



JOURNAL OF VALUATION AND EXPERTNESS

editor-in-chief: Ing. Jakub Horák, MBA, PhD.

managing editor: Ing. Jiří Kučera and Ing. Eva Kalinová

chairman of the editorial board: Ing. Veronika Machová, MBA

Published by:

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

School of Expertness and Valuation

Okružní 517/10

370 01 České Budějovice

Tel.: +420 380 070 218

e-mail: horak@mail.vstecb.cz

<http://journals.vstecb.cz/publications/Journal-of-valuation-and-expertness>

ISSN 2533-6258 (Online)

Periodicity: Twice a year

Since 2016

Date of issue: December 2021

EDITORIAL BOARD/EDIČNÍ RADA

Ing. Veronika Machová, MBA – chairman

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

prof. Ing. Marek Vochozka, MBA, Ph.D., dr. h. c.

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

prof. Ing. Jan Váchal, CSc.

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

doc. Ing. Eva Vávrová, Ph.D.

Mendel University of Brno

Ing. František Milichovský, Ph.D., MBA, DiS.

Brno University of Technology

Dr. Lu Wang

Zhejiang University Finance Economics, China

Ing. Ondrej Stopka, Ph.D.

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

doc. Ing. Jarmila Straková, Ph.D.

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

PaedDr. Mgr. Zdeněk Caha, MBA, Ph.D., MSc.

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

Ing. Filip Petrách, Ph.D.

University of South Bohemia in České Budějovice

Ing. Simona Hašková, Ph.D.

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

Ing. Vojtěch Stehel, MBA, PhD.

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

Ing. Jaromír Vrbka, MBA, PhD.

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

Ing. Zuzana Rowland, MBA, PhD.

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

Mgr. Petr Šuleř, PhD.

The Institute of Technology and Business in České Budějovice

Content/Obsah

INVESTMENTS INTO THE SHARES OF APPLE	1
INVESTICE DO AKCIÍ SPOLEČNOSTI APPLE	2

Michaela Trojáková, Jakub Horák

THE PRICE OF ADVERTISEMENTS IN CZECH RADIO STATIONS.....	15
CENY REKLAM ČESKÝCH ROZHLASOVÝCH STANIC	16

Marek Kuklík, Jiří Kučera

THE CHANGES IN THE LABOUR MARKET UNDER THE INFLUENCE OF COVID-19 PANDEMIC	27
ZMĚNY NA TRHU PRÁCE VLIVEM PANDEMIE COVID-19.....	28

Petr Liška, Eva Kalinová

ARE SUBSIDIES A PROBLEM IN BUS TRANSPORT?.....	40
JSOU DOTACE PROBLÉM V AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ?.....	41

Milan Kuthejl, Veronika Machová

AUTOMOTIVE INDUSTRY AS A STABILIZING ELEMENT OF CZECH ECONOMY.....	49
AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL JAKO STABILIZAČNÍ PRVEK ČESKÉ EKONOMIKY.....	50

Aneta Soukupová, Tomáš Krulický

ARE SUBSIDIES A PROBLEM IN BUS TRANSPORT?

Milan Kuthejl¹, Veronika Machová¹

¹ School of Expertness and Valuation, Institute of Technology and Business in České Budějovice, Czech Republic

Abstract

The outcome of this work is a finding that subsidies do not prevent new companies from entering the market, but it is the procedure that the new companies must participate in. Providing subsidies has a negative effect on the economy. This problem also exists in bus transport. The aim of the work is to identify the obstacles for new companies in bus transport to enter the market. Using content analysis and causal analysis determines results which show that the obstacle for new companies to enter the market are not the subsidies, but the conditions that must be fulfilled. Subsidies are necessary for current carriers because their costs are paid with the help of subsidies. This work concentrates on bus transport in the region of South Bohemia.

Keywords: subsidies, bus transport, market entry, costs, financial procedure

JSOU DOTACE PROBLÉM V AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ?

Milan Kuthejl¹, Veronika Machová¹

¹ Ústav znalectví a oceňování, Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, Česká republika

Abstrakt

Výstupem této práce je zjištění, že dotace nebrání vstupu nových firem na trh, nýbrž řízení, kterého se musejí noví dopravci účastnit. Poskytování dotací má negativní vliv na ekonomiku. Tento problém se také nachází v autobusové dopravě. Cílem práce je identifikovat překážky vstupu nových firem ve formě dotací v autobusové dopravě. Použitím obsahové analýzy a kauzální analýzy jsou zjištěné výsledky, které ukazují, že překážkou vstupu nových firem na trh nejsou dotace, nýbrž podmínky, které musí být splněny. Pro stávající dopravce jsou dotace nutné, protože jejich nákladů je hrazena pomocí dotací. Tato práce se zaměřuje na autobusovou dopravu v Jihočeské kraji.

Klíčová slova: dotace, autobusová doprava, vstup na trh, náklady, finanční řízení

Úvod

Členství České republiky v Evropské unii s sebou přináší možnost čerpat prostředky z jejich fondů. Jejich účelem je podpořit realizaci různých projektů, které přinášejí přímo či nepřímo určité celospolečenské přínosy (Sobotková, 2015). Ovšem i tyto přínosy mají dvě strany mince. Na jedné straně se nachází podpora podniků či obcí v rozvoji, avšak tato podpora by měla být za účelem snížení nezaměstnanosti nebo by měl stát část vloženého kapitálu získat zpět formou daní. Na druhé straně je to tržní selhání ekonomiky, kde se firmy nemusejí snažit být na daném trhu nejlepší, když mají možnost získávat kapitál zadarmo a tím je držet nad vodou. Není možné dosahovat díky dotacím trvale prosperující ekonomiky. Masivní příliv peněz do země může mít za následek růst peněžních zásob a tím i růst nákladů. Tento efekt může mít velmi nepříznivý vliv na konkurenceschopnost průmyslu (Kohout, 2015). Dotace a jejich spolufinancování může vytvářet mandatorní náklady a tím zatěžovat veřejné rozpočty, anebo mohou deformovat tržní ceny a tím znehodnocovat informace obsažené v cenách služeb či produktů.

Tento problém se nachází v autobusové dopravě, kde dopravci poskytují služby za ceny, které jsou nižší než náklady na dopravu. Pasažéři tedy zaplatí část, těchto nákladů a zbytek je hrazen z dotací. Toto zvýhodnění hlavně využívají studenti a důchodci, kteří mají slevu na jízdné 75 % z původní částky. V některých městech funguje, když se zaparkuje auto na vybraném parkovišti a zaplatí parkovné, je odvoz aut z parkoviště zdarma. Díky takto poskytovaným dotacím podnikům se znemožňuje vstup nových podniků na trh, protože by nemohlo docházet ke konkurenci s cenami.

Cílem práce je identifikovat překážky vstupu nových firem na trh ve formě dotací v autobusové dopravě. K tomu byly vytvořené výzkumné otázky:

VO1: Jaké dotace jsou poskytovány v autobusové dopravě?

VO2: Proč jsou dotace překážkou vstupu nových firem na trh?

VO3: Jsou tyto překážky žádoucí či nikoliv?

Literární rešerše

Poskytování dotací může mít mnoho výhod, ať už ve formě distribučních nástrojů nebo poskytování za účelem přinést značné dopravní výhody. Přínosem dopravních výhod je omezení počtu lidí cestujících autem do zaměstnání nebo do škol a tím dojde k poklesu vytiženosti silnic. Ovšem dotace, které jsou poskytovány dopravcům nemusejí být vždy stejné. Mnohokrát se výše dotace liší dle regionu, kde se zrovna činnost provozuje. To vede k možným disproporcím v celkové distribuci dotací, které mohou vést k nespravedlivosti vůči některým místním komunitám, zejména těm, které jsou řídké osídlené nebo geograficky izolované (Ševrovič, Brčić a Kos, 2015). Autobusové společnosti jsou jen stěží motivovány ke snižování deficitu, proto je použito pobídkových odměn k jeho snížení (Kato, Uchida, a Tanada, 2016). Některé autobusové linky nemohou dosahovat zisku, i když provádějí zlepšení. Tyto společnosti jsou jen stěží motivovány ke snižování deficitu, když dostávají kompenzaci téměř ve stejné výši jako je schodek. Tomuto by se mohlo předejít, kdyby společnosti byly motivovány ke snižování schodku za účelem pobídkových odměn, které by maximálně dosahovaly částce snižující schodek ve srovnání se schodkem předchozího roku.

Dva přístupy zajištění veřejné dopravy: veřejné řízení a cílené dotace. Oba tyto přístupy maximalizují blahobyt, ale cílené dotace jsou více náročné pro daňové poplatníky. Aby byla služba maximalizující blahobyt finančně životaschopná, je nutná dotace, která se rovná hodnotě čekací doby spotřebitelem. Logika je, že průměrná čekací doba na zastávkách by byla snížena, pokud operátor přizpůsobil nabídku poptávce všech cestujících. To poskytuje základ pro víru, že veřejnou dopravu trápí selhání trhu (Nilsson, Ahlberg a Pyddoke, 2016).

Guan a Li (2019) ukazují, že dotační politika je pro vedení autobusu výhodnější, než politika slev cestovat analyzou počtu autobusových cest ovlivněných dvěma atributy. Podobně se sníží také celkové sociální náklady. Mouwen a van Ommeren (2016) ukazují, že nové sjednání smluv o veřejné dopravě v Nizozemsku snížilo provozní náklady a státní dotaci. V tomto případě se hlavně jedná o koncesní smlouvy a ukazují, že se náklady a dotace mohou snižovat o několik procent. Toho je docíleno opakovanou obnovou smluv. Ovšem pokud se budou obnovovat smlouvy se stávajícími dopravci, zamezí to vstup nových dopravců na trh. V těchto případech může docházet k monopolismu a tím se ztrácí soutěživost firem. Tyto překážky jsou žádoucí, protože to může vést ke snížení dotací a menší finanční náročnosti.

Jang, Zhou a Zhou (2020) tvrdí, že by měla být navržena žádoucí dotační politika, která pečlivě spojí zájem provozovatele o zisk s vládním záměrem na lepší tranzitní systém. Výsledek do značné míry určují dva důležité faktory. Zaprvé, jak definují tvůrci politiky slovo „lepší“? Může to být systém vyššího geografického pokrytí, nižší ceny jízdenek, vyššího počtu cestujících, lepší integrace s jinými druhy dopravy nebo kombinace výše uvedených komponent. Zadruhé, odrážela zvolená pobídková struktura dostatečně cíl politiky i zájem provozovatele o zisk? Jakákoli nepřesná prezentace kteréhokoli z nich povede k neočekávaným výsledkům. Zatřetí, odrážela zvolená pobídková struktura dostatečně cíl politiky i zájem provozovatele o zisk?

Tiznado-Aitken et al. (2020) ukazují, že pomocí focus group a analýzy obsahu si uvědomili, že tato izolace má dopad na chování při cestování. Lidé totiž mohou raději používat automobily, místo autobusů. Izolaci lze měřit, v tomto příkladu je uvedena jako procento lidí, kteří mají přístup k příležitostem nebo zastávkám veřejné dopravy.

Efroymson et al. (2016) použili rámce kauzální analýzy pro LUC – (příčiny změn ve využívání půdy) a zjistili, že může poskytnout přísnost a transparentnost analýz, a tím pomoci vyřešit spory kolem pravděpodobných řidičů. Když se vezmou v úvahu spíše pozorované změny než předpokládané, rámec kauzální analýzy může generovat opakovatelné výsledky. Dále také uvádí, že kauzální analýza je cenná pro řešení sporných otázek ohledně kauzálních vztahů.

K zodpovězení výzkumných otázek bude využito obsahové analýzy, kauzální analýzy a následné dedukce.

Data a metody

Data jsou využita z webových stránek Jihočeského koordinátora dopravy, s. r. o. (Jihočeský koordinátor dopravy, 2021). Ve Výročních zprávách budou hledány dotace, které se zaměřují na meziměstskou dopravu. Data budou dány do tabulky a dále zkoumány pomocí analýz.

Na první výzkumnou otázku budu odpovídat pomocí obsahové analýzy dokumentů. Obsahová analýza pomáhá k zachycení obsahu či tematiky pro daný účel. Bude využito kvantitativního výzkumu ke zkoumání dotací poskytovaných v čase a jejich hodnocení. Dále budu pracovat s Výročními zprávami, ve kterých budu hledat dotace na kilometr, dotace na autobusy a dotace kraje, které jsou poskytovány pro veřejnou linkovou autobusovou dopravu a za jakým účelem jsou poskytovány a jaké podmínky musí dopravce splňovat na získání této dotace. Díky tomu bude možné analyzovat tyto dotace a porovnat je v čase s předchozími roky a říct, jestli jsou všechny tyto dotace nutné či nikoliv, a jestli dopravci usilují o snižování těchto dotací.

Na druhou výzkumnou otázku se bude odpovídat pomocí kauzální analýzy. Kauzální analýza je formální proces, který využívá důkazy k odvození kauzálních vztahů nebo k propojení účinků a příčin. Zde se budou zkoumat dotace, které brání vstupu nových firem. Dotace budou dány do tabulky, kde budou následně hodnoceny podle zábran vstupu na trh. Následně zodpovím, proč tyto dotace mohou bránit vstupu nových firem na trh a zda jsou tyto překážky vstupu, nutné či nikoliv a díky tomuto hodnocení budu schopen zároveň zodpovědět třetí výzkumnou otázku, kde použiji dedukci.

Výsledky

Dotace v autobusové dopravě jsou poskytované na nákup nových autobusů, rekreační dopravě, na snížení dopravních nákladů. Dotace na autobusy jsou poskytovány na malokapacitní autobusy, hlavně do míst, kde je nižší osídlení. U dvou oblastí, kde se tyto autobusy využívají, se dosáhlo nabídkové ceny ještě nižší než pro náklady roku 2019. Dopravci snížili svoje celkové náklady na provoz oproti prvotním nabídkám o 51,55 mil. Kč při nezměněném rozsahu dopravní obslužnosti (viz tabulka 1).

Tabulka 3: Jednotlivé dotace

Ukazatele dopravního vývoje	2017	2018		2019	
		Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost
Naturální ukazatele					
Veř. linková autobusová doprava (nevýlukové ujkm)	20 511 316	20 708 052	20 898 152	20 823 075	20 781 591
Hodnotové ukazatele (Kč) – dotace kraje					
Veř. linková autobusová doprava (nevýlukové ujkm)	500 514 100	543 084 315	516 534 477	538 749 019	534 788 493
Dotace kraje na km (Kč)					
Veř. linková autobusová doprava (nevýlukové ujkm)	24,40	26,23	24,72	25,87	25,73

Zdroj: Vlastní zpracování

Z této tabulky lze vidět, že dotace kraje se zvyšují a také dotace poskytované na kilometr. Je pozitivní vidět, že dopravci nenaplňují plán, protože jejich skutečnosti jsou menší a díky tomu lze odvodit, že dopravci usilují o to být co nejefektivnější a nevyužívat naplno poskytované zdroje.

Další dotace, které jsou poskytovány jsou na zvýšení cestovního ruchu. Takovéto dotace jsou poskytovány v určitých oblastech. Celkový objem této dotace činil 5 000 000 Kč, pro každý subjekt maximálně 500 000 Kč. Tato dotace probíhala v rámci individuálních grantů poskytovaných od Jihočeské kraje. Jednalo se například o systém cyklobusů CYKLOTRANS nebo pro podporu sítě tzv. Zelených autobusů v národním parku Šumava.

Noví dopravci na trh mohou vstoupit, pokud je založeno Zadávací řízení. Toto řízení se zahajuje s předchozími dopravci s ukončením smluv uzavřených na 10 let. Ovšem tohoto řízení se mohou účastnit i dopravci, kteří již danou oblast dopravně obsluhovali. Všichni dopravci jsou hodnoceni podle ekonomické výhodnosti, přičemž technické požadavky na vozidla jsou definovány odděleně. Vozidla jsou rozdělena do 8 kategorií, přičemž každá kategorie, je definována příslušnými standardy a parametry. Stáří vozidel nesmí přesáhnout maximálně 12 let a průměrné stáří vozidel 9 let. Zároveň dopravci musí poskytnout zadavateli při podání nabídky jistotu ve výši dle stanovených provozních oblastí v rozmezí 1 000 000 Kč až 1 600 000 Kč. Při zahájení provozu je výhodou mít neodvolatelnou a nepodmíněnou bankovní záruku, která se také vztahuje na provozní oblasti v rozsahu 1 500 000 Kč až 2 400 000 Kč.

Pro nové firmy, které teprve chtějí vstoupit na trh, je složité najít finanční prostředky, které by mohly využít na nákup autobusů pro splňování požadavků stanovených zadavatelem. A k tomu je zapotřebí při podání nabídky vložit jistotu v milionové výši, což pro nové dopravce může být jeden z dalších problémů vstupu na trh. Hlavně noví dopravci musí již během Zadávacího řízení představovat konkurenci pro stávající dopravce, protože se při hodnocení nabídek zkoumá ekonomická výhodnost dopravců. Nejhorší pro nové dopravce je to,

že se mohou účastnit Zadávacího řízení v případě, že toto řízení je otevřeno, a to je vždy po 10 letech.

Překážka vstupu na trh, kterou způsobuje Zadávací řízení výhodné pro dopravce, kteří řízení vyhráli, mohou s jistotou v dané oblasti obsluhovat po dobu 10-ti let. Ovšem pro nové dopravce, kteří v tomto řízení neuspěli to znamená, že se budou moci účastnit dalšího řízení až za několik let. Mezi nutné překážky vstupu na trh se řadí maximální stáří vozidel a jejich průměrné stáří. Pokud budou mít dopravci nové autobusy, dojde ke snížení provozních nákladů a zároveň cestující budou mít možnost využití většího komfortu. Dopravce disponující novými autobusy si zajistí několikaleté poskytování dotací na nákup nových autobusů. Vzhledem ke komfortu vybavení autobusové dopravy může nastat situace, kdy cestující budou preferovat autobusovou dopravu před autem. Dopravci by měli dostupné větší příjmy za poskytování dopravních služeb a poskytovat i nižší dotace.

Diskuse výsledků

Na základě získaných výsledků jsem schopen odpovědět na výzkumné otázky:

Jaké dotace jsou poskytovány v autobusové dopravě?

Je mnoho druhů dotací, které jsou poskytovány, některé jsou užívány za účelem zvýšení komfortu cestujících a snížení provozních nákladů tím, že se dotace poskytne na nákup nového autobusu. Některé dotace jsou poskytovány pouze během sezóny za účelem zvýšení cestovního ruchu v některých oblastech. Díky těmto dotacím dopravci poskytují dopravní služby v oblastech, kde se normálně neposkytují nebo pouze v omezené míře. Další dotace pomáhají dopravcům snižovat náklady tím, že jimi kryjí část nákladů. Mezi takové dotace by se dala zařadit dotace na kilometr. Tato dotace se každým rokem navyšuje a je stanoven plán maximálně stanovené dotace na kilometr, ale zároveň dopravci tento plán nenaplňují a mají menší náklady na kilometr.

Proč jsou dotace překážkou vstupu nových firem na trh?

Dotace nejsou překážkou vstupu nových firem na trh. Překážkou vstupu je řízení, kterého se musejí dopravci zúčastnit, aby mohli obsluhovat některou oblast. Jednou z největších překážek vstupu na trh nových dopravců jsou vysoké počáteční náklady. Tyto náklady jsou vysoké kvůli splnění podmínek maximálního stáří autobusů a dále jejich průměrným stářím. Tato překážka je způsobena Zadávacím řízením, které má stanovené podmínky pro zúčastnění tohoto řízení. Toto řízení se zahajuje pouze jednou za 10 let. Již během tohoto řízení musí být noví dopravci konkurenceschopní vůči jiným dopravcům, kteří se také účastní, jelikož součástí řízení je hodnocení výhodnosti jednotlivých dopravců.

Jsou tyto překážky žádoucí či nikoliv?

Překážka zadávacího řízení je nutná, protože dopravci, kteří vyhrají Zadávací řízení mají jasně stanovenou oblast, ve které své služby budou poskytovat. A hlavně mají jistotu, že tuto oblast budou obsluhovat nejméně dalších 10 let. Pro nové dopravce je v tomto řízení velice těžké uspět. Ihned na začátku musí vynaložit vysoké finanční prostředky na účast řízení. Stanovené maximální stáří autobusů je nutné pro zajištění komfortu cestujících a zároveň pro snížení provozních nákladů. Pokud dopravce bude poskytovat novější autobusy, dá se předpokládat, že bude menší poruchovost těchto autobusů.

Závěr

Cílem práce bylo identifikovat překážky vstupu nových firem na trh ve formě dotací v autobusové dopravě. Bylo zjištěno, že dotace nejsou překážkou vstupu nových firem na trh, nýbrž je to řízení, kterého se dopravci musí účastnit.

Pomocí obsahové analýzy bylo zjištěno, že dotace, které jsou poskytované dopravcům a pomáhají stávajícím firmám snižovat náklady a případně vylepšovat vozový park. U kauzální analýzy bylo zjištěno, že dotace nebrání vstupu nových firem na trh, ale je to řízení, kterého se musejí dopravci jednou za 10 let účastnit. Toto řízení je pro nové dopravce velice finančně náročné, protože musí v Zadávacím řízení být konkurenceschopní. Vysoké počáteční náklady jsou zapříčiněny maximálním stanovením stáří autobusů a průměrným stářím celého vozového parku. Tyto výsledky jsou platné pouze pro Jihočeský kraj z důvodu využití dat týkajících se pouze Jihočeské kraje a dopravců v něm.

Poskytování dotací má negativní vliv na ekonomiku, avšak pro samotné dopravce představují výhodu. Díky dotacím nemusí dopravci zdražovat jízdné, neboť část nákladů na kilometr je hrazena pomocí dotací a další část pomocí jízdného. Bez dotací by také bylo pro dopravce obtížné sehnat finance na nákup nových autobusů a tím zvýšit komfort cestujících, snížení emisí a provozních nákladů. Poskytování jejich služeb je pro společnost podstatné, neboť si každý nemůže dovolit automobil nebo nemá oprávnění řídit automobil.

Reference

- ABRANTES, P.A.L., 2015. The Economic Value of Bus Subsidy. *Transportation Research Procedia*, 8, 247-258. ISSN 2352-1465.
- DOTACE, 2015. Cesta k prosperitě, nebo danajský dar? Česká pozice [online]. Praha: Kohout P., [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: https://ceskapozice.lidovky.cz/tema/dotace-cesta-k-prosperite-nebo-danajsky-dar.A150710_123114_pozice-tema_kasa
- EFROYMSON, R.A., KLINE, K.L., ANGELSEN, A., VERBURG, H.P., DÁLE, V.H., LANGEVELD, J.W.A., MCBRIDE, A., 2016. A causal analysis framework for land-use change and the potential role of bioenergy policy. *Land Use Policy*, 59, 516-527. ISSN 0264-8377.
- FEARNLEY, N., AARHAUG, J., 2019. Subsidising urban and sub-urban transport – distributional impacts. *European Transport Research Review*, 11(1). ISSN 1867-0717.
- GUAN, T., LI, T., 2019. Which is More Effective in Guiding Households to Choose Bus Travel—A Transit Subsidy Policy or Discount Policy? *IEEE Access*, 7, 186671-186682. ISSN 2169-3536.
- Jihočeský koordinátor dopravy. Jikord, s. r. o. [online]. České Budějovice: Alistra, 2016 [cit. 2021-04-18]. Dostupné z: <http://www.jikord.cz>
- KATO, T., UCHIDA, K., TANADA, K., 2017. A study on effect of incentive reward institution for a deficit-ridden bus company on economic welfare. *Transportation Research Procedia*, 25, 4038-4048. ISSN 2352-1465.
- KIM, M.E., SCHONFELD, P., 2015. Maximizing net benefits for conventional and flexible bus services. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 80, 116-133. ISSN 0965-8564.

- LING, S., JIA, N., MA, S., LAN, Y., HU, W., 2019. An incentive mechanism design for bus subsidy based on the route service level. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 119, 271-283. ISSN 0965-8564.
- MOUWEN, A., VAN OMMEREN, J., 2016. The effect of contract renewal and competitive tendering on public transport costs, subsidies and ridership. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 87, 78-89. ISSN 0965-8564.
- NESMYSLNÉ ZÁSAHY STÁTU DO EKONOMIKY (2): PROBLEMATIKA DOTACÍ, 2016. Svobodný svět [online]. Koláček M., [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: <https://www.svobodny-svet.cz/3214/nesmyslne-zasahy-statu-do-ekonomiky-2-problematika-dotaci.html>
- NILLSON, J.E., PYDDOKE, R., AHLBERG, J., 2016. Implementing Optimal Supply of Public Transport: The Choice between Tendering and Targeted Subsidies. *Journal of Transport Economics and Policy*, 50(1), 21-38. ISSN 0022-5258.
- NOVÉ SLEVY VE VEŘEJNÉ LINKOVÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ, ÚČINNÉ OD 1. 9. 2018 [online]. České Budějovice: ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, 2018 [cit. 2021-03-14]. Dostupné z: https://www.busem.cz/download/news_cs/1532085483_cs_zlevnene-jizdne.pdf
- POLIAK, M., POLIAKOVÁ, A., MRNÍKOVÁ, M., ŠIMURKOVÁ, P., JAŠKIEWICZ, M., JURECKI, R., 2017. The competitiveness of public transport. *Journal of Competitiveness*, 9(3), 81-97. ISSN 1804-171X.
- POLIAK, M., SEMANOVÁ, Š., MRNÍKOVÁ, M., KOMAČKOVÁ, L., ŠIMURKOVÁ, P., POLIAKOVÁ, A., HERNANDES, S., 2017. Financing public transport services from public funds. *Transport Problems*, 12(4), 61-72. ISSN 1896-0596.
- SOBOTKOVÁ L., 2015. Hodnocení dopadů využívání dotací z regionálních operačních programů. *Scientific Papers of the University of Pardubice. Series D, Faculty of Economics*, 22(35), 114-127. ISSN 1211-555X.
- ŠEVROVIĆ, M, BRČIĆ, D, KOS, G., 2018. Transportation Costs and Subsidy Distribution Model for Urban and Suburban Public Passenger Transport. *Promet - Traffic&Transportation*, 27(1), 23-33. ISSN 1848-4069.
- TIZNADO-AITKEN, I., LUCAS, K., MUÑOZ, J. C., HURTUBIA, R., 2020. Understanding accessibility through public transport users' experiences: A mixed methods approach. *Journal of Transport Geography*, 88. ISSN 0966-6923.
- Výroční zpráva 2017. Jikord, s. r. o. [online]. České Budějovice: Jikord, 2018, 2.2018 [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: <http://www.jikord.cz/web-data/JIKORD/vz/vyrocní-zpráva-o-cinnosti-společnosti-jikord-s-r-o-za-rok-2017.pdf>
- Výroční zpráva 2018. Jikord, s. r. o. [online]. České Budějovice: Jikord, 2019, 3.2019 [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: <http://www.jikord.cz/web-data/JIKORD/vz/vyrocní-zpráva-o-cinnosti-společnosti-jikord-s-r-o-za-rok-2018.pdf>
- Výroční zpráva 2019. 3.2020. České Budějovice: Jikord, 2020.

YANG, J., ZHOU, H., ZHOU, M., 2020. Bus transit subsidy under China's transit metropolis initiative: The case of Shenzhen. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(1), 56-63. ISSN 1556-8318.

ZOU, W., YU, M., MIZOKAMI, S., 2019. Mechanism Design for an Incentive Subsidy Scheme for Bus Transport. *Sustainability*, 11(6). ISSN 2071-1050.

Kontaktní adresa autorů:

Milan Kuthejl, Ústav znalectví a oceňování, Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, student bakalářského studijního programu, Okružní 517/10, 37001 České Budějovice, Česká republika, e-mail: 25580@mail.vstecb.cz

Ing. Veronika Machová, MBA, Ústav znalectví a oceňování, Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, Okružní 517/10, 370 01 České Budějovice, Česká republika, e-mail: machova@mail.vstecb.cz