

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Provozování cestovní kanceláře včetně vlastní
autobusové dopravy

Marek Mielcarek

Bakalářská práce

2016

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marek Mielcarek**
Osobní číslo: **D14731**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Provozování cestovní kanceláře včetně vlastní autobusové dopravy**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování:

ÚVOD

1. POPIS CESTOVNÍHO RUCHU

2. PROVOZOVÁNÍ CESTOVNÍ KANCELÁŘE

3. ZAJIŠTĚNÍ PROVOZOVÁNÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V RÁMCI CESTOVNÍ KANCELÁŘE

ZÁVĚR

Rozsah grafických prací: 2-3
Rozsah pracovní zprávy: 30-40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná
Seznam odborné literatury:

- (1) BECKOVÁ, H. Vedení cestovních kanceláří. Studijní opora na CD. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2013
- (2) Zákon 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu, v platném znění
- (3) KLEPRLÍK, J. Silniční doprava. Vyd. 1. s. 158 Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, ISBN: 978-80-7395-451-2.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Pavlína Brožová, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2016
Termín odevzdání bakalářské práce: 3. června 2016



doc. Ing. Ivo Drahošský, Ph.D.
děkan

L.S.



doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2016

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla dle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích, dne 3.6.2016

Marek Mielcarek

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá popisem cestovního ruchu, jeho definováním a rozdělením. V další části se zabývá problematikou založení a provozování cestovní kanceláře, kde řeší vlastní provozování s tvorbou zájezdů a ekonomickým zhodnocením spolu s návrhy na možné změny. Součástí cestovní kanceláře je zajištění vlastní autobusové dopravy. Zde je řešena právní problematika, výběr vhodných řidičů a klíčovou oblastí je výběr autobusu pomocí multikriteriální analýzy.

KLÍČOVÁ SLOVA

autobusová doprava, cestovní kancelář, cestovní ruch, právní předpisy, zájezd

TITLE

Travel agency operation, including own bus transport.

ANNOTATION

This bachelor thesis deals with the description of tourism, its definition and division. The next section deals with the establishment and operation of travel agencies, which solves its own operation with the formation of tours and economic evaluation along with proposals for possible amendments. Part of the travel agency is to ensure own bus transport. Here are solutions to legal issues, the selection of suitable drivers and the key area is the selection of the bus by using the multi-criteria analysis.

KEYWORDS

bus transport, travel agency, tourism, legislation, tour

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	5
SEZNAM TABULEK.....	6
SEZNAM ZKRATEK.....	7
ÚVOD	8
1 POPIS CESTOVNÍHO RUCHU	10
1.1 Cestovní ruch.....	10
1.2 Základní pojmy užívané v cestovním ruchu.....	10
1.3 Formy cestovního ruchu	12
1.4 Druhy cestovního ruchu.....	14
1.4.1 Vymezení cestovního ruchu podle vlivu na platební bilanci státu.....	14
1.4.2 Vymezení charakteru cestovního ruchu podle jeho zaměření a podle zájmu potenciálních klientů	15
1.4.3 Vymezení cestovního ruchu podle organizovanosti návštěvníků	16
1.4.4 Vymezení podle rozložení během roku.....	17
1.5 Trh cestovního ruchu	17
1.5.1 Nabídka cestovního ruchu.....	19
1.5.2 Poptávka cestovního ruchu.....	19
1.5.3 Význam cestovního ruchu pro národní hospodářství.....	20
1.6 Statistika cestovního ruchu.....	21
1.6.1 Domácí cestovní ruch.....	21
1.6.2 Jednodenní návštěvníci	23
1.6.3 Zahraniční turisté.....	23
1.6.4 Tranzitující turisté	24
1.6.5 Mezinárodní cestovní ruch	24
2 PROVOZOVÁNÍ CESTOVNÍ KANCELÁŘE	27
2.1 Koncesní listina pro CK	27

2.2	Povinné smluvní pojištění	28
2.3	Cestovní smlouva	30
2.4	Vlastní provozování cestovní kanceláře	31
2.5	Nabídka zájezdů	32
2.5.1	Zájezd do Beneluxu.....	32
2.5.2	Zájezd do Švýcarska.....	36
2.5.3	Zájezd do Polska	41
2.6	Zhodnocení cestovní kanceláře	44
3	ZAJIŠTĚNÍ PROVOZOVÁNÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V RÁMCI CESTOVNÍ KANCELÁŘE.....	46
3.1	Vybrané právní předpisy	46
3.1.1	Zákon o silniční dopravě	47
3.1.2	Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích	48
3.1.3	Dohoda INTERBUS.....	49
3.2	Povinné doklady dopravce.....	50
3.2.1	EUROLICENCE	50
3.2.2	Sešit jízdních listů Evropské Unie	50
3.3	Řidiči autobusové dopravy	51
3.3.1	Dohoda AETR.....	51
3.3.2	Nařízení Evropského parlamentu a Rady.....	52
3.4	Výběr autobusu.....	54
3.5	Zhodnocení autobusové dopravy.....	57
	ZÁVĚR.....	59
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	61
	SEZNAM PŘÍLOH	62

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Subjekty na trhu cestovního ruchu	17
Obr. 2 Sídlo cestovní kanceláře.....	31
Obr. 3 Postup činností k zahájení provozu CK	32
Obr. 4 Trasa zájezdu po Beneluxu	35
Obr. 5 Trasa zájezdu do Švýcarska	39
Obr. 6 Trasa zájezdu do Polska.....	42
Obr. 7 Autobus Scania Irizar I6	57

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Způsob návštěvy ČR	21
Tab. 2 Celkové výdaje v mil. Kč.....	21
Tab. 3 Průměrné výdaje jednodenních návštěvníků.....	22
Tab. 4 Průměrné výdaje zahraniční turisté.....	22
Tab. 5 Průměrné výdaje - tranzitující.....	22
Tab. 6 Příjezdy v mezinárodním cestovním ruchu.....	24
Tab. 7 TOP 10 zemí podle výdajů na mezinárodní CR	25
Tab. 8 TOP 10 zemí podle příjmů z mezinárodního CR.....	25
Tab. 9 Pojišťovny poskytující pojištění záruky pro případ úpadku cestovní kanceláře.....	29
Tab. 10 Harmonogram trasy zájezdu- Benelux.....	34
Tab. 11 Přímé náklady na 1 účastníka- Benelux	35
Tab. 12 Náklady na skupinu- Benelux	36
Tab. 13 Kalkulace ceny zájezdu pro 1 osobu- Benelux	36
Tab. 14 Harmonogram trasy zájezdu- Švýcarsko	38
Tab. 15 Přímé náklady na 1 účastníka- Švýcarsko.....	39
Tab. 16 Náklady na skupinu - Švýcarsko.....	40
Tab. 17 Kalkulace ceny zájezdu pro 1 osobu - Švýcarsko.....	40
Tab. 18 Harmonogram trasy zájezdu- Polsko	42
Tab. 19 Přímé náklady na 1 účastníka- Polsko	43
Tab. 20 Náklady na skupinu - Polsko	43
Tab. 21 Kalkulace ceny zájezdu pro 1 osobu - Polsko.....	44
Tab. 22 Celkové náklady.....	45
Tab. 23 Fullerův trojúhelník.....	54
Tab. 24 Ohodnocení jednotlivých kritérií pro vybrané typy autobusů	55
Tab. 25 Celkový užitek jednotlivých typů autobusů.....	56

SEZNAM ZKRATEK

ACR.....	Aktivní cestovní ruch
CK	Cestovní kancelář
CR.....	Cestovní ruch
ČR.....	Česká republika
DCR.....	Domácí cestovní ruch
DPH.....	Daň z přidané hodnoty
ES	Evropské společenství
FO	Fyzická osoba
NCR.....	Národní cestovní ruch
PCR	Pasivní cestovní ruch
PO.....	Právnícká osoba
VCR.....	Vnitřní cestovní ruch
WTO.....	World tourism organization, Světová organizace cestovního ruchu

ÚVOD

Cestovní ruch patří v posledním půlstoletí, díky svému významu a dopadům ekonomickým, ekologickým či sociálním, mezi nejdynamičtější se rozvíjející oblasti světového hospodářství. Jedná se o obor s dlouhodobým růstem pracovních příležitostí. Cestovní ruch v zemích s vysokým počtem příjíždějících turistů pozitivně ovlivňuje platební bilanci státu, tvoří příjmy státního rozpočtu, na regionální úrovni vylepšuje místní rozpočty a podporuje finanční aktivity v regionech.

Počátky moderního cestovního ruchu se datují do období 17. a 18. století. Za hlavní charakteristiky jednotlivých etap se považuje druh převažujícího dopravního prostředku, základní motivace a typ účastníků. Rozvoj turismu umožnil technický pokrok především v oblasti dopravy. Díky rostoucímu počtu obyvatel, kteří disponovali volným časem, vznikaly pracovní příležitosti a ekonomické subjekty v oblasti cestovního ruchu. První cestovní kancelář Thomas Cook, založená v Anglii v roce 1845, odstartovala počáteční fázi cestovního ruchu jako nového ekonomického odvětví. Od poloviny 19. století se zrodil zábavní cestovní ruch, lázeňské pobyty se začaly proměňovat v rekreační cestovní ruch. Svoji pozici si udržel také profesní a obchodní turismus.

Vrcholová fáze nastala po druhé světové válce. Rostl význam rozvojových zemí, dopady turismu měly celosvětový význam vlivem technického rozvoje, především v dopravě, informatice a finančnictví. První instituce zabývající se cestovním ruchem byla World Tourism Organization (WTO), která vznikla v roce 1974. Masový turismus s kompletní nabídkou služeb se stal nedílnou součástí moderního životního stylu.

S masivním vzestupem cestovního ruchu začali vznikat nové cestovní kanceláře s širokou nabídkou zájezdů. Vznik cestovních kanceláří měl za následek další rozvoj cestování jako společenského fenoménu a spolu s ním vzniklo mnoho pracovních míst. Cestovní kanceláře také přispívají k ekonomickému přínosu do národní ekonomiky. Vzhledem ke stále se vyvíjejícím společenským, sociálním a právním podmínkám je činnost cestovních kanceláří neuzavřená odvětví a není možno stanovit vývoj na trhu v dlouhodobějším období.

Vzhledem k vývoji situace došlo k nastolení opatření v oblasti regulace podnikání a legislativy, které musí cestovní kanceláře splňovat. S rostoucí konkurencí musí cestovní kanceláře nabízet komplexnější služby s cenovou nabídkou, která odpovídá konkurenčnímu prostředí, ve kterém se nachází s cílem získat co největší množství klientů. Důležitým faktorem se stala také propagace zájezdů. Úspěšné fungování cestovních kanceláří závisí

na mnoha dalších odvětvích, se kterými musí cestovní kancelář spolupracovat. Jedná se o majitele ubytovacích kapacit, organizátory kulturních a společenských akcí a v neposlední řadě na dopravcích zajišťující osobní dopravu. Všechny tyto činnosti pak tvoří komplexní službu, kterou lze nabízet na trhu pro spotřebitele.

Doprava v oblasti cestovních kanceláří ve všech jejích formách je základní podmínkou realizace cestovního ruchu. Na rozvoji dopravy je cestovní ruch přímo závislý. Rozhodující část dopravních systémů byla vybudována a slouží i pro jiné hospodářské účely, tomu odpovídá i rozmístění dopravní infrastruktury. V souvislosti s rozvojem cestovního ruchu se některá dopravní infrastruktura buduje výhradně pro potřeby turistiky. Autobusová doprava tvoří základ z hlediska přepravy cestujících u kontinentální přepravy. Podnikání v tomto oboru je podmíněno mnoha legislativními opatřeními. Dosažení kvalitní přepravy cestujících na zájezdy je ovlivňováno jak technickou základnou tak i personální.

Práce se zabývá cestovním ruchem obecně, jeho členěním a definováním oblastí, ve kterých operují cestovní kanceláře. V další části jsou uvedeny podmínky k založení a návrhy na provozování cestovní kanceláře, na základě kterých byla vytvořena cestovní kancelář, spolu s tvorbou zájezdů a jejich následným ekonomickým zhodnocením. Cestovní kancelář disponuje vlastní autobusovou dopravou. V poslední části práce je řešeno provozování autobusové dopravy pro služby cestovní kanceláře, legislativní podmínky, výběr řidičů a autobusu pro zájezdy cestovní kanceláře.

Cílem práce je založení a provozování cestovní kanceláře s vlastní autobusovou dopravou, tvorba zájezdů, ekonomické zhodnocení provozu cestovní kanceláře, výběr řidičů autobusové dopravy a vhodného autobusu pro daný typ osobní dopravy.

1 POPIS CESTOVNÍHO RUCHU

Obrovský vzestup cestovního ruchu lze pozorovat po 2. světové válce. S neustále zvyšujícími se počty lidí účastnících se cestovního ruchu se zvyšují také i příjmy z cestovního ruchu. Již v roce 1950 zaznamenal cestovní ruch po celém světě asi 25 miliónů účastníků. V roce 1999 toto číslo vzrostlo již na zhruba 657 miliónů. Předpokladem je, že význam cestovního ruchu se bude v příštích letech nadále zvyšovat. (1)

1.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch lze zařadit v současnosti mezi jeden z nejvýznamnějších oborů světového hospodářství. Podle Světové organizace cestovního ruchu tvoří mezinárodní cestovní ruch asi 25 až 30 % všech světových služeb a má významné postavení v ekonomice většiny zemí. Podle obrátů, kterých pravidelně dosahuje je řazen na celkové třetí místo hned za automobilový a ropný průmysl. Tento obor má významný vliv na rozvoji jednotlivých regionů a patří mezi největší zaměstnavatele na světě. (1)

Cestovním ruchem lze nazvat činnost osob cestujících ve svém volném čase na přechodnou dobu do místa mimo jejich trvalé bydliště, za jiným účelem, než je vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.(2) Z definice tedy vyplývají tři charakteristické vlastnosti. První z nich je, že se odehrává mimo místo trvalého bydliště, tedy do místa mimo jejich běžného životního prostředí. Doba pobytu musí být kratší než jeden ucelený rok a u domácího cestovního ruchu šest měsíců. Dále jde o nevýdělečnou činnost s výjimkou služební či obchodní cesty, protože není přímo založena na pracovním poměru v dané lokalitě. Cestovní ruch může mít mnoho podob, které se od sebe vzájemně liší svým charakterem a také podle jakého hlediska je hodnoceno. Avšak základní členění je podle forem a druhů.

1.2 Základní pojmy užívané v cestovním ruchu

Obsahem kapitoly je vysvětlení důležitých pojmů vyskytujících se v oblasti cestovního ruchu. Tato kapitola je zpracována na základě odborné literatury.(2)

Cestující je účastník cestovního ruchu (návštěvník).

Turista je návštěvník, který v navštíveném místě alespoň jednou přenocuje.

Rekreace je fyzický a duševní odpočinek, osvěžení, zotavení.

Turistika znamená aktivní formu účasti na cestovním ruchu, maximálně využívající možnosti bezprostředního pobytu a pohybu v přírodním prostředí a zpravidla spojená s jednoduchými formami ubytování a stravování.

Zájezd je předem sestavená a nabízená kombinace alespoň dvou služeb z následujících třech typů služeb, poskytována po dobu přesahující 24 hodin nebo alespoň zahrnuje ubytování přes noc.(2)

- doprava
- ubytování
- jiné sužby mimo dopravu a ubytování, jejichž cena tvoří alespoň 20 % z celkové ceny zájezdu.

Prodávat zájezd může pouze cestovní kancelář na základě cestovní smlouvy uzavřené podle občanského zákoníku.

Zprostředkovatel prodeje může být cestovní kancelář, která dále může mít s touroperátorem uzavřenou řádnou smlouvu o spolupráci. Ta jej opravňuje k nabízení produktu za účelem jeho prodeje. Proviznímu prodejci, který řádně plní své povinnosti dle provizní smlouvy, náleží předem dohodnutá odměna neboli provize.

Provize se obvykle pohybují od 5 do 15 %.(2) V některých případech, při velkých obratech se mohou poskytovat tzv. superprovize. Mimo to se může poskytovat další zvýhodnění, či bonusy úspěšným prodejcům. Provize se vyplácejí na základě splnění všech povinností provizního prodejce a také za splnění všech postupů uvedených v provizní smlouvě.

Provizní smlouva obsahuje zejména pravdivé informování klienta o kvalitách a ceně produktu. Dále také o způsobu plnění služeb a jejich charakteru. Dalším požadavkem jsou správné a platné rezervace na daný termín spolu s potvrzením dohodnutým způsobem, např. vystavením rezervačního čísla. Předáním správně vyplněné a podpisy opatřené cestovní smlouvy pořadající cestovní kanceláře dohodnutým způsobem s řádnou a včasné uhrazenou částkou pořadající cestovní kanceláři.

Cestovní kancelář je základní provozní jednotkou (subjektem) cestovního ruchu, jejímž hlavním předmětem činnosti je zprostředkování, organizování a zabezpečování služeb souvisejících s cestovním ruchem. Produktem cestovní kanceláře je služba, která byla vytvořena na základě identifikace přání a potřeb zákazníků. Tyto služby jsou rozdělovány na základní a doplňkové. Mezi hlavní služby zprostředkované cestovními kancelářemi patří ubytování, stravování a doprava.

Cestovní agentura je subjekt, který může na základě vázané živnosti podnikat v oblasti nabízení a prodeje zájezdů a jejich kombinací cílovým zákazníkům. Dále může zprostředkovávat prodej cestovními kancelářím. Naopak nesmí zprostředkovávat prodej zájezdu pro subjekt, který není CK.

1.3 Formy cestovního ruchu

Při členění podle forem cestovního ruchu se vychází z motivů, proč se lidé účastní cestovního ruchu. Motivů cesty bývá mnoho, avšak zařazení probíhá podle převládajícího motivu.

Sportovní cestovní ruch je takový, při němž se uskutečňují sportovní zájezdy a pobyty zaměřené především na sportovně orientovanou klientelu a skupiny. Jako příklad těchto zájezdů lze uvést např. cyklistické zájezdy, turistické zájezdy, zájezdy spojené s adrenalinovými sporty, nebo pobytové zájezdy se sportovní náplní. V současnosti je možné sportovní cestovní ruch považovat za sociální, ekonomický a společenský fenomén vycházející z propojení nejrůznějších sportovních a pohybových aktivit, lidí a místa.(2)

Rekreační cestovní ruch poskytuje cílové skupině především odpočinek, relaxaci a regeneraci změnou jeho běžného prostředí za jiné, které působí na klienta příznivě (klidné, ekologicky čisté). Zahrnuje běžnou rekreaci bez další specializace. Jeho primárním zaměřením je především obnova duševních a fyzických sil.

Turistický cestovní ruch poskytuje klientovi možnost provozovat během rekreace aktivní turistiku za účelem odpočinku, regenerace a poznání.(3) Jedná se tedy o sportovně založený aktivní odpočinek. Je kladen velký důraz na prostředí, ve kterém se aktivity odehrávají. Lze jej tedy zařadit na rozhraní mezi sportovním a rekreačním cestovním ruchem.

Religiózní cestovní ruch je velmi specifický, který zajišťuje především služby pro věřící. Jsou tedy uspořádány zájezdy, nebo pobyty s duchovní tematikou. Jako příklad lze uvést zájezdy do Říma a Vatikánu s účelem setkání věřících skupin, návštěva poutních míst, mší apod.(2) Jedná se o segment cestovního ruchu, který pomáhá zmírňovat sezónní výkyvy a je tedy cestovními kanceláři vítán.

Léčebný cestovní ruch je forma cestovního ruchu spojující rekreaci s ozdravnými kúramy, přírodními léčebnými a podpůrnými procesy, které mají podpořit jak fyzické tak psychické zdraví klientů. Mezi léčebné rekreace mohou patřit lázeňské pobyty a zájezdy, které jsou poskytovány akreditovanými organizacemi. Dále se může jednat o zájezdy do oblastí s výjimečně čistým prostředím, které mají za následek prokazatelně ozdravný vliv na zdraví klienta (např. Mrtvé moře, hory). Při těchto pobytech mohou být součástí terapeuti, lékaři a cvičitelé.

Incentivní cestovní ruch, který využívají především zaměstnavatelé usilující o zvýšení produktivity svých zaměstnanců. Jedná se o nástroj managementu, který tuto formu cestovního ruchu používá jako prostředek k motivaci zaměstnanců, jejich zkvalitnění

a také k vytipování nejlepšího jedince. Incentivní forma cestovního ruchu má také rekreační a poznávací funkci. Mimo jiné lze tímto zájezdem dosáhnout stmelení pracovních týmů. Během akce jsou do programu zařazovány různé odborné či zábavné přednášky. Jedná se obvykle o zájezdy pro větší skupiny či jednotlivce, kteří následně vytvoří skupinu účastníků se společenských, kulturních, vědeckých a obchodních akcí. U zájezdu je především dbáno na zajištění kvalitního ubytování, dopravy, programu a mnohdy i kongresových prostor. Součástí je i stravování a odborné přednášky. Incentivní cestovní ruch lze definovat také jako motivační cesty a z hlediska náplně bývá velmi pestrý.(2) Podíl pracovní a relaxační složky se na jednotlivých akcích liší.

Kulturní cestovní ruch je zaměřen k rozšíření kulturně společenského vzdělání a rozhledu klientů, rozšíření obzorů a obohacení se zážitky v oblasti kultury.(2) Motivem je poznání nových oblastí, poznávání života a historie jiných krajů nebo zemí. Mimo tuto hlavní činnost zde dochází také k relaxaci a načerpání nových sil avšak aktivní formou. Může zahrnovat velmi široký komplex činností s podílem celé řady subjektů.

Městský cestovní ruch je forma cestovního ruchu, která je zaměřena především na návštěvu měst a metropolí. Zabývá se poznáním historických památek, kulturou, uměním a také zábavou. Hlavním cílem je celkový zážitek z návštěvy města. Dále mohou být zaměřeny tematicky, tedy za konkrétním cílem, který se ve městě a jeho okolí odehrává. Jedná se především o kratší pobyty, většinou víkendově založené. K rozvoji městského cestovního ruchu je důležitá také dostupnost a infrastruktura města. Nelze opomenout propagaci jak města jako celku nebo jednotlivých událostí.

Ekoturistika je v dnešní době nejrychleji rostoucí segment cestovního ruchu.(3) Jedná se o cestování do míst, která jsou relativně nenarušená, jako jsou například rezervace, národní parky či korálové útesy a pouště. Využívá přírodního potenciálu současně se zachováním přírody pro příští generace. Výsledkem tedy je odpovědné cestování do přírodních oblastí spolu s chráněním životního prostředí.

Kongresový cestovní ruch je spojený s pořádáním kongresů, veletrhů a dalších podobných akcí. Je velice výnosný a přináší řadu pracovních příležitostí. Účastníci kongresu utratí v průměru dvakrát až třikrát více peněz než běžní návštěvníci v dalších formách cestovního ruchu.(1) Další výhodou také je, že kongresy se obvykle konají mimo hlavní sezonu, tedy v září, červnu a květnu, takže napomáhají k potlačení sezónnosti. Mezi nejvýznamnější země v kongresovém cestovním ruchu patří USA, Francie, Velká Británie a Německo.(3) Pro kongresový cestovní ruch je nutné odpovídající vybavení hotelů, kongresových center apod. Primárním cílem je výměna vědeckých a odborných

poznatků spolu s cestováním a pobytem lidí v kongresovém místě. Sekundárním cílem jsou doprovodné programy využitelné v rámci volného času.

Lovecký cestovní ruch je velmi výnosná oblast cestovního ruchu. Je zaměřena na pořádání loveckých akcí s odstřelem vybraného druhu zvěře a je zaměřena především na bohatší klientelu. Vyžaduje specifické služby jako ubytování ve stylových ubytovacích zařízeních a zvláštní jsou také požadavky na stravování, které má odpovídat charakteru cestovního ruchu a umožnit lovcům ulovenou zvěř následně zkonzumovat v podobě typických pokrmů. Motivací k uskutečnění loveckého cestovního ruchu je touha po dobrodružství ve volné přírodě.

Mototuristika je součástí turistiky, která se uskutečňuje pomocí využití motorového vozidla. Pro tuto formu cestovního ruchu je důležitá kvalitní dopravní infrastruktura, servis a další opravárenské služby, ale i motely a stravovací zařízení v podobě motorestů.

Cykloturistika je turistika s pomocí jízdního kola. Jedná se o rychle rozvíjející formu turistiky díky trendu ekologie.(3) Uskutečňuje se na vyznačených trasách pro cyklisty v přírodě. Může mít formu národní ale i mezinárodní. Cykloturistika vyžaduje ale také materiálně technickou základnu s především půjčovnou kol a jejich servisem spolu s vhodným stravovacím a ubytovacím zařízením.

1.4 Druhy cestovního ruchu

Cestovní ruch lze dělit podle mnoha hledisek. Jako základní dělení však slouží dva typy a to podle vlivu na platební bilanci státu, dále podle zaměření a zájmu potenciálních klientů.

1.4.1 Vymezení cestovního ruchu podle vlivu na platební bilanci státu

Aktivní cestovní ruch (ACR) je cestovní ruch, který přináší aktiva v oblasti devizových příjmů od zahraničních návštěvníků do dané země.(1) Nazývá se tzv. INCOMING neboli příjezdový cestovní ruch. Aktivity spojené s příjezdem občanů ze zahraničí do dané země.

Pasivní cestovní ruch (PCR) je cestovní ruch, který vykazuje pasiva v oblasti devizových příjmů.(1) Nazývá se tzv. OUTGOING neboli výjezdový cestovní ruch. Jedná se o výjezdy občanů daného státu do jiných hostitelských zemí.

Domácí cestovní ruch (DCR) je takový cestovní ruch, který zahrnuje cestování a pobyt občanů mimo místo jejich trvalého bydliště. Účelem je využití volného času

k realizaci obchodů či jiných profesních povinností. Dále rekreační pobyty avšak kratší než jeden rok a kompletně realizované ve vlastní zemi.

Vnitřní cestovní ruch (VCR) je souhrnné označení pro domácí (DCR) a příjezdový (ACR) cestovní ruch. VCR sleduje cestovní ruch v rámci jedné země, aniž by byli specifikováni účastníci domácí či zahraniční

Národní cestovní ruch (NCR) je souhrnné označení pro veškerý cestovní ruch realizovaný obyvateli daného státu, tedy souhrn DCR a PCR. Sledování jsou účastníci cestovního ruchu dané země bez specifikace domácí či zahraniční cesty.

1.4.2 Vymezení charakteru cestovního ruchu podle jeho zaměření a podle zájmu potenciálních klientů

Toto dělení se nezabývá otázkou z hlediska finančního vlivu na daný region, ale přímo na účastníky cestovního ruchu, které rozděluje podle místa jejich cesty, či preferencí a volby.

Vymezení cestovního ruchu podle územního rozmístění

Domácí cestovní ruch (provozovaný na území ČR). Doba cesty nesmí přesáhnout jeden souvislý rok.

Zahraniční cestovní ruch (dochází při něm k překročení státních hranic). Pohled na cestovní ruch je posuzován z pohledu dané země, ze které se zájezd provádí. Je vyjádřen souhrnem příjezdového a odjezdového cestovního ruchu. Jedná se o veškeré cesty do zahraničí.

Příhraniční cestovní ruch probíhá v příhraničních oblastech sousedních zemí. Často bývá podpořen mezinárodními dohodami jako ekonomická a kulturní pomoc zaostávajícím příhraničním oblastem. Tyto okolnosti ovlivňují pseudo cestovní ruch (nákupní, benzínový apod.). Je tvořen převážně cestami na krátké vzdálenosti a krátký časový interval.

Vymezení podle počtu zdrojů

Masově konzumní neboli hromadný cestovní ruch se zabývá rekreací velkých skupin se stejným cílem a motivací návštěvy destinace. Díky velkému objemu cestujících využívá velkých ubytovacích zařízení spolu s hromadným stravovacím zařízením a společným programem.

Alternativní cestovní ruch je protikladem hromadného cestovního ruchu. Jde o zájezd malých skupin, nebo jednotlivců, které jsou zde ubytované v souladu se zvyklostmi navštívené oblasti, bez negativního vlivu na zdejší životní prostředí. Hlavním motivem cesty

bývá poznání místní kultury či prostředí. Jako příklad formy cestovního ruchu lze uvést ekoturismus.

Vymezení podle vlivu na prostředí

Měkký cestovní ruch maximálně zohledňuje místní lidské, přírodní a surovinové zdroje. Dále také zapojuje tradice a kulturu daného regionu a minimalizuje negativní dopad cestovního ruchu. Jedná se tedy o cestovní ruch, který se snaží napáchat nulové škody a je vyvážen poměr mezi kvantitou a přínosem pro daný region. Jde o oblasti, které nenavštěvují velké proudy turistů a maximálně se zapojují do místní komunity. Měkký cestovní ruch také nazvat jako malokapacitní.

Tvrký cestovní ruch nebere příliš ohledů na vedlejší dopady cestovního ruchu. Může tedy přinášet negativa v sociální, kulturní a environmentální oblasti.(1) Jde o opak měkkého cestovního ruchu. Jako příklad lze uvést masovou účast na koncertech a festivalech v otevřeném prostranství bez dodatečné nápravy způsobených škod. Tvrký cestovní ruch lze zařadit k masovému cestovnímu ruchu s vysokou koncentrací turistů bez interakce se širším okolím.

1.4.3 Vymezení cestovního ruchu podle organizovanosti návštěvníků

Při tomto dělení dochází k vymezení návštěvníků podle kritéria, zda si organizují samy svůj cestovní ruch, nebo tuto činnost přenechají cestovním kancelářím. Dále se zabývá počtem účastníků cestovního ruchu.

Organizovaný individuální je cestovní ruch, který je řízen organizátorem zájezdu, který tento produkt dále nabízí jednotlivým zákazníkům. Pobyt tedy zajišťuje cestovní kancelář a účastník si nakupuje celý zájezd, kdy pouze minimálně zasahuje do programu, který je předem zajištěn.

Organizovaný hromadný je cestovní ruch, řízený cestovní kanceláří, která daný produkt nabízí skupině zákazníků (např. pracovní kolektiv). Program je opět tvořen cestovní kanceláří, spolu s hromadnou dopravou a ubytováním.

Neorganizovaný individuální cestovní ruch je takový, při kterém turisté či účastníci cestovního ruchu vyjíždějí samy bez organizace cestovní kanceláří do turistických cílů, za rekreací nebo odpočinkem s vlastní náplní svého volného času. Dále zahrnuje dopravu a ubytování, zařízené individuálně podle potřeb jednotlivých turistů.

Neorganizovaný hromadný cestovní ruch. U tohoto druhu cestovního ruchu turisté či účastníci cestovního ruchu vyjíždějí v určitou dobu do konkrétní destinace za určitým cílem bez organizace cestovní kanceláří, kdy dochází k hromadnému využití

dopravních, ubytovacích a stravovacích služeb za stejným účelem (např. fotbalový zápas, automobilové závody).

1.4.4 Vymezení podle rozložení během roku

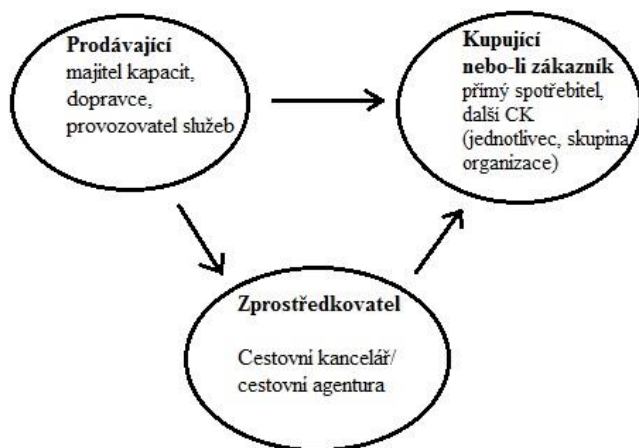
Toto dělení se zabývá cílovými destinacemi a možností jejich návštěv v průběhu roku. Jsou dány většinou klimatickými podmínkami.

Celoroční cestovní ruch, který je charakteristický pro určité přímořské destinace se stálým klimatem, s neobyčejně cennými kulturními a historickými zvláštnostmi, dále pro komerční a politicky významná místa nebo pro lázeňská a léčebná centra nezávislá na ročním období. Ve většině případů se jedná o masový cestovní ruch.

Sezónní cestovní ruch je charakteristický tím, že zájezdy do těchto míst jsou provozovány jen v určitém ročním období, kdy vyhovují klimatické podmínky pro danou aktivitu či rekreaci. Může se jednat o horské oblasti či přímořské oblasti.

1.5 Trh cestovního ruchu

Trh cestovního ruchu lze popsat jako vzájemné působení nabídky a poptávky po službách cestovního ruchu. Rozeznávají se tedy tři základní subjekty cestovního ruchu, a to prodávající, kupující a zprostředkovatele. Vzájemné propojení je vyjádřeno na obrázku 1. Cestovní kancelář vystupuje jako zprostředkovatel na trhu cestovního ruchu.



Obr. 1 Subjekty na trhu cestovního ruchu

Zdroj: (2)

Specifika tohoto trhu jsou, že podnikání není záležitostí jednoho roku, produkt se musí vyvíjet spolu s vývojem zájmů obyvatelstva, produkt nelze vyrábět na sklad a také spousta dalších vlivů, které ovlivní cestování do určitých regionů. Dále je trh ovlivněn sezónností či důchody obyvatelstva, fondem volného času a celkovým způsobem života klientů. Atraktivita cestovního ruchu jsou nepřenositelné, proto zde dochází k opačnému pohybu

než v případě trhu zboží, kde jde za spotřebitelem, protože účastník cestovního ruchu se musí sám dopravit do místa cestovního ruchu, tedy jde za službou. Vytváření nového trhu je investičně náročné, nejen pokud jde o nabídku, ale také dlouho trvá, než poptávka trh akceptuje.

Prodávající

Prodávajícím se nazývá provozovatel služeb spojených se zájezdem nebo majitel ubytovacích kapacit a dopravce. Cestovní kancelář může figurovat také jako prodávající, v případě kdy je schopna celý balíček produktu vyrobit sama. To v případě kdy disponuje vlastní dopravou, je majitelem ubytovacích kapacit i se stravovacími službami. Pokud cestovní kancelář nedisponuje jednou z těchto služeb jako majitel, není na straně prodávajícího, ale figuruje na trhu pouze jako zprostředkovatel.

Zprostředkovatel

Většina cestovních kanceláří kompletuje služby od různých prodávajících subjektů a následně vytváří svůj produkt formou balíčků služeb. Figuruje tedy na trhu jako zprostředkovatel. Cestovní kanceláře vytváří časově omezený produkt a jsou jedinými prodejci, nevyužívají tedy dále provizní prodejce. Mají svou vlastní klientelu, která konzumuje celý produkt.

Další možností je, že cestovní kancelář spolupracuje s dalším subjektem, tj. smluvní provizní prodejce, kteří na trhu figurují také jako zprostředkovatelé prodeje již zkompletovaného balíčku služeb připraveného pro zákazníka. Případně další možností je, že cestovní kancelář produkt přenechá za dohodnutou cenu jiné cestovní kanceláři, která tento produkt opatří zákonným pojištěním, případně obohatí o další služby a za svou cenu nabídne buď přímým klientům, nebo dalším cestovním kancelářím (zprostředkovatelům), kteří produkt prodávají zákazníkům. Zprostředkovatel prodeje, tedy cestovní kancelář má s dalším zprostředkovatelem uzavřenou smlouvu o spolupráci, která jej opravňuje nabízet produkt za účelem prodeje. Proviznímu prodejci náleží odměna, tedy provize.

Zákazník

Osoba, organizace či skupina osob, která má zájem o zakoupení zájezdu nebo balíčku služeb od cestovní kanceláře, a která obchod se zprostředkovatelem uskuteční.

Objekty v cestovním ruchu vystupují v podobě hmotných i nehmotných statků, které jsou předmětem koupě a prodeje. Hlavní a rozhodující jsou služby a zboží má pouze funkci doplňkovou. Poměr závisí na typu formy cestovního ruchu. Objekty na trh mohou vstupovat jednotlivě, ale obvykle tvoří ucelený komplex.

1.5.1 Nabídka cestovního ruchu

Nabídku cestovního ruchu tvoří souhrn služeb, hmotných statků a užitečných efektů, které jsou v určitém čase a místě k dispozici pro účastníka cestovního ruchu k jeho uspokojení potřeb.

Nabídku tvoří rekreační prostory, které utvářejí přírodní podmínky daného regionu. Ty určují jeho vlastnosti a schopnost uspokojovat potřeby. Dále kulturně historické památky, což mohou být hrady, zámky, archeologická naleziště, technické či jiné památky. Rekreační prostor zahrnuje především neekonomické faktory a je převládající složkou celkové nabídky jako i motivem účasti na cestovním ruchu. Tyto podmínky jsou vázané ke specifické lokalitě a nelze je ovlivňovat. Proto je rekreační prostor nazýván statickou složkou nabídky.

Další částí nabídky v cestovním ruchu je materiálně technická základna, která je tvořena zařízením služeb. Ty vytvářejí předpoklady k využití rekreačních prostor. Lze je alespoň částečně přizpůsobit potřebám nabídky s určitým omezením. Materiálně technická základna je nazývána dynamickou složkou nabídky. Dalšími složkami nabídky jsou různé organizované akce, které mají čím dál větší význam. Představují motiv účasti na cestovním ruchu a zároveň nejsou vázány na určité místo. Lze je zorganizovat kdekoliv. Jako příklad lze uvést veletrhy, festivaly, kongresy apod.

Tyto jednotlivé složky dohromady vytvářejí produkt cestovního ruchu. Na trhu cestovního ruchu panuje velká konkurence. Subjekty si konkurují především cenou ale i kvalitou a originalitou. Při prosazení produktu na trhu je důležitá propagace. Mezi specifika nabídky cestovního ruchu patří velká různorodost a také komplexnost služeb. Tvorba nabídky vyžaduje velkou pohotovost a velkou roli zde hraje lidský faktor.

1.5.2 Poptávka cestovního ruchu

Poptávkou cestovního ruchu se rozumí projev potřeb účastníka cestovního ruchu podložený koupěschopností. Nositel této poptávky je účastník cestovního ruchu a východiskem jsou jeho potřeby. Poptávka v cestovním ruchu v sobě zahrnuje poptávku po službách, které musí splňovat určité požadavky na prostředí a místo, kde mají být požadavky uspokojeny. Dále jsou určeny motivem účasti zákazníka vyplývajícími z faktorů, které poptávku předurčují. Těmito faktory jsou prostředí, ve kterém člověk běžně žije, biologické potřeby člověka, ekonomické a psychologické faktory a sociální faktory.

Specifikem poptávky cestovního ruchu je komplexnost, sezónnost, na kterou mají vliv především klimatické podmínky, ale také masovost, kdy se stále více lidí účastní cestovního

ruchu. Díky neustálým změnám v reálných příjmech obyvatelstva, fondem jejich volného času a jeho rozložením, změnami cen či spotřebitelskými preferencemi je poptávka neustále ovlivňována a proto je těžké ji předpovídat.

Východiskem poptávky v cestovním ruchu jsou potřeby. Člověk tuto potřebu bezprostředně nepocítuje, ale pocítuje celou řadu dalších potřeb, jako odpočinek, poznání či klid. Tyto potřeby lze uspokojit i jiným způsobem než cestovním ruchem, ale cestovní ruch je jednou z významných cest jak tuto potřebu uspokojit. Potřeby, které jsou tímto způsobem uspokojovány, vystupují jako komplex, proto jsou těžko zastupitelné. Pokud by vystupovali jednotlivě, je cestovní ruch snadno zastupitelný. Nejvíce nezastupitelnou složkou je změna místa.

1.5.3 Význam cestovního ruchu pro národní hospodářství

Cestovní ruch lze považovat za samostatné odvětví národního hospodářství. Ve skutečnosti při uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu dochází k prolínání různých oborů národního hospodářství. Cestovní ruch je zařazován do nevýrobní sféry i přesto že některými prvky zasahuje do výroby. Význam cestovního ruchu ve spotřebě obyvatelstva je dáno úrovní potřeb lidí a jejich způsobem života. Význam cestovního ruchu ve spotřebě je tedy dáno životní úrovní obyvatel, čím vyšší je tím více se lidé účastní cestovního ruchu.

Pokud jde o význam cestovního ruchu v oblasti ekonomice, cestovní ruch může být faktorem k rozvoji územních celků. Především ty, které nemají rozvinutou průmyslovou výrobu, ale mají zdravé životní prostředí a příznivé podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. Pozitivem je ekonomický růst regionu a vytváří nové pracovní příležitosti, podnikatelské příležitosti a příliv investic do regionu. Cestovní ruch k rozvoji potřebuje i materiálně technickou základnu.

Mezi negativní dopady cestovního ruchu lze zařadit poškozování životního prostředí, přizpůsobení domácí kultury zahraničním turistům, kriminalitu a zvyšování cen. Cestovní ruch ovlivňuje i další obory národního hospodářství a to buď přímo, nebo nepřímo. Jako příklad lze uvést činnost cestovních kanceláří, ubytování, stravu, dopravu nebo sport a kulturu. Vyjádřit skutečný ekonomický dopad cestovního ruchu je však obtížné. Ke zlepšení situace přispěl satelitní účet cestovního ruchu. V něm jsou definovány mezinárodní standardy, podle nichž lze měřit skutečný přínos cestovního ruchu pro národní hospodářství. V České republice se těmito údaji zabývá Český statistický úřad.

1.6 Statistika cestovního ruchu

Statistické údaje, které je možno nalézt, lze rozlišit na statistiky české a mezinárodní. Statistiky v České republice jsou reprezentovány údaji Českého statistického úřadu. V mezinárodním cestovním ruchu jsou údaje prezentovány z pramenů organizace WTO.

1.6.1 Domácí cestovní ruch

Pro Českou republiku je velice důležitý aktivní cestovní ruch. Napomáhá tomu výhodná geografická poloha ve středu Evropy, snadná dopravní přístupnost, přírodní krásy, historické a kulturní památky.

Tab. 1 Způsob návštěvy ČR

	2012	2013	2014
Zahraníční turista	39,3 %	39,1 %	39,2 %
Jednodenní návštěvník	51,1 %	51,6 %	51,6 %
Tranzitující	9,6 %	9,3 %	9,2 %

Zdroj:(5); úprava autor

Z rozdělení, které je vyjádřeno v tabulce 1 vyplývá, že nejvíce Českou republiku navštívilo jednodenních návštěvníků následujícími zahraničními turisty s delším pobytem než jeden den a s 9,2 % tranzitujících cestujících. Tato data jsou důležitá pro odhad celkového počtu návštěvníků a jsou základem pro stanovení kvót na sběr dat. Počet zahraničních návštěvníků je v řádu procent na přibližně stejné úrovni mezi lety 2012 až 2014.(5)

Tab. 2 Celkové výdaje v mil. Kč

	2012	2013	2014	14/13 (%)
Zahraníční turista	134 756	157 446	177 532	+ 12,8 %
Jednodenní návštěvník	19 519	20 165	21 821	+ 8,2 %
Tranzitující	2 645	2 479	2 742	+ 10,6%
Celkem	156 920	180 090	202 095	+ 12,2 %

Zdroj: (5); úprava autor

Celkové výdaje zahraničních návštěvníků podle tabulky 2 vzrostly mezi lety 2012 až 2014 o 12,2 %.(2) Tato hodnota pozitivně ovlivňuje aktivní cestovní ruch v České republice a také pozitivně působí na hospodářské výsledky.

Celkové výdaje všech zahraničních návštěvníků lze rozdělit podle typů návštěvníků. Dále v tabulkách 3 a 4 jsou uvedeny údaje přepočtené v průměru na jednoho návštěvníka či turistu se strukturou výdajů, které se liší podle konkrétního typu návštěvy České republiky.

Tab. 3 Průměrné výdaje jednodenních návštěvníků

	2012	2013	2014	14/13 (%)
Placené před cestou	147 Kč	147 Kč	172 Kč	+ 16,7 %
Placené během cesty	1 422 Kč	1 435 Kč	1 469 Kč	+ 4,4 %
Celkem	1 569 Kč	1 582 Kč	1 641 Kč	+ 3,7 %

Zdroj: (5); úprava autor

Průměrné výdaje jednodenních návštěvníků vzrostly celkem o 3,7 %. Největší změna však nastala v růstu nákladů před cestou. Strukturu těchto výdajů lze rozložit do pěti hlavních skupin, kdy největší nákladovou položkou činí nákup zboží (60 %), dále pohonné hmoty (20 %), doprava (8 %), stravování (7 %) a ostatní položky (4 %). Největší meziroční nárůst u výdajů tvořila doprava, konkrétně 2 %. (5)

Tab. 4 Průměrné výdaje zahraniční turisté

	2012	2013	2014	14/13 (%)
Placené před návštěvou	1 142 Kč	1 310 Kč	1 450 Kč	+ 10,7 %
Placené během návštěvy	1 369 Kč	1 511 Kč	1 455 Kč	- 3,7 %
Celkem	2 511 Kč	2 821 Kč	2 905 Kč	+ 3,0 %

Zdroj: (5); úprava autor

Průměrné výdaje zahraničních turistů vzrostly o 3,0 %. Ve struktuře výdajů vzrostly meziročně o 3 % zájezdy na klíč, na celkových 16 %. Doprava tvoří 24 % z celkových výdajů, ubytování dalších 20 %. Další výdaje je možno rozdělit na stravování (14 %), nákup zboží (14 %) a pohonné hmoty, které činí pouhá 3 %. (5)

Tab. 5 Průměrné výdaje - tranzitující

	2012	2013	2014	14/13 (%)
Placené během průjezdu	1 146 Kč	1 078 Kč	1 141 Kč	+ 5,9 %

Zdroj: (5); úprava autor

Průměrné výdaje tranzitujících turistů uvedené v tabulce 5 celkem vzrostly o 5,9 %. Ve struktuře výdajů došlo k vzrůstu výdajů na pohonné hmoty o 5 % a poklesu výdajů

na nákup zboží o 7 %. Největší podíl tvoří pohonné hmoty (37 %) a nákup zboží (42 %). Dalšími položkami je doprava a stravování. (5)

1.6.2 Jednodenní návštěvníci

Nejvíce účastníků jednodenní návštěvy České republiky jsou občané s trvalým pobytem v Německu, procentuálně 60 %. Následovani obyvateli ze Slovenska a Rakouska (15 %), dále Polska (10 %). Jedno procento tvoří ostatní země. Struktura jednodenních návštěvníků se z hlediska státu trvalého pobytu dlouhodobě nemění.

Hlavními důvody návštěvy jsou ze 79 % nákupy. Následuje užití volného času (14 %), dále pak obchodní cesty a návštěvy příbuzných (4 %) a opět jednoprocenní zastoupení zařazené do kategorie ostatní. Z dlouhodobého hlediska rostou nákupy a klesá volný čas (rekreace, poznávání, výlety, sport).

Frekvence návštěv je nejčastěji 1krát měsíčně (48 %). S 28 % následuje návštěva několikrát ročně a minimálně jednou za týden navštíví Českou republiku 18 % účastníků cestovního ruchu. Meziročně se frekvence návštěv snížila, ale nakupovat do České republiky jezdí návštěvníci z větších dálek. Až 99,8 % účastníků volí formu návštěvy jako individuální. Pouhé 0,2 % volí cestovní kancelář. Mezi nejvíce navštěvované kraje patří Ústecký (20,3 %), Karlovarský kraj (17,2 %) a Plzeňský kraj (16,1 %) z důvodu velké návštěvnosti německých turistů. (5)

1.6.3 Zahraniční turisté

Největší podíl turistů přijíždí opět z Německa (17 %), následovani Ruskem a Slovenskem. Meziročně vzrostl podíl Italů na 6 %. V průběhu roku 2014 poklesl podíl Rusů a Britů o 2 %. Růst turistů přijíždějících do České republiky zaznamenala také oblast turistů ze vzdálenějších destinací. Hlavními důvody návštěv je především dovolená (65 %) a obchodní cesty (15 %). Z dlouhodobého hlediska klesá návštěva příbuzných a známých.

Ze statistiky frekvence návštěv České republiky vyplývá, že až 50 % turistů zde bylo poprvé. S 20 % následuje turistika méně než jednou za rok. Individuální formu cestovního ruchu zvolilo 89,6 % turistů. Pouze 10,6 % zvolilo cestovní kancelář, z toho 0,7 % tvoří tuzemské cestovní kanceláře.

Největším turistickým cílem byla Praha (73,2 %), dále karlovarský (10,1 %) a jihomoravský kraj (8,2 %). Z uváděných 73 % turistů, kteří navštívili Prahu, pouze 18 % navštívilo i jiná místa. Průměrný počet přenocování v roce 2014 byl 5 nocí. Nejdelší

pobyty byly zaznamenány u Rusů a u turistů, kteří přijeli do České republiky na zdravotní, nebo studijní pobyt. Hlavním druhem ubytování turistů volili hotely, penziony a motely (78 %). Z dlouhodobějšího hlediska klesá počet turistů ubytovaných u svých známých či příbuzných. Tato hodnota plně koresponduje s poklesem podílu návštěv příbuzných a známých. (5)

1.6.4 Tranzitující turisté

U tohoto typu účastníků cestovního ruchu není statistika tolik obsáhlá. Údaje pouze uvádí, že 70 % tranzitujících turistů je ze sousedních zemí a stejné procento míří přes Českou republiku do sousedních zemí. Nejčastějším důvodem cesty je dovolená nebo obchodní cesta. Avšak více než polovina tranzitujících navštíví Českou republiku několikrát ročně a také více než 50 % poté plánuje dovolenou v České republice. Hlavním důvodem jsou příznivější ceny, kultura a historie, doprava a kvalitní nabízené služby. Za nedostatky lze označit chybějící rozmanitou nabídku pro trávení dovolené a nabídky cestovních kanceláří. (5)

1.6.5 Mezinárodní cestovní ruch

Mezinárodní statistika cestovního ruchu přináší informace o regionálních trendech v mezinárodních turistických příjezdech a příjmech. Zabývá se informacemi o turistice ve více než 200 zemích a teritoriích světa. Pro základní orientaci v mezinárodním cestovním ruchu jsou mezi nejdůležitější ukazatele zařazeny informace o příjezdech turistů do jednotlivých zemí a dále výdaje a příjmy z mezinárodního cestovního ruchu.

Tab. 6 Příjezdy v mezinárodním cestovním ruchu

v mil.	2010	2011	2012
Svět	949	995	1 035
Evropa	485,6	516,4	534,2
Severní Evropa	62,8	64,0	64,9
Západní Evropa	154,4	161,5	166,6
Střední a vých. Evropa	95,0	103,9	111,6
Jižní a středo-z. Evropa	173,5	187,0	191,1
Asie a Pacifik	205,1	218,2	233,6
Severo-vých. Asie	111,5	115,8	122,8
Jiho-vých. Asie	70,0	77,3	84,6
Amerika	150,6	156,0	163,1
Severní Amerika	99,5	102,1	108,7
Střední Amerika	7,9	8,3	8,9
Jižní Amerika	23,6	25,5	26,7
Afrika	49,9	49,4	52,4
Severní Afrika	18,8	17,1	18,5
Střední východ	58,2	54,9	52,0

Zdroj: (6); úprava autor

Podle údajů uvedených v tabulce 6 Evropa stále dosahuje vysokého podílu z mezinárodních příjezdů. Tempo růstu je však nízké. Nejvíce turistů směřovalo do jižní a západní Evropy. Asie je druhým nejnavštěvovanějším místem a její tempo růstu je vysoké. Mezi nejnavštěvovanější místa patří Singapur, Japonsko, Thajsko a Čína. Státy Severní a Střední Ameriky dosahují kolem 15 % z celkových příjezdů a turisticky atraktivními místy jsou země jako Spojené státy americké, Mexiko či Kanada. Střední východ má malý celkový podíl na příjezdech, avšak tempo růstu je největší ze všech ostatních regionů, zejména Spojené arabské emiráty. (6)

Tab. 7 TOP 10 zemí podle výdajů na mezinárodní CR

(v mld. USD bez dopravy)	2000	2005	2010	2012
Svět	477,0	679,0	919,0	1 075,0
Čína	13,1	21,8	54,9	102,0
Německo	53,0	74,4	78,1	83,8
Spojené království	38,4	59,6	50,0	52,3
Rusko	8,8	17,3	26,6	42,8
Francie	22,6	31,8	39,0	38,1
Kanada	12,4	18,0	29,6	35,2
Japonsko	31,9	27,3	27,9	28,1
Austrálie	6,4	11,3	22,2	27,6
Itálie	15,7	22,4	27,1	26,2
(40....) ČR	1,3	2,4	4,1	4,3

Zdroj:(6); úprava autor

Z hlediska plateb v mezinárodním cestovním ruchu lze sledovat v tabulce 7 příjmy a výdaje. Mezi státy s nejvyššími výdaji v cestovním ruchu patřila v roce 2012 Čína, následovaná Německem a Velkou Británií. České republice patřilo 40. místo.(6)

Tab. 8 TOP 10 zemí podle příjmů z mezinárodního CR

(v mld. USD bez dopravy)	2000	2005	2010	2012
Svět	475,0	680,0	930,0	1 075,0
Spojené státy americké	82,9	82,2	103,5	128,6
Španělsko	30,0	48,0	52,5	55,9
Francie	33,0	44,0	46,9	53,7
Čína	16,2	29,3	45,8	50,0
Itálie	27,5	35,4	38,8	41,2
Německo	18,7	29,2	34,7	38,1
Spojené království	21,9	30,7	32,4	36,4
Hongkong	5,9	10,3	22,2	31,7
Austrálie	9,3	16,8	29,1	31,5
Thajsko	7,5	9,6	20,1	30,1
(36....) ČR	3,0	4,8	7,1	7,0

Zdroj:(6); úprava autor

Výdaje lze zařadit na stranu pasiv, které představují platby domácích obyvatel za služby v zahraničí a výdaje domácích obyvatel za mezinárodní dopravu, které plynou do zahraničí.

Mezi státy s největšími příjmy z cestovního ruchu patří Spojené státy americké, Španělsko a Francie.(6) Příjmy naopak lze zařadit na stranu aktiv, mezi které patří příjmy za ubytování a stravování zahraničních hostů, příjmy dopravců od zahraničních cestujících, příjmy z nákupu a ze služeb poskytnutých zahraničním návštěvníkům.

2 PROVOZOVÁNÍ CESTOVNÍ KANCELÁŘE

Tato kapitola se zabývá samotným provozováním cestovní kanceláře a náležitostmi, které musí daný subjekt splňovat při založení či provozování CK.

Podmínky pro podnikání v oblasti cestovních kanceláří upravuje především zákon č. 159/1999 Sb. O podnikání v cestovním ruchu, v platném znění. V tomto zákoně jsou mimo jiné definovány základní pojmy cestovního ruchu, jako příklad lze uvést zájezd a jeho kombinace, ale také vymezuje kombinace, které zájezdem být nemohou.

Provozovatel cestovní kanceláře je podnikatel, který je na základě koncese oprávněn nabízet a prodávat zájezdy. V rámci své živnosti může cestovní kancelář rovněž nabízet a prodávat jednotlivé služby cestovního ruchu a na základě individuální objednávky prodávat či organizovat jejich kombinace a prodávat jiné cestovní kanceláři za účelem dalšího podnikání. Dále je také oprávněn prodávat věci související s cestovním ruchem. Jedná se zejména o prodej vstupenek, map, průvodců a upomínkových předmětů.

Tento zákon upravuje také podmínky pro vydání koncesní listiny, která je povinná pro podnikání cestovních kanceláří, povinné smluvní pojištění proti úpadku CK a povinnost uzavření cestovní smlouvy. Tyto náležitosti budou dále podrobněji vysvětleny v dalších podkapitolách.

2.1 Koncesní listina pro CK

Podle Živnostenského zákona č. 455/1991 Sb., v platném znění spadá podnikání CK do koncesovaných živností. Žádost o vydání koncese lze podat na kterémkoliv živnostenském úřadě, nebo elektronicky, prostřednictvím informačního systému Registru živnostenského podnikání. Jak pro FO tak pro PO existuje Jednotný registrační formulář, uveden v příloze A. S vyplněným formulářem žadatel připojuje také smlouvu s pojišťovnou o pojištění v rozsahu stanoveném v § 6 až 8 zákona 159/1999 Sb., v platném znění, dále podnikatelský záměr, včetně bližších údajů o své činnosti, zejména ve kterých oblastech cestovního ruchu hodlá podnikat, zda součástí zájezdu bude i doprava a předpokládaný počet zákazníků, prohlášení, zda v posledních 5 letech nedošlo ke zrušení živnostenského oprávnění k provozování cestovní kanceláře z důvodu porušení povinností uložených zákonem nebo z důvodu jejího úpadku a prohlášení o předpokládaném datu zahájení činnosti CK. Mezi další přílohy žádosti patří doklady prokazující dosažení odborné způsobilosti.

V oblasti cestovních kanceláří se podle (10) rozumí:

- vysokoškolské vzdělání ve studijním programu a studijním oboru zaměřeném na cestovní ruch, nebo
- vyšší odborné vzdělání v oboru vzdělání zaměřeném na cestovní ruch, nebo
- střední vzdělání s maturitní zkouškou v oboru vzdělání zaměřeném na cestovní ruch, nebo
- vysokoškolské vzdělání a 1 rok praxe v oboru, nebo
- vyšší odborné vzdělání a 3 roky praxe v oboru, nebo
- střední vzdělání s maturitní zkouškou a 6 let praxe v oboru, nebo
- osvědčení o rekvalifikaci nebo jiný doklad o odborné kvalifikaci pro příslušnou pracovní činnost vydaný zařízením akreditovaným Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, nebo ministerstvem, do jehož působnosti patří odvětví, v němž je živnost provozována, a 6 let praxe v oboru, nebo
- doklad o dílčí kvalifikaci pro provozování cestovní kanceláře a 2 roky praxe v oboru

Ministerstvo pro místní rozvoj na základě posouzení podkladů vydá kladné nebo záporné stanovisko do 30 dnů ode dne doručení žádosti obecnímu živnostenskému úřadu, pokud jsou splněny všechny náležitosti. Živnostenský úřad do 5 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o udělení koncese provede zápis do živnostenského rejstříku a vydá podnikateli výpis.

2.2 Povinné smluvní pojištění

Cestovní kancelář je podle zákona č. 159/1999 Sb., O podnikání v cestovním ruchu, v platném znění povinná mít uzavřené pojištění záruky proti úpadku CK. Účelem tohoto pojištění je chránit klienty cestovní kanceláře, kdy cestovní kancelář z důvodu svého úpadku není schopna plnit závazky plynoucí z uzavřené cestovní smlouvy mezi klientem a cestovní kanceláří. Pojistné plnění nastane v případech kdy CK neposkytne zákazníkovi dopravu z místa pobytu v zahraničí do České republiky, pokud je doprava součástí zájezdu, nevrátí zákazníkovi zaplacenou zálohu nebo plnou cenu zájezdu v případech, kdy se zájezd neuskutečnil. V dalších případech, kdy se zájezd uskutečnil pouze z části a CK nevrátí zákazníkovi rozdíl mezi zaplacenou cenou zájezdu cenou uskutečněného zájezdu.

Pojišťovna cestovní kanceláři poskytne kromě pojistky také doklady obsahující informace o pojištění s označením pojišťovny, podmínkami pojištění a způsobu oznámení pojistné události. CK je povinna předat zákazníkům tyto doklady spolu s cestovní smlouvou.

V případě úpadku CK, kdy zákazníkovi nebude poskytnuta doprava z místa pobytu do České republiky, poskytne pojišťovna plnění tím, že zabezpečí tuto dopravu, případně s nezbytným ubytováním a stravováním do doby odjezdu, nebo pokud nezajistí dopravu do 12 hodin po oznámení pojistné události, nebo se jí nepodaří ověřit pojistnou událost u odpovědného zástupce CK.(7) V případě, že se pojišťovně nepodaří prokázat pojistnou událost, výše zmíněné náklady uhradí CK zpět pojišťovně. Pokud si zákazník zajistí vlastní dopravu do České republiky, je pojišťovna povinná poskytnout plnění pouze do výše, kterou by vynaložila při zajišťování této dopravy sama.

Pojištění lze sjednat pouze u pojišťovny, která je oprávněna provozovat pojištění záruky. Výčet pojišťoven je uveden v tabulce 9. Cestovní kancelář je povinna sjednat pojištění na pojistnou částku minimálně 30 % ročních plánovaných tržeb z prodeje zájezdů nebo v případě, že tyto tržby mají být nižší než tržby v předchozím roce, na pojistnou částku minimálně 30 % těchto tržeb v předchozím roce.(7) Platnost sjednaného pojištění, kterým se cestovní kancelář prokáže, je možné ověřit na webových stránkách dané pojišťovny, na stránkách asociace cestovních kanceláří nebo na stránkách Ministerstva pro místní rozvoj.

Tab. 9 Pojišťovny poskytující pojištění záruky pro případ úpadku cestovní kanceláře

Pojišťovna
Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
ERV pojišťovna, a.s
Generali Pojišťovna a.s.
Slavia pojišťovna a.s.
UNIQA pojišťovna, a.s.
Kooperativa pojišťovna a.s.

Zdroj:(7)

Cestovní kancelář je povinna před uzavřením pojistné smlouvy a také kdykoli v době trvání pojistné smlouvy umožnit pojišťovně přístup ke všem dokladům, které souvisejí s pojistnou událostí.

Výše částky, kterou se cestovní kancelář podílí na plnění z pojistné události, nesmí být nižší než 2 % ročních plánovaných tržeb z prodeje zájezdů.(7)

Při zániku pojištění musí cestovní kancelář i pojišťovna neprodleně informovat Ministerstvo pro místní rozvoj. Pojišťovna je rovněž povinna informovat ministerstvo o vzniku pojistné události a o poskytnutém pojistném plnění.

2.3 Cestovní smlouva

Cestovní kancelář je povinna před uzavřením cestovní smlouvy, pravdivě, srozumitelně, úplně a řádně informovat o všech skutečnostech, které jsou jí známy a které mohou mít vliv na rozhodnutí zájemce o koupi zájezdu.

Jedná se zejména o:

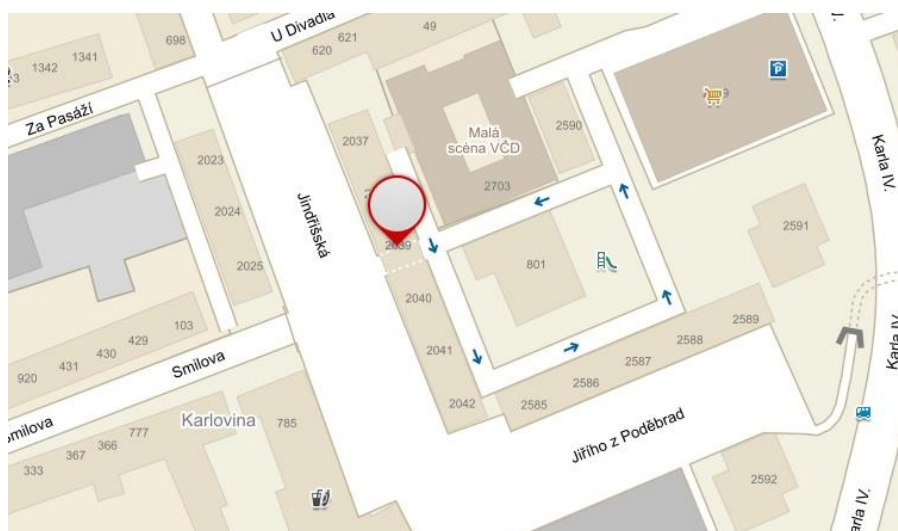
- termínu zahájení a ukončení zájezdu,
- ceně zájezdu, včetně časového rozvrhu plateb a výši zálohy,
- případech, kdy je zákazník povinen zaplatit cestovní kanceláři odstupné při odstoupení od cestovní smlouvy, a o výši tohoto odstupného,
- místě určení cesty nebo pobytu,
- druhu dopravního prostředku (hlavní charakteristické znaky nebo třídy),
- ubytování,
- stravování,
- předpokládané trase cesty, včetně časů a míst zastávek,
- pasových a vízových požadavcích pro občany České republiky a zdravotních formalitách, které jsou nutné pro cestu a pobyt,
- požadavek minimálního počtu zákazníků včetně termínu,
- rozsah a podmínky pojištění zákazníka, (4)

Cestovní smlouvou se provozovatel cestovní kanceláře zavazuje, že zákazníkovi poskytne zájezd a zákazník se zavazuje, že zaplatí smlouvenou cenu. Její podoba je písemná. Spolu s jedním vyhotovením smlouvy obdrží zákazník doklad o pojištění. Podstatné náležitosti smlouvy jsou označení smluvních stran, vymezení zájezdu a cena zájezdu s časovým rozvrhem plateb a výši zálohy. Dále místo a dobu trvání zájezdu, způsob dopravy, stravování a stupeň vybavenosti ubytovacího zařízení. Podoba cestovní smlouvy je uvedena v příloze B.

Zvýšení ceny zájezdu je možné do 20 dnů před zahájením zájezdu, pouze v případě zvýšení ceny dopravy, zahrnující zvýšení cen pohonných hmot.(4) Zvýšení ceny musí být zákazníkovi oznámeno písemně. Zákazník může od cestovní smlouvy odstoupit kdykoliv před zahájením zájezdu.

2.4 Vlastní provozování cestovní kanceláře

Na základě splnění podmínek uvedených v předchozích částech bakalářské práce, tzn. získání koncesní listiny po vydání kladného stanoviska Ministerstvem pro místní rozvoj a zajištění povinného smluvního pojištění s pojišťovnou Generali pojišťovna a.s. byla založena cestovní kancelář s názvem Mark Travel s.r.o. se sídlem v Pardubicích v ulici Jindřišská 2039, zobrazení je uvedeno v obrázku 2. Sídlo společnosti bude zajišťovat a provozovat majitel. Plocha objektu je 30 m². Otevírací doba kanceláře bude pondělí až pátek od 9:00 do 17:30 hodin. Kancelář bude vybavena běžným kancelářským nábytkem, stolním počítačem s připojením na internet a softwarem MS office. Kancelář je v pronájmu od majitele nebytových prostor. Nabídka zájezdů je obsažena v katalogu zájezdů, který společnost Mark Travel s.r.o. nabízí. Sestavené zájezdy jsou k dispozici také na internetových stránkách cestovní kanceláře.



Obr. 2 Sídlo cestovní kanceláře

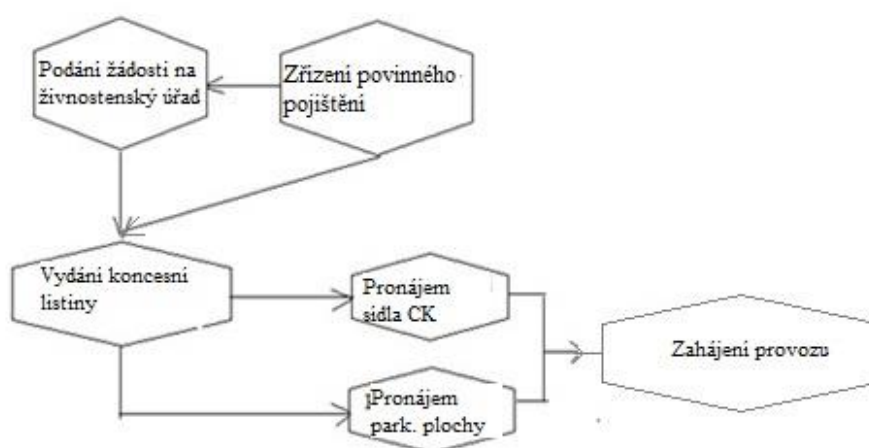
Zdroj: (8); úprava autor

Propagace jednotlivých zájezdů je zajištěna formou nabídek vyvěšených v kanceláři společnosti. Dále na internetových portálech zabývající se cestovním ruchem a cestováním obecně, s odkazem na webové stránky společnosti.

Cestovní kancelář provozuje zájezdy po evropském kontinentu. Doprava je zajištěna vlastní autobusovou dopravou. Spolu se sídlem společnosti má cestovní kancelář zajištěné také parkoviště pro autobusy, které vlastní. Parkoviště se nachází ve Starém Hradišti u Pardubic v areálu Fáblovka 408 a je zajištěno formou pronájmu parkovacího místa

pro každý autobus zvlášť. Celková plocha parkoviště je 100 m².(11) Součástí parkoviště je administrativní budova, která bude využívána pro administrativní účely k zajištění chodu autobusové dopravy.

Cestovní kancelář se zaměřuje především na turistický a městský cestovní ruch. Zájezdy CK jsou organizovány především k poznání nových měst a zemí. Součástí zájezdů je také prostor pro rekreaci účastníků. Z pohledu druhů cestovního ruchu se společnost zaměřuje na zahraniční zájezdy organizované pro skupiny, tedy masově konzumní zájezdy. Zájezdy jsou organizovány celoročně. V jednotlivých ročních obdobích jsou zájezdy upravovány změnou programu nebo oblasti v dané zemi. V obrázku 3 je znázorněn postup činností k zahájení provozu CK.



Obr. 3 Postup činností k zahájení provozu CK

Zdroj: autor

2.5 Nabídka zájezdů

V této kapitole jsou sestaveny zájezdy, které budou nabízeny klientům. Jedná se konkrétně o tři zájezdy po Evropě. Zájezdy obsahují nezbytné informace pro klienty včetně ubytování a časového harmonogramu. Dále je součástí trasa zájezdu a kalkulace ceny.

2.5.1 Zájezd do Beneluxu

Tento zájezd nese pojmenování "Krásy Beneluxu". Je zorganizován na 5 dní v termínu 3.7. - 7.7.2016. Hlavním cílem zájezdu je poznání hlavních měst zemí Beneluxu a historických památek, které se zde nachází. Ubytování je zajištěno v hotelech StayOkay v Rotterdamu a Hello Hostel v Bruselu. Stravování je formou polopenze. Cena zájezdu

činí 3 847 Kč. Zájezd je určen pro 42 osob a minimální počet zákazníků pro konání zájezdu je stanoven na 35 osob. Cena zahrnuje ubytování, služby průvodce, autobusovou dopravu a stravování formou polopenze. Cena nezahrnuje vstupenky. Doporučená částka ve výši 150 €. Doprava na zájezd je zajištěna vlastním autobusem typu Scania Irizar I6, vybaveným pro dálkové cesty, který budou obsluhovat dva řidiči, tak aby byla doba dopravy co možná nejkratší, a aby nedocházelo k porušování předpisů u dob řízení a povinných přestávek uvedených v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o kterém bude pojednáno dále v práci.

Program zájezdu:

- **1. den:** Odjezd v 18:00 z Pardubic, Jiráskova 2664. Jízda přes Německo.
- **2. den:** Příjezd do Amsterdamu v ranních hodinách. Prohlídka Van Goghova muzea, Rembrandtova domu, skanzenu Zaanse Schans, Bekináže, Biennenhof muzea a Madurodamu. Ubytování a večere.
- **3. den:** Odjezd z ubytování v 8:00 do Antverp. V 9:30 příjezd do Antverp, prohlídka náměstí a možnost oběda na náměstí. Odjezd do Brugg. V 14:00 příjezd do Brugg, projížďka loďkou a prohlídka historického centra. V 16:30 odjezd do Bruselu. V 17:30 příjezd do Bruselu a prohlídka Atomia a jeho okolí. Dále prohlídka Královského paláce včetně okolního parku. Ve 21:00 příjezd na ubytování a večere.
- **4. den:** Odjezd z ubytování v 7:30. Prohlídka Evropského parlamentu a historického centra s možností oběda. V 11:30 odjezd do města Namur. Ve 12:15 příjezd do Namuru, tam prohlídka zvonice Beffroi a katedrály sv. Albána. V 13:20 odjezd do Lucemburku. V 15:00 příjezd do Lucemburku, prohlídka historického centra a katedrály Notre Dame. V 18:00 odjezd do města Echternach. Prohlídka katedrály sv. Petra a Pavla a baziliky sv. Wilibrorda. Ve 20:00 odjezd do Pardubic.
- **5. den:** Příjezd do Pardubic v ranních hodinách.

StayOkay Hostel se nachází v Rottedamu v Cube Houses. Tyto domy byly navrhnutý a postaveny Nizozemským architektem Pietem Blomem v roce 1984. Hostel je blízko historické části města s bary, restauracemi a kavárnami. V hostelu se nachází výtah, restaurace, úschovna zavazadel, konferenční místnost a venkovní terasa. Wi-Fi a telefony se nachází v přízemí v lobby. Každý pokoj má pak svou vlastní koupelnu a WC. Vybrat si lze z jedno-, dvou-, tří- a čtyřlůžkových pokojů.(9)

Hello Hostel Brussels se nachází 3 minuty vlakem od samého srdce Bruselu. Byl dvakrát oceněn jako nejoblíbenější hostel v Bruselu a to v letech 2012 a 2014. Je vybaven

zamykatelnou úschovnou zavazadel. Nabízí bezplatné Wi-Fi ve všech prostorách, dále společnou kuchyňku a bar. Jako dárek k ubytování dostane každý klient zdarma mapu Bruselu. Každý pokoj je také plně nekuřácký a má vlastní sociální zařízení. Opět je možnost si vybrat z jedno-, dvou-, tří- nebo čtyřlůžkových pokojů. (9)

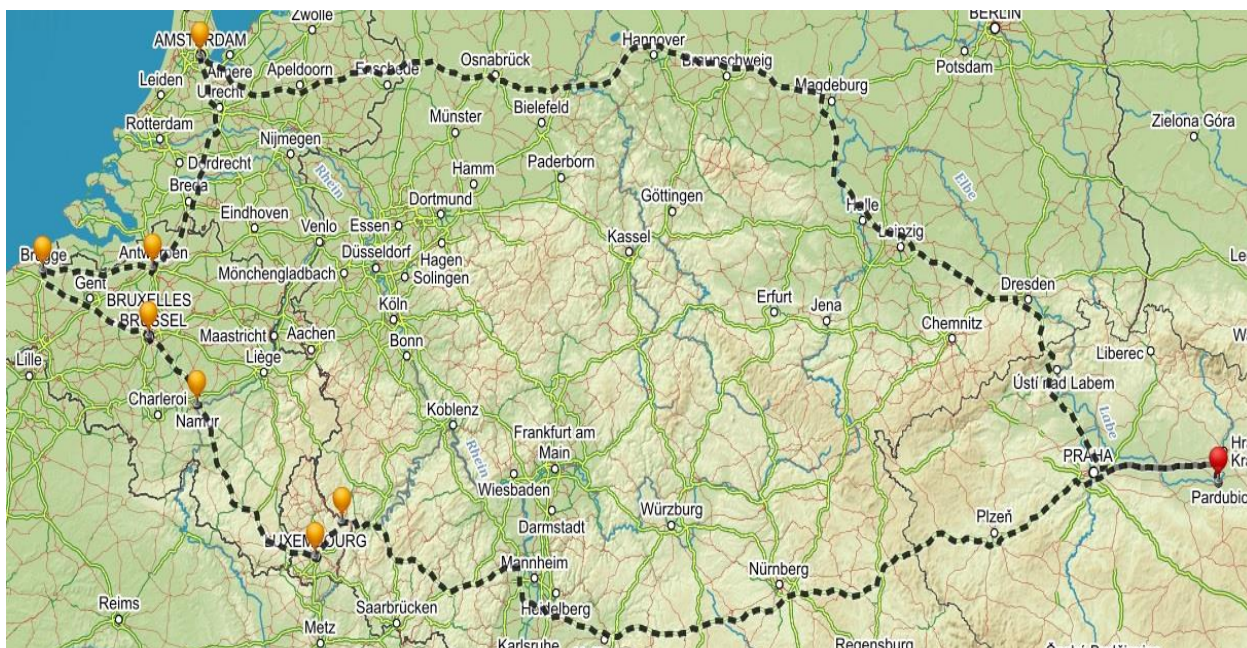
Trasa zájezdu vede přes tři země, Českou republiku, tranzitní Německo a cílovou destinaci prvního dne Nizozemsko. První úsek z celkové trasy je v plánu na přelomu prvního a druhého dne zájezdu. Celková vzdálenost činí 981 km s časovou náročností 11 hodin. Třetí den se uskuteční cesta z Amsterdamu do Antverp a v odpoledních hodinách do Brugg. V pozdních odpoledních hodinách čeká skupinu přejezd do cílového místa třetího dne, tedy Bruselu. Ujetá vzdálenost za třetí den je v součtu 345 km a na cestách klienti stráví 3 hodiny a 45 minut. Čtvrtý den je v plánu přejezd do města Namur a následně do Lucemburku. Po prohlídce města následuje krátký přejezd do Echternachu a cesta zpět do Pardubic. Na 4. den je v plánu 252 km při přejezdech s trváním 2 hodin 47 minut a cesta zpět do ČR o vzdálenosti 831 km. V tabulce 10 je uveden výčet trasy, na 4. obrázku je znázorněna trasa graficky.

Tab. 10 Harmonogram trasy zájezdu- Benelux

Den	Průběžné km	km	Stát, město	Příjezd	Odjezd
3.7.	0	0	ČR, Pardubice	X	18:00
	297	297	Německo, Dobel, přestávka	21:08	21:25
4.7.	350	647	Německo, Hannover, přestávka	1:40	2:00
	203	850	Nizozemí, Rijssen, přestávka	4:20	4:40
	131	981	Nizozemí, Amsterdam	5:57	x
5.7.	0	981	Nizozemí, Amsterdam	x	8:00
	157	1 138	Belgie, Antverpy	9:38	12:55
	91	1 229	Belgie, Bruggy	14:00	16:30
	97	1 326	Belgie, Brusel	17:40	x
6.7.	0	1 326	Belgie, Brusel	x	11:30
	63	1 389	Belgie, Namur	12:15	13:20
	155	1 544	Lucembursko, Lucemburk	14:55	18:00
	34	1 578	Lucembursko, Echternach	18:29	20:00
	328	1 906	Německo, Ilshofen, přestávka	23:55	00:15
7.7.	285	2 191	ČR, Nýřany, přestávka	3:30	3:50
	224	2 415	Pardubice	6:10	x

Zdroj:(8); úprava autor

Suma všech ujetých kilometrů je 2 415 km za 5 dní. Kvůli možnosti uzavírek, či rekonstrukci komunikací byla zvolena 5% přírážka na objížďky. Celková suma kilometrů s přírážkou tedy činí **2 536 km.** (8)



Obr. 4 Trasa zájezdu po Beneluxu

Zdroj: (8); úprava autor

Kalkulace ceny zájezdu

Výpočet ceny zájezdu se sestává ze dvou základních částí. První z nich jsou přímé náklady na jednoho účastníka zájezdu. Tyto náklady jsou tvořeny pouze ubytováním s polopenzí. Ostatní náklady na stravování si účastníci hradí sami. Dále není v ceně zájezdu zahrnuta cena vstupenek do turistických objektů, které si členové zájezdu také hradí sami.

Tab. 11 Přímé náklady na 1 účastníka- Benelux

Přímé náklady	Složka přímého nákladu	Cena
Ubytování	25€×27,02 - Hello hostel	675,5 Kč
	32€×27,02 - Cube hostel	864,6 Kč
Celkem ubytování		1 540,1 Kč

Zdroj:(9); úprava autor

Do druhé skupiny nákladů patří tzv. náklady na skupinu. Tyto náklady promlouvají do ceny ve formě dopravy a průvodce, který je součástí zájezdu. Cena na 1 km je stanovena výpočtem, který je popsán v příloze D. Celková cena dopravy tohoto zájezdu je vypočtena

součinem ujeté vzdálenosti a cenou za 1 km. Náklady na průvodce se skládají ze složek za ubytování a finanční odměny za provedenou službu. Součet všech jednotlivých složek nákladů je poté vydělen minimálním počtem klientů, za kterých by se daný zájezd konal, tedy 35 klientů.

Tab. 12 Náklady na skupinu- Benelux

Nepřímé náklady	Složka nepřímého nákladu	Cena
Doprava	2 536 km×21,75 Kč	55 158 Kč
Průvodce	Odměna - 5×700	3 500 Kč
	Ubytování -	675,5 Kč
	25€×27,02 - Hello hostel	864,6 Kč
	32€×27,02 - Cube hostel	Celkem na průvodce- 5 040,1 Kč
Celkem		60 198,1 Kč
Náklady na 1 osobu při min. počtu klientů		1 719,9 Kč

Zdroj:(9); úprava autor

Součtem nepřímých a přímých nákladů je dosaženo celkových nákladů na zájezd. K těmto nákladům je přičtena 18% přírážku pro CK a výsledek je konečná cenu zájezdu pro 1 osobu.

Tab. 13 Kalkulace ceny zájezdu pro 1 osobu- Benelux

Složka ceny	Cena
Nepřímé náklady	1 719,9 Kč
Přímé náklady	1 540,1 Kč
Přírážka 18 % CK	586,8Kč
Cena na 1 osobu	3 846,8 Kč

Zdroj: autor

2.5.2 Zájezd do Švýcarska

Zájezd je obchodně pojmenován "Švýcarsko, procházka velkými městy." Bude probíhat 5 dní v termínu 3.8. - 7.8.2016. Náplní zájezdu je prohlídka velkých měst Švýcarska s prohlídkou historických památek. Ubytování je zajištěno prostřednictvím hotelů Torhotel Geneve a Linde Stettlen v městě Bern. V ceně ubytování je snídaně, večere budou zorganizovány jako společné. Konkrétně v Ženevě v restauraci Wine and Beef, která se nachází nedaleko hotelu. Ve městě Bern je večere zorganizována v Pizzerii da Bucolo. Cena zájezdu je 8 493 Kč. Zájezd je určen pro 42 osob a minimální počet zákazníků pro konání zájezdu je stanoven na počet 35 klientů. Cena zahrnuje ubytování

se snídaní, služby průvodce, autobusovou dopravu, společné večere v restauracích a vstupenku k prohlídce čokoládovny Cailler. Doprava na zájezd je řešena formou autobusové dopravy. Tuto kapacitu vlastní a provozuje cestovní kancelář. Na zájezd budou vysláni dva řidiči, vzhledem k povinnému dodržování platných předpisů o práci osádek v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006.

Program zájezdu:

- **1. den:** Odjezd ve 21:00 z Pardubic, Jiráskova 2664.
- **2. den:** Příjezd do Ženevy v dopoledních hodinách. Oběd, prohlídka města včetně Katedrály sv. Petra, radnice, Památníku reformace, procházka k ženevskému jezeru. V 18:00 ubytování v hotelu Torhôtel Geneve, dále společná večere v restauraci Wine and Beef. Od 20:00 individuální program klientů.
- **3. den:** V 8:00 snídaně v hotelu. V 9:00 odjezd do městečka Gruyeres, proslaveného výrobou stejnojmenného sýra, prohlídka města s možností nákupu a oběda. V 13:00 odjezd do čokoládovny Cailler do obce Broc. V 13:15 exkurze čokoládovny a možnost koupení suvenýrů. V 14:15 odjezd do hlavního města Bern. Mezi 15:00 a 18:00 proběhne prohlídka historického jádra města, návštěva domu Alberta Einsteina, orloj na věži Zytglogge, Bundeshaus, Bärengraben. Kolem 18:00 bude uskutečněna večere v Pizzerii da Bucolo. Po večeri odjezd na hotel Linde Stettlen a opět individuální program klientů.
- **4. den:** Snídaně v hotelu v 8:30. Odjezd z ubytování do města Lucern. Prohlídka města, oběd. V 14:00 odjezd do města Curych. V Curychu proběhne prohlídka města s průvodcem následována individuálním večerním programem před odjezdem. V 22:00 odjezd do Pardubice.
- **5. den:** Příjezd do Pardubic kolem 8. hodiny ranní.

Torhôtel Geneve se nachází asi 5minut od Cornavin letiště, nedaleko jezera. Všechna dopravní spojení u hotelu jezdí v krátkém čase. Torhotel je místní klasická stará budova, která nabízí příjemné prostředí, vysoké stropy a staré dřevěné podlahy, které jsou v kontrastu se současnou moderní hotelovou dekorací. Hotel nabízí odlišné typy pokojů, které jsou jak vhodné pro obchodní klienty, tak pro turisty. V pokojích je WiFi zdarma. Pokoje jsou vybaveny DVD přehrávačem, televizí telefonem, či trezorem na osobní věci. Hotel je vybaven úschovnou zavazadel. V ceně ubytování je snídaně.(9)

Linde Stettlen hotel stojí na klidném místě v nádherném prostředí, nedaleko od centra Bernu. Nabízí bezplatné Wi-Fi a parkování pro autobusy. Všechny pokoje mají vlastní koupelnu a jsou nekuřácké, v restauraci však najdete kuřácký salonek. Restaurace je otevřena denně. Hotel nabízí jedno- a dvou lůžkové pokoje s oddělenou či manželskou postelí. Pokoje jsou vybaveny televizí a DVD přehrávačem. V ceně ubytování je snídaneň. (9)

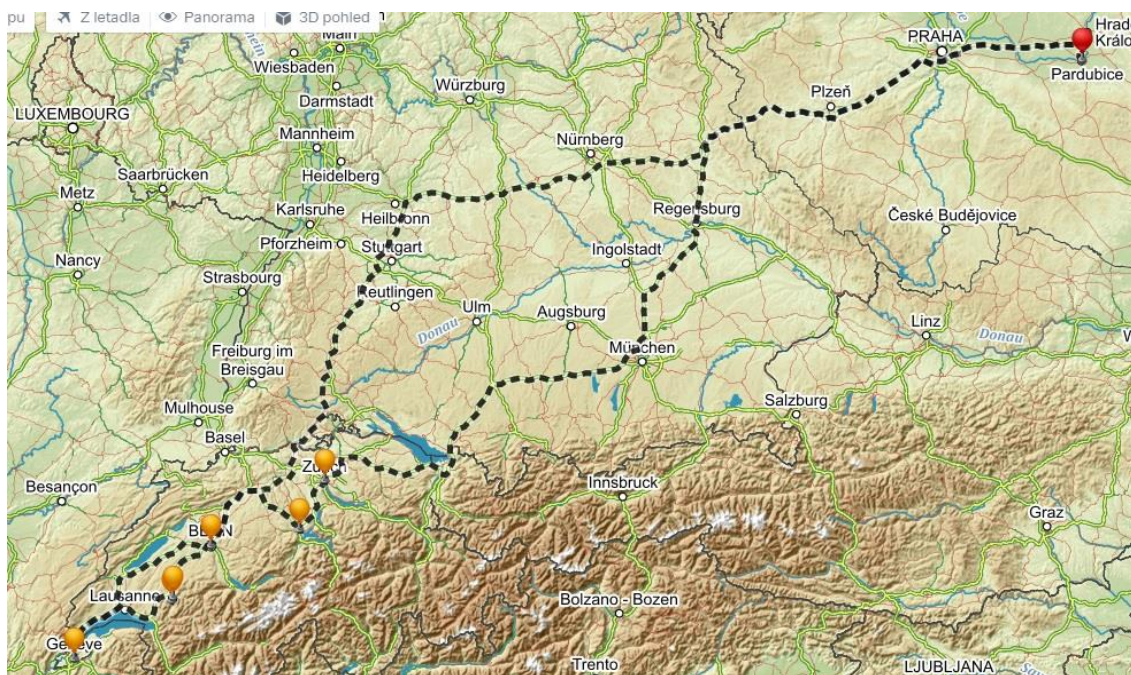
Trasa zájezdu je vedena přes země Českou republiku, kde zájezd začíná, dále tranzitním Německem a pokračuje do cílové destinace na jih Švýcarska, konkrétně do Ženevy. Celková vzdálenost do Ženevy činí 1 045 km s časovou náročností na cestu kolem 12 hodin. Třetí den je na programu cesta do města Gruyeres, dále krátký přejezd do města Broc a poslední cesta dne do města Bern. Celková ujetá vzdálenost třetího dne je 190 km s časovou náročností 2 hodiny a 15 minut. Čtvrtý den je na programu přesun z Bernu do Lucernu a následně do města Curych. Tyto přejezdy v součtu vykazují 161 km. Z hlediska času dají v součtu 1 hodinu a 45 minut. Po prohlídce města následuje cesta zpět do Pardubic, která je naplánovaná na přelomu 4. a 5. dne zájezdu. Cesta zpět do ČR vykazuje vzdálenost 810 km a je možné ji urazit za přibližně 9 hodin. Předpokládaný návrat zpět do ČR je kolem 10. hodiny ránní.

Tab. 14 Harmonogram trasy zájezdu- Švýcarsko

Den	Průběžné km	km	Stát, město	Příjezd	Odjezd
3.8.	0	0	ČR, Pardubice	X	21:00
4.8.	396	396	Německo, Nurnberg, přestávka	01:05	01:25
	334	730	Německo, Blumberg, přestávka	05:20	05:40
	315	1 045	Švýcarsko, Ženeva	09:10	x
5.8.	0	1 045	Švýcarsko, Ženeva	x	09:00
	122	1 167	Švýcarsko, Gryeres	10:20	13:00
	4	1 171	Švýcarsko, Broc	13:10	14:15
	64	1 235	Švýcarsko, Bern	15:00	x
6.8.	0	1 235	Švýcarsko, Bern	x	09:30
	110	1 345	Švýcarsko, Lucern	10:40	14:00
	51	1 396	Švýcarsko, Curych	14:35	22:00
7.8.	308	1 704	Německo, Mnichov, přestávka	01:26	01:46
	203	1 907	ČR, Rozvadov, přestávka	04:10	04:30
	298	2205	ČR, Pardubice	07:30	x

Zdroj:(8); úprava autor

Celkový součet ujetých kilometrů za zájezd je 2 205 km. Z důvodu možnosti uzavírek, či rekonstrukci vozovek je zvolena 5% přírážka na objížďky. Celková ujetá kilometrická vzdálenost s přírážkou tedy činí **2 315 km.**(8)



Obr. 5 Trasa zájezdu do Švýcarska

Zdroj: (8); úprava autor

Kalkulace ceny zájezdu

Složka přímých nákladů je tvořena ubytováním se snídaní, která je součástí ceny za ubytování, dále částkou za společné večere a poplatky za vstupné do čokoládovny. Ostatní náklady na stravování si účastníci hradí sami.

Tab. 15 Přímé náklady na 1 účastníka- Švýcarsko

Přímé náklady	Složka přímého nákladu	Cena
Ubytování	75 CHF×24,7- Torhotel Geneve	1 852,5 Kč
	100 CHF×24,7 - Linde Stettlen	2 470 Kč
Stravování- večere	25 CHF×24,7 - Wine and Beef	617,5 Kč
	19 CHF×24,7 - Pizzeria da Bucolo	469,3 Kč
Vstupné	8 CHF×24,7 - čokoládovna	197,6 Kč
Celkem		5 606,9 Kč

Zdroj:(9); úprava autor

Druhá skupina nákladů, tzv. nepřímé náklady promlouvají do ceny ve formě dopravy a průvodce, který je součástí zájezdu. Složka dopravy je stanovena celkovými kilometry v součinu s cenou za 1 km, jejíž výpočet je uveden v příloze D. Průvodce je započítán formou odměny za zájezd. Celková cena dopravy tohoto zájezdu je vypočtena součinem ujeté vzdálenosti a cenou za 1 km. Náklady na průvodce se dále dělí do jednotlivých složek. Nepřímé náklady jsou rozpočteny mezi minimální počet klientů, za kterých by se zájezd uskutečnil.

Tab. 16 Náklady na skupinu - Švýcarsko

Nepřímé náklady		Složka nepřímého nákladu	Cena
Doprava		2 205 km × 21,69 Kč	47 826,5Kč
Průvodce	Odměna	5 dní × 700	3 500 Kč
	Ubytování	75 CHF × 24,7 - Torhotel Geneve	1 852,5 Kč
		100 CHF × 24,7 - Linde Stettlen	2 470 Kč
	Stravování	25 CHF × 24,7 - Wine and Beef	617,5 Kč
19 CHF × 24,7 - Pizzeria da Bucolo		469,3 Kč	
		Průvodce celkem	7 821,8 Kč
Celkem			55 648,3 Kč
Náklady na 1 osobu při min. počtu klientů			1 590 Kč

Zdroj:(9); úprava autor

Součtem nepřímých a přímých nákladů jsou získány celkové náklady k pořádání zájezdu. K těmto nákladům je přičtena 18% přírážka pro CK. Výsledkem je cena zájezdu pro 1 osobu.

Tab. 17 Kalkulace ceny zájezdu pro 1 osobu - Švýcarsko

Složka ceny	Cena
Nepřímé náklady	1 590 Kč
Přímé náklady	5 606,9 Kč
Přírážka 18 % CK	1 295,4 Kč
Cena na 1 osobu	8 492,3 Kč

Zdroj: autor

2.5.3 Zájezd do Polska

Zájezd je pro nabídku zákazníkům pojmenován "Poznání Polska." Je vytvořen jako 3 denní zájezd a bude konán v období 20.6. - 22.6. 2016. Hlavním tématem zájezdu je poznání dvou velkých měst v Polsku současně s návštěvou přírodních úkazů, jako jsou solné doly Wieliczka, či návštěva koncentračního tábora Osvětim. Jednu noc účastníci stráví ve Wroclawi v hotelu Haston city hotel, druhá je naplánována v Hotelu Start. Součástí ubytování je polopenze, tedy snídaně a večeře v ceně. Cena zájezdu je vyčíslena na 4 346 Kč. Zájezd je určen pro 42 osob a minimální počet zákazníků pro konání zájezdu je stanoven na počet 35 klientů. Cena zahrnuje ubytování s polopenzí, služby průvodce, autobusovou dopravu a vstupné do všech navštívených turistických objektů. Majitelem kapacit autobusové dopravy je cestovní kancelář a je zaručen komfortní autobus pro dálkovou dopravu typu Scania Irizar I6. Řízení autobusu zajistí dva řidiči podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006.

Program zájezdu:

- **1. den:** Odjezd v 6:00 z Pardubic, Jiráskova 2664. Příjezd do Wroclawi v 9:10, následuje prohlídka historického centra Wroclawi, tzn. rotunda Raclawice, Katedrála Sv. Jana, Morový sloup, Most Lásky se zámky, Kostel Sv. Máří Magdalény, náměstí Rynek, mezi prohlídkou jednotlivých památek bude osobní volno na oběd. Po prohlídce památek budou moci účastníci navštívit místní trhy. V 18:00 dojde k ubytování v hotelu Haston city a poté osobní volno.(9)
- **2. den:** Snídaně v hotelu v 8:00. V 8:30 odjezd do koncentračního tábora v Osvětimi. V 11:00 prohlídka koncentračních táborů Osvětim, Březinka. V 13:00 odjezd do solných dolů Wieliczka. Příjezd k solným dolům v 14:00 a následná prohlídka. Po prohlídce v 16:00 odjezd do Krakova. V 16:30 příjezd do Krakova, prohlídka historického centra Krakova s návštěvou Arcibiskupského paláce, Floriánovy brány. Ubytování s večeří na Hotelu start v 19:30.
- **3. den:** V 9:00 snídaně v hotelu Start. V 10:00 odjezd zpět do Pardubic. Návrat do Pardubic v 14:30.

Haston city hotel se nachází 4 km od centra Wroclawi. Nabízí elegantní klimatizované pokoje s bezplatným připojením k internetu, minibarem a satelitní TV s plochou obrazovkou. Personál recepce je k dispozici 24 hodin denně. Hotelová restaurace se specializuje na regionální pokrmy. Hlavní náměstí s mnoha restauracemi a kavárnami najdete jen 5 km od hotelu. **Hotel start** je umístěn v blízké vzdálenosti

od historického centra Krakowa. Ubytování v Hotelu Start nabízí dvoulůžkové, třílůžkové a čtyřlůžkové pokoje s výhledem na historické centrum Krakowa. Všechny pokoje jsou standardně vybavené vlastní toaletou, sprchovým koutem.(8)

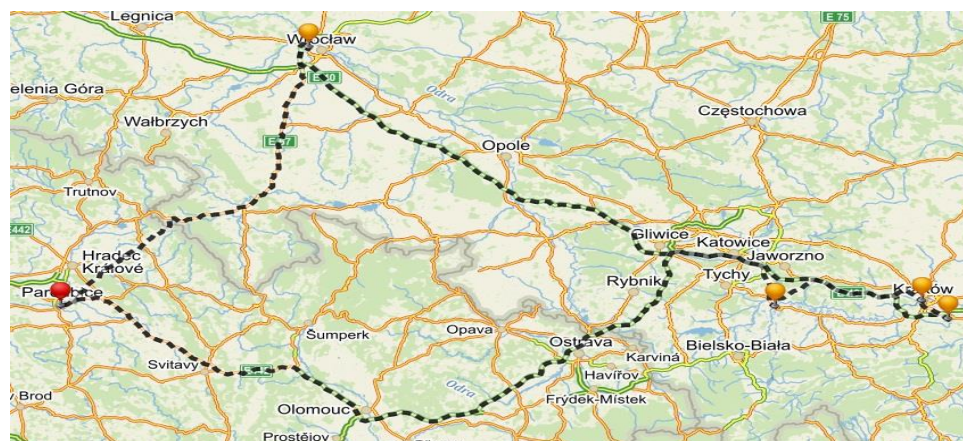
Trasa zájezdu je vedena z Pardubic k hraničnímu přechodu Kudowa Zdroj. Odtud vede trasa pře Klodzko do Wroclawi, kde klienti stráví první den. Celková ujetá vzdálenost prvního dne činí 187 km a lze ji urazit za 3 hodiny. Druhý den je na programu cesta do koncentračního tábora v Osvětimi, poté přejezd do Wieliczky a krátký 14 kilometrový úsek do města Krakow. Celková ujetá vzdálenost druhého den je 328 km s celkovou dobou na cestě 3 hodiny a 30 minut. Třetí den je naplánovaná cesta z Krakowa zpět do Pardubic, která vede přes Gliwice, Bohumín a Olomouc. Cesta zpět do ČR je o délce 396 km a trvá 4 hodiny a 27 minut. Předpokládaný návrat zpět do Pardubic je v 14:30.

Tab. 18 Harmonogram trasy zájezdu- Polsko

Den	Průběžné km	km	Stát, město	Příjezd	Odjezd
20.6.	0	0	ČR, Pardubice	X	06:00
	187	187	Polsko, Wroclaw	09:10	x
21.6.	0	187	Polsko, Wroclaw	x	08:30
	233	420	Polsko, Osvětim	10:45	13:00
	81	501	Polsko, Wieliczka	13:55	16:00
	14	515	Polsko, Krakow	16:20	x
22.6.	0	515	Polsko, Krakow	x	10:00
	396	897	ČR, Pardubice	14:30	x

Zdroj:(8); úprava autor

Suma všech ujetých kilometrů je 897 km. Z důvodu možnosti uzavírek, či rekonstrukci vozovek je zvolena 5% přírážka na objížďky. Celková vypočtená vzdálenost s přírážkou tedy činí po zaokrouhlení **942 km**.



Obr. 6 Trasa zájezdu do Polska

Zdroj: (8)

Kalkulace ceny zájezdu

První ze složek celkových nákladů na zájezd jsou přímé náklady, které jsou tvořeny ubytováním ve dvou hotelech s polopenzí, vstupným do koncentračního tábora v Osvětimi, Březince a do solných dolů Wieliczka. Ostatní náklady na stravování si účastníci hradí sami.

Tab. 19 Přímé náklady na 1 účastníka- Polsko

Přímé náklady	Složka přímého nákladu	Cena
Ubytování	199 PLN×6,29 - Haston city hotel	1 251,7 Kč
	180 PLN×6,29 - Hotel start	1 132,2 Kč
Vstupné	40 PLN×6,29 - Osvětim, Březinka	251,6 Kč
	55 PLN×6,29 - Wieliczka	345,9 Kč
Celkem		2 981,4 Kč

Zdroj:(9); úprava autor

Druhou skupinou nákladů jsou nepřímé náklady, které ovlivňují cenu dopravou a náklady na průvodce, který je zajištěn pro zájezd. Průvodce je zaplacen formou denní odměny za provedenou službu. Náklady na průvodce jsou rozděleny v tabulce do dílčích složek. Nepřímé náklady jsou rozpočteny mezi minimální počet klientů, za kterých by se zájezd uskutečnil.

Tab. 20 Náklady na skupinu - Polsko

Nepřímé náklady	Složka nepřímého nákladu	Cena	
Doprava	942 km×21,3 Kč	20 064,6 Kč	
Průvodce	Odměna	3 dny ×700	2 100 Kč
	Ubytování	199 PLN×6,29 - Haston city hotel	1 251,7 Kč
		180 PLN×6,29 - Hotel start	1 132,2 Kč
Průvodce celkem		4 483,9 Kč	
Celkem		24 548,5 Kč	
Náklady na 1 osobu při min. počtu klientů		701,4 Kč	

Zdroj:(9); úprava autor

Součtem obou složek nákladů jsou získány celkové náklady k pořádání zájezdu. Plus 18% přírážka CK. Výstup je cena na 1 osobu.

Tab. 21 Kalkulace ceny zájezdu pro 1 osobu - Polsko

Složka ceny	Cena
Nepřímé náklady	701,4 Kč
Přímé náklady	2 981,4 Kč
Přírážka 18 % CK	662,9 Kč
Cena na 1 osobu	4 345,7 Kč

Zdroj: autor

2.6 Zhodnocení cestovní kanceláře

Hlavním cílem CK je dosahovat zisk, za tímto účelem byly v této kapitole zhodnoceny jednotlivé faktory, které mohou tento cíl zlepšit a zároveň uvedeny nedostatky, které by měly být odstraněny. Úkolem cestovní kanceláře je spokojenost klientů s poskytovanými službami. Dalším záměrem je zvýšení počtů klientů, kteří se ke společnosti Mark Travel s.r.o. budou opakovaně vracet.

Mezi silné stránky CK patří výhodná pozice v centru Pardubic, v ulici Jindřišská s vysokou intenzitou chodců. Může se tedy dostat do podvědomí lidí a potenciálních zákazníků. Kancelář se nachází v přízemí s velkou prosklenou výlohou, takže je poměrně snadno viditelná pro kolemjdoucí a ve výloze dochází k propagaci zájezdů. Další výhodou přízemního vchodu je bezbariérovost. Z hlediska vnitřního fungování společnosti je dalším pozitivem provozování vlastní autobusové dopravy. V tomto případě dochází k eliminaci nespolehlivosti, či selhání dodavatele této služby a zajištění očekávané kvality dopravy pro zákazníky.

Mezi nevýhody CK patří malá nabídka zájezdů, která by při dalším fungování společnosti byla rozšířena do nových destinací se zaměřením na rekreační cestovní ruch. Další slabou stránkou společnosti je nízká známost u veřejnosti, protože se jedná o nově založenou CK. Z hlediska propagace, která probíhá formou internetových reklam, by byla možnost vytvořit propagační letáky umístěné na vhodná strategická místa v Pardubicích.

U faktoru ceny za nabízené zájezdy lze konstatovat, že ji za současné nabídky nelze nijak ovlivnit. Velkou část ji tvoří položka za dopravu, respektive cenu za ujetý kilometr. Tuto hodnotu lze snížit při větším ročním nájedzu kilometrů, tedy za skutečnosti, že by bylo organizováno a uskutečňováno více zájezdů. Tím by došlo ke slevě nabízených zájezdů.

Z dlouhodobého hlediska by mohlo dojít ke snížení celkové ceny za předpokladu sjednání nižší ceny za ubytování s majitelem těchto kapacit.

U hodnocení autobusové dopravy provozované na zájezdech lze uvést, že na každý zájezd budou vysláni dva řidiči, kteří se budou střídát podle potřeby tak, aby byla zajištěna plynulá cesta, bez prostojů. Změna řidičů v průběhu cesty je důležitá také z hlediska dodržování předpisů o dobách řízení a přestávek. Řidiči budou před cestou podrobně seznámeni s trasou a časovým harmonogramem zájezdu. Autobus provozovaný na jednotlivé zájezdy bude vhodný pro dálkovou mezinárodní přepravu cestujících a bude zajišťovat přiměřený komfort. Autobusu je zajištěn pravidelný servis a před každým zájezdem proběhne úklid interiéru a doplnění pohonných hmot. Přístavní a odstavní jízdy na zájezdy budou minimální, pouze v rámci města Pardubice, dojde tedy k maximalizaci využití jízd. Přeprava zavazadel bude probíhat v zavazadlovém prostoru autobusu s výjimkou příručních zavazadel.

Ekonomické hodnocení CK Mark Travel s.r.o. je provedeno vyčíslením nákladů na provoz společnosti a nákladů na pořádání zájezdů. Náklady na provoz společnosti se skládají z ročního nájmu na kancelář a parkovací plochy pro autobus, která je určena orientačně podle dostupných informací z internetových zdrojů, dále z povinného smluvního pojištění proti úpadku CK. Výše pojištění je 2 % z celkových tržeb.(7) Náklady na zájezdy jsou vyčísleny podle kalkulací cen na osobu bez přírážky CK a následně vynásobeny minimálním počtem zákazníků, tedy číslem 35, za kterých by se daný zájezd pořádal.

Tab. 22 Celkové náklady

Složka nákladů	Částka
Roční pronájem kanceláře	120 000 Kč
Roční pronájem parkovacího místa	18 000 Kč
Výše smluvního pojištění	11 679,4 Kč
Náklady na zájezd - Benelux	114 100 Kč
Náklady na zájezd - Švýcarsko	251 891,5 Kč
Náklady na zájezd - Polsko	128 898 Kč
Celkem	557 140,4 Kč

Zdroj: (7), (11); úprava autor

Tržby CK jsou tvořeny pouze částkou z prodeje zájezdů, žádné jiné služby společnost nenabízí. Celková výše tržeb je opět počítána při minimálním počtu zákazníků na zájezd. Tržby jsou počítány z ceny zájezdu na osobu. Jsou zde započítány všechny tři nabízené zájezdy. **Celková výše tržeb činí 583 968 Kč. Zisk společnosti je výsledkem rozdílu mezi celkovými tržbami a náklady. Konkrétní hodnota zisku činí 26 827,6 Kč.**

3 ZAJIŠTĚNÍ PROVOZOVÁNÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V RÁMCI CESTOVNÍ KANCELÁŘE

Tato kapitola se zabývá provozováním autobusové dopravy k již založené cestovní kanceláři. Tato podnikatelská činnost spadá podle zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání v platném znění do koncesovaných živností. Z hlediska dělení autobusové dopravy se jedná o mezinárodní příležitostnou osobní silniční dopravu. Příležitostná osobní silniční doprava je neveřejná osobní doprava, která není linkovou osobní dopravou ani taxislužbou. Její specifikace spočívá v přepravě skupin cestujících vytvořených z podnětu zákazníka, nebo samotného dopravce. Na základě nařízení vydaných Evropskou Unií musí být příležitostná osobní doprava prováděná pro cizí potřebu. Přijímání zakázek je možné pouze objednávkou přepravní služby předem v sídle nebo provozovně právnické osoby, v místě trvalého pobytu provozovatele nebo v místě podnikání fyzické osoby. Dopravce musí mít Licenci pro mezinárodní autobusovou přepravu cestujících prováděnou pro cizí potřeby tzv. Eurolicenci a sešit jízdních listů Evropské Unie.

Provozovatelem silniční dopravy se rozumí právnická nebo fyzická osoba, která provozuje silniční dopravu podle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, v platném znění. Tuzemský dopravce je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která provozuje dopravu silničními motorovými vozidly, kterým byla přidělena státní poznávací značka Českou republikou. Zahraniční dopravce je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem mimo území České republiky, která provozuje dopravu silničními motorovými vozidly, kterým byla přidělena státní poznávací značka cizím státem.

3.1 Vybrané právní předpisy

Provozování mezinárodní příležitostné autobusové dopravy nejvíce upravuje z legislativního hlediska zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, v platném znění. Tento zákon obsahuje práva a povinnosti dopravce a základní podmínky k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Dalším právním předpisem je zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění. Tento zákon řeší registraci vozidel do silničního provozu, technické požadavky na vozidla a práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel. Mezi mezinárodní dohody upravující provoz autobusové silniční dopravy patří dohoda INTERBUS.

3.1.1 Zákon o silniční dopravě

Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, v platném znění upravuje provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, práva a povinnosti právnických a fyzických osob, dále pravomoc a působnost orgánů státní správy.(17) Tento zákon byl v průběhu své působnosti novelizován a je důležitý především pro podnikatele v silniční dopravě.

Z hlediska povinností dopravce se jedná o použití vozidla evidovaného v České republice se státní poznávací značkou České republiky. Dopravce se musí řídit vyhláškou č. 108/1976 Sb. z hlediska dodržování ustanovení týkajících se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů. V mezinárodní dopravě se jedná zejména o dodržování mezinárodní smlouvy AETR. Dále zajišťuje, aby práci řidiče vykonávala osoba, která prošla školením řidičů a úspěšně absolvovala zkoušku z pravidel silničního provozu dle vyhlášky č. 55/1991 Sb. Také musí zajistit, aby se řidič podrobil pravidelné lékařské prohlídce a je podle této prohlídky k řízení vozidla zdravotně způsobilý. Dopravce musí zajistit, aby v každém vozidle byly při provozu doklady, konkrétně záznam o provozu vozidla, záznam o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách, doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu.

Zákon definuje povinnost podnikatele označit vozidla, v případě autobusové dopravy autobusy o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny, které používá k podnikání.(12) Pro označení se používá podnikatelovo obchodní jméno a způsob označení stanovuje prováděcí předpis. Dále je podnikatel povinen zajistit stav technické základny pro silniční dopravu, která musí odpovídat vybaveností a rozsahem dané provozované silniční dopravě. V každém vozidle používaném k podnikání musí být doklad o oprávnění k podnikání (koncesní listina, nebo licence). Podnikatel nesmí provozovat dopravu po uplynutí doby uvedené ve stanovisku dopravního úřadu.

Opravy vozidel musí být prováděny na plochách k tomu určených, doklad o provádění údržby mimo vlastní prostory musí být archivován po dobu 2 let.(12) Odstavení a dlouhodobé stání vozidel, jejichž celková hmotnost je vyšší než 3,5 tuny, musí být zajištěno mimo veřejně přístupné pozemní komunikace, v určených prostorách.(12) Před zahájením provozování dopravy musí podnikatel nahlásit dopravnímu úřadu, který vydal stanovisko ke koncesi, počet vozidel, pomocí kterých bude provozovat dopravu, státní poznávací značky všech vozidel, typy a uživatelskou hmotnost. Jakoukoliv změnu je povinen nahlásit do 30 dnů.(12) Provozovatel je dále povinen objednávku přepravní služby předem zaznamenat do evidenční knihy

objednávek a zajistit, aby kopie záznamu objednávky byla umístěna ve vozidle, kterým se přeprava vykonává, a umožnit řidiči na vyžádání předložit dokument kontrolnímu orgánu. Také je povinností objednávky uchovávat po dobu pěti let od ukončení přepravy.

3.1.2 Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění v úvodu řeší základní pojmy, kdy definuje silniční motorová či nemotorová vozidla, přípojná vozidla, dále výrobce vozidla a dělí vozidla do kategorií a druhů.(17) Autobusy tvoří samostatnou kategorii. Zákon v první části definuje také evidenční kontrolu silničního vozidla, jedná se o kontrolu silničního vozidla prováděnou stanicí technické kontroly spočívající v porovnání údajů uvedených v technickém průkazu silničního vozidla a v osvědčení o registraci silničního vozidla nebo v osvědčení o technické způsobilosti vozidla, pokud se jedná o vozidlo, které nepodléhá registraci, se skutečnými údaji a stavem vozidla.

Zákon v druhé části upravuje registr a registraci vozidel. Registr silničních vozidel je evidencí silničních motorových vozidel, přípojných vozidel a provozovatelů těchto vozidel. Součástí evidence silničních motorových vozidel je evidence paměťových karet vozidel, kterými jsou vybavena a záznamovým zařízením. Registr vedou obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Příslušným pro registraci silničního motorového vozidla a přípojného vozidla je obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu má provozovatel silničního motorového vozidla a přípojného vozidla bydliště nebo místo podnikání. Do registru silničních vozidel se zapisuje vlastník, provozovatel, státní poznávací značka silničního motorového vozidla číslo technického průkazu silničního motorového vozidla druh a kategorie silničního motorového vozidla, dále rozměry a hmotnosti a další.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností při registraci silničního vozidla přidělí silničnímu motorovému vozidlu a přípojnému vozidlu registrační značku, zapíše do technického průkazu silničního motorového vozidla a přípojného vozidla údaje o vlastníkovi a vydá paměťovou servisní kartu. Paměťová servisní karta platí 1 rok ode dne vydání.(13) Držitel paměťové servisní karty je povinen nahlásit změny údajů, poškození, odcizení nebo ztrátu paměťové servisní karty do 10 pracovních dnů od vzniku těchto skutečností obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.(13)

V části čtvrté řeší také pravidelné technické prohlídky, kdy za přistavení k pravidelné

technické prohlídce je odpovědný provozovatel vozidla. Autobus musí být přistaven k pravidelné prohlídce nejpozději ve lhůtě jednoho roku po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách. Dále musí Provozovatel autobusu přistavit toto silniční vozidlo k pravidelnému měření emisí jeden měsíc před ukončením platnosti technické prohlídky ve lhůtách stanovených pro jeho pravidelnou technickou prohlídku. Státní správu a státní dozor ve věcech podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích vykonávají podle tohoto zákona ministerstvo, krajské úřady, obecní úřady obcí s rozšířenou působností a Česká obchodní inspekce.

3.1.3 Dohoda INTERBUS

Jedná se o multilaterální dohodu o mezinárodní příležitostné přepravě cestujících autokarem a autobusem. Tato Dohoda nabyla v ČR platnosti dne 1. 1. 2003 a smluvními stranami jsou členské země Evropské unie, Albánie, Bosna a Hercegovina, Černá Hora, Makedonie, Moldávie, Turecko a Ukrajina. Právní předpisy a další legislativní podmínky, které dohoda nařizuje, již Česká republika plnila před vstupem této dohody v platnost.(12)

Dohoda v žádném případě neumožňuje vnitrostátní dopravu na území některého ze smluvních států, dopravcem, který má sídlo na území jiné smluvní strany, tedy zakazuje kabotáž. Dohoda se netýká příležitostných přeprav prováděných na vlastní účet. Dohoda obsahuje zejména definice autobusu, příležitostné dopravy, linkové dopravy a kyvadlové dopravy. Dohoda obsahuje technické požadavky uplatňované na vozidla, kde od 1. 1. 2007 mohou být používány pouze autobusy a autokary poprvé registrovány po 1. 10. 1993, tedy splňující emisní normu EURO 1.(12) Plnění této normy autobusy je prokazováno osvědčením o vozidle, kde je uveden rok výroby, datum první registrace a příslušná emisní norma.

Příležitostné dopravy mohou probíhat na území kterékoliv smluvní strany jiné než té, kde je sídlo provozovatele dopravy. Na základě Dohody nepodléhají povolení některé přepravní služby v příležitostné dopravě. Jedná se o okružní jízdy, služby s jízdou tam s cestujícími a zpáteční jízdou prázdnou, tranzitní cesty, cesty prázdných autobusů a autokarů použitých výhradně pro náhradu autobusu nebo autokaru zničeného nebo poškozeného. Autobusy a autokary, které jsou použity pro poskytnutí služeb, musí být registrovány na území Smluvní strany, kde je sídlo provozovatele dopravy. Tyto dopravní prostředky také musí odpovídat technickým požadavkům stanoveným v jedné z příloh Dohody INTERBUS. Kontrolním dokladem dle Dohody je sešit jízdních listů INTERBUS. Tyto sešity poskytuje na všech pracovištích sdružení ČESMAD BOHEMIA.

3.2 Povinné doklady dopravce

Každý dopravce, který chce provozovat mezinárodní autobusovou přepravu pro cizí potřeby, musí být držitelem licence pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy pro cizí potřeby, tzv. EUROLICENCI. Dále musí mít sešit jízdních listů Evropské Unie, který slouží jako kontrolní doklad při příležitostné přepravě osob v rámci Evropské unie.

3.2.1 EUROLICENCE

Eurolicence je doklad, který nahrazuje zahraniční vstupní povolení a opravňuje k provádění bilaterálních, tranzitních či třetizemních přeprav na území členských států EU. Prostřednictvím eurolicence je zajištěn přístup na trh v jednotlivých členských státech EU. Eurolicenci musí tedy mít ten, kdo provozuje na území států Evropského společenství nebo z území členského státu Evropského společenství do státu, který není součástí Evropského společenství, nebo naopak osobní mezinárodní dopravu autobusy s obsaditelností nad 9 osob včetně řidiče.(12)

Eurolicenci vydává dopravní úřad příslušný pro vydání stanoviska. Dopravnímu úřadu dopravce zasílá nebo předkládá žádost o vydání eurolicence, kde je uvedeno počet vozidel, pro která požaduje vydání eurolicence. Dopravce získá opis eurolicence pouze na ta vozidla, která nahlásil u dopravního úřadu a pro která splňuje finanční způsobilost. Tyto opisy musí být pro případnou kontrolu umístěny ve vozidle. Dopravní úřad vydává dopravci prvopis eurolicence a příslušný počet číslovaných opisů eurolicence do 30 dní ode dne doručení žádosti.(12) Eurolicence je vydávána na dobu 5 let a dopravce platí za prvopis i každý opis příslušnou částku na příslušném krajském úřadě.(12) Pokud podnikatel nesplňuje podmínky pro provozování mezinárodní dopravy stanovené zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění, dopravní úřad zahájí správní řízení a vydá rozhodnutí o nevydání eurolicence.

3.2.2 Sešit jízdních listů Evropské Unie

Kontrolním dokladem při příležitostné přepravě osob prováděné v rámci EU je tedy jízdní list EU. Sešit jízdních listů obsahuje 25 jízdních listů včetně kopie a je stanoveno, že jízdní list musí být čitelně, nerasatelným způsobem vyplněn dvojmo před začátkem každé jízdy.(12) Kopie jízdního listu zůstává archivován v sídle podniku, zatímco originál se musí nacházet ve vozidle v celém průběhu cesty. Tiskem a distribucí sešitů jízdních listů EU je pověřeno sdružení ČESMAD BOHEMIA.

3.3 Řidiči autobusové dopravy

Z pohledu řízení vozidel autobusové dopravy legislativně práci řidičů upravuje Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, tato dohoda je v České republice publikována ve Sbírce mezinárodních smluv. Tato dohoda upravuje podmínky pro profesionální řidiče a jejich zaměstnavatele. Dalším legislativní úpravou je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006. Toto nařízení především stanovuje pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících.

Ve společnosti Mark Travel s.r.o., v oblasti autobusové dopravy budou zaměstnáni dva řidiči. Náplní práce těchto řidičů bude řízení vybraného autobusu na trasách sestavených zájezdů společnosti Mark Travel s.r.o. Požadavky pro výběr řidičů jsou stanoveny na řidičský průkaz skupiny D, tedy pro řízení vozidla pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení bez řidiče, v tomto případě autobusů. Dále profesní průkaz a praxi v oboru minimálně 2 roky. Dalším požadavkem je dokončené středoškolské vzdělání bez maturity nebo s maturitou.

Každý měsíc řidiči získají rozvrh jízd, kde budou uvedeny všechny informace důležité pro řidiče. V rozvrhu se uvádí, kam jede řidič, trasu cesty, kde se nabírají turisté do autobusu, čas odjezdu, do jakého hotelu má v cílovém místě dorazit. Dále se uvádí i počty turistů, jméno průvodce a telefonní číslo na průvodce. Místem pro administrativní práce řidičů je pronajatá kancelář u parkoviště autobusů společnosti Mark Travel s.r.o. v průmyslovém areálu Fáblovka 408, ve Starém Hradišti u Pardubic. Zde budou řidiči mimo jiné odevzdávat vyplněný formulář nazývaný se "Záznam o výkonu vozidla", který musí o pauzách mezi jízdami, nebo na konci jízdy vyplňovat. V tomto formuláři se vyplňují jízdy, stav tachografu, časy jízd, místa jízd a ujeté kilometry.

3.3.1 Dohoda AETR

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR, Accord Européen du Transport Routier). Jedná se o mezinárodní dohodu, která vznikla v Ženevě v roce 1970. Dohoda obsahuje 25 článků. Tato dohoda také přesně vymezuje základní pojmy, určuje podmínky, vymezuje věkové i profesionální požadavky na řidiče, určuje maximální dobu řízení, přestávky řidičů, ale zahrnuje i výjimky z těchto pravidel. K srpnu 2008 dohodu podepsalo 49 států včetně České republiky.(17)

Dohoda AETR stanovuje, že smluvní strany musí předepsat zabudování a používání kontrolního zařízení ve vozidlech, která jsou registrována na jejich území. Kontrolním zařízením se rozumí digitální tachograf zabudovaný do silničních vozidel, který slouží

k automatické indikaci a záznamu údajů o provozu vozu a o pracovních časech řidiče daného vozu. Důležitá data jsou zaznamenávána na kartě řidiče, která se vkládá do kontrolního zařízení. Členové osádky vozidla jsou povinni zajistit správné zapojení a používání kontrolního zařízení a v případě, že by se vyskytla závada na zařízení, tak o jeho co nejrychlejší opravu.

Osádka musí mít k dispozici pro předložení záznamové listy běžného týdne a posledního dne týdne předcházejícího, v průběhu kterého řídili. Dopravce musí následně všechny záznamové listy uchovávat vyplněné podle ustanovení Dohody AETR po dobu nejméně 12 měsíců od data posledního zápisu.(14)

3.3.2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady

Jak již bylo zmíněno, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 stanovuje pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě.(12)

Nařízení se vztahuje na přepravu zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, nebo cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.(12) Z hlediska územního dělení se vztahuje na silniční dopravu bez ohledu na zemi registrace vozidla uskutečněnou výhradně uvnitř Evropského Společenství nebo mezi Společenstvím, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru. Na mezinárodní dopravu, která se z části uskutečňuje mimo oblasti zde uvedené, se místo tohoto nařízení vztahuje AETR buď na celou cestu pro vozidla registrovaná ve Společenství, nebo v zemích, které jsou smluvními stranami AETR, nebo pouze na úsek cesty probíhající po území Společenství nebo zemí, které jsou smluvními stranami AETR, pro vozidla registrovaná ve třetí zemi, která není smluvní stranou AETR. V tomto nařízení je definována celá řada pojmů, z důvodu aby nedocházelo k nepřesnému výkladu tohoto nařízení. Následující pojmy byly zpracovány podle (12).

Přestávkou v řízení se rozumí doby, během níž nesmí řidič řídit, ani vykonávat žádnou jinou práci a která je určena výhradně k jeho zotavení.

Týdnem se rozumí období mezi 00.00 hodin v pondělí a 24.00 hodin v neděli.

Doba odpočinku je nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem. Do doby odpočinku se řadí **denní** doba odpočinku a **týdenní** doba odpočinku, tyto doby odpočinků se rozdělují na běžné a zkrácené. Běžná denní doba odpočinku je v celkovém trvání nejméně 11 hodin. Tato celková doba se dá rozdělit do dvou časových úseků, z nichž první musí být nepřerušená doba trvajících nejméně 3 hodiny a druhý úsek musí trvat nepřerušovaných 9 hodin. Zkrácená denní doba odpočinku je doba v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin. Běžná týdenní doba odpočinku je dobou odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin a zkrácená týdenní doba odpočinku je dobou kratší než 45 hodin, která smí být za stanovených podmínek zkrácena na nejméně 24 po sobě následujících hodin.

Dobou řízení se rozumí celková doba řízení od okamžiku, kdy řidič začne řídit vozidlo po době odpočinku nebo přestávce, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka. Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná. Denní doba řízení je celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku. Týdenní doba řízení je celková doba řízení během jednoho týdne. Pro úpravu denní doby řízení platí, že nesmí přesáhnout 9 hodin, a současně se může nejvýše dvakrát za jeden týden denní doba řízení protáhnout na 10 hodin. Další z podmínek je, že týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě jdoucích týdnů.

Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič nepřerušovanou přestávku nejméně 45 minut. Tuto 45 minutovou přestávku si může řidič nahradit přestávkou, která je dlouhá nejméně 15 minut a po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut. Řidič se může odchýlit pouze v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky, z důvodu zajištění bezpečnosti osob, vozidla, které řídí, nebo nákladu. Řidič musí uvést důvod odchylky do záznamového zařízení.

Pro dohled nad dodržováním bezpečnostních pravidel jsou zavedeny kontrolní zařízení, tzv. digitální tachografy. Tato zařízení dokážou uchovávat v paměti záznamy o jízdách všech řidičů po dobu 365 dnů a na kartě řidiče jsou záznamy všech jeho činností uchovávány po dobu 28 dnů. Údaje z karty řidiče nebo paměti přístroje je možné přečíst na displeji zařízení, také je možnost tyto údaje kopírovat na kartu v elektronické formě, nebo je vytisknout na tiskárně tachografu. K práci s tachografem je potřeba jedna ze čtyř druhů čipových karet, a to buď karta řidiče, dopravce, dílenská karta pro opraváře tachografů, nebo karta kontrolního subjektu. Karta řidiče je nepřenositelná a řidič smí používat pouze jediný exemplář.

3.4 Výběr autobusu

K nalezení vhodného autobusu pro cestovní kancelář Mark Travel s.r.o. byla zvolena multikritériální analýza. Multikritériální analýza je metoda, která se používá při rozhodování mezi několika alternativami, přičemž se nepřipouští současně více výsledných alternativ a závěrem analýzy by měla být vždy pouze alternativa jediná. Předpokladem použití multikritériální analýzy je větší počet kvantifikovatelných kritérií, která jsou zahrnována do rozhodování.

Metoda se skládá ze čtyř navazujících kroků. Prvním krokem je identifikace vlastních alternativ, tedy nalezení čtyř vhodných autobusů pro dálkovou mezinárodní dopravu. Autobusy byly vybrány od renomovaných výrobců Scania a Mercedes Benz. Dalším krokem je výběr kritérií, která jsou do analýzy zahrnuta. Kritéria jsou hlediska, ze kterých jsou varianty posuzovány. Tato kritéria nám pomohou při následném výběru autobusu. Jako čtyři základní kritéria byla zvolena **maximální obsaditelnost**, **emisní norma EURO**, **maximální výkon motoru** autobusu a **objem zavazadlového prostoru**. K porovnání jednotlivých kritérií slouží Fullerova metoda. U této metody jsou srovnávány navzájem vždy pouze dvě kritéria, o kterých je rozhodnuto, které je důležitější. Jednotlivá kritéria jsou pevně očíslována pořadovými čísly 1, 2, . . . , n. Fullerův trojúhelník je tvořen dvojřádky, v nichž každá dvojice kritérií se vyskytne právě jednou. U každé dvojice je vyznačeno číslo toho kritéria, které je považováno za důležitější.

Tab. 23 Fullerův trojúhelník

	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{4}$	$n_1 = 3$ $w_1 = 3/6$	Max. obsaditelnost
n_i - počet preferencí	$\frac{2}{3}$	$\frac{2}{4}$	$\frac{2}{4}$	$n_2 = 1$ $w_2 = 1/6$	Norma EURO
i-tého kritéria			$\frac{3}{4}$	$n_3 = 1$ $w_3 = 1/6$	Max. výkon motoru
w_i - váha i-tého kritéria	–	–	–	$n_4 = 1$ $w_4 = 1/6$	Objem zavazadlového prostoru

Zdroj: autor

Váha kritéria tedy stanovuje, kolikrát bylo dané kritérium zvoleno z celkově možných voleb a současně váha odpovídá významu, který pro nás dané kritérium má. Normované váhy představují nezáporná čísla, jejichž součet se rovná jedné. V tabulce č. 25 jsou již uvedeny

konkrétní technické informace o jednotlivých vozidlech, které byly získány z prodejních katalogů společností.

Tab. 24 Ohodnocení jednotlivých kritérií pro vybrané typy autobusů

Číslo kritéria	1.	2.	3.	4.
Funkce	MAX	MAX	MAX	MAX
Váha kritéria	3/6	1/6	1/6	1/6
Scania Irizar I6	55	EURO 5	324 kW	6,6 m ³
Scania Touring	49	EURO 5	294 kW	5,5 m ³
Mercedes Benz Travego VI	50	EURO 6	350 kW	9,6 m ³
Mercedes Benz Tourismo IV	51	EURO 6	265 kW	9,6 m ³
1- maximální obsaditelnost 2- emisní norma EURO			3- maximální výkon 4- objem zavazadlového prostoru	

Zdroj: (15), (16)

Pro přepočítání vybraných hodnot je stanovena maximalizační funkce uvedená ve vzorci 1, pomocí které lze hodnoty převést na užitek variant při hodnocení kritérií a následně na celkový užitek varianty. Tato maximalizační funkce má tvar:

$$y'_{ij} = \frac{y_{ij} - D_j}{H_j - D_j} \quad (1)$$

kde: y'_{ij} - užitek varianty X_i při hodnocení kritéria Y_j [-]

y_{ij} - hodnoty vstupní kritériální matice [-]

H_j - nejvyšší kritériální hodnota kritéria Y_j [-]

D_j - nejnižší kritériální hodnota kritéria Y_j [-]

Pro zjištění celkového užítku každé z nabízených variant je nutné vzít v potaz váhu kritéria, které byla určena v předchozích krocích, uvedena ve 2. vzorci. Rovnice na výpočet celkového užítku má tvar:

$$u(x_i) = \sum_{j=1}^k w \cdot y'_{ij} \quad (2)$$

kde: $u(X_i)$ - celkový užitek varianty X_i [-]

y'_{ij} - užitek varianty X_i při hodnocení kritéria Y_j [-]

w_j - váha kritéria Y_j [-]

V tabulce č. 26 jsou zobrazeny vypočtené hodnoty užítků typů autobusů. Vybrán bude autobus s největší celkovou hodnotou užítku.

Tab. 25 Celkový užitek jednotlivých typů autobusů

Číslo kritéria	1.	2.	3.	4.	Celkový užitek varianty
Funkce	MAX	MAX	MAX	MAX	
Váha kritéria	3/6	1/6	1/6	1/6	
Scania Irizar I6	0,5	0	0,11568	0,04472	0,66042
Scania Touring	0	0	0,05687	0	0,05687
Mercedes Benz Travego VI	0,08333	0,16667	0,16667	0,16667	0,58334
Mercedes Benz Tourismo IV	0,16667	0,16667	0	0,16667	0,50001
1- maximální obsaditelnost 2- emisní norma EURO			3- maximální výkon 4- objem zavazadlového prostoru		

Zdroj: (autor)

Z výsledku multikriteriální analýzy vyšlo, že nejvhodnější volbou autobusu pro cestovní kancelář Mark Travel je model Scania Irizar I6, protože má nejvyšší hodnotu užítku. Autokar Scania Irizar i6 je nabízen v mnoha variantách. V tomto případě byla vybrána verze s 55 sedadly, dvěma nápravami a motorem typu Scania DC13 XPI s výkonem 324 kW.(16) Autobus je vhodný jak na luxusní pravidelnou přepravu, či kvalitní zájezdové služby.

Podvozek je vybaven vzduchovým odpružením. Model Irizar I6 má také aerodynamický tvar pro snížení spotřeby a současnému snížení emisí CO2. Autobus je zkonstruován pro snadnou údržbu, aby docházelo k maximalizaci produktivního provozu. Interiér je vybaven moderními sedadly a klimatizací. Rám autobusu se vyznačuje velkou torzní tuhostí, která zlepšuje ovladatelnost vozidla a zároveň bezpečnost. Autokar Scania Irizar i6 vyhovuje požadavkům bezpečnostních předpisů R66.01. Výbava autokaru zahrnuje také tempomat, systém připojení Wi-Fi a přípojky pro iPod. Cena tohoto modelu s vybranou výbavou je 6 210 000 Kč včetně DPH.(16)



Obr. 7 Autobus Scania Irizar I6

Zdroj:(16)

3.5 Zhodnocení autobusové dopravy

Autobusová doprava provozovaná pro CK Mark Travel s.r.o. mohla být založena na základě platné koncesní listiny a získané licence pro dopravce. Hlavním posláním autobusové dopravy je zajistit dopravu pro klienty CK na zájezdy této společnosti. Pro funkčnost podniku byli vybráni řidiči, kteří museli splňovat stanovené podmínky nutné k přijetí na pozici řidiče autobusové dopravy a v závislosti na výsledku multikriteriální

analýzy byl vybrán a pořízen autobus Scania Irizar I6 s patřičným vybavením pro zájezdy CK. Dále je zajištěno parkování pro autobus i kancelář pro administrativní povinnosti formou nájmu v průmyslové zóně Fáblovka 408, ve Starém Hradišti u Pardubic.

Faktor, který přispěl ke zkvalitnění služeb dopravy, je výběr vhodného autobusu s nadstandardní výbavou a kvalifikovaným personálem. Společnost tímto dopřeje klientům komfortní cestování se zárukou kvality dopravy. Provoz vlastní autobusové dopravy může také působit jako kladný faktor k přilákání nových klientů CK.

Jako nevýhodu lze uvést malé využití provozních dnů autobusu. Tato slabina by však zanikla s rozšířením nabídek zájezdů. Dalším negativem může být poměrně vysoká pořizovací cena nového autobusu, která se promítne do ceny zájezdů.

ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývá postupem k založení a provozování cestovní kanceláře spolu s vlastní autobusovou dopravou, popisem vybraných právních předpisů, které se týkají cestovní kanceláře a autobusové dopravy. První kapitola se zabývá popisem cestovního ruchu, který je dělen podle různých hledisek a díky tomuto dělení je možné členit celkový trh cestovního ruchu na formy či durhy. V práci je uveden výčet nejdůležitějšího členění spolu se statistikou národního a mezinárodního cestovního ruchu. Zpracování první kapitoly uvádí do problematiky cestovního ruchu, který se přímo váže na oblast podnikání cestovních kanceláří. Na základě první kapitoly bylo možné určit oblast, ve které se nově založená cestovní kancelář bude nacházet.

V druhé kapitole, která je zaměřená na provozování cestovní kanceláře, jsou uvedeny nutné podmínky k založení cestovní kanceláře. Jedná se o získání koncesní listiny, sjednání povinného smluvního pojištění s pojišťovnou a povinnost uzavírat cestovní smlouvu s klienty. Výsledkem splnění těchto požadavků byla založena cestovní kancelář. Provozování cestovní kanceláře je řešeno komplexně. V první fázi byla zajištěna provozovna cestovní kanceláře. Zde bylo důležité vybrat vhodné místo v centru Pardubic, aby docházelo k dostatečné propagaci a zviditelnění společnosti. Dalším bodem byla tvorba zájezdů. Tyto zájezdy byly organizovány na území evropského kontinentu se zaměřením na turistický a městský cestovní ruch, tak aby byly proveditelné pomocí autobusové dopravy. Výsledkem je vytvoření tří zájezdů. U těchto zájezdů byl důležitý program a trasování tak, aby byl provozně i ekonomicky realizovatelný. Ekonomické zhodnocení zájezdů představuje uvedená kalkulace jednotlivých zájezdů. V poslední části druhé kapitoly jsou uvedeny silné a slabé stránky takto založené cestovní kanceláře, které by mohly ohrozit její provozování. K odstranění slabých stránek společnosti jsou navrženy změny, které by mohly být provedeny. Konečným výsledkem je ekonomické hodnocení provozu cestovní kanceláře.

Poslední kapitola bakalářské práce se zabývá provozováním mezinárodní příležitostné autobusové dopravy k již založené cestovní kanceláři. Zde jsou řešeny právní předpisy, které se týkají této dopravy. Dalším požadavkem je získání EUROLICENCE, bez které nelze podnikat v oboru osobní dopravy. Každý právní předpis je popsán a vysvětlen. Dále autor provedl výběr řidičů, u kterých definoval požadavky nutné k přijetí. Důležitým bodem je výběr autobusu pro cestovní kancelář. Výběr byl proveden pomocí multikriteriální analýzy. Výsledkem analýzy je výběr autobusu Scania Irizar I6, který pomocí výpočtů v multikriteriální analýze vykazoval nejvyšší užitek. Tato analýza je v práci podrobně

vysvětlena. Nejdůležitějším faktorem u prováděné analýzy je správný výběr hodnocených kritérií. Dále autor provedl drobné připomínky k možnosti zkvalitnění služeb nabízené autobusovou dopravou. Všechny uvedené skutečnosti by měly zajistit kvalitní, efektivní provoz cestovní kanceláře a bezproblémový provoz autobusové dopravy, která je součástí cestovní kanceláře Mark Travel s.r.o.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) BECKOVÁ, Helena. *Vedení cestovních kanceláří*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001, 71 s. ISBN 80-719-4353-3.
- (2) Provoz a činnost cestovních kanceláří. *Docplayer* [online]. 2005 [cit. 2015-12-28]. Dostupné z: <<http://docplayer.cz/187999-Provoz-a-cinnost-cestovnich-kancelari.html>>
- (3) MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Cestovní ruch [online]. [cit. 2015-12-28]. Dostupné z: <<http://www.mmr.cz/Cestovni-ruch>>
- (4) Zákon 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu, v platném znění
- (5) *Příjezdový cestovní ruch* [online]. [cit. 2015-12-28]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/8a19cfc5-7551-4cb8-b9df-937f8bc2bef3/Prijezdovy-cestovni-ruch-CR-prezentace-4Q-2014.pdf>
- (6) Mezinárodní cestovní ruch. *SOCR* [online]. [cit. 2015-12-28]. Dostupné z: <http://www.socr.cz/clanek/clanek-6919/>
- (7) Pojištění proti úpadku cestovní kanceláře. *Pojisti se na cestu* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <<http://pojistisenacestu.jaksepojistit.cz/dalsi-pojistna-ochrana/pojisteni-cestovni-kancelare-proti-upadku>>
- (8) *Mapy.cz* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <<https://mapy.cz/>>
- (9) *Booking.com* [online]. [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <<http://www.booking.com/>>
- (10) *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR: Cestovní ruch* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: <<http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Cestovni-ruch/Pravo-Legislativa/Prehled-platnych-pravnich-predpisu/Archiv/Zakon-c-159-1999-Sb-o-nekterych-podminkach-podn>>
- (11) *Reality Q* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: <<http://realityiq.cz/detail/pronajem-parkovaci-plochy-stare-hradiste-pardubice/52990>>
- (12) *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: <www.mdcr.cz>
- (13) *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: <www.zakonyprolidi.cz>
- (14) *Doprava v praxi* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: <www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>
- (15) *Mercedes Benz ČR* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: <<http://www.mercedes-benz.cz>>
- (16) *SCANIA* [online]. [cit. 2016-05-19]. Dostupné z: <<http://www.scania.cz>>
- (17) KLEPRLÍK, J. *Silniční doprava*. Vyd. 1. s. 158 Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, ISBN: 978-80-7395-451-2.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A - Registrační formulář pro fyzické osoby pro vydání koncesní listiny

Příloha B - Cestovní smlouva pro zákazníky Mark Travel


Příloha C - Koncesní listina pro fyzické osoby

Příloha D - Výpočet ceny na 1 km autobusové dopravy

PŘÍLOHY

Příloha A

Registrační formulář pro fyzické osoby pro vydání koncesní listiny

		JEDNOTNÝ REGISTRAČNÍ FORMULÁŘ		<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; text-align: center; vertical-align: middle;">podací razítko</div>	
CENTRÁLNÍ REGISTRAČNÍ MÍSTO		FYZICKÁ OSOBA			
ČÁST A - PODNIKATEL					

01 Podnikatel					
a) titul	b) jméno	c) příjmení	d) titul		
	Marek	Mielcarek			
e) pohlaví ¹⁾	f) rodné příjmení	g) všechna dřívější příjmení			
muž ²⁾					
h) rodný stav	i) místo narození	j) okres			
svobodný	Moravská Třebová	Svitavy			
k) stát	l) státní občanství	m) datum narození	n) rodné číslo		
Česká republika	ČR	26 03 1993	XXX/XXX		
o) 9844723	p) obchodní firma (jen u osob zapsaných do obchodního rejstříku)				

02 Bydliště					
a) název ulice	b) číslo	c) číslo orientační			
Karla IV	2594	53002			
e) název obce	f) část obce				
Pardubice	Zelené předměstí				
g) okres	h) stát				
Pardubice	Česká republika				

03 Sídlo					
a) sídlo fyzické shodné s bydlištěm ³⁾					
NE					
b) název ulice	c) č.p.	d) číslo orientační	e) PSČ		
Jindřišská	2039		530 02		
f) název obce	g) část obce				
Pardubice	Zelené předměstí				
h) okres	i) stát				
Pardubice	Česká republika				

04 Pobyt na území ČR (pro zahraniční osoby) ⁴⁾					
a) název ulice	b) č.p. / č.ev.	c) číslo orientační	d) PSČ		
e) název obce	f) část obce				
g) okres	h) povolený pobyt do				

05 Předmět podnikání (u živnosti volně vyznačte čísla oborů činnosti na seznamu)					
- ve smyslu § 45 resp. § 50 živnostenského zákona ohlašuji živnost resp. žádám o koncesi					
pořadové číslo 1.	Cestovní kancelář				

06 Provozovna					
a) název ulice	b) č.p. / č.ev.	c) číslo orientační	d) PSČ		
Jindřišská	2039		530 02		
e) název obce	f) část obce	g) okres			
Pardubice	Zelené předměstí	Pardubice			
h) název provozovny	i) umístění provozovny				
Mark Travel s.r.o.					
j) datum zahájení provozování živnosti v provozovně	k) provozovna podepírající kolaudač	l) předemty podnikání provozované v provozovně (dle poř. čísla / u živnosti volně číslo oborů)			
27 04 2016		NE			

07 Odpovědný zástupce					
a) titul	b) jméno	c) příjmení	d) titul		
	Marek	Mielcarek			
e) státní občanství	f) rodné příjmení	g) datum narození	h) rodné číslo		
ČR		26 03 1993	XXXXXX XXXX		
i) místo narození	j) okres	k) stát	l) pohlaví ¹⁾		
Svitavy	Pardubice	ČR	muž ²⁾		

¹⁾ vyplní pouze fyzická osoba, která nemá prohlášené rodné číslo
²⁾ vyplní pouze osoba, která má adresu sídla shodnou s adresou bydliště
³⁾ vyplní pouze osoba, která má povolený pobyt
MPO FO – vzor č. 10 (012014) 1 ⁴⁾ nehodí se svobodě

08 Bydliště odpovědného zástupce

a) název ulice	Karla IV.	b) č.p. / č.ev.	2594	c) číslo orientační		d) PSČ	53002
e) název obce	Pardubice	f) část obce	Zelené předměsti				
g) okres	Pardubice	h) stát	ČR				

09 Pobyt odpovědného zástupce na území ČR (pro zahraniční osoby)

a) název ulice		b) č.p. / č.ev.		c) číslo orientační		d) PSČ	
e) název obce		f) část obce		g) okres			

10 Datum ustanovení do funkce odpovědného zástupce

24 01 2016

11 Ustanovení odpovědného zástupce pro předměty podnikání
(pořadové číslo předmětu podnikání)

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

ČÁST B - OZNÁMENÍ SPRÁVĚ SOCIÁLNÍHO ZABEZPEČENÍ

- oznamuji ve smyslu zákona č. 582/1991 Sb., následující skutečnosti SSZ v							
a) datum zahájení samostatné výdělečné činnosti	27	05	2016	b) přihlašuji se k dobrovolné účasti na nemocenském pojištění OSVČ od	27	05	2016
c) účast na důchodovém spoření	<input checked="" type="checkbox"/> ANO / <input type="checkbox"/> NE	od:		do:			

ČÁST C - OZNÁMENÍ ZDRAVOTNÍ POJIŠTOVNĚ

- oznamuji ve smyslu zákona o veřejném zdravotním pojištění zahájení výkonu samostatné výdělečné činnosti zdravotní pojišťovně v			
a) název zdravotní pojišťovny	Všeobecná zdravotní pojišťovna		b) VZP / ZP
c) číslo bankovního účtu / směrový (identifikační) kód			
d) výše zálohy			
e) datum zahájení samostatné výdělečné činnosti	27	05	2016

ČÁST D - OZNÁMENÍ PRACOVNÍHO MÍSTA

- oznamuji ve smyslu zákona o zaměstnanosti volné pracovní místo / obsazení volného pracovního místa ¹ ÚP v			
a) místo výkonu práce	b) název profese	c) dne KZAM	d) vznik / obsazenost ¹ ke dni
e) pracovní právní vztah na dobu určitou / neurčitou ¹	f) pracovní doba	g) počet míst	h) výše mzdy
i) požadované vzdělání, praxe	j) zveřejňovat <input type="checkbox"/> ANO / <input type="checkbox"/> NE		
k) kontaktní osoba na pracovišti	l) poznámky: nabízené výhody, speciální požadavky apod.		

ČÁST E - VYBERTE ÚŘADY, VŮČI KTERÝM JE PODÁNÍ ČINĚNO


a) Živnostenský úřad	<input checked="" type="checkbox"/> počet příloh	b) SSZ	<input type="checkbox"/> počet příloh	c) Zdravotní pojišťovna	<input type="checkbox"/> počet příloh
d) Finanční úřad	<input type="checkbox"/> počet příloh	e) Úřad práce	<input type="checkbox"/> počet příloh		

ČÁST F - ADRESA PRO DORUČOVÁNÍ

a) název ulice	Karla IV	b) č.p. / č.ev.	2594	c) číslo orientační		d) PSČ	53002
e) název obce	Pardubice	f) část obce	Zelené předměsti		g) okres	Svitavy	
h) adresu použít i pro následující řízení	<input type="checkbox"/> ANO / <input type="checkbox"/> NE						

ČÁST G - DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

a) telefon	b) datová schránka	c) e-mail
------------	--------------------	-----------

jméno podatele	Marek	příjmení podatele	Mielcarek	 vaštronuční podpis
v	Pardubicích	dne	25.04.2016	

Příloha B

Cestovní smlouva pro zákazníky Mark Travel

Mark
travel

CESTOVNÍ SMLOUVA

UZAVŘENÁ VE SMYSLU ZÁKONA Č. 159/99 Sb

Cestovní kancelář
Mark travel s.r.o.

číslo - variabilní symbol

9856743

uvádějte vždy při platbě

CESTOVNÍ KANCELÁŘ (dále jen CK)

Mark travel s.r.o.
Jindřišská 2039,
Pardubice 530 02

Zákazník

Příjmení a jméno : Jiří Novák	Datum narození : 2.1.1985
Adresa : Holandská 3, Moravská Třebová	PSČ :
Tel. Domů: Mobil : 507321567	E-mail :

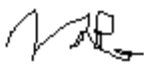
SPOLUCESTUJÍCÍ

Jméno a příjmení	Adresa (je-li jiná)	Datum narození

SPECIFIKACE SLUŽEB

Země	Polsko	Termín	1.7.-3.7. 2016
Místo		Číslo zájezdu	9856743
Druh ubytování	Hotel	Druh dopravy	<input type="checkbox"/> Bus
Další sjednané služby	Doprava	Nástupní místo	<input type="checkbox"/> Jiné

CENA A PLATEBNÍ PODMÍNKY

Rozpis ceny								
Pronájem objektu	2384 Kč	Strava	-----	Kč				
Poplatky za osoby	484 Kč	Ostatní	-----	Kč				
Doprava	2156 Kč	Sleva	-----	Kč				
Celkem				5554 Kč				
Záloha	3.000,-	splatnost	Zapl. dne	Forma úhrady	H	<input checked="" type="checkbox"/>	P	B
Doplatek		splatnost	Zapl. dne	Forma úhrady	H		P	B
Platba fakturou		Částka						
Adresa plátce :		<input type="checkbox"/>	celá	<input type="checkbox"/>	Pouze	-----Kč		
Přivzruji svým podpisem, že jsem se seznámil se Všeobecnými podmínkami CK i užití v katalogu, rozumím jim, souhlasím s nimi a to i jménem všech uvedených spolucestujících, kteří mne k uzavření cest. Smlouvy zmocnili. Beru na vědomí, že korespondence bude vedena jen s osobou označenou jako Zákazník				Přivzruji CK Propago Julinek (platná je i faxová nebo e-mailová kopie)				
Datum		Podpis zákazníka: 						

Zdroj: www.capropago.cz

Příloha C

Koncesní listina pro provozování cestovní kanceláře

Krajský úřad, 530 02 Pardubice
Úřad městské části, Odbor živnostenský

Č.j. ŽIO/2677/04/Mok/Z6
Ev.č. 310001-000279795

V Pardubicích dne: 10.3.2016

Koncesní listina

vydaná právnické osobě

dle § 56 odst. 2 zák. č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání,
ve znění pozdějších předpisů, na základě oznámení

- změny sídla

ze dne 24.03.2004

Obchodní firma: Mark Travel s.r.o.
Identifikační číslo: 6493 9308
Sídlo: Jindřišská 2039, 530 02 Pardubice

Předmět podnikání: Provozování cestovní kanceláře

Rozsah předmětu podnikání:
v plném rozsahu

Koncese se vydává na dobu neurčitou.
Den vzniku práva provozovat živnost: 18.12.1995

Původní živnostenské oprávnění bylo vydáno dne 05.06.2001
pod č.j. ŽIO/T/3725/01/Tra Odborem živnostenským
Krajský úřad města Pardubice


Ing. Yvona Matějková
vedoucí Odboru živnostenského
3. Úřadu Pardubice

Potvrzují převzetí koncesní listiny.
V Pardubicích dne 10.3.2016
Podpis osoby oprávněné jednat za statutární orgán:



Zdroj: www.nubis.cz

Příloha D

Výpočet ceny na 1 km pro autobusovou dopravu.

1) Náklady závislé na ujetých kilometrech [Kč/km]

$$PHM = \frac{(\text{spotřeba} \cdot \text{cena})}{100} = \frac{31,78 \cdot 26}{100} = 8,26 \left[\frac{\text{Kč}}{\text{km}} \right]$$

$$PNEU = \text{počet pneu} * \frac{\text{cena zahr.}}{\text{životnost}} = 6 \cdot \frac{12\,313}{80\,000} = 0,92 \left[\frac{\text{Kč}}{\text{km}} \right]$$

$$\text{Ostatní přímé náklady} = 6\% \text{ z } PHM = 6\% \text{ z } 26 \text{ Kč} = 1,56 \text{ [Kč/km]}$$

$$\text{Celkem závislé náklady na km} = 8,26 + 0,92 + 1,56 = \mathbf{10,74} \text{ [Kč/km]}$$

2) Náklady závislé na počtu hodin [Kč/hod]

$$\text{Přímé mzdy} = \text{mzda} \cdot \text{cenový index} = 110 \cdot 1,03 = 113,3 \left[\frac{\text{Kč}}{\text{hod}} \right]$$

$$\text{Cestovné} = \frac{\text{cestovné denní paušál}}{18} = \frac{166}{18} = 9,22 \left[\frac{\text{Kč}}{\text{hod}} \right]$$

$$\text{Sociální pojištění} = 25\% \text{ z přímé mzdy} = 25\% \text{ ze } 113,3 = 28,33 \left[\frac{\text{Kč}}{\text{hod}} \right]$$

$$\text{Zdravotní pojištění} = 9\% \text{ z přímé mzdy} = 9\% \text{ ze } 113,3 = 10,19 \left[\frac{\text{Kč}}{\text{hod}} \right]$$

$$\text{Celkem závislé náklady na hod} = 113,3 + 9,22 + 28,33 + 10,19 = \mathbf{161,04} \text{ [Kč/hod]}$$

3) Nezávislé náklady [Kč]

$$\begin{aligned} \text{Odpisy} &= \frac{\text{poř. cena} - (\text{počet pneu} \times \text{cena zahr. pneu})}{\text{životnost autobusu}} = \frac{6\,210\,000 - (6 \cdot 12\,313)}{12} = \\ &= 511\,343,5 \text{ [Kč]} \end{aligned}$$

$$\text{Opravy a údržba} = 8\% \text{ z pořizovací ceny} = 8\% \text{ z } 6\,210\,000 = 496\,800 \text{ [Kč]}$$

$$\text{Silniční daň} = 6\,480 \text{ [Kč]}$$

$$\text{Zákonné pojištění} = 32\,148 \text{ [Kč]}$$

$$\begin{aligned} \text{Nezávislé náklady celkem} &= 511\,343,5 + 496\,800 + 6480 + 32\,148 = \\ &= \mathbf{1\,046\,771,5} \text{ [Kč]} \end{aligned}$$

4) Celkové náklady [Kč/km]

Celkové náklady zájezd do Beneluxu

$$\begin{aligned} &= \frac{(\text{náklady závislé na km} \cdot \text{km}) + (\text{náklady závislé na hod} \cdot \text{hod}) + \text{nezávislé náklady}}{\text{roční ujeté kilometry}} \\ &= \frac{(10,74 \cdot 2\,536) + (161,04 \cdot 84) + 1\,046\,771,5}{50\,000} = \mathbf{21,75} \text{ [Kč/km]} \end{aligned}$$

Celkové náklady zájezd do Švýcarska

$$\begin{aligned} &= \frac{(\text{náklady závislé na km} \cdot \text{km}) + (\text{náklady závislé na hod} \cdot \text{hod}) + \text{nezávislé náklady}}{\text{roční ujeté kilometry}} \\ &= \frac{(10,74 \cdot 2\,315) + (161,04 \cdot 82,5) + 1\,046\,771,5}{50\,000} = \mathbf{21,69} \text{ [Kč/km]} \end{aligned}$$

Celkové náklady zájezd do Polska

$$\begin{aligned} &= \frac{(\text{náklady závislé na km} \cdot \text{km}) + (\text{náklady závislé na hod} \cdot \text{hod}) + \text{nezávislé náklady}}{\text{roční ujeté kilometry}} \\ &= \frac{(10,74 \cdot 942) + (161,04 \cdot 51,5) + 1\,046\,771,5}{50\,000} = \mathbf{21,30} \text{ [Kč/km]} \end{aligned}$$

Roční ujeté kilometry byly stanoveny na 50 000 km.