovat jen jako k doplňkové možnosti při obnově vozového parku.

Cena generální opravy

Je hlavním důvodem proč se k opravě tohoto typu přistupuje. Vývoj cen generálních oprav se také v čase zvyšuje a je nutné si propočítat, zda se podniku, vzhledem ke kratší době provozování takto opravené techniky, tato investice vyplatí. Je třeba počítat nejen s tím, že vozidlo provozované za rámec své životnosti, takto prodloužený, je již při definitivním vyřazení prakticky neprodejné, ale též s kratší záruční lhůtou takového dopravního prostředku. Ceny generálních oprav u konkrétních zakázek jsou uvedeny v tabulce č. 25.

Celkové zhodnocení generálních oprav

Generální opravy jsou řešením tam, kde není dostatečný objem finančních prostředků na investici do moderních vozidel a přitom vozový park je ještě svým průměrným stářím schopný na několik let zabezpečit služby hromadné dopravy ve městě. V krátkodobém časovém období jsou méně nákladné, ale podnik si musí dobře propočítat i s hlediska plánů do budoucnosti, jestli se mu vyplatí. Generální opravy jsou jen dočasným řešením a přináší do budoucna více problémů a nákladů, než pořízení nových vozidel. Zhodnocení majetku generální opravou nelze promítnout do odpisů a tak se netvoří finanční prostředky na nové investice. Využíváním pouze generálních oprav při udržování vozového parku vede k zastarávání technické vybavenosti, ke snížení atraktivity pro cílové zákazníky a časem i k nevyhovujícím parametrům vzhledem v šetrnosti k životnímu prostředí a spotřebě pohonných hmot.

Tabulka 25 - Ceník generálních oprav autobusů v Kč bez DPH

Konkrétní autobus a dodavatel GO	Rok	Cena GO
Autobus Karosa B731, ev. č. 175, SPZ 50 - 46, Kars, s. r. o.	1998	810 000
Autobus Karosa B731, ev. č. 181, SPZ 50 - 57, Praga Čáslav, a. s.	1998	810 000
Autobus Karosa B731, ev. č. 184, SPZ 50 - 62, Zliner, s. r. o.	1998	975 000
Autobus Karosa B731, ev. č. 201, SPZ 72 - 36, Zliner, s. r. o.	2007	1220000
Autobus Karosa B731, ev. č. 205, SPZ 58 - 80, Zliner, s. r. o.	2013	1350000

Zdroj: Přehled dodavately provedených oprav

Tabulka 26 - Vývoj cen generálních oprav městských autobusů (v tis. Kč)

Rok	1998	2007	2013
Cena Generální opravy	892	1220	1350

Zdroj: Informace od výrobce

Nákup nových vozidel pro MHD představuje pro dopravní podnik z dlouhodobého hlediska nejvýhodnější formu obnovy vozového parku. Nákup vozidel je ale finančně velmi náročný a tak se k němu přistupuje v době, kdy jsou již staré vozy na hranici fyzického opotřebení, které dovoluje jejich provoz a kdy jsou jejich provozní náklady vyšší než náklady na vozy nové. Pro pořízení nových vozů hlasuje i fakt, že podnik má za cíl nejen provozovat městskou hromadnou dopravu s technicky způsobilými vozy, ale především také s vozy, které ho reprezentují a zvyšují kvalitu městské hromadné dopravy. V otázce pořízení tak hrají důležitou roli aspekty jako moderní vzhled, ohleduplnost k životnímu prostředí, nízká spotřeba pohonných hmot a ostatních provozních nákladů, příjemného prostředí pro cestující a možnost bezbariérového odbavení cestujících s tělesným postižením využívajících k pohybu elektrické i manuální vozíky. K pořízování nových vozidel tak bylo přistupováno, například v porovnání s ostatními dopravními podniky, velmi často a Dopravní podnik města Hradce Králové se může chlubit jedním z nejmodernějších vozových parků. Jeho průměrná doba stáří je názorně vyobrazena v následující tabulce č. 27.

Tabulka 27 - Stáří vozidel kontra jejich životnost v MHD Hradci Králové

	Provedení dopravního prostředku	kusy	Datum zařazení	Stáří	Životnost
Trolejbusy	Nízkopodlažní krátký 21 Tr ACI	1	1998	15	15
	Nízkopodlažní krátký 21 Tr AC	3	2002 - 2003	10 - 11	15
	Nízkopodla. krátký ŠKODA 30 Tr SOR	16	2011 - 2012	0 - 2	15
	Kloubový ŠKODA 31 Tr SOR	13	2011 - 2013	0 - 2	15
	ŠKODA 30 Tr DG - SOR	2	2012	1	15
	Nízký krátký TR 14 (zvláštní trolejbus)	1	1985	28	11
	Nízkop. kloub. TR 15 (zvláštní trolejbus, záloha)	1	1990	23	11
	Celkem trolejbusy	37	-	-	-
Zájezdové autobusy a záloha	KAROSA C 734.1340	1	2007	6	6
	KAROSA C 735.1031	2	2006 -2007	7, 6	6
	KAROSA LC 936.1037	1	2008	5	12
	Karosa B 732.1654 "TESCO" (zájezdový)	1	1993	20	6
	MAN R07 LIONS COACH	2	2006	7	6
	MAN A13	2	2000 - 2001	12, 13	10
	MERCEDES-BENZ 412 D	1	2003	10	8
	MAN LION S COACH L R 08 E4	1	2008	5	15
	MAN R 08 LION S COACH L EEV	1	2010	3	15
	SOR LH 9.5 (autobus dálkový)	1	2012	1	15
	Zvláštní autobus	2	1994, 2011	9, 2	15
	Celkem zájezdové a záložní autobusy	15	-	-	-
Autobusy	Nízk. krátký Karosa Renault CITY BUS	31	1996 - 2001	12 - 17	15
	Nízkopodl. krátký IRISBUS CITY E3	5	2002	11	15
	Nízkopodl. krátký IRISBUS CITY 4	10	2003 - 2004	9 - 10	15
	Nízkopodl. krátký IRISBUS CITELIS E3	8	2005 - 2006	7 - 8	15
	Nízkopodl. krátký IRISBUS CITELIS E4	16	2007 - 2009	4 - 6	15
	Kloubový IRISBUS CITELIS klou.E4	11	2007 - 2009	6 - 8	15
	Kloubový IRISBUS CITELIS klou.E5	6	2010 - 2012	1 - 3	15
	Kloubový IRISBUS CITY kloub. E3	5	2003 - 2004	9 - 10	15
	Kloubový IRISBUS CITELIS kl. E3	3	2005	8	15
Celkem autobusy	95	-	-	-	
Ostatní	Nezávislý zdroj N 600	1	1994	19	15
	THV - VVLMTL	1	2010	3	15
Počet dopravních prostředků MHD celkem		149	-	-	-

Zdroj: (Seznam vozidel kartotéky dopravního podniku)

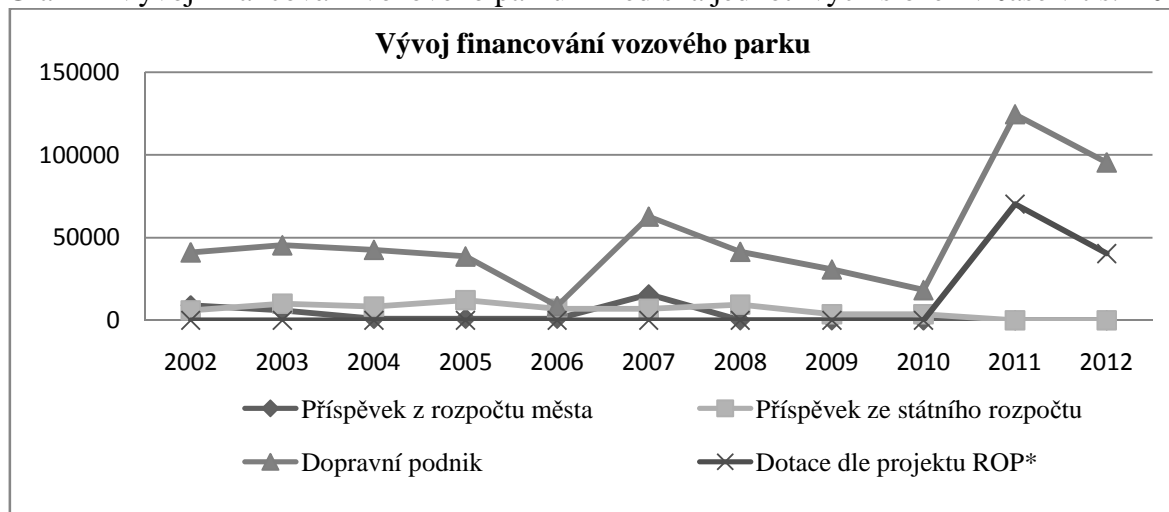
Investiční obnova vozového parku Dopravního Podniku města Hradce Králové je realizována z prostředků samotného podniku, rozpočtu města, státního rozpočtu a také ze zdrojů Evropské unie.

Tabulka 28 - Jednotlivé složky finančních prostředků na obnovu vozového parku v tis. Kč

Rok	Příspěvek z rozpočtu města	Příspěvek ze státního rozpočtu	Dopravní podnik	Dotace dle projektu ROP*	Celkem
2002	9000	6000	41060	0	56060
2003	6000	10000	45366	0	61366
2004	1000	8300	42619	0	51919
2005	1000	12200	38650	0	51850
2006	1000	6900	8612	0	16512
2007	15600	6900	62645	0	85145
2008	0	9451	41384	0	50835
2009	0	3636	30770	0	34406
2010	0	3630	18306	0	21936
2011	0	0	124512	70150	194662
2012	0	0	95391	40326	135717
Celkem	33600	67017	549315	110476	760408

Zdroj: Výroční zpráva DpmHK 2011, *ROP - Účelová dotace na realizaci projektu (obnova vozového parku trolejbusů) Projekt je vedený v Regionálním operačním programu NUTS II Severovýchod a je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Graf 1 - Vývoj financování vozového parku z hlediska jednotlivých složek v čase v tis. Kč



Zdroj: Výroční zpráva DpmHK 2011

Ceny nových dopravních prostředků jsou vyšší, než ceny jejich generální opravy. Dopravní podnik za ně ale dostane moderní vůz schopný provozu na dalších 15 let, čímž vyřeší problematiku obnovy na dlouhé období.

Tabulka 29 - Ceník nových autobusů v letech 2008 – 2012 v tisících Kč

	1996	1998	2009	2010	2012	2013
Autobus Irisbus Citelis euro 4	-----	-----	4950*	4980*	5100*	5200*
Autobus kloubový Irisbus Citelis euro 5	-----	-----	7250*	7250*	7300*	7350*
Autobus Karosa- Renault CITYBUS	4880	5534	-----	-----	-----	-----

Zdroj: ceník Zliner, s. r. o. *Ceny od dodavatele jsou pouze orientační.

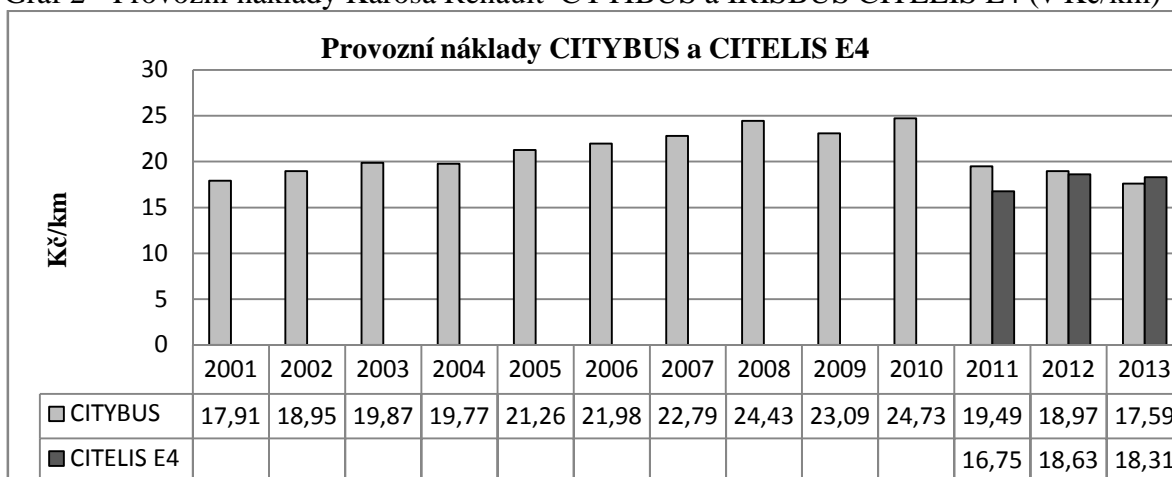
5.3 Výběr vhodného řešení obnovy vozového parku

Pro posouzení, zda je ekonomicky výhodné již starý dopravní prostředek nahradit novým, nebo ho alespoň významným způsobem obnovit a zmodernizovat, slouží analýza vývoje nákladovosti daného typu vozidla, srovnání nákladovosti jednotlivých vozidel bude zobrazeno v grafických výstupech. K porovnání nákladů na provoz autobusů byly vybrány dva dopravní prostředky zastupující svou generaci, řadu a tip. Staré dosluhující autobusy bude tak zastupovat model - **Karosa-Renault – CYTIBUS** zastoupených v počtu 31 kusů, tento model byl do provozu zařazen v roce 1996 a poslední kus této modelové řady pak v roce 2001. Protipólem mu bude zatím nejnovější model - **IRISBUS CITELIS E4**, který byl do provozu zařazován v letech 2007 až 2009, a v podniku je zastoupen v počtu 16 kusů tohoto autobusu.

Oba zástupce těchto autobusů dopravní podnik stále provozuje, a to na stejném provozu i na stejných linkách. Konkrétní hodnoty nákladů jsou počítány z průměru všech vozů ve své modelové řadě a jsou uvedeny v korunách na jeden ujetý kilometr. Na vozech dochází ke střídání řidičů, takže je vyloučen i případný vliv lidského faktoru.

Pro porovnání provozních nákladů již dosluhujících vozidel řady CYTIBUS s nejnovějšími vozidly řady IRISBUS CITELIS E4 slouží následující graf č. 2. V tomto grafu je patrné postupné zvyšování hodnot provozních nákladů společně se stářím vozidla i najetými kilometry u obou vozů. Po roce 2010 následuje pokles nákladů z důvodu jejich snížení o odpisy u starších vozů Karosa – CITYBUS, kterými byly tato vozidla v roce 2010 již zcela odepsána.

Graf 2 - Provozní náklady Karosa Renault CYTIBUS a IRISBUS CITELIS E4 (v Kč/km)

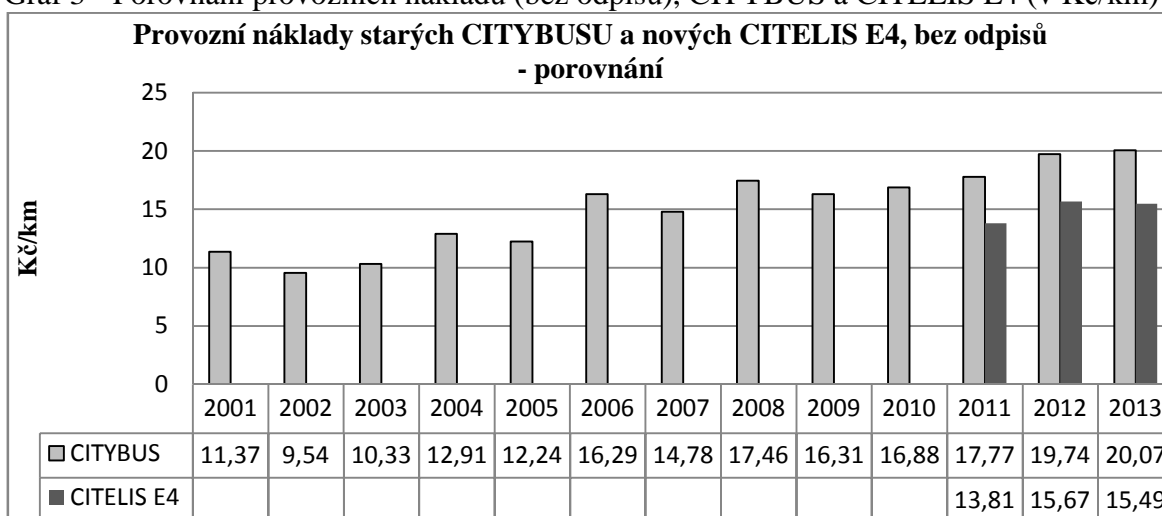


Zdroj: Podniková evidence nákladů

Již z prvního pohledu je zřejmé, že nové a modernější dopravní prostředky vykazují menší provozní náklady a to zde není porovnávána ohleduplnost k životnímu prostředí a přívětivost k zákazníkům. Navíc jsou zde zahrnuty do nákladů ještě odpisy. Pro odepisování je zvolena lineární metoda, vždy jednou za měsíc dvanáctinou z roční sazby.

K přímému porovnání nákladovosti obou zástupců dopravních prostředků může posloužit graf č. 3, kde jsou provozní náklady rozčleněny na náklady za jednotlivé roky a jsou navíc očištěny o odpisy. Jsou tak porovnávány čistě provozní náklady (pohonné hmoty, materiál, práce, provozní kapaliny) u obou typů autobusů. Náklady jsou interpretovány v Kč na jeden ujetý kilometr.

Graf 3 - Porovnání provozních nákladů (bez odpisů), CITYBUS a CITELIS E4 (v Kč/km)

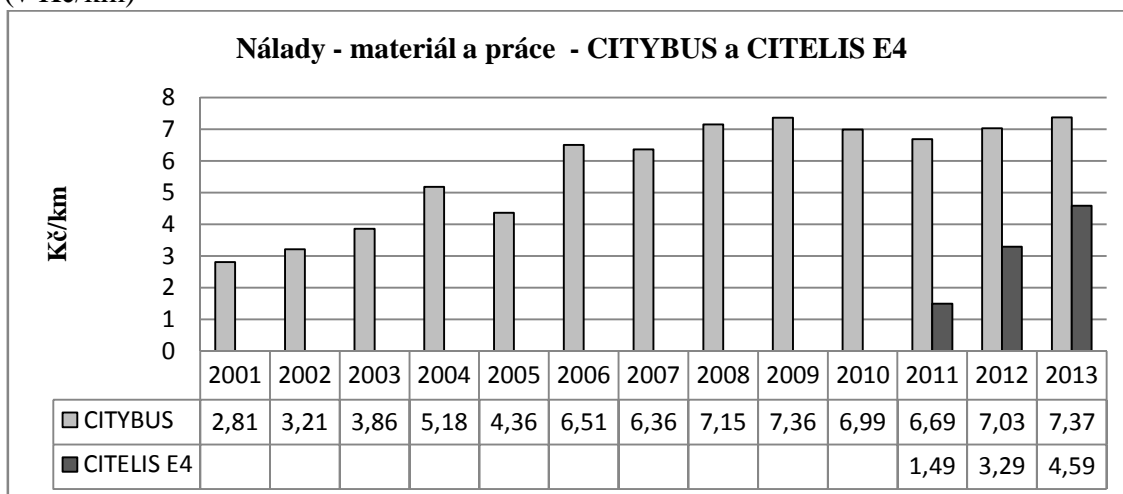


Zdroj: interní data provozních nákladů vozů DpmHK

Graf č. 3 znázorňuje porovnání provozních nákladů starších i nejnovějších autobusů dopravního podniku. Je zde vidět, že starší autobusy vykazují vyšší provozní náklady ve srovnání s nejnovějšími autobusy.

Provozováním dopravních prostředků a tím i jeho fyzické opotřebování se projeví především na zvýšené nákladovosti v oblasti náhradních dílů a práce střediska opraven. Vzhledem k této skutečnosti musíme hodnoty provozních nákladů očistit nejen o položky odpisů, ale i o ceny spotřebovaných energií, pryžových obručí, pohonných hmot a provozních náplní. Zůstane pouze materiál ve formě náhradních dílů a náklady na práci mechaniků v dílnách opravárenského střediska. Toto ukazuje následující graf č. 4.

Graf 4 – Porovnání nákladů materiálu a práce na vozech CITYBUS a CITLEIS E4 (v Kč/km)



Zdroj: interní data provozních nákladů vozů DpmHK

Z grafu č. 4 je jasné, že starší autobusy jsou výrazně náročnější na údržbu a opravy celé techniky. I když náklady u novějších autobusů CITELIS E4 také postupně stoupají, průměrně se budou v příštích pěti letech držet na podstatně nižší úrovni, než u starých autobusů Karosa CITYBUS.

Tabulka 30 – Účetní odpisy roční, vůz - CITYBUS a CITLEIS E4 (v Kč)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
CITYBUS	360696	360696	360696	360696	360696	360696	360696	360696
CITELIS E4	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: interní data podniku o nákladech dopravy.

Tabulka 31 – Účetní odpisy roční, vůz - CITYBUS a CITELIS E4 (v Kč)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
360696	360696	368967	369084	369084	369084	311843	0	0
0	0	0	373620	373620	373620	194484	141984	141984

Zdroj: interní data podniku o nákladech dopravy.

Tabulky č. 30 a 31 ukazují roční účetní odpisy konkrétních vozů CITYBUS a CITELIS E4. U starších autobusů, nakoupených ve druhé polovině devadesátých let je vidět, že podnik zvolil metodu lineárního odepisování. U novějších autobusů pořizovaných od roku 2007 však podnik zvolil zrychlenou metodu odepisování, kde jsou v prvních letech odpisy největší a dále dochází k postupnému snižování odepisovaných částek se zvyšujícím se stářím autobusů.

Spotřeba pohonných hmot vozy Dopravního podniku - velice sledovaným nákladem v oblasti dopravních služeb je spotřeba pohonných hmot a energetická náročnost u vozidel spotřebovávající tuto energii ke svému provozu.

Na příkladu tabulky č. 32 si ukažme, jaká je spotřeba nafty vozy MHD podle jejich modelového typu. Spotřebu jsem rozdělil do dvou sloupečků s ohledem na maximální a minimální hodnotu, která se mění v souvislosti se střídajícím se ročním obdobím.

Tabulka 32 - Spotřeba nafty měsíční, dle typu autobusu (v litrech nafty na sto km)

	Karosa Renault CITYBUS	IRISBUS CITY E3	IRISBUS CITY 4	IRISBUS CITELIS E3	IRISBUS CITELIS E4
Nejnižší spotřeba	38,07	37,65	37,76	36,99	33,71
Nejvyšší spotřeba	43,99	40,79	41,18	42,36	39,9

Zdroj: interní databáze nákladů vozů Dpmhk

Tabulka č. 32 ukazuje, jaká je spotřeba nafty u autobusů rozdílné modelové řady v celoročním pozorování, zprůměrovaného na jeden měsíc. Jednotlivé modely jsou řazeny zleva doprava dle jejich stáří, od starších k nejnovějším.

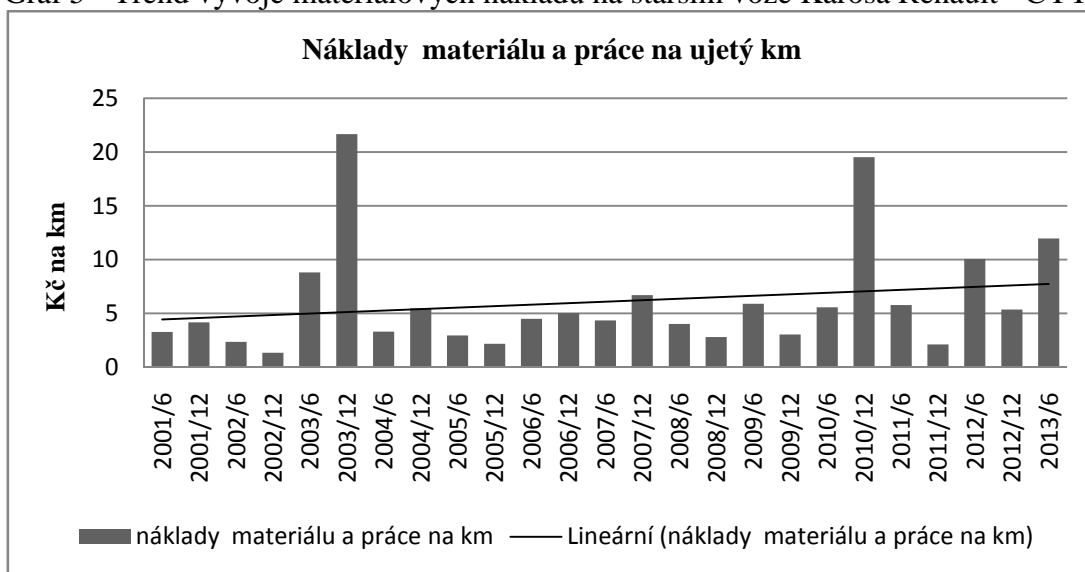
Tabulka 33 - Roční spotřeba nafty dle typu autobusu (v litrech nafty na sto km)

	Karosa Renault CITYBUS	IRISBUS CITY E3	IRISBUS CITY 4	IRISBUS CITELIS E3	IRISBUS CITELIS E4
Roční nejnížší spotřeba	37,23	38,53	38,63	37,92	34,97
Roční nejvyšší spotřeba	46,99	42,17	42,82	41,52	39,98
Roční průměrná spotřeba	42,21	41,34	40,46	39,65	37,45

Zdroj: interní dokumentace nákladů vozů DpmHK

Z tabulky č. 33 je patrné, že s modernějšími autobusy a celkově s modernějšími dopravními prostředky klesají materiálové náklady i spotřeby energií. Z grafů č. 8 a 9 je patrný pokles spotřeby nafty u modernějších vozů a při stále stoupajících cenách ropy budou výsledné rozdíly v úsporách ještě zřetelnější. Nové autobusy jsou kromě nižší spotřeby navíc i ohleduplnější k životnímu prostředí.

Graf 5 - Trend vývoje materiálových nákladů na starším voze Karosa Renault - CITYBUS

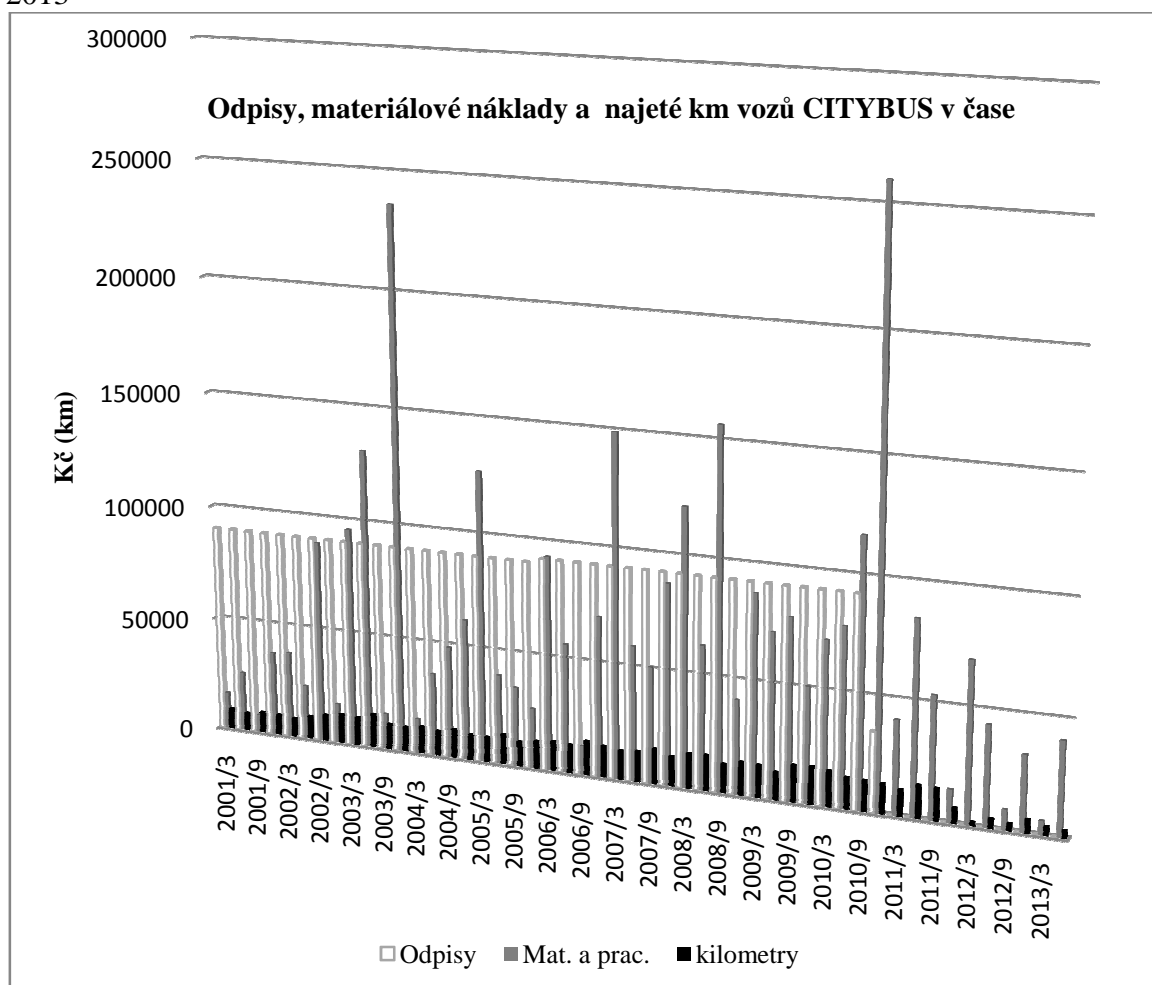


Zdroj: Nákladový list na typ vozidla: 9-Karosa Renault PS09B4 CITY BUS

Graf č. 5 ukazuje, jak se v čase zvyšují pozvolna ty náklady, které souvisí s fyzickým opotřebením dopravního prostředku jako takového. Jedná se o náhradní díly a práci automechaniků, autoelektrikářů a lakýrníků. Na grafu č. 5 může být aplikována i statistická funkce k názornému předvedení růstového trendu nákladů v souvislosti se zvyšujícím se stářím provozované techniky. Je zřejmé, že náklady na materiál a práci při prováděné údržbě a opravách vozů mají stoupající tendenci a starší vozy vykazují větší procento

nákladů na jeden kilometr. V pozvolna stoupající tendenci nákladů se projevují výrazné výkyvy, které značí velkou investici. Jedná se zpravidla o náročnější opravy po delším období, kdy jsou například měněny celé pomocné agregáty v motorové části, nebo náročné opravy po nehodách, jako výměny čelních skel, rekonstrukce karoserie apod.

Graf 6 - Vývoj provozních nákladů a odpisů v čase, vzhledem k najetým km. Rok 2001 - 2013



Zdroj: interní data podniku o nákladech dopravy.

Graf č. 6 ukazuje, jak se vyvíjí náklady v čase, vzhledem k najetým kilometrům na starších vozech řady Karosy-Renault – CYTIBUS. Zde je vidět, že zatímco odpisy, které mají charakter měsíčních nákladů stabilní výše a dá se proto s nimi dopředu kalkulovat, tak ostatní náklady, jako materiál, práce, spotřeba pohonných hmot atd., jsou jednak pravidelného charakteru (pravidelné výměny náplní, pneumatik, brzdového obložení, řemenů), tak i charakteru nárazového, který se projevuje výrazně vyšší nákladovou položkou.

Porovnání pořizovacích nákladů na modernizaci autobusů, rozpočtených na 1 rok provozu

$$\frac{\text{Cena modernizace u gen.opravy (rok 2013)}}{\text{získaná životnost vozidla}} = \frac{1\,350\,000}{4} = 337\,500 \text{ Kč/rok}$$

$$\frac{\text{Pořizovací cena nového autobusu (rok 2013)}}{\text{Předpokládaná doba životnosti v provozu}} = \frac{5\,200\,000}{15} = 347\,000 \text{ Kč/rok}$$

Z výpočtu je zřejmé, že v porovnání ročních nákladů generální opravy a naproti tomu ročních nákladů nového vozu vychází generální oprava nepatrně lépe. V minulých letech byla výhodnost generálních oprav ještě výraznější, avšak moderní vozy z posledních let mají již delší předpokládanou životnost a tak se velmi snižují roční náklady této investice. Z pohledu nákladovosti se tedy generální oprava vyplatí již jen minimálně.

6. Závěr

Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. je společnost, jejíž hlavní činností jsou služby občanům města v oblasti hromadné dopravy a jeho provoz je částečně financován samotným městem Hradec Králové, které je jeho stoprocentním vlastníkem. V provozních nákladech mají největší podíl náklady osobní a materiálové. Tedy především platy řidičů autobusů, nebo trolejbusů a náklady na pohonné hmoty a elektrickou energii. Vzhledem ke globálním ekonomickým problémům posledních let je dopravní podnik nucen vyvíjet extrémní tlak na snižování všech svých nákladů. To se projevilo nejvíce v oblasti osobních nákladů, které mají od roku 2009 mírně klesající trend. Konkrétně se jednalo o posun k záporné bilanci u nově přijatých zaměstnanců do hlavního pracovního poměru a odcházejících zaměstnanců do důchodu, nebo k jiným zaměstnavatelům. Další úsporou nákladů byl přechod většiny autobusů ke spalování levnější směsné nafty autobusy. Podnik dbá i na kvalitu služeb poskytovanou cestujícím. Ta závisí na mnoha faktorech. Společnost chce, aby doprava byla bezpečná, pohodlná, rychlá, a aby lidé nemuseli příliš dlouho vyčkávat při přestupech. Jedním ze sledovaných kritérií je také počet nízkopodlažních vozidel. Ta jsou totiž schopna rychleji odbavit cestující - tím přispívají k plynulejší hromadné dopravě a tudíž i úspoře energií a životního prostředí. To se týká především druhého cíle této práce, který se zaměřuje na obnovu vozového parku. Při výběru vhodné alternativy byla posuzována především ekonomická náročnost obnovy vozového parku a následné náklady zvolené strategie v provozu. Z výsledků nákladových analýz obou alternativ obnovy bylo zjištěno, že je ekonomicky výhodnější investovat do nákupu nových dopravních prostředků, ať se již jedná o náklady pořízení, rozpočtené do let využití investice, nebo samotné provozní náklady dopravních prostředků. Nákup nových nízkopodlažních vozů má nesporné výhody. Pro cestující je to zejména zlepšení komfortu cestování, odstranění bariérovosti, již zmíněné zrychlení odbavení vozidel na zastávkách, zvyšující se počet garantovaných odjezdů nízkopodlažními vozy a zvýšení přepravní kapacity. Při obnově vozového parku pomáhá formou dotací Evropská Unie v programu NUTS II Severovýchod. Do budoucna lze tedy z hlediska obnovy vozového parku doporučit snižování provozních nákladů vhodnou skladbou vozového parku a zařazením vozidel s alternativními pohony. Jsou jimi například elektrobusesy, autobusy s pohonem na zemní plyn a moderní trolejbusy s nízkou spotřebou elektrické energie.

7. Seznam použitých zdrojů

Tištěné dokumenty

BOHÁČKOVÁ, Ivana, BROŽOVÁ, Ivana. Ekonomika agrárního sektoru. 1. vydání., 1. Dotisk. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2010. 120 s. ISBN 978-80-213-2026-0.

EISLER, Jan, KOSINA, Ivan. Kalkulace nákladů v dopravě. 2. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000. 97 s. ISBN 978-80-719-4246-7.

MELICHAR, Vlastimil, JEŽEK, Jindřich. Ekonomika dopravního podniku. 2. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. 176 s. ISBN 978-80-719-4711-0.

ROSOCHATECKÁ, Eva a kolektiv. Ekonomika podniků. 9. vydání., 1. dotisk. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2009. 209 s. ISBN 978-80-213-1892-2.

ŘEHÁK, Jiří, SEDLAKOVA, Eva, STARÝ, Karel. Odpisy hmotného a nehmotného majetku. 1. vydání. Český Těšín: Poradce s. r. o., 1997. 272 s. ISSN 1211-2437.

SOUKUPOVÁ, Jana, HOŘEJŠÍ, Bronislav a kol. Mikroekonomie. 1. vydání. Praha: Management Press, 1996. 535 s. ISBN 80-85943-17-4.

SVATOŠOVÁ, Libuše. Statistické metody 2. 1. vydání., 2. dotisk. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2008. 105 s. ISBN 978-80-213-1736-9.

SYNEK, Miloslav, KISLINGEROVÁ, Eva a kol. Podniková ekonomika. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. 498 s. ISBN 978-80-7400-336-3.

VALDER, Antonín, LÖRINCZOVÁ, Enikő. Účetnictví 1. 1. vydání., 5. dotisk. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2007. 120 s. ISBN 978-80-213-0934-0

Seriálové publikace

Výroční zpráva. Doprání podnik města Hradce Králové, a. s. Hradec Králové: 1997-. Vychází ročně.

Elektronické zdroje

Dopravní podnik města Hradce Králové. *Autoškola Hradec Králové* [online]. c2011,. [cit. 2013-11-12]. Dostupné z <<http://www.dpmhk.cz>>.

Dopravní podnik města Hradce Králové. *Městský mobiliář* [online]. c2011,. [cit. 2013-11-12]. Dostupné z <<http://www.dpmhk.cz>>.

Dopravní podnik města Hradce Králové. *O společnosti - historie* [online]. c2011,. [cit. 2013-11-12]. Dostupné z <<http://www.dpmhk.cz>>.

Kurzycz. *Motorová nafta* [online]. c2013,.[cit. 2013-11-12]. Dostupné z <<http://www.kurzy.cz>>.

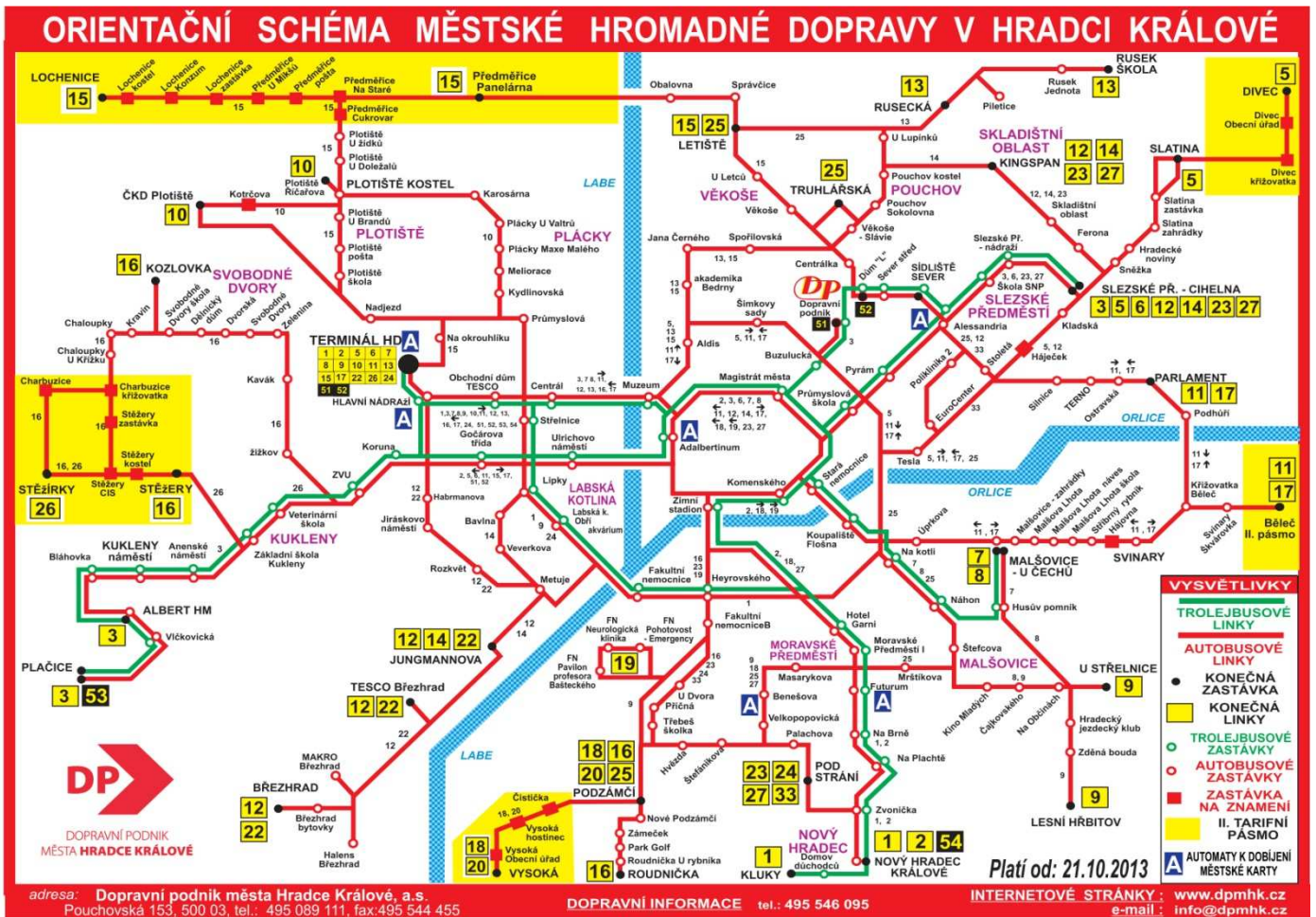
8. Přílohy

Příloha A – Orientační schéma MHD v Hradci Králové

Příloha B – Trasy trolejbusových a autobusových linek MHD v Hradci Králové

Příloha C – Smluvní přepravní podmínky pro přepravu ve vozidlech MHD v Hradci Králové

Příloha A



Příloha B

Trasy trolejbusových a autobusových linek MHD v Hradci Králové			
Trolejbusové linky			
1	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Obchodní dům TESCO - Střešovice - Lipky - Labská k. Obří akvárium - Fakultní nemocnice - Heyrovského - Hotel Gami - << Moravské Předměstí I <<< Futurum - Na Bmě - Na Pachtě - Zvončička - NOVÝ HRADEC KRÁLOVÉ - spoj do Kluků; Nový Hradec Králové - Domov důchodců - KLUKY	17	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Gočárova třída - Uličňovo náměstí - Adalbertinum - Magistrát města - Stará nemocnice - Koupaliště - Flořina - Uprkova - Malšovice U Čechů - Malšovice zahrádky - Malšova Lhota - Malšova Lhota náves - Malšova Lhota škola - Stříbrný rybník - # SVINÁRY - Křizovka Bělec - (Svinary Skvárovka - Bělec II, pásmo) - Podhůří - PARLAMENT - Ostravská - TERNO - Slivice - Stolečá - Poliklinika 2 - EuroCenter - Tesla - Šimkovy sady - Aldis - Muzeum - Centrální - Obchodní dům TESCO - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - TERMINÁL HD
2	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Gočárova třída - Uličňovo náměstí - Adalbertinum - Magistrát města - Komenského - Zimní stadion - Hotel Gami - << Moravské Předměstí I <<< Futurum - Na Bmě - Na Pachtě - Zvončička - NOVÝ HRADEC KRÁLOVÉ	18	VYSOKÁ II. pásmo - # Vysoká Obecní úřad II. pásmo - # Vysoká hostinec II. pásmo - # Čistička II. pásmo - PODZÁMČI - Hvězda - Štefánikova - Benešova - Masarykova - Moravské Předměstí I - Hotel Gami - Zimní stadion - Komenského - Magistrát města - Adalbertinum - Zimní stadion - Hotel Gami - Masarykova - Benešova - Velkopopovická - Štefánikova - Hvězda - PODZÁMČI - Čistička II. pásmo - # Vysoká hostinec II. pásmo - # Vysoká Obecní úřad II. pásmo - # VYSOKÁ II. pásmo
3	PLAČICE - Vítkovická - ALBERT HM - Bláhovka - KUKLENY náměstí - Anenské náměstí - Základní škola Kuklery - Veterinární škola - ZVU - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Obchodní dům TESCO - Centrální - Muzeum - Magistrát města - Buzulucká - Dopravní podnik - Dům "L" - Sever střed - << Střední Sever << - Alessandria - Škola SNP - Slezské Předměstí - SLEZSKÉ PŘEDMĚSTÍ CIHELNA	19	FN Pohotovost Emergency - FN Neurologická klinika - FN Pavilon profesora Baštekého - Heyrovského - Zimní stadion - Komenského - Magistrát města - Adalbertinum - Zimní stadion - Fakultní nemocnice B - FN Pohotovost Emergency - FN Neurologická klinika - FN Pavilon profesora Baštekého
6	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Gočárova třída - Uličňovo náměstí - Adalbertinum - Magistrát města - Slezské Předměstí - CIHELNA	20	VYSOKÁ II. pásmo - # Vysoká Obecní úřad II. pásmo - # Vysoká hostinec II. pásmo - # Čistička II. pásmo - # PODZÁMČI (- Hvězda - POD STRÁNÍ)
7	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Obchodní dům TESCO - Centrální - Muzeum - Magistrát města - Stará nemocnice - Koupaliště - Flořina - Na kotli - Náhon - Štefcova - Kino Mladých - Čajkovského - Na obřích - Hrušov - MALŠOVICE U ČECHŮ	22	BŘEZHRAD - Březhrad bytovky - Halens Březhrad - MAKRO Březhrad - TESCO Březhrad - JUNGMANNOVA - Metuje - Rozkvět - Jiráskovo náměstí - Habrmanova - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - TERMINÁL HD
Autobusové linky			
5	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Gočárova třída - Uličňovo náměstí - Adalbertinum - Aldis - Šimkovy sady - Tesla - EuroCenter - Poliklinika 2 - Stolečá - # Hájek << - << SLEZSKÉ PŘEDMĚSTÍ CIHELNA << - >> Kladská >> - Sněžka - Hradecké noviny - Slatina zahrádky - SLATINA - << Divec - Divec - Křizovka II. p. - # Divec Obecní úřad II.p. - DIVEC II. pásmo	23	KINGSPAN - Skladištní oblast - Feron - SLEZSKÉ PŘEDMĚSTÍ CIHELNA - Slezské Předměstí nádraží - Škola SNP - Alessandria - Pyram - Průmyslová škola - Magistrát města - Adalbertinum - Zimní stadion - << Heyrovského << - >> Fakultní nemocnice B >> - U Dvora - Příčná - Třebuš škola - Hvězda - Štefánikova - POD STRÁNÍ
8	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Gočárova třída - Lipky - Labská kotlina - Fakultní nemocnice - Heyrovského - << V S Koleč << - Na kotli - Náhon - Štefcova - Kino Mladých - Čajkovského - Na obřích - MALŠOVICE U STŘELNICE	24	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Obchodní dům TESCO - Střešovice - Lipky - Labská k. Obří akvárium - Fakultní nemocnice - << Heyrovského << - >> Fakultní nemocnice B >> - U Dvora - Příčná - Třebuš škola - Hvězda - Štefánikova - POD STRÁNÍ
9	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Obchodní dům TESCO - Střešovice - Lipky - Labská kotlina - Fakultní nemocnice - Heyrovského - Fakultní nemocnice B - Hvězda - Štefánikova - Velkopopovická - Benešova - Masarykova - Mrtšikova - Štefcova - Náhon - Na kotli - Tesla - EuroCenter - Poliklinika 2 - Alessandria - >> Střední Sever >> - Sever Střed - Dům "L" - Centrální - V. Slávie - TRUHLARSKÁ - spoj na Letišti: Centrální - V. Slávie - Pouchov Sokolovna - Pouchov kostel - U Lupinků - LETIŠTĚ	25	PODZÁMČI - Hvězda - Štefánikova - << Velkopopovická << - Benešova - Masarykova - Mrtšikova - Štefcova - Náhon - Na kotli - Tesla - EuroCenter - Poliklinika 2 - Alessandria - >> Střední Sever >> - Sever Střed - Dům "L" - Centrální - V. Slávie - TRUHLARSKÁ - spoj na Letišti: Centrální - V. Slávie - Pouchov Sokolovna - Pouchov kostel - U Lupinků - LETIŠTĚ
10	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Obchodní dům TESCO - Průmyslová - Kydlínský - Meliorace - Plácky Maxe Malého - Plácky U Valtrů - Karosárna - Plotišť kostel - LOTIŠTĚ RÍČAROVA - # Křizovka - # ČKD PLOTIŠTĚ	26	STĚŽIRKY II.p. - Stěžiry CIS II.p. - Stěžiry kostel II.p. - STĚŽIRKY II.p. - Základní škola Kuklery - Veterinární škola - ZVU - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - TERMINÁL HD
11	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Obchodní dům TESCO - Centrální - Muzeum - Aldis - Šimkovy sady - Tesla - EuroCenter - Poliklinika 2 - Stolečá - Slivice - TERNO - Ostravská - PARLAMENT - Podhůří - (Bělec II. pásmo - Svinary Skvárovka) - Křizovka Bělec - SVINÁRY - # Hájovna # - Stříbrný rybník - Malšova Lhota škola - Malšova Lhota náves - Malšova Lhota - Malšovice zahrádky - Malšovice U Čechů - Uprkova - Koupaliště - Flořina - Stará nemocnice - Magistrát města - Adalbertinum - Uličňovo náměstí - Gočárova třída - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - TERMINÁL HD	27	KINGSPAN - Skladištní oblast - Feron - SLEZSKÉ PŘEDMĚSTÍ CIHELNA - Slezské Předměstí nádraží - Škola SNP - Alessandria - Pyram - Průmyslová škola - Magistrát města - Adalbertinum - Zimní stadion - Hotel Gami - << Moravské Předměstí I <<< - Masarykova - Benešova - >> Velkopopovická >> - POD STRÁNÍ
12	BŘEZHRAD - Březhrad bytovky - Halens Březhrad - MAKRO Březhrad - TESCO Březhrad - JUNGMANNOVA - Metuje - Rozkvět - Jiráskovo náměstí - Habrmanova - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Obchodní dům TESCO - Centrální - Muzeum - Magistrát města - Průmyslová škola - Pyram - Alessandria - Stolečá - # Hájek << - Kladská << - SLEZSKÉ PŘEDMĚSTÍ CIHELNA - >> Kladská >> - Feron - Skladištní oblast - KINGSPAN	33	POD STRÁNÍ - Palachova - Štefánikova - Hvězda - Třebuš škola - Příčná - U Dvora - Heyrovského - Zimní stadion - Adalbertinum - Magistrát města - Průmyslová škola - Pyram - Alessandria - Stolečá - EuroCenter - Poliklinika 2 - Alessandria - Pyram - Průmyslová škola - Magistrát města - Adalbertinum - Zimní stadion - Fakultní nemocnice B - U Dvora - Příčná - Třebuš škola - Hvězda - Štefánikova - POD STRÁNÍ
13	TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Obchodní dům TESCO - Centrální - Muzeum - Aldis - akademika Bedny - Jana Černého - Špořilovská - Věkové Slávie - Pouchov Sokolovna - Pouchov kostel - U Lupinků - RUSECKÁ - PILETICE - Rusek Jednota - RUSEK ŠKOLA	Noční linky	
14	JUNGMANNOVA - Metuje - Veverkova - Bavna - Lipky - Uličňovo náměstí - Adalbertinum - Magistrát města - Průmyslová škola - Pyram - Alessandria - >> Střední Sever >> - Sever Střed - Dům "L" - Centrální - Věkové Slávie - Pouchov Sokolovna - Pouchov kostel - KINGSPAN - Skladištní oblast - Feron - SLEZSKÉ PŘEDMĚSTÍ CIHELNA	51	52
15	LOCHENICE II.p. - # Lochenice kostel II.p. - # Lochenice Konzum II.p. - # Lochenice zastávka II.p. - # Předměstí U Mikšů II.p. - # Předměstí pošta II.p. - (Předměstí Panelárna II.p.) - # Předměstí Na Staré II.p. - # Předměstí Cukrovar II.p. - Plotišť U Židků - Plotišť U Doležalů - Plotišť kostel - Plotišť U Brandů - Plotišť pošta - Plotišť škola - Nadižov - Na okrouhliku - TERMINÁL HD - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Gočárova třída - Uličňovo náměstí - Adalbertinum - Aldis - akademika Bedny - Jana Černého - Špořilovská - Věkové - U Letců - LETIŠTĚ - Správníce - Otalovna - Předměstí PANELÁRNA II.p.	53	54
16	STĚŽIRKY II.p. - Stěžiry kostel II.p. - # Stěžiry CIS II.p. - (Stěžírky II.p. - # Charbuze II.p. - # Charbuze Křizovka II.p. ...) - # Stěžiry zastávka II.p. - # Charbuze Křizovka II.p. - Chaloupky U Křížků - Chaloupky - Kravín - (KOZLOVKA) - Svobodná Dvory škola - Dělnický dům - Dvorská - Svobodná Dvory - Zelenina - Kavák - žizky - ZVU - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - Obchodní dům TESCO - Centrální - Muzeum - Adalbertinum - Zimní stadion - << Heyrovského << - >> Fakultní nemocnice B >> - U Dvora - Příčná - Třebuš škola - PODZÁMČI - Nové Podzámčí - Zámeček - Park Golf - Roudníčka U rybníka ROUDNÍČKA	Veškeré v letním období Linka č. 5: Divec - Křizovka, Divec Obecní úřad, Divec Linka č. 15: Předměstí Cukrovar, Předměstí Na Staré, Předměstí Panelárna, Předměstí pošta, Předměstí U Mikšů, Lochenice zastávka, Lochenice Konzum, Lochenice kostel, Lochenice Linka č. 16: Charbuze Křizovka, Charbuze, Stěžiry, Stěžiry zastávka, Stěžiry CIS, Stěžiry kostel, Stěžiry Linka č. 18 a 20: Čistička, Vysoká hostinec, Vysoká Obecní úřad, Vysoká Linka č. 26: Stěžiry, Stěžiry kostel, Stěžírky Platí od: 16. 11. 2013	
			VYSVĚTLIVKY # - zastávka na znamení, >>, << - zastávka (zastávky) jsou obsluhovány pouze ve směru šipek

Příloha C

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

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

vydává

SMLUVNÍ PŘEPRAVNÍ PODMÍNKY

PRO PŘEPRAVU VE VOZIDLECH MĚSTSKÉ

HROMADNÉ DOPRAVY V HRADCI KRÁLOVÉ

Čl. 1

Všeobecná ustanovení

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

- 5) Ve vozidlech městské hromadné dopravy, kde je výrazné označení ovládacích tlačítek pro otevírání dveří, je nainstalován systém samoobslužného otevření dveří. Tento systém umožňuje v zastávkách otevření dveří pouze při volbě (stisku tlačítka) cestujícím. Při přepravě osob se sníženou schopností pohybu nebo zrakově postižených otevírá takové dveře řidič.

Čl. 2

Vznik a splnění smlouvy o přepravě osob

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

Čl. 3

Jízdní doklad

- 1) Cestující je povinen po celou dobu trvání přepravy mít u sebe platný jízdní doklad, jímž se při kontrole jízdních dokladů prokazuje pověřené osobě.
- 2) Platným jízdním dokladem je :
 - a) papírová jízdenka pro jednotlivou jízdu, v odpovídající ceně a druhu, označená v označovacím zařízení dle pokynu uvedeného na jízdence (mechanické znehodnocení) ,
 - b) papírová jednodenní přenosná jízdenka, v odpovídající ceně, druhu a datu použití,
 - c) průkaz ZTP, ZTP-P, PTP, KPV, ČSBS opravňující k bezplatné přepravě,
 - d) čipová karta s elektronickým záznamem datově a cenově příslušné přenosné nebo nepřenosné časové jízdenky,
 - e) čipová karta s elektronickým záznamem platby jednotlivého jízdného,
 - f) jízdenka VYDIS, v odpovídající ceně, druhu a datu použití,

g) SMS jízdenka s platným kódem na mobilním zařízení cestujícího,

h) reklamační list nahrazující jízdní doklad přijatý do reklamačního řízení, a to po dobu vyřizování reklamace, nejdéle však po dobu 5-ti pracovních dní od data vydání reklamačního listu.

3) Neplatný jízdní doklad je pověřená osoba oprávněna odebrat v případech,

kdy jízdní doklad :

a) je poškozen tak, že z něj nejsou patrné údaje potřebné pro kontrolu správnosti jeho užití,

b) údaje na něm neodpovídají skutečnosti nebo byly neoprávněně pozměněny,

c) je použit neoprávněnou osobou,

d) není originálem,

e) je používán bez vyžadované fotografie.

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

Čl. 4

Placení jízdného a přírážek

1) Ceny jízdného a tarifní podmínky jsou stanoveny nařízením města Hradec Králové o maximálních cenách jízdného MHD ve městě Hradec Králové a v dopravně připojených obcích.

2) Jízdné se platí prostřednictvím příslušných papírových jízdenek, prostřednictvím elektronického záznamu na čipové kartě nebo SMS jízdného.

3) Papírová jízdenka pro jednotlivou jízdu je platná, jde-li o originál vydaný DPmHK, a.s. a jsou-li pouze a jedině na určeném místě na jízdence vyznačeny znaky potvrzující tarifní odbavení cestujícího pomocí označovacího zařízení, a to podle pokynů vytištěných na jízdence, nebo je na jízdence zaznamenán údaj o zaplacení jízdného pro příslušnou přepravu.

- 4) Cestující je povinen si při nástupu do vozidla bezodkladně označit jízdenku pro jednotlivou jízdu v nejbližším označovacím zařízení. Jízdenku pro jednotlivou jízdu na noční lince lze koupit pouze u řidiče, tato se již ve vozidle nijak dále neoznačuje.
- 5) Při nástupu cestujícího do vozidla se psem je cestující povinen mít též jízdenku pro tuto přepravu v ceně stanovené tarifem MHD a při nástupu do vozidla ji bezodkladně označit v nejbližším označovacím zařízení.
- 6) Ve vozidlech DPmHK, a.s. je možno zakoupit jízdenku pro jednotlivou jízdu a přepravu podle předchozích odstavců v doplňkovém prodeji u řidiče za cenu stanovenou tarifem MHD. O prodej takovéto jízdenky požádá cestující řidiče ihned a bez průtahů při nástupu do vozidla. Jízdenku prodá řidič pouze v zastávce, tato se již ve vozidle nijak dále neoznačuje. Doplatek v doplňkovém prodeji k jednopásmové časové jízdence při jednotlivé dopravě do druhého pásma činí 7,-Kč.
- 7) Cestujícímu, který ze závažných důvodů ležících na jeho straně vrátí DPmHK, a.s. nevyužitou časovou jízdenku s čtvrtletní a delší dobou platnosti, může být vrácena na základě jeho písemné žádosti pouze alikvotní část nevyužitého jízdného, vypočtená od dne následujícího po dnu, kdy byla DPmHK, a.s. vrácena, při započtení manipulačního poplatku ve výši 50,-Kč. Za jiné nevyužité časové a jednotlivé jízdenky se peníze nevrací.
- 8) Za ztracenou, odcizenou nebo poškozenou papírovou jízdenku se náhradní jízdenka bezplatně neposkytuje, toto neplatí pokud ztrátu nebo poškození způsobil DPmHK, a.s.
- 9) Ze ztracené, odcizené nebo nefunkční čipové karty se po vyžádaném zablokování karty převede adekvátní elektronický záznam o časovém jízdném nebo penězích na nově vystavovanou čipovou kartu.
- 10) Cestující je povinen zaplatit přírážku k jízdnému ve výši 1000,- Kč a jízdné ve výši jednotlivého jízdného stanoveného tarifem pro 1 pásmo. Snížené sazby a podmínky uložení a inkasa přírážky určuje čl.9.

Čl. 5

Přeprava dětských kočárků a jízdnicích kol

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

Čl. 6

Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace

a přeprava osob na vozíku pro invalidy

- 1) Cestující s omezenou schopností pohybu a orientace mají ve vozidle právo na místo k sezení na sedadlech pro ně vyhrazených a označených. Pokud není u těchto osob jejich právo na místo k sezení zřetelně patrné, prokazují svůj nárok příslušným průkazem. Jiný cestující, který takové místo obsadil, je povinen toto místo cestujícímu s omezenou schopností pohybu a orientace na jeho žádost uvolnit.
- 2) DPmHK,a.s. vyhradí a označí ve vozidlech MHD nejméně 6 míst k sezení pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace.
- 3) Cestujícímu s omezenou schopností pohybu a orientace musí být umožněn nástup do vozidla i výstup z vozidla všemi dveřmi, které jsou označeny pro nástup nebo výstup cestujících.
- 4) DPmHK,a.s. přepraví cestujícího na vozíku pro invalidy dovoluje-li to technické provedení vozidla a jeho obsazenost a zajistí-li si sám cestující pomoc při nakládání a vykládání vozíku včetně zajištění vozíku proti samovolnému pohybu při přepravě ve vozidle.
- 5) Cestující na vozíku pro invalidy může nastoupit do vozidla pouze se souhlasem řidiče a vystoupit z vozidla s vědomím řidiče.
- 6) Cestující nastupuje s vozíkem pro invalidy dveřmi označenými pro nástup s kočárkem a vozík umísťuje na plošině.

Čl. 7

Vztahy mezi DPmHK,a.s. a cestujícími

- 1) Povinnosti DPmHK,a.s. :
 - a) podávat informace o jízdním řádu, tarifu a vyhlášených přepravních podmínkách na místech určených pro styk s veřejností,
 - b) zveřejnit podstatné části vyhlášených přepravních podmínek a tarifu ve vozidle MHD,
 - c) zajistit prodej jízdenek po dobu poskytování přepravních služeb cestujícím,
 - d) udržovat pořádek, čistotu a klid ve vozidle,

- e) ve vozidlech vybavených příslušným zařízením oznamovat název stanice nejpozději při zastavení vozidla ve stanici a oznamovat název následující stanice nejpozději při odjezdu vozidla ze stanice,
- f) zajistit znovuzastavení každého třetího vozidla v úrovni zastávkového označníku stojí-li ve stanici současně více vozidel,
- g) zajistit znovuzastavení každého vozidla v úrovni zastávkového označníku v případě, že se ve stanici nachází osoba na vozíku pro invalidy nebo osoba se slepeckou holí.

2) Povinnosti cestujících :

- a) dodržovat přepravní řád, smluvní přepravní podmínky a tarif,
- b) mít u sebe po celou dobu přepravy platný jízdní doklad, jak pro sebe tak pro případně s sebou přepravované živé zvíře pokud se nepřepavují bezplatně a na požádání se jím prokázat pověřené osobě DPmHK,a.s.,
- c) sám dbát na to, aby v nástupní zastávce včas do vozidla nastoupil, ve správné přestoupil a v cílové zastávce vystoupil,
- d) používat zařízení ve vozidle jen k účelu, pro který je určeno,
- e) uvolnit místo vyhrazené pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace těmto osobám, pokud o to požádají,
- f) dbát pokynů a příkazů pověřené osoby, které směřují k zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy a bezpečnosti cestujících,
- g) zdržet se všeho co by mohlo ohrozit bezpečnost a plynulost přepravy, pořádek ve vozidle, čistotu vozidla a cestujících, nebo působit rušivě na zaměstnance dopravce při výkonu jejich služby, nebo způsobit škodu dopravci nebo cestujícím,
- h) zaplatit jízdné a přírážku k jízdnému, neprokáže-li se platným jízdním dokladem na výzvu pověřené osoby, nebo se prokázat osobními údaji potřebnými k vymáhání zaplacení přírážky, nezaplatí-li na místě,
- i) zaplatit přírážku za nedodržování přepravního řádu nebo pokynů a příkazů pověřené osoby nebo za rušení klidné přepravy cestujících nebo za znečištění vozidla nebo za jiné obtěžování cestujících.
- j) na výzvu pověřené osoby ji následovat na vhodné pracoviště veřejné správy ke zjištění totožnosti nebo na výzvu pověřené osoby setrvat na vhodném místě do příchodu osoby oprávněné zjistit totožnost cestujícího a to nesplní-li povinnost uvedenou v písmenu h).

3) Cestujícím není dovoleno zejména:

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

4) Děti do 6-ti let lze přepravovat jen s doprovodem osoby starší 10-ti let.

Čl. 8

Podmínky přepravy zavazadel a živých zvířat

- 1) Jako ruční zavazadlo lze přepravovat snadno přenosné věci, které má cestující u sebe a lze je případně umístit ve vozidle pod sedadlem cestujícího. Cestující má právo vzít ruční zavazadlo s sebou do vozidla bezplatně. Zajišťování bezpečné manipulace s tímto zavazadlem a dohled nad ním přísluší cestujícímu.
- 2) Jako spoluzavazadlo lze přepravovat věci, které svými rozměry neodpovídají ručnímu zavazadlu a vyžadují umístění na zvlášť určeném místě ve vozidle. Zajišťování bezpečné manipulace s tímto zavazadlem a dohled nad ním přísluší cestujícímu. Placení tarifní ceny spoluzavazadla nepodléhá.

Lyže, snowboardy či jiné sportovní náčiní a věci, které svými vlastnostmi mohou způsobit poškození, zranění nebo znečištění cestujících i vozidla se přepravují pouze v ochranném obalu.

- 3) Manipulace se zavazadly ani jejich uložení nesmí ohrožovat ostatní cestující a bránit jim v plnění tarifních povinností.
- 4) Cestující smí vzít s sebou do vozidla drobná domácí a jiná zvířata, pokud tomu nebrání zvláštní předpisy, jsou-li uzavřena ve schránkách s nepropustným dnem a není-li jejich přeprava na obtíž ostatním cestujícím (např. zapáchají-li). Přeprava schránky se zvířaty se nezaplatňuje.
- 5) Cestující smí vzít s sebou do vozidla k přepravě beze schránky pouze psa. Nastoupit s ním může jen s vědomím řidiče. Pes musí mít nasazen bezpečný náhubek (netýká se slepeckého psa), musí být cestujícím držen po celou dobu přepravy na krátkém vodítku a nesmí být přepravován na sedadle. Ve vozidle se přepravuje nejvýše jeden pes. Toto omezení neplatí, jde-li o dva psy jednoho cestujícího, nebo služební psy státní, vojenské a městské policie nebo armády ČR. V době zvýšených přepravních nároků může řidič přepravu psa beze schránky odmítnout. Psa, který je průvodcem držitele průkazu ZTP-P nelze vyloučit z přepravy ani jeho přepravu odmítnout. Placení přepravného podléhá přeprava každého psa přepravovaného beze schránky, s výjimkou psa-průvodce držitele průkazu ZTP-P.
- 6) Zakazuje se přepravovat :
 - a) věci výbušné, jedovaté, radioaktivní, těkavé a žíravé s výjimkou přenosné ocelové lahve s kapalným topným plynem pro domácnost o celkovém obsahu nejvýše 10 kg, nádoby s topnou naftou o celkovém obsahu nejvýše 20 l a akumulátoru naplněného elektrolytem, zajištěného proti zkratu se zajištěnými odplyňovacími otvory, cestující zamýšlející realizovat přepravu výše uvedených k přepravě povolených věcí, je povinen před nástupem do vozidla tuto přepravu řidiči ohlásit a po získání souhlasu umístit ve vozidle přepravovanou věc dle pokynu řidiče; ve vozidle je povoleno přepravovat nejvýše dvě lahve s topným plynem nebo nejvýše dvě nádoby s topnou naftou nebo nejvýše dva naplněné akumulátory,
 - b) nabitě střelné zbraně,
 - c) věci, které svými vlastnostmi mohou způsobit poškození nebo znečištění cestujících i vozidla (např. lyže a snowboardy bez ochranného obalu, zasklená okna a skla bez pevného obalu a pod),
 - d) věci, které mohou způsobit nákazu nebo věci, které svým zápachem resp. odpuzujícím vzhledem mohou být cestujícím nebo řidiči na obtíž,
 - e) předměty, jejichž celková hmotnost přesahuje 50 kg,
 - f) předměty, jejichž rozměry jsou větší než 50 cm x 60 cm x 80 cm nebo předměty delší jak 300cm nebo předměty ve tvaru desky, jsou-li větší jak 100 cm x 150 cm.

Čl. 9

Přepavní kontrola

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

- 5) Přírážka za jízdu bez platného jízdního dokladu, za kouření ve vozidle, za uskutečnění přepravy zakázaných věcí a předmětů, za hrubé znečištění vnitřku vozidla cestujícím, je stanovena ve výši 1000,-Kč.
- 6) V případě, že cestující zaplatí přírážku (uloženou dle odstavce 5,) na místě, tj. v době řešení porušení povinností vyplývajících cestujícím z přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek, je dopravcem pověřená osoba oprávněna uložit přírážku sníženou na výši 400,-Kč.
- 7) V případě, že cestující zaplatí přírážku (uloženou dle odstavce 5,) v hotovosti ve lhůtě třech pracovních dnů, následujících po dni zjištění porušení povinností vyplývajících cestujícím z přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek, v oddělení tarifu a jízdenek v sídle společnosti DPmHK, a.s., přírážka se poníží na 400,- Kč.

Snížení přírážky nelze uplatnit v případě zjištění neplatného jízdního dokladu dle čl. 3, odst. 3, písm. b,c,d).

- 8) V případě, že cestující následně prokáže v oddělení tarifu a jízdenek v sídle společnosti DPmHK, a.s., a to ve lhůtě tří pracovních dnů následujících po dni zjištění jeho jízdy bez platného jízdního dokladu, že v době kontroly měl již zakoupenou platnou nepřenosnou časovou jízdenku resp. byl držitelem průkazu opravňujícím k bezplatné přepravě, přírážka je snížena na 50,-Kč.
- 9) Přírážka za nezaplacené přepravné za psa, za jiná výše neuvedená porušení přepravního řádu a smluvních přepravních podmínek, se stanovuje jednotně ve výši 50,-Kč.
- 10) O zmírnění tvrdosti finančního postihu plynoucího z uložené přírážky, o odstoupení od uložené přírážky, o odstoupení již započatého vymáhání přírážky ve všech stupních řízení rozhoduje vždy ředitel společnosti.

Čl. 10

Ostatní ustanovení

- 1) Věci, nalezené ve vozidlech MHD se ukládají v sídle DPmHK, a.s. na adrese Pouchovská 153, Hradec Králové. Informace o nálezech jsou poskytovány na tel.č. 495 089 234.
- 2) Informace o MHD jsou poskytovány při osobní návštěvě v informačním centru na Gočárově třídě, v zákaznickém centru DPmHK, a.s. ul. Pouchovská, na Terminálu hromadné dopravy nebo na tel. č. 495 532 353.

Čl. 11

Závěrečná ustanovení

- 1) Tyto smluvní přepravní podmínky jsou platné pro přepravu cestujících, zavazadel a živých zvířat v MHD provozované DPmHK, a.s. od 16. 1. 2012.
- 2) Výňatek podstatné části Smluvních přepravních podmínek ve vozidlech městské hromadné dopravy v Hradci Králové a tarif MHD je zveřejněn ve všech vozidlech MHD.
- 3) Úplné znění Smluvních přepravních podmínek pro přepravu ve vozidlech městské hromadné dopravy v Hradci Králové je k dispozici jak v sídle DPmHK, a.s. tak v předprodejnách jízdenek MHD v Pouchovské ulici, na Gočárově třídě a na Terminálu hromadné dopravy.
- 4) Ruší se smluvní přepravní podmínky platné od 1. 4. 2011.

Ing. Miloslav Kulich

předseda představenstva

Hradec Králové dne 12. 1. 2012

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Areál Dopravního podniku rok 1998	21
Obrázek 2- Schéma organizační struktury Dopravního podniku města Hradce Králové.....	23
Obrázek 3- Výukové prostředky autoškoly Dopravního podniku HK.....	24
Obrázek 4 - Městský mobiliář - čekárny	25
Obrázek 5 - Vývoj cen motorové nafty na světových trzích (cena za litr).....	37
Obrázek 6 - Systému rozhodování a řešení problematiky obnovy vozového parku	42

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Kalkulační vzorec.....	15
Tabulka 2 - Kalkulační vzorec DPmHK.....	16
Tabulka 3 - Předměty podnikání DpmHK.....	22
Tabulka 4 - Počty zaměstnanců MHD dle zařazení v letech 2007, 2012, 2013.....	26
Tabulka 5 - Struktura vozového parku MHD	27
Tabulka 6 - Ukázka ceníku služeb - základní jednotlivé jízdné, Student od 15 do 26 let.....	28
Tabulka 7 - Struktura aktiv Dopravního podniku v letech 2009 – 2012 (v tis. Kč)	29
Tabulka 8 - Struktura pasiv Dopravního podniku v letech 2009 – 2012 (v tis. Kč).....	30
Tabulka 9 - Celkové tržby a celkový hospodářský výsledek DpmHK (v tis. Kč)	30
Tabulka 10 - Tržby za vlastní výkony a za prodej zboží podle hospodář. středisek (v tis. Kč).....	31
Tabulka 11 – Vybrané ukazatele hospodaření DpmHK.....	31
Tabulka 12 - Financování akciové společnosti DpmHK (v tis. Kč) roky 2006 až 2012.....	32
Tabulka 13 - Rozsah dopravy a počty přepravených osob v letech 2008 – 2012	33
Tabulka 14 - Provozní, finanční a mimořádné náklady DpmHK (v tis. Kč).....	34
Tabulka 15 - Vybrané náklady Dopravního podniku HK (v tis. Kč)	34
Tabulka 16 - Poměr jednotlivých nákladů k celkovým nákladům je znázorněn (v %).....	35
Tabulka 17 - Horizontální analýza nákladů podniku v % bazických indexů, (bází – tedy srovnávaným obdobím je rok 2009).....	35
Tabulka 18 – Počty pracovníků Dopravního podniku Hradce Králové	36
Tabulka 19 – Roční spotřeba pohonných hmot k červnu 2013 (v litrech)	36
Tabulka 20 - Skladba mater. nákladů a odpisů na vozech Irisbus-Citelis E4 (v tis. Kč)	38
Tabulka 21 - Rozpočtené materiálové náklady na kilometr v Kč. vůz Irisbus - Citelis E4.....	38

Tabulka 22 - Rozpočtené materiálové náklady na kilometr v Kč. vůz Karosa Renault CITYBUS.....	38
Tabulka 23 - Odpisy dopravních prostředků	39
Tabulka 24 - Plánované prohlídky vozidel Dopravního podniku.....	41
Tabulka 25 - Ceník generálních oprav autobusů v Kč bez DPH.....	46
Tabulka 26 - Vývoj cen generálních oprav městských autobusů (v tis. Kč)	46
Tabulka 27 - Stáří vozidel kontra jejich životnost v MHD Hradci Králové.....	47
Tabulka 28 - Jednotlivé složky finančních prostředků na obnovu vozového parku v tis. Kč	48
Tabulka 29 - Ceník nových autobusů v letech 2008 – 2012 v tisících Kč	49
Tabulka 30 – Účetní odpisy roční, vůz - CITYBUS a CITELIS E4 (v Kč).....	51
Tabulka 31 – Účetní odpisy roční, vůz - CITYBUS a CITELIS E4 (v Kč).....	52
Tabulka 32 - Spotřeba nafty měsíční, dle typu autobusu (v litrech nafty na sto km).....	52
Tabulka 33 - Roční spotřeba nafty dle typu autobusu (v litrech nafty na sto km)	53

Seznam grafů

Graf 1 - Vývoj financování vozového parku z hlediska jednotlivých složek v čase v tis. Kč	48
Graf 2 - Provozní náklady Karosa Renault CYTIBUS a IRISBUS CITELIS E4 (v Kč/km).....	50
Graf 3 - Porovnání provozních nákladů (bez odpisů), CITYBUS a CITELIS E4 (v Kč/km).....	50
Graf 4 – Porovnání nákladů materiálu a práce na vozech CITYBUS a CITLEIS E4 (v Kč/km)	51
Graf 5 - Trend vývoje materiálových nákladů na starším voze Karosa Renault - CYTIBUS.....	53
Graf 6 - Vývoj provozních nákladů a odpisů v čase, vzhledem k najetým km. Rok 2001 -2013	54

Seznam zkratk

DpmHK – Dopravní podnik města Hradce Králové.

MHD – městská hromadná doprava.

GO - generální oprava.

ZTP - průkaz zvláštních výhod pro osoby zvláště těžce postižené.

ZTP/P - průkaz zvláštních výhod pro osoby zvláště těžce postižené s průvodcem.

PTP - průkaz zvláštních výhod pro členy Českého svazu PTP.

HK – Hradec Králové

