

**Vysoká škola logistiky o.p.s.**

**Vývoj mezd řidičů v MHD**

Bakalářská práce

Přerov 2020

Patrik Jedlička



Vysoká škola  
logistiky  
o.p.s.

## Zadání bakalářské práce

student	<b>Patrik Jedlička</b>
studijní program	Logistika
obor	Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Vývoj mezd řidičů v MHD**

Cíl práce:

S využitím dat Ministerstva práce a sociálních věcí ČR zhodnotit vývoj mezd řidičů v městské hromadné dopravě za posledních cca 10 let v diferenciaci 1. decil, 1. kvartil, medián, 3. kvartil, 9. decil a průměr. Řešení konzultovat ve vybrané dopravní společnosti.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Trh práce, základní pojmy a definice, příjmová nerovnost, statistiky Ministerstva práce a sociálních věcí ČR

2. Vývoj autobusové dopravy v České republice

3. Vývoj mezd řidičů autobusů v České republice

4. Vyhodnocení dat, jejich komparace s makroekonomickými veličinami

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, KUNST, Jaromír a ORAVA, František. Ekonomika dopravního systému. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2011. 284 s. Vysokoškolská učebnice. ISBN 978-80-245-1759-9.

DUCHOŇ, Bedřich. Inženýrská ekonomika. Praha: C. H. Beck, 2007. ISBN 978-80-7179-763-0.

Databáze dat o mzdách a platech ISPV - Informační systém o průměrném výděлку

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.  
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.  
rektor

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalářské práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 05. 05. 2020

..... podpis

## **Poděkování**

Touto cestou bych chtěl poděkovat panu doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D. za jeho čas, cenné rady, odborné vedení a trpělivost během vypracování mé bakalářské práce.

Dále bych chtěl poděkovat dopravní společnosti ČSAD Uherské Hradiště, a.s. a Dopravnímu podniku města Jihlava, a.s. za ochotu a poskytnutí interního materiálu pro mou bakalářskou práci.

# Vysoká škola logistiky o.p.s.

## Vývoj mezd řidičů v MHD

Patrik Jedlička

Bakalářská práce

### **Anotace**

Cílem práce bude s využitím dat MPSV zhodnotit vývoj mezd řidičů v městské hromadné dopravě za posledních cca 10 let, a to v diferenciaci 1. decil, 1. kvartil, medián, 3. kvartil, 9. decil a průměr. Výsledky budou konzultovány ve vybrané dopravní společnosti.

### **Klíčová slova**

Mzda, Statistika, Řidiči autobusů v městské hromadné dopravě, Řidiči trolejbusů, Řidiči tramvají

### **Annotation**

The aim of my Bachelor thesis will be valorize evolution of drivers wages in public city transport in last 10 years in differentiation 1. decil, 1. quartile, median, 3. quartile, 9. decil and average. The results will be consulted in a selected transport company.

### **Keywords**

Wage, Statistics, Public city transport drivers, Trolley bus drivers, Tram drivers

# Obsah

1	Základní pojmy .....	7
1.1	Trh práce.....	8
1.2	Příjmová nerovnost .....	9
1.2.1	Lorenzova křivka .....	10
1.2.2	Giniho koeficient.....	11
1.2.3	Kuznetsova křivka.....	12
1.3	Mzda.....	13
2	Teoretická část .....	16
2.1	Městská hromadná doprava .....	16
2.2	IODA .....	17
3	Praktická část .....	19
3.1	Vývoj mezd řidičů MHD v ČR.....	19
3.1.1	Porovnání průměrné a mediánové mzdy v ČR.....	19
3.1.2	Vztah vývoje mezd k HDP .....	21
3.1.3	Vztah vývoje mezd k počtu přepravených osob .....	22
3.1.4	Porovnání průměrné a mediánové mzdy řidičů s ČR.....	23
3.1.5	Porovnání 1. a 9. decilu a 1. a 3. kvartilu řidičů s ČR.....	26
4	Vyhodnocení dat a jejich komparace s makroekonomickými veličinami.....	36
4.1	ČSAD Uherské Hradiště, a.s.....	37
4.2	Dopravní podnik města Jihlava, a.s.....	41
4.3	Vyhodnocení dat .....	45
	Seznam použitých zkratk .....	50
	Zdroje .....	51
	Seznam obrázků .....	54
	Seznam tabulek .....	55

Seznam grafů .....	56
Seznam vzorců .....	57
Seznam příloh .....	58



## Úvod

Cílem mé bakalářské práce je zhodnotit vývoj mezd řidičů v městské hromadné dopravě za posledních 10 let, a to v diferenciaci 1. decil, 1. kvartil, medián, 3. kvartil, 9. decil a průměr. Bude se jednat především o řidiče autobusů v MHD, řidiče trolejbusů a řidiče tramvají. Výsledky budou konzultovány v dopravní společnosti ČSAD Uherské Hradiště, a.s. a Dopravní podnik města Jihlava, a.s.

Dle mého názoru je dostupnost a úroveň městské hromadné dopravy velmi důležitá. Mnoho lidí je na tomto druhu dopravy závislá z důvodu potřeby rychlé a levné přepravy po městě. Já osobně městskou hromadnou dopravu využívám velmi často a moc si vážím práce řidičů, bez kterých by tento druh dopravy nemohl fungovat.

Bakalářskou práci rozdělím do čtyř částí. V první části se budu zabývat definicí některých základních logistických pojmů. Dále popíšu, co je to příjmová nerovnost a jak se vyjadřuje míra nerovnosti, poté definuji pojem mzda. V následující části bude obecně popsána městská hromadná doprava a její cíl. Dále se zmíním o spolku IODA a zakomponuji do své práce některé výsledky jejich šetření jako například počet přepravených cestujících městskou hromadnou dopravou v určitém časovém období nebo náklady veřejné linkové dopravy na kilometr. S těmito údaji budu následně pracovat v poslední části mé bakalářské práce.

Ve třetí části se budu zabývat vývojem mezd řidičů MHD v ČR a provedu porovnání průměrné a mediánové mzdy v ČR. Dále popíšu, zda vývoj HDP v ČR ovlivňuje vývoj mezd v ČR. Posoudím, zda počet přepravených cestujících ovlivňuje vývoj mezd řidičů v MHD. Dále porovnáám mediánovou mzdu řidičů v MHD s mediánovou mzdou v ČR a s mediánovou mzdou úředníků ve skladech. Totéž následně provedu i s průměrnou mzdou. Na závěr třetí části se budu věnovat porovnání a vývoji 1. decilu, 9. decilu, 1. kvartilu a 3. kvartilu řidičů v MHD. V poslední části mé bakalářské práce porovnáám získaná data od dopravní společnosti ČSAD Uherské Hradiště a.s. a Dopravní podnik města Jihlava, a.s. s daty v mé bakalářské práci. Zde bude velmi záležet na tom, v jaké míře budou uvedené dopravní společnosti ochotné zveřejnit některé informace jako například výši mezd jejich řidičů. Dále bude velmi důležité, do jaké míry budou informace poskytnuté od dopravních společností přesné. Na konci mé bakalářské práce vyhodnotím vývoj mezd řidičů v městské hromadné dopravě za posledních deset let.

# 1 Základní pojmy

## Doprava

*„cílevědomá organizovaná činnost, která zabezpečuje přemísťování zboží, osob a zvířat dopravními prostředky po dopravních cestách. Uskutečňuje se v prostoru a čase. Lze ji chápat také jako odvětví národního hospodářství, které obstarává přepravu a uskutečňuje přemísťování osob, zvířat a nákladů (zboží).“ [10, s. 11]*

## Dopravní prostředky

*„představují soubor pohyblivých prostředků (automobil, vlak, letadlo apod.), kterými se uskutečňuje přeprava. Je to mobilní část technické základny dopravy.“ [10, s. 11]*

## Přeprava

*„výsledný efekt dopravy, přemístění z výchozího do cílového bodu“ [10, s. 11]*

## Dopravce

*„je provozovatelem dopravy pro cizí potřebu a jeden z účastníků přepravního vztahu. Na trhu dopravy vystupuje s nabídkou dopravních služeb.“ [10, s. 12]*

## Přepravce

*„je souhrnný název pro odesílatele a příjemce zboží. Své požadavky týkající se dopravních služeb vyjadřuje poptávkou na trhu dopravy.“ [10, s. 12]*

## Dopravní výkon

Množství nákladu, které je schopno dopravní zařízení přepravit za určitou vzdálenost v daném čase. Dopravní výkon se počítá jako součin hmotnosti (nebo jiného parametru) a ujeté vzdálenosti. Může se jednat například o součin míst v autobuse a ujeté vzdálenosti (místové km). Dále se dopravní výkon člení na jmenovitý (popisuje zařízení), teoretický (data se počítají) a skutečný (data jsou získány díky měření na skutečném zařízení v provozu). [16]

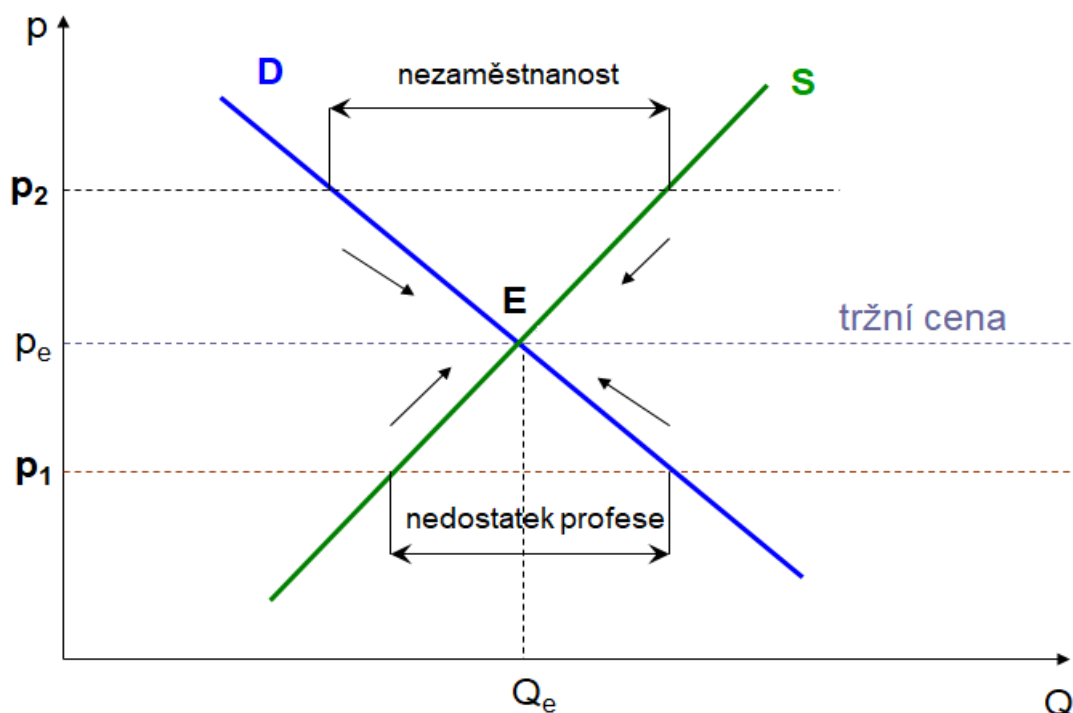
## Přepravní výkon

Provedení určité velikosti přepravní práce za určitou vzdálenost ve stanoveném čase. [14]  
Dělí se na přepravní výkon v nákladní přepravě (součin přepraveného množství nákladu a vzdálenosti např. tkm) a na přepravní výkon v osobní přepravě (součin přepraveného množství osob a vzdálenosti např. oskm). Prostřednictvím přepravního výkonu je možné odhadnout přepravní možnosti určité dopravní firmy. [10]

## 1.1 Trh práce

Na trhu práce je prodávána a kupována lidská práce. Trh práce pracuje podobně jako ostatní trhy, kde se setkává nabídka s poptávkou, ale je specifický v tom, že předmětem směny není klasické zboží, ale lidská práce. Jednoduše řečeno, na trhu práce nabízejí práci lidé (budoucí zaměstnanci) a zaměstnavatelé práci poptávají. [1] Lidé jsou nositelé pracovní síly a vstupují na trh s nabídkou své pracovní síly, kterou nabízejí firmám a zaměstnavatelům. Prodávající a kupující vstupují na trh s určitým očekáváním. Zaměstnavatelé preferují zdravé, spolehlivé, výkonné a vzdělané zaměstnance, kteří budou co nejefektivnější za co možná nejnižší mzdu. Kupující preferují prestižní zaměstnání, kde mají možnost profesního růstu, nárok na volný čas, a hlavně dobré finanční ohodnocení. Jedním z hlavních cílů na trhu práce je docílit tržní rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou. V případě, že trh práce není v rovnováze, může docházet k problémům na tomto trhu. Jedním z nich je například nezaměstnanost. [2]

Obr. 1. 1. 1: Trh práce – graficky



Zdroj: [17]

kde:	p	cena
	Q	množství
	S	nabídka
	D	poptávka
	E	rovnovážné množství při rovnovážné ceně

Graf znázorňuje vývoj poptávky a nabídky na trhu práce. V případě, že roste cena práce, společně s ní roste i nabízené množství práce na trhu, ale poptávané množství za tuto cenu klesá. Pokud je cena práce příliš vysoká, nastává nezaměstnanost. V opačném případě, pokud cena práce klesá, na trhu práce je nedostatek profesí, protože je poptáváno větší množství práce, než je nabízeno. [17]

### **Nabídka**

Počet výrobků nebo služby, které nabízející nabízí na trhu za stanovenou cenu. [15]

### **Poptávka**

Počet výrobků nebo služby, které kupující poptává na trhu za stanovenou cenu. [15]

## **1.2 Příjmová nerovnost**

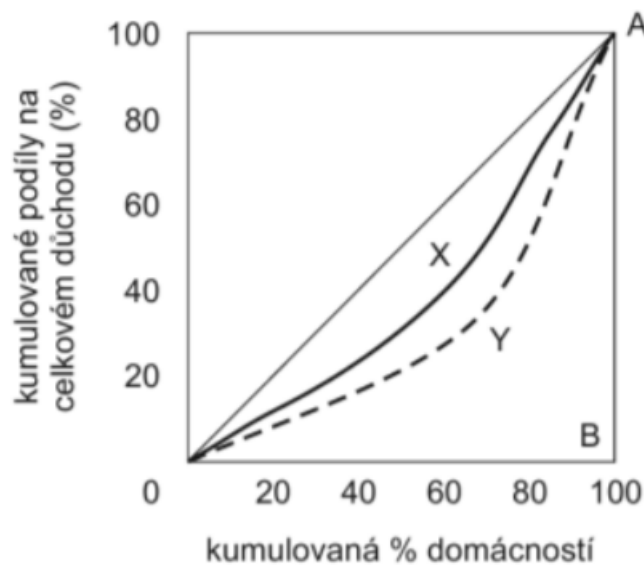
Jedním ze základů pro fungující ekonomiku je sociální smír. Pro zachování sociálního smíru je potřebné uskutečňovat opatření, která v některých situacích přesune část finančních prostředků jednotlivců, kteří jsou na tom finančně lépe těm jednotlivcům, kteří jsou chudší, kvůli vyrovnaní rozdílů, a to pomocí redistribuce. [3]

Pro vyjádření míry nerovnosti se používá soustava statistických ukazatelů. Získaná data je možné mezi sebou navzájem porovnávat. Graficky se data prezentují prostřednictvím Lorenzovy křivky. Číselná prezentace se provádí prostřednictvím Giniho koeficientu. [4]

### 1.2.1 Lorenzova křivka

Slouží pro grafické znázornění příjmové nerovnosti. Pomocí Lorenzovy křivky se prokazuje rozdílnost v dělení důchodu. Horizontální přímka znázorňuje kumulovaná % domácností, která se mohou pohybovat od 0 až 100 %. Vertikální přímka znázorňuje kumulované podíly na celkovém důchodu. Hodnoty na této přímce se pohybují také od 0 až 100 %.

Obr. 1. 2. 1. 1: Lorenzova křivka



Zdroj: [18]

Spojení bodu 0 a bodu A znázorňuje linii absolutní rovnosti (moment, kdy každá domácnost obdrží shodný důchod). Skutečně však nelze absolutní rovnosti docílit. V případě, že se Lorenzova křivka od absolutní rovnosti oddaluje, je důchod každé domácnosti odlišný. Na grafu jsou body X a Y, přičemž každá křivka má svoji určitou nerovnost. Křivka X je blíže k absolutní rovnosti, ale křivka Y má blíže k absolutní nerovnosti. Absolutní nerovnost je v grafu vyobrazena spojením bodu 0, bodu B a bodu A. Jedná se o ojedinělou a nereálnou situaci, protože popisuje moment, kdy veškerý důchod obdrží jedna jediná domácnost. [18]

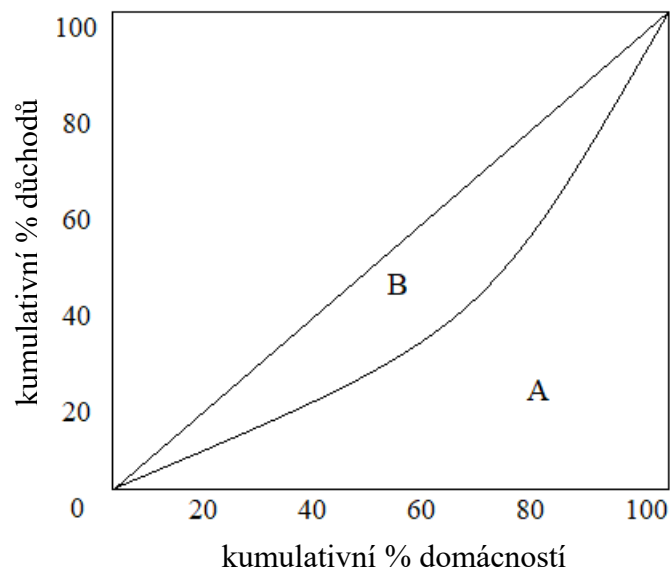
### 1.2.2 Giniho koeficient

Slouží pro číselné znázornění příjmové nerovnosti.

Vzorec 1. 2. 2. 1: Výpočet Giniho koeficientu:

$$G = \frac{B}{A + B}$$

Obr. 1. 2. 2. 1: Giniho koeficient



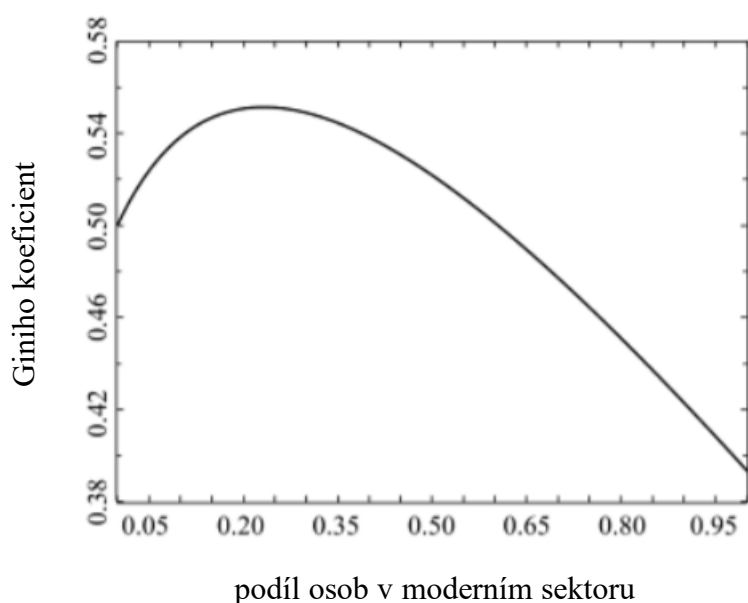
Zdroj: [18]

Hodnota Giniho koeficientu se může pohybovat v intervalu [0;1]. Čím vyšší je hodnota, tím vyšší je míra nerovnosti. V lepším případě je tedy hodnota co nejbližší k nule, protože čím blíže k ní je, tím je rozdíl mezi důchody domácností menší. Zjištění bohatství se provádí podobně jako u rozdělení důchodů. Rozdíl je pouze ve vyobrazení a výpočtu, kde důchod vystřídá veličina bohatství. Srovnání míry nerovnosti v různých zemích není příliš spolehlivé, některé země ani nemají možnost získat potřebná data pro srovnání, anebo uznávají jiné fungování ekonomiky, tudíž sbírají data s jiným úmyslem. [18]

### 1.2.3 Kuznetsova křivka

Příjmovou nerovností veřejnosti lze také zjišťovat ve spojení s vývojem ekonomiky země. Vztah mezi hospodářským vývojem a sociálním vývojem prokazoval Simon Kuznets za použití teorie obráceného U, kterou vytvořil právě S. Kuznets za použití informací o rozvíjejících se ekonomikách. Tato teorie graficky znázorňuje, jaká je úroveň nerovnosti v určité ekonomice. Nerovnost narůstá jen do daného bodu, jakmile tohoto bodu dosáhne, tak se postupně zmenšuje a tím ve společnosti postupně vzniká střední příjmová třída. [18]

Obr. 1. 2. 3. 1: Kuznetsova křivka



Zdroj: [19]

Tab. 1. 2. 3. 1: Úroveň nerovnosti v České republice

2009	0,25
2010	0,24
2011	0,25
2012	0,24
2013	0,24
2014	0,25
2015	0,25
2016	0,25
2017	0,24
2018	0,24

Zdroj: vlastní zpracování podle [23]

### 1.3 Mzda

Pojem mzda lze formulovat jako: „*peněžité plnění nebo plnění peněžité hodnoty (naturální mzda) poskytovaná zaměstnavatelem zaměstnanci za práci, a to podle složitosti, odpovědnosti a namáhavosti, podle obtížnosti pracovních podmínek, pracovní výkonnosti a dosahovaných pracovních výsledků.*“ [5, s. 131] Mzda může být rigidní. To znamená, že zaměstnanci může být poskytnuta dlouhodobá pracovní smlouva na dobu určitou s pevnou mzdou, která není ovlivňována ekonomickou situací v zemi (například recesí). Dlouhodobé smlouvy tedy přispívají k rigiditě mezd a mohou být pro zaměstnance lákavé z hlediska jistoty o výši stanovené mzdy ve smlouvě na určité období. Pro firmu mohou být dlouhodobé smlouvy méně nákladné. [31]

Rozdíl mezi mzdou a platem je, že plat je čerpán z veřejných zdrojů, tudíž náleží zaměstnancům, kteří působí ve veřejném sektoru. Mzda je pro zaměstnance působící v sektoru soukromém. Zaměstnavatel je povinen vyplatit mzdu (plat) zaměstnanci po provedení práce nejpozději do konce měsíce následující po měsíci, kdy práce byla provedena. [6]

#### **Minimální mzda**

Nejmenší povolená mzda za vykonanou práci v pracovněprávním vztahu, která je stanovena vládou. Zaměstnavatel nemůže vyplatit zaměstnanci nižší mzdu, než je stanovena minimální mzda. Pro tento záměr se příplatky za práci přesčas, za noční směny, za práci v zhoršeném prostředí, za práci o víkendu a ve svátku do mzdy nezařazují. [8] Dnes je výše minimální mzdy 14 600 Kč za měsíc nebo 87,30 Kč za hodinu v měsíci, kdy v týdnu je odpracováno 40 hodin. [20]



Tab. 1. 3. 1: Minimální mzda v zemích EU

Belgie	1 593,81 €	Švédsko	-
Francie	1 521,22 €	Česká republika	518,97 €
Itálie	-	Estonsko	540,00 €
Lucembursko	2 071,10 €	Kypr	-
Německo	1 557,00 €	Litva	555,00 €
Nizozemsko	1 635,60 €	Lotyšsko	430,00 €
Dánsko	-	Maďarsko	464,20 €
Irsko	1 656,20 €	Malta	761,97 €
Spojené království	1 524,52 €	Polsko	523,09 €
Řecko	758,33 €	Slovensko	520,00 €
Portugalsko	700,00 €	Slovinsko	886,63 €
Španělsko	1 050,00 €	Bulharsko	286,33 €
Finsko	-	Rumunsko	446,02 €
Rakousko	-	Chorvatsko	505,90 €

Zdroj: vlastní zpracování podle [24]

### Zaručená mzda

Zaměstnavatel bez kolektivní smlouvy má povinnost dodržovat nejspodnější stupeň zaručené mzdy. Nejspodnější stupně této mzdy jsou určeny rozhodnutím vlády. Práce jsou rozděleny do 8 skupin podle celkové obtížnosti. Pokud zaměstnavatel nedá zaměstnanci alespoň zaručenou mzdu, která musí být určena podle stupně obtížnosti (složitost, odpovědnost, namáhavost) práce, jedná se o hrubé porušení zákona. [9] Řidiči MHD se řadí do 5. skupiny. Při standardní týdenní pracovní době (40 hodin) je jejich mzda minimálně 21 700 Kč za měsíc (129,70 Kč za hodinu). [32]

### ISPV

System, který neustále sleduje, kolik zaměstnanci vydělávají na určitých pracovních pozicích a kolik času tráví v práci. ISPV je oporou pro všechny, kteří chtějí získat přehled o platech v České republice. Pomáhá například při určení inflace, výměře starobního důchodu, nebo při změnách platů ve veřejném sektoru. Lidé mohou tento systém využít například při hledání nového zaměstnání, pro přehled o mzdách nebo jako podklad pro zvýšení platu. Dále může dobře sloužit všem manažerům a personalistům, kteří mohou díky tomuto systému porovnat mzdy svých zaměstnanců s ostatními, a určit tak vhodnou výši odměňování ve firmě. Na webových stránkách ISPV jsou data z pravidelných průzkumů zvaná Čtvrtletní šetření o průměrném výdělku, které zajišťuje především Ministerstvo práce a sociálních věcí, ale podílí se na něm i spousta dalších institucí. Tento

system monitoruje převážně hrubou měsíční mzdu a plat zaměstnance na hodinu. Dále jsou prozkoumány i všechny příplatky, náhrady a odměny. Kvalita odhadu průzkumu každé profese je ohodnocena stupni A, B nebo C. Průzkum se zabývá i pracovní dobou, tedy kolik hodin určité profese tráví v práci a jaké mají přesčasy. System počítá i dny, kdy se zaměstnanec nedostavil do práce, například z důvodů dovolené nebo nemoci. Přehled o tom, jak se liší platy v určitých krajích ČR, zprostředkovává Regionální statistika ceny práce. Webové stránky ISPV jsou vytvořeny společností TREXIMA, spol. s r.o. [21]

### **Průměr**

Aritmetický průměr je jednou z nejvíce užívaných středních hodnot. Je to součet veškerých hodnot vydělen jejich počtem. [7]

### **Medián**

Medián je hodnota nacházející se uprostřed všech hodnot, přičemž hodnoty jsou seřazeny od nejnižší po nejvyšší. V situaci, kdy jsou počty hodnot sudé, vybereme prostřední dvojici a medián určíme pomocí aritmetického průměru. [7]

### **Decil**

Hodnota, která rozčleňuje vzestupně skupinu čísel na deset oddílů. První decil je hodnota, pod kterou se nachází 10 % nejspodnějších hodnot skupin čísel. Hodnota, nad kterou se nachází 10 % nejvyšších hodnot skupin čísel je decil devátý. [28]

### **Kvartil**

Hodnota, která rozčleňuje vzestupně skupinu čísel na čtvrtiny. Ta hodnota, pod kterou se nachází 25 % nejspodnějších hodnot skupin čísel, je kvartil první. Hodnota, nad kterou se nachází 25 % nejvyšších hodnot skupin čísel, je kvartil třetí. [28]

## 2 Teoretická část

### 2.1 Městská hromadná doprava

Definice: *„Městská hromadná doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým hromadným přemísťováním osob a definovaných hmotných předmětů v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za použití pro tento typ vhodných dopravních prostředků a technologií.“* [11, s. 7]

Cílem MHD je vyhovět přepravním požadavkům lidí v dané oblasti. Přeprava prostřednictvím MHD se zpravidla uskutečňuje ve velkých městech. Ve městech, kde množství populace je méně než 10 000, jsou přepravní požadavky v oblasti zabezpečeny z velké části procházející lokální dopravou. [12] Ve velkých městech, kde je množství populace opravdu vysoké, je dostupnost MHD velmi důležitá. Je ale nutné zohlednit i velikost plochy určitého města. Není ale možné stanovit nejnižší množství populace nebo nejmenší velikost plochy určitého města, od kdy se MHD v dané oblasti stává nezbytnou. Zda je MHD v dané oblasti opravdu potřebná závisí i na tom, kde se v městě nachází důležitá místa a zařízení jako je nemocnice nebo nádraží. [13]

Zavedení MHD v dané oblasti ovlivňují tyto okolnosti:

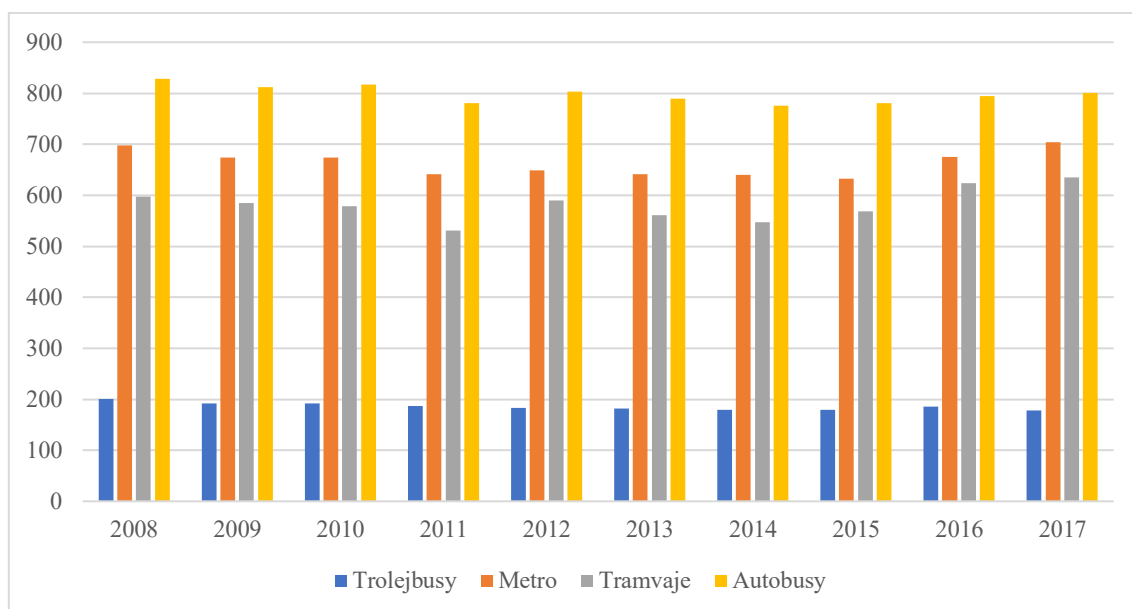
- Demografický popis obyvatelstva – jedná se o stáří obyvatel města a rozčlenění do daných tříd (děti, žáci základních a středních škol, studenti vysokých škol, obyvatelé v produktivním věku, obyvatelé v důchodovém věku). Jsou zohledněny i další faktory jako například nezaměstnanost obyvatel nebo struktura domácností.
- Interní organizace města – jedná se o rozmístění důležitých míst, zařízení nebo pracovních možností ve městě. Přihlíží se i na to, kde se město nachází z hlediska terénu (výšková nerovnost) nebo podnebních podmínek.
- Spojitost města s okolím – jedná se o umístění úřadů, nemocnice, sportovišť, škol a dalších významných zařízení.
- Kapacita dopravních zařízení – v ideálním případě by se na základě přepravních požadavků obyvatel měla odvíjet i přepravní kapacita dopravních zařízení města.
- Příležitosti užití volného času – jedná se o využití MHD z důvodu přepravy za využitím některých volnočasových aktivit. Lze se tedy domnívat, že s rostoucím množstvím volného času obyvatel poroste i využití MHD. [11]

## 2.2 IODA

Zabývá se shromážděním údajů o dopravě a její ekonomice. IODA vznikla v roce 2010 návrhem Ing. Jaromíra Kunsta, někdejšího generálního ředitele Českých drah, z důvodu shromáždění údajů pro snadnější porozumění mezi dopravou a ekonomikou. Hlavní záměr tohoto nekomerčního spolku je sběr věrohodných údajů, které může veřejnost použít pro své vlastní potřeby. Nejdůležitější dokument, z kterého je v tuto dobu získáváno nejvíce informací pro analýzy, se nazývá Ročenka dopravy ČR, kterou každý rok zveřejňuje Ministerstvo dopravy ČR. To však není jediný zdroj informací, ale je čerpáno i z mnoha dalších dokumentů. [22]

Na těchto webových stránkách lze například zjistit spotřebu pohonných hmot v sektoru národního hospodářství (v letech 2008-2018 dohromady 77 011 000 litrů), spotřebu energie v dopravě (v letech 2009-2017 dohromady 506 429,2 TJ), počet zaměstnanců řídící dopravní provoz (v roce 2018 dohromady 1028 osob), počet přepravených osob městskou hromadnou dopravou (v letech 2008-2017 dohromady 22 283 miliónů osob), celkové náklady veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby (30,25 Kč/km) a spoustu dalších informací. [29]

Graf 2. 2. 1: Přeprava cestujících MHD v letech 2008-2017 (milión osob)

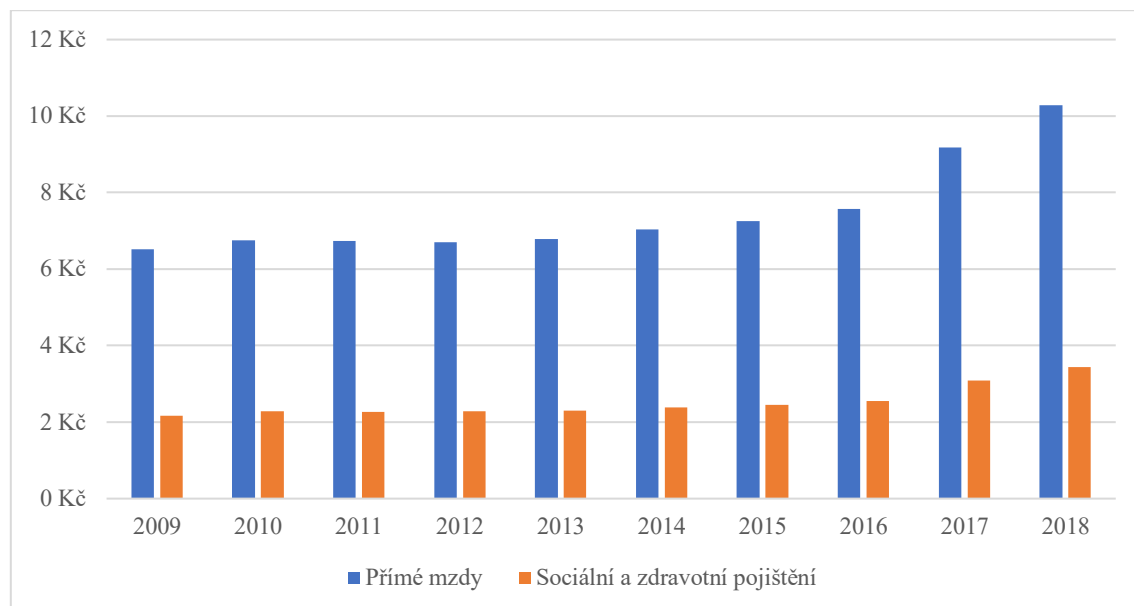


Zdroj: [26]

Graf znázorňuje, kolik miliónů cestujících v letech 2008-2017 využilo pro svou přepravu MHD (tramvaj, trolejbus, metro nebo autobus). Nejméně se MHD využívala v roce 2011

(celkem 2138,4 miliónů osob) a nejvíce v roce 2008 (celkem 2323,7 miliónů osob), ale právě od tohoto roku počet přepravených cestujících postupně upadal až do roku 2014. Počet přepravených cestujících začal opět růst začátkem roku 2014. Nejvíce využívaná byla dlouhodobě autobusová doprava. [26]

Graf 2. 2. 2: Náklady veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby (Kč/km)



Zdroj: [27]

Graf znázorňuje vývoj přímých mezd a sociálního a zdravotního pojištění ve veřejné linkové dopravě za kilometry, které byly vykonané pouze podle jízdního řádu. Graf nezahrnuje náklady za přístavné, odstavné a přejezdové kilometry. Nejvyšší výdaje na přímé mzdy a pojištění jsou zaznamenané v roce 2018 (celkem 13,72 Kč/km) a nejnižší v roce 2009 (celkem 8,69 Kč/km). Výdaje na přímé mzdy a pojištění ve veřejné linkové dopravě v roce 2017 a 2018 prudce vzrostly, ale v grafu 2. 1. 1 si lze všimnout, že počet přepravených cestujících prostřednictvím MHD v roce 2017 nebyl výrazně odlišný než ostatní roky. Dále si lze všimnout, že v roce 2013-2015 počet přepravených cestujících klesl, ale výdaje na přímé mzdy a pojištění rostly. Vývoj přímé mzdy a sociálního a zdravotního pojištění ve veřejné linkové dopravě tedy není závislý na počtu přepravených cestujících, ale na ekonomickém vývoji země. [27]

## **3 Praktická část**

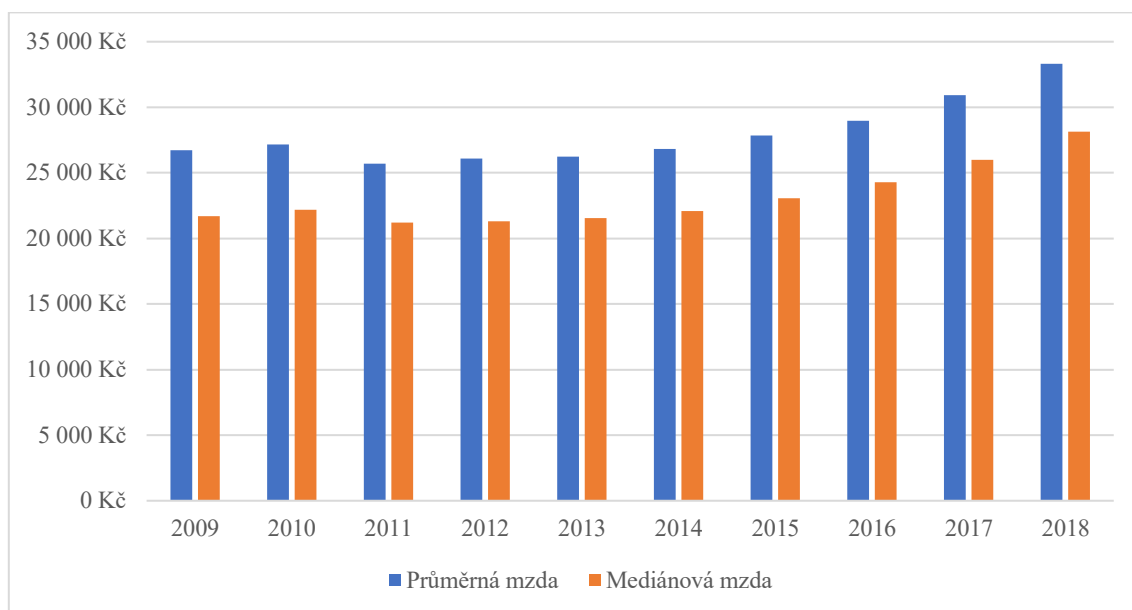
### **3.1 Vývoj mezd řidičů MHD v ČR**

Na základě dat z grafu 3. 1. 4. 2 lze usoudit, že se mzdy řidičů v MHD za posledních 10 let vyvíjely velmi dobře a převážně rostly. Vývoj mezd řidičů v MHD není obvykle závislý na počtu přepravených cestujících. Více informací o tom, jak počet přepravených cestujících ovlivňuje mzdu řidičů v MHD je v následující kapitole 3.1.3. Rok 2011 je jediným rokem, kdy byly mzdy všem řidičům v MHD sníženy. Tohle snížení mohla zapříčinit ekonomická krize z roku 2008, která se na mzdách projevila až s postupem času. Řidiči tramvají jsou jedinými řidiči, kteří v letech 2009-2018 nikdy neměli podprůměrnou mzdu. Řidiči autobusů v MHD ji měli v roce 2011 a 2012. Naprosto odlišný případ jsou řidiči trolejbusů, ti po tuto dobu nikdy neměli mzdu vyšší, než byla průměrná mzda v ČR. Nejvyšší navýšení mezd řidičů v MHD je zaznamenáno v roce 2017, 2018 a dále i v roce 2012, kdy mzdy řidičů v MHD po ekonomické krizi opět výrazně vzrostly. Podrobný vývoj mezd řidičů v MHD, a to i v diferenciaci 1. decil, 1. kvartil, medián, 3. kvartil, 9. decil a průměr, je v následující kapitole 3.1.4 i s grafickým znázorněním.

#### **3.1.1 Porovnání průměrné a mediánové mzdy v ČR**

Porovnání těchto dvou hodnot je důležité z hlediska zjištění míry mzdové nerovnosti v daném státě. Za posledních 10 let se průměrná a mediánová mzda snížila pouze jednou, a to v roce 2011, kdy se oproti roku průměrná mzda snížila o 5,4 % a mediánová mzda o 4,4 %. Tohle snížení mělo však i své pozitiva v podobě nejnižší mzdové nerovnosti v ČR za posledních 10 let. Nevyšší mzdová nerovnost byla v roce 2018, protože právě v tento rok, byl největší rozdíl mezi průměrnou a mediánovou mzdou. V tomto roce je ale zaznamenán i nejvyšší nárůst průměrné a mediánové mzdy. Nejvyšší počet zaměstnanců pracujících za podprůměrnou hrubou měsíční mzdou byl v roce 2011 (69,2 %) a nejnižší v roce 2018 (65,3 %).

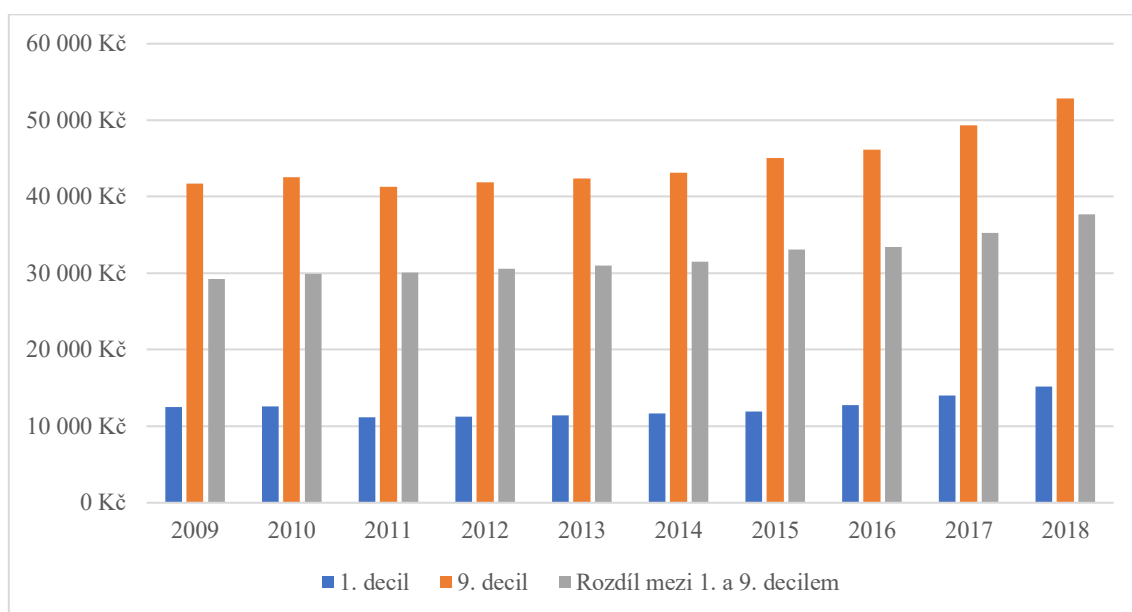
Graf 3. 1. 1: Porovnání průměrné a mediánové mzdy v ČR za posledních 10 let



Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

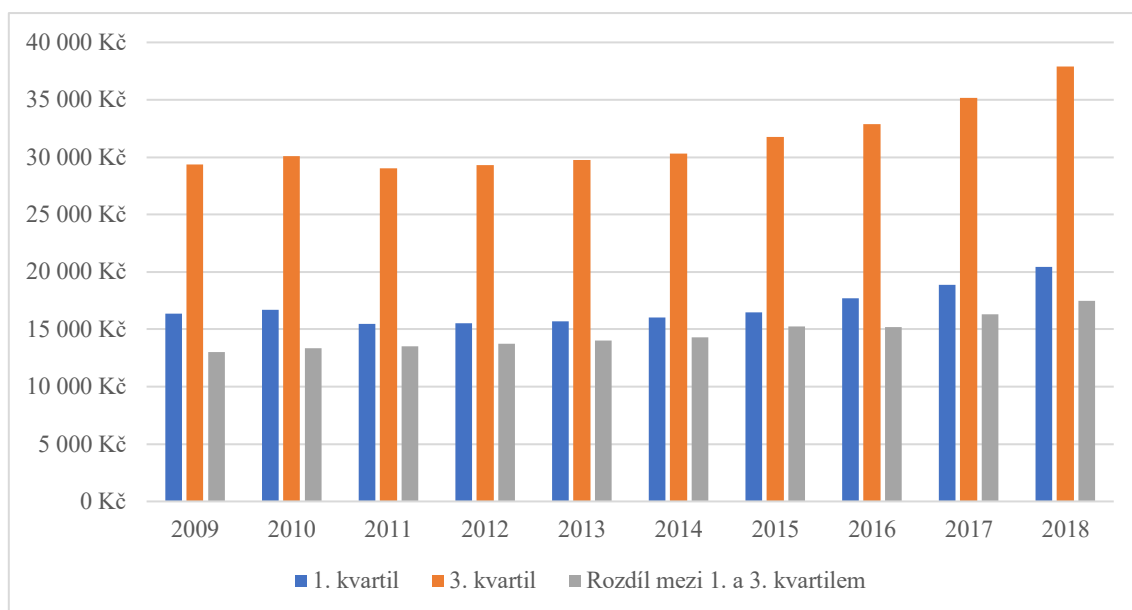
Dále lze porovnat další hodnoty a to 1. decil s 9. decilem a 1. kvartil s 9. kvartilem. V obou případech rok od roku výsledná hodnota rostla. Výjimkou byl ale rok 2011, kde byl zaznamenán pokles všech hodnot. V roce 2011 oproti minulému roku klesl 1. decil o 11,4 %, 9. decil o 3 %, 1. kvartil o 7,4 % a 3. kvartil o 3,5 %. Zajímavé ale je, že rozdíl mezi 1. a 9. decilem a rozdíl mezi 1. a 3. kvartilem také každým rokem rostl, včetně roku 2011. Rozdíl mezi 1. a 9. decilem a rozdíl mezi 1. a 3. kvartilem tedy není závislý na vývoji těchto hodnot. Rok 2011 je dále specifický i v tom, že v tomto roce byl 1. decil, 9. decil, 1. kvartil a 3. kvartil nejnižší za posledních 10 let. Nejvyšší nárůst 1. decilu byl zaznamenán v roce 2017. Další hodnoty jako 9. decil, 1. kvartil a 3. kvartil nejvíce porostly v roce 2018.

Graf 3. 1. 1. 2: Porovnání 1. decilu a 9. decilu v ČR za posledních 10 let



Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

Graf 3. 1. 1. 3: Porovnání 1. kvartilu a 3. kvartilu v ČR za posledních 10 let



Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

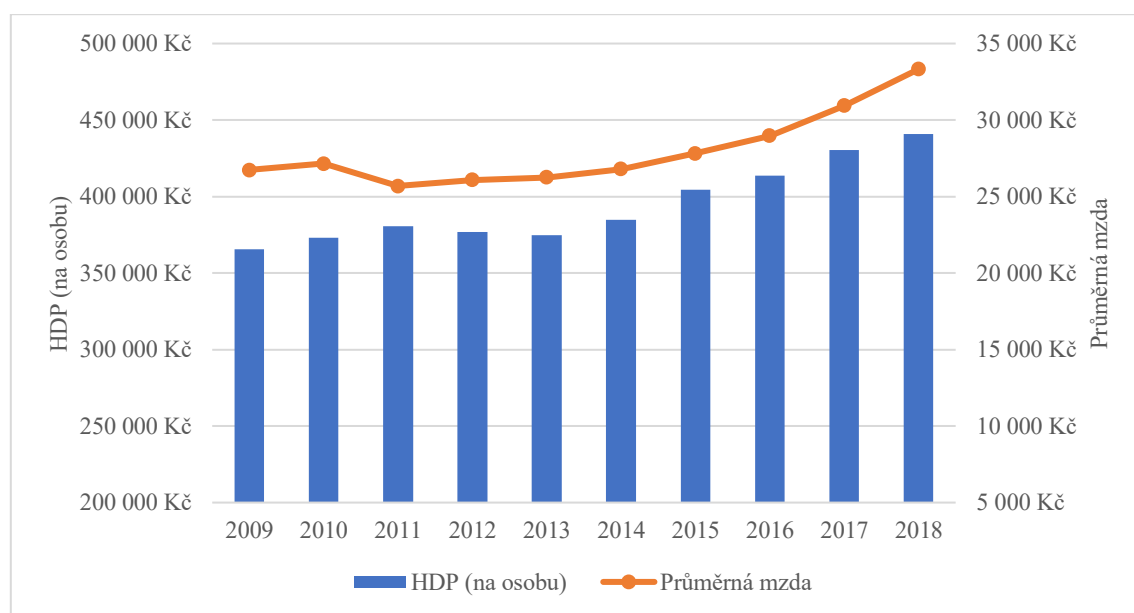
### 3.1.2 Vztah vývoje mezd k HDP

Na základě dat z grafu 3. 1. 2. 1 lze usoudit, že průměrná mzda a HDP v ČR nejsou na sobě vždy závislé. HDP může být ovlivněn celkovou nezaměstnaností v zemi, která může



být ovlivněna právě vývojem mezd. Důkazem toho je rok 2011, kdy lidé kvůli ekonomické krizi ztráceli svá zaměstnání, což prohlubovalo celkovou nezaměstnanost v zemi, tudíž nebylo možné vytvořit takové množství služeb a statků o takové hodnotě jako v minulých letech. HDP tedy v následujících dvou letech zaznamenal pokles. V roce 2011 průměrná mzda výrazně klesla, nicméně to HDP v tentýž rok ještě neovlivnilo, ten narostl o podobné množství jako v minulém roce. Dále v roce 2012 a 2013 se naopak mzda mírně zvýšila, ale HDP klesl. V následujících letech průměrná mzda od roku 2012 pravidelně narůstala. HDP zaznamenal pravidelný nárůst až od roku 2014. Tento pravidelný nárůst HDP měl závislost na evidentním opatření zavedené ČNB v roce 2013. Největší navýšení HDP bylo v roce 2015 a největší pokles v roce 2012. Není zde podmínkou, že v případě výrazného navýšení HDP musí výrazně narůst i mzda. Nejvyšší nárůst mzdy v letech 2009-2018 byl v roce 2018, ale navýšení HDP v tomto roce nebylo příliš výrazné oproti minulým rokům (2015 a 2017).

Graf 3. 1. 2. 1: Vztah vývoje průměrné mzdy k HDP na osobu v ČR



Zdroj: vlastní zpracování podle [25] a [30] (přečítáno dne 7. 2. 2020 dle aktuálního kurzu ČNB kdy 1 € = 25,030 Kč)

### 3.1.3 Vztah vývoje mezd k počtu přepravených osob

Vývoj mezd řidičů v MHD lze rozdělit do 3 skupin podle toho, jaký typ dopravního prostředku si cestující vybral pro svou přepravu. I přes to, že v mnoha letech byl zaznamenán pokles celkového počtu přepravených cestujících prostřednictvím MHD, se

mzdy řidičů MHD vyvíjely velmi pozitivně. V letech 2009-2017 počet přepravených cestujících rok od roku často upadal, hlavně co se týče přepravy prostřednictvím trolejbusů. Zatímco počet přepravených cestujících měl kolísavý vývoj, tak mzda řidičů MHD neustále rostla. Specifický byl ale rok 2011, protože tento rok byl jediný, kdy u všech tří skupin klesl počet přepravených cestujících i mzda řidičů.

Na základě dat z Tab. 3. 1. 3. 1 lze usoudit, že mzdy řidičů MHD nejsou vždy závislé na počtu přepravených cestujících. Není podmínkou, že s rostoucím počtem přepravených cestujících roste mzda řidičů MHD a naopak. Je mnoho případů, kdy počet přepravených cestujících upadal a mzda řidičů MHD rostla, ale také je spousta případů, kdy se mzda vyvíjela stejným směrem jako byl celkový počet přepravených cestujících v daném roce. Růst mezd řidičů může být dán možností alternativ, které řidiči v MHD mají pro změnu zaměstnání. Nejvyšší nárůst mezd řidičů MHD byl v roce 2017, zejména co se týče řidičů autobusů. Tento rok je dokonalým příkladem toho, že vývoj mezd řidičů MHD nemusí být vždy ovlivněn celkovým počtem přepravených cestujících, protože právě v tomto roce byl zaznamenán největší pokles využití trolejbusů a zároveň největší navýšení průměrné mzdy řidičů trolejbusů.

Tab. 3. 1. 3. 1: Vztah vývoje mezd řidičů k počtu přepravených osob

Rok	Počet přep. osob za rok (mil.)			Průměrná mzda (Kč/měs)		
	Trolejbus	Tramvaj	Autobus	Trolejbus	Tramvaj	Autobus
2009	191,7	584,9	811,6	25267	27511	26982
2010	191,3	578,5	816,6	25271	27862	27179
2011	186,5	530,5	780,3	23520	26683	24599
2012	182,5	589,2	803,7	24614	28560	25040
2013	182,2	560,7	789,4	25251	29451	26752
2014	179,5	547,7	775,9	25797	30058	27585
2015	179,7	567,9	780,1	26937	31302	28998
2016	186,1	623,7	794,8	27669	32427	29703
2017	177,9	635,1	800,6	30085	35410	33750

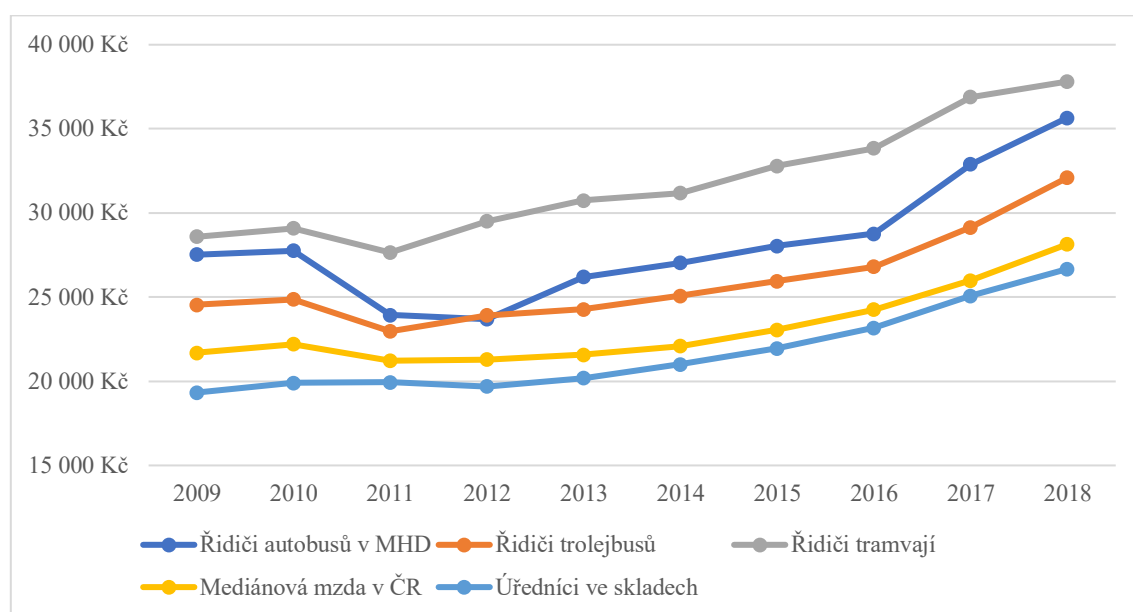
Zdroj: vlastní zpracování podle [26] a [30]

### 3.1.4 Porovnání průměrné a mediánové mzdy řidičů s ČR

Na základě dat z grafu 3. 1. 4. 1 lze porovnat mediánovou mzdu všech řidičů v MHD s mediánovou mzdou v ČR. Dále jsem vybral pro porovnání mediánové mzdy i úředníky ve skladech. Řidiči se s tímto zaměstnáním mohou často setkávat a může pro ně být lákavé z hlediska jednodušší práce, menší psychické náročnosti nebo lepšího finančního

ohodnocení. Vývoj mediánové mzdy úředníků ve skladech nebyl ale příliš pozitivní, v letech 2009-2018 sice mediánová mzda úředníků ve skladech převážně rostla, ale po celou dobu zaostávala za mediánovou mzdou v ČR a za mediánovou mzdou všech řidičů v MHD, která byla v některých letech i o několik tisíc korun vyšší než mediánová mzda úředníků ve skladu. Jedna z mála věcí, co by se dala u mediánové mzdy úředníků ve skladech vyzdvihnout je její navýšení v roce 2011. V tomto roce se totiž mediánová mzda všech řidičů v MHD i mediánová mzda v ČR snížila. Co se týče porovnání mediánové mzdy řidičů v MHD s mediánovou mzdou v ČR, tak u řidičů MHD v letech 2009-2018 nebyla nikdy zaznamenána podprůměrná mediánová mzda. Nestalo se tak ani v roce 2011, kdy byla mediánová mzda řidičů autobusů výrazně snížena.

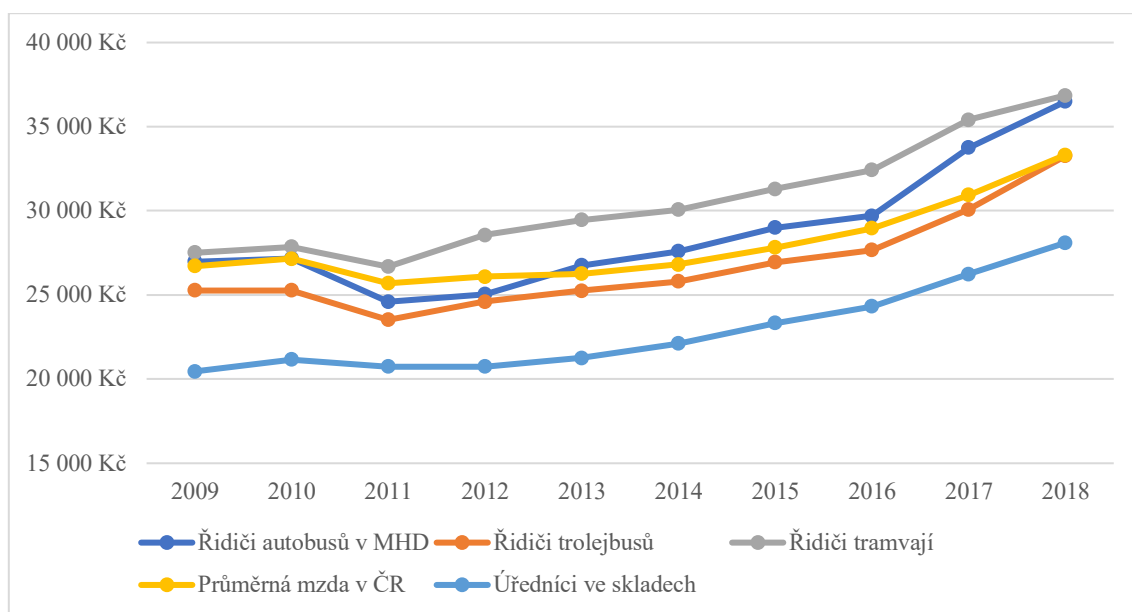
Graf 3. 1. 4. 1: Porovnání mediánové mzdy řidičů s mediánovou mzdou v ČR



Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

Dále lze porovnat průměrné mzdy řidičů v MHD s průměrnou mzdou v ČR na základě grafu 3. 1. 4. 2. Opět jsem zde zahrnul i úředníky ve skladu. Jejich průměrná mzda byla opět po celou dobu nejnižší oproti dalším hodnotám v grafu. Nejbliže měli k řidičům trolejbusů. Mediánová mzda řidičů trolejbusů byla sice podle grafu 3. 1. 4. 1 nadprůměrná, ale průměrná mzda byla lehce podprůměrná. Řidiči autobusů z velké části disponovali převážně nadprůměrnou mzdou. Podprůměrnou mzdou měli pouze v roce 2011 a 2012. Nejlépe na tom byli řidiči tramvajů. Ti po celou dobu disponovali pouze nadprůměrnou mzdou, která byla v mnoha případech výrazně vyšší, než byl průměr v ČR.

Graf 3. 1. 4. 2: Porovnání průměrné mzdy řidičů s průměrnou mzdou v ČR



Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

Pro zjištění mzdové nerovnosti řidičů lze porovnat jejich průměrnou a mediánovou mzdu. Jedna zajímavost je u řidičů tramvají, kdy v letech 2009-2018 byla po celou dobu jejich mediánová mzda vyšší než jejich průměrná mzda. Nejvyšší mzdová nerovnost u řidičů tramvají byla v roce 2015 (4,5 %), u řidičů trolejbusů v roce 2013 (3,9 %) a u řidičů autobusů v roce 2012 (5,4 %).

Tab. 3. 1. 4. 1: Přehled mzdové nerovnosti řidičů MHD v letech 2009-2018

Rok	Mzdová nerovnost (%)		
	Řidiči autobusů v MHD	Řidiči trolejbusů	Řidiči tramvají
2009	2	2,8	3,8
2010	2,1	1,6	4,2
2011	2,7	2,3	3,5
2012	5,4	2,8	3,3
2013	2	3,9	4,2
2014	2	2,8	3,7
2015	3,3	3,6	4,5
2016	3,1	3,1	4,2
2017	2,5	3,1	4
2018	2,3	3,5	2,5

Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

Vzorec 3. 1. 4. 1: Výpočet mzdové nerovnosti:

V případě, kdy průměrná mzda je vyšší než mediánová mzda.

$$x = \frac{\text{mediánová mzda} \times 100}{\text{průměrná mzda}}$$

$$\text{mzdová nerovnost} = 100 - x$$

V případě, kdy mediánová mzda je vyšší než průměrná mzda.

$$x = \frac{\text{průměrná mzda} \times 100}{\text{mediánová mzda}}$$

$$\text{mzdová nerovnost} = 100 - x$$

Zdroj: vlastní zpracování

### 3.1.5 Porovnání 1. a 9. decilu a 1. a 3. kvartilu řidičů s ČR

Výsledná data z Tab. 3. 1. 5. 1 znázorňují rozdíl mezi 9. a 1. decilem mezd v ČR a všech řidičů v MHD. Nejvyšší rozdíl u řidičů v MHD byl zaznamenán v roce 2018 u řidičů autobusů v MHD (16 235 Kč). Naopak nejnižší rozdíl u řidičů v MHD byl zaznamenán v roce 2011 u řidičů trolejbusů (6 294 Kč). Nejvyšší rozdíl mezi 9. decilem mezd a 1. decilem mezd v ČR byl zaznamenán v roce 2018 (37 673 Kč). Naopak nejnižší rozdíl byl zaznamenán v roce 2009 (29 228 Kč).

Nutno podotknout, že hodnoty 9. a 1. decilu mezd v ČR se opravdu velmi výrazně liší s výslednými hodnotami řidičů v MHD. To znamená, že mezi mzdami řidičů v MHD nejsou tak výrazné rozdíly, jako uvádějí hodnoty v ČR. Další zvláštností je, že rozdíl mezi 9. a 1. decilem mezd v ČR s postupem času stále narůstal. To u řidičů trolejbusů a tramvají neplatí. V případě snížení průměrné mzdy není podmínkou, že se musí snížit i rozdíl mezi 9. a 1. decilem (stejně tvrzení platí i pro rozdíl mezi 3. a 1. kvartilem viz. Tab. 3. 1. 5. 2). Důkazem toho je například rok 2011, kdy byla průměrná mzda výrazně snížena. To ale nárůst rozdílu mezi 9. a 1. decilem mezd v ČR nijak výrazně neovlivnilo.

Tab. 3. 1. 5. 1: Rozdíl mezi 9. decilem a 1. decilem

Rok	Rozdíl mezi 9. decilem a 1. decilem (Kč)			
	Řidiči autobusů v MHD	Řidiči trolejbusů	Řidiči tramvají	ČR
2009	11 023	9 213	10 465	29 228
2010	11 292	7 481	9 192	29 929
2011	11 542	6 294	8 865	30 084
2012	12 788	7 918	10 148	30 621
2013	13 494	9 149	10 473	30 965
2014	13 745	7 645	10 362	31 507
2015	14 866	10 040	11 768	33 116
2016	15 195	9 731	12 784	33 435
2017	15 441	11 323	15 213	35 305
2018	16 235	13 182	14 079	37 673

Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

V Tab. 3. 1. 5. 2, která znázorňuje rozdíl mezi 3. a 1. kvartilem mezd v ČR a všech řidičů v MHD, nejsou výsledné hodnoty tak vysoké jako v Tab. 3. 1. 5. 1. Také tu ale platí, že hodnoty 3. a 1. kvartilu mezd v ČR se opravdu velmi výrazně liší s výslednými hodnotami řidičů v MHD. Nejvyšší rozdíl mezi 3. a 1. kvartilem u řidičů v MHD byl zaznamenán v roce 2015 u řidičů autobusů v MHD (10 745 Kč). Naopak nejnižší rozdíl u řidičů v MHD byl zaznamenán v roce 2011 u řidičů trolejbusů (3 661 Kč). Nejvyšší rozdíl mezi 3. a 1. kvartilem mezd v ČR byl zaznamenán v roce 2018 (17 474 Kč). Naopak nejnižší rozdíl byl zaznamenán v roce 2009 (12 996 Kč).

V této tabulce neplatí, že hodnoty v ČR stále narůstají s postupem času, jako tomu je viz. Tab. 3. 1. 5. 1. To tedy znamená, že rozdíl mezi 9. a 1. decilem a rozdíl mezi 3. a 1. kvartilem se vyvíjí samostatně a tyto rozdíly se navzájem neovlivňují. Není tedy podmínkou, když v některém roce rozdíl mezi 9. a 1. decilem narostl, tak že musí ve stejném roce narůst i rozdíl mezi 3. a 1. kvartilem nebo naopak.

Tab. 3. 1. 5. 2: Rozdíl mezi 3. kvartilem a 1. kvartilem

Rok	Rozdíl mezi 3. kvartilem a 1. kvartilem (Kč)			
	Řidiči autobusů v MHD	Řidiči trolejbusů	Řidiči tramvají	ČR
2009	7 393	4 709	6 282	12 996
2010	7 818	4 348	5 363	13 358
2011	7 893	3 661	7 291	13 538
2012	8 739	4 271	5 863	13 766
2013	9 365	4 512	6 132	14 044
2014	9 132	3 977	5 893	14 291
2015	10 745	5 421	6 651	15 273
2016	10 397	5 543	7 396	15 165
2017	9 779	5 624	8 711	16 302
2018	10 133	6 605	7 823	17 474

Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

Tab. 3. 1. 5. 3 odpovídá na otázku, kolik procent představuje hodnota 1. decilu z 9. decilu a kolik procent představuje hodnota 1. kvartilu z 3. kvartilu v daném roce. Nejvyšší procentuální zastoupení 1. decilu z 9. decilu u řidičů v MHD bylo zaznamenáno v roce 2011 u řidičů trolejbusů, kdy hodnota 1. decilu představovala 76,8 % z 9. decilu. Naopak nejnižší procentuální zastoupení 1. decilu z 9. decilu u řidičů v MHD bylo zaznamenáno v roce 2015 u řidičů autobusů v MHD, kdy hodnota 1. decilu představovala 59,6 % z 9. decilu. Nejvyšší procentuální zastoupení 1. decilu mezd v ČR z 9. decilu mezd v ČR bylo zaznamenáno v roce 2009, kdy hodnota 1. decilu mezd v ČR představovala 29,9 % z 9. decilu mezd v ČR. Naopak nejnižší procentuální zastoupení 1. decilu mezd v ČR z 9. decilu mezd v ČR bylo zaznamenáno v roce 2015, kdy hodnota 1. decilu mezd v ČR představovala 26,5 % z 9. decilu mezd v ČR.

Lze si všimnout, že rozdíl mezi nejvyšším a nejnižším procentuálním vyjádřením 1. decilu z 9. decilu řidičů v MHD je mnohem vyšší (17,2 %), než je rozdíl mezi nejvyšším a nejnižším procentuálním vyjádřením 1. decilu mezd z 9. decilu mezd v ČR (3,4 %). Dále lze zpozorovat, že procentuální vyjádření 1. decilu mezd z 9. decilu mezd v ČR je v každém roce mnohem nižší, než je tomu u řidičů v MHD. To znamená, že rozdíl mezi 1. a 9. decilem je u řidičů v MHD nižší, než je rozdíl 1. decilu mezd a 9. decilu mezd v ČR. Toto tvrzení platí i u kvartilu, kdy procentuální vyjádření 1. kvartilu mezd z 3. kvartilu mezd v ČR je také v každém roce výrazně nižší než u řidičů v MHD. Grafický přehled této tabulky znázorňuje Příloha A Příloha B.

Tab. 3. 1. 5. 3: Procentuální vyjádření 1. decilu a 1. kvartilu

Rok	Procentuální vyjádření (%)							
	1. decil z 9. decilu				1. kvartil z 3. kvartilu			
	Řidiči autobusů v MHD	Řidiči trolejbusů	Řidiči tramvají	ČR	Řidiči autobusů v MHD	Řidiči trolejbusů	Řidiči tramvají	ČR
2009	65,6	69,9	67,3	29,9	75,9	82,8	79,4	55,8
2010	65,3	74,4	70,8	29,6	74,9	84,1	82,3	55,6
2011	62,2	76,8	70,8	27,1	72,6	85,6	75	53,3
2012	60,2	72,8	68,9	26,8	70,4	84	81,2	53
2013	59,9	70,4	68,7	27	70,5	83,6	81	52,8
2014	60,5	68	69,8	27	71,8	85,6	82,1	52,8
2015	59,6	69,4	67,3	26,5	69	81,7	80,7	51,9
2016	59,6	70,5	66,1	27,6	70,4	81,8	79,4	53,8
2017	63,1	69,1	64	28,4	74,7	82,8	78	53,7
2018	63,9	67,8	67,4	28,7	75,8	81,9	80,7	53,9

Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

Vzorec 3. 1. 5. 1: Výpočet procentuálního vyjádření 1. decilu a 1. kvartilu

Výpočet procentuálního vyjádření 1. decilu z 9. decilu.

$$x = \frac{1. decil \times 100}{9. decil}$$

Výpočet procentuálního vyjádření 1. kvartilu z 3. kvartilu.

$$x = \frac{1. kvartil \times 100}{9. kvartil}$$

Zdroj: vlastní zpracování

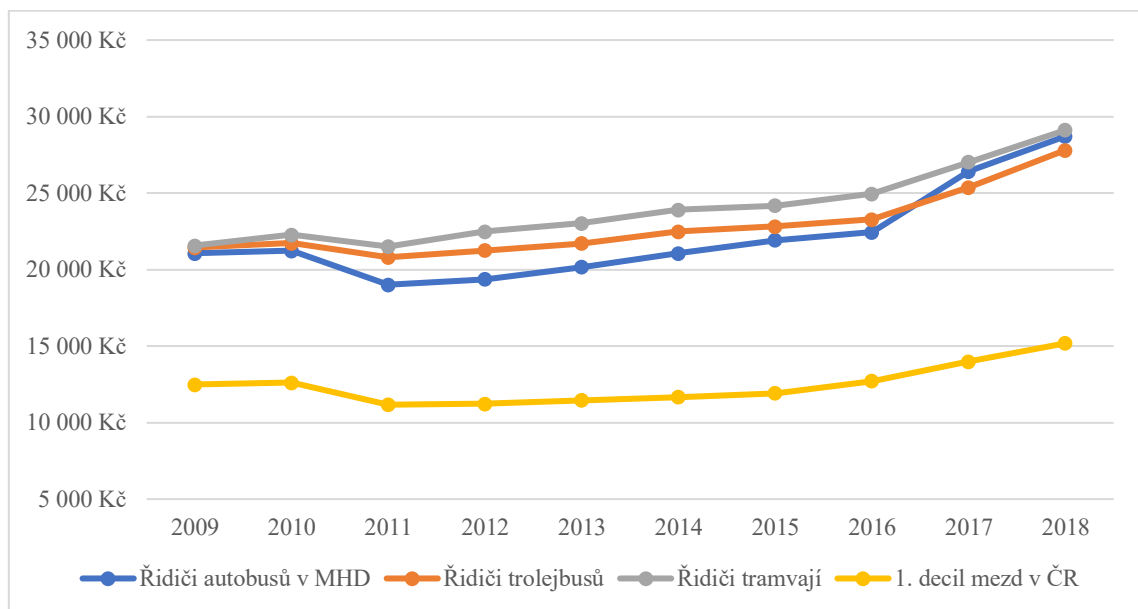
Začátkem roku 2009 byl 1. decil všech řidičů v MHD velmi podobný. Graf 3. 1. 5. 1 znázorňuje jeho vývoj v následujících letech i s vývojem 1. decilu mezd v ČR. Při pohledu na graf si lze hned všimnout, že 1. decil mezd v ČR výrazně zaostává za 1. decilem řidičů v MHD.

- Rok 2011 je jediným případem v letech 2009-2018, kdy se hodnota 1. decilu řidičů v MHD snížila. Totéž platí i pro 1. decil mezd v ČR. Po tomto hromadném snížení se 1. decil vyvíjel velmi dobře, postupně narůstal řidičům v MHD i v ČR.
- Výrazný nárůst 1. decilu řidičů v MHD i 1. decilu mezd v ČR lze zpozorovat v roce 2017. To platí zejména u řidičů autobusů v MHD, protože v tomto roce bylo u nich zaznamenáno nejvyšší navýšení 1. decilu (2 944 Kč).



- Celkově vývoj 1. decilu řidičů autobusů v MHD hodnotím jako nejlepší a nejzajímavější, i když není nejvyšší. V roce 2011 1. decil řidičů autobusů v MHD sice zaznamenal nejvýraznější pokles hodnoty (2 710 Kč), ale s postupem času se tato hodnota vyvíjela velmi dobře, a právě kvůli výraznému navýšení v roce 2017 převýšila 1. decil řidičů trolejbusů, a také po celou dobu svého růstu se postupně zvětšoval rozdíl mezi touto hodnotou a 1. decilem mezd v ČR.
- Dále řidiči autobusů v MHD zaznamenali nejvýraznější nárůst 1. decilu ze všech řidičů v MHD v letech 2009-2018. Za toto období se hodnota jejich 1. decilu navýšila o 7 657 Kč. Naopak nejmenší nárůst 1. decilu v tomto období zaznamenali řidiči trolejbusů (6 367 Kč). Stále je to ale více než dvojnásobné navýšení oproti ČR. Zde bylo navýšení 1. decilu mezd v ČR ve stejném období o 2 691 Kč.
- Celkově vývoj 1. decilu řidičů v MHD hodnotím velmi pozitivně. Pokles byl zaznamenán pouze jednou, a to v roce 2011. V ostatních letech už tak nadprůměrné hodnoty stále narůstaly.

Graf 3. 1. 5. 1: Vývoj 1. decilu řidičů v MHD a 1. decilu mezd v ČR

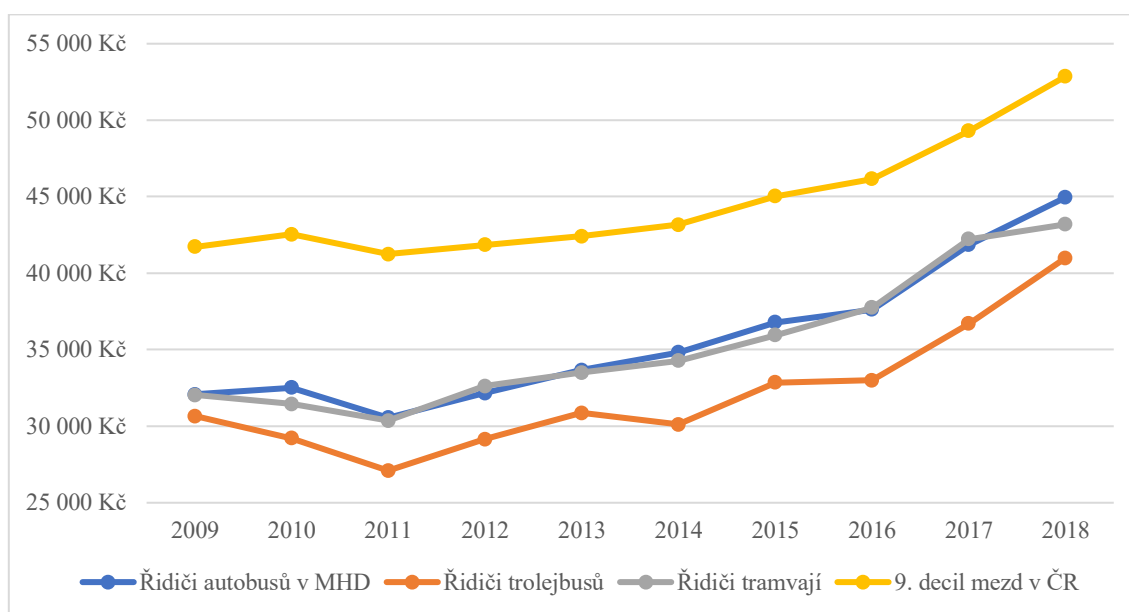


Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

Vývoj 9. decilu řidičů v MHD a 9. decilu mezd v ČR znázorňuje graf 3. 1. 5. 2. Tento graf se výrazně liší oproti grafu 3. 1. 5. 1, který znázorňuje vývoj 1. decilu řidičů v MHD a 1. decilu mezd v ČR.

- V roce 2009 měli řidiči autobusů v MHD a řidiči tramvají velmi podobnou hodnotu 9. decilu. To postupně přetrvávalo až do roku 2018, kde si lze všimnout malého rozdílu, kdy hodnota 9. decilu řidičů autobusu v MHD mírně převýšila hodnotu 9. decilu řidičů tramvají. Hodnota 9. decilu řidičů trolejbusů byla v letech 2009-2018 mezi řidiči v MHD nejnižší.
- 9. decil mezd v ČR byl výrazně vyšší než jednotlivé hodnoty 9. decilu řidičů v MHD. To tedy znamená, že hodnoty 9. decilu řidičů v MHD byly v letech 2009-2018 podprůměrné.
- Hromadné snížení 9. decilu bylo zaznamenáno v roce 2011. Další snížení hodnoty 9. decilu se týkalo řidičů tramvají v roce 2010 a řidičů trolejbusů v roce 2010 a 2014.
- Nejvíce se hodnota 9. decilu u všech kategorií v grafu navýšila v roce 2017. Nejvýraznější navýšení hodnoty 9. decilu v letech 2009-2018 u řidičů v MHD bylo zaznamenáno u řidičů tramvají v roce 2017 (4 492 Kč). Devátý decil mezd v ČR zaznamenal své nejvýraznější navýšení v roce 2018 (3 350 Kč).
- Naopak nejvýraznější snížení 9. decilu u řidičů v MHD zasáhlo řidiče trolejbusů v roce 2011 (2 105 Kč). Své jediné snížení zaznamenal 9. decil mezd v ČR také v roce 2011 a to o 1 282 Kč.
- Celkové nejvýraznější navýšení v letech 2009-2018 bylo zaznamenáno u řidičů autobusů v MHD. Těm se v tomto období navýšila hodnota 9. decilu o 12 869 Kč. Nejmenší celkový nárůst v tomto období zaznamenali řidiči trolejbusů a to o 10 336 Kč. Devátý decil mezd v ČR se v tomto období navýšil o 11 136 Kč.
- Vývoj 9. decilu řidičů v MHD hodnotím velmi negativně. Několikrát byl zaznamenán pokles hodnot, které jsou už tak velmi podprůměrné. Pozitivní ale je, že se s postupem času snižoval rozdíl mezi 9. decilem mezd v ČR a 9. decilem řidičů v MHD.

Graf 3. 1. 5. 2: Vývoj 9. decilu řidičů v MHD a 9. decilu mezd v ČR



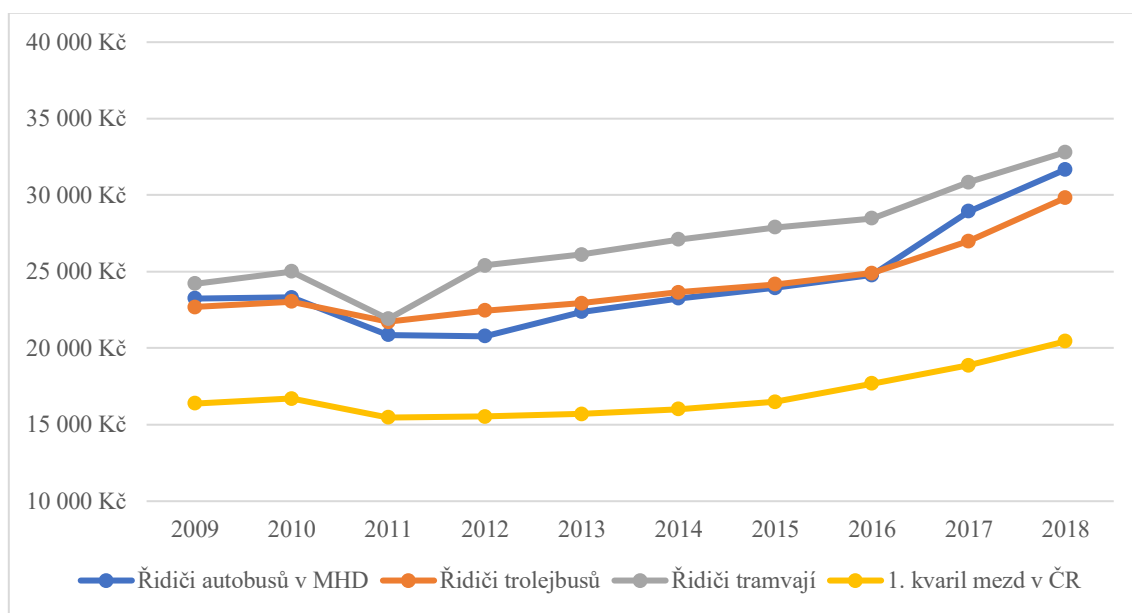
Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

Následující graf 3. 1. 5. 3 se zabývá vývojem 1. kvartilu řidičů v MHD a 1. kvartilu mezd v ČR. Z počátku si lze hned všimnout, že 1. kvartil mezd v ČR výrazně zaostává za 1. kvantilem řidičů v MHD. To znamená, že 1. kvartil řidičů v MHD byl v letech 2009-2018 nadprůměrný.

- Hromadné snížení 1. kvartilu se konalo v roce 2011 a zasáhlo všechny skupiny, které jsou uvedené v grafu. Řidiči autobusů v MHD zaznamenali ještě další pokles 1. kvartilu, a to hned v následujícím roce 2012.
- Výrazné navýšení 1. kvartilu u všech skupin bylo zaznamenáno v roce 2017 a 2018. Nejvýraznější navýšení 1. kvartilu u řidičů v MHD bylo zaznamenáno v roce 2017 u řidičů autobusů v MHD a to o 4 170 Kč.
- Opakuje se zde stejný případ jako v grafu 3. 1. 5. 1, kdy hodnota 1. decilu výrazně klesla v roce 2011 a byla menší než hodnota 1. decilu řidičů trolejbusů, ale právě po výrazném zvýšení hodnoty v roce 2017 1. decil řidičů autobusů v MHD převýšil 1. decil řidičů trolejbusů.
- V roce 2018 byl zaznamenán nejvyšší nárůst 1. kvartilu mezd v ČR a to o 1 553 Kč.

- Naopak nejvýraznější pokles 1. kvartilu byl zaznamenán v roce 2011 u řidičů tramvají (3 093 Kč). V tentýž rok i 1. kvartil mezd v ČR zaznamenal svůj nejvýraznější pokles (1 241 Kč).
- Při porovnání s grafem 3. 1. 5. 1 si lze všimnout, že se všechny křivky v grafu vyvíjely velmi podobně. Jediné výraznější vychýlení lze zpozorovat u 1. kvartilu řidičů tramvají v roce 2011.
- Nejvýraznější celkové navýšení 1. kvartilu řidičů v MHD v letech 2009-2018 zaznamenali řidiči tramvají. V tomto období se jejich 1. kvartil zvýšil o 8 596 Kč. Naopak nejmenší celkový nárůst 1. kvartilu zaznamenali řidiči trolejbusů a to o 7 124 Kč. První kvartil mezd v ČR narostl ve stejném období pouze o 4 052 Kč.
- Vývoj 1. kvartilu řidičů v MHD hodnotím pozitivně. Hodnoty jsou nadprůměrné a po hromadném snížení v roce 2011 zaznamenávaly postupný nárůst. Musím vyzdvihnout vývoj 1. kvartilu řidičů tramvají. V letech 2009-2018 zaznamenali nejvýraznější celkový nárůst 1. kvartilu i přesto, že v roce 2011 zaznamenali nejvýraznější pokles hodnoty 1. kvartilu.

Graf 3. 1. 5. 3: Vývoj 1. kvartilu řidičů v MHD a 1. kvartilu mezd v ČR



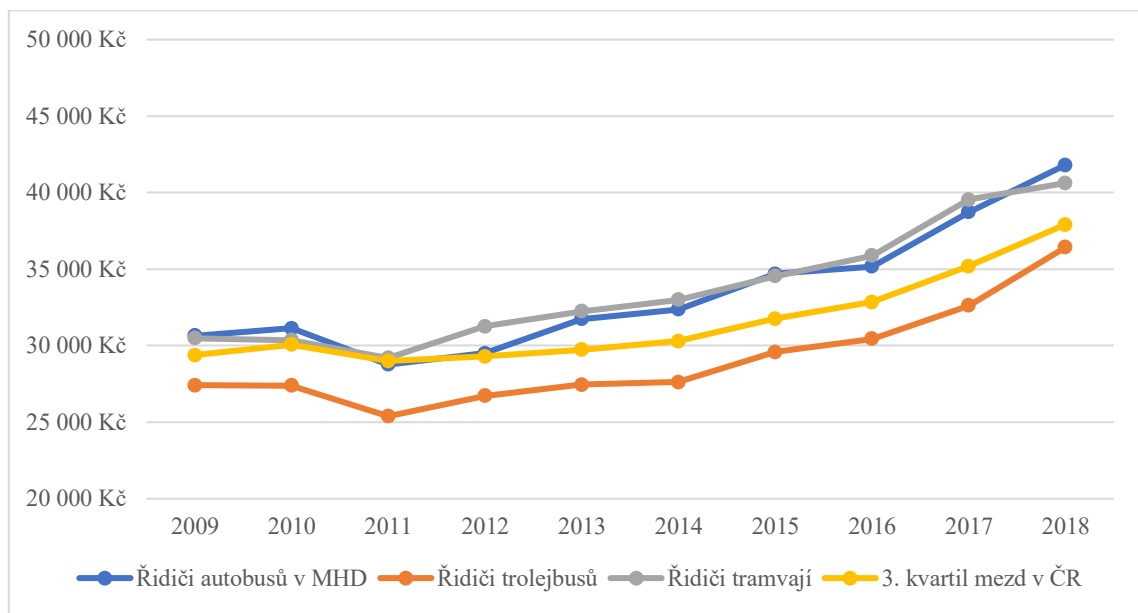
Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

Vývoj 3. kvartilu řidičů v MHD a 3. kvartilu mezd v ČR znázorňuje graf 3. 1. 5. 4. Tento graf se velmi liší od ostatních a je specifický v tom, že hodnoty 3. kvartilu mezd v ČR si

jsou velmi podobné s hodnotami 3. kvartilu řidičů v MHD. To znamená, že lze označit 3. kvartil řidičů v MHD jako průměrný.

- Hromadný pokles hodnot 3. kvartilu se opět konal v roce 2011 a zasáhl všechny skupiny uvedené v grafu. Další mírný pokles hodnot 3. kvartilu byl zaznamenán v roce 2010 u řidičů tramvají a trolejbusů.
- Od roku 2012 hodnoty 3. kvartilu pravidelně narůstaly, nejvíce v roce 2017 a 2018.
- Nejvýraznější pokles byl zaznamenán u řidičů autobusů v MHD v roce 2011 a to o 2 366 Kč. Ve stejném roce byl zaznamenán i nejvýraznější a jediný pokles 3. kvartilu mezd v ČR a to o 1 061 Kč.
- Naopak nejvýraznější nárůst hodnoty 3. kvartilu řidičů v MHD byl zaznamenán u řidičů trolejbusů v roce 2018 a to o 3 799 Kč. Ve stejném roce byl zaznamenán i nejvýraznější nárůst 3. kvartilu mezd v ČR a to o 2 725 Kč.
- Nejvyšší nárůst 3. kvartilu v MHD v letech 2009-2018 zaznamenali řidiči autobusů v MHD (11 159 Kč) a to i přes to, že v roce 2011 zaznamenali velmi výrazné snížení jejich 3. kvartilu. Nejnižší celkový nárůst 3. kvartilu v tomto období zaznamenali řidiči trolejbusů a to o 9 020 Kč. Stále je to ale více než celkový nárůst 3. kvartilu mezd v ČR ve stejném období (8 530 Kč).
- Vývoj 3. kvartilu řidičů v MHD hodnotím průměrně. Hodnoty 3. kvartilu řidičů v MHD se vyvíjeli velmi podobně jako 3. kvartil mezd v ČR.
- Pozitivní je, že hodnoty od roku 2012 pravidelně narůstaly a hodnoty 3. kvartilu řidičů autobusů v MHD a řidičů tramvají byly velmi často mírně nadprůměrné.
- Negativní ale je, že řidiči trolejbusů měli 3. kvartil mírně podprůměrný a spolu s řidiči tramvají zaznamenali pokles 3. kvartilu i v roce 2010, kdy 3. kvartil mezd v ČR narůstal.

Graf 3. 1. 5. 4: Vývoj 3. kvartilu řidičů v MHD a 3. kvartilu mezd v ČR



Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

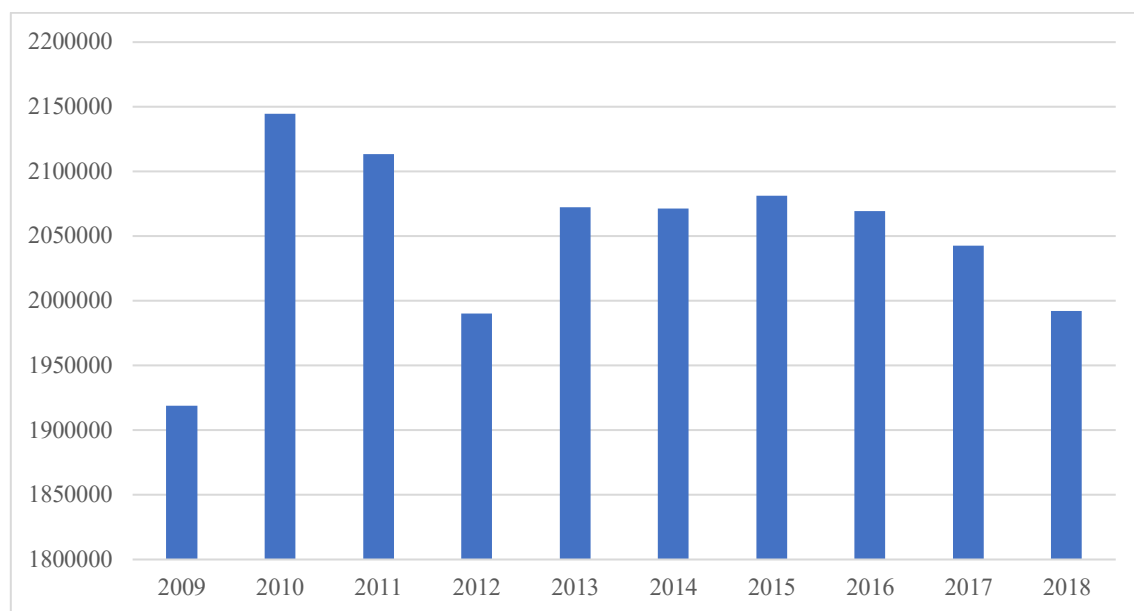
## **4 Vyhodnocení dat a jejich komparace s makroekonomickými veličinami**

Jako první dopravní společnost, s kterou jsem konzultoval má výsledná data, jsem si vybral ČSAD Uherské Hradiště, a.s. Všechny data, které budou zveřejněny v mé bakalářské práci ohledně této dopravní společnosti, mi byly poskytnuty dne 2. 3. 2020 vedoucím personálního a mzdového oddělení při osobní konzultaci. Na začátek je nutné zmínit, že tato dopravní společnost neviduje statistiky ohledně samostatných řidičů v MHD. Evidují pouze kategorii řidiči autobusů, která obsahuje řidiče autobusů pravidelné linkové dopravy (ti vykonávají i městskou hromadnou dopravu) a řidiče autobusů zájezdové dopravy. Je mou povinností tedy upozornit, že některá výsledná data jsou ovlivněna hodnotami řidičů autobusů zájezdové dopravy. V kapitole 4.1 budou porovnána má výsledná data s daty, které mi byly dodány dopravní společností ČSAD Uherské Hradiště, a.s. [33]

Druhá osobní konzultace mé bakalářské práce se uskutečnila dne 4. 3. 2020 s výkonným ředitelem Dopravního podniku města Jihlava, a.s. V kapitole 4.2 budou porovnána má výsledná data s daty, které mi byly zprostředkovány Dopravním podnikem města Jihlava, a.s. Tato dopravní společnost disponuje řidiči trolejbusů a řidiči autobusů. Opět musím podotknout, že ve statistikách ohledně řidičů autobusů, kteří vykonávají městskou hromadnou dopravu, je zahrnuto i malé množství řidičů autobusů zájezdové dopravy. Jedná se ale o velmi malé množství, které by nemělo výrazně ovlivnit finální hodnoty. Dále upozorňuji na to, že podle výkonného ředitele Dopravního podniku města Jihlava, a.s. je provoz tohoto podniku, který zajišťuje MHD v Jihlavě a okolí, ovlivněn rezignací státu na budoucí výchovu řidičů, která se může následně projevit zvýšenými náklady dopravních společností v podobně například školení nových řidičů. [34]

## 4.1 ČSAD Uherské Hradiště, a.s.

Graf 4. 1. 1: Převaha cestujících MHD dopravní společností ČSAD UH



Zdroj: vlastní zpracování podle [33]

Počet přepravených cestujících dopravní společnosti ČSAD Uherské Hradiště, a.s. v letech 2009-2018 vyjadřuje Graf 4. 1. 1. V případě, že se výsledky z tohoto grafu porovnají s přepravou cestujících MHD v letech 2008-2017 (viz. Graf 2. 2. 1), lze si všimnout, že se tyto výsledné hodnoty vyvíjely velmi odlišně než hodnoty řidičů autobusů MHD v ČR. Nejmenší počet cestujících MHD společnosti ČSAD UH byl v roce 2009. Následující rok byl ale velmi úspěšný, protože v roce 2010 dopravní společnost ČSAD UH přepravila své největší množství cestujících MHD. Dále od roku 2011 tento počet většinou klesal. Velmi mále množství přepravených cestujících bylo zaznamenáno v roce 2012 a 2018. Dále považuji za negativní jev to, že od roku 2015 počet přepravených cestujících MHD prostřednictvím dopravní společnosti ČSAD UH klesal i přes to, že celkový počet cestujících MHD od roku 2015 v ČR pravidelně narůstal.



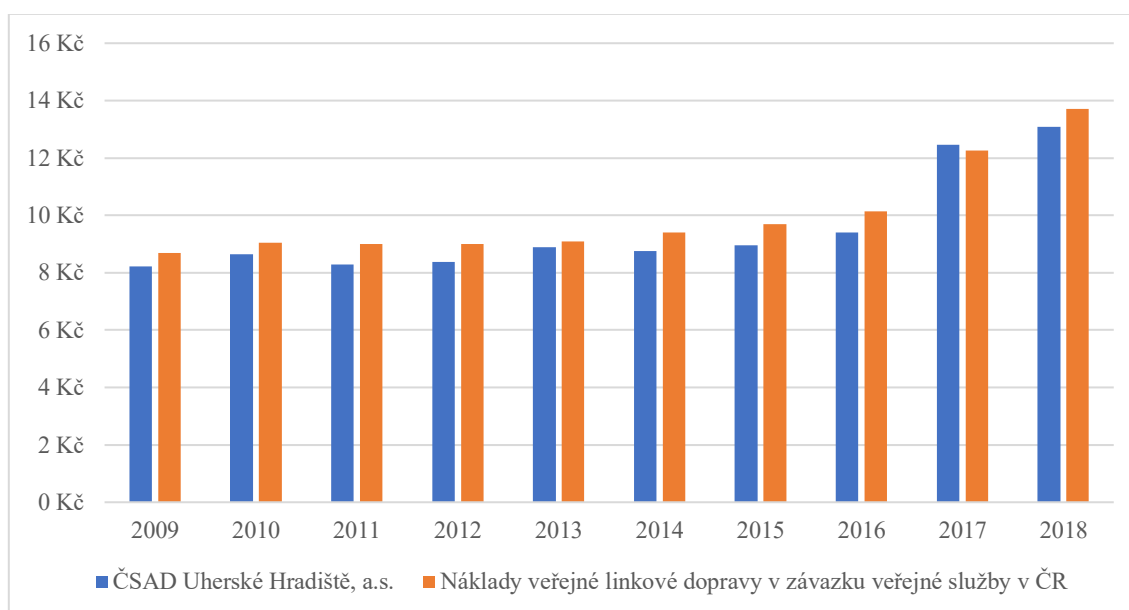
Tab. 4. 1. 1: Podíl spol. ČSAD UH na autobusové MHD (%)

Rok	ČSAD UH
	Autobusy
2009	0,24
2010	0,26
2011	0,27
2012	0,25
2013	0,26
2014	0,27
2015	0,27
2016	0,26
2017	0,26

Zdroj: vlastní zpracování podle [26] a [33]

Tab. 4. 1. 1 zobrazuje procentuální hodnoty, které vyjadřují podíl dopravní společnosti ČSAD Uherské Hradiště, a.s. na celkové přepravě cestujících prostřednictvím autobusové městské hromadné dopravy v letech 2009-2017 v ČR. Hodnoty se pohybují především kolem 0,26-0,27 %. Odlišné byly roky 2009 a 2012. V těchto letech byl zaznamenán velký pokles v celkové přepravě cestujících dopravní společnosti ČSAD UH (viz Graf 4. 1. 1). V roce 2012 byl podíl na celkové přepravě MHD 0,25 % a v roce 2009 byl tento podíl pouhých 0,24 %.

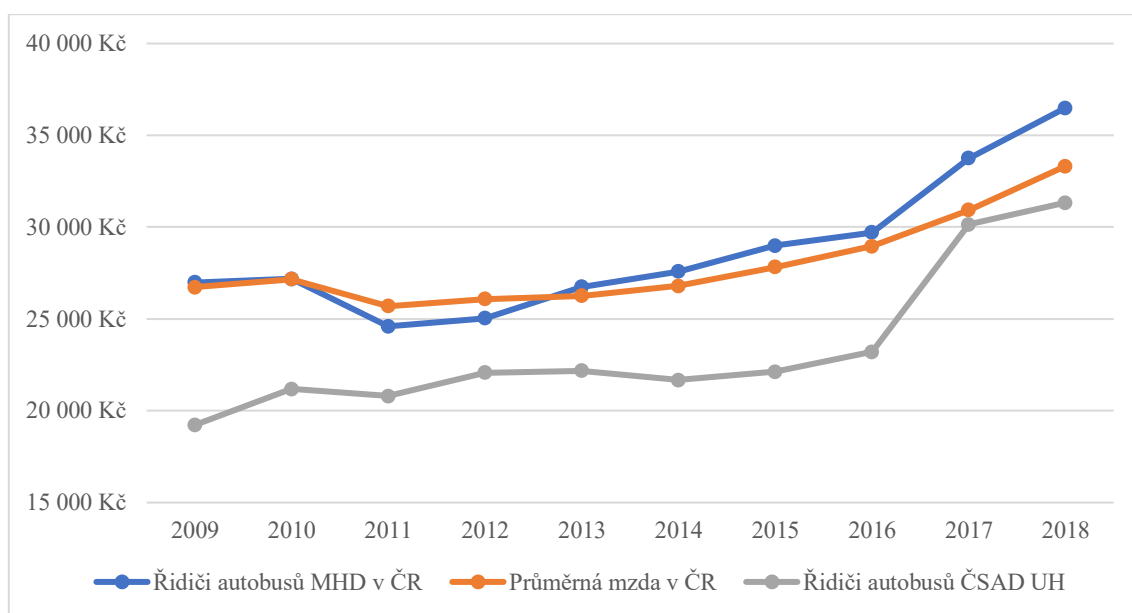
Graf 4. 1. 2: Mzdové náklady autobusové dopravy ČSAD UH (Kč/km)



Zdroj: vlastní zpracování podle [27] a [33]

Graf 4. 1. 2 znázorňuje mzdové náklady autobusové dopravy na kilometr dopravní společnosti ČSAD Uherské Hradiště, a.s., které jsou porovnány s náklady veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby v ČR (viz. Graf 2. 2. 2). V těchto mzdových nákladech jsou zahrnuty pouze přímé mzdy a sociální a zdravotní pojištění. Při porovnání si lze všimnout, že v letech 2009-2016 jsou mzdové náklady na kilometr dopravní společnosti ČSAD UH nižší (průměrně o 0,57 Kč/km za rok) než náklady veřejné linkové dopravy v ČR. V roce 2017 se průměrné mzdy řidičů autobusů dopravní společnosti ČSAD UH výrazně navýšily (viz. Graf 4. 1. 3), tudíž velmi výrazně narostly i mzdové náklady na kilometr. Rok 2017 je v letech 2009-2018 jediným rokem, kdy náklady na kilometr dopravní společnosti ČSAD UH byly vyšší než mzdové náklady na kilometr veřejné linkové dopravy v ČR. Nejvyšší rozdíl v mzdových nákladech na kilometr mezi dopravní společností ČSAD UH a veřejnou linkovou dopravou v ČR byl v roce 2015 (0,75 Kč/km) a naopak nejnižší byl zaznamenán v roce 2013 a 2017 (0,20 Kč/km).

Graf 4. 1. 3: Porovnání průměrné mzdy řidičů autobusů ČSAD UH s ČR



Zdroj: vlastní zpracování podle [30] a [33]

Na základě dat z grafu 4. 1. 3 lze porovnat průměrnou mzdu řidičů autobusů dopravní společnosti ČSAD Uherské Hradiště, a.s. s průměrnou mzdou v ČR a s průměrnou mzdou ostatních řidičů autobusů MHD v ČR. Průměrná mzda řidičů autobusů ČSAD UH se vyvíjela velmi odlišně než průměrná mzda řidičů autobusů MHD v ČR. Jelikož se výše průměrné mzdy řidičů autobusů ČSAD UH v letech 2009-2018 pohybovala pod hranicí průměrné mzdy v ČR, lze ji označit za podprůměrnou. Dalším negativním jevem u této

dopravní společnosti je i snížení průměrné mzdy řidičů autobusů v roce 2014. V tomto roce se totiž průměrná mzda v ČR a průměrná mzda řidičů autobusů MHD v ČR navýšila. Dále bych ale vyzdvihнул rok 2011 a 2017. V roce 2011 byl sice zaznamenán pokles průměrné mzdy, ale poměrně nevýrazný při porovnání s ostatními řidiči autobusů MHD v ČR. V roce 2017 bylo zaznamenáno opravdu velké navýšení průměrné mzdy řidičů autobusů ČSAD UH. Jedná se o nejvyšší navýšení v celém grafu 4. 1. 3. V tomto roce zaznamenaly i velké navýšení zaručené mzdy a to o 26,5 Kč/hod (viz. Příloha C). [33]

Tab. 4. 1. 2: Vztah vývoje mezd řidičů autobusů ČSAD UH k počtu přepr. osob

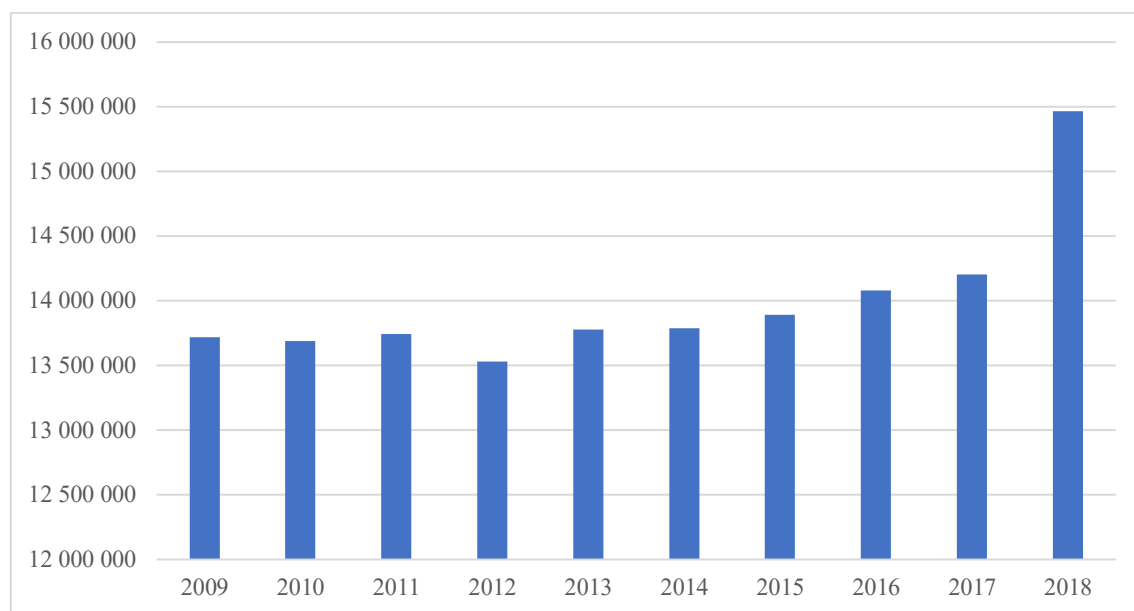
Rok	Řidiči autobusů ČSAD UH	
	Počet přepravených osob za rok	Průměrná mzda (Kč/měs)
2009	1919078	19228
2010	2144605	21183
2011	2113392	20802
2012	1990314	22081
2013	2072181	22177
2014	2071180	21672
2015	2081301	22131
2016	2069512	23204
2017	2042609	30149
2018	1992017	31331

Zdroj: vlastní zpracování podle [33]

Zda počet přepravených cestujících dopravní společností ČSAD Uherské Hradiště, a.s. ovlivňuje vývoj průměrné mzdy jejich řidičů autobusů, vyjadřuje Tab. 4. 1. 2. V mnoha případech si lze všimnout, že s rostoucím počtem přepravených cestujících narůstá i průměrná mzda a naopak. Vyzdvihнул bych ale rok 2017, kdy počet přepravených cestujících klesl, ale průměrná mzda byla velmi výrazně navýšena. Rok 2017 ale nebyl jediným rokem, kdy při poklesu celkového množství přepravených cestujících byla navýšena průměrná mzda. Stejný případ byl zaznamenán i v roce 2012, 2016 a 2018. Platí zde stejné tvrzení, jako u ostatních řidičů autobusů MHD v ČR (viz. Tab. 3. 1. 3. 1), že vývoj průměrné mzdy není závislý na počtu přepravených osob.

## 4.2 Dopravní podnik města Jihlava, a.s.

Graf 4. 2. 1: Převaha cestujících MHD Dopravním podnikem města Jihlava, a.s.



Zdroj: vlastní zpracování podle [34]

Jak se vyvíjel celkový počet přepravených cestujících Dopravním podnikem města Jihlava, a.s. znázorňuje Graf 4. 2. 1. Hodnoty vyjadřují počet přepravených osob prostřednictvím autobusů a trolejbusů dohromady. Při porovnání s celkovým počtem cestujících MHD v letech 2008-2017, kteří využili pro svou přepravu autobus nebo trolejbus (viz. Graf 2. 2. 1), si lze všimnout, že se hodnoty vyvíjely velmi odlišně. To platí především v letech 2009-2014. Následující dva roky se hodnoty v obou grafech vyvíjely podobně a vykazovaly mírný nárůst počtu cestujících MHD. Vyzdvihnul bych rok 2017, kdy počet cestujících MHD v ČR, kteří využili pro svou přepravu autobus nebo trolejbus, klesl. To ale DPMJ nepoznamenalo a v roce 2017 zaznamenali opět nárůst počtu cestujících, kteří využili jejich služby MHD. Následující rok 2018 označuji také za velmi úspěšný, pokud jde o počet přepravených osob MHD, protože v tomto roce DPMJ zaznamenal velmi výrazný nárůst cestujících oproti minulému roku, kteří využili jejich služby MHD. Počet najetých kilometrů touto dopravní společností graficky znázorňuje Příloha D.

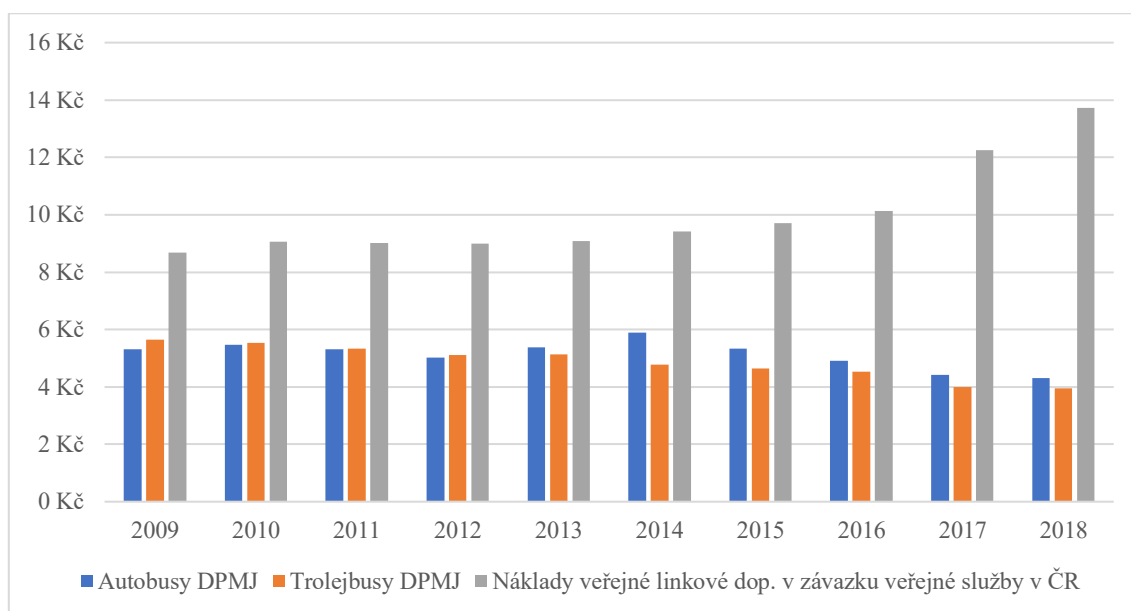
Tab. 4. 2. 1: Podíl DPMJ na celkové přepravě MHD (%)

Rok	DPMJ
	Autobusy + Trolejbusy
2009	0,61
2010	0,61
2011	0,64
2012	0,61
2013	0,63
2014	0,64
2015	0,64
2016	0,62
2017	0,61

Zdroj: vlastní zpracování podle [26] a [34]

Jak se Dopravní podnik města Jihlava, a.s. podílel na celkové přepravě cestujících MHD v ČR vyjadřuje Tab. 4. 2. 1. Uvádí procentuální hodnoty, které znázorňují, v jaké míře se v daném roce tato dopravní společnost podílela na celkovém počtu všech přepravených cestujících MHD v daném roce. Výsledná hodnota je převážně 0,61 % nebo 0,64 %. Odlišný je pouze rok 2013 (0,63 %) a 2016 (0,62 %).

Graf 4. 2. 2: Mzdové náklady MHD DPMJ (Kč/km)

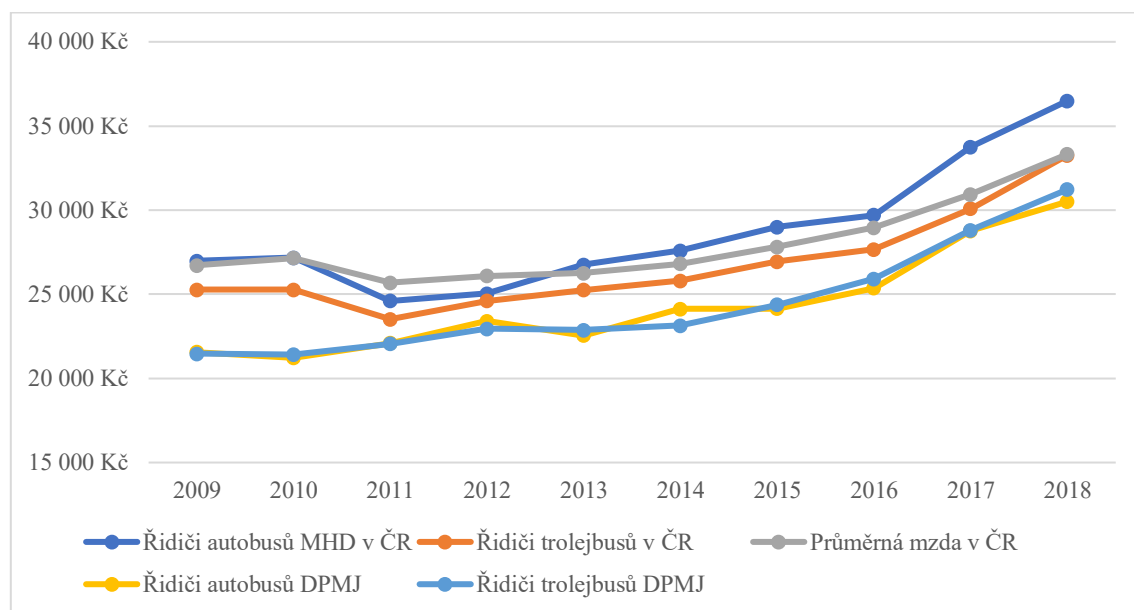


Zdroj: Zdroj: vlastní zpracování podle [27] a [34]

Mzdové náklady na kilometr Dopravního podniku města Jihlava, a.s. a jejich následné porovnání s mzdovými náklady na kilometr veřejné linkové dopravy v závazku veřejné

služby v ČR vyjadřuje Graf 4. 2. 2. V těchto nákladech jsou zahrnuty pouze přímé mzdy a sociální a zdravotní pojištění. V letech 2009-2018 byly mzdové náklady na kilometr řidičů autobusů DPMJ každý rok nižší než mzdové náklady na kilometr veřejné linkové dopravy v ČR (průměrně o 4,87 Kč/km). Totéž platí i pro řidiče trolejbusů DPMJ, kdy ve stejném období měli výrazně nižší mzdové náklady na kilometr než veřejná linková doprava v ČR (průměrně o 5,14 Kč/km). Při porovnání mzdových nákladů na kilometr řidičů autobusů DPMJ a řidičů trolejbusů DPMJ si lze všimnout, že v letech 2009-2012 byly mzdové náklady na kilometr vyšší u řidičů trolejbusů. V následujících letech byly vyšší mzdové náklady na kilometr u řidičů autobusů. Nejvyšší rozdíl mezi řidiči autobusů DPMJ a řidiči trolejbusů DPMJ v mzdových nákladech na kilometr byl zaznamenán v roce 2014 (1,13 Kč/km) a naopak nejmenší v roce 2011 (0,01 Kč/km). Nejvyšší rozdíl mezi mzdovými náklady na kilometr řidičů DPMJ a veřejné linkové dopravy v ČR byl zaznamenán v roce 2018 u řidičů trolejbusů (9,76 Kč/km) a naopak nejmenší také u řidičů trolejbusů (3,05 Kč/km). Lze si všimnout, že od roku 2015 mzdové náklady na kilometr (které zahrnují především přímé mzdy) postupně klesají. To by mohlo znamenat, že se řidičům DPMJ snížily mzdy. Toto tvrzení však vyvrací Graf 4. 2. 3, který znázorňuje vývoj průměrné mzdy řidičů DPMJ, která v těchto letech pravidelně narůstala. Snížení těchto mzdových nákladů na kilometr mohou být tedy zapříčiněny menším počtem ujetých kilometrů.

Graf 4. 2. 3: Porovnání průměrné mzdy řidičů autobusů a trolejbusů DPMJ s ČR



Zdroj: vlastní zpracování podle [30] a [34]

Na základě dat z Grafu 4. 2. 3 lze porovnat průměrnou mzdu řidičů Dopravního podniku města Jihlava, a.s. s průměrnou mzdou v ČR a s průměrnou mzdou ostatních řidičů autobusů MHD a řidičů trolejbusů v ČR. Vývoj průměrné mzdy řidičů autobusů a trolejbusů DPMJ byl velmi podobný. Výše jejich průměrné mzdy se ale v letech 2009-2018 pohybovala vždy pod hranicí průměrné mzdy v ČR i pod hranicí průměrné mzdy řidičů autobusů MHD a trolejbusů v ČR. Průměrná mzda řidičů DPMJ v letech 2009-2018 byla tedy podprůměrná. Další negativní jev je snížení mezd řidičů DPMJ v roce 2010 a 2013, kdy se v těchto letech navýšila průměrná mzda v ČR i celková průměrná mzda řidičů autobusů MHD a řidičů trolejbusů v ČR. V roce 2010 toto snížení nebylo velmi výrazné, ale v roce 2013 byli poznamenáni především řidiči autobusů DPMJ, kteří zaznamenali výrazné snížení průměrné mzdy i přes to, že průměrná mzda řidičů autobusů MHD v ČR zaznamenala výrazné navýšení. Jako pozitivum označuji velké navýšení mezd, které trvá od roku 2016 a navýšení mezd v roce 2011, kdy byla snížena průměrná mzda v ČR i průměrná mzda řidičů autobusů MHD a řidičů trolejbusů v ČR.

Tab. 4. 2. 2: Vztah vývoje mezd řidičů DPMJ k počtu přepravených osob

Rok	Řidiči Dopravního podniku města Jihlava, a.s.		
	Průměrná mzda (Kč/měs)		Počet přepravených cestujících
	Řidiči autobusů	Řidiči trolejbusů	
2009	21567	21464	13719614
2010	21223	21418	13690286
2011	22090	22055	13744835
2012	23407	22947	13529985
2013	22556	22870	13776950
2014	24123	23146	13789752
2015	24148	24369	13893858
2016	25375	25926	14081171
2017	28779	28806	14205744
2018	30505	31223	15465553

Zdroj: vlastní zpracování podle [34]

Na základě dat z Tab. 4. 2. 2 lze posoudit, zda jsou průměrné mzdy řidičů Dopravního podniku města Jihlava, a.s. závislé na počtu přepravených cestujících. V mnoha letech je možné zpozorovat, že se průměrná mzda vyvíjí velmi podobně jako počet přepravených osob. Tedy že s rostoucím počtem přepravených cestujících rostla průměrná mzda a naopak. Jsou zde ale i situace, kdy se průměrná mzda navýšila i přes to, že počet přepravených cestujících klesl a naopak. Tato situace nastala v roce 2012, kdy počet

cestujících klesl, ale průměrná mzda se navýšila a v roce 2013, kdy počet cestujících narostl, ale průměrná mzda byla snížena. Platí zde tedy tvrzení, že vývoj průměrné mzdy řidičů DPMJ není závislý na počtu přepravených osob.

### 4.3 Vyhodnocení dat

Nyní bude provedeno vyhodnocení vývoje mezd řidičů v městské hromadné dopravě v letech 2009-2018. Toto vyhodnocení se bude týkat především vývoje mezd řidičů autobusů v MHD, řidičů trolejbusů a řidičů tramvají. Nutno podotknout, že v roce 2011 byly výrazně sníženy mzdy všem řidičům MHD. Toto snížení samozřejmě ovlivnilo další hodnoty jako například mediánovou a průměrnou mzdu, 1. decil, 9. decil, 1. kvartil a 3. kvartil. V roce 2011 byl tedy u těchto zmíněných hodnot ve většině případů zaznamenán pokles.

Jako první vyhodnotím vztah vývoje mezd k počtu přepravených osob. Tuto problematiku řeší kapitola 3.1.3, kde je k dispozici i tabulka, která uvádí počet přepravených cestujících a průměrnou mzdu řidičů MHD v daném roce (viz. Tab. 3. 1. 3. 1). V letech 2009-2017 počet přepravených osob MHD často upadal, zejména tedy u přepravy prostřednictvím trolejbusů. Kolísavý vývoj počtu přepravených osob MHD neměl většinou žádný vliv na vývoji průměrné mzdy řidičů MHD, ta totiž převážně narůstala. Není tedy podmínkou, že s rostoucím počtem přepravených osob MHD roste i mzda řidičů MHD a naopak. Vývoj průměrné mzdy řidičů MHD tedy není závislý na počtu přepravených osob MHD. Důkazem toho je především rok 2017, kdy řidiči trolejbusů zaznamenali největší pokles počtu přepravených osob a zároveň nejvýraznější navýšení jejich průměrné mzdy.

Další vyhodnocení bude zaměřeno na průměrnou a mediánovou mzdu řidičů MHD. Tímto tématem se zabývá kapitola 3.1.4, kde je k dispozici i graf, který porovnává mediánovou mzdu řidičů MHD s mediánovou mzdou v ČR a s mediánovou mzdou úředníků ve skladech (viz. Graf 3. 1. 4. 1). Dále je k dispozici i graf, který porovnává průměrnou mzdu řidičů MHD s průměrnou mzdou v ČR a s průměrnou mzdou úředníků ve skladech (viz. Graf 3. 1. 4. 2). Mediánová mzda řidičů MHD se v letech 2009-2018 vyvíjela velmi dobře, až na rok 2011, kdy byl zaznamenán výrazný pokles. V následujícím roce zaznamenali pouze řidiči autobusů v MHD pokles své mediánové mzdy. V ostatních letech tato mzda pravidelně narůstala, a po celou dobu byla



nadprůměrná. Nejlépe se vyvíjela mediánová mzda řidičů tramvají, která byla v letech 2009-2018 nejvyšší mezi ostatními řidiči MHD. Byla také výrazně vyšší než mediánová mzda v ČR. Velmi dobrý vývoj mediánové mzdy měli i řidiči autobusů v MHD. V roce 2012 zaznamenali na rozdíl od řidičů tramvají a trolejbusů pokles mediánové mzdy, ale následující rok zaznamenali výrazné navýšení. Nejhorší vývoj mediánové mzdy zaregistrovali řidiči trolejbusů. Ti měli oproti řidičům autobusů v MHD a řidičům tramvají v letech 2009-2018 vždy nižší mediánovou mzdu. Výjimkou je pouze rok 2012, kdy mediánová mzda řidičů trolejbusů převýšila o malé množství mediánovou mzdu řidičů autobusů v MHD. I přes to, že mediánová mzda byla u řidičů trolejbusů nejnižší mezi řidiči MHD, stále byla po celou dobu sledovaného období vyšší než mediánová mzda v ČR.

Vývoj průměrné mzdy řidičů v MHD nebyl tak pozitivní jako vývoj mediánové mzdy. V letech 2009-2018 průměrná mzda řidičů v MHD pravidelně narůstala (to neplatí pro rok 2011), ale nebyla nadprůměrná u všech řidičů MHD. Nadprůměrnou mzdu po celou dobu sledovaného období zaznamenali pouze řidiči tramvají. Hodnoty jejich průměrné mzdy byly opět nejlepší ze všech řidičů v MHD. Řidiči autobusů v MHD disponovali ve sledovaném období především mírně nadprůměrnou mzdou, ale také podprůměrnou mzdou, kterou zaznamenali v roce 2011 a 2012. Nejhorší průměrnou mzdu měli opět řidiči trolejbusů, u nichž byla po celou dobu sledovaného období podprůměrná a nejnižší mezi řidiči MHD.

Jelikož mediánovou mzdu považují jako přesnější ukazatel o tom, jaké mzdy mají řidiči MHD, hodnotím tedy tento vývoj pozitivně. Především tedy z toho důvodu, že tato mzda po dobu sledovaného období převážně narůstala a byla u některých řidičů výrazně vyšší než mediánová mzda v ČR. Nejvyšší mediánovou a průměrnou mzdu v MHD měli řidiči tramvají. Dle mého názoru to může být tím, že MHD prostřednictvím tramvají je provozována pouze ve velkých městech v ČR, kde mzdy bývají z pravidla vyšší než v menších městech, kde právě funguje autobusová nebo trolejbusová MHD.

Další vyhodnocení bude zaměřeno na vývoj 1. a 9. decilu a 1. a 3. kvartilu. Porovnáním těchto hodnot se zabývá kapitola 3.1.5, kde jsou k dispozici i tabulky uvádějící rozdíl mezi 9. a 1. decilem (viz. Tab. 3. 1. 5. 1) a 3. a 1. kvartilem (viz. Tab. 3. 1. 5. 2). Rozdíl mezi 9. a 1. decilem u řidičů v MHD nebyl tak výrazný jako rozdíl 9. a 1. decilu mezd v ČR. Pro představu bych uvedl rok 2018, kdy byl nejvyšší rozdíl mezi 9. a 1. decilem mezd v ČR a zároveň i nejvyšší rozdíl mezi 9. a 1. decilem řidičů autobusů v MHD.

Rozdíl u řidičů autobusů v MHD byl 16 235 Kč, přičemž v ČR byl tento rozdíl 37 673 Kč. To znamená, že mezi mzdami řidičů v MHD nejsou tak výrazné rozdíly, jako uvádějí hodnoty v ČR. Rozdíly mezi 3. a 1. kvartily řidičů MHD nejsou tak vysoké jako u 9. a 1. decilů. Stále ale platí, že hodnoty v ČR jsou výrazně vyšší než hodnoty u řidičů v MHD. Vývoj rozdílu mezi 9. a 1. decilem a 3. a 1. kvartilem u řidičů MHD není na sobě závislý. Samotný vývoj 1. decilu řidičů v MHD, který znázorňuje Graf 3. 1. 5. 1, hodnotím pozitivně. Pokles této hodnoty byl u řidičů MHD zaznamenán pouze jednou ve sledovaném období. V ostatních letech hodnoty stále narůstaly i přes to, že už byly nadprůměrné. Vývoj 9. decilu řidičů v MHD nebyl dle mého názoru tak pozitivní jako vývoj 1. decilu. Mnohokrát byl zaznamenán pokles 9. decilu, který byl už i tak podprůměrný. Jako pozitivní jev bych u vývoje 9. decilu označil postupné snižování rozdílu mezi 9. decilem mezd v ČR a 9. decilem řidičů v MHD. Vývoj 1. kvartilu řidičů v MHD hodnotím pozitivně. Ve sledovaném období byly hodnoty výrazně nadprůměrné oproti 1. kvartilu mezd v ČR. Dále vyhodnotím vývoj 9. kvartilu řidičů v MHD, který byl oproti vývoji 1. kvartilu výrazně horší. Některé hodnoty řidičů MHD byly sice nadprůměrné, ale například 9. kvartil řidičů trolejbusů byl po celou dobu sledování podprůměrný. Dále hodnotím negativně i to, že se hodnota 9. kvartilu u některých řidičů MHD v roce 2010 snížila i přes to, že se 9. kvartil mezd v ČR ve stejném roce navýšil.

Celkově tedy vývoj mezd řidičů v MHD za posledních 10 let hodnotím pozitivně i přes to, že jsem zaznamenal spoustu negativních statistik. Dle mého názoru je velmi důležité, že v letech 2009-2018 byla mediánová mzda řidičů MHD výrazně vyšší než mediánová mzda v ČR a že tato mzda řidičům MHD od roku 2017 výrazně narůstá.

## Závěr

Cílem mé bakalářské práce bylo zhodnotit vývoj mezd řidičů v městské hromadné dopravě za posledních 10 let, a to v diferenciaci 1. decil, 1. kvartil, medián, 3. kvartil, 9. decil a průměr. Všechny tyto cíle byly v mé bakalářské práci naplněny. Pracoval jsem především s daty ohledně řidičů autobusů v MHD, řidičů trolejbusů a řidičů tramvají. Výsledky jsem konzultoval s vedoucím personálního a mzdového oddělení dopravní společnosti ČSAD Uherské Hradiště, a.s. a s výkonným ředitelem Dopravního podniku města Jihlava, a.s.

Bakalářskou práci jsem rozdělil do čtyř částí. V první části jsem se zabýval definicí některých základních logistických pojmů. Dále jsem popsal, co je to příjmová nerovnost a jak se vyjadřuje míra nerovnosti, poté jsem definoval pojem mzda. V následující části byla obecně popsána městská hromadná doprava a její cíl. Dále jsem se zmínil o spolku IODA a zakomponoval jsem do své práce některé výsledky jejich šetření jako například počet přepravených cestujících městskou hromadnou dopravou v určitém časovém období nebo náklady veřejné linkové dopravy na kilometr. S těmito údaji jsem následně pracoval ve čtvrté části mé bakalářské práce.

Ve třetí části jsem se zabýval vývojem mezd řidičů MHD v ČR a provedl jsem porovnání průměrné a mediánové mzdy v ČR. Dále jsem popsal, zda vývoj HDP v ČR ovlivňuje vývoj mezd v ČR. Posoudil jsem, zda počet přepravených cestujících ovlivňuje vývoj mezd řidičů v MHD. Dále jsem porovnal mediánovou mzdu řidičů v MHD s mediánovou mzdou v ČR a s mediánovou mzdou úředníků ve skladech. Totéž jsem následně provedl i s průměrnou mzdou. Na závěr třetí části jsem se věnoval porovnání a vývoji 1. decilu, 9. decilu, 1. kvartilu a 3. kvartilu řidičů v MHD.

V poslední části mé bakalářské práce jsem porovnal získaná data od dopravní společnosti ČSAD Uherské Hradiště, a.s. a Dopravní podnik města Jihlava, a.s. s daty, které uvádím ve své bakalářské práci. Obě dopravní společnosti byly velmi ochotné při poskytnutí interního materiálu pro mou bakalářskou práci. Některá data nebyla ale úplně přesná, protože daná dopravní společnost nedisponovala přesně těmi údaji, které jsem potřeboval. To platilo zejména u dopravní společnosti ČSAD Uherské Hradiště, a.s. Na konci mé bakalářské práce jsem provedl vyhodnocení vývoje mezd řidičů v městské hromadné dopravě za posledních deset let.

Z výsledků mé bakalářské práce jsem dospěl k tomu, že se mzdy řidičů v městské hromadné dopravě v letech 2009-2018 vyvíjely velmi dobře. Jako nejspolehlivější ukazatel vývoje mezd jsem označil mediánovou mzdu, která se po celou dobu sledovaného období vyvíjela lépe než mediánová mzda v ČR. Růst mezd řidičů městské hromadné dopravy mohl být zapříčiněn možnostmi pracovních alternativ. Tyto alternativy vznikly v důsledku růstu HDP a zvyšování poptávky po zaměstnancích ve všech oborech. Růst mezd je tak odvozen nikoli od produktivity práce jednotlivého zaměstnance (který odvede stejnou práci jako zaměstnanec v jiných ekonomicky vyspělejších zemích), ale od produktivity ekonomiky státu jako celku, která je stále v tzv. postsocialistických zemích na nižší úrovni než v zemích západní Evropy.

## Seznam použitých zkratek

MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
KČ	Koruna česká
ČSAD	Československá automobilová doprava
ISPV	Informační systém o průměrném výdělku
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
IODA	Informace pro dopravní analýzy
ČR	Česká republika
TJ	terajoule
EU	Evropská unie
km	kilometr
tkm	tunové kilometry
oskm	osobové kilometry
HDP	Hrubý domácí produkt
ČNB	Česká národní banka
a.s.	akciová společnost
spol.	společnost
UH	Uherské Hradiště
DPMJ	Dopravní podnik města Jihlava, a.s.

## Zdroje

### Literatura

- [1] LEŠINGROVÁ, R. Baťova soustava řízení. Uherské Hradiště: Romana Lešingrová, 2008. ISBN 978-80-903808-9-9.
- [2] LIŠKA, V. [et al.]. Makroekonomie. Praha: Professional Publishing, 2002. ISBN 80-86419-27-4.
- [3] MIKUŠOVÁ MERIČKOVÁ, Beáta a STEJSKAL, Jan. Teorie a praxe veřejné ekonomiky. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer, 2014. 263 s. ISBN 978-80-7478-526-9.
- [4] KREBS, Vojtěch. Solidarita a ekvivalence v sociálních systémech. 1. vyd. Praha: Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, 2009, 178 s. ISBN 978-80-7416-044-8.
- [5] KOCOUREK, J., TRYČ, L. Mzda, plat a jiné formy odměňování za práci v ČR. Olomouc: nakladatelství ANAG, 2004. ISBN 80-7263-226-4.
- [6] ARMSTRONG, M. Odměňování pracovníků. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-2890-2.
- [7] TIRPÁKOVÁ, A. - MARKECHOVÁ, D. Štatistika v praxi. Prešov: Fakulta prírodných vied UKF v Nitre, 2008. 390 s. ISBN 978-80-8094-283-0.
- [8] JAKUBKA, J., HLOUŠKOVÁ, P. HOFMANNOVÁ, E. SCHEMIED, Z., ŠUBERTO VÁ, Z., TOMADLOVÁ, L. TRYLČ, L. Zákoník práce prováděcí nařízení vlády a další související předpisy s komentářem k 1.1.2008. 2. aktualizované vydání. Nakladatelství ANAG, 2008. 1070 s. ISBN 978-80-7263-432-3.
- [9] ŠUBRT, B., a kol. Abeceda mzdové účetní 2009. 19. vyd. Olomouc : ANAG, 2009. 536 s. ISBN 978-80-7263-497-2.
- [10] HLAVOŇ, Ivan, Blanka KALUPOVÁ, Ivan BARANČÍK a Erika KONUPČÍKOVÁ. Dopravní a spojová soustava. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2010. ISBN 978-80-87179-12-3.
- [11] DRDLA, Pavel. Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. 136 s. ISBN 80-7194-804-7.

- [12] ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007. 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
- [13] ŠLAMPA, Otakar. Všeobecná geografie dopravy: Určeno pro posl. přírodověd. fakult. 1. vyd. Praha: SPN, 1967. 116 s. Učební texty vys. škol.
- [14] KAMPF, Rudolf a KOLÁŘ, Jiří. Doprava a přeprava I: studijní opora pro kombinované studium: bakalářský studijní program [CD-ROM]. 1. vyd. České Budějovice: Vysoká škola technická a ekonomická, 2012. Požadavky na systém: Adobe Acrobat Reader. ISBN 978-80-7468-017-5.
- [15] MACÁKOVÁ, Libuše a kol. Mikroekonomie: základní kurz. 10. vyd. Slaný: Melandrium, 2007. 275 s. ISBN 978-80-86175-56-0.
- [16] POLÁK, Jaromír, SLÍVA, Aleš a PAVLISKA, Jiří. Dopravní a manipulační zařízení I. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2001. 99 s. ISBN 80-248-0043-8.
- [17] HOLMAN, Robert. Ekonomie. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2016. xxii, 696 stran. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-278-6.
- [18] JUREČKA, Václav a kol. Mikroekonomie. 1. vyd. Praha: Grada, 2010. 359 s. Expert. ISBN 978-80-247-3259-6.
- [19] BANASRI, B., CHAKRABARTI B., CHAKRAVARTY S. a GANGOPADHYAY K. Econophysics & Economics of Games, Social Choices and Quantitative Techniques. Springer Science & Business Media, 2010, 381 s. ISBN 978-88-470-1500-5.

### **Internetové zdroje**

- [20] Ministerstvo práce a sociálních věcí: Minimální mzda. MPSV [online]. Praha [cit. 2019-10-26]. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/web/cz/minimalni-mzda>
- [21] Informační systém o průměrném výdělku [online]. Praha: TRIXIMA, spol. s r.o., 2010 [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: <https://www.ispv.cz/cz/O-ISPV.aspx>
- [22] Informace pro dopravní analýzy [online]. Praha: IODA, 2013 [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: <http://www.ioda.cz/?m=o-projektu>
- [23] Eurostat [online]. Belgie: Evropská unie, 2019 [cit. 2019-12-31]. Dostupné z: [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?lang=en&dataset=ilc\\_di12](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?lang=en&dataset=ilc_di12)

- [24] Eurostat [online]. Belgie: Evropská unie, 2019 [cit. 2019-12-31]. Dostupné z: [https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=earn\\_mw\\_cur&lang=en](https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=earn_mw_cur&lang=en)
- [25] Eurostat [online]. Belgie: Evropská unie, 2019 [cit. 2020-02-07]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg\\_08\\_10/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_08_10/default/table?lang=en)
- [26] Informace pro dopravní analýzy [online]. Praha: IODA [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: [http://data.ioda.cz/#ds=297s\\_all-all\\_dim1&so=column&po=column](http://data.ioda.cz/#ds=297s_all-all_dim1&so=column&po=column)
- [27] Informace pro dopravní analýzy [online]. Praha: IODA [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: [http://data.ioda.cz/#ds=595s\\_1061.1062-all\\_dim1](http://data.ioda.cz/#ds=595s_1061.1062-all_dim1)
- [28] Informační systém o průměrném výdělku [online]. Praha: TREXIMA, spol. s r.o., 2010 [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Metodika.aspx>
- [29] Informace pro dopravní analýzy [online]. Praha: IODA [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: <http://data.ioda.cz/>
- [30] Informační systém o průměrném výdělku [online]. Praha: TREXIMA, spol. s r.o., [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>
- [31] VÍDENSÁ, Soňa. Rigidity na trhu práce: Rigidities on Labor Market [online]. Brno, 2016 [cit. 2020-02-08]. Dostupné z: [https://is.muni.cz/th/kyfsv/Sona\\_Videnska-\\_Bakalarska\\_prace.pdf](https://is.muni.cz/th/kyfsv/Sona_Videnska-_Bakalarska_prace.pdf). Bakalářská práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Mgr. Martin SLANICAY, Ph.D.

### **Zákony**

- [32] ČESKO. Nařízení vlády č. 567/2006 Sb., o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí. In: *Sbírka zákonů*. Praha: Vláda ČR, 2006, ročník 2006, 184/2006, číslo 567. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-567>.

### **Ostatní zdroje**

- [33] Interní materiál ČSAD Uherské Hradiště, a.s.
- [34] Interní materiál Dopravního podniku města Jihlava, a.s.



## Seznam obrázků

Obr. 1. 1. 1: Trh práce – graficky.....	8
Obr. 1. 2. 1. 1: Lorenzova křivka .....	10
Obr. 1. 2. 2. 1: Giniho koeficient .....	11
Obr. 1. 2. 3. 1: Kuznetsova krivka .....	12

## Seznam tabulek

Tab. 1. 2. 3. 1: Úroveň nerovnosti v České republice .....	12
Tab. 1. 3. 1: Minimální mzda v zemích EU.....	14
Tab. 3. 1. 3. 1: Vztah vývoje mezd řidičů k počtu přepravených osob .....	23
Tab. 3. 1. 4. 1: Přehled mzdové nerovnosti řidičů MHD v letech 2009-2018.....	25
Tab. 3. 1. 5. 1: Rozdíl mezi 9. decilem a 1. decilem .....	27
Tab. 3. 1. 5. 2: Rozdíl mezi 3. kvartilem a 1. kvartilem .....	28
Tab. 3. 1. 5. 3: Procentuální vyjádření 1. decilu a 1. kvartilu.....	29
Tab. 4. 1. 1: Podíl spol. ČSAD UH na autobusové MHD (%) .....	38
Tab. 4. 1. 2: Vztah vývoje mezd řidičů autobusů ČSAD UH k počtu prep. osob .....	40
Tab. 4. 2. 1: Podíl DPMJ na celkové přepravě MHD (%).....	42
Tab. 4. 2. 2: Vztah vývoje mezd řidičů DPMJ k počtu přepravených osob .....	44

## Seznam grafů

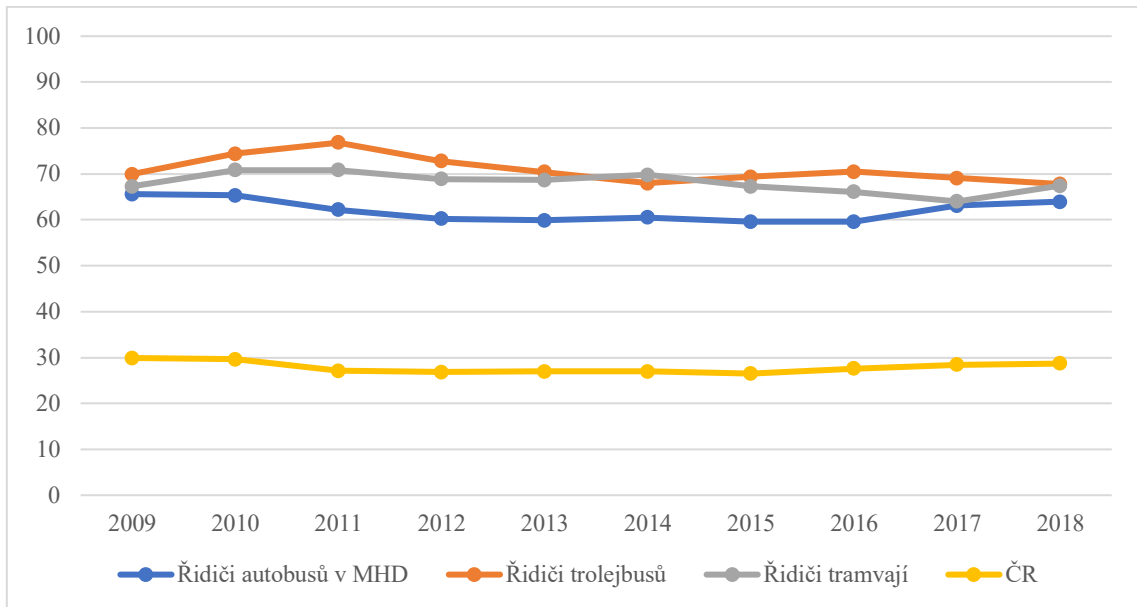
Graf 2. 2. 1: Přeprava cestujících MHD v letech 2008-2017 (milión osob).....	17
Graf 2. 2. 2: Náklady veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby (Kč/km).....	18
Graf 3. 1. 1. 1: Porovnání průměrné a mediánové mzdy v ČR za posledních 10 let.....	20
Graf 3. 1. 1. 2: Porovnání 1. decilu a 9. decilu v ČR za posledních 10 let.....	21
Graf 3. 1. 1. 3: Porovnání 1. kvartilu a 3. kvartilu v ČR za posledních 10 let.....	21
Graf 3. 1. 2. 1: Vztah vývoje průměrné mzdy k HDP na osobu v ČR .....	22
Graf 3. 1. 4. 1: Porovnání mediánové mzdy řidičů s mediánovou mzdou v ČR .....	24
Graf 3. 1. 4. 2: Porovnání průměrné mzdy řidičů s průměrnou mzdou v ČR.....	25
Graf 3. 1. 5. 1: Vývoj 1. decilu řidičů v MHD a 1. decilu mezd v ČR .....	30
Graf 3. 1. 5. 2: Vývoj 9. decilu řidičů v MHD a 9. decilu mezd v ČR .....	32
Graf 3. 1. 5. 3: Vývoj 1. kvartilu řidičů v MHD a 1. kvartilu mezd v ČR .....	33
Graf 3. 1. 5. 4: Vývoj 3. kvartilu řidičů v MHD a 3. kvartilu mezd v ČR .....	35
Graf 4. 1. 1: Přeprava cestujících MHD dopravní společností ČSAD UH .....	37
Graf 4. 1. 2: Mzdové náklady autobusové dopravy ČSAD UH (Kč/km).....	38
Graf 4. 1. 3: Porovnání průměrné mzdy řidičů autobusů ČSAD UH s ČR .....	39
Graf 4. 2. 1: Přeprava cestujících MHD Dopravním podnikem města Jihlava, a.s. ....	41
Graf 4. 2. 2: Mzdové náklady MHD DPMJ (Kč/km).....	42
Graf 4. 2. 3: Porovnání průměrné mzdy řidičů autobusů a trolejbusů DPMJ s ČR.....	43

## Seznam vzorců

Vzorec 1. 2. 2. 1: Výpočet Giniho koeficientu .....	11
Vzorec 3. 1. 4. 1: Výpočet mzdové nerovnosti.....	26
Vzorec 3. 1. 5. 1: Výpočet procentuálního vyjádření 1. decilu a 1. kvartilu .....	29

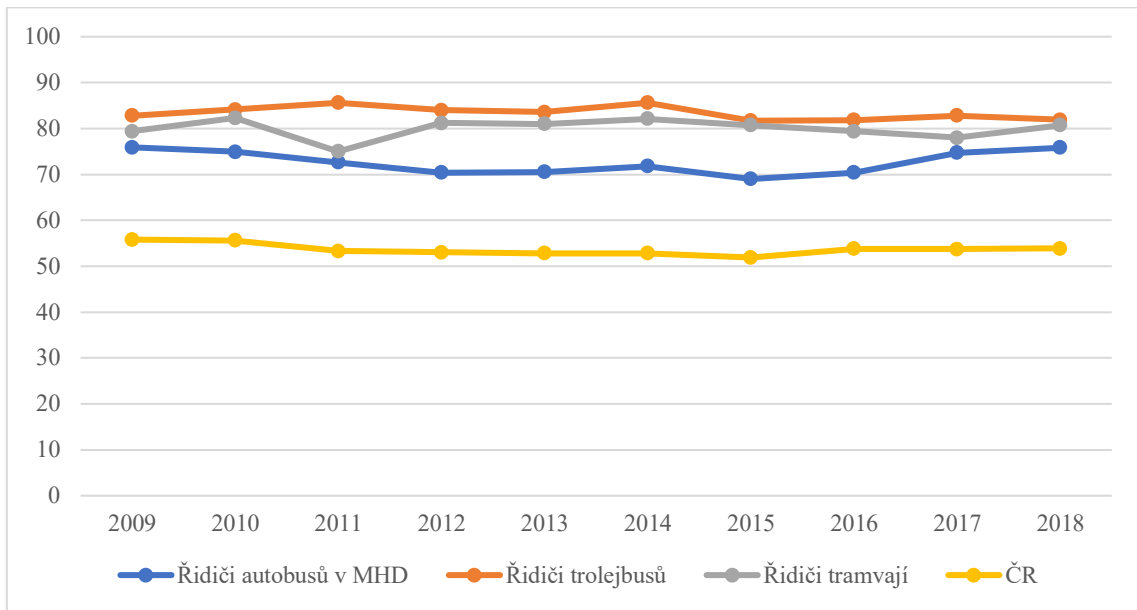
## Seznam příloh

Příloha A: Vývoj procentuálního vyjádření 1. decilu z 9. decilu (%)



Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

Příloha B: Vývoj procentuálního vyjádření 1. kvartilu z 3. kvartilu (%)



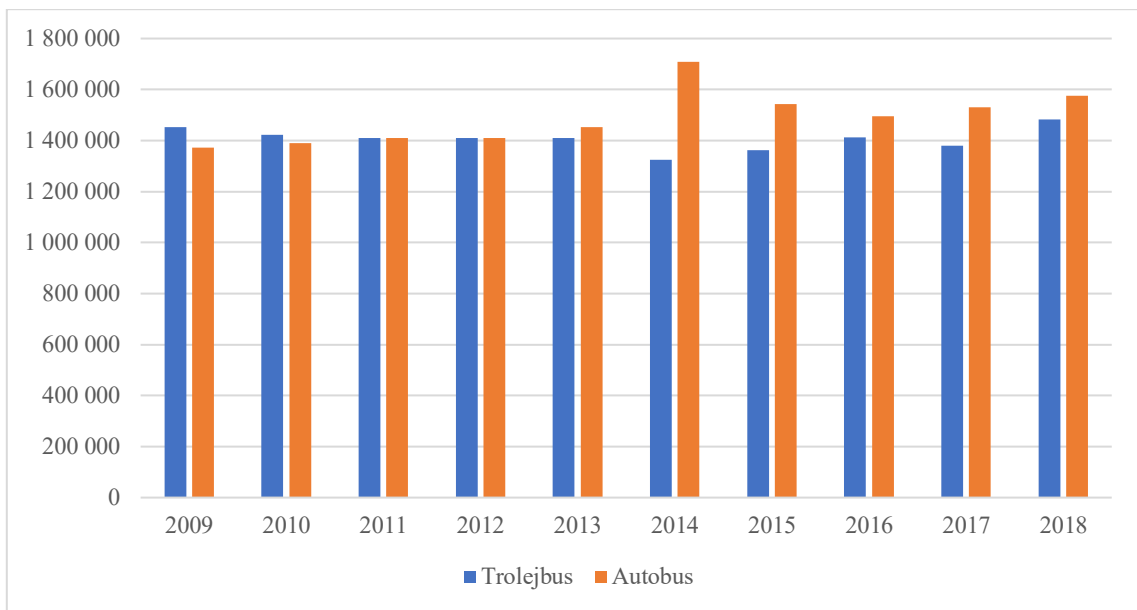
Zdroj: vlastní zpracování podle [30]

Příloha C: Vývoj zaručené mzdy řidičů autobusů ČSAD UH (Kč/hod)

Rok	Zaručená mzda ČSAD UH
2009	58,60
2010	58,60
2011	58,60
2012	58,60
2013	58,60 od 1. 8. 2013 61,70
2014	61,70
2015	67,00
2016	71,60
2017	98,10
2018	108,80

Zdroj: vlastní zpracování podle [33]

#### Příloha D: Najeté kilometry DPMJ (km)



Zdroj: vlastní zpracování podle [34]



<b>Autor</b>	<b>Patrik Jedlička</b>
<b>Název BP</b>	<b>Vývoj mezd řidičů v MHD</b>
<b>Studijní obor</b>	<b>DOL</b>
<b>Rok obhajoby BP</b>	<b>2020</b>
<b>Počet stran</b>	49
<b>Počet příloh</b>	4
<b>Vedoucí BP</b>	doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.
<b>Anotace</b>	Cílem práce bude s využitím dat MPSV zhodnotit vývoj mezd řidičů v městské hromadné dopravě za posledních cca 10 let, a to v diferenciaci 1. decil, 1. kvartil, medián, 3. kvartil, 9. decil a průměr. Výsledky budou konzultovány ve vybrané dopravní společnosti.
<b>Klíčová slova</b>	Mzda, Statistika, Řidiči autobusů v městské hromadné dopravě, Řidiči trolejbusů, Řidiči tramvají
<b>Místo uložení</b>	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
<b>Signatura</b>	