



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ
INSTITUT OF FORENSIC ENGINEERING

ANALÝZA ZTRÁTY ZISKU DOPRAVNÍ ORGANIZACE V DŮSLEDKU OPRAVY PO NEHODĚ U AUTOBUSŮ S OBSADITELNOSTÍ NAD 30 MÍST

ANALYSIS OF PROFIT LOSS FOR A TRANSPORT ORGANIZATION AS A RESULT OF REPAIR
WORK AFTER AN ACCIDENT INVOLVING BUSES WITH A CARRYING CAPACITY OF OVER 30
PASSENGERS

DIPLOMOVÁ PRÁCE
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Bc. MARTIN PITAŠ

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. JOSEF LIBERTÍN, CSc.

BRNO 2011

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Akademický rok: 2010/11

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Martin Pitaš

který/která studuje v **magisterském studijním programu**

obor: **Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

**Analýza ztráty zisku dopravní organizace v důsledku opravy po nehodě u autobusů s
obsaditelností nad 30 míst**

v anglickém jazyce:

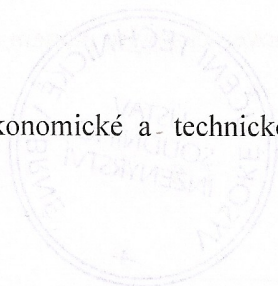
**Analysis of Profit Loss for a Transport Organization as a Result of Repair Work After
an Accident Involving Buses with a Carrying Capacity of over 30 Passengers**

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Pro potřeby stanovení výše škody při dopravních nehodách nákladních vozidel a autobusů je úkolem studenta připravit podklady pro tvorbu metodiky výpočtu ztráty zisku dopravních organizací. U jednotlivých výrobců vozidel nejčastěji používaných na českém trhu, se student zaměří především na zpracování údajů o vývoj nákladů a tržeb jednotlivých typů vozidel za období posledních několika let a údajů o vývoji technologii oprav a minimálních dobách potřebných na opravu.

Cíle diplomové práce:

Cílem práce je připravit ekonomické a technické podklady pro posuzování ztráty zisku v důsledku nehod autobusů.



Seznam odborné literatury:

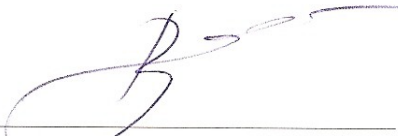
Odborná literatura k danému typu vozidla
Technicko-ekonomická data z dopravní organizace

Vedoucí diplomové práce: Ing. Josef Libertín, CSc.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2010/11.

V Brně, dne 30.11.2010





prof. Ing. Albert Bradáč, DrSc.
Ředitel vysokoškolského ústavu

ABSTRAKT

Hlavním cílem diplomové práce je příprava ekonomických a technických podkladů pro analýzu ztráty zisku dopravní organizace v důsledku opravy po nehodě u autobusů s obsaditelností nad 30 míst.

Celá práce je rozdělena na tři hlavní části. První část se zabývá technickými parametry autobusů SOR C 9,5, SOR C 10,5 a MAN Lion's Regio C, jejich výbavami a servisními úkony. V druhé části práce jsou zpracovány a vyhodnoceny dostupné ekonomické údaje jednotlivých autobusů. Poslední část práce je věnována tvorbě metodiky pro výpočet ušlého zisku autobusů po dopravní nehodě a to jak po jednotlivých modelech autobusů, tak i skupiny autobusů s obsaditelností nad 30 míst jako celku.

ABSTRACT

The main aim of this master's thesis is preparation of economic and technical data for analysis of profit loss for a transport organization as a result of repair work after an accident involving buses with a carrying capacity of over 30 passengers.

Master's thesis has three main parts. First part deals with technical data of buses SOR C 9,5, SOR C 10,5 a MAN Lion's Regio C, theirs equipment and service operation. Economic data about these buses are processed and evaluated in second part. Last part is devoted to the creation of methodology for calculation of profit loss of buses after an accident. It concerns about each model and category of buses with a carrying capacity of over 30 passengers as a whole.

KLÍČOVÁ SLOVA

Ušlý zisk, autobusy, opravy, dopravní nehody, MAN, SOR, doby oprav, pojištění, dopravní organizace, HLV

KEYWORDS

Loss of profit, buses, repairs, traffic accidents, MAN, SOR, times to repair, insurance, transport organizations, HLV

Bibliografická citace

PITAŠ, M. *Analýza ztráty zisku dopravní organizace v důsledku opravy po nehodě u autobusů s obsaditelností nad 30 míst.* Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2011. 65 s. + 17 příloh. Vedoucí diplomové práce Ing. Josef Libertín, CSc..

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 27. 5. 2011

.....

podpis diplomanta

Obsah:

Abstrakt	5
1 Úvod	11
2 Právní podklady	13
3 Charakteristika autobusů	15
3.1 Autobusy SOR	15
3.1.1 SOR Libchavy spol s r. o.....	15
3.1.2 SOR C 10,5.....	16
3.1.3 SOR C 9,5	18
3.2 Autobusy MAN	18
3.2.1 MAN Truck & Bus AG	18
3.2.2 MAN Lion's Regio C.....	20
4 Výbava a využití autobusů	23
4.1 Autobusy SOR C 10,5 a C 9,5 u CDS Náchod.....	23
4.2 Výbava autobusů SOR C 10,5 a C 9,5.....	23
4.3 Využití autobusů SOR C 10,5 a C 9,5.....	24
4.4 Autobusy MAN Lion's Regio C u CDS Náchod.....	25
4.5 Výbava autobusů MAN Lion's Regio C.....	25
4.6 Využití autobusů MAN Lion's Regio C.....	26
5 Charakteristika oprav autobusů v průběhu ekonomického života a analýza potřeby času na opravy	29
5.1 Pravidelné servisní úkony.....	29
5.2 Doba oprav při poškození velkých konstrukčních celků.....	29
6 Ekonomické ukazatele autobusů	31
7 Zpracování a vyhodnocení dat	35
7.1 Vyhodnocení dat autobusů SOR C 9,5.....	35
7.1.1 1H5 8454.....	35
7.1.2 1H7 2808.....	35
7.1.3 2H6 6667.....	36
7.1.4 Shrnutí - SOR C 9,5.....	36
7.2 Vyhodnocení dat autobusů SOR C 10,5.....	38
7.2.1 1H9 9570.....	38
7.2.2 2H2 0290.....	38

7.2.3	3H7 9493	38
7.2.4	3H9 8573.....	39
7.2.5	4H3 3275.....	39
7.2.6	Shrnutí - SOR C 10,5.....	40
7.3	Vyhodnocení dat autobusů MAN Lion's Regio C.....	41
7.3.1	3H2 2150.....	41
7.3.2	3H4 2140.....	42
7.3.3	3H7 9491.....	42
7.3.4	3H7 9492.....	43
7.3.5	4H1 4960.....	43
7.3.6	4H1 4961.....	43
7.3.7	Shrnutí - MAN Lion's Regio C.....	44
7.4	Výpočet celkových zisků.....	45
7.5	Předpokládaný vývoj zisku na sedadlo.....	47
8	Metodika výpočtu.....	51
8.1	Doba opravy autobusu.....	51
8.2	Výpočet zisku autobusu v závislosti na pořizovací ceně.....	51
8.2.1	SOR C 9,5.....	52
8.2.2	SOR C 10,5.....	53
8.2.3	MAN Lion's Regio C.....	54
8.2.4	Autobusy s obsaditelností nad 30 míst	54
8.3	Obecný postup.....	56
9	Příklad výpočtu pro náhodný autobus a délku opravy.....	57
9.1	Zadání.....	57
9.2	Výpočet.....	57
10	Závěr.....	59
11	Seznam zkratk a pojmů.....	61
12	Použité zdroje.....	63
13	Seznam příloh	65

1 ÚVOD

V dnešní době stále se zvyšujícího počtu dopravních prostředků na našich silnicích, je i stále vyšší počet autobusů na pozemních komunikacích. S tím souvisí i větší pravděpodobnost, že autobus bude vozidlem jednoho z účastníků dopravní nehody. Škody dopravní organizace po nehodě jejího vozidla lze rozdělit do dvou skupin. První skupinu tvoří škody na samotném autobusu, který dle rozsahu poškození bude opraven nebo nahrazen. Druhou skupinu tvoří škody vyplývající ze ztráty dopravních výkonů poškozeného autobusu. Kromě ostatních nákladů, které je firma nucena vynaložit pro zajištění náhradního provozu, se jedná především o ztrátu zisku (ušlý zisk), který autobus v provozu před nehodou produkoval.

Pokud v současnosti dopravce žádá pojišťovnu o výplatu ušlého zisku, obvykle si musí nechat vypracovat znalecký posudek, který na základě historie dat (většinou za období 12 měsíců) doloží požadovanou výši ušlého zisku. Na základě toho se dohodnou o vyplacení zjištěné částky pojišťovnou. Pokud k domluvě nedojde, je nucen dopravce požadovat ušlý zisk soudní cestou.

Z výše uvedeného vyplývá, že současný postup je velmi náročný a zdlouhavý. Snahou této diplomové práce je pokusit se tuto složitou a zdlouhavou cestu zjednodušit v kategorii autobusů s obsaditelností nad 30 míst. Je nereálné, aby se podařilo obsáhnout všechny typy autobusů provozovaných na území České republiky. Už jen proto, že trh s autobusy za posledních dvacet let v naší republice doznal značných změn. Například velkou změnou je možnost nákupu autobusu jakéhokoliv výrobce na světě a změnou je i samotný nárůst výrobců autobusů v České republice.

Do práce byly vybrány u dopravců hojně rozšířené autobusy značky SOR (konkrétně modely C 9,5 a C 10,5) a model Lion's Regio C výrobce MAN. Dalším důvodem výběru těchto autobusů bylo to, že v současnosti jsou stále vyráběny a nepředpokládá se zastavení jejich výroby v blízké budoucnosti. Výsledek této práce bude tudíž použitelný i v budoucnu, což se nedalo předpokládat u dalšího velmi rozšířeného, ale dnes již nevyráběného, autobusu Karosa řady 900. Tento autobus je mezi dopravci stále hojně rozšířen, ale kromě jeho zastavené výroby je jeho problémem i postupné vyřazování z vozových parků z důvodu konce jeho životnosti.

Ekonomická data jednotlivých autobusů byla získána od společnosti CDS s.r.o. Náchod (dále jen CDS Náchod), technická data a údaje o opravách byly získány od výrobců vybraných autobusů.

2 PRÁVNÍ PODKLADY

Ušlý zisk lze dle sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu (R 55/1971) definovat jako „ušlý majetkový prospěch, spočívající v nenastalém zvětšení (rozmnožení) majetku poškozeného, které bylo možno – kdyby nebylo škodné události – důvodně očekávat s ohledem na pravidelný běh věcí“ [1].

Ušlý zisk (*lucrum cessans*) je zakotven v § 442 odstavec 1 občanského zákoníku („Hradí se skutečná škoda a to, co poškozenému ušlo (ušlý zisk)“ [2]). Dále je ušlý zisk uveden v § 379 obchodního zákoníku („Nestanoví-li tento zákon jinak, nahrazuje se skutečná škoda a ušlý zisk.“ [3])

Ztráta zisku (ušlý zisk) dopravní organizace po dopravní nehodě může nastat ve dvou případech nehod:

- a) řidič vozidla dopravní organizace není viníkem dopravní nehody
- b) řidič vozidla dopravní organizace je viníkem nehody.

Ad a) V tomto případě se bude postupovat dle zákona č. 168/1999 Sb. ve znění pozdější předpisů, o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů.

Paragraf 6 odstavec 2 tohoto zákona říká následující. „Nestanoví-li tento zákon jinak, má pojištěný právo, aby pojistitel za něj uhradil v rozsahu a ve výši podle občanského zákoníku poškozenému ... c) ušlý zisk“ [4]. Neméně důležitý je i odstavec 3 v paragrafu 6. „Škoda podle odstavce 2 písm. a) až c) se hradí v penězích, maximálně však do výše limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě“ [4].

§ 442 odstavec 1 Občanského zákoníku - „Hradí se skutečná škoda a to, co poškozenému ušlo (ušlý zisk)“ [2].

Ad b) Dle sdělení České pojišťovny a. s., nelze tento případ pojistit na ušlý zisk žádným komerčně nabízeným pojištěním. Jediné, jak firma může předejít ušlému zisku, je uzavření pojištění na poskytnutí náhradního vozidla v případě nehody. Toto pojištění lze sjednat i pro vozidla nad 3,5 tuny.

Ušlý zisk je obvykle stanoven znaleckým posudkem založeným na průzkumu dat konkrétního poškozeného vozidla v průběhu předešlého dvanáctiměsíčního provozu. Dvanáct měsíců předcházejících nehodě je všeobecně považováno za dostatečně dlouhý časový úsek na prokázání ziskovosti konkrétního vozidla určeného k podnikatelské činnosti u konkrétní firmy v daném regionu. Pokud vozidlo není v provozu po dobu dvanácti měsíců

před nehodou, je nutné doložit data i za tuto zkrácenou dobu. Záleží na pojišťovně, zda uvedené zkrácené období bude považovat za prokazatelné pro výpočet ušlého zisku. Významný vliv na výši ušlého zisku mají technické parametry vozidla, na nichž závisí provozní výdaje.

3 CHARAKTERISTIKA AUTOBUSŮ

Pro posouzení ušlého zisku, respektive posouzení ekonomických parametrů provozu daného vozidla, je velmi nutné znát i technické parametry vozidla. Zejména takové, které ovlivňují ekonomiku provozu, ale též technologii a dobu oprav.

3.1 AUTOBUSY SOR

3.1.1 SOR Libchavy spol s r. o.

Autobusy značky SOR jsou vyráběny ve východočeských Libchavách nedaleko Ústí nad Orlicí. Firma SOR Libchavy spol. s r. o. je druhým největším výrobcem autobusů v České republice. Největším výrobcem v České republice je stále Iveco Czech Republic (dříve Karosa), ale tento výrobce se v současnosti více zaměřuje na export a tak největším dodavatelem autobusů a český trh je v současnosti SOR Libchavy spol. s r. o.. Výrobní program autobusů SOR nyní zahrnuje vozy délky 8,5 m, 9,5 m, 10,5 m, 12 m, 13,5 m a 18 m v různých provedeních určených pro městský, meziměstský i dálkový provoz. Kromě klasických autobusů má firma ve své nabídce autobusy poháněné zemním plynem (BNG 12, NBG 12, CG 12 a CNG 12), elektrobuses (EBN 10,5), hybridní autobus (NBH 18) a v nabídce jsou i trolejbusy (TNB 12 a TNB 18) [5].



Obr. 1 Areál SOR Libchavy spol s r. o. [6]

Původně se firma zabývala výrobou a opravou zemědělské techniky. Odtud je i název,

který se drží dodnes SOR = Sdružení opravárenství a rozvoje. V roce 1991 byla firma privatizována a začala se zabývat stavební technikou, hlavně lešením a maringotkami. Začal též vývoj prvního prototypu autobusu s délkou 7,5 metru. Tento prototyp osazený motorem Perkins a samočinnou převodovkou Voith vyjel koncem roku 1993 a jednalo se o vůz SOR 7,5 Lili. Od roku 1994 firma SOR Libchavy spol. s r. o. prodává autobusy vlastní koncepce s hnacími agregáty renomovaných výrobců (v současnosti Iveco a Cummins).

Autobusy značky SOR jsou na všech kolech vybaveny kotoučovými brzdami. Jejich spodní část skeletu je pro zvýšení antikorozi odolnosti zhotovena z nerezových profilů a opláštění karoserie z plastových materiálů. Celá karoserie je polosamonosná. Nerezové materiály jsou použity na nejvíce korozně namáhaných místech ve spodní části autobusu (část pod podlahou vozu, nástupní schody, prostor okolo kol apod.). Dutiny ocelových profilů jsou chráněny ochranným nástřikem. Všechny používané díly namáhané od vnějšího prostředí jsou používány od výrobců, kteří zaručují jejich dlouhou životnost i v těžkých podmínkách [5].

Hlavní přednosti autobusů SOR vidí firma v následujících bodech [5]:

- nízká pohotovostní hmotnost - pohotovostní hmotnost vozů SOR je průměrně o 2 tuny nižší než u konkurenčních vozů srovnatelného typu,
- nízká průměrná spotřeba paliva - cca o 14,5 % nižší než u konkurenčních vozů po celou dobu životnosti vozidla (1 tuna = 7,25 % spotřeby) - potvrzená objektivními srovnáními teoretickými i ze statistik v provozu,
- vyšší měrný výkon vozů - s ohledem na nižší pohotovostní i celkovou hmotnost vozů SOR oproti konkurenčním vozům je měrný výkon vozidel (i přes případný nižší jmenovitý výkon) mírně vyšší,
- použití pneumatik 19,5“ - dává oproti 22,5“ při stejné životnosti hlavní výhody v menších výkrojích kol do karosérie a vhodnějším uspořádání sedadel nad nimi i nižší pořizovací náklady při obnově,
- logické a efektivní využití prostoru a uspořádání interiéru vozu včetně pracoviště řidiče.

Společnost má jediného stoprocentního vlastníka. Tím je firma BAULIGA a.s., která je vlastněna Energetickým a průmyslovým holdingem, a.s. investičních skupin J&T a PPF. Základní kapitál firmy SOR Libchavy spol. s r. o. je v současnosti 80 000 000 Kč [7].

3.1.2 SOR C 10,5

Model SOR C 10,5 je vyráběn od roku 2000. Je to dvoudveřový meziměstský autobus

se dvěma nápravami. Zadní náprava je tuhá hnací náprava značky Meritor. Přední náprava je s lichoběžníkovou konstrukcí a nezávislým zavěšením kol. Jejím výrobcem je sama firma SOR. Použito je pneumatické pérování spolu s tlumiči Brano. Autobus má délku 10 780 mm, šířku 2 525 mm a výšku 2 950 mm. Maximální technicky přípustnou hmotností je 15 000 kg, přičemž provozní hmotnost je 7 750 kg. O zpomalení autobusu se starají vzduchem ovládané kotoučové brzdy značky Knorr spolu s retardérem Telma (na přání může být nahrazen hydraulickým retardérem značky Voith). Autobus má dvě základní specifikace interiéru, které se liší použitím středních dveří. V obou specifikacích (pokud autobus není na přání zákazníka vybaven jinak) je vždy místo pro dětský kočárek nebo invalidní vozík. Pokud jsou použity střední dvojkřídlé dveře (šířka 1 200 mm), je kapacita autobusu 40 míst k sezení a 32 míst k stání. Druhou variantou jsou střední jednokřídlé dveře (šířka 660 mm). Při použití těchto dveří je počet míst k sezení 42 a k stání 30. K pohonu autobusu slouží motor Iveco Tector 6 (šestiválec s objemem 5880 cm³, Euro 5 EEV, 185 kW/850 Nm). Tato varianta motoru je použita u nových vozů. U starších vozů byl použit stejný motor, ovšem s malými výkonovými odchylkami, který splňuje nižší emisní normy. Motor je spojen a mechanickou šestistupňovou převodovkou ZF. Maximální konstrukční rychlost autobusu je na dnešní obvyklé hranici, tedy 100 km/h [5].



Obr. 2 SOR C 10,5 [8]

Samozřejmostí je možnost úpravy interiéru na přání zákazníka, velký rozsah výbavy pro zlepšení technických parametrů vozidla, bezpečnostních prvků a výbavy pro zvýšení pohodlí cestujících.

V České republice má vozy SOR C 10,5 ve svém vozovém parku mnoho dopravních společností. Mezi vlastníky s největším počtem těchto vozů se řadí např. Veolia Transport Česká republika a.s. či BusLine a.s..

3.1.3 SOR C 9,5

První vůz modelové řady 9,5 byl vyroben v roce 1997. Vůz má shodnou koncepci jako větší model C 10,5, který z modelu C 9,5 vycházel. Je to, stejně jako SOR C 10,5, dvounápravový dvoudvěřový autobus.



Obr. 3 SOR C 9,5 [9]

Délka daného typu autobusu je 9 630 mm. Maximální přípustná hmotnost je 15 000 kg a obsaditelnost se liší dle použitých středních dveří. Pokud jsou použity střední jednokřídlé dveře (šířka 660 mm), je maximální obsaditelnost autobusu 36 sedících a 26 stojících cestujících. Dvoukřídlé střední dveře (šířka 1200 mm) zaručují možnost cestovat 34 sedícím a 28 stojícím cestujícím. Většina technických údajů je díky shodné koncepci shodná s větším modelem C 10,5 (motor, převodovka, nápravy, brzdy) [5].

Díky tomu, že v době, kdy tento model přišel na trh (1997), nebyl autobus obdobné délky a obdobné ceny ve výrobním sortimentu žádného autobusového výrobce působícího na tuzemském trhu, získal si rychle hodně zájemců o koupi. Mezi vlastníky s největším počtem tohoto typu autobusů můžeme opět zařadit firmu Veolia Transport Česká republika a.s.

3.2 AUTOBUSY MAN

3.2.1 MAN Truck & Bus AG

MAN Truck & Bus AG je součástí jednoho z největších evropských koncernů MAN Group se sídlem v německém Mnichově. Počátky koncernu MAN jsou spjaty s otevřením železárny St. Antony v roce 1758, což znamená, že v roce 2008 tento koncern oslavil neuvěřitelných 250 let své existence.

Koncern se dělí na tři skupiny:

- MAN Truck & Bus
- MAN Diesel & Turbo
- MAN Latin America.

MAN Truck & Bus AG se, jak již je z názvu patrné, dělí na výrobu nákladních automobilů a autobusů. Vývoj autobusů MAN má dlouhou historii. Od roku 1904 pod značkou Büssing, integrovanou do koncernu MAN v roce 1972, až do dnešní doby, kdy výroba autobusů MAN probíhá v několika státech po celém světě. V roce 1904 byl sestaven první omnibus (vůz tažený koňmi) značky Büssing. V současnosti firma MAN, jako jeden z největších producentů autobusů a autobusových podvozků (v roce 2008 MAN vyprodukoval přes 7200 autobusů a autobusových podvozků), má autobusy na všechny typy provozu [10].

Následující autobusy jsou v nabídce pro Českou republiku. Městské autobusy jsou označovány obchodním názvem Lion's City a Lion's City LE. Lion's City LE je městský linkový autobus, který se vyrábí v jediné délce 12 metrů. Autobusy Lion's City jsou nízkopodlažní městské autobusy. Vyrábějí se v délkách 10,5 m (označení M), 12 m a pak také v kloubových verzích 18 m (označení G) a 18,75 m (označení GL). Maximální počet cestujících v největším městském autobusu (GL) je 165. Řada Lion's City získala prestižní ocenění Bus of the Year pro rok 2005.

Další kategorií jsou meziměstské autobusy. V této kategorii nalezneme dvě modelové řady autobusů MAN. První řada Lion's City s modely Ů a LE Ů vychází z městské verze. Liší se jiným uspořádáním interiéru. Určena je na kratší meziměstské linky. Vyrábí se v délce 12 metrů. Druhou modelovou řadou u meziměstských autobusů jsou autobusy Lion's Regio. Autobusy jsou vyráběny buď jako třínápravové (označení L, délka 13,9 m) nebo klasické dvounápravové v délkách 12,25 m a 13 m (označení C). Tento model bude podrobněji rozebrán v následující kapitole.

Zájezdové autobusy společnost MAN vyrábí pod názvem Lion's Coach. Stejně jako u modelu Lion's Regio jsou na výběr tři délkové varianty. První variantou je dvounápravový Lion's Coach o standardní délce 12 m. A dále dva třínápravové autobusy označené písmeny C a L. Lion's Coach C je dlouhý 13,26 m a L je dlouhý 13,8 m. Autobusy jsou vyráběny pro 44 – 57 cestujících.

Nejluxusnější autobusy koncernu MAN jsou autobusy značky NEOPLAN. Autobusy NEOPLAN mají pětasedmdesátiletou tradici a od roku 2008 je NEOPLAN plně pod koncernem MAN. Luxusní dálkové autokary NEOPLAN nesou obchodní názvy Starliner,

Cityliner, Tourliner a Skyliner. Kvalitu autobusů mimo jiné potvrzuje titul Coach of the Year 2006 udělený modelu Starliner [11].

Autobusy MAN se vyrábí ve třech továrnách. Dálkové autobusy se vyrábí v německém Plauen, meziměstské autobusy v turecké Ankaře a městské autobusy v polské Poznani a v turecké Ankaře. Velkou motorárnu nejen pro autobusy provozuje MAN v německém Nürnbergu.

3.2.2 MAN Lion's Regio C

Meziměstský autobus MAN Lion's Regio je vyráběn od roku 2004 v továrně v turecké Ankaře. V roce 2004 se začala vyrábět dvounápravová varianta s délkou 12,25 m a třinápravová varianta označovaná písmenem L a délkou 13,9 m. O dva roky déle, v roce 2006, byla nastartována výroba poslední varianty. Má délku 13,9 m, je označována písmenem C a má dvounápravový podvozek.



Obr. 4 MAN Lion's Regio C [12]

Lion's Regio C má délku přesně 13 010 mm, šířku 2 550 mm, výšku 3 400 mm. Celková hmotnost autobusu je 18 000 kg. Zavazadlový prostor má objem 6,80 m³. Dle výbavy interiéru a typu zadních dveří (jednokřídlé, dvoukřídlé) má autobus 53 až 59 míst k sezení. Vozidlo může být vybaveno jedním z několika typů motorů MAN D20 s přímým vstřikováním paliva Common-Rail o výkonu 320 až 400 koňských sil, splňujících emisní normu EURO 5 či EEV. Dále je na výběr ze čtyř možných převodovek. Jedná se o manuální šestistupňovou převodovku, automatickou dvanáctistupňovou převodovku s možností manuální změny rychlostních stupňů (tzv. TipMatic) a čtyř nebo šestistupňové automatické převodovky. Autobus je na všech kolech osazen kotoučovými brzdami se systémem EBS.

Odpružení autobusu je vzduchové se systémem ECAS. Maximální konstrukční rychlost autobusu je 100 km/h.

Základní objem palivových nádrží je 300 l, ale autobusy je možno dovybavit doplňkovou nádrží o objemu 210 l.

Autobus lze samozřejmě dovybavit nadstandardní výbavou zvyšující komfort a bezpečnost cestujících a posádky (sedadlo druhého řidiče, toaleta, bar, DVD přehrávač, LCD monitory). Na výběr je též několik typů sedadel [13].

V České republice se tyto autobusy začaly u dopravců objevovat v roce 2006 a získaly si velkou oblibu díky nízkým provozním nákladům, velké přepravní kapacitě, povedenému a snadno udržovatelnému interiéru a velké variabilitě využití jak na meziměstských linkách, tak v dálkové a zájezdové dopravě. Jako jednoho z největších vlastníků těchto vozů lze jmenovat společnost BusLine a.s..

Do roku 2009 byl tento model vyráběn též jako NEOPLAN Trendliner.

4 VÝBAVA A VYUŽITÍ AUTOBUSŮ

4.1 AUTOBUSY SOR C 10,5 A C 9,5 U CDS NÁCHOD

V této diplomové práci se pracuje s hodnotami, které vytvořily následující autobusy SOR C 10,5 a C 9,5 společnosti CDS Náchod.

SOR C 10,5

- RZ 1H9 9570 rok výroby 2003
- RZ 2H2 0290 rok výroby 2004
- RZ 3H7 9493 rok výroby 2008
- RZ 3H9 8573 rok výroby 2008
- RZ 4H3 2775 rok výroby 2009

SOR C 9,5

- RZ 1H5 8454 rok výroby 2002
- RZ 1H7 2808 rok výroby 2003
- RZ 2H6 6667 rok výroby 2006

4.2 VÝBAVA AUTOBUSŮ SOR C 10,5 A C 9,5

Autobusy SOR C 10,5 a C 9,5 společnosti CDS Náchod jsou mírně specifické. Většina dopravců v České republice má tyto autobusy vybaveny základními výbavou, někteří i klimatizací.

Autobusy SOR C 10,5 a C 9,5 společnosti CDS Náchod jsou uvedeny do provozu postupně od roku 2002 do roku 2009. Z toho plynou rozdíly vzniklé jak modernizací vzhledu, tak modernizací technického vybavení autobusů. Rozdíly vnějšího vzhledu autobusů jsou především na přední a zadní části. Rozdíl technického vybavení nastal zejména u motorů a to z důvodů nutnosti plnit přísnější emisní normy. Nejstarší vůz má motor Iveco Tector 6 (šestiválec s objemem 5880 cm³, 176 kW/810 Nm), splňující emisní normu EURO 3, novější modely mají stejný motor, ovšem splňující emisní normu EURO 4. Odlišnosti je též možno vidět v interiéru, hlavně na místě řidiče autobusu. Zde je snaha co nejvíce vylepšit ergonomii ovládacích prvků a pohodlí řidiče.

Toto jsou pouze faceliftové úpravy. Základní koncepce modelu zůstala po celou dobu nezměněna. Hlavní rozdíl mezi běžnými modely C 10,5 (C 9,5) a modely u firmy CDS

Náchod nalezneme v interiéru autobusu. Všechny autobusy mají interiér z turistických autobusů řady LH. To znamená, že v autobusech jsou pohodlná dálková sedadla s možností sklonu opěradla, výsuvem do uličky a opěrkou na nohy, která jsou umístěna na zvýšené podlaze. Zvýšená podlaha má za následek zvětšení prostoru pro zavazadla. Kapacita autobusu je 41 sedících cestujících a 35 stojících cestujících (SOR C 10,5), resp. 33 sedících a 25 stojících cestujících (SOR C 9,5). Dalším prvkem, který je doménou typů LH jsou čtecí lampičky. Pro další zpříjemnění cesty je cestujícím k dispozici automatická klimatizace s výdechy nad každým sedadlem a tónovaná skla. Ve výbavě těchto autobusů můžeme najít bar, kávovar, chladicí box a DVD přehrávač s televizí. Některé autobusy jsou též vybaveny tažným zařízením, které je nejvíce využíváno v letní sezóně pro tažení cyklovleků. Ty jsou využívány jak na zájezdech, tak na speciálních cyklolinkách v Královéhradeckém kraji.

Hlavní změny oproti standardním autobusům SOR C 10,5 a C 9,5 jsou tedy:

- pohodlná dálková sedadla
- zvýšená podlaha
- výdechy klimatizace nad každým sedadlem
- tónovaná skla
- čtecí lampičky
- zvětšený zavazadlový prostor
- bar, kávovar
- DVD přehrávač s televizí (u některých vozidel)

Odborná i laická veřejnost takto vybavené autobusy často nazývá řadou LC, ale žádná taková řada se ve výrobním programu autobusů SOR, dle jejich oficiálních stránek, nenachází. Ceny takto nadstandardně vybavených autobusů jsou následující. SOR C 10,5 v této výbavě stojí 3 800 000 Kč. Menší SOR C 9,5 stojí 3 200 000 Kč. Ceny jsou uvedeny bez DPH.

4.3 VYUŽITÍ AUTOBUSŮ SOR C 10,5 A C 9,5

Základní využití těchto autobusů je po většinu roku na linkách a to jak v rámci systému IREDO (Integrovaná regionální doprava v Královéhradeckém kraji), tak i na dálkových linkách číslo 640111 Broumov – Praha, 640120 Broumov – Pardubice a do března letošního roku i na lince 640112 Broumov – Brno. Na linkách v rámci systému IREDO jsou nasazovány na linky, kde není třeba přepravit velké objemy cestujících. Na dálkových linkách jsou nasazovány v méně lukrativních časech, kdy nedojde k naplnění

autobusů s vyšší obsaditelností, jako je např. MAN Lion's Regio.

Provoz na linkách představuje využití těchto autobusů po většinu roku. Tyto vozy jsou používány i na zájezdovou dopravu. Využití najdou především při zájezdech menších skupin, které nenaplní kapacitu „velkého“ autobusu, který by byl pro malou skupinu nepotřebný a také finančně náročný. Autobusy SOR C 10,5 a C 9,5 je provozována zájezdová doprava po celé Evropě. Jako příklad lze uvést některé poznávací zájezdy či zájezdy za sportem – například cyklistické zájezdy.

Podíl kilometrů na linkách a v zájezdové dopravě se u jednotlivých autobusů liší. Autobusy SOR C 10,5 najedou u společnosti CDS Náchod v průměru 95 000 kilometrů za rok, modely C 9,5 mají průměrný roční výkon 80 000 km. Autobusy jsou nasazovány na zájezdovou dopravu a na pravidelnou linkovou dopravu dle potřeby, tedy ne zcela pravidelně. Některé autobusy tak v rámci stanoveného oběhu vozidel vykazují 60 % výkonu v zájezdové dopravě a 40 % výkonu v pravidelné linkové dopravě. Jiné autobusy dosahují v zájezdové dopravě jen 5 % , nebo i méně, z celkových ročních výkonů. Hlavním důvodem je požadavek na potřebnou kapacitu přepravy (počet přepravovaných osob) a někdy i požadavky na služby dopravce a vybavenost autobusů.

4.4 AUTOBUSY MAN LION'S REGIO C U CDS NÁCHOD

V této diplomové práci se pracuje s hodnotami, které vytvořily následující autobusy MAN Lion's Regio C společnosti CDS Náchod.

- RZ 3H2 2150 rok výroby 2007
- RZ 3H4 2140 rok výroby 2007
- RZ 3H7 9491 rok výroby 2008
- RZ 3H7 9492 rok výroby 2008
- RZ 4H1 4960 rok výroby 2009
- RZ 4H1 4961 rok výroby 2009

Autobus s RZ 4H1 4960 byl zřejmě v důsledku ztráty RZ během roku 2010 přečíslován na 4H4 3319. Pro potřeby této práce mu je ponecháno označení původní RZ.

4.5 VÝBAVA AUTOBUSŮ MAN LION'S REGIO C

Autobusy MAN Lion's Regio C společnosti CDS Náchod byly vyrobeny v letech 2007

až 2009 a dodávány byly vždy ve dvojici.

Všechny autobusy jsou vybaveny horizontálně umístěnými šestiválcovými motory MAN D2066 LUH o objemu 10 518 cm³, splňujícími emisní normu EURO 4. Motory mají výkon 257 kW při 1700 otáčkách za minutu. Maximální točivý moment je k dispozici v širokém rozmezí 1 000 – 1 400 otáček za minutu a jeho hodnota je 1 750 Nm. Převodovka u těchto autobusů je šestistupňová manuální.

Maximální obsaditelnost autobusu je 53 sedících a 12 stojících cestujících. Autobusy jsou pro pohodlí cestujících vybaveny klimatizací, kávovarem, chladícím boxem, DVD přehrávačem, dvěma monitory a toaletou. Zároveň je autobus pro vyšší komfort cestujících vybaven tónovanými skly.

Jsou zde polohovatelná vysoká sedadla s opěrkou na nohy. Nad sedadly je umístěno LED osvětlení a výdech klimatizace pro každé místo. Zároveň je nad každou dvousedáčkou umístěn reproduktor.

Cena autobusů MAN Lion's Regio je v této konfiguraci 195 000 EUR. Což je po přepočtu 4 755 075 Kč. Brán je kurz dle ČNB ze dne 18. 3. 2011 – 1 EUR = 24,385 Kč. Na pořízení autobusů v jednotlivých letech má výrazný vliv i směnný kurz české koruny oproti Euru. V následující tabulce (tabulka 1) jsou u daného typu autobusu porovnány pořizovací ceny v Kč, i když cena v € zůstala stejná. Rozdíly v pořizovací ceně vozidel v rozsahu cca 293 000 Kč až 550 000 Kč mají zásadní vliv při rozhodování o pořízení autobusů a o jejich vybavení. V každém roce byly pořízeny dva autobusy.

Tab. 1 Cena MAN Lion's Regio

Rok pořízení	Cena v EUR	Roční kurz dle ČNB	Cena v Kč
2007	195 000	1 EUR = 27,762 Kč	5 413 590
2008	195 000	1 EUR = 24,942 Kč	4 863 690
2009	195 000	1 EUR = 26,445 Kč	5 156 775
Průměrná cena autobusu v letech 2007 - 2009			5 144 685

Průměrná cena autobusu MAN Lion's Regio v letech 2007 – 2009 byla tedy 5 144 685 Kč. Cena je bez DPH.

4.6 VYUŽITÍ AUTOBUSŮ MAN LION'S REGIO C

Autobusy MAN Lion's Regio C jsou během roku kvůli jejich velikosti nejvíce využívány na dálkové linky společnosti CDS Náchod v časech, kdy je největší poptávka

o tyto linky. Konkrétně se jedná o linky číslo 640111 Broumov – Praha, 640120 Broumov – Pardubice a do března letošního roku i o linku 640112 Broumov – Brno.

V turistické sezóně jsou autobusy nasazovány na zájezdy po celé Evropě. V letních měsících autobusy míří hlavně tam, kam většina českých turistů, tedy do Chorvatska. O velkém nasazení těchto autobusů v zájezdové dopravě svědčí fakt, že z celkového ročního počtu najetých kilometrů, jenž je v průměru 150 000 km, najedou jednotlivé autobusy MAN Lion's Regio C až cca 60 % v zájezdové dopravě.

5 CHARAKTERISTIKA OPRAV AUTOBUSŮ V PRŮBĚHU EKONOMICKÉHO ŽIVOTA A ANALÝZA POTŘEBY ČASU NA OPRAVY

5.1 PRAVIDELNÉ SERVISNÍ ÚKONY

V souladu s předpisy jsou u autobusů prováděny pravidelné servisní prohlídky. Plán údržby vozidel firmy CDS Náchod je plně v souladu s prováděcími předpisy výrobce. Plán údržby je vnitropodnikovým nařízením ještě přísnější. Vozidla jsou, kromě prohlídek stanovených výrobcem, kontrolována pravidelně každý měsíc.

U nového vozidla je několik základních vzdáleností, po kterých je nutno provést prohlídku vozu. Je to:

- 2 tisíce km
- 5-10 tisíc km
- 40 tisíc km
- 70 tisíc km
- 100 tisíc km
- 130 tisíc km
- 160 tisíc km

5.2 DOBA OPRAV PŘI POŠKOZENÍ VELKÝCH KONSTRUKČNÍCH CELKŮ

Doba oprav vozidel je jedním z rozhodujících faktorů pro výpočet ušlého zisku. V České republice není běžně zavedená praxe v posuzování doby oprav z hlediska technologických postupů stanovených výrobcem. Kromě samotné opravy je třeba do doby oprav započítat též dobu čekání na náhradní díly. Dále je nutné vzít v potaz dobu čekání na samotnou opravu. Tyto doby jsou často prodlužovány, zejména pokud je oprava poškozeného vozidla prováděna v neautorizovaném servisu, který nemá dostatečně rychlý přístup k náhradním dílům. Je třeba zdůraznit, že pojišťovny netolerují dlouhé doby čekání na opravu ani na náhradní díly z jakýchkoliv důvodů.

Obvyklá tolerance čekací doby na opravu:

Doba čekání na náhradní díly: max. 24 hodin

Doba čekání na opravu: max. 1 týden

Obvyklé doby oprav jednotlivých konstrukčních celků v autorizovaném servisu:

- Demontáž a montáž (dále jen DaM) motoru, včetně přestrojení 32,0 Nh
- DaM převodovky s retardérem 16,0 Nh
- DaM přední nápravy (pokud nebude poškozeno uložení přední nápravy), včetně geometrie přední nápravy 23,0 Nh
- DaM servořízení (pokud nebude poškozeno uložení řízení) 3,5 Nh
- DaM zadní nápravy (pokud nebude poškozeno uložení zadní nápravy) včetně geometrie zadní nápravy 16,0 Nh
- Přední čelo:
 - DaM předního nárazníku 10,0 Nh
 - DaM předního lepeného okna 18,0 Nh
- Oprava předního štítu, DaM výtopné skříně, DaM stěračů, DaM palubní desky (dle poškození) 8 až 30 Nh
- DaM zadního vnějšího čela (dle poškození a nutnosti rovnání rámu zadního čela) 22 až 36 Nh

6 EKONOMICKÉ UKAZATELE AUTOBUSŮ

Základní ekonomické údaje autobusů SOR C 9,5, C 10,5 a MAN Lion's Regio C byly získány z měsíčních hospodářských listů vozidla (dále jen HLV) poskytnutých firmou CDS Náchod. HLV dává přesný přehled o všech nákladech a výnosech, které jednotlivá vozidla měla. V dopravní organizaci je určujícím znakem, podle kterého jsou HLV tříděny, registrační značka vozidla. HLV jsou obvykle členěny po měsících.

RZ

Rok pořízení vozidla :	
Pořizovací cena :	
Počet pneu :	
Speciální vybava :	
Nejvyšší povolená hmotnost	
Provozní hmotnost	

Nákladová položka	R o k				
	2009	2010	2011	2012	2013
Materiál					
z toho Pohonné hmoty					
Ostatní materiál					
Osobní náklady					
Odpisy, leasing					
Opravy a udržování					
Ostatní přímé náklady					
z toho: Silniční daň					
Dálniční poplatky					
Havarijní pojištění					
Pojištění odpovědnosti					
Cestovné					
Jiné náklady					
Režijní náklady					
Provozní náklady celkem					
Tržby					
Hodiny provozu za rok					
Počet ujetých km za rok v ČR					
Počet ujetých km za rok v zahraničí					

Obr. 5 Příklad hospodářského listu vozidla [14]

HLV může mít nekonečně mnoho podob, jelikož firmy zabývající se softwarem nabízejí individuální přístup ke každému zákazníkovi, tedy i možnost individualizace hospodářských listů vozidla. Příklad individuálně upraveného HLV můžeme nalézt na obrázku 5.

V HLV jsou dvě kategorie položek – nákladové a příjmové. Příjmové položky jsou tržby a ostatní výnosy. Tržby jsou uváděny zejména v celkové položce. Tržby je možno členit dle druhu dopravy, kde byly získány (doprava smluvní, nepravidelná nebo linky), dále je možností je rozpočítat na libovolné kilometrové ukazatele (např. tržba na 1 km ložený). Všechny nákladové položky jsou seskupeny v položce náklady celkem. Jedná se o položky,

kteře je nutné vynaložit, aby autobus splňoval všechny technické a legislativní požadavky, dále jsou to položky vytvořené jízdními výkony autobusu (např. pohonné hmoty, mzdy, atd.). Součástí HLV je i přehled ujetých kilometrů.

Pro zpracování této diplomové práce byly vytvořeny upravené HLV, kde jsou uvedeny celkové hodnoty za jednotlivé roky a struktura položek byla upravena tak, aby vyhovovala potřebám této diplomové práce. V novém výběru tedy zůstaly následující položky:

- Tržba celkem (Kč)
- Celkem km (km)
- Celkem PHM – MTZ (l)
- PHM/100 km z MTZ (l)
- Celkem cena PHM (Kč)
- Oleje a maziva (Kč)
- Pneumatiky (Kč)
- Materiál na opravy (Kč)
- Opravy interní (Kč)
- Mzdy osádky celkem (Kč)
- SZ pojištění (řidiči) (Kč)
- Cestovné celkem (Kč)
- Zák. + hav. pojištění (Kč)
- Silniční daň (Kč)
- Odpisy (Kč)
- Poplatky v zahraničí (Kč)
- Dálniční známky, mýtné (Kč)
- Ostatní přímé náklady (Kč)
- Režie celkem (Kč)
- Ostatní výnosy (Kč)
- Náklady celkem (Kč)
- Náklady/km (Kč)
- Zisk (Kč)

Dále byly přidány následující řádky:

- Rozdíly ze zaokrouhlení – I (Kč) – položka opravující zaokrouhlení při výpočtu celkových nákladů

- Rozdíly ze zaokrouhlení – II (Kč) – položka opravující zaokrouhlení při výpočtu zisku
- Kalendářní dny – počet kalendářních dnů v jednotlivých letech.

Pro větší názornost nebyly některé položky převzaty přímo, ale byly dopočítány:

- Cestovné celkem (Kč) = Cestovné, zahraničí (Kč) + Cestovné, tuzemsko (Kč)
- Režie celkem (Kč) = Provozní režie (Kč) + Správní režie (Kč) → do roku 2009
= Režie THP + ŘED (Kč) + Režie DIVIZE ostatní (Kč)
+ Režie TD – int. nájem (Kč) → od roku 2010

Z důvodu potřeb firmy CDS Náchod prošly jejich firmením HLV několika úpravami, které se projevily v těchto položkách:

- Režie celkem (Kč) - viz. výše
- Opravy interní (Kč) = mzda + sociální a zdravotní pojištění mechaniků (vlastních)
→ do roku 2008
= 290 Kč za hodinu práce (opravy zajišťovány technickou divizí firmy) → od roku 2009
- Zák. + hav. pojištění (Kč) = zákonné pojištění (havarijní v položce ostatní přímé náklady) → do roku 2009
= zákonné + havarijní pojištění → od roku 2010

7 ZPRACOVÁNÍ A VYHODNOCENÍ DAT

HLV jednotlivých autobusů vypracované pro tuto práci jsou uvedeny v přílohách č. 1 – 14. Souhrny za jednotlivé modely jsou uvedeny v HLV v přílohách č. 15 – 17. V následujících kapitolách je uvedeno již jen vyhodnocení ekonomických údajů.

7.1 VYHODNOCENÍ DAT AUTOBUSŮ SOR C 9,5

7.1.1 1H5 8454

Nejstarší autobus značky SOR ve flotile autobusů CDS Náchod. Konkrétně se jedná o model SOR C 9,5 vyrobený v roce 2002. Podrobné ekonomické údaje k tomuto vozidlu jsou bohužel dostupné až od roku 2004, takže i v této diplomové práci se pracuje s daty až od roku 2004. Tento autobus je v tomto výběru velmi specifický, protože až na rok 2005, kdy byl ve velmi mírném zisku, se po celou dobu pohybuje ve ztrátě, i když v posledních letech pouze v mírné. Tato ztráta může mít několik možných příčin. Největší podíl na tom ale nejspíš budou mít dvě hlavní příčiny. První, je v některých letech menší počet najetých kilometrů. Druhou a nejspíše tou nejvýraznější příčinou, proč je tento autobus tolik ztrátový, je to, že má vyšší spotřebu pohonných hmot než zbylé dva vozy stejné délky a dokonce i vyšší než větší autobusy SOR. Vysvětlením obojího, tedy jak nižšího počtu najetých kilometrů, tak i vyšší spotřeby pohonných hmot, může být nasazování autobusu spíše na linky v rámci Královéhradeckého kraje, než na dálkové linky či zájezdy. Na dálkových linkách by totiž rychleji narůstal počet najetých kilometrů a pravděpodobně by se snížila i spotřeba, už jen z toho důvodu, že se jezdí delší vzdálenosti bez zastavení.

- Zisk za den -352 Kč
- Zisk na kilometr -1,65 Kč

7.1.2 1H7 2808

Druhý nejstarší autobus značky SOR u společnosti CDS Náchod. Vůz byl do vozového parku zařazen v průběhu roku 2003. Nicméně i u něho se podrobné ekonomické údaje v ucelené elektronické podobě vyskytují až od roku 2004. I tento vůz se převážnou dobu provozu pohyboval v ekonomické ztrátě. Ovšem po ukončení odpisů v průběhu roku 2009 se vůz dostal do celkem výrazného zisku, ve kterém pokračoval i v roce 2010. Oproti předchozímu vozu je vůz v celkově menší ztrátě a navíc poslední dva roky již vykazuje zisk.

Způsobeno to je mírně vyšším počtem najetých kilometrů, menšími náklady, které byly vynaloženy na materiál na opravy a hlavně v průměru o litr pohonných hmot na sto kilometrů nižší spotřebou oproti 1H5 8454. Při dnešních cenách pohonných hmot a 80 000 najetých kilometrech ročně se jedná o značnou úsporu nákladů.

- Zisk za den -69 Kč
- Zisk na kilometr -0,31 Kč

7.1.3 2H6 6667

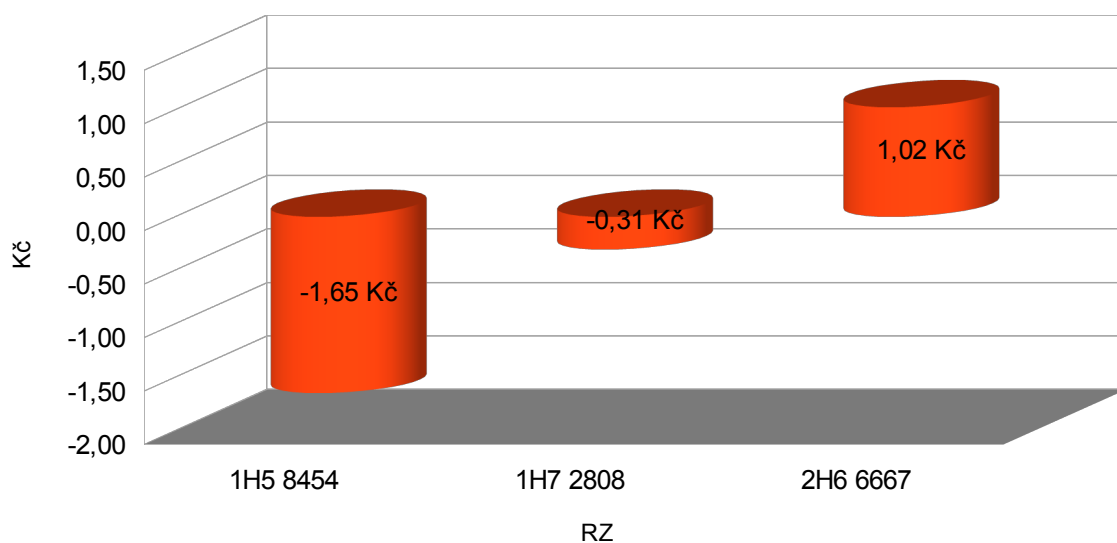
Nejnovější autobus modelové řady C 9,5 u společnosti CDS Náchod. Autobus byl do vozového parku společnosti zařazen v dubnu roku 2006, ale z důvodu nemožnosti zjistit přesný den zařazení do vozového parku jsou data pro tuto práci brána až od května 2006. Toto je jediný vůz modelové řady C 9,5, který se v průběhu svého provozování udržel v zisku. Přičítá to lze celkem vysokému a vyrovnanému průběhu ročního počtu najetých kilometrů (okolo 90 000 km), vyrovnané nízké spotřebě pohonných hmot (21,75 l na 100 km) a též vyrovnaným provozním nákladům za dosavadní dobu provozu autobusu. Například oproti autobusu 1H5 8454 má tento autobus o více než 1,5 litru nižší průměrnou spotřebu na 100 km. To je způsobeno nasazováním na delší linky či zájezdy, kde je spotřeba nižší než u autobusu jezdícího na regionálních linkách po Královéhradeckém kraji. Díky nižší spotřebě jsou též o 1 Kč nižší náklady na ujetý kilometr. Nižší náklady na ujetý kilometr a vyšší počet najetých kilometrů za rok oproti ostatním vozům tohoto typu mají za následek, že autobus je za necelé 4 roky provozu celkově v zisku a ne ve ztrátě.

- Zisk za den 251 Kč
- Zisk na kilometr 1,02 Kč

7.1.4 Shrnutí - SOR C 9,5

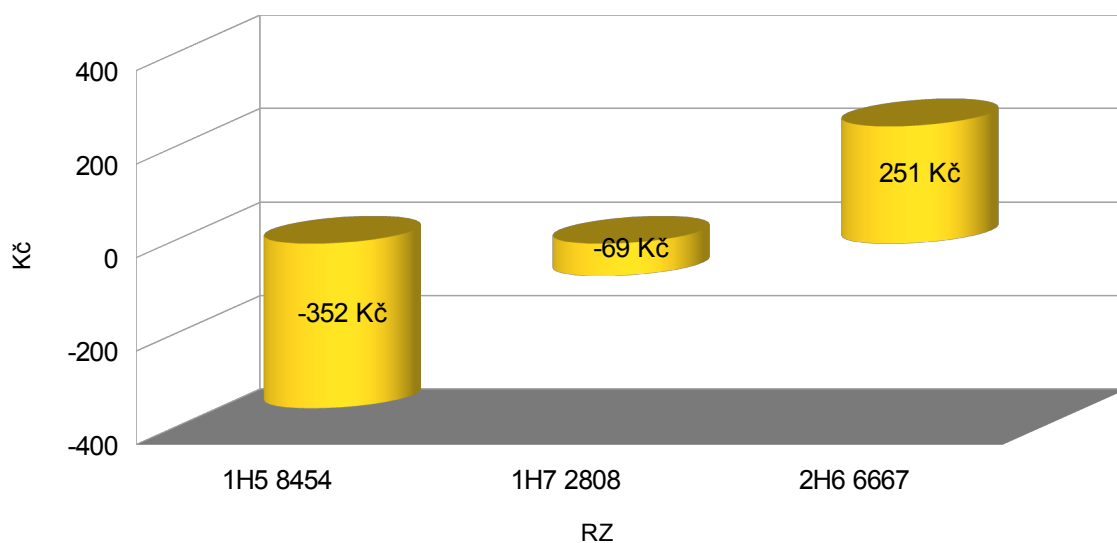
Na obrázcích číslo 6 a 7 můžeme vidět výsledek ziskovosti autobusů SOR C 9,5 na ujetý kilometr respektive na den. V případě těchto autobusů by se dalo říci, že jde spíše o grafické znázornění jejich ztráty. Jediným autobusem, který je v zisku, je nejnovější autobus 2H6 6667.

SOR C 9,5 zisk na kilometr



Obr. 6 Graf zisku na kilometr – SOR C 9,5

SOR C 9,5 zisk za den



Obr. 7 Graf zisku za den – SOR C 9,5

Za ztrátou těchto autobusů stojí především jejich nasazování na krátké linky, při kterých nemohou dosáhnout dostatečného počtu kilometrů, který by jim zajistil zisk. Tyto krátké linky též vyžadují mnoho zastavování a rozjíždění, které vede k vyšší spotřebě pohonných hmot a tudíž i vyšším nákladům na ujetý kilometr.

7.2 VYHODNOCENÍ DAT AUTOBUSŮ SOR C 10,5

7.2.1 1H9 9570

První zástupce autobusů SOR délky 10,5 metru. Autobus byl vyroben v roce 2003. Z důvodu nemožnosti zjistit potřebná data za rok 2003 jsou pro tuto diplomovou práci používána data až od ledna 2004. Tento autobus je prvním vozem značky SOR u CDS Náchod, jenž po celou dobu jeho provozování má zisk v černých, tedy kladných číslech. Průměrný roční zisk mírně přesahuje tři sta tisíc korun českých. Jeho zisk pramení především z velkého počtu najetých kilometrů (v letech 2004 a 2005 přes 160 000 kilometrů za rok). Tento vysoký počet najetých kilometrů spolu s celkem nízkou průměrnou spotřebou pohonných hmot (22,71 litrů na sto kilometrů) má za následek velmi nízké průměrné náklady na ujetý kilometr (pouze 19,12 Kč). Z toho pramení výše zmíněný zisk tohoto konkrétního autobusu.

- Zisk za den 836 Kč
- Zisk na kilometr 2,63 Kč

7.2.2 2H2 0290

Další zástupce modelové řady C 10,5. Vyroben byl v roce 2004 a zařazen do provozu v dubnu téhož roku. Pro tuto diplomovou práci jsou použita data od května roku 2004, jelikož dubnová data nejsou úplná a nelze přesně určit, kdy byl autobus nasazen do provozu. Již od tohoto roku byl autobus v zisku. Zisk byl způsoben stejnými faktory jako u vozu v kapitole 8.2.1, tedy nízkou spotřebou pohonných hmot (22,92 litru na sto kilometrů), velkým počtem najetých kilometrů v jednotlivých letech (průměrně přes 100 000 kilometrů za rok). To se opět odráží ve velmi nízkých provozních nákladech na kilometr (19,80 Kč). Náklady by mohly být ještě nižší, jenže v roce 2010 autobus najel menší počet kilometrů, měl vyšší spotřebu a tudíž jeho náklady na jeden ujetý kilometr dosahovaly částky 25,21 Kč a dostal se do ztráty skoro 113 000 Kč. Je to způsobeno nasazováním na kratší linky a menším počtem kilometrů najetých v nepravidelné dopravě oproti roku 2009.

- Zisk za den 1 016 Kč
- Zisk na kilometr 3,51 Kč

7.2.3 3H7 9493

Zařazení tohoto vozu se datuje na duben roku 2008. Z důvodu nemožnosti určit přesný

den zařazení autobusu do vozového parku jsou data brána až od dalšího kalendářního měsíce, tedy od 1. května 2008.

Autobus se za necelé tři roky provozu dovedl udržet v celkovém zisku. Hlavně díky roku 2009, kdy byl v zisku přes čtvrt milionu korun. Ostatní roky (jak rok 2008, tak i 2010) byl autobus ve ztrátě. V roce 2008 mírné, v roce 2010 celkem výrazné ztrátě. V roce 2008 může za finanční ztrátu nižší počet najetých kilometrů způsobený nasazením autobusu do provozu až v průběhu roku. Rok 2010 byl ovlivněn nárůstem cen pohonných hmot. Toto spolu s vyšší spotřebou o více než dva a půl litru na sto kilometrů (22,71 l v roce 2010 a 20,15 l v roce 2009) způsobilo podstatně vyšší náklady na jeden kilometr. To nejvíce zapříčinilo celkovou ztrátu za tento rok. Tento autobus je značně využíván v nepravidelné a smluvní dopravě. Každý rok ujel více než polovinu kilometrů právě na tomto druhu dopravy.

- Zisk za den 127 Kč
- Zisk na kilometr 0,53 Kč

7.2.4 3H9 8573

Druhý nejnovější autobus značky SOR ve vozovém parku společnosti CDS Náchod. Zařazen byl na konci roku 2008, data pro práci jsou tedy brána od začátku roku 2009. K dispozici jsou data za období dvou let. A dalo by se říci, že i celkem vyrovnaných let (jak z pohledu najetých kilometrů, tak částečně i z pohledu celkového zisku). V obou letech se autobus dostal do výrazného zisku. V roce 2009 byl zisk přes 320 tisíc Kč a v roce 2010 dokonce přes 390 tisíc Kč. Těchto celkem vyrovnaných výsledků dosáhl autobus i přes to, že náklady na jeden ujetý kilometr se liší o 1,80 Kč ve prospěch roku 2010 (z toho plyne vyšší zisk v tomto roce).

- Zisk za den 977 Kč
- Zisk na kilometr 3,74 Kč

7.2.5 4H3 3275

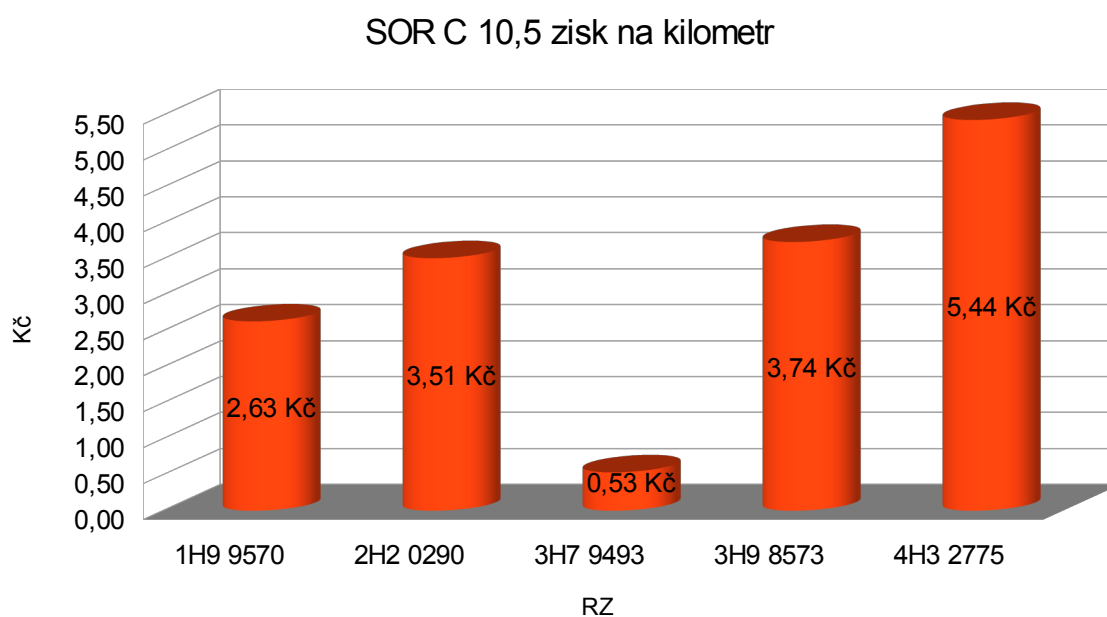
Nejnovější autobus SOR C 10,5 a zároveň nejnovější autobus z celé této diplomové práce. Zařazen byl v průběhu prosince roku 2009. Data jsou čerpána od prvního měsíce, kdy byl plně v provozu, tedy od ledna roku 2010. Díky tomu, že se jedná o nejnovější autobus, jsou zde naprosto minimální náklady na opravy a materiál na tyto opravy. I z tohoto důvodu se jedná v současné době o nejziskovější autobus značky SOR u CDS Náchod. Za rok 2010

měl tento autobus zisk 527 085 Kč. Z tohoto obrovského zisku za rok pramení i velmi vysoký zisk na jeden den či na jeden ujetý kilometr. Toto vše se podařilo, aniž by autobus najel více než 100 000 km. Přičemž některé starší modely takového zisku dosahovaly okolo hranice 120 000 ujetých kilometrů za rok a některé se na tuto výši zisku nedostaly ani při ujetí 160 000 km během jednoho roku.

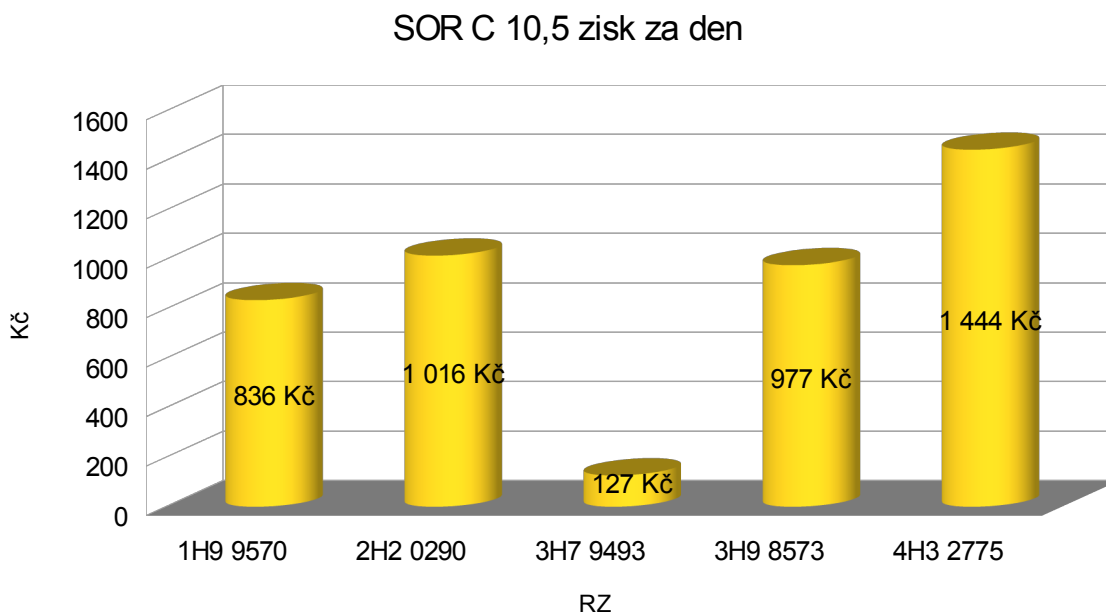
- Zisk za den 1 444 Kč
- Zisk na kilometr 5,44 Kč

7.2.6 Shrnuti - SOR C 10,5

U SORů C 10,5 můžeme pozorovat oproti vozům C 9,5 ziskovost všech vozů. Jediný vůz, který s tím má potíže, je 3H7 9493. I přes vysoký podíl jeho nasazování na nepravidelnou a smluvní dopravu, autobus za celou dosavadní dobu provozu nepřekročil hranici 90 000 ujetých kilometrů během jednoho roku, což oproti ostatním autobusům výrazně zvyšuje náklady na ujetý kilometr a tím se autobus nedostává do takového zisku.



Obr. 8 Graf zisku na kilometr – SOR C 10,5



Obr. 9 Graf zisku za den – SOR C 10,5

Další jev, který u těchto vozů můžeme pozorovat, je, že čím delší dobu jsou v provozu, tím menší ziskovost tyto autobusy mají. Je to logicky dáno tím, že do vozidel je nutné investovat vyšší finanční částky na údržbu a opravy a zároveň tyto vozy nejsou již v takové míře nasazovány, jako když byly nové. Jediný autobus se z toho z výše uvedených důvodů vymyká a to 3H7 9493.

7.3 VYHODNOCENÍ DAT AUTOBUSŮ MAN LION'S REGIO C

7.3.1 3H2 2150

První autobus MAN Lion's Regio C ve vozovém parku společnosti CDS Náchod. Zařazení autobusu do vozového parku proběhlo v květnu roku 2007. V této práci je tedy pracováno s daty od června 2007. Za tuto dobu má autobus najeto přes půl milionu kilometrů, z čehož vychází průměr přes 13 000 km za měsíc. Vůz byl po celou dosavadní dobu provozu ziskový. Jsou zde ovšem dva roky, které tvoří extrémy. Prvním extrémem je hned první rok 2007. Zde autobus za 7 měsíců svého provozu dokázal vytvořit větší zisk, než v letech 2009 a 2010 za celý rok. Druhým extrémem je poslední rok, tedy rok 2010, kdy autobus dosáhl zisku pouze necelých 165 tisíc Kč. Oproti předešlým více než půl milionovým ziskům to je značný pokles. Tento pokles zisku byl nejspíše způsoben nižším počtem najetých kilometrů a výrazně vyšší cenou pohonných hmot oproti roku 2009. Jinak toto je autobus s nejvyšším průměrným ročním počtem najetých kilometrů ze všech autobusů MAN Lion's Regio C.

I když rozdíly tu nejsou moc velké. Jedná se o rozdíly maximálně 15 000 km za rok.

- Zisk za den 1 455 Kč
- Zisk na kilometr 3,38 Kč

7.3.2 3H4 2140

Druhý autobus MAN zařazený v květnu 2007 a sledovaný od června téhož roku.

Co se týče počtu najetých kilometrů, dá se říci, že spolu s 3H2 2150 jsou na tom velmi obdobně. Za dobu provozu, tedy tři roky a sedm měsíců, mají oba autobusy pouze o 3000 km rozdílný počet najetých kilometrů (564 tisíc km u 3H2 2150 oproti 561 tisíci km u 3H4 2140). Ovšem co se týče zisku, je na tom tento autobus výrazně lépe. Za celkovou dobu provozu má zisk o více než půl milionu Kč vyšší. Tato částka byla souvisle navyšována každým rokem (až na rok 2010). Při stejném počtu najetých kilometrů lze příčiny vyššího zisku hledat v nižší průměrné spotřebě a tudíž i nižších nákladech na ujetý kilometr. Jediným rokem, kdy byl hospodářský výsledek tohoto vozidla horší než u 3H2 2150, je rok 2010. Vyšší spotřeba o 1 litr na 100 kilometrů oproti 3H2 2150 a menší počet najetých kilometrů znamenal zisk pouze 65 tisíc Kč. Ovšem i přes tento poslední rok se jedná o nejziskovější MAN Lion's Regio C ve flotile autobusů CDS Náchod.

- Zisk za den 1 874 Kč
- Zisk na kilometr 4,38 Kč

7.3.3 3H7 9491

Další dodávka autobusů MAN Lion's Regio C do společnosti CDS Náchod proběhla v březnu 2008. 3H7 9491 je prvním z této dodávky. Data jsou díky nemožnosti určení přesného dne zavedení do provozu opět sledována až od dalšího měsíce, tedy dubna 2008. Tento autobus je jediným MANem Lion's Regio C, který se za některý z roků provozu dostal do ztráty. Stalo se tak hned v prvním roce provozu, kdy ztráta byla vyčíslena na necelých deset tisíc Kč. Při zběžném procházení HLV není ihned vidět příčina. Po podrobnějším prozkoumání můžeme v HLV najít na relativně nízký počet najetých kilometrů, způsobený zařazením až v průběhu roku, tudíž nemožnosti najet tolik kilometrů jako za celý rok, vysoké ostatní přímé náklady. Tato položka přesahuje jeden milion Kč. Druhým „viníkem“ ztráty je vysoká cena nafty například oproti roku 2009. Naopak oproti prvním dvěma vozidlům se autobus udržel ve vysokém zisku v roce 2010, kde předchozím autobusům zisk strmě klesl. Když se podíváme na rozložení ujetých kilometrů za rok u jednotlivých autobusů, zjistíme,

čím to je. Zatímco většina autobusů ujede nejvíce kilometrů v prvním kompletním roce provozu autobusu a potom jim kilometrový proběh mírně klesá, tento autobus právě naopak svůj kilometrový proběh rok od roku zvyšuje a svého dosavadního maxima dosáhl právě v roce 2010. I přes tento zisk v roce 2010 je 3H7 9491 nejméně ziskovým MANem Lion's Regio C.

- Zisk za den 1 061 Kč
- Zisk na kilometr 2,68 Kč

7.3.4 3H7 9492

Druhý MAN Lion's Regio C zařazený v roce 2008. Opět jsou data brána od dubna 2008. Oproti prvnímu autobusu MAN zařazeného v roce 2008 má celkově najeto o 10 000 km více a když se podíváme na rozložení ujetých kilometrů, tak zjistíme, že tento autobus byl více vysílán na zájezdovou dopravu. Největšího zisku autobus doposud dosáhl v roce 2009, kdy měl také nejnižší průměrnou spotřebu. Oproti rokům 2008 a 2010 byla nižší cena pohonných hmot a i z těchto důvodů se dostal na nízké provozní náklady na ujetý kilometr. Oproti autobusu 3H7 9491 je v mírně vyšším zisku. Hodnoty zisku na ujetý kilometr a zisku za den ho řadí na pozici druhého nejméně ziskového Regia v CDS Náchod.

- Zisk za den 1 181 Kč
- Zisk na kilometr 2,90 Kč

7.3.5 4H1 4960

První ze dvou nejnovějších MANů Lion's Regio C. Zařazen byl v dubnu roku 2009 a data pro tuto diplomovou práci jsou brána od května téhož roku. Jak je již uvedeno výše, autobus je nyní označen RZ 4H4 3319 z důvodu ztráty původní RZ. Tento autobus se může chlubit jednou výjimečností. Jako jediný z autobusů MAN v této diplomové práci najezdil větší počet kilometrů v nepravidelné a smluvní dopravě než na pravidelných linkách. I přes druhou nejvyšší průměrnou spotřebu u MANů, zůstal autobus v zisku a to i během roku 2010, kdy jeho spotřeba dosáhla 28 l/100 km a cena nafty byla na vysoké úrovni. Jeho ziskovost je mezi stejnými autobusy na středních hodnotách.

- Zisk za den 1 276 Kč
- Zisk na kilometr 3,42 Kč

7.3.6 4H1 4961

Nejnovější MAN Lion's Regio C. Jeho zařazení a počátek sledování dat v této

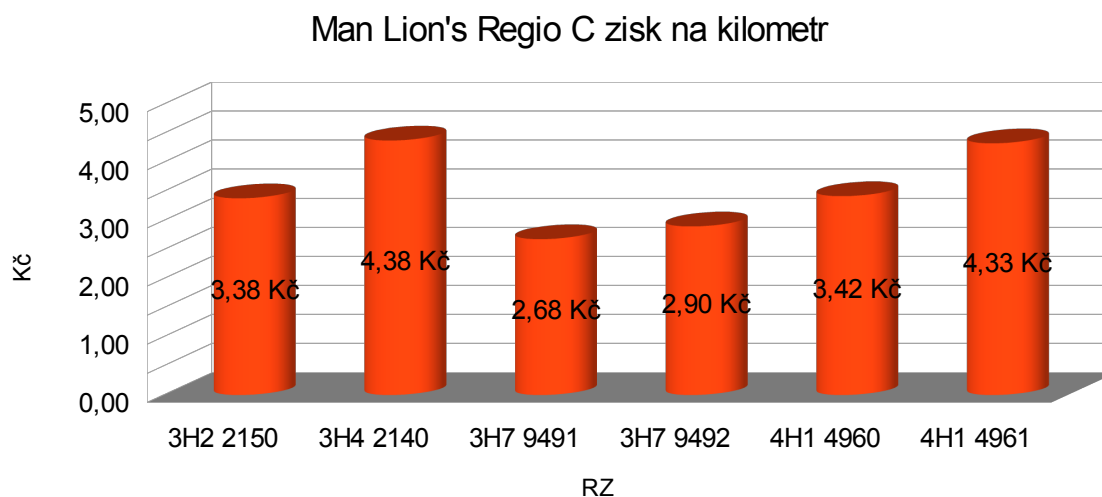
diplomové práci je shodný s autobusem 4H1 4960, tedy duben respektive květen roku 2009. Tento konkrétní autobus je „nejžízlivějším“ MANem Regio C. Průměrná spotřeba pohonných hmot je 28,17 litrů na 100 kilometrů a v roce 2009 přesáhla spotřeba dokonce hranici 29 litrů nafty. Překvapující potom je výsledek zisku, jenž i přes tuto spotřebu byl v obou letech provozu kladný a ne zrovna malý. V roce 2009 je jedním z faktorů nízká cena nafty a v obou letech nízké ostatní přímé náklady. K zisku též přispívá novost tohoto autobusu, z které vyplývá jeho malá poruchovost a tudíž nízké náklady na opravy a údržbu. Tyto faktory vynesly tento vůz na druhé místo ziskovosti Regií, hned za 3H4 2140.

- Zisk za den 1 726 Kč
- Zisk na kilometr 4,33 Kč

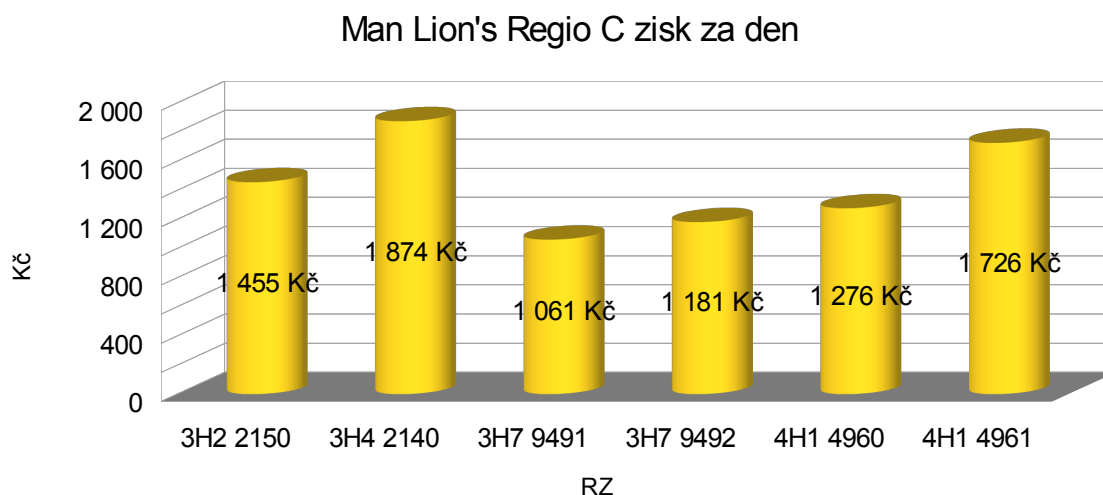
7.3.7 Shrnutí - MAN Lion's Regio C

Skupina MANů Lion's Regio C je velmi zisková. Jejich ziskovost vychází nejen z vysokého počtu najetých kilometrů, jak v nepravidelné a smluvní dopravě, tak i na linkách, ale též z jejich novosti. Díky ní není nutné vynakládat velké množství nákladů na servis jako u starších autobusů.

Ziskovost těchto autobusů je vidět na obrázcích číslo 10 (zisk na kilometr) a 11 (zisk na den)



Obr. 10 Graf zisku na kilometr – MAN Lion's Regio C



Obr. 11 Graf zisku za den – MAN Lion's Regio C

7.4 VÝPOČET CELKOVÝCH ZISKŮ

Všechny potřebné údaje pro výpočet jsou brány z tabulek uvedených v přílohách. Výpočet celkového zisku jednotlivých typů autobusů probíhá v následujících krocích:

1. Celkový zisk jednotlivých autobusů

$$\text{Tržba celkem} + \text{Ostatní výnosy} - \text{Náklady celkem} - \text{Rozdíly ze zaokrouhlení II} = \text{Zisk}$$

2. Celkový zisk všech autobusů jednoho typu

$$\sum_{\text{autobus}=1}^{\text{autobus}=n} \text{Zisk} = \text{Celkový zisk}$$

3. Celkový počet kalendářních dnů

$$\sum_{\text{autobus}=1}^{\text{autobus}=n} \text{Kalendářní dny} = \text{Celkový počet dnů}$$

4. Celkový počet najetých kilometrů jednoho typu autobusu

$$\sum_{\text{autobus}=1}^{\text{autobus}=n} \text{Celkem km} = \text{Celkový počet km}$$

5. Zisk na kilometr všech autobusů jednoho typu

$$\text{Celkový zisk} \div \text{Celkový počet km} = \text{Zisk na km}$$

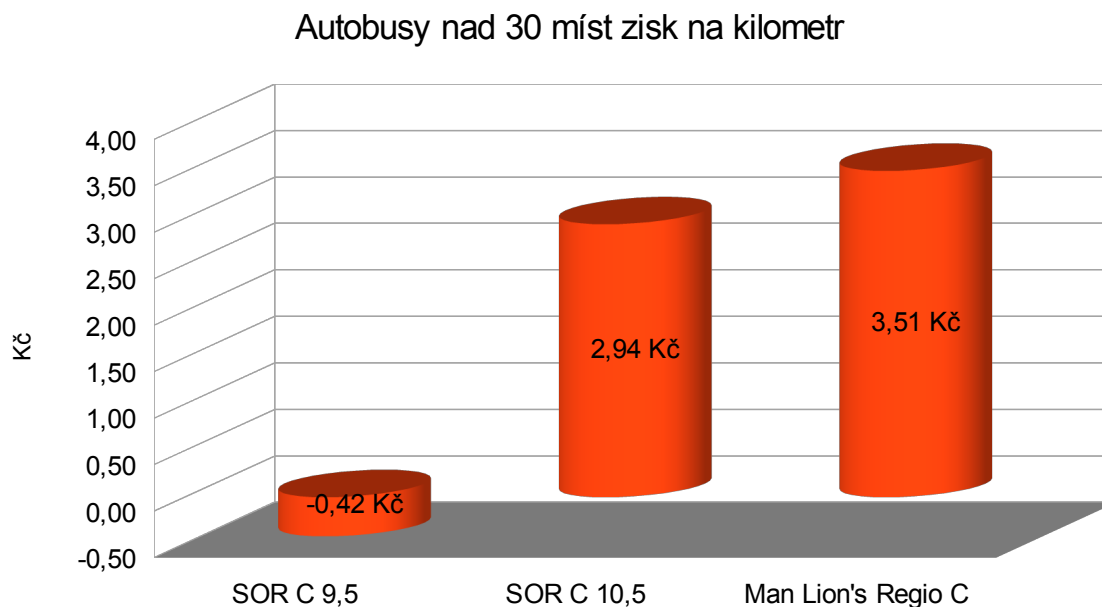
6. Zisk za den všech autobusů jednoho typu

$$\text{Celkový zisk} \div \text{Celkový počet dnů} = \text{Zisk za den}$$

Na obrázku 12 je uvedeno porovnání všech tří typů autobusů uváděných v této práci v průměrném zisku na ujetý kilometr. Na první pozici jsou nejmenší SORy C 9,5. Jak bylo možno spatřit i v jejich samostatném přehledu, dva ze tří těchto autobusů jsou ve ztrátě.

Z toho pramení i jejich celková průměrná ztráta na kilometr.

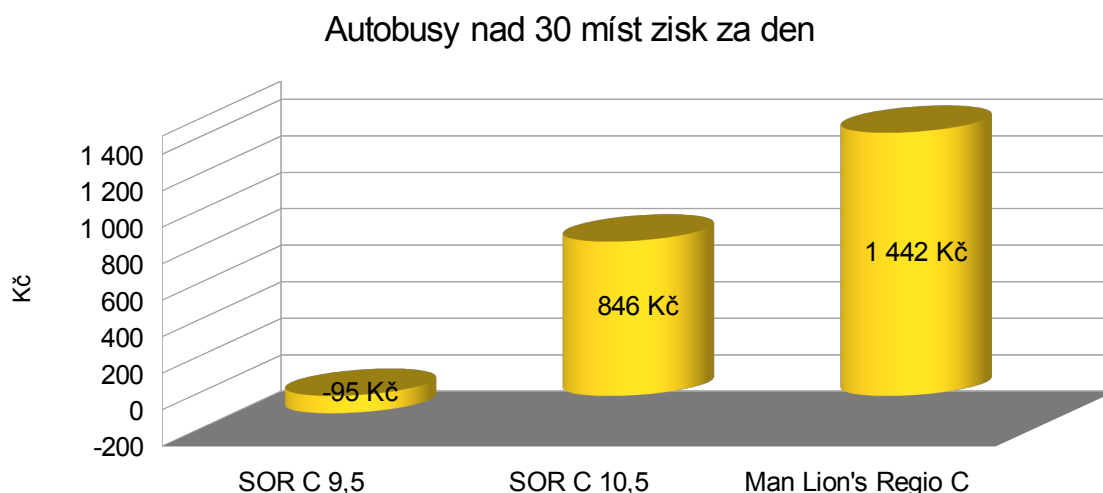
Dále je z obrázku vidět relativně malý rozdíl zisku na kilometr u autobusů SOR C 10,5 a MAN Lion's Regio C. Důvodem tohoto malého rozdílu zisků jsou nižší provozní náklady SORů, které tudíž dokážou i při nižším počtu najetých kilometrů vygenerovat značný zisk.



Obr. 12 Graf zisku na kilometr – autobusy nad 30 míst

Obrázek 13 je srovnání jednotlivých typů autobusů z hlediska jejich zisku na den. Prvním typem je SOR C 9,5. Jeho celková ztráta se přenesla i do tohoto srovnání.

Druhý a třetí sloupec poskytuje daleko zajímavější údaje. Zatímco při srovnání druhého a třetího typu autobusů při zisku na kilometr byl jejich výsledek málo rozdílný, ve srovnání zisku vyprodukovaného za jediný den, dostáváme zajímavější výsledek. Výsledná hodnota SORů C 10,5 je 846 Kč na den a hodnota zisku za den u MANů Lion's Regio C je 1 442 Kč za den. Tento rozdíl oproti zisku na kilometr lze odůvodnit rozdílným počtem ujetých kilometrů během roku a rozdílnými náklady na ujetý kilometr. Zatímco SOR boduje svými nízkými náklady, ale má nižší počet najetých kilometrů, MAN Lion's Regio C má náklady na ujetý kilometr vyšší, ale počet kilometrů najetých během roku je také vyšší. MAN má tedy vyšší výsledný průměrný zisk za rok a ten při dělení počtem dnů v provozu dává jasnou výhodu právě pro MAN.



Obr. 13 Graf zisku za den – autobusy nad 30 míst

7.5 PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ ZISKU NA SEDADLO

Některé autobusy, z kterých je počítán zisk, jsou vyrobené v nedávných letech. Pro názornost byl vytvořen výpočet předpokládaného zisku na sedadlo v letech následujících. Zisk na sedadlo byl zvolen z důvodu možnosti zjednodušit výpočet zisku bez vlivu velikosti autobusu. Délka předpovědi byla zvolena maximálně na pět let. Všeobecně lze předpokládat, že doba pěti let je doba, po které dochází k výrazným změnám technických i ekonomických parametrů vozidel a technologie provozu. Zároveň je doba 5 let dobou odpisu autobusů.

Výpočet zisku na sedadlo probíhal v těchto krocích:

1. Celkový zisk všech autobusů v provozu během daného roku

$$\sum_{autobus=1}^{autobus=n} Zisk = Zisk\ celkem$$

2. Celkový počet sedadel jednotlivých autobusů v provozu během daného roku

$$\sum_{autobus=1}^{autobus=n} Počet\ sedadel = Počet\ sedadel\ celkem$$

3. Zisk na sedadlo

$$Zisk\ celkem \div Počet\ sedadel\ celkem = Zisk\ na\ sedadlo$$

Vypočítané zisky na sedadlo v letech 2006 – 2010 jsou uvedeny v tabulce 2.

Tab. 2 Vypočítaný zisk na sedadlo (roční)

Zisk (Kč)	Počet sedadel	2006	2007	2008	2009	2010
1H5 8454	33	-245 692	-294 212	-273 457	-14 414	-14 429
1H7 2808	33	-188 543	-40 856	-35 920	264 407	151 215
1H9 9570	41	366 004	82 289	243 485	226 020	362 684
2H2 0290	41	593 967	326 485	161 434	80 865	-112 828
2H6 6667	33	-86 721	-19 320	101 858	227 578	204 918
3H2 2150	53	-	577 241	632 259	531 890	164 999
3H4 2140	53	-	719 664	874 970	795 302	65 285
3H7 9491	53	-	-	-9 840	470 873	605 042
3H7 9492	53	-	-	68 360	761 044	357 598
3H7 9493	41	-	-	-11 242	253 676	-119 000
3H9 8573	41	-	-	-	321 353	391 768
4H1 4960	53	-	-	-	436 406	342 124
4H1 4961	53	-	-	-	442 015	557 082
4H3 2775	41	-	-	-	-	527 085
Zisk celkem (Kč)		439 015	1 351 291	1 751 907	4 797 015	3 483 543
Počet sedadel celkem		181	287	434	581	622
Zisk na sedadlo (Kč)		2 425	4 708	4 037	8 256	5 601

Samotný předpokládaný vývoj je uveden v tabulce 3. Zisky jednotlivých autobusů byly v předpokladu pro rok 2011 zvýšeny o 1,5 %. Hodnota 1,5 % je aktuální prognóza ČNB o vývoji HDP v roce 2011. V dalších letech byl zvolen velmi opatrný růst navýšený o 0,1% oproti růstu v předchozím roce. Navýšení o 0,1 % každý rok lze odůvodnit plánovaným zvýšením růstu HDP. Růst způsobený HDP ovšem, kromě jiného, výrazně sníží růst cen pohonných hmot a dále plánované zavedení mýtného na silnicích nižších kategorií.

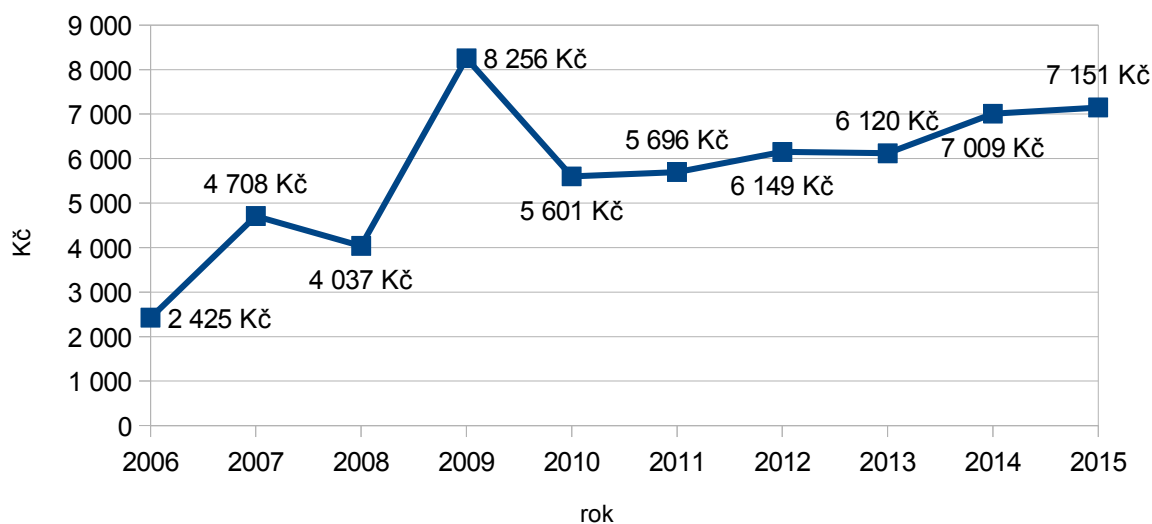
Pro některé autobusy výpočet předpokládaného zisku na sedadlo není proveden až do roku 2015. Důvodem je stáří autobusu. Obecně lze konstatovat, že autobusy musí být maximálně po deseti letech nahrazeny v provozu autobusy novými. Důvodem je vývoj autobusů, který má vliv na technické parametry, bezpečnost a komfort cestujících. Tyto autobusy jsou poté buď vyřazeny úplně nebo slouží jako záložní vozidla, pokud splňují bezpečnostní a legislativní požadavky.

Tab. 3 Předpověď zisku na sedadlo

Zisk (Kč)	Počet sedadel	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Zvýšení (%)			1,5 %	1,6 %	1,7 %	1,8 %	1,9 %
1H5 8454	33	-14 429	-14 213	-	-	-	-
1H7 2808	33	151 215	153 483	155 939	-	-	-
1H9 9570	41	362 684	368 124	374 014	-	-	-
2H2 0290	41	-112 828	-111 136	-109 357	-107 498	-	-
2H6 6667	33	204 918	207 992	211 320	214 912	218 780	222 937
3H2 2150	53	164 999	167 474	170 154	173 046	176 161	179 508
3H4 2140	53	65 285	66 264	67 325	68 469	69 701	71 026
3H7 9491	53	605 042	614 118	623 944	634 551	645 972	658 246
3H7 9492	53	357 598	362 962	368 769	375 038	381 789	389 043
3H7 9493	41	-119 000	-117 215	-115 340	-113 379	-111 338	-109 223
3H9 8573	41	391 768	397 645	404 007	410 875	418 271	426 218
4H1 4960	53	342 124	347 256	352 812	358 810	365 268	372 208
4H1 4961	53	557 082	565 438	574 485	584 251	594 768	606 069
4H3 2775	41	527 085	534 991	543 551	552 792	562 742	573 434
Zisk celkem (Kč)		3 483 543	3 543 184	3 621 622	3 151 867	3 322 115	3 389 466
Počet sedadel celkem		622	622	589	515	474	474
Zisk na sedadlo (Kč)		5 601	5 696	6 149	6 120	7 009	7 151

Na grafu v obrázku 14 je znázorněn jak skutečně vypočítaný (do roku 2010), tak předpověděný zisk na sedadlo autobusů v provozu. Lze předpokládat, že zisk na sedadlo v letech následujících bude ještě vyšší než je předpokládaný vývoj. Ve výpočtu jsou zařazeny pouze autobusy, které byly v provozu k začátku roku 2011. Ovšem je jisté, že v průběhu následujících let budou nakoupeny autobusy nové, které v prvních letech provozu mají výrazný zisk a také tedy zvýší předpokládaný zisk na sedadlo.

Zisk na sedadlo



Obr. 14 Graf zisku na sedadlo

8 METODIKA VÝPOČTU

8.1 DOBA OPRAVY AUTOBUSU

Doba opravy autobusu není dána pouze samotnou dobou opravy, ale do celkové doby opravy je nutné připočítat několik dalších dnů.

Celková doba opravy se skládá z následujících dnů:

- Přistavení autobusu do opravy 1 den
- Technická prohlídka autobusu a objednání náhradních dílů 1 den
- Dodávka náhradních dílů 1 den
- Samotná oprava dle dob oprav v kapitole 5.2
- Předání vozidla zpět dopravci 1 den

Z výše uvedeného vyplývá, že ke standardní době opravy je ještě nutno připočítat další čtyři pracovní dny na úkony nutné před a po opravě. Dále v některých opodstatněných případech pojišťovny tolerují maximálně jeden týden čekání na opravu.

Pokud plán oběhu vozidla zahrnuje jízdy i během víkendu, je možno do doby opravy zahrnout všechny kalendářní dny opravy, nejen pracovní.

8.2 VÝPOČET ZISKU AUTOBUSU V ZÁVISLOSTI NA POŘIZOVACÍ CENĚ

Pro možnost stanovit ušlý zisk nejen na autobusech, se kterými se pracuje v této diplomové práci, musel být zvolen „základní kámen“ celého výpočtu. Tedy parametr, od něhož se celý výpočet bude odvíjet. Zvolena byla pořizovací cena nového autobusu. Pořizovací cena je údaj, který je snadno zjistitelný z účetních dokladů dopravní organizace, popřípadě by neměl být problém tuto cenu zjistit u prodejce vozidla (například pro případ ověření).

Je nutno vzít v úvahu, že se jedná o pořizovací cenu nového autobusu. Pokud by tedy autobus byl pořízen do dopravní organizace jako ojetý, nemohla by na něj být uplatněna tato metodika nebo by bylo nutné zjistit jeho pořizovací cenu jako nového. Pro názornost lze jmenovat tři způsoby, jak pořizovací cenu nového autobusu zjistit. První možností je zjištění ceny z kupních dokladů dodaných prvním majitelem vozidla. Druhou možností je zjištění ceny konkrétního autobusu u prodejce, případně přímo u výrobce autobusu. Třetí možností je

cenové srovnání s obdobným či shodným autobusem vyrobeným ve stejném období.

Výpočet procentních ukazatelů závisících na ceně autobusu u jednotlivých kategorií autobusů probíhal v následujících krocích:

1. Výpočet celkových hodnot za danou kategorii vozidel z HLV
2. Výpočet průměrných hodnot připadajících na jeden autobus v dané kategorii
$$Celkem\ 1\ bus = Celkem \div n \quad kde\ n = počet\ autobusů\ v\ dané\ kategorii$$
3. Výpočet hodnot připadajících na jeden autobus za jeden kalendářní den
$$Bus\ /den = Celkem\ 1\ bus \div Kalendářní\ dny\ (1\ autobus)$$
4. Výpočet procentních hodnot připadajících na jeden autobus za jeden kalendářní den v závislosti na pořizovací ceně nového autobusu
$$\% /den = (Bus\ /den \div pořizovací\ cena\ nového\ autobusu) \times 100 \quad [\%]$$
5. Výpočet hodnot připadajících na jeden autobus za jeden ujetý kilometr
$$Bus\ /km = Celkem\ 1\ bus \div Celkem\ km\ (1\ autobus)$$
6. Výpočet procentních hodnot připadajících na jeden autobus za jeden ujetý kilometr v závislosti na pořizovací ceně nového autobusu
$$\% /km = (Bus\ /km \div pořizovací\ cena\ nového\ autobusu) \times 100 \quad [\%]$$

8.2.1 SOR C 9,5

Jak je uvedeno v kapitole 7.4, kategorie autobusů SOR C 9,5 je ztrátová. Nelze tedy u těchto autobusů řešit otázku ušlého zisku. Ten v této kategorii neexistuje. Přesto jsou tyto autobusy důležitou součástí mnoha dopravních organizací. Autobusy jsou využívány při zajišťování dopravní obslužnosti na linkách, kde je malý počet cestujících, ale dopravce na nich nemá z jakýchkoliv důvodů možnost nasadit mikrobus. Výsledkem jsou tedy nízké tržby, které ani při přičtení dotací na linku nedosáhnou výše celkových nákladů. Při nasazení autobusů jiných typů (SOR C 10,5, MAN Lion's Regio a jiné), které jsou jinak ziskové, by jejich ztráta byla daleko vyšší v důsledku jejich vyšších provozních nákladů.

Provoz těchto autobusů je v rámci dopravní organizace dotován ze zisku autobusů jiných kategorií. A to zejména ze zisků vytvořených na dálkových (nedotovaných) linkách a v zájezdové dopravě.

Tabulka 4 je zde uvedena z důvodu využití těchto hodnot při výpočtu zisku v závislosti na pořizovací ceně u celé kategorie autobusů s obsaditelností nad 30 míst. Hodnoty autobusů SOR C 9,5 musí být v celkovém souhrnu brány v potaz.

Tab. 4 SOR C 9,5 – zisk v závislosti na pořizovací ceně

SOR C 9,5		Celkem	Celkem 1 bus	Bus/den	%/den	Bus/km	%/km
Tržba celkem	(Kč)	33 086 451	11 028 817	4 851,39	1 516,06 x10 ⁻⁴ %	21,45	67,03 x10 ⁻⁵ %
Celkem km	(km)	1 542 435	514 145	226,16		1,00	
Linky	(km)	1 162 527	387 509	170,46		0,75	
Nepravidelná + smluvní	(km)	379 908	126 636	55,70		0,25	
Celkem PHM – MTZ	(l)	347 973	115 991	51,02		0,23	
PHM/100 km z MTZ	(l)	22,53	22,53				
Celkem cena PHM	(Kč)	7 766 672	2 588 891	1 138,81	355,88 x10 ⁻⁴ %	5,04	15,74 x10 ⁻⁵ %
Oleje a maziva	(Kč)	106 509	35 503	15,62	4,88 x10 ⁻⁴ %	0,07	0,22 x10 ⁻⁵ %
Pneumatiky	(Kč)	318 517	106 172	46,70	14,59 x10 ⁻⁴ %	0,21	0,65 x10 ⁻⁵ %
Materiál na opravy	(Kč)	1 672 124	557 375	245,18	76,62 x10 ⁻⁴ %	1,08	3,39 x10 ⁻⁵ %
Opravy interní	(Kč)	619 204	206 401	90,79	28,37 x10 ⁻⁴ %	0,40	1,25 x10 ⁻⁵ %
Mzdy osádky celkem	(Kč)	5 394 090	1 798 030	790,92	247,16 x10 ⁻⁴ %	3,50	10,93 x10 ⁻⁵ %
SZ pojištění (řidiči)	(Kč)	1 887 914	629 305	276,82	86,51 x10 ⁻⁴ %	1,22	3,82 x10 ⁻⁵ %
Cestovné celkem	(Kč)	1 322 925	440 975	193,98	60,62 x10 ⁻⁴ %	0,86	2,68 x10 ⁻⁵ %
Zák. + hav. pojištění	(Kč)	301 707	100 569	44,24	13,82 x10 ⁻⁴ %	0,20	0,61 x10 ⁻⁵ %
Silniční daň	(Kč)	142 446	47 482	20,89	6,53 x10 ⁻⁴ %	0,09	0,29 x10 ⁻⁵ %
Odpisy	(Kč)	6 040 290	2 013 430	885,67	276,77 x10 ⁻⁴ %	3,92	12,24 x10 ⁻⁵ %
Poplatky v zahraničí	(Kč)	236 816	78 939	34,72	10,85 x10 ⁻⁴ %	0,15	0,48 x10 ⁻⁵ %
Dálniční známky, mýtné	(Kč)	98 147	32 716	14,39	4,50 x10 ⁻⁴ %	0,06	0,20 x10 ⁻⁵ %
Ostatní přímé náklady	(Kč)	1 755 609	585 203	257,42	80,44 x10 ⁻⁴ %	1,14	3,56 x10 ⁻⁵ %
Režie celkem	(Kč)	6 820 339	2 273 446	1 000,05	312,52 x10 ⁻⁴ %	4,42	13,82 x10 ⁻⁵ %
Ostatní výnosy	(Kč)	749 033	249 678	109,83	34,32 x10 ⁻⁴ %	0,49	1,52 x10 ⁻⁵ %
Rozdíly ze zaokrouhlení – I	(Kč)	594	198	0,09	0,03 x10 ⁻⁴ %	0,00	0,00 x10 ⁻⁵ %
Náklady celkem	(Kč)	34 483 903	11 494 634	5 056,29	1 580,09 x10 ⁻⁴ %	22,36	69,86 x10 ⁻⁵ %
Náklady/km	(Kč)	22,36	22,36				
Rozdíly ze zaokrouhlení – II	(Kč)	-3	-1	0,00	0,00 x10 ⁻⁴ %	0,00	0,00 x10 ⁻⁵ %
Zisk	(Kč)	-648 416	-216 139	-95,08	-29,71 x10 ⁻⁴ %	-0,42	-1,31 x10 ⁻⁵ %
Kalendářní dny		6 820	2 273				

8.2.2 SOR C 10,5

Výpočet hodnot v tabulce 5 byl proveden způsobem uvedeným v úvodu kapitoly 8.2.

Tab. 5 SOR C 10,5 – zisk v závislosti na pořizovací ceně

SOR C 10,5		Celkem	Celkem 1 bus	Bus/den	%/den	Bus/km	%/km
Tržba celkem	(Kč)	44 488 556	8 897 711	6 298,82	1 657,58 x10 ⁻⁴ %	21,87	57,55 x10 ⁻⁵ %
Celkem km	(km)	2 034 236	406 847	288,01		1,00	
Linky	(km)	1 514 185	302 837	214,38		0,74	
Nepravidelná + smluvní	(km)	520 051	104 010	73,63		0,26	
Celkem PHM – MTZ	(l)	458 123	91 625	64,86		0,23	
PHM/100 km z MTZ	(l)	22,40	22,40				
Celkem cena PHM	(Kč)	10 329 523	2 065 905	1 462,48	384,86 x10 ⁻⁴ %	5,08	13,36 x10 ⁻⁵ %
Oleje a maziva	(Kč)	103 636	20 727	14,67	3,86 x10 ⁻⁴ %	0,05	0,13 x10 ⁻⁵ %
Pneumatiky	(Kč)	335 378	67 076	47,48	12,50 x10 ⁻⁴ %	0,16	0,43 x10 ⁻⁵ %
Materiál na opravy	(Kč)	1 593 199	318 640	225,57	59,36 x10 ⁻⁴ %	0,78	2,06 x10 ⁻⁵ %
Opravy interní	(Kč)	558 786	111 757	79,11	20,82 x10 ⁻⁴ %	0,27	0,72 x10 ⁻⁵ %
Mzdy osádky celkem	(Kč)	5 193 908	1 038 782	735,37	193,52 x10 ⁻⁴ %	2,55	6,72 x10 ⁻⁵ %
SZ pojištění (řidiči)	(Kč)	1 817 836	363 567	257,37	67,73 x10 ⁻⁴ %	0,89	2,35 x10 ⁻⁵ %
Cestovné celkem	(Kč)	1 452 757	290 551	205,69	54,13 x10 ⁻⁴ %	0,71	1,88 x10 ⁻⁵ %
Zák. + hav. pojištění	(Kč)	372 956	74 591	52,80	13,90 x10 ⁻⁴ %	0,18	0,48 x10 ⁻⁵ %
Silniční daň	(Kč)	162 538	32 508	23,01	6,06 x10 ⁻⁴ %	0,08	0,21 x10 ⁻⁵ %
Odpisy	(Kč)	8 938 296	1 787 659	1 265,51	333,03 x10 ⁻⁴ %	4,39	11,56 x10 ⁻⁵ %
Poplatky v zahraničí	(Kč)	248 941	49 788	35,25	9,28 x10 ⁻⁴ %	0,12	0,32 x10 ⁻⁵ %
Dálniční známky, mýtné	(Kč)	369 987	73 997	52,38	13,79 x10 ⁻⁴ %	0,18	0,48 x10 ⁻⁵ %
Ostatní přímé náklady	(Kč)	2 216 853	443 371	313,87	82,60 x10 ⁻⁴ %	1,09	2,87 x10 ⁻⁵ %
Režie celkem	(Kč)	6 547 417	1 309 483	927,00	243,95 x10 ⁻⁴ %	3,22	8,47 x10 ⁻⁵ %
Ostatní výnosy	(Kč)	1 728 140	345 628	244,68	64,39 x10 ⁻⁴ %	0,85	2,24 x10 ⁻⁵ %
Rozdíly ze zaokrouhlení – I	(Kč)	748	150	0,11	0,03 x10 ⁻⁴ %	0,00	0,00 x10 ⁻⁵ %
Náklady celkem	(Kč)	40 242 759	8 048 552	5 697,69	1 499,39 x10 ⁻⁴ %	19,78	52,06 x10 ⁻⁵ %
Náklady/km	(Kč)	19,78	19,78				
Rozdíly ze zaokrouhlení – II	(Kč)	37	7	0,01	0,00 x10 ⁻⁴ %	0,00	0,00 x10 ⁻⁵ %
Zisk	(Kč)	5 973 900	1 194 780	845,80	222,58 x10 ⁻⁴ %	2,94	7,73 x10 ⁻⁵ %
Kalendářní dny		7 063	1 413				

Hodnoty zisku z této tabulky je kromě autobusů SOR C 10,5 možno použít i na další autobusy SOR – CN 10,5 a LH 10,5. Jedná se o velmi podobné autobusy se shodným

motorem, tudíž se dají předpokládat obdobné provozní náklady.

Nejdůležitějším číslem tabulky 5 je hodnota zisku na den, která je $222,58 \times 10^{-4} \%$ z pořizovací ceny autobusu.

8.2.3 MAN Lion's Regio C

Způsob výpočtu zisku v závislosti na ceně autobusu uvedený v úvodu kapitoly 8.2 je použit i na tabulku 6. Jde o poslední výpočet jednoho konkrétního modelu. Pokud by došlo k nehodě autobusu MAN Lion's Regio C, je vhodnější použít čísla z této tabulky, než z tabulky 8, kde jsou průměrné hodnoty celé kategorie autobusů s obsaditelností nad 30 míst. Je to z důvodu velké ziskovosti této kategorie autobusů. Postup dle tabulky 8 by byl správný, ale pro dopravní organizaci nevýhodný.

Tab. 6 MAN Lion's Regio C – zisk v závislosti na pořizovací ceně

MAN Regio C	Celkem	Celkem 1 bus	Bus/den	%/den	Bus/km	%/km
Tržba celkem (Kč)	55 594 602	9 265 767	9 553,98	$1 857,06 \times 10^{-4} \%$	23,26	$45,21 \times 10^{-5} \%$
Celkem km (km)	2 390 052	398 342	410,73		1,00	
Linky (km)	1 559 300	259 883	267,97		0,65	
Nepravidelná + smluvní (km)	830 752	138 459	142,77		0,35	
Celkem PHM - MTZ (l)	655 637	109 273	112,67		0,27	
PHM/100 km z MTZ (l)	27,52	27,52				
Celkem cena PHM (Kč)	15 423 977	2 570 663	2 650,62	$515,22 \times 10^{-4} \%$	6,45	$12,54 \times 10^{-5} \%$
Oleje a maziva (Kč)	168 512	28 085	28,96	$5,63 \times 10^{-4} \%$	0,07	$0,14 \times 10^{-5} \%$
Pneumatiky (Kč)	369 556	61 593	63,51	$12,34 \times 10^{-4} \%$	0,15	$0,30 \times 10^{-5} \%$
Materiál na opravy (Kč)	1 769 902	294 984	304,16	$59,12 \times 10^{-4} \%$	0,74	$1,44 \times 10^{-5} \%$
Opravy interní (Kč)	491 835	81 973	84,52	$16,43 \times 10^{-4} \%$	0,21	$0,40 \times 10^{-5} \%$
Mzdy osádky celkem (Kč)	5 236 310	872 718	899,86	$174,91 \times 10^{-4} \%$	2,19	$4,26 \times 10^{-5} \%$
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	1 832 675	305 446	314,95	$61,22 \times 10^{-4} \%$	0,77	$1,49 \times 10^{-5} \%$
Cestovné celkem (Kč)	2 247 129	374 522	386,17	$75,06 \times 10^{-4} \%$	0,94	$1,83 \times 10^{-5} \%$
Zák. + hav. pojištění (Kč)	535 408	89 235	92,01	$17,88 \times 10^{-4} \%$	0,22	$0,44 \times 10^{-5} \%$
Silniční daň (Kč)	234 867	39 145	40,36	$7,85 \times 10^{-4} \%$	0,10	$0,19 \times 10^{-5} \%$
Odpisy (Kč)	9 761 312	1 626 885	1 677,49	$326,06 \times 10^{-4} \%$	4,08	$7,94 \times 10^{-5} \%$
Poplatky v zahraničí (Kč)	1 092 170	182 028	187,69	$36,48 \times 10^{-4} \%$	0,46	$0,89 \times 10^{-5} \%$
Dálniční známky, mýtné (Kč)	1 836 391	306 065	315,59	$61,34 \times 10^{-4} \%$	0,77	$1,49 \times 10^{-5} \%$
Ostatní přímé náklady (Kč)	10 499 678	1 749 946	1 804,38	$350,73 \times 10^{-4} \%$	4,39	$8,54 \times 10^{-5} \%$
Režie celkem (Kč)	5 713 178	952 196	981,81	$190,84 \times 10^{-4} \%$	2,39	$4,65 \times 10^{-5} \%$
Ostatní výnosy (Kč)	10 011 294	1 668 549	1 720,45	$334,41 \times 10^{-4} \%$	4,19	$8,14 \times 10^{-5} \%$
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	682	114	0,12	$0,02 \times 10^{-4} \%$	0,00	$0,00 \times 10^{-5} \%$
Náklady celkem (Kč)	57 213 582	9 535 597	9 832,20	$1 911,14 \times 10^{-4} \%$	23,94	$46,53 \times 10^{-5} \%$
Náklady/km (Kč)	23,94	23,94				
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	0	0	0,00	$0,00 \times 10^{-4} \%$	0,00	$0,00 \times 10^{-5} \%$
Zisk (Kč)	8 392 314	1 398 719	1 442,23	$280,33 \times 10^{-4} \%$	3,51	$6,83 \times 10^{-5} \%$
Kalendářní dny	5 819	970				

Nejdůležitějším číslem z celé tabulky je hodnota zisku na den, která je $280,33 \times 10^{-4} \%$ z pořizovací ceny autobusu.

8.2.4 Autobusy s obsaditelností nad 30 míst

Pro výpočet zisku autobusu v závislosti na jeho pořizovací ceně byla průměrná pořizovací cena autobusu s obsaditelností nad 30 míst určena aritmetickým průměrem pořizovacích cen autobusů SOR C 9,5, SOR C 10,5 a MAN Lion's Regio C. Cena je 4 048 228 Kč.

Tab. 7 Stanovení průměrné pořizovací ceny nového autobusu s obsaditelností nad 30 míst

Autobus	Cena nového autobusu [Kč]
SOR C 9,5	3 200 000
SOR C 10,5	3 800 000
MAN Lion's Regio C	5 144 685
Průměrná cena autobusu s obsaditelností nad 30 míst	4 048 228

Výpočet zisku na den pomocí hodnot v tabulce 8 lze použít na jakékoliv jiné autobusy s obsaditelností nad 30 míst, než jaké jsou uvedeny v této diplomové práci.

Celkové hodnoty v tabulce 8 byly vypočteny součtem hodnot všech autobusů SOR C 9,5, SOR C 10,5 a MAN Lion's Regio C. Hodnoty za jeden autobus odpovídají podílu celkových hodnot a počtu všech autobusů (celkem 13).

Tab. 8 Autobusy s obsaditelností nad 30 míst – zisk v závislosti na pořizovací ceně

Autobusy nad 30 míst	Celkem	Celkem 1 bus	Bus/den	%/den	Bus/km	%/km
Tržba celkem (Kč)	133 169 609	10 243 816	6 759,19	1 669,67x10 ⁻⁴ %	22,32	55,13x10 ⁻⁵ %
Celkem km (km)	5 966 723	458 979	302,85		1,00	
Linky (km)	4 236 012	325 847	215,00		0,71	
Nepravidelná + smluvní (km)	1 730 711	133 132	87,84		0,29	
Celkem PHM - MTZ (l)	1 461 733	112 441	74,19		0,24	
PHM/100 km z MTZ (l)	24,15	24,15				
Celkem cena PHM (Kč)	33 520 172	2 578 475	1 701,36	420,27x10 ⁻⁴ %	5,62	13,88x10 ⁻⁵ %
Oleje a maziva (Kč)	378 657	29 127	19,22	4,75x10 ⁻⁴ %	0,06	0,16x10 ⁻⁵ %
Pneumatiky (Kč)	1 023 451	78 727	51,95	12,83x10 ⁻⁴ %	0,17	0,42x10 ⁻⁵ %
Materiál na opravy (Kč)	5 035 225	387 325	255,57	63,13x10 ⁻⁴ %	0,84	2,08x10 ⁻⁵ %
Opravy interní (Kč)	1 669 825	128 448	84,75	20,94x10 ⁻⁴ %	0,28	0,69x10 ⁻⁵ %
Mzdy osádky celkem (Kč)	15 824 308	1 217 254	803,18	198,40x10 ⁻⁴ %	2,65	6,55x10 ⁻⁵ %
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	5 538 425	426 033	281,11	69,44x10 ⁻⁴ %	0,93	2,29x10 ⁻⁵ %
Cestovné celkem (Kč)	5 022 811	386 370	254,94	62,98x10 ⁻⁴ %	0,84	2,08x10 ⁻⁵ %
Zák. + hav. pojištění (Kč)	1 210 071	93 082	61,42	15,17x10 ⁻⁴ %	0,20	0,50x10 ⁻⁵ %
Silniční daň (Kč)	539 851	41 527	27,40	6,77x10 ⁻⁴ %	0,09	0,22x10 ⁻⁵ %
Odpisy (Kč)	24 739 898	1 903 069	1 255,70	310,19x10 ⁻⁴ %	4,15	10,24x10 ⁻⁵ %
Poplatky v zahraničí (Kč)	1 577 927	121 379	80,09	19,78x10 ⁻⁴ %	0,26	0,65x10 ⁻⁵ %
Dálniční známky, mýtné (Kč)	2 304 525	177 271	116,97	28,89x10 ⁻⁴ %	0,39	0,95x10 ⁻⁵ %
Ostatní přímé náklady (Kč)	14 472 140	1 113 242	734,55	181,45x10 ⁻⁴ %	2,43	5,99x10 ⁻⁵ %
Režie celkem (Kč)	19 080 934	1 467 764	968,48	239,23x10 ⁻⁴ %	3,20	7,90x10 ⁻⁵ %
Ostatní výnosy (Kč)	12 488 467	960 651	633,87	156,58x10 ⁻⁴ %	2,09	5,17x10 ⁻⁵ %
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	2 024	156	0,10	0,03x10 ⁻⁴ %	0,00	0,00x10 ⁻⁵ %
Náklady celkem (Kč)	131 940 244	10 149 250	6 696,79	1 654,25x10 ⁻⁴ %	22,11	54,62x10 ⁻⁵ %
Náklady/km (Kč)	22,11	22,11				
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	34	3	0,00	0,00x10 ⁻⁴ %	0,00	0,00x10 ⁻⁵ %
Zisk (Kč)	13 717 798	1 055 215	696,26	171,99x10 ⁻⁴ %	2,30	5,68x10 ⁻⁵ %
Kalendářní dny	19 702	1 516				

Nedůležitějšími výsledky z tabulky 8 jsou následující dvě hodnoty:

1. Zisk za den: $171,99 \times 10^{-4} \%$ z pořizovací ceny autobusu
 $171,99 \times 10^{-4} \% \text{ z } 4\,048\,228 \text{ Kč} = 696 \text{ Kč}$
2. Zisk na kilometr: $5,68 \times 10^{-5} \%$ z pořizovací ceny autobusu
 $5,68 \times 10^{-5} \% \text{ z } 4\,048\,228 \text{ Kč} = 2,30 \text{ Kč}$

Při výpočtu ztráty zisku dopravní organizace je počítána ztráta zisku za den. Zisk lze stanovit buď pouhým dosazením za výslednou hodnotu zisku nebo výpočtem:

$$\text{Tržba celkem} + \text{Ostatní výnosy} - \text{Náklady celkem} = \text{Zisk}$$

Při použití hodnot z tabulky 8 můžeme tento vzorec přepsat do tvaru:

$$1669,67 \times 10^{-4}\% + 156,58 \times 10^{-4}\% - 1654,25 \times 10^{-4}\% = \text{Zisk za den}$$

Opět se jedná o procenta z pořizovací ceny nového autobusu. Výpočet zisku oproti pouhému dosazení má tu výhodu, že pokud bude jakákoliv výrazná odchylka v nákladové nebo příjmové části, lze to odpovídající mírnou odchylkou od těchto hodnot korigovat.

8.3 OBECNÝ POSTUP

1. Stanovení pořizovací ceny nového autobusu
2. Stanovení doby opravy
- dle kapitoly 8.1
3. Stanovení ušlého zisku na den z ceny nového autobusu
- budeme-li uvažovat jakýkoliv autobus s obsaditelností nad 30 míst, poté:

$$171,99 \times 10^{-4}\% \text{ z pořizovací ceny nového autobusu} = \text{Ušlý zisk na den}$$

4. Výpočet ušlého zisku po celou dobu opravy
$$\text{Ušlý zisk na den} \times \text{počet dní v opravě} = \text{Ušlý zisk}$$

9 PŘÍKLAD VÝPOČTU PRO NÁHODNÝ AUTOBUS A DÉLKU OPRAVY

9.1 ZADÁNÍ

Pro vzorový příklad výpočtu ztráty zisku dopravní organizace v důsledku opravy po nehodě u autobusů s obsaditelností nad 30 míst byl vybrán meziměstský autobus Iveco Crossway 12,8M. Jedná se o další hojně využívaný autobus u dopravců nejen v České republice, ale po celé Evropě. Obsaditelnost tohoto autobusu je až 57 míst. Stejně jako autobusy SOR je vybaven motorem Iveco Tector 6, ovšem s vyšším výkonem. Dále je tento autobus vybaven mechanickou šestistupňovou převodovkou ZF, z příplatkové výbavy má navíc klimatizaci a dvojitá okna.

Cena takto vybaveného autobusu je 4 100 000 Kč (cena je bez DPH).

Budeme uvažovat, že po nehodě je nutno vyměnit motor, převodovku a zadní vnější čelo. Pro výpočet bude též bráno v potaz, že vozidlo je běžně nasazováno pouze v pracovních dnech. Nebudou se tudíž do výpočtu započítávat víkendové dny.

9.2 VÝPOČET

Výpočet bude probíhat dle postupu uvedeného v kapitole 8.3.

- Pořizovací cena nového autobusu je 4 100 000 Kč.
- Doba samotné opravy:

motor	32 Nh
převodovka s retardérem	16 Nh
<u>zadní vnější čelo</u>	<u>36 Nh</u>
celkem	84 Nh

Doba 84 Nh se rovná 10,5 pracovním dnům, což v praxi znamená 11 pracovních dnů potřebných na samotnou opravu. Dále je nutno započítat 4 pracovní dny potřebné na dovoz a odvoz vozidla a jeho prohlídku.

Celkově doba opravy je 15 pracovních dnů.

- Dle tabulky 8 je ušlý zisk na den ve výši $171,99 \times 10^{-4} \%$ z pořizovací ceny autobusu.

V našem konkrétním případě je tedy ušlý zisk na den:

$$171,99 \times 10^{-4} \% \text{ z } 4\,100\,000 \text{ Kč} = 705 \text{ Kč}$$

4. Celkový ušlý zisk za celkovou dobu opravy:

$$Ušlý\ zisk\ na\ den \times počet\ dní\ v\ opravě = Ušlý\ zisk$$

$$705\ Kč \times 15\ dní = 10575\ Kč$$

Při nehodě autobusu Iveco Crossway 12,8M s nutností výměny motoru, převodovky s retardérem a zadního vnějšího čela je předpokládaná doba opravy 15 pracovních dní. Za tuto dobu je vypočítána ztráta zisku dopravní organizace v hodnotě 10 575 Kč.

10 ZÁVĚR

V diplomové práci byla vyhodnocena ekonomická data autobusů SOR C 9,5, SOR C 10,5 a MAN Lion's Regio C společnosti CDS s.r.o. Náchod. Nejprve byla vyhodnocena data jednotlivých autobusů samostatně, poté celkově za jednotlivé modelové řady. Výsledné hodnoty zisků byly zaznamenány do přehledných grafů a dále využity ve výpočtech.

Další podstatnou částí práce bylo získání dob oprav hlavních konstrukčních celků autobusů přímo od výrobce, které jsou důležitou částí pro výpočet ušlého zisku po nehodě autobusu. Tímto byl splněn hlavní cíl diplomové práce, připravit ekonomické a technické podklady pro posuzování ztráty zisku v důsledku nehod autobusů.

Dále byl z důvodu relativní novosti některých autobusů vytvořen předpokládaný vývoj zisku jednotlivých autobusů. Z důvodu možnosti zjednodušit výpočet zisku bez vlivu velikosti autobusu, byl tento předpoklad tvořen jako zisk na sedadlo.

V poslední části práce byla vypracována základní metodika pro výpočet ztráty zisku dopravní organizace v důsledku opravy po nehodě autobusu. Byla vypracována metodika jak pro jednotlivé modely autobusů z této diplomové práce, tak obecná metodika pro výpočet ztráty zisku u celé skupiny autobusů s obsaditelností nad 30 míst. Tyto metodiky byly vytvořeny v závislosti na pořizovací ceně nového autobusu jako výchozí hodnoty pro procentuální vyjádření zisku na den. Metodika by měla usnadnit prokazování ztráty zisku dopravních organizací při jejich jednání s pojišťovnami. V diplomové práci je však pro stanovení všeobecně přijatelné metodiky uveden malý rozsah typů autobusů a malý počet dopravních organizací.

Pro vytvoření podrobnější metodiky by bylo potřeba získat ekonomické údaje dalších typů autobusů provozovaných na českých silnicích, což výrazně přesahuje možnosti jedné diplomové práce. Zejména by bylo dobré rozšířit tuto práci o modely značky Irisbus Iveco. Modely značky Irisbus Iveco jsou v České republice hojně rozšířeny zejména díky tomu, že jde o nástupce firmy Karosa, jejíž autobusy byly a ještě stále jsou zastoupeny v mnoha vozových parcích. Další značkou, kterou by do přehledu bylo dobré v budoucnu zahrnout, jsou autobusy Mercedes-Benz. Například u velkého dopravního koncernu ICOM transport a.s. tvoří autobusy Mercedes-Benz 100 % vozového parku.

Diplomová práce je dílčí součástí celkového projektu pro stanovení všeobecné metodiky výpočtu ušlého zisku a bude postupně doplňován dalšími diplomovými pracemi.

11 SEZNAM ZKRATEK A POJMŮ

DaM	→	demontáž a montáž
EBS	→	elektronicky řízený protiblokovací systém kotoučových brzd
ECAS	→	elektronicky řízené vzduchové odpružení
EEV	→	enhanced environmentally friendly vehicle = emisní norma mezi Euro V a Euro VI
EURO	→	emisní norma – stanovuje maximální přípustné hodnoty výfukových exhalací
HLV	→	hospodářský list vozidla
IREDO	→	Integrovaná regionální doprava v Královéhradeckém kraji
MTZ	→	materiálně-technické zabezpečení
Nh	→	normohodina = norma času potřebného na určitou práci
PHM	→	pohonné hmoty
RZ	→	registrační značka vozidla
Nepravidelná + smluvní	→	doprava, na níž se nevztahuje definice linkové dopravy dle §2 odstavec 6 zákona č. 111/1994 Sb.
Ostatní přímé náklady	→	náklady, které nelze zařadit do ostatních položek (např. dopravní nehoda, mimořádné náklady)
Ostatní výnosy	→	výnosy, které nelze zařadit do tržeb z přepravy (např. plnění od pojišťovny, příjem za reklamu na autobusech)
Pořizovací cena	→	cena nového autobusu v době pořízení
Režie celkem	→	vysvětleno v kapitole 6
Rozdíly ze zaokrouhlení – I	→	vysvětleno v kapitole 6
Rozdíly ze zaokrouhlení – II	→	vysvětleno v kapitole 6
TipMatic	→	automatická převodovka MAN s možností manuálního řazení
Vozidlo (silniční)	→	motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích [15]

12 POUŽITÉ ZDROJE

- [1] VOJTEK, Petr. *Česká advokátní komora* [online]. 18. ledna 2011 [cit. 2011-04-11]. Náhrada škody podle občanského zákoníku. Dostupné z WWW: <http://www.cak.cz/assets/nahrada-skody-podle-obcanskeho-zakoniku---judr--petr-vojtek_1.ppt>.
- [2] Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- [3] Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- [4] Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdější předpisů
- [5] AGA CMS - A.G.A. studio. *SOR Libchavy - Výrobce a prodejce autobusů pro městskou, meziměstskou a turistickou dopravu* [online]. 2010 [cit. 2011-02-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.sor.cz>>.
- [6] *Mapy Google* [online]. c2011 [cit. 2011-02-27]. Dostupné z WWW: <<http://maps.google.cz/>>.
- [7] *MSp ČR - Obchodní rejstřík na Internetu* [online]. 26. listopadu 2004 [cit. 2011-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.justice.cz/or/>>.
- [8] HAVLAS, Aleš. *Galerie autobusů: Fotografie autobusů z celého světa* [online]. c2006-2011 [cit. 2011-02-27]. SOR C10.5. Dostupné z WWW: <<http://galerie-autobusu.cz/Fotka~SOR~C10.5~29~2/>>.
- [9] MJ a kolektiv autorů. *Autobusy českých dopravců* [online]. c2008-2009 [cit. 2011-02-27]. CDS s.r.o. Náchod. Dostupné z WWW: <http://stary.seznam-autobusu.cz/cds/tad_2h66667.jpg>.
- [10] *MAN SE* [online]. c2011 [cit. 2011-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.man.eu>>.
- [11] *MAN Truck & Bus - Autobusy* [online]. 2007 [cit. 2011-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.man-mn.cz/cz/Bus/Bus.jsp>>.
- [12] HAVLAS, Aleš. *Galerie autobusů: Fotografie autobusů z celého světa* [online]. c2006-2011 [cit. 2011-03-20]. MAN Lion's Regio. Dostupné z WWW: <http://galerie-autobusu.cz/Fotka~MAN~Lion%27s_Regio~9~4/#nadpis>.
- [13] *MAN Truck & Bus - Interurban coaches* [online]. 2007 [cit. 2011-03-19]. Dostupné z WWW: <http://www.mantruckandbus.com/en/Products_and_solutions/MAN_Bus/Ueberlandbusse/Ueberlandbusse.jsp>.
- [14] *Tranis* [online]. 2010 [cit. 2011-02-27]. Kalkulace jednicových nákladů na vybrané skupiny silničních nákladních vozidel. Dostupné z WWW: <<http://www.tranis.cz/vystupy/>>.
- [15] Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů

13 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: HLV SOR C 9,5 – 1H5 8454

Příloha č. 2: HLV SOR C 9,5 – 1H7 2808

Příloha č. 3: HLV SOR C 9,5 – 2H6 6667

Příloha č. 4: HLV SOR C 10,5 – 1H9 9570

Příloha č. 5: HLV SOR C 10,5 – 2H2 0290

Příloha č. 6: HLV SOR C 10,5 – 3H7 9493

Příloha č. 7: HLV SOR C 10,5 – 3H9 8573

Příloha č. 8: HLV SOR C 10,5 – 4H3 2775

Příloha č. 9: HLV MAN Lion's Regio C – 3H2 2150

Příloha č. 10: HLV MAN Lion's Regio C – 3H4 2140

Příloha č. 11: HLV MAN Lion's Regio C – 3H7 9491

Příloha č. 12: HLV MAN Lion's Regio C – 3H7 9492

Příloha č. 13: HLV MAN Lion's Regio C – 4H1 4960

Příloha č. 14: HLV MAN Lion's Regio C – 4H1 4961

Příloha č. 15: HLV souhrn SOR C 9,5

Příloha č. 16: HLV souhrn SOR C 10,5

Příloha č. 17: HLV souhrn MAN Lion's Regio C

Příloha č. 1: HLV SOR C 9,5 – 1H5 8454

*** 1H58454 *** SOR C 9.5	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	1 607 996	2 030 856	1 882 584	1 548 606	1 409 065	1 292 802	1 434 033	11 205 942
Celkem km (km)	85 832	109 507	94 971	69 479	65 346	57 788	62 892	545 815
Linky (km)	59 348	77 226	63 606	62 099	64 217	55 903	61 104	443 503
Nepravidelná + smluvní (km)	26 484	32 281	31 365	7 380	1 129	1 885	1 788	102 312
Celkem PHM - MTZ (l)	20 396	24 853	20 437	16 539	15 061	13 805	15 806	126 897
PHM/100 km z MTZ (l)	23,76	22,70	21,52	23,80	23,05	23,89	25,13	23,41
Celkem cena PHM (Kč)	387 183	566 341	467 755	367 421	364 705	269 821	383 640	2 806 866
Oleje a maziva (Kč)	2 982	8 014	7 822	9 102	7 034	1 328	4 281	40 563
Pneumatiky (Kč)	0	20 921	10 295	46 957	23 446	0	22 636	124 255
Materiál na opravy (Kč)	40 084	201 072	138 172	93 600	130 626	132 368	78 099	814 021
Opravy interní (Kč)	9 650	53 166	32 223	35 263	30 460	70 750	85 907	317 419
Mzdy osádky celkem (Kč)	255 477	286 092	264 646	245 013	278 728	267 437	303 153	1 900 546
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	89 417	100 132	92 626	85 755	97 555	93 603	106 099	665 187
Cestovné celkem (Kč)	63 154	119 471	91 495	54 017	36 425	31 357	43 425	439 344
Zák. + hav. pojištění (Kč)	13 563	14 796	13 392	13 548	13 548	13 548	24 208	106 603
Silniční daň (Kč)	3 510	3 672	5 616	5 616	9 936	5 616	8 100	42 066
Odpisy (Kč)	326 754	441 243	449 568	449 568	449 568	38 835	0	2 155 536
Poplatky v zahraničí (Kč)	6 998	20 648	15 228	10 004	0	0	22 682	75 560
Dálniční známky, mýtné (Kč)	0	0	6 996	3 335	287	794	987	12 399
Ostatní přímé náklady (Kč)	166 675	156 867	189 381	107 313	-34 014	-25 211	30 739	591 750
Režie celkem (Kč)	301 739	393 513	474 420	364 722	310 534	408 600	342 156	2 595 684
Ostatní výnosy (Kč)	0	356 755	131 382	48 442	36 340	1 650	7 689	582 258
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	24	31	28	27	25	21	38	194
Náklady celkem (Kč)	1 667 210	2 385 979	2 259 663	1 891 261	1 718 863	1 308 867	1 456 150	12 687 993
Náklady/km (Kč)	19,42	21,79	23,79	27,22	26,30	22,65	23,15	23,25
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	2	1	-5	-1	-1	-1	1	-4
Zisk (Kč)	-59 216	1 631	-245 692	-294 212	-273 457	-14 414	-14 429	-899 789
Kalendářní dny	366	365	365	365	366	365	365	2 557

Příloha č. 2: HLV SOR C 9,5 – 1H7 2808

*** 1H72808 *** SOR C 9.5	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	1 787 001	2 072 516	1 825 529	1 806 268	1 571 587	1 744 218	1 403 262	12 210 381
Celkem km (km)	93 177	112 086	88 142	81 905	65 689	75 377	61 904	578 280
Linky (km)	68 550	81 655	68 255	66 914	47 879	67 817	59 347	460 417
Nepravidelná + smluvní (km)	24 627	30 431	19 887	14 991	17 810	7 560	2 557	117 863
Celkem PHM - MTZ (l)	20 821	26 021	20 118	18 423	13 967	15 766	14 880	129 996
PHM/100 km z MTZ (l)	22,36	23,22	22,82	22,49	21,26	20,92	24,04	22,44
Celkem cena PHM (Kč)	394 577	578 895	456 867	416 144	334 848	306 910	355 743	2 843 984
Oleje a maziva (Kč)	4 108	6 010	6 983	7 055	3 479	4 856	4 415	36 906
Pneumatiky (Kč)	51 075	20 921	10 295	36 200	10 181	28 384	659	157 715
Materiál na opravy (Kč)	72 654	71 224	90 289	55 390	144 920	104 408	58 249	597 134
Opravy interní (Kč)	8 480	16 248	17 411	15 544	21 550	59 352	64 070	202 655
Mzdy osádky celkem (Kč)	263 024	315 954	261 841	274 422	258 085	303 274	252 176	1 928 776
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	92 058	110 584	91 644	96 048	90 330	106 146	88 255	675 065
Cestovné celkem (Kč)	68 107	118 708	73 204	53 682	32 065	40 906	28 855	415 527
Zák. + hav. pojištění (Kč)	14 796	14 796	13 392	13 584	13 548	13 548	23 716	107 380
Silniční daň (Kč)	5 188	4 992	7 644	7 644	13 524	7 644	11 016	57 652
Odpisy (Kč)	430 032	430 032	430 032	430 032	430 032	143 322	0	2 293 482
Poplatky v zahraničí (Kč)	6 560	7 488	9 965	525	0	0	5 368	29 906
Dálniční známky, mýtné (Kč)	13 992	13 992	0	3 492	1 436	2 664	968	36 544
Ostatní přímé náklady (Kč)	198 239	111 810	70 056	77 124	-18 929	-31 843	63 594	470 051
Režie celkem (Kč)	324 325	417 825	474 420	364 722	310 534	408 600	342 156	2 642 582
Ostatní výnosy (Kč)	0	0	0	4 485	38 127	18 389	47 237	108 238
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	35	38	31	4	29	27	41	205
Náklady celkem (Kč)	1 947 250	2 239 517	2 014 074	1 851 612	1 645 632	1 498 198	1 299 281	12 495 564
Náklady/km (Kč)	20,90	19,98	22,85	22,61	25,05	19,88	20,99	21,61
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-2	-5	-2	-3	2	2	3	-5
Zisk (Kč)	-160 247	-166 996	-188 543	-40 856	-35 920	264 407	151 215	-176 940
Kalendářní dny	366	365	365	365	366	365	365	2 557

Příloha č. 3: HLV SOR C 9,5 – 2H6 6667

*** 2H66667 *** SOR C 9.5	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	-	-	1 182 212	2 064 684	1 974 936	2 196 162	2 252 134	9 670 128
Celkem km (km)	-	-	55 334	92 533	87 027	90 566	92 880	418 340
Linky (km)	-	-	43 739	62 835	59 318	49 342	43 373	258 607
Nepravidelná + smluvní (km)	-	-	11 595	29 698	27 709	41 224	49 507	159 733
Celkem PHM - MTZ (l)	-	-	11 914	20 321	18 796	20 080	19 969	91 080
PHM/100 km z MTZ (l)	-	-	21,53	21,96	21,60	22,17	21,50	21,75
Celkem cena PHM (Kč)	-	-	287 250	464 189	466 674	408 986	488 723	2 115 822
Oleje a maziva (Kč)	-	-	4 435	9 582	8 533	4 688	1 802	29 040
Pneumatiky (Kč)	-	-	14 410	5 147	13 710	3 280	0	36 547
Materiál na opravy (Kč)	-	-	17 717	16 000	51 909	45 191	130 152	260 969
Opravy interní (Kč)	-	-	6 561	4 126	19 624	18 284	50 535	99 130
Mzdy osádky celkem (Kč)	-	-	202 571	356 015	283 051	337 924	385 207	1 564 768
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	-	-	70 900	124 605	99 068	118 273	134 816	547 662
Cestovné celkem (Kč)	-	-	92 962	99 726	98 689	96 854	79 823	468 054
Zák. + hav. pojištění (Kč)	-	-	8 928	14 772	14 772	14 772	34 480	87 724
Silniční daň (Kč)	-	-	5 096	7 644	13 524	7 644	8 820	42 728
Odpisy (Kč)	-	-	231 192	340 020	340 020	340 020	340 020	1 591 272
Poplatky v zahraničí (Kč)	-	-	19 548	10 511	16 996	40 573	43 722	131 350
Dálniční známky, mýtné (Kč)	-	-	0	8 526	11 876	15 539	13 263	49 204
Ostatní přímé náklady (Kč)	-	-	192 746	216 909	143 552	107 913	32 688	693 808
Režie celkem (Kč)	-	-	114 592	406 191	310 534	408 600	342 156	1 582 073
Ostatní výnosy (Kč)	-	-	0	0	19 499	0	39 038	58 537
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	-	-	26	42	42	39	46	195
Náklady celkem (Kč)	-	-	1 268 934	2 084 005	1 892 574	1 968 580	2 086 253	9 300 346
Náklady/km (Kč)	-	-	23,82	22,52	21,75	21,74	22,46	22,23
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-	-	-1	-1	3	4	1	6
Zisk (Kč)	-	-	-86 721	-19 320	101 858	227 578	204 918	428 313
Kalendářní dny	-	-	245	365	366	365	365	1 706

Příloha č. 4: HLV SOR C 10,5 – 1H9 9570

*** 1H99570 *** SOR C 10.5	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	2 802 955	3 030 435	2 758 516	2 155 351	2 120 655	1 908 794	1 842 198	16 618 904
Celkem km (km)	162 441	168 409	132 426	96 927	92 647	81 531	76 762	811 143
Linky (km)	116 038	124 875	102 494	71 959	79 287	67 454	64 887	626 994
Nepravidelná + smluvní (km)	46 403	43 534	29 932	24 968	13 360	14 077	11 875	184 149
Celkem PHM - MTZ (l)	35 863	38 287	30 283	22 585	21 514	17 109	18 235	183 876
PHM/100 km z MTZ (l)	22,08	22,73	22,87	23,30	23,22	20,98	23,76	22,71
Celkem cena PHM (Kč)	704 290	852 307	696 249	511 249	525 144	331 375	438 678	4 059 292
Oleje a maziva (Kč)	0	8 192	8 702	6 801	3 427	7 221	8 646	42 989
Pneumatiky (Kč)	0	26 151	41 179	0	57 197	0	43 716	168 243
Materiál na opravy (Kč)	23 441	121 079	181 045	154 332	153 892	119 391	135 112	888 292
Opravy interní (Kč)	13 782	11 456	20 387	25 502	38 844	34 606	82 360	226 937
Mzdy osádky celkem (Kč)	284 192	309 069	249 806	231 234	243 024	244 809	235 624	1 797 758
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	99 467	108 174	87 432	80 932	85 058	85 683	82 463	629 209
Cestovné celkem (Kč)	99 295	122 812	67 080	58 202	43 716	27 392	29 504	448 001
Zák. + hav. pojištění (Kč)	14 796	14 796	13 392	13 548	13 548	13 548	24 196	107 824
Silniční daň (Kč)	5 824	5 604	8 580	8 580	15 180	8 580	12 372	64 720
Odpisy (Kč)	469 644	469 644	469 644	469 644	469 644	448 443	0	2 796 663
Poplatky v zahraničí (Kč)	33 058	15 036	19 143	12 716	607	290	1 301	82 151
Dálniční známky, mýtné (Kč)	13 992	13 992	13 992	16 540	23 339	23 076	14 477	119 408
Ostatní přímé náklady (Kč)	297 632	234 709	178 488	178 232	18 681	-70 268	53 260	890 734
Režie celkem (Kč)	324 325	417 825	474 420	364 722	310 534	408 600	342 156	2 642 582
Ostatní výnosy (Kč)	41 922	95 256	137 066	59 212	124 703	0	24 402	482 561
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	33	45	35	39	37	26	48	263
Náklady celkem (Kč)	2 383 771	2 730 891	2 529 574	2 132 273	2 001 872	1 682 772	1 503 913	14 965 066
Náklady/km (Kč)	14,67	16,22	19,10	22,00	21,61	20,64	19,59	18,45
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	4	5	4	1	1	2	3	20
Zisk (Kč)	461 102	394 795	366 004	82 289	243 485	226 020	362 684	2 136 379
Kalendářní dny	366	365	365	365	366	365	365	2 557

Příloha č. 5: HLV SOR C 10,5 – 2H2 0290

*** 2H20290 *** SOR C 10.5	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	1 732 557	2 859 677	2 687 485	2 650 250	2 201 005	1 956 732	1 704 708	15 792 414
Celkem km (km)	84 594	135 888	122 529	113 048	93 137	82 327	72 617	704 140
Linky (km)	59 167	95 533	93 809	80 442	67 453	51 810	50 953	499 167
Nepravidelná + smluvní (km)	25 427	40 355	28 720	32 606	25 684	30 517	21 664	204 973
Celkem PHM - MTZ (l)	18 803	30 729	26 903	25 796	21 880	18 488	17 888	160 487
PHM/100 km z MTZ (l)	22,47	22,61	21,96	22,82	23,49	22,46	24,63	22,92
Celkem cena PHM (Kč)	368 914	689 638	620 399	597 883	546 470	372 737	430 929	3 626 970
Oleje a maziva (Kč)	304	6 066	8 009	6 390	4 262	7 323	4 226	36 580
Pneumatiky (Kč)	0	31 381	21 006	24 100	14 083	34 702	19 143	144 415
Materiál na opravy (Kč)	36 997	59 086	62 708	91 966	81 983	22 042	83 084	437 866
Opravy interní (Kč)	8 667	13 817	8 085	22 159	24 364	37 211	84 430	198 733
Mzdy osádky celkem (Kč)	200 424	318 027	289 621	310 962	262 264	224 340	255 096	1 860 734
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	70 148	111 309	101 367	108 837	91 792	78 519	89 278	651 250
Cestovné celkem (Kč)	52 014	127 864	97 447	113 772	105 260	66 604	42 760	605 721
Zák. + hav. pojištění (Kč)	13 152	14 796	13 392	13 548	13 548	13 548	25 832	107 816
Silniční daň (Kč)	3 736	5 604	8 580	8 580	15 180	8 580	11 754	62 014
Odpisy (Kč)	380 332	520 500	520 500	520 500	520 500	520 500	357 789	3 340 621
Poplatky v zahraničí (Kč)	8 033	14 874	8 002	18 794	13 535	26 353	-889	88 702
Dálniční známky, mýtné (Kč)	12 440	13 992	13 992	15 504	16 694	16 847	16 935	106 404
Ostatní přímé náklady (Kč)	93 138	-186 848	122 650	64 535	114 434	37 922	67 835	313 666
Režie celkem (Kč)	22 817	188 026	197 725	406 191	310 534	408 600	342 156	1 876 049
Ostatní výnosy (Kč)	0	31 041	0	0	95 374	0	12 865	139 280
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	22	40	31	42	38	37	47	257
Náklady celkem (Kč)	1 271 138	1 928 172	2 093 514	2 323 763	2 134 941	1 875 865	1 830 405	13 457 798
Náklady/km (Kč)	15,03	14,19	17,09	20,56	22,92	22,79	25,21	19,11
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	2	5	4	2	4	2	-4	15
Zisk (Kč)	461 417	962 541	593 967	326 485	161 434	80 865	-112 828	2 473 881
Kalendářní dny	245	365	365	365	366	365	365	2 436

Příloha č. 6: HLV SOR C 10,5 – 3H7 9493

*** 3H79493 *** SOR C 10.5	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	-	-	-	-	1 360 484	2 109 215	2 146 080	5 615 779
Celkem km (km)	-	-	-	-	59 630	82 473	89 205	231 308
Linky (km)	-	-	-	-	29 339	35 756	39 608	104 703
Nepravidelná + smluvní (km)	-	-	-	-	30 291	46 717	49 597	126 605
Celkem PHM - MTZ (l)	-	-	-	-	12 770	16 615	20 254	49 639
PHM/100 km z MTZ (l)	-	-	-	-	21,42	20,15	22,71	21,43
Celkem cena PHM (Kč)	-	-	-	-	347 750	341 260	505 871	1 194 881
Oleje a maziva (Kč)	-	-	-	-	2 943	3 774	2 564	9 281
Pneumatiky (Kč)	-	-	-	-	13 104	0	0	13 104
Materiál na opravy (Kč)	-	-	-	-	15 705	33 280	84 511	133 496
Opravy interní (Kč)	-	-	-	-	3 952	10 755	55 980	70 687
Mzdy osádky celkem (Kč)	-	-	-	-	182 815	240 586	287 444	710 845
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	-	-	-	-	63 985	84 205	100 599	248 789
Cestovné celkem (Kč)	-	-	-	-	85 552	70 936	149 489	305 977
Zák. + hav. pojištění (Kč)	-	-	-	-	9 032	13 548	44 488	67 068
Silniční daň (Kč)	-	-	-	-	11 000	8 580	8 580	28 160
Odpisy (Kč)	-	-	-	-	365 024	547 536	547 536	1 460 096
Poplatky v zahraničí (Kč)	-	-	-	-	16 830	8 111	52 660	77 601
Dálniční známky, mýtné (Kč)	-	-	-	-	15 386	16 703	26 110	58 199
Ostatní přímé náklady (Kč)	-	-	-	-	53 508	73 212	112 667	239 387
Režie celkem (Kč)	-	-	-	-	185 118	408 600	342 156	935 874
Ostatní výnosy (Kč)	-	-	-	-	0	5 583	55 630	61 213
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	-	-	-	-	24	34	55	113
Náklady celkem (Kč)	-	-	-	-	1 371 728	1 861 120	2 320 710	5 553 558
Náklady/km (Kč)	-	-	-	-	23,00	22,57	26,02	24,01
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-	-	-	-	-2	2	0	0
Zisk (Kč)	-	-	-	-	-11 242	253 676	-119 000	123 434
Kalendářní dny	-	-	-	-	245	365	365	975

Příloha č. 7: HLV SOR C 10,5 – 3H9 8573

*** 3H98573 *** SOR C 10.5	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	-	-	-	-	-	2 062 289	2 204 477	4 266 766
Celkem km (km)	-	-	-	-	-	92 478	98 221	190 699
Linky (km)	-	-	-	-	-	91 226	96 718	187 944
Nepravidelná + smluvní (km)	-	-	-	-	-	1 252	1 503	2 755
Celkem PHM - MTZ (l)	-	-	-	-	-	20 106	21 719	41 825
PHM/100 km z MTZ (l)	-	-	-	-	-	21,74	22,11	21,93
Celkem cena PHM (Kč)	-	-	-	-	-	392 384	520 466	912 850
Oleje a maziva (Kč)	-	-	-	-	-	4 977	6 495	11 472
Pneumatiky (Kč)	-	-	-	-	-	0	9 616	9 616
Materiál na opravy (Kč)	-	-	-	-	-	18 716	97 489	116 205
Opravy interní (Kč)	-	-	-	-	-	9 492	39 922	49 414
Mzdy osádky celkem (Kč)	-	-	-	-	-	257 033	265 034	522 067
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	-	-	-	-	-	89 962	92 756	182 718
Cestovné celkem (Kč)	-	-	-	-	-	31 225	28 826	60 051
Zák. + hav. pojištění (Kč)	-	-	-	-	-	14 772	45 196	59 968
Silniční daň (Kč)	-	-	-	-	-	7 644	0	7 644
Odpisy (Kč)	-	-	-	-	-	449 808	449 808	899 616
Poplatky v zahraničí (Kč)	-	-	-	-	-	240	247	487
Dálniční známky, mýtné (Kč)	-	-	-	-	-	22 368	37 083	59 451
Ostatní přímé náklady (Kč)	-	-	-	-	-	435 569	162 278	597 847
Režie celkem (Kč)	-	-	-	-	-	408 600	342 156	750 756
Ostatní výnosy (Kč)	-	-	-	-	-	401 885	284 708	686 593
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	-	-	-	-	-	31	43	74
Náklady celkem (Kč)	-	-	-	-	-	2 142 821	2 097 415	4 240 236
Náklady/km (Kč)	-	-	-	-	-	23,17	21,35	22,24
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-	-	-	-	-	0	2	2
Zisk (Kč)	-	-	-	-	-	321 353	391 768	713 121
Kalendářní dny	-	-	-	-	-	365	365	730

Příloha č. 8: HLV SOR C 10,5 – 4H3 2775

*** 4H32775 *** SOR C 10.5	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	-	-	-	-	-	-	2 194 693	2 194 693
Celkem km (km)	-	-	-	-	-	-	96 946	96 946
Linky (km)	-	-	-	-	-	-	95 377	95 377
Nepravidelná + smluvní (km)	-	-	-	-	-	-	1 569	1 569
Celkem PHM - MTZ (l)	-	-	-	-	-	-	22 296	22 296
PHM/100 km z MTZ (l)	-	-	-	-	-	-	23,00	23,00
Celkem cena PHM (Kč)	-	-	-	-	-	-	535 530	535 530
Oleje a maziva (Kč)	-	-	-	-	-	-	3 314	3 314
Pneumatiky (Kč)	-	-	-	-	-	-	0	0
Materiál na opravy (Kč)	-	-	-	-	-	-	17 340	17 340
Opravy interní (Kč)	-	-	-	-	-	-	13 015	13 015
Mzdy osádky celkem (Kč)	-	-	-	-	-	-	302 504	302 504
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	-	-	-	-	-	-	105 870	105 870
Cestovné celkem (Kč)	-	-	-	-	-	-	33 007	33 007
Zák. + hav. pojištění (Kč)	-	-	-	-	-	-	30 280	30 280
Silniční daň (Kč)	-	-	-	-	-	-	0	0
Odpisy (Kč)	-	-	-	-	-	-	441 300	441 300
Poplatky v zahraničí (Kč)	-	-	-	-	-	-	0	0
Dálniční známky, mýtné (Kč)	-	-	-	-	-	-	26 525	26 525
Ostatní přímé náklady (Kč)	-	-	-	-	-	-	175 219	175 219
Režie celkem (Kč)	-	-	-	-	-	-	342 156	342 156
Ostatní výnosy (Kč)	-	-	-	-	-	-	358 493	358 493
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	-	-	-	-	-	-	41	41
Náklady celkem (Kč)	-	-	-	-	-	-	2 026 101	2 026 101
Náklady/km (Kč)	-	-	-	-	-	-	20,90	20,90
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-	-	-	-	-	-	0	0
Zisk (Kč)	-	-	-	-	-	-	527 085	527 085
Kalendářní dny	-	-	-	-	-	-	365	365

Příloha č. 9: HLV MAN Lion's Regio C – 3H2 2150

*** 3H22150 *** MAN Regio C	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	-	-	-	2 289 660	4 102 512	3 713 117	3 139 660	13 244 949
Celkem km (km)	-	-	-	92 860	171 908	159 518	139 240	563 526
Linky (km)	-	-	-	46 515	102 752	111 956	96 311	357 534
Nepravidelná + smluvní (km)	-	-	-	46 345	69 156	47 562	42 929	205 992
Celkem PHM - MTZ (l)	-	-	-	25 481	47 611	43 778	36 884	153 754
PHM/100 km z MTZ (l)	-	-	-	27,49	27,70	27,44	26,49	27,28
Celkem cena PHM (Kč)	-	-	-	629 911	1 213 112	880 277	901 143	3 624 443
Oleje a maziva (Kč)	-	-	-	1 552	9 498	14 852	14 301	40 203
Pneumatiky (Kč)	-	-	-	0	48 893	24 000	24 720	97 613
Materiál na opravy (Kč)	-	-	-	38 530	115 564	126 930	143 322	424 346
Opravy interní (Kč)	-	-	-	1 349	10 407	45 218	47 850	104 824
Mzdy osádky celkem (Kč)	-	-	-	213 760	365 384	322 794	313 349	1 215 287
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	-	-	-	74 816	127 884	112 978	109 666	425 344
Cestovné celkem (Kč)	-	-	-	111 938	159 658	117 291	130 829	519 716
Zák. + hav. pojištění (Kč)	-	-	-	7 903	13 548	13 548	68 640	103 639
Silniční daň (Kč)	-	-	-	7 189	21 804	12 324	13 588	54 905
Odpisy (Kč)	-	-	-	371 483	636 828	636 828	636 828	2 281 967
Poplatky v zahraničí (Kč)	-	-	-	57 741	102 123	89 343	30 446	279 653
Dálniční známky, mýtné (Kč)	-	-	-	48 689	168 019	222 273	252 679	691 660
Ostatní přímé náklady (Kč)	-	-	-	594 620	882 493	687 774	270 801	2 435 688
Režie celkem (Kč)	-	-	-	232 893	310 534	408 600	342 156	1 294 183
Ostatní výnosy (Kč)	-	-	-	679 980	715 543	533 839	325 708	2 255 070
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	-	-	-	24	45	37	53	159
Náklady celkem (Kč)	-	-	-	2 392 398	4 185 794	3 715 067	3 300 371	13 593 630
Náklady/km (Kč)	-	-	-	25,76	24,35	23,29	23,70	24,12
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-	-	-	1	2	-1	-2	0
Zisk (Kč)	-	-	-	577 241	632 259	531 890	164 999	1 906 389
Kalendářní dny	-	-	-	214	366	365	365	1 310

Příloha č. 10: HLV MAN Lion's Regio C – 3H4 2140

*** 3H42140 *** MAN Regio C	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	-	-	-	2 397 235	3 933 592	3 641 867	3 007 717	12 980 411
Celkem km (km)	-	-	-	102 800	169 627	156 316	132 131	560 874
Linky (km)	-	-	-	72 900	122 344	125 043	98 627	418 914
Nepravidelná + smluvní (km)	-	-	-	29 900	47 283	31 273	33 504	141 960
Celkem PHM - MTZ (l)	-	-	-	28 257	45 476	42 341	36 399	152 473
PHM/100 km z MTZ (l)	-	-	-	27,52	26,81	27,09	27,55	27,24
Celkem cena PHM (Kč)	-	-	-	677 054	1 135 851	840 413	893 326	3 546 644
Oleje a maziva (Kč)	-	-	-	9 569	10 239	13 674	16 684	50 166
Pneumatiky (Kč)	-	-	-	0	37 571	24 000	25 495	87 066
Materiál na opravy (Kč)	-	-	-	42 758	79 104	133 212	213 311	468 385
Opravy interní (Kč)	-	-	-	4 579	7 384	34 274	68 440	114 677
Mzdy osádky celkem (Kč)	-	-	-	199 587	345 652	309 210	301 347	1 155 796
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	-	-	-	69 855	120 978	108 224	105 467	404 524
Cestovné celkem (Kč)	-	-	-	80 260	130 194	100 343	119 840	430 637
Zák. + hav. pojištění (Kč)	-	-	-	7 903	13 548	13 548	68 584	103 583
Silniční daň (Kč)	-	-	-	7 189	21 804	12 324	13 746	55 063
Odpisy (Kč)	-	-	-	326 225	527 076	527 076	527 076	1 907 453
Poplatky v zahraničí (Kč)	-	-	-	21 878	51 897	42 717	53 288	169 780
Dálniční známky, mýtné (Kč)	-	-	-	44 752	77 118	96 758	82 797	301 425
Ostatní přímé náklady (Kč)	-	-	-	459 010	891 623	640 147	438 210	2 428 990
Režie celkem (Kč)	-	-	-	232 893	310 534	408 600	342 156	1 294 183
Ostatní výnosy (Kč)	-	-	-	505 962	701 993	457 999	327 386	1 993 340
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	-	-	-	22	42	44	52	160
Náklady celkem (Kč)	-	-	-	2 183 534	3 760 615	3 304 564	3 269 819	12 518 532
Náklady/km (Kč)	-	-	-	21,24	22,17	21,14	24,75	22,32
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-	-	-	-1	0	0	-1	-2
Zisk (Kč)	-	-	-	719 664	874 970	795 302	65 285	2 455 221
Kalendářní dny	-	-	-	214	366	365	365	1 310

Příloha č. 11: HLV MAN Lion's Regio C – 3H7 9491

*** 3H79491 *** MAN Regio C	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	-	-	-	-	2 410 503	3 159 923	3 509 845	9 080 271
Celkem km (km)	-	-	-	-	106 323	136 637	154 724	397 684
Linky (km)	-	-	-	-	66 656	103 983	102 776	273 415
Nepravidelná + smluvní (km)	-	-	-	-	39 667	32 654	51 948	124 269
Celkem PHM - MTZ (l)	-	-	-	-	30 877	38 248	41 600	110 725
PHM/100 km z MTZ (l)	-	-	-	-	27,58	27,99	26,89	27,49
Celkem cena PHM (Kč)	-	-	-	-	793 965	762 169	1 033 681	2 589 815
Oleje a maziva (Kč)	-	-	-	-	7 024	13 721	13 042	33 787
Pneumatiky (Kč)	-	-	-	-	15 176	36 000	51 029	102 205
Materiál na opravy (Kč)	-	-	-	-	30 574	164 239	83 848	278 661
Opravy interní (Kč)	-	-	-	-	16 030	25 672	48 200	89 902
Mzdy osádky celkem (Kč)	-	-	-	-	225 219	278 832	339 286	843 337
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	-	-	-	-	78 827	97 591	118 744	295 162
Cestovné celkem (Kč)	-	-	-	-	91 986	86 125	124 222	302 333
Zák. + hav. pojištění (Kč)	-	-	-	-	10 161	13 548	64 868	88 577
Silniční daň (Kč)	-	-	-	-	17 775	12 324	12 324	42 423
Odpisy (Kč)	-	-	-	-	439 011	585 348	585 348	1 609 707
Poplatky v zahraničí (Kč)	-	-	-	-	30 839	33 798	53 491	118 128
Dálniční známky, mýtné (Kč)	-	-	-	-	46 386	78 660	144 098	269 144
Ostatní přímé náklady (Kč)	-	-	-	-	1 021 441	886 693	454 316	2 362 450
Režie celkem (Kč)	-	-	-	-	217 767	408 600	342 156	968 523
Ostatní výnosy (Kč)	-	-	-	-	621 871	794 316	563 905	1 980 092
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	-	-	-	-	37	46	50	133
Náklady celkem (Kč)	-	-	-	-	3 042 218	3 483 366	3 468 703	9 994 287
Náklady/km (Kč)	-	-	-	-	28,61	25,49	22,42	25,13
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-	-	-	-	-4	0	5	1
Zisk (Kč)	-	-	-	-	-9 840	470 873	605 042	1 066 075
Kalendářní dny	-	-	-	-	275	365	365	1 005

Příloha č. 12: HLV MAN Lion's Regio C – 3H7 9492

*** 3H79492 *** MAN Regio C	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	-	-	-	-	2 376 368	3 818 113	3 402 515	9 596 996
Celkem km (km)	-	-	-	-	109 113	159 234	141 151	409 498
Linky (km)	-	-	-	-	77 621	100 332	87 361	265 314
Nepravidelná + smluvní (km)	-	-	-	-	31 492	58 902	53 790	144 184
Celkem PHM - MTZ (l)	-	-	-	-	30 482	42 254	38 063	110 799
PHM/100 km z MTZ (l)	-	-	-	-	27,69	26,54	26,97	27,07
Celkem cena PHM (Kč)	-	-	-	-	778 591	893 135	970 479	2 642 205
Oleje a maziva (Kč)	-	-	-	-	1 674	13 684	15 846	31 204
Pneumatiky (Kč)	-	-	-	-	0	0	24 079	24 079
Materiál na opravy (Kč)	-	-	-	-	69 528	93 588	156 449	319 565
Opravy interní (Kč)	-	-	-	-	9 368	30 339	48 640	88 347
Mzdy osádky celkem (Kč)	-	-	-	-	234 544	350 301	331 885	916 730
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	-	-	-	-	82 090	122 605	116 155	320 850
Cestovné celkem (Kč)	-	-	-	-	88 801	189 439	184 383	462 623
Zák. + hav. pojištění (Kč)	-	-	-	-	10 161	13 584	64 512	88 257
Silniční daň (Kč)	-	-	-	-	17 775	12 324	12 324	42 423
Odpisy (Kč)	-	-	-	-	438 921	585 228	585 228	1 609 377
Poplatky v zahraničí (Kč)	-	-	-	-	38 924	85 020	88 135	212 079
Dálniční známky, mýtné (Kč)	-	-	-	-	64 899	98 086	144 149	307 134
Ostatní přímé náklady (Kč)	-	-	-	-	806 382	782 511	377 674	1 966 567
Režie celkem (Kč)	-	-	-	-	217 767	408 600	342 156	968 523
Ostatní výnosy (Kč)	-	-	-	-	551 458	621 384	417 225	1 590 067
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	-	-	-	-	44	5	46	95
Náklady celkem (Kč)	-	-	-	-	2 859 469	3 678 449	3 462 140	10 000 058
Náklady/km (Kč)	-	-	-	-	26,21	23,10	24,53	24,42
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-	-	-	-	-3	4	2	3
Zisk (Kč)	-	-	-	-	68 360	761 044	357 598	1 187 002
Kalendářní dny	-	-	-	-	275	365	365	1 005

Příloha č. 13: HLV MAN Lion's Regio C – 4H1 4960

*** 4H14960 *** MAN Regio C	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	-	-	-	-	-	2 120 862	3 183 183	5 304 045
Celkem km (km)	-	-	-	-	-	87 880	139 802	227 682
Linky (km)	-	-	-	-	-	39 699	66 419	106 118
Nepravidelná + smluvní (km)	-	-	-	-	-	48 181	73 383	121 564
Celkem PHM - MTZ (l)	-	-	-	-	-	24 308	39 153	63 461
PHM/100 km z MTZ (l)	-	-	-	-	-	27,72	28,00	27,86
Celkem cena PHM (Kč)	-	-	-	-	-	517 333	986 526	1 503 859
Oleje a maziva (Kč)	-	-	-	-	-	1 405	3 699	5 104
Pneumatiky (Kč)	-	-	-	-	-	0	35 156	35 156
Materiál na opravy (Kč)	-	-	-	-	-	5 738	29 821	35 559
Opravy interní (Kč)	-	-	-	-	-	3 602	33 927	37 529
Mzdy osádky celkem (Kč)	-	-	-	-	-	214 710	346 668	561 378
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	-	-	-	-	-	75 149	121 329	196 478
Cestovné celkem (Kč)	-	-	-	-	-	99 874	178 891	278 765
Zák. + hav. pojištění (Kč)	-	-	-	-	-	9 032	64 757	73 789
Silniční daň (Kč)	-	-	-	-	-	8 216	12 324	20 540
Odpisy (Kč)	-	-	-	-	-	498 912	686 004	1 184 916
Poplatky v zahraničí (Kč)	-	-	-	-	-	34 031	97 992	132 023
Dálniční známky, mýtné (Kč)	-	-	-	-	-	60 675	85 565	146 240
Ostatní přímé náklady (Kč)	-	-	-	-	-	393 174	354 053	747 227
Režie celkem (Kč)	-	-	-	-	-	257 414	366 753	624 167
Ostatní výnosy (Kč)	-	-	-	-	-	494 833	562 451	1 057 284
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	-	-	-	-	-	23	47	70
Náklady celkem (Kč)	-	-	-	-	-	2 179 288	3 403 512	5 582 800
Náklady/km (Kč)	-	-	-	-	-	24,80	24,35	24,52
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-	-	-	-	-	1	-2	-1
Zisk (Kč)	-	-	-	-	-	436 406	342 124	778 530
Kalendářní dny	-	-	-	-	-	245	365	610

Příloha č. 14: HLV MAN Lion's Regio C – 4H1 4961

*** 4H14961 *** MAN Regio C	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Tržba celkem (Kč)	-	-	-	-	-	2 004 217	3 383 713	5 387 930
Celkem km (km)	-	-	-	-	-	83 603	147 185	230 788
Linky (km)	-	-	-	-	-	49 053	88 952	138 005
Nepravidelná + smluvní (km)	-	-	-	-	-	34 550	58 233	92 783
Celkem PHM - MTZ (l)	-	-	-	-	-	24 510	39 915	64 425
PHM/100 km z MTZ (l)	-	-	-	-	-	29,21	27,12	28,17
Celkem cena PHM (Kč)	-	-	-	-	-	532 676	984 335	1 517 011
Oleje a maziva (Kč)	-	-	-	-	-	4 529	3 519	8 048
Pneumatiky (Kč)	-	-	-	-	-	0	23 437	23 437
Materiál na opravy (Kč)	-	-	-	-	-	23 081	220 305	243 386
Opravy interní (Kč)	-	-	-	-	-	8 556	48 000	56 556
Mzdy osádky celkem (Kč)	-	-	-	-	-	193 546	350 236	543 782
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	-	-	-	-	-	67 741	122 576	190 317
Cestovné celkem (Kč)	-	-	-	-	-	112 156	140 899	253 055
Zák. + hav. pojištění (Kč)	-	-	-	-	-	7 903	69 660	77 563
Silniční daň (Kč)	-	-	-	-	-	7 189	12 324	19 513
Odpisy (Kč)	-	-	-	-	-	430 276	737 616	1 167 892
Poplatky v zahraničí (Kč)	-	-	-	-	-	46 439	134 068	180 507
Dálniční známky, mýtné (Kč)	-	-	-	-	-	41 783	79 005	120 788
Ostatní přímé náklady (Kč)	-	-	-	-	-	203 047	355 709	558 756
Režie celkem (Kč)	-	-	-	-	-	221 443	342 156	563 599
Ostatní výnosy (Kč)	-	-	-	-	-	338 181	797 260	1 135 441
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	-	-	-	-	-	19	46	65
Náklady celkem (Kč)	-	-	-	-	-	1 900 384	3 623 891	5 524 275
Náklady/km (Kč)	-	-	-	-	-	22,73	24,62	23,94
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-	-	-	-	-	-1	0	-1
Zisk (Kč)	-	-	-	-	-	442 015	557 082	999 097
Kalendářní dny	-	-	-	-	-	214	365	579

Příloha č. 15: HLV souhrn SOR C 9,5

SOR C 9,5	1H5 8454	1H7 2808	2H6 6667	Celkem
Tržba celkem (Kč)	11 205 942	12 210 381	9 670 128	33 086 451
Celkem km (km)	545 815	578 280	418 340	1 542 435
Linky (km)	443 503	460 417	258 607	1 162 527
Nepravidelná + smluvní (km)	102 312	117 863	159 733	379 908
Celkem PHM - MTZ (l)	126 897	129 996	91 080	347 973
PHM/100 km z MTZ (l)	23,41	22,44	21,75	22,53
Celkem cena PHM (Kč)	2 806 866	2 843 984	2 115 822	7 766 672
Oleje a maziva (Kč)	40 563	36 906	29 040	106 509
Pneumatiky (Kč)	124 255	157 715	36 547	318 517
Materiál na opravy (Kč)	814 021	597 134	260 969	1 672 124
Opravy interní (Kč)	317 419	202 655	99 130	619 204
Mzdy osádky celkem (Kč)	1 900 546	1 928 776	1 564 768	5 394 090
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	665 187	675 065	547 662	1 887 914
Cestovné celkem (Kč)	439 344	415 527	468 054	1 322 925
Zák. + hav. pojištění (Kč)	106 603	107 380	87 724	301 707
Silniční daň (Kč)	42 066	57 652	42 728	142 446
Odpisy (Kč)	2 155 536	2 293 482	1 591 272	6 040 290
Poplatky v zahraničí (Kč)	75 560	29 906	131 350	236 816
Dálniční známky, mýtné (Kč)	12 399	36 544	49 204	98 147
Ostatní přímé náklady (Kč)	591 750	470 051	693 808	1 755 609
Režie celkem (Kč)	2 595 684	2 642 582	1 582 073	6 820 339
Ostatní výnosy (Kč)	582 258	108 238	58 537	749 033
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	194	205	195	594
Náklady celkem (Kč)	12 687 993	12 495 564	9 300 346	34 483 903
Náklady/km (Kč)	23,25	21,61	22,23	22,36
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	-4	-5	6	-3
Zisk (Kč)	-899 789	-176 940	428 313	-648 416
Kalendářní dny	2 557	2 557	1 706	6 820

Příloha č. 16: HLV souhrn SOR C 10,5

SOR C 10,5	1H9 9570	2H2 0290	3H7 9493	3H9 8573	4H3 2775	Celkem
Tržba celkem (Kč)	16 618 904	15 792 414	5 615 779	4 266 766	2 194 693	44 488 556
Celkem km (km)	811 143	704 140	231 308	190 699	96 946	2 034 236
Linky (km)	626 994	499 167	104 703	187 944	95 377	1 514 185
Nepravidelná + smluvní (km)	184 149	204 973	126 605	2 755	1 569	520 051
Celkem PHM - MTZ (l)	183 876	160 487	49 639	41 825	22 296	458 123
PHM/100 km z MTZ (l)	22,71	22,92	21,43	21,93	23,00	22,40
Celkem cena PHM (Kč)	4 059 292	3 626 970	1 194 881	912 850	535 530	10 329 523
Oleje a maziva (Kč)	42 989	36 580	9 281	11 472	3 314	103 636
Pneumatiky (Kč)	168 243	144 415	13 104	9 616	0	335 378
Materiál na opravy (Kč)	888 292	437 866	133 496	116 205	17 340	1 593 199
Opravy interní (Kč)	226 937	198 733	70 687	49 414	13 015	558 786
Mzdy osádky celkem (Kč)	1 797 758	1 860 734	710 845	522 067	302 504	5 193 908
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	629 209	651 250	248 789	182 718	105 870	1 817 836
Cestovné celkem (Kč)	448 001	605 721	305 977	60 051	33 007	1 452 757
Zák. + hav. pojištění (Kč)	107 824	107 816	67 068	59 968	30 280	372 956
Silniční daň (Kč)	64 720	62 014	28 160	7 644	0	162 538
Odpisy (Kč)	2 796 663	3 340 621	1 460 096	899 616	441 300	8 938 296
Poplatky v zahraničí (Kč)	82 151	88 702	77 601	487	0	248 941
Dálniční známky, mýtné (Kč)	119 408	106 404	58 199	59 451	26 525	369 987
Ostatní přímé náklady (Kč)	890 734	313 666	239 387	597 847	175 219	2 216 853
Režie celkem (Kč)	2 642 582	1 876 049	935 874	750 756	342 156	6 547 417
Ostatní výnosy (Kč)	482 561	139 280	61 213	686 593	358 493	1 728 140
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	263	257	113	74	41	748
Náklady celkem (Kč)	14 965 066	13 457 798	5 553 558	4 240 236	2 026 101	40 242 759
Náklady/km (Kč)	18,45	19,11	24,01	22,24	20,90	19,78
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	20	15	0	2	0	37
Zisk (Kč)	2 136 379	2 473 881	123 434	713 121	527 085	5 973 900
Kalendářní dny	2 557	2 436	975	730	365	7 063

Příloha č. 17: HLV souhrn MAN Lion's Regio C

MAN Regio C	3H2 2150	3H4 2140	3H7 9491	3H7 9492	4H1 4960	4H1 4961	Celkem
Tržba celkem (Kč)	13 244 949	12 980 411	9 080 271	9 596 996	5 304 045	5 387 930	55 594 602
Celkem km (km)	563 526	560 874	397 684	409 498	227 682	230 788	2 390 052
Linky (km)	357 534	418 914	273 415	265 314	106 118	138 005	1 559 300
Nepravidelná + smluvní (km)	205 992	141 960	124 269	144 184	121 564	92 783	830 752
Celkem PHM - MTZ (l)	153 754	152 473	110 725	110 799	63 461	64 425	655 637
PHM/100 km z MTZ (l)	27,28	27,24	27,49	27,07	27,86	28,17	27,52
Celkem cena PHM (Kč)	3 624 443	3 546 644	2 589 815	2 642 205	1 503 859	1 517 011	15 423 977
Oleje a maziva (Kč)	40 203	50 166	33 787	31 204	5 104	8 048	168 512
Pneumatiky (Kč)	97 613	87 066	102 205	24 079	35 156	23 437	369 556
Materiál na opravy (Kč)	424 346	468 385	278 661	319 565	35 559	243 386	1 769 902
Opravy interní (Kč)	104 824	114 677	89 902	88 347	37 529	56 556	491 835
Mzdy osádky celkem (Kč)	1 215 287	1 155 796	843 337	916 730	561 378	543 782	5 236 310
SZ pojištění (řidiči) (Kč)	425 344	404 524	295 162	320 850	196 478	190 317	1 832 675
Cestovné celkem (Kč)	519 716	430 637	302 333	462 623	278 765	253 055	2 247 129
Zák. + hav. pojištění (Kč)	103 639	103 583	88 577	88 257	73 789	77 563	535 408
Silniční daň (Kč)	54 905	55 063	42 423	42 423	20 540	19 513	234 867
Odpisy (Kč)	2 281 967	1 907 453	1 609 707	1 609 377	1 184 916	1 167 892	9 761 312
Poplatky v zahraničí (Kč)	279 653	169 780	118 128	212 079	132 023	180 507	1 092 170
Dálniční známky, mýtné (Kč)	691 660	301 425	269 144	307 134	146 240	120 788	1 836 391
Ostatní přímé náklady (Kč)	2 435 688	2 428 990	2 362 450	1 966 567	747 227	558 756	10 499 678
Režie celkem (Kč)	1 294 183	1 294 183	968 523	968 523	624 167	563 599	5 713 178
Ostatní výnosy (Kč)	2 255 070	1 993 340	1 980 092	1 590 067	1 057 284	1 135 441	10 011 294
Rozdíly ze zaokrouhlení - I (Kč)	159	160	133	95	70	65	682
Náklady celkem (Kč)	13 593 630	12 518 532	9 994 287	10 000 058	5 582 800	5 524 275	57 213 582
Náklady/km (Kč)	24,12	22,32	25,13	24,42	24,52	23,94	23,94
Rozdíly ze zaokrouhlení - II (Kč)	0	-2	1	3	-1	-1	0
Zisk (Kč)	1 906 389	2 455 221	1 066 075	1 187 002	778 530	999 097	8 392 314
Kalendářní dny	1 310	1 310	1 005	1 005	610	579	5 819