



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**  
**FAKULTA DOPRAVNÍ**

Kateřina Novotná

Cenová politika podniku provozující osobní lodní dopravu

Bakalářská práce

**2016**



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní  
děkan  
Konviktská 20, 110 00 Praha 1

**K617** ..... **Ústav logistiky a managementu dopravy**

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Kateřina Novotná**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**B 3710 – MED – Management a ekonomika dopravy a telekomunikací**

Název tématu (česky): **Cenová politika podniku provozujícího osobní lodní dopravu**

Název tématu (anglicky): Pricing Policy of Passenger Shipping Company

**Zásady pro vypracování**

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Osobní lodní doprava v ČR
- Cenové strategie používané v osobní lodní dopravě
- Náklady při provozování osobní lodní dopravy
- Případová studie - cenová strategie pro plavby osobních plavidel v relaci Děčín - Drážďany
- Zhodnocení a doporučení

- Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: EISLER, J., KOSINA, I. Kalkulace nákladů v dopravě. Univerzita Pardubice, 1995  
HUBERT, M. Dějiny plavby v Čechách. Okresní muzeum Děčín, 1997  
KOTLER, P., KELLER, K. L. Marketing management. Grada, 2013

Vedoucí bakalářské práce:

**Ing. Martin Komrská**  
**Ing. Alexandra Dvořáčková**

Datum zadání bakalářské práce:


**30. června 2014**



(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce:

**25. srpna 2016**

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

  
doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.  
vedoucí  
Ústavu logistiky a managementu dopravy

  
L. S.  
  
prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

  
Kateřina Novotná  
jméno a podpis studenta

## **Poděkování**

Ráda bych na tomto místě především poděkovala panu Ing. Martinu Komrskovi a Labské plavební společnosti za spolupráci, kterou mi umožnili a za poskytnuté informace. Dále mé velké díky patří paní Ing. Alexandře Dvořáčkové, která trpělivě odpovídala na mé dotazy, za opravy v bakalářské práci a konečnou konzultaci. Dále bych tímto chtěla poděkovat své rodině za podporu a především trpělivost.

## **Prohlášení**

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Děčíně dne 22.srpna 2016

Kateřina Novotná

# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

## Cenová politika podniku provozující osobní lodní dopravu

bakalářská práce

srpen 2016

Kateřina Novotná

### ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce „Cenová politika podniku provozující osobní lodní dopravu“ je vyčíslení nákladů možnými způsoby v případové studii na trase Děčín – Drážďany a na základě kalkulací porovnat a zhodnotit jednotlivé výsledky.

### ABSTRACT

The subject matter of this bachelor thesis named "Pricing Policy of Passenger Shipping Company" is calculate costs by different ways in case study on the route Decin - Dresden and based on these calculations compare and evaluate results.

### KLÍČOVÁ SLOVA

Labská plavební společnost, náklady, kalkulace, plavba

### KEYWORDS

Labská plavební společnost, costs, calculation, cruise

## Obsah

<b>1. Úvod .....</b>	<b>7</b>
<b>2. Osobní lodní doprava v ČR .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1 Historie osobní lodní dopavy.....</b>	<b>8</b>
<b>2.2 Současnost osobní lodní dopavy.....</b>	<b>9</b>
<b>2.3 Vnitrozemská vodní cesta .....</b>	<b>11</b>
2.3.1 Součásti vodní cesty .....	12
2.3.2 Dělení vodních cest v Česku .....	13
2.3.3 Třídy.....	13
2.3.4 Vodní cesty v Česku.....	13
2.3.5 Signální znaky a znakování vodních cest .....	14
<b>2.4 Přívozy v ČR.....</b>	<b>15</b>
2.4.1 Druhy přívozů.....	15
2.4.2 Labské přívozy .....	15
<b>2.5 Zdymadlo.....</b>	<b>17</b>
2.5.1 Plavební komora .....	17
2.5.2 Postup proplouvání komorou ve směru po proudu .....	18
2.5.3 Zdymadlo Střekov .....	18
<b>2.6 Přístav a molo .....</b>	<b>19</b>
<b>2.7 Vliv přírodních podmínek na osobní lodní dopravu .....</b>	<b>20</b>
<b>3. Cenové strategie používané v osobní lodní dopravě .....</b>	<b>22</b>
<b>3.1 Základní pojmy a terminologie.....</b>	<b>22</b>
3.1.1 Výběr metody tvorby ceny – určení cenové strategie .....	23
<b>3.2 Cenové strategie .....</b>	<b>24</b>
3.2.1 Postup stanovení ceny .....	24
3.2.2 Stanovení cílů cenové politiky .....	25
3.2.3 Odhad poptávky .....	26
3.2.4 Určení nákladů .....	26
3.2.5 Analýza konkurenčních cen a nabídek .....	26
3.2.6 Stanovení konečné ceny .....	27
3.2.7 Přizpůsobování cen.....	27
3.2.8 Ceny služeb .....	29
<b>3.3 Marketingový mix.....</b>	<b>30</b>
3.3.1 Marketingový výzkum.....	30
3.3.2 Dotazník.....	32
<b>4. Náklady na provozování osobní lodní dopavy .....</b>	<b>33</b>

<b>4.1</b>	<b>Základní pojmy, terminologie a označování.....</b>	<b>33</b>
<b>4.2</b>	<b>Kalkulace nákladů vodní dopravy.....</b>	<b>34</b>
4.2.1	Kalkulační jednice .....	35
4.2.2	Kalkulační vzorec .....	35
<b>5.</b>	<b>Případová studie plavba Děčín – Drážďany .....</b>	<b>37</b>
<b>5.1</b>	<b>Průzkum cestujících .....</b>	<b>37</b>
<b>5.2</b>	<b>Plavba Děčín – Drážďany .....</b>	<b>42</b>
5.2.1	Labská plavební společnost .....	42
5.2.2	Plavba Děčín – Drážďany.....	43
<b>5.3</b>	<b>Ekonomické posouzení plavby Děčín - Drážďany .....</b>	<b>44</b>
5.3.1	Charakteristika nákladů na plavbu Děčín – Drážďany .....	44
<b>6.</b>	<b>Ostatní náklady: .....</b>	<b>45</b>
6.1.1	Ekonomické posouzení plavby Děčín - Drážďany pro loď Poseidon.....	46
6.1.2	Použití bodu zvratu pro plavbu Děčín – Drážďany.....	51
<b>7.</b>	<b>Zhodnocení a doporučení.....</b>	<b>54</b>
<b>8.</b>	<b>Závěr.....</b>	<b>56</b>

## Seznam použitých zkratk

EVD	Evropská vodní doprava
PPS	Pražská paroplavební společnost
ČR	Česká republika
OLD	Osobní lodní doprava
SPS	Státní plavební správa
LADVIS	Labsko-vltavský dopravní informační systém
ČNB	Česká národní banka
LPS	Labská plavební společnost



# 1. Úvod

Osobní lodní doprava je dnes využívána především formou okružních a vyhlídkových plaveb. V České republice se tímto oborem zabývá několik společností. Kolik úsilí a snahy za provozování osobní lodní dopravy si umí představit málokdo.

Cílem mé bakalářské práce bude posoudit cenovou strategii použitelnou pro firmu provozující osobní lodní dopravu v reálných podmínkách.

Práce je rozdělena do několika kapitol, přičemž v první kapitole je přiblíženo vše o lodní dopravě, její historii a současnosti. Práce je zaměřena na vodní cesty, vodní stavby a přiblížena českým společnostem provozujícím osobní lodní dopravu.

Ve druhé kapitole se zaměříme teoreticky na cenové strategie používané v osobní lodní dopravě. Budou zde popsány základní marketingové přístupy k ceně a nejpoužívanější metody jejího stanovení. Bude zde popsán marketingový mix a marketingový výzkum, kterému se budu věnovat v praktické části a budou popsány základní marketingové přístupy k ceně a nejpoužívanější metody jejího stanovení.

Třetí kapitola bude věnována nákladům na provozování osobní lodní dopravy. Kde popíši především základní pojmy a terminologie. Dále se dostaneme ke kalkulaci nákladů v osobní lodní dopravě, která bude obsahovat kalkulační jednici a kalkulační vzorec osobní lodní dopravy.

Ve čtvrté kapitole bude zpracován marketingový výzkum, který vytvoříme ve spolupráci s Labskou plavební společností. Účelem dotazníku bude zjistit, zda je dostatečné množství informací o osobní lodní dopravě v Děčíně a Ústí nad Labem o jeho využití a o možnosti zlepšení a zkvalitnění služeb.

Dále bude kapitola obsahovat případovou studii firmy Labská plavební společnost, která provozuje mimo jiných také výletní plavby na trase Děčín - Drážďany. Na reálném případě této výletní trasy bude proveden základní cenový propočet s využitím kalkulačních metod a na základě jeho výsledku bude posouzena cenová politika firmy pro tuto trasu.

Na závěr práce bude provedeno zhodnocení této případové studie a cenové doporučení.

## 2. Osobní lodní doprava v ČR

V této kapitole je přibliženo vše o lodní dopravě její historii a současnosti. Zaměřím se na vodní cesty, vodní stavby a přiblížím české společnosti provozující osobní lodní dopravu.

### 2.1 Historie osobní lodní dopravy

Je známo, že je lodní doprava nejstarším druhem dopravy. Jako úplně první zmínka osobní lodní dopravy sahá do roku 1770, kdy braly menší lodě kromě zboží do Prahy příležitostně i jednotlivé osoby. Pominu-li některé pokusy a založení akciových společností na paroplavbu na Vltavě a Labi přichází jeden z největších zvrátů v osobní lodní dopravě v ČR.

V roce 1839 podal anglický plavební podnikatel John Adrews žádost na všeobecnou dvorskou komoru ve Vídni na privilegium na paroplavbu, na Vltavě a Labi až po saskou hranici na dobu 15 let.

Z dokumentů doložených v žádosti o privilegium bylo zřejmé, že Andrews měl od počátku v úmyslu financovat svůj český podnik z peněz, které by získal vydáním akcií. Což pro Johna Andrewse znamenalo založit akciovou paroplavební společnost. V roce 1841 navrhl anglický inženýr Joseph John Ruston (J. J. Ruston) pro J. Andrewse první český parník jménem Bohemie. Délka lodi byla 38,17 m, šířka 4,63 m, ponor s 60 cestujícími byl 0,42 m a kapacita byla 140 osob.

Od června roku 1841 plula Bohemia pravidelně na trase Obříství-Drážďany dlouhé 170km a řadu let byla velmi výnosná a oblíbená. Zpočátku loď vyplouvala vždy 2x týdně, ale ještě ten stejný rok provedla Bohemie 35 plaveb a v dalších letech 50 až 60 plaveb ročně. Protože jezdila Bohemie dobře obsazená a o cesty byl stále zájem, ukázala se akciová společnost velmi výnosná. Bohemie se osvědčila jako dobře konstruovaný a spolehlivý stroj. O žádných závadách nebo haváriích se informace nedochovaly, vycházím tedy z toho, že se plulo bez závad. V letech kdy Bohemie plula na úseku Drážďany-Praha, nebylo na vodních cestách žádné značení, veliké uznání si tedy zaslouží i posádka lodi. Lodě kdysi ještě nebyly vybaveny osvětlením, posádka tedy plula ve tmě i mlze bez osvětlení a reflektorů jak je tomu nyní.

Postupem času se ukázalo, že počet plaveb a malá nosnost Bohemia, maximálně 140 osob, nestačí uspokojit zájem veřejnosti. Proto v červnu roku 1846 postavil a dal do provozu druhý

parník jménem Germania. Do prvního českého parníku Bohemia byly vkládány velké naděje na zlepšení dopravního spojení Prahy s českými polabskými městy a se Saskem.

První český paroplavební podnik zanikl již po 10 letech existence. Došlo k tomu především vlivem konkurence Saské paroplavební společnosti, která byla schopna svými novými parníky prodloužit plavbu do Děčína, dále pak do Litoměřic i Mělníka. Kromě toho byl otevřen hlavní železniční tah mezi Prahou a Drážďanami která zajistila cestujícím rychlejší a spolehlivější spojení.

Tvrdá konkurence Saské paroplavební společnosti a následná výstavba železnice z Prahy do Drážďan donutila J. J. Rustona k rozhodnutí, že prodá český paroplavební podnik Saské společnosti. Od té doby pluly německé osobní lodě na českém Labi nepřetržitě až do roku 1945.

Velkou zajímavostí je, že když byl zrušen parník Bohemie, byl její Pennův parní stroj v roce 1857 použit do nového saského parníku, který nesl jméno Stadt Meissen. V roce 1883 byl opět použit do jiného parníku, který nesl název Pillnitz, ten se později přejmenoval na Diesbar a jezdí po německém Labi dodnes. [1]

## **2.2 Současnost osobní lodní dopravy**

V současné době je a byla osobní doprava využívána zejména formou přívozů a rekreačních a vyhlídkových cest. Tento typ dopravy je určen především pro rekreační a zvláštní účely, nikoliv jako doprava pravidelná. Osobní doprava je především provozována v oblastech, kde je velmi silná historická tradice, ale do popředí vstupují i regiony, v nichž byla v době socialismu osobní doprava zanedbávána i přes svůj velký potenciál. Mezi lokality, kde se vyskytuje a je největší zájem turistů patří především hlavní město Praha a její okolí, Baťův kanál, oblasti podél dolního Labe a vodní plochy předhradních nádrží. [2]

Osobní lodní dopravu a její provoz zajišťuje v ČR několik společností. Provozovatelé osobní lodní dopravy se zaměřují a specializují na různé typy okružních a vyhlídkových jízd. Rozdělení bude dle počtu lodí od největšího po nejmenší.

- Evropská vodní doprava (EVD)

EVD provozuje jak nákladní lodní dopravu na evropských vodních tocích a vnitrozemských vodních cestách, tak osobní vodní dopravu na vyhlídkových plavbách historickou Prahou. Ve flotile EVD se nachází moderní motorové lodi, tlačné čluny a remorkéry, stejně jako kvalitní technické vybavení i zkušený personál. Jako jediní vlastní také ekologická plavidla na čistě solární pohon a poskytují plavby posledními dvěma historickými parníky.

Jejich výletní lodě jsou často pronajímány pro soukromé akce, jako jsou firemní večírky, konference, soukromé oslavy, svatby a další. V současné době vlastní EVD 17 osobních lodí. [3]

- Pražská paroplavební společnost (PPS)

PPS má dlouholetou tradici v oblasti provozování osobní lodní dopravy. Byla založena roku 1865 a patří tak mezi jednu nejdéle fungujících ryze českých společností.

Provozuje dva historické restaurační kolesové parníky, Vltavu a Vyšehrad, které byly roku 2013 prohlášeny za kulturní památky. Oba zrekonstruované a plně funkční parníky plují na pravidelných linkách Prahou a na výletních plavbách na Slapy a Mělník. V současné době vlastní PPS 16 výletních lodí. [4]

Mezi další provozovatele osobní lodní dopravy v ČR patří [5]:

- Quarter s.r.o. – je plavební společnost, která zajišťuje svými 10 loděmi plavbu na úseku Vltavy dlouhém 114km na přehradách Slapy, Kamýk, Orlík a Kořensko.
- 1.PLAVEBNÍ – je společnost, která provozuje plavby po ramenech Dyje, a to na dvou trasách: Lednický zámek → Minaret a dále Minaret → Janův hrad (Janohrad) V současné době vlastní 1. PLAVEBNÍ celkem 7 lodí.
- Dopravní podnik města Brna – jako jediný dopravní podnik v České republice provozuje osobní lodní dopravu. Na brněnské přehradě se můžete svézt 6 loděmi.
- Baťův kanál – délka Baťova kanálu (od Otrokovic do Skalice) je v současnosti přibližně 53km. Některé úseky vedou řekou Moravou, jinde vede uměle vyhloubenými kanálovými úseky. Rozdíl výšek na této vodní cestě vyrovnává 13 zdymadel. Baťův kanál je v současnosti využíván pouze jako turistická vodní cesta a na pravidelné lince pluje 5 osobních lodí.
- Labská plavební společnost – která má ve svém lodním parku celkem 4 lodě. Působí v Ústeckém kraji a v sousedním Německu. Více si tuto společnost přiblížíme v praktické části, které se LPS týká.
- Máchovo jezero – V současné době Máchovo jezero obsluhují 4 lodě, a to osobní loď Jarmila, Hynek, Máj a Racek. V měsících červenec a srpen vyplouvají lodě denně v ostatních měsících po objednání. Trasa okružní plavby je Doksy → Hotel Port → Staré Splavy - Pláž → Staré Splavy → Šroubený → Borný → Březňák → Doksy. Pro lepší přehled se můžeme podívat na přístaviště na obrázku č. 1.

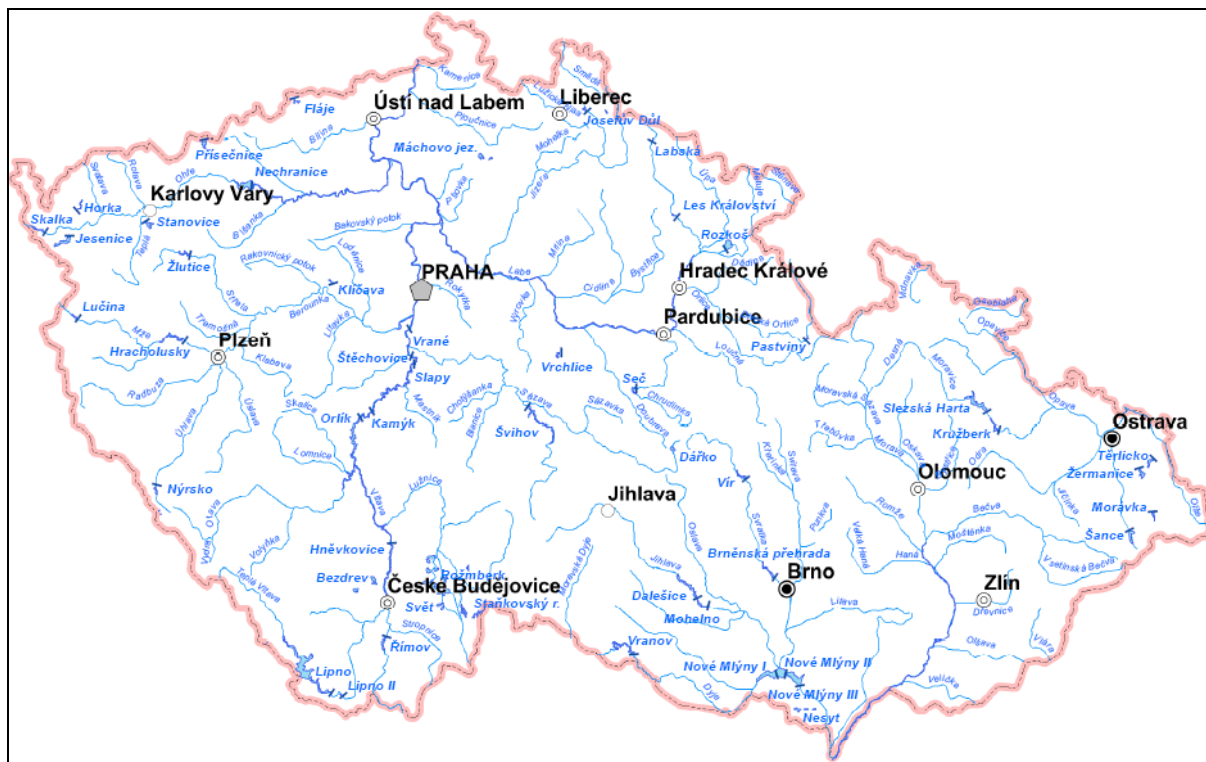


obrázek č. 1 přístaviště na Máchově jezeře [5]

- OLD Vranov – Osobní lodní doprava Vranov zajišťuje projížďku lodí po Vranovské přehradě. Společnost nabízí pravidelnou dopravní linku nebo okružní vyhlídkovou plavbu na dvou osobních lodích, které společnost vlastní.
- Hradecká paroplavební společnost – Dvěma kolesovými parníky se můžete svézt po Hradeckém kousku řeky Labe.
- Aikon – společnost provozující osobní lodní dopravu na Dalešické přehradě, která je zajímavá tím, že má pravidelnou linku a to po celý rok. Svézt se zde můžete lodí jen jednou a to lodí Horácko.

## 2.3 Vnitrozemská vodní cesta

V České republice je vodní doprava omezena především délkou splavných úseku. V České republice je to cca 355km na vodní cesty a vodní plochy se můžeme podívat na obrázku č. 2:



obrázek č. 2 mapa vodních cest v ČR

Podle českého zákona o vnitrozemské plavbě (č.114/1995 Sb.) je vnitrozemskou vodní cestou, každý vodní tok nebo jiná vodní plocha, na které je možné plavit plavidlo, to znamená provozovat plavbu. [6]

### 2.3.1 Součásti vodní cesty

Součástí vodní cesty podle § 2 a přílohy č. 1 zákona o vnitrozemské plavbě jsou [6]

- opevnění břehů, plavební mosty, plavební tunely a lodní propustě
- pobřežní obslužné cesty vodního toku,
- plavební znaky na hladině, na březích, na mostech a na jiných objektech a zařízeních, která křižují vodní cesty a kilometráž vodní cesty,
- uzavírací objekty na plavebních kanálech, zařízení pro regulaci stavu vody, nádrže pro zlepšování průtoků na vodní cestě, vodočty a výstražná zařízení,
- plavební komory, lodní zdvihadla (svislá nebo šikmá) včetně rejd a úsporných komor, popřípadě jiná speciální plavební zařízení pro řízení plavby a její bezpečnost,
- vodní části, břehové úpravy, nábřežní zdi a vyvazovací zařízení přístavů,
- vyvazovací a vodící zařízení (kotevní bóje, dalby, záchytné kůly, dopravní majáky, svodidla a odrazné rámy),

- pohyblivé můstky a ostatní zařízení přístavišť,
- zařízení k vybírání plavebních poplatků,
- velíny a jiná zařízení a objekty, sloužící bezprostředně k provozu vodní cesty nebo jejich součástí.

### 2.3.2 Dělení vodních cest v Česku

Podle způsobu a významu užívání a správy se vnitrozemské vodní toky dělí v České republice na různé kategorie:[6]

- Sledované vodní cesty (stavby na sledovaných vodních cestách lze zřizovat jen se souhlasem plavebního úřadu).
- Vodní cesty dopravně významné (za modernizaci a rozvoj odpovídá ministerstvo dopravy, poté nám zákon stanoví jejich seznam a vyhláška stanoví jejich rozdělení do určitých tříd a další parametry).
- Vodní cesty využívané.
- Vodní cesty využitelné.
- Vodní cesty účelové (na takových cestách je provozována pouze plavba rekreační a vodní doprava místního významu a jejich seznam určuje vyhláška ministerstva dopravy).
- Ostatní vodní cesty.

### 2.3.3 Třídy

Třídy vodních cest nám vyjadřují parametry délku, šířku, výšku, ponor a nosnost největšího plavidla, které může na vodní cestě plout. Třídy I až III (a k tomu ještě přidaná třída 0) jsou cesty místního významu, třídy IV, Va, Vb, VIa, VIb, VIc a VII cesty mezinárodního významu.[6]

### 2.3.4 Vodní cesty v Česku

V zákonu o vnitrozemské plavbě najdeme seznam využívaných a využitelných vodních cest. Mezi využívané vodní cesty patří úseky Labe, Vltavy a Moravy. Tyto úseky jsou zařazeny do tříd 0, I, IV a Va. Do využitelných cest patří úseky Labe, Bečvy, Odry, Ostravice, Berounky a Ohře. Mezi účelové cesty patří podle § 3 vyhlášky č. 222/1995 Sb. úseky Labe, Vltavy, Malše, Lužnice, Otavy a Sázavy a kolem 30 vyjmenovaných jezer a jezera s těžbou štěrkopísku. Mezi ostatní (nesledované) vodní cesty patří zejména úseky řek využívané ke sportovní kanoistice a raftingu a menší sportovně využívané vodní plochy.[6]

Následující dvě tabulky rozdělují využitelné vodní cesty a vodní plochy pro osobní lodní dopravu dle účelu plavby:

**tabulka č. 1 Vodní cesty v ČR pro velkou plavbu [6]**

Dolní LABE	kat. Va	109km
Střední LABE	kat. IV	102km
Dolní VLTAVA	kat. IV	91km
BEROUNKA	kat. IV	1km
<b>CELKEM</b>		<b>303km</b>

**tabulka č. 2 Vodní cesty v ČR pro malou plavbu a osobní dopravu [6]**

VLTAVA	Střední	kat. I	148,1km (131,5 splavných)
VLTAVA	Nádrž Lipno	-	4780ha
LABE	Přelouč-Kunětice	-	22,3km
MORAVA	Bařův kanál	kat. 0	55km
Ostatní nádrže a vodní cesty			

Mezi ostatní nádrže a vodní cesty patří: [6]

Lužnice: od Koloděj nad Lužnicí po ústí do Vltavy,

Otava: od Kavkovny po ústí do Vltavy,

Sázava: od Pikovic po ústí do Vltavy,

přehradní nádrže (15), rybníky (3), Máchovo jezero, Vodní plocha Velké Žernoseky.

Používání pravidel na plavebních cestách má podobně jako provoz na silnici svá pravidla.

Na dodržování pravidel dohlíží Státní plavební správa (SPS). Co se týče správy vodních cest, tu zajišťuje Ředitelství vodních cest ČR. Informace o vodních stavech, splavnosti řek, plavebních mapách a statistikách vodní dopravy v ČR nabízí Labsko-vltavský dopravní informační systém (LAVDIS).

### 2.3.5 Signální znaky a znakování vodních cest

Máme 5 druhů značek a signalizací plavby: [6]

- Zákazové signální znaky (zákaz proplutí, zákaz kotvení atd.),
- Příkazové signální znaky (příkaz plout ve směru stanoveném šipkou, příkaz dát zvukový signál atd.),
- Omezující signální znaky (hloubka je omezena, průjezdná výška je omezena atd.),
- Doporučující signální znaky (doporučení držet se v určeném prostoru atd.),



- Upozorňující (informativní) signální znaky (jez, převozní loď, místo doporučené pro obrat).

## 2.4 Přívozy v ČR

Přívoz je soustava zařízení umožňující překonání řeky nebo obdobné vodní plochy (v České republice je to především řeka) pomocí plavidla přesněji převozní lodí. Převozní loď je plavidlo, které zajišťuje přepravu napříč vodní cesty a které je jako převozní loď klasifikováno oprávněným orgánem. O ovládání převozní lodi se stará převozník. Požadavky na jeho způsobilost stanoví v závislosti na významu toku a druhu převozní lodi vyhláška Ministerstva dopravy č. 224/1995 Sb., o způsobilosti osob vedení a obsluze plavidel. V historii bývaly přívozy zřizovány ve městech i mimo ně, především tam, kde byla frekventovaná komunikace. Postupem času tato místa nahradily mosty.[7]

### 2.4.1 Druhy přívozů

V České republice rozdělujeme dva druhy dělení přívozů:[7]

#### a) Dělení podle pohonu

- Přívoz poháněný odpichovacím bidlem nebo veslováním je jedním z nejjednodušších a tedy i nejstarším druhem přívozu.
- Přívoz poháněný motorem je zaveden na principu, že loď se buď pohybuje volně, nebo je jistěna lanem, které je upevněno na jedné straně k lodi a na druhé straně k posuvné spojici umístěné na vodorovném laně napnutém mezi stožáry.
- Bezmotorový přívoz poháněný proudem řeky – loď musí být vybavena soustavou lan, díky níž je možné ji natočit tak, aby ji proud řeky poháněl k místu určení. Nastává tu i možnost, že jsou lana natažena v úrovni hladiny řeky. V tomto případě nesmí po řece podélně projíždět žádná jiná loď.

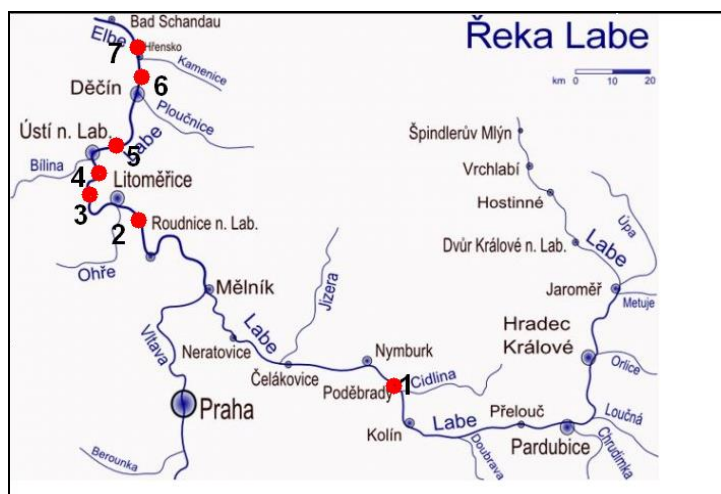
#### b) Dělení podle druhu jistění

- Nejistěný přívoz
- Přívoz s horním jisticím lanem
- Přívoz s jisticím řetězem na dně řeky

### 2.4.2 Labské přívozy

V České republice je v současné době 30 přívozů z toho 26 je v provozu.

Vzhledem k zaměření bakalářské práce jsou uvedeny pouze Labské přívozy, které jsou řazeny po směru toku, jak můžeme vidět na obrázku č. 3: [5]



obrázek č. 3 Labské přívozy [5]

1. Přívoz Oseček u Poděbrad - přívoz byl založen v roce 1836 a fungoval až do roku 1978. Do již zmíněného roku 1978 působil přívoz jako osobní, ale i jako nákladní motorový přívoz s obsluhou horního vodiče. Byl dále obnoven v roce 2006 jako osobní přívoz, motorová loďka bez jištění.
2. Lovosice (zámek) – Píšťany - slouží převážně k turistickým účelům, tedy k přepravě osob a jízdních kol. Zajišťuje dopravu k píšťanskému jezeru.
3. Velké Žernoseky- Malé Žernoseky - provozovatelem přívozu je už podle oblasti obec Malé Žernoseky. Z tržby za jízdné je hrazen plat převozníka a určité provozní náklady. Už delší dobu se uvažuje o výstavbě mostu.
4. Církvice – Dolní Zálezly - přívoz slouží k přepravě cestujících mezi levým břehem Labe od přístavního můstku v Dolních zálezlech, kde se v blízkosti nachází i vlakové nádraží. Jednou z mnoha výhod je i bezbariérový přístup pro cestující se zdravotním postižením. Doba plavby je cca 7min.
5. Velké Březno – Povrly, Neštědice - tento přívoz slouží k přepravě mezi Ústím nad Labem a Děčínem. Tento přívoz funguje celoročně. Výjimkou jsou pouze dny, kdy je nedostatek, nebo naopak přebytek vody.
6. Dolní Žleb – Přívoz - slouží jako spojnice mezi východním a západním břehem. Na západě je zastávka přívozu v blízkosti železniční zastávky Dolní Žleb naopak na východním břehu končí u silnice mezi Hřenskem a Děčínem.

7. Schöna – Hřensko - tento přívoz je přívozem přechodným. Je to jediný vodní hraniční přechod ČR.

Dále by se tu měl nacházet ještě přívoz Nučnický u Travčic, ten ale v současné době není v provozu. [5]

## **2.5 Zdymadlo**

Zdymadlo je souhrnný název pro vzdouvací objekt, který je tvořen jezem, přehradou, plavební komorou, popřípadě horním a dolním plavebním kanálem a vodní elektrárnou. [8]

### **2.5.1 Plavební komora**

Plavební komora, podle pana Kubece a Podzimka, zajišťuje plynulou plavbu na řekách a umožňuje překonat velké výškové rozdíly. Plavební komory jsou umístovány na vodních cestách např. v plavebním kanálu či průplavu, nebo přímo na řekách.[8]

Plavební komora je v podstatě žlab opatřený na koncích horními a dolními vraty. Horní a dolní konec komory, vybavený vraty se nazývá ohlaví. Plavební komora dále obsahuje plnicí a prázdnicí systém, který umožňuje hladinu vody v komoře zvyšovat, nebo naopak snižovat. Při vyrovnaných hladinách v komoře a ve zdrži plavidla po otevření příslušných vrat do komory vplouvají anebo naopak vyplouvají. [8]

Plavební komory dělíme podle různých hledisek. Podle konstrukce stavební části na plavební komory betonové, dřevěné, plavební komory z ocelových štetových stěn atd. Nejdůležitější rozdíly jsou ve způsobu plnění a prázdnění plavebních komor. Plavební komory s přímým plněním (prázdněním) se plní či prázdní uzavíratelnými otvory ve vratech, popřípadě dle speciálně konstruovaných vrat. Toto jednoduché řešení je pro plavební komory malých a středních rozměrů a pro spády asi do 12m, kterých je v plavební síti většina. U větších a vyšších plavebních komor se už musí použít složitější plnicí systém, který je založen na daleko větším průtoku, který se musí rovnoměrně rozložit po celém dně komory. Proto se budují komory s nepřímým plněním a prázdněním buď s dlouhými bočními, nebo dnovými odtokovými kanály a výtoky z nich, které rozdělí přítok (odtok) po celé délce komory, nebo dokonce komory s komplikovaným plnicím a prázdnicím systémem jehož výtoky jsou rozděleny podélně nebo příčně po celé ploše dna. [8]

## 2.5.2 Postup proplouvání komorou ve směru po proudu

V první řadě se uzavřou vrata plavební komory, které zabraňují odtoku vody v komoře. Voda v komoře se napustí do horní hladiny vody. Horní vrata se otevírají a plavidlo vpluje dovnitř komory. Plavidlo musí být v komoře zajištěno. Zajišťuje se tak, že je v komoře uvázáno pomocí lan k vázacím prvkům (Pacholata, vázací kříže atd.). Po vplutí lodě do plavební komory, se uzavřou horní vrata a komora se začne vypouštět. Poté, co se dolní hladina rovná hladině vody v komoře se otevírají dolní vrata plavební komory a loď komoru opouští. [8]

## 2.5.3 Zdymadlo Střekov

Zdymadlo Střekov je u nás také známe jako Masarykovo zdymadlo nebo také zdymadlo T. G. Masaryka. Je to zdymadlo na Labi v Ústí nad Labem ř. km 767,679, ihned pod hradem Střekov na pravém břehu. A je posledním vodním dílem na dolním Labi, na další zdymadla se můžeme podívat na obrázku č. 4. Zdymadlo Střekov bylo vybudováno v roce 1924 až 1936 a v té době to bylo jedna z největších vodních děl v celé republice a nejmodernější v Evropě. Účelem stavby bylo především splavnění střekovských peřejí, které byly často nesjízdné.

Plavbě slouží dvě plavební komory, malá a velká. Malá má rozměry 2 x 82,5 m x 13 m a velká o rozměrech 170 m x 24 m.

Dále je součástí zdymadel také vodní elektrárna. Jsou zde nainstalovány tři vertikální Kaplanovy turbíny o celkovém výkonu 19,5 MW. Zajímavostí ovšem je, že se tato elektrárna využívá trvale – nejen v energetických špičkách, jak je tomu u většiny dalších. S celkovým výkonem 15 MW jde o největší průtočnou elektrárnu v povodí Labe.

Další účel zdymadel je, že vytváří nad zdymadly tzv. střekovskou nádrž, která vytváří jezero dlouho 19,8 km. Kromě zajištění splavnosti snižuje nebezpečí povodní v úseku Lovosice – Zálezly a umožňuje také odběry povrchové vody pro hospodářské účely. Zajímavostí je i rybí přechod, který je v dělicím pilíři mezi jezem a elektrárnou. [9]



obrázek č. 4 Labská zdymadla od Mělníka po Děčína[9]



obrázek č. 5 Zdymadlo Střekov [zdroj:vlastní]

## 2.6 Přístav a molo

Přístav je soustava ploch a zařízení, nacházející se na vhodném místě břehu řeky. Jeho účelem je umožnit bezpečně kotvení, manipulaci s plavidly, zajištění snadné vykládky a naložky zboží dále také naložování a vylodování osob.

Základní stavbou přístavu je přístavní molo. Molo je pevná nebo plovoucí stavba, která slouží k zajištění přístupu k plavidlům kotvicím na vodní ploše nebo vodním toku. U mola musí být dostatečná hloubka, aby loď nenarazila na dno. [8]



obrázek č. 6 Lodní můstek v Děčíně [Zdroj: vlastní]

## 2.7 Vliv přírodních podmínek na osobní lodní dopravu

Rozvodnice povodí Labe kopíruje převážně hraniční hory a Českomoravskou vrchovinu. Do Čech nevtéká žádná vodnatější řeka a Labe je tedy ve svých zdrojích vody zcela závislé na sněhohodešťových srážkách. Největším problémem české kotliny nejsou ani tak povodně, ale sucho.

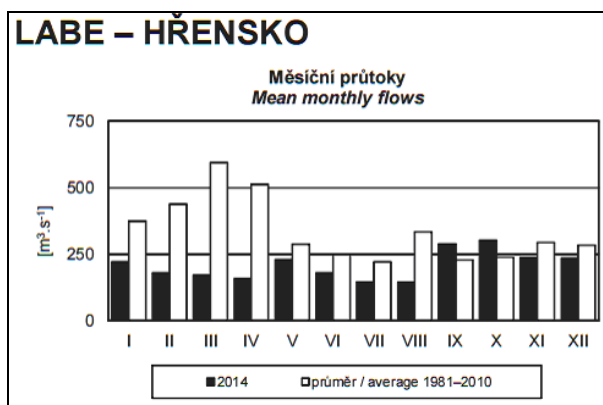
Labe je řeka sněhohodešťového typu s velkým rozsahem kolísání průtoků mezi roky a jednotlivými měsíci. To je nepříznivé pro zajištění plavebních hloubek v regulovaném úseku Labe pod posledním českým jezem Střekov v Ústí n. L.

Například v profilu vodočtu Ústí n. L z roku 1972 byl průměrný roční průtok 146 m<sup>3</sup>/s od roku 1980 se skoro trojnásobně zvýšil na 463 m<sup>3</sup>/s a následně do roku 1984 opět snížil na 199 m<sup>3</sup>/s.

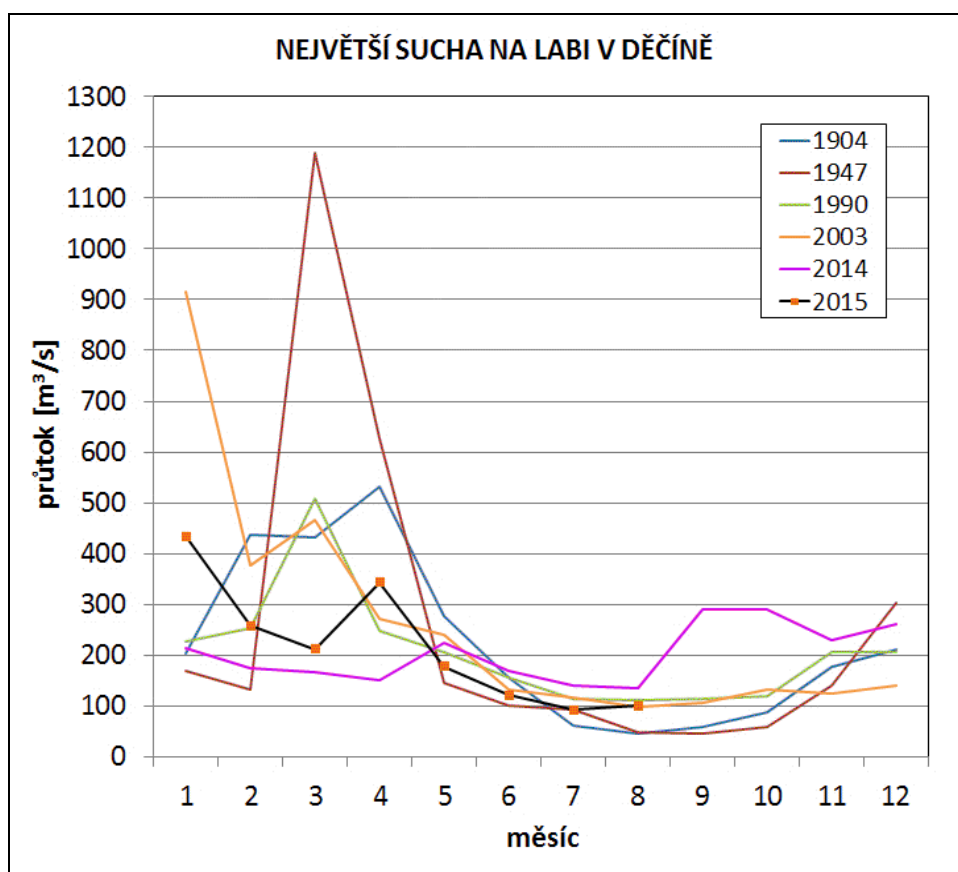
Nejhorší situace nastává v letním období, kdy průtok v Labi klesá v profilu vodočtu Ústí nad Labem pod 110 m<sup>3</sup>/s a povolený ponor protiproudnic motorových plavidel ve II. českém úseku je menší 80 cm a plavební provoz v této části Labe z technických

důvodů ustává. Na měsíční průtoky se můžeme podívat na obrázku č. 7 a na obrázku č. 8 kdy byla největší sucha.

Vlivem ztížených plavebních podmínek, zejména při nízkých průtocích na regulovaném úseku dochází k závažným plavebním nehodám, především k proražení dna plavidel.[16]



obrázek č. 7 Měsíční průtoky [16]



obrázek č. 8 Největší sucha na Labi v Děčíně[16]

## 3. Cenové strategie používané v osobní lodní dopravě

### 3.1 Základní pojmy a terminologie

Základní pojmy a terminologie, jak jsou uvedeny v knize pana Kašíka: [10]

#### Cena

- Cena je vyjádření hodnoty zboží nebo služby v peněžních či jiných jednotkách.
- Mění se v čase podle momentální nabídky a poptávky v závislosti na jejich očekávaném vývoji.
- Cena má mnoho podob – mzda, záloha, nájemné, školné, honorář, úrok, poplatek, atd.

#### Dva pohledy na cenu

- a) Cena z ekonomického hlediska – pokud prodávající chápe cenu z ekonomického hlediska, má snahu ji maximalizovat a dosáhnout krátkodobého růstu zisku.
- b) Cena z marketingového hlediska – Je to prozíravější úhel pohledu, který chápe cenu jako nástroj marketingové podpory.

#### Funkce ceny z ekonomického hlediska

Předpokladem fungování ceny jako marketingového nástroje je tržní prostředí s volnou tvorbou cen. Cena jako ekonomická kategorie na firemní úrovni může plnit několik funkcí.

- Vyrovnávat nabídku a poptávku,
- Vytvářet tlak na efektivnost hospodaření,
- Podporovat další rozvoj firmy (vývojem a inovací).

Tím, že cena ovlivňuje poptávku, ovlivňuje i prodejnost služby a okruh zákazníků. U některých kategorií zákazníků však nízká cena není směrodatná pro rozhodnutí o koupi.

#### Faktory ovlivňující tvorbu ceny

Z marketingového hlediska faktory ovlivňující tvorbu ceny na faktory

- Vnější
  - očekávaná cena,
  - rovnováha mezi nabídkou a poptávkou,
  - konkurence.
- Vnitřní
  - cíle,
  - náklady,
  - klienty (potenciál cílových segmentů).



## Metody tvorby cen orientované na zákazníka, náklady a konkurenci

Koncepce 3 C:

- Customer demand schedule – funkce poptávky zákazníka,
- Competitor's prices – ceny konkurence,
- Cost function – nákladová funkce.

tabulka č. 4 Stanovení ceny na základě 3C[10]

Náklady + marže = prodejní cena	Poptávka Stanovení očekávané ceny – náklady = marže	Konkurence Referenční cena konkurence Rozhodnutí být levnější či dražší marže
Otázka: Jak se budou naše náklady vyvíjet?	Otázka: Jaký bude pro nás potenciální trh?	Otázka: Jak se bude vyvíjet náš tržní podíl?

### Posloupnost kroků procesu stanovení ceny

- Definování marketingových cílů v oblasti cen
- Volba cenové strategie
- Analýza nákladu, stavu poptávky a konkurence
- Stanovení výše ceny
- Sledování ceny s ostatními cenovými nástroji
- Cenová kontrola

### Analýza nákladů a výnosu, poptávky a konkurence

Tento krok reprezentuje široký okruh marketingových zjištění a rozborů všech faktorů, které mají dopad na tvorbu ceny.

#### 3.1.1 Výběr metody tvorby ceny – určení cenové strategie

Při stanovení ceny je třeba brát v úvahu jak poptávku, náklady tak i ceny konkurence. Spodní hranici ceny představují náklady, ceny konkurence a substitučních výrobků, to je základní orientací při stanovení ceny a výše poptávky určuje cenový strop. K hlavním metodám tvorby cen patří: [10]

- tvorba cen podle nákladů,
- tvorba cen podle poptávky,
- tvorba cen podle konkurence,
- stanovení ceny na základě analýzy bodu zvratu.

## 3.2 Cenové strategie

Cena je hodnota, jíž se zákazníci vzdají výměnou za získání požadovaného produktu. Cenu lze zaplatit ve formě peněz, zboží, služeb nebo čehokoliv jiného, co má hodnotu pro druhou stranu. Cena je:[11]

- množství peněz požadované za transfer produktů od dodavatele ke spotřebitelům,
- kontrolovatelná proměnná (firma ji využívá k maximalizaci obrátu a zajištění image značky mezi spotřebiteli),
- jediný prvek marketingového mixu, který generuje příjmy,
- prvek, který lze velmi rychle měnit,
- ve srovnání s ostatními nástroji marketingového mixu méně závislá na vnějším,
- prostředí všestranný nástroj, který dlouhodobě ovlivňuje úspěch firmy (cenová politika má,
- výrazný vliv na zisk, současně však cena ovlivňuje i psychologické reakce a chování, základní složkou komunikace mezi kupujícím a prodávajícím,
- součástí ohodnocení produktu spotřebitelem.

Cena plní několik funkcí:[11]

- alokační – napomáhá kupujícímu při rozhodování o tom, jak má vynaložit své peníze a jakým způsobem je rozdělit (alokovat svou kupní sílu), aby koupí bylo dosaženo maximálního možného užitku,
- informační – informuje zákazníka o pozici výrobku na trhu, o jeho vztahu k výrobkům srovnatelným, konkurenčním a substitučním.

Cena by měla splňovat strategická kritéria firmy a současně i očekávání trhu. Většina firem tvoří cenu na základě vzniklých nákladů, případně ještě s přihlédnutím k cenám konkurence. Ceny by měly být výsledkem plánovacího procesu.[11]

### 3.2.1 Postup stanovení ceny

1. stanovení cílů cenové politiky,
2. odhad poptávky,
3. určení nákladů,
4. analýza konkurenčních cen a nabídek,
5. výběr metody tvorby ceny,
6. stanovení konečné ceny.

### 3.2.2 Stanovení cílů cenové politiky

Cíle cenové tvorby musí vycházet z firemních a marketingových cílů. Čím jasněji jsou tyto cíle vymezeny, tím snadnější bude určení ceny. V této souvislosti lze vymežit tyto základní cíle: [11]

- cíl přežití,
- cíl maximalizace zisku,
- cíl maximalizace tržního podílu (obratu),
- cíl vůdcovství v kvalitě,
- další specifické cíle.

**tabulka č. 3 Marketingové cíle [11]**

Název cíle	Charakteristika cíle	Odpovídající výše ceny
Cíl přežití	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zajistit chod podniku</li> <li>- nepřerušit kontinuitu podnikání</li> <li>- zabezpečit prodej přebytkových výrobků</li> <li>- vyrovnat se s intenzivní konkurencí</li> <li>- zvládnout rychle se měnící požadavky zákazníků</li> <li>- využít přebytečné kapacity</li> <li>- představuje dočasné řešení</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pod úrovní celkových nákladů</li> <li>- ve srovnání s udržením života podniku se zisk stává méně důležitým</li> </ul>
Cíl maximalizace zisku	<ul style="list-style-type: none"> <li>- získání aktuálního finančního efektu před dlouhodobou perspektivou</li> <li>- riziko snížení poptávky</li> <li>- nebezpečí snížení podílu na trhu</li> <li>- takto stanovený cíl je typický pro fázi zralosti životního cyklu výrobku</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cena maximalizuje běžný zisk, příjmy v hotovosti</li> <li>- cena zabezpečuje nejrychlejší návratnost investic</li> </ul>
Cíl maximalizace tržního podílu	<ul style="list-style-type: none"> <li>- prostřednictvím dlouhodobé ziskovosti zabezpečit dominantní postavení na trhu s cílem odradit konkurenci a maximalizovat zisk</li> </ul> <p>předpoklady:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vysoká citlivost poptávky na změnu ceny</li> <li>- možnost skutečného odrazení konkurence</li> <li>- klesající náklady na jednotku výroby s růstem objemu výroby</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nízká počáteční cena</li> </ul>
Cíl vůdcovství v kvalitě	<ul style="list-style-type: none"> <li>- výjimečnost výrobku (tradice, kvalita, značka)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nejvyšší cena, která má uhradit náklady na výzkum a vývoj</li> </ul>

	- vysoká cena může přilákat nové konkurenty (současná poptávka zabezpečí i při vysoké ceně dostatečný počet zákazníků)	
Další specifické cíle	- zabránit nebo ztížit vstup konkurence - zvýšit přitažlivost podniku - stabilizovat trh	- výhodná cena z hlediska zákazníka odráží reálnou situaci na trhu - snížení ceny - ceny na úrovni konkurenčních

### 3.2.3 Odhad poptávky

Odhad poptávky pomáhá určit možné ceny, jež by měly být za daný produkt požadovány. Pomocí odhadu poptávky je možno získat představu o tom, jaké objemy prodeje se dají očekávat při různých cenách. Zde je nutné vycházet ze základních ekonomických zákonů poptávky. Kromě chápání vztahu mezi cenou a poptávkou je důležité vědět, jak citliví jsou zákazníci ke změnám ceny. Měřítkem citlivosti zákazníků ke změnám ceny je cenová elasticita poptávky.

Význam zjišťování poptávky spočívá v tom, že pomáhá vymezit horní hranici ceny, kterou je zákazník za konkrétních okolností (úroveň příjmů, intenzita reklamy apod.) ochoten za nabízený výrobek zaplatit.[11]

### 3.2.4 Určení nákladů

Poptávka určuje cenový strop, který si může podnik u svého výrobku dovolit. Náklady určují nejnižší možnou cenu pro podnik, při níž nevzniká zisk. Podnik si přeje dosáhnout na trhu takové ceny, která pokryje náklady na výrobu a prodej výrobku, včetně přiměřené odměny za jeho úsilí a riziko. Celkové náklady za určité období jsou dány součtem fixních a variabilních nákladů pro daný objem produkce. Součet těchto nákladů určuje minimální hranici ceny, při které může podnik dlouhodobě fungovat.[11]

### 3.2.5 Analýza konkurenčních cen a nabídek

Konkurenční ceny a jejich očekávané změny mohou pomoci podniku při rozhodování, s jakou cenou by měl umístit výrobek na trhu. Pro tento účel potřebuje podnik znát jakost a ceny všech konkurenčních nabídek.

Tyto informace je možné získat několika způsoby:[11]

- vyslat pracovníky, aby vyhodnotili a porovnali konkurenční nabídky,

- získat konkurenční cenové nabídky nebo nakoupit konkurenční výrobky a pak je zkoumat,
- dotazování kupujících, jak vnímají cenu a jako konkurenčních výrobků.

Jestliže má podnik dostatek informací o konkurenčních nabídkách, může je použít jako výchozí orientační bod pro vlastní tvorbu ceny:

- jestliže nabídka podniku bude značně podobné nějaké konkurenční nabídce, pak se cena výrobku podniku musí co nejtěsněji blížit konkurenční ceně, nechce-li podnik ztrácet prodej,
- jestliže je nabídka podniku horší než konkurenční nabídka, nemůže podnik stanovit cenu vyšší, než má konkurent,
- jestliže je nabídka podniku špičková, může podnik stanovit vyšší cenu, než má konkurence.

Podnik si však musí být vědom toho, že konkurenční firmy mohou reagovat pomocí změn cen svých výrobků. V podstatě podnik využívá svoji cenu, aby určila postavení své nabídky vůči konkurenci. Analýza je tedy permanentní činností nejen u cen, ale i u všech ostatních faktorů.[11]

### **3.2.6 Stanovení konečné ceny**

Předcházející metody umožňují zúžit rozsah, ze kterého má být vybrána konečná cena.

Při výběru konečné ceny musí podnik vzít v úvahu ještě některé další faktory:[11]

- psychologické působení ceny,
- cenovou politiku podniku,
- vliv ceny na další účastníky.

### **3.2.7 Přizpůsobování cen**

Firmy obvykle nestanoví jedinou cenu, ale spíše cenovou strukturu, která odráží variace v geografické poptávce, nákladech, v požadavcích tržních segmentů, v načasování nákupů, v úrovních objednávek, ve frekvenci dodávek, v zárukách, v servisních kontraktech a také variace u dalších faktorů. V důsledku rabatů, slev, srážek, náhrad a propagační podpory firma jen zřídka dosáhne stejného zisku za každou prodanou jednotku. Ke strategiím přizpůsobování cen se řadí: [11]

- geografická tvorba cen,
- cenové slevy a srážky,
- propagační tvorba cen,
- diskriminační tvorba cen.

### **Geografická tvorba cen**

Představuje stanovení ceny produktů pro různé zákazníky v odlišných lokalitách a zemích.

Geografická tvorba cen může probíhat následujícími způsoby:[11]

- tvorba jednotných cen zahrnující dodání,
- zónová tvorba cen (území rozdělíme na zóny, uvnitř zóny platí jedna cena),
- tvorba cen podle základního bodu,
- tvorba cen absorpcí nákladů na dopravu.

### **Cenové slevy a srážky**

Sleva je časově omezené snížení ceny. Rozlišujeme: [11]

- hotovostní slevy (při platbě v hotovosti před dobou splatnosti),
- množstevní slevy,
- sezónní slevy,
- funkční slevy (obchodní slevy pro obchodníky).

**Srážka** je platba určená k získání distributora k účasti ve speciálních programech. Například srážky za výkup starého zboží nebo propagační srážky.

**Náhrady** jsou typem slev. Jde o částky, které platí výrobci maloobchodním firmám za smluvní zajištění formy podpory prodeje jejich výrobků.

**Rabat** je dodatečná sleva, kterou může zákazník získat ke stanovené ceně za podmínek, jež jsou určeny dodavatelem. Na rabat není automaticky nárok. Cílem využívání rabatů je snaha o: [11]

- zvýšení počtu zákazníků,
- zvýšení objemu prodeje,
- zvýšení zisku,
- zlepšení image dražšího zboží i navzdory levé nabídce konkurence.

### **Propagační tvorba cen**

Propagační tvorba ceny představuje dočasné snížení cen výrobků pod úroveň ceníkových cen. Firmy ji používají ke stimulaci včasných nákupů.

### **Diskriminační tvorba cen**

Cenová diskriminace je prodej stejného produktu za dvě nebo více cen, které neodrážejí proporční rozdíl v nákladech.

### **3.2.8 Ceny služeb**

Tvorba cen v organizacích poskytující služby je výsledkem mnoha faktorů. K nejdůležitějším patří cíle organizace, charakter služeb, které poskytuje, náklady a intenzita konkurence na trhu, na kterém umisťuje svoje služby. Zvláštnosti tvorby cen ovlivňují jejich obecné vlastnosti, zejména nehmotnost, pomíjivost, neoddělitelnost od osoby poskytovatele a proměnlivost. V cestovním ruchu je při tvorbě cen nutné zohlednit specifické vlastnosti služeb cestovního ruchu. [11]

Pro účely tvorby cen je možno klasifikovat služby na: [11]

- služby podléhající veřejné regulaci (vzdělávací, zdravotní, komunikační),
- služby podléhající samoregulaci (regulovány různými profesními institucemi a asociacemi),
- služby tržní, s plnou liberalizací cenové tvorby.

Nejčastěji používanými metodami tvorby cen jsou: [11]

- nákladová,
- podle konkurence,
- hodnotová.

Nákladová metoda již byla popsána. Je však nutné upozornit na skutečnost, že v souvislosti s poskytováním služby mohou zákazníkovi vzniknout ještě jiné náklady než ty, jež jsou obsazeny v ceně požadované za službu. Jedná se o alternativní náklady spojené s: [11]

- časem (čas strávený vyhledáváním služby mohl využít jinak),
- fyzickým úsilím (např. samoobslužné typy služeb),
- psychickým pochopením.

Stanovení ceny podle konkurence je poměrně náročné. Je důležité dobře rozpoznat komplexní produkt konkurence, všechny jeho vrstvy i jednotlivé komponenty.

S rostoucí vyspělostí zákazníků je potřebné uvažovat o hodnotě služby pro zákazníka. Toho zajímá čistá hodnota, kterou nákupem služby získal. Zákazník zpravidla nehodnotí službu samu o sobě, ale ve srovnání s konkurenčními službami. [11]

### 3.3 Marketingový mix

Marketing obecně je aplikovaná vědní disciplína, která využívá poznatky z jiných oborů. Pomáhá k dosahování podnikových cílů, což je především zisk. Umožňuje poznávat a porozumět trhu a zvyšuje kvalitu podnikatelských rozhodnutí. [12]

Marketing ovšem není jen prodej zboží nebo služby, také zahrnuje:

- Průzkum trhu
- Poznávání konkurence
- Boj o zákazníka

Cílem marketingu je maximální spotřeba, maximální uspokojení potřeb zákazníka, maximální výběr, maximální životní standart.[12]

4P

- Product (výrobek) je samostatným výrobkem, službou anebo může označovat sortiment, kvalitu, design či obal, veškeré faktory, které vedou spotřebitele ke koupi, v souvislosti s tím, co od výrobku očekává.
- Price (cena) již byla výše zmíněna.
- Promotion (propagace) určuje, jak se zákazník o produktu dozví – přímo, nebo přes reklamu, či podporu prodeje.
- Place (distribuce) uvádí, kde a jak je, nebo bude produkt prodáván včetně distribučních cest a dopravy.

#### 3.3.1 Marketingový výzkum

Marketingový výzkum je souhrn aktivit, které zkoumají všechny části marketingové praxe včetně trhů, výrobků, distribučních cest, cen, chování zákazníka.[12]

**Marketingový výzkum se skládá z 5 základních kroků:**

- Definování problému



- Plán výzkumu
- Sběr informací
- Analýza údajů
- Závěry a doporučení

### **Definování problému**

Je to nejdůležitější krok při marketingovém výzkumu. Obsahuje specifikaci problému, který má být prostřednictvím problému řešen. Bez jasného definování problému a jeho příčin vzniku se stává výzkum většinou bezcenným.

### **Plán výzkumu**

Při tomto kroku určíme užší specifikace potřebných informací a sestavení projektu.

### **Sběr informací**

- Sekundární informace: získáme je rychle, ale jsou nepřesné.
- Primární údaje: jsou náročně získávány přímo v terénu dle specifických potřeb podniku. Získáváme je prostřednictvím dotazníků a anket.

### **Zdroje sekundárních údajů dělíme na:**

- Interní (vnitřní)
  - nacházejí se přímo v podniku (tržby, údaje z účetnictví, rozborů hospodářské činnosti aj.).
  - z hlediska ceny a dostupnosti jsou nejlevnějšími a nejdostupnějšími informacemi.
  - mohou posloužit jako výchozí bod marketingového výzkumu.
  - jsou snadno dostupné a ověřitelné.
- Externí (vnější)
  - podávají potřebné údaje o demografických, ekonomických, sociálních a jiných aspektech života ve společnosti.

### **Základní metody výzkumu**

- Pozorování je metoda výzkumu, která se využívá při získávání informací, které nám zákazník nemůže nebo nechce poskytnout.
- Průzkum se uskutečňuje pomocí dotazníku a vhodně zvoleného kontaktu se zákazníkem.

- Experiment se může uskutečňovat v laboratorních podmínkách nebo v terénu. Pokud je, experiment prováděn v terénu mají výzkumníci větší jistotu, že se zákazníci budou chovat přirozeně.

Zjišťování informací může probíhat buďto osobně, poštou, telefonicky nebo přes internet. Každá varianta má své výhoda a nevýhody.

- Osobně: Výhoda je v pružnosti a rychlosti získávaných informací a v jejich množství, nevýhodou jsem ovšem vysoké náklady.
- Písemně: Výhodou je možnost získání velkého množství informací. Odpovědi jsou většinou upřímnější. Nevýhodou naopak je prakticky nulová pružnost.
- Telefonicky: Výhody v rychlosti, ceně a pružnosti.
- Internet: Výhody v rychlosti, ceně a pružnosti. Odpovědi jsou upřímnější z toho důvodu, že na to zákazník má více času.

### **3.3.2 Dotazník**

V dotazníku mohou být dva druhy otázek, otázky uzavřené a otevřené. [12]

#### **Otázky uzavřené**

- otázky se 2 možnostmi odpovědí
- otázky s více než 2 možnými odpověďmi
- respondent vyznačuje na stupnici míru souhlasu nebo nesouhlasu s uvedeným výrokem např. silně nesouhlasím, nesouhlasím, nevím, souhlasím atd.
- stupnice je opatřena 2 póly s opačným významem a respondent vyznačuje směr a intenzitu svého hodnocení
- respondent hodnotí intenzitu vztahu k určité skutečnosti (např. tato skutečnost je pro mě: nejvíce důležitá / velmi důležitá/ důležitá do určité míry
- respondent hodnotí určitý objekt na klasifikační stupnici

#### **Otázky otevřené**

- ponechává formulaci odpovědí na respondentovi
- rozmanitější pohled do vědomí
- obtížné zpracování

## **4. Náklady na provozování osobní lodní dopravy**

### **4.1 Základní pojmy, terminologie a označování**

Podle knihy pana Eislera a Kosiny v oblasti kalkulace nákladů vychází základní pojmy z rozpočtovnictví a účetnictví a jsou konkrétně definovány v daných zákonných nebo vyhláškových úpravách. [13]

#### **Náklady**

Jsou v peněžní formě vykázány, vypočítány či normalizovány spotřeby faktorů dopravní a přepravní produkce. Náklady rozdělujeme pravidla do 4 hlavních kategorií:

- podle nákladových druhů (v základním účetnictví)
- podle účelu vynaložení (ve vnitropodnikovém účetnictví)
- podle kalkulačních položek (v kalkulaci nákladů)
- podle závislosti na objemu výkonu (v kalkulaci nákladů)

#### **Přímé náklady**

Jsou veškeré náklady, které lze vztáhnout ke konkrétnímu úkonu, často se označují jako jednicové.

#### **Nepřímé náklady**

Pod nepřímými náklady rozumíme takové náklady, které připadají na vytvoření více dopravních či přepravních výkonů. Nemůžeme je jednoznačně k úkonu přiřadit. Označujeme je jako režijní náklady.

#### **Úplné vlastní náklady**

Pod těmito náklady se vykazuje úhrn přímých a nepřímých nákladů na dopravní, přepravní nebo jiné výkony.

#### **Variabilní náklady**

Za variabilní náklady považujeme takové náklady, které se v důsledku změny stavu objemu mění.

#### **Fixní náklady**

Jako fixní náklady se označují takové náklady, které hodnotíme jako nezávislé na objemu produkce, někdy je nazýváme také jako opakované náklady.

### **Stupňovité náklady**

Označujeme tak nezávislé náklady, k jejichž změně dochází skokem, zpravidla při změnách výrobních kapacit podniku.

### **Marginální náklady**

Tyto náklady jsou mírou pro změnu celkových nákladů podniku při změně výkonů, které nevytváří potřebu žádné změny dopravní kapacity.

### **Plánované náklady**

Náklady plánované na základě přijatých dopravních, přepravních a jiných výkonů. Zpravidla se pro každý nákladový druh plánují odděleně.

### **Příjmy**

Jsou to všechny platební postupy doložené údaji o zaplacení výkonů včetně přeúčtování.

### **Výdaje**

Výdaji jsou všechny platební postupy doložené údaji o zaplacení nákupu vstupů nutných k zajišťování potřebné produkce včetně přeúčtování.

### **Výnosy (tržby)**

Za výnosy považujeme na trhu získané peněžní prostředky získané prostřednictvím provedených úkonů

### **Produktivita**

Je poměr vytvořeného množství výkonů vůči použitému množství výrobních faktorů.

## **4.2 Kalkulace nákladů vodní dopravy**

Podle knihy Eislera a Kosiny má vodní doprava dvě výrazné oblasti, jednak vnitrozemskou říční dopravu a jednak dopravu námořní. Kromě toho existuje doprava říčně námořní (plavidla jsou uzpůsobena pro plavbu v řekách i mořích) a přepravní systém lichterové dopravy, který je obdobou kontejnerového přepravního systému. [13]

Principy kalkulace vodní dopravy jsou v jednotlivých systémech samozřejmě poněkud odlišné podle technických a technologických parametrů, z hlediska ekonomického však obdobné.

Rovněž se v této dopravě užívají převážně relační tarify, pokud by se to jevílo účelným (např. na řekách, kde je vysoká četnost přepravy a hrají tady v dopravním systému daného

státu významnější úlohu, než v podmínkách České republiky) lze konstruovat tarify a kalkulovat náklady plošně. To může platit především v osobní dopravě na jezerech a řekách, pro svoz a rozvoz zásilek tam, kde není jiná dostupnost.

#### **4.2.1 Kalkulační jednice**

Pod kalkulační jednicí si dovedeme představit například konkrétní výkony přesně vymezené jako předmět kalkulace, ke kterým je zároveň určena konkrétní měrná jednotka výkonů. Náklady, které jsou zjištěny na daný předmět kalkulace, jsou přepočítávány na měrnou jednotku a dále se označují jako náklady příslušné jednice. [13]

Ukazatelé, kteří charakterizují dopravní a přepravní výkony, můžeme dělit podle: [13]

- statistické povahy, vycházející z kapacity dopravních a jiných hospodářských prostředků, pracovních sil apod.,
- dynamické povahy, která vychází z provedených dopravních a přepravních výkonů,
- kvality, kde se zohledňují výpočty ze statických a dynamických ukazatelů, popřípadě jejich kombinace,
- norem, tj. technickými normami a parametry, statisticky a ekonomicky zdůvodněnými normami apod.,

Tyto vykalkulované náklady na výkony musí být vymezeny měrnou jednotkou. Jednotka může být prakticky cokoli, co si zadavatel kalkulací za měrnou jednotku zvolí, může mít jak technický tak i ekonomický charakter.

Za měrnou jednotku považujeme: [13]

- množství (počet, hmotnost nebo objem přepraveného zboží),
- čas (hodina posunu, hodina nebo minuta prostoje vozidla, normohodina opravy),
- kombinace (převedený tunokilometr, vozový, nápravový, vlakový kilometr apod.)

#### **4.2.2 Kalkulační vzorec**

Kalkulační vzorce jsou vytvořeny v jednotlivých dopravních oborech, za účelem oddělení přímých a nepřímých nákladů na dopravní nebo jiné výkony firmy, podniku nebo organizace. Ve vzorci se záměrně definují ty položky, které jsou stěžejní pro náklady podniku. Ostatní méně důležité položky (z hlediska objemu) se v kalkulačním vzorci soustřeďují do souhrnných kalkulačních položek (viz. Např. „ostatní přímé náklady“). [13]

Individuální složky nákladů se vyčísľují v kalkulačních položkách, které tvoří všeobecný kalkulační vzorec, který je znázorněn v tabulce č. 4

**tabulka č. 4 Obecný kalkulační vzorec [13]**

Přímé náklady	1. přímý spotřební materiál
	2. přímé mzdy
	3. ostatní přímé náklady
Nepřímé náklady	4. výrobní režie
	5. správní režie
	6. odbytové náklady
	7. zisk
	8. DPH

Kalkulace v silniční dopravě užívá svůj specifický kalkulační vzorec, který je složen z několika položek. Náklady, které se v něm uvádí, se rozděľují na závislé a nezávislé. Jaké náklady spadají do dané skupiny, můžeme vidět v tabulce č. 6. [13]

**tabulka č. 5 Kalkulační vzorec vodní dopravy [13]**

Položka	Náklady závislé			Náklady nezávislé
	km(míle)	hod.	t(os)	
1. Pohonné hmoty	x			
Plavby	x			
Stání		x		
2. Přímý materiál			x	
3. Přímé mzdy		x		
4. Odpisy plavidel		Buď x		Nebo x

5. Opravy a udržování plavidel celkem		Buď x		Nebo x
nebo přímo na položky				
5.1. Přímý materiál	x			
5.2. Přímé mzdy		x		
5.3. Soc. a zdrav. poj.		x		
5.4. Ostatní náklady				x
6. Ostatní přímé náklady kalkulováno celkem				x

## 5. Případová studie plavba Děčín – Drážďany

### 5.1 Průzkum cestujících

Průzkum cestujících byl řešen formou dotazníku, který byl připraven ve spolupráci s Labskou plavební společností. Účelem dotazníku bylo zjistit, zda je dostatečné množství informací o osobní lodní dopravě (dále jen OLD) v Děčíně a Ústí nad Labem o možnosti využití OLD a o možnosti zlepšení a zkvalitnění služeb.

Dotazník byl kladen ve dvou formách:

- Osobně – ve městě Děčín
- Přes internet – přes komunikační web - facebook na stránkách Děčín a okolí za pomoci formuláře google

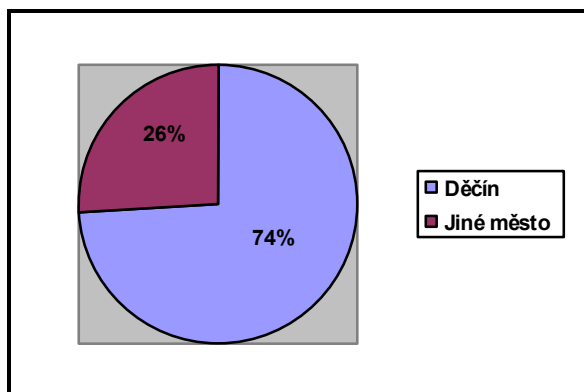
Z celkového počtu 212 dotázaných jich 150 proběhlo osobně a 62 přes internet.

Dotazník se dělil na dvě části:

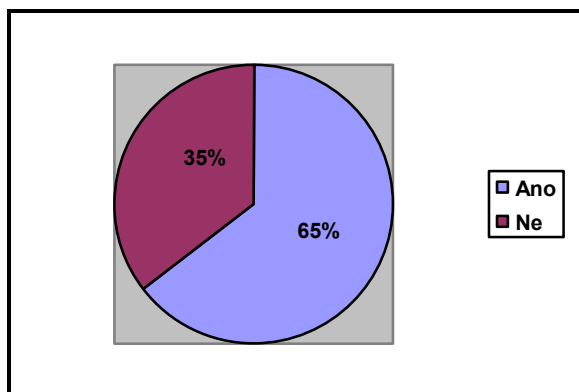
- Ti, kteří lodní dopravu již využili což je z celkového počtu 147 lidí.
- Ti, kteří lodní dopravu ještě nevyužili, a to je 65 lidí.

Otázky pro ty, kteří již OLD využili:

Graf č. 1 Dotazující



Graf č. 2 Dostatek informací



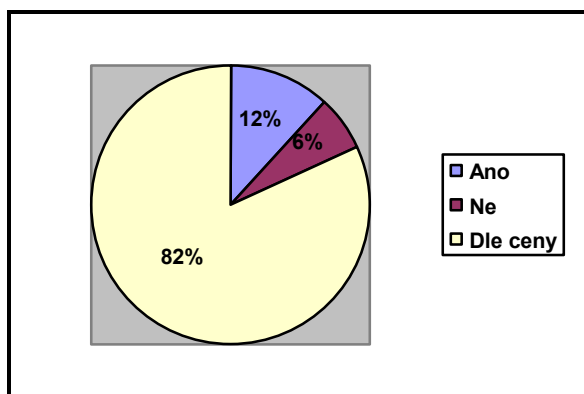
**Otázka č. 1:** Jste obyvatelem města Děčína? (Graf č. 1)

**Odpověď:** Jak je z grafu patrné, více jak  $\frac{3}{4}$  dotazujících byli obyvatelé města Děčína. Je to především ovlivněno tím, že osobní dotazování proběhlo v centru města.

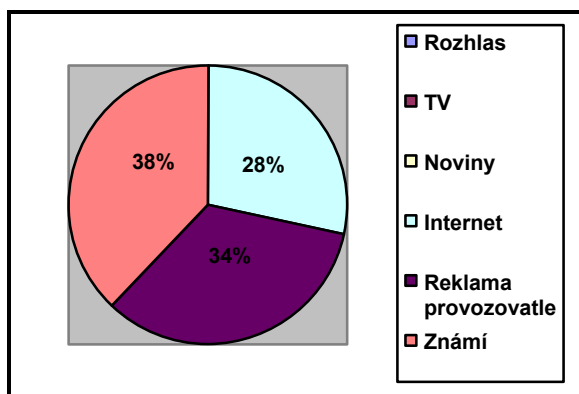
**Otázka č. 2:** Máte dostatek informací o provozování osobní lodní dopravy v Děčíně? (Graf č. 2)

**Odpověď:** Více jak  $\frac{1}{2}$  odpověděla, že má dostačující informace o OLD v Děčíně.

Graf č. 3 Vícedenní zájezdy



Graf č.4 Zdroj informací



**Otázka č. 3:** Je pro Vás zajímavá nabídka pro vícedenní zájezdy? Smysl vícedenního zájezdu: Poznávací zájezd lodí, do Německých měst a obcí s přespáním v hotelu na 2 a více dní. (Graf č. 3)

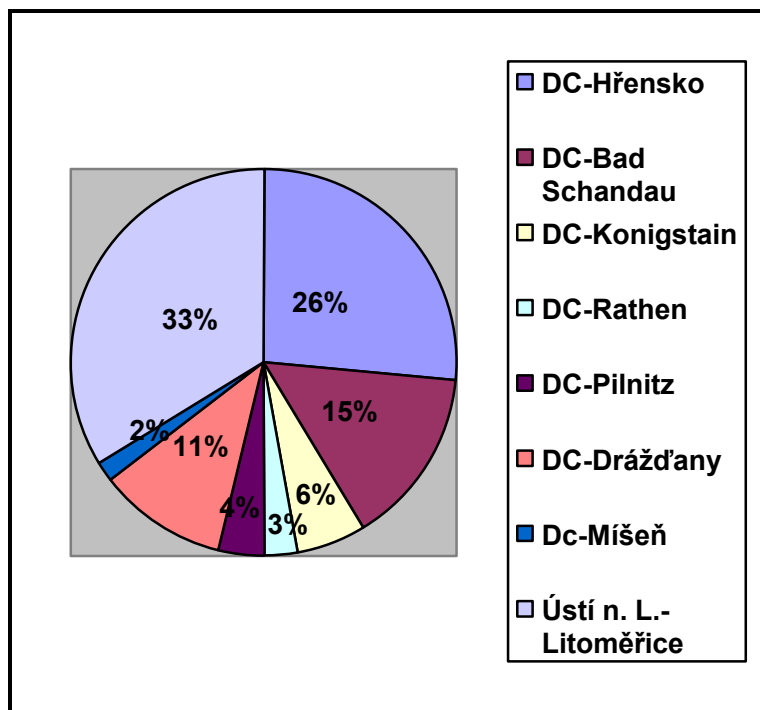
**Odpověď:** Pro více než  $\frac{3}{4}$  dotázaných by byla rozhodující cena, pouze 13 dotazovaných odpovědělo, že by tuto možnost v žádném případě nevyužili.



**Otázka č. 4:** Odkud se dozvídáte o osobní lodní dopravě? (Graf č. 4)

**Odpověď:** Výsledky jsou velmi vyrovnané, jak můžeme vidět v grafu č. 4. Bez jediného hlasu je rozhlas, TV, noviny.

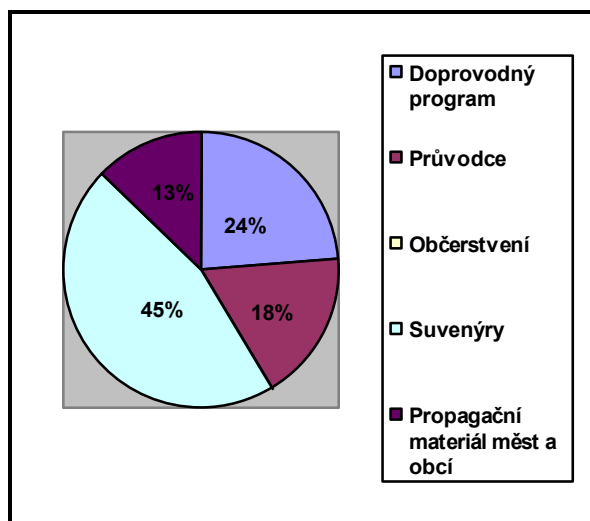
**Graf č. 5** Využitá trasa



**Otázka č. 5:** Kterou trasou jste s lodí pluli? (Graf č. 5)

**Odpověď:** 33%, to je celkem 71 cestujících ze 147, kteří pluli na trase Ústí nad Labem – Litoměřice, která byla pro firmu LPS novinkou pro rok 2015. Trasa je zahrnuta v integrované dopravě ústeckého kraje od roku 2016 a můžete tak díky ní cestovat jen na jeden druh jízdenky. Jako další velmi využívanou trasou je Děčín – Hřensko.

**Graf č. 6 Chybějící nadstandardní služby**

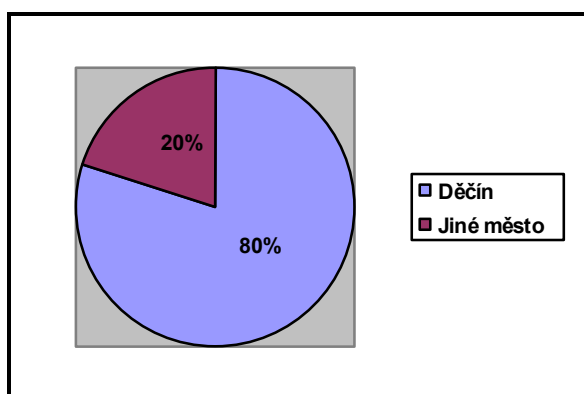


**Otázka č. 6:** Chyběly Vám nějaké nadstandardní služby při plavbě? (Graf č. 6)

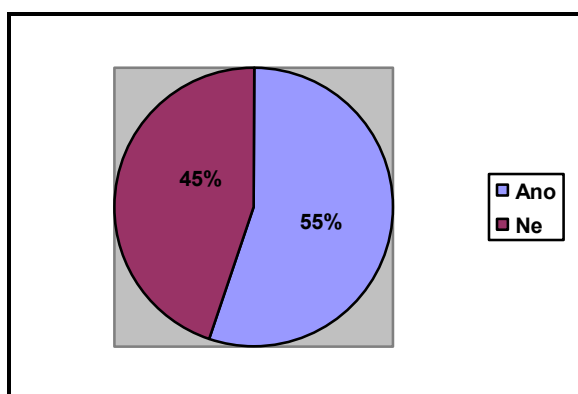
**Odpověď:** Skoro ½ dotázaných odpověděli, že jim na palubách lodi chyběly suvenýry. Pokud cestující využije plavby do vzdálenějších destinací, od Königstainu až po Míšeň má v ceně lodního lístku doprovodný program, průvodce a občerstvení. Z toho vyplývá, že % odpovědí u nadstandardní služby – doprovodný program, průvodce, občerstvení jsou právě od cestujících, kteří pluli na trase Děčín – Hřensko - Bad Schandau, anebo Ústí n. L. – Litoměřice.

Dotazník pro ty co ještě osobní lodní dopravu nevyužili, z celkového počtu 212 lidí je to 65 osob.

**Graf č. 7 dotazující**



**Graf č. 8 možnost OLD**



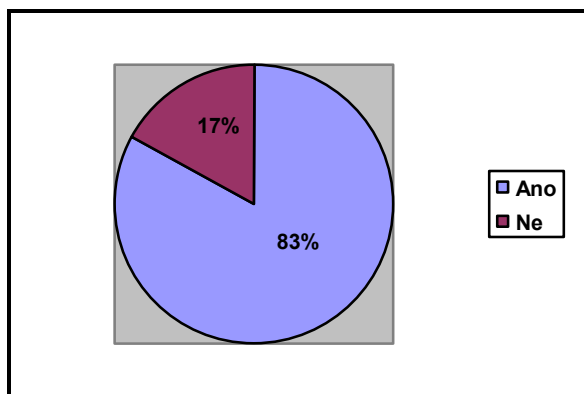
**Otázka č. 1:** Jste obyvatel města Děčín? (Graf č. 7)

**Odpověď:** Jak je z grafu viditelné, bez 20% dotázaných jsou to obyvatelé města Děčín.

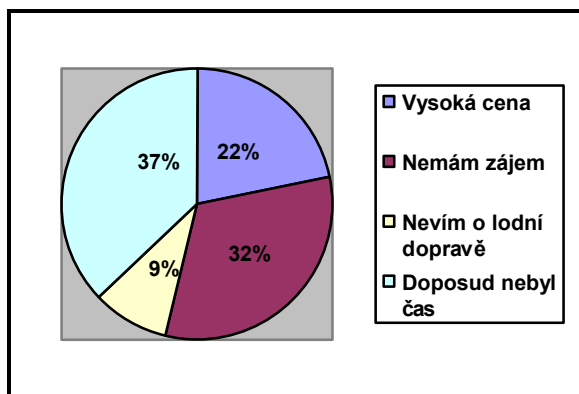
**Otázka č. 2:** Víte o možnosti využití osobní lodní dopravy v Děčíně? (Graf č. 8)

**Odpověď:** Přes 50% dotazujících má o provozu OLD v Děčíně informace.

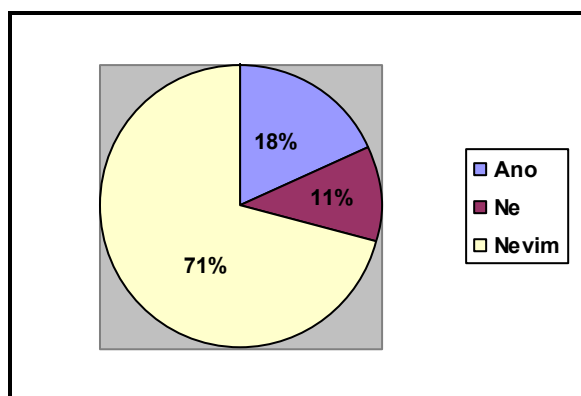
Graf č. 9 nástup na loď v Děčíně



Graf č. 10 Proč nevyužití OLD



Graf č. 11 využití OLD v budoucnu



**Otázka č. 3:** Víte kde je v Děčíně nástupní můstek na loď? (Graf č. 9)

**Odpověď:** Více jak 80% dotázaných, jak je viditelné na grafu ví, kde se můstek v Děčíně nachází.

**Otázka č. 4:** Proč jste doposud osobní lodní dopravu nevyužily? (Graf č. 10)

**Odpověď:** Nad 30% jsou odpovědi: nemám zájem nebo doposud nebyl čas. Také velké procento lidí dalo najevo svůj nesouhlas s cenou za plavbu, celkem 22%.

**Otázka č. 5:** Využijete osobní lodní dopravu v budoucnu? (Graf č. 11)

**Odpověď:** Pouze 7 lidí z 65 odpovědělo ihned, že lodní dopravu nevyužijí. Přes  $\frac{3}{4}$  dotázaných odpovědělo, že pro tuto chvíli netuší.

## 5.2 Plavba Děčín – Drážďany

### 5.2.1 Labská plavební společnost

Labská plavební společnost (dále jen LPS), jako jediný provozovatel osobní lodní dopravy na Děčínsku, byla založena v roce 2008. Právní formou jde o společnost s ručením omezeným a základní kapitál činí 200 000Kč.

Ze začátku omezovala LPS své plavby pouze na státní hranice do Hřenska. Později svou plavbu prodloužila až do německých Drážďan a Míšeň. V současné době pluje LPS do 8 měst a to na trasách:

- Děčín – Hřensko – Bad Schandau – Königstein
- Děčín - Rathen
- Děčín - Pillnitz
- Děčín - Drážďany
- Děčín - Míšeň
- Ústí nad Labem – Litoměřice

#### Lodní park labské plavební společnosti

V současné době vlastní LPS celkem 4 lodě rozměry a kapacitu vidíme v tabulce č. 6 jednotlivé fotografie lodí potom na obrázcích č. 7, 8, 9 a 10 [Zdroj: Vlastní]

**tabulka č. 6 Informace o lodích LPS**

Název lodi	Šířka	Délka	Kapacita	Ponor
Poseidon	6,5 m	41 m	250 míst	1,24 m
Bohemia DC	7,5 m	37 m	300 míst	0,72 m
Ústí nad Labem	5,5 m	25 m	150 míst	1,10 m
Porta Bohemica	4,5m	33m	170 míst	1,21 m



obrázek č. 7 osobní loď Poseidon



obrázek č. 8 osobní loď Bohemia DC



obrázek č. 10 osobní loď Porta Bohemica



obrázek č. 11 osobní loď Ústí nad Labem

## 5.2.2 Plavba Děčín – Drážďany

Trasa je dlouhá 62 km a je obsluhována loděmi Bohemia DC a Poseidon. Přednostně je na danou trasu nasazována loď Poseidon, loď Bohemia DC obsluhuje další plavby na trasách Děčín – Hřensko - Bad Schandau, Děčín – Rathen, Děčín – Pillnitz a Děčín – Míšeň. Pokud je kapacita prioritní lodě naplněna, plní se kapacita lodi druhé, pokud nezajišťuje jinou plavbu. Záleží ovšem také na plavebních podmínkách, které v posledních letech nejsou příznivé, jak již bylo zmíněno v první kapitole. Pokud je na ústeckém vodočtu méně jak 199cm, loď Poseidon plout již nemůže. Pokud je na ústeckém vodočtu méně jak 147cm nemůže plout ani loď Bohemia DC. V plavební sezóně 2015 (duben – říjen) se uskutečnilo 100 plaveb v této relaci lodí Poseidon.

Program a jízdní řád:

- 8:30 zahájení nástupu na loď
- 9:00 loď odplouvá z přístaviště Děčín
- 9:50 zastávka Hřensko, oběd lodi během plavby
- 13:00 přistání v Drážďanech, prohlídka s průvodcem, nebo individuálně
- 15:00 odplutí z Drážďan, ochutnávka vín, večeře na lodi
- 20:30 zastávka Hřensko, možno přestoupit na přistavený autobus do Děčína, který zkrátí cestu k večerním vlakovým spojům
- 22:00 přistání lodi v Děčíně

Cena pro jednu osobu na 1 den zahrnuje:

- Přímá plavba z Děčína do centra Drážďan pro 1 osobu a zpět
- Oběd formou tříchodového menu (polévka, hlavní jídlo, dezert)
- Bohatá večeře formou bufetu
- Živá hudba
- Služby průvodce

Běžná cena na tuto plavbu je určena ve výši 1890 Kč/os. Vzhledem k vysoce konkurenčnímu prostředí v cestovním ruchu a ke kupní síle managementu firmy LPS v roce 2011 rozhodl, že se tyto plavby budou nabízet za zvýhodněnou cenu prostřednictvím slevových portálů.

## **5.3 Ekonomické posouzení plavby Děčín - Drážďany**

### **5.3.1 Charakteristika nákladů na plavbu Děčín – Drážďany**

V této části, budou charakterizovány základní typy nákladů firmy LPS, které vycházejí z údajů, které firma poskytla a souhlasí s jejich zveřejněním v této podobě.

#### **1. osobní náklady:**

- a. Platy stálých zaměstnanců firmy v kancelářích. Tyto náklady jsou z hlediska uskutečňování plaveb náklady fixní, pro účely kalkulací mají charakter nepřímých nákladů, proto jsou pro účely této práce zahrnuty do režie firmy.
- b. Platy personálu lodí: jako je kapitán, lodník, stevardi a kuchaři, průvodce a hudba. Personál je sezónní s tím, že průvodce a kapela Ke zbylým zaměstnancům patří

i příslušné odvody ve výši 25% sociální a 13,5% zdravotní a důchodové pojištění, které se počítá z hrubých mezd.

## **2. materiálové náklady:**

- a. Spotřeba pohonných hmot
- b. Spotřeba pitné vody
- c. Spotřeba pomocného materiálu: typu ubrousky, toaletní papír a další drobnosti.
- d. Občerstvení: pro pasažéry je do ceny plavby zahrnuto i jídlo v rozsahu tříhodového obědu a večeře formou rautu a pití formou degustace si pasažéři platí navíc. Při kalkulaci pro plavby Děčín- Drážďany, které budou obsahem případové studie, firma počítá s částkou 85Kč/osobu za jídlo a 50Kč/osobu za pití.

## **3. Nákup služeb:**

- a. Přístavní poplatky Drážďany: v současné době se drážďanské společnosti Sächsische Dampfschiffahrt platí za 1 přístání 250 euro. Kurz eura ČNB ke dni 17. 8. 2016 byl 27,025Kč. Z toho plyne, že přístavní poplatky činí 6756Kč.
- b. Průvodce a kapela: pracují na vlastní živnostenský list a svou práci si fakturují.
- c. Provize slevových portálů: Slevomat si dle smluvních podmínek pro rok 2016-2017, které si ujednal s LPS, si z celkové částky po slevě tedy z 890Kč odvádí provizi 27%.
- d. Autobusová doprava: slouží jako rychlejší spojení pro cestující přestupující například na vlak, který by s příplutím do Děčína ve 22:00 nestihli.

## **4. Daně:**

- a. Německé DPH: DPH se počítá z 80% celkového příjmu (počet cestujících x cena). Je to z důvodu, že právě 80% plavby se uskutečňuje právě na německém území. Tento propočít je v souladu s ustanovením § 16 a § 18 odst. 1 až 4 UstG (UStG – německý zákon o DPH).[15]

## **5. Odpisy:**

Pořizovací cena lodi Poseidon v roce 2008 byla 6 000 000 Kč. Odpisy byly stanoveny jako daňové rovnoměrné, takže pro rok 2016 vychází částka ročního odpisu lodi na 630 000 Kč. Za předpokladu využití lodi Poseidon pouze pro plavby na této trase a srovnatelného množství plaveb jako v roce 2015 je možné určit odpisy připadající na 1 plavbu částkou 6300 Kč.

## **6. Ostatní náklady:**

U kterých firma souhlasí se zveřejněním pouze v souhrnné podobě a výši. Jde například o pronájem kanceláře, stálé platy zaměstnanců kanceláří, leasing auta,

paušály, úvěry apod. Podle sdělení firmy jde o částku zhruba ve výši 600 000Kč/měsíc. Z hlediska kalkulace se jedná o nepřímé - režijní a fixní náklady.

### 5.3.2 Ekonomické posouzení plavby Děčín - Drážďany pro loď Poseidon

Podle požadavků managementu firmy jsem zpracovala kalkulaci provozních nákladů na jednu plavbu lodí Poseidon na trase Děčín – Drážďany a ekonomické posouzení plavby za předpokladu, že se plavba uskuteční pro 100 klientů za cenu se slevou.

#### 1. Kalkulace provozních nákladů pro 1 plavbu lodí Poseidon

tabulka č. 7 Provozní náklady při 100 cestujících

Druh nákladu				Cena celkem (Kč)
Pohonné hmoty	Nafta	500 litrů	18Kč/litr	9000
Přímý materiál	Občerstvení	Jídlo	85Kč/os	8500
		Bar	50Kč/os	5000
	Pomocný materiál		350Kč/plavba	350
	Pitná voda	3600litrů	0,16Kč/litr	576
Přímé mzdy	Personál	4x stevard	1000Kč/den	4000
		2x kuchař	1000Kč/den	2000
		1x kapitán	2000Kč/den	2000
		1x lodník	1000Kč/den	1000
Odpisy	Poseidon		6300/plavbu	6300
Sociální a zdravotní pojištění	Sociální		13,5%	1215
	Zdravotní		25%	2250
Ostatní přímé náklady	Autobus z Hřenska		1500/den	1500
	Průvodce		1000Kč/den	1000
	Kapela		3500/den	3500
	Přístavní poplatky	Přístavní můstek v Drážďanech	6750Kč+19%DPH	8032
<b>PROVOZNÍ NÁKLADY CELKEM</b>				<b>56 223</b>



a) Za těchto podmínek lze **výnos za 1 plavbu** vyčíslit i s nutnými srážkami takto:

- **100x890= 89 000Kč**
- Z **89 000Kč** je nutné odečíst provizi pro slevový portál ve výši **27%** což je **24 030Kč**
- Po odečtení provize zůstává **64 970Kč**.
- Z **64 970Kč** se musí podle výše uvedených podmínek odečíst německá DPH (**19%** daně ze základu, který činí 80% z celkového příjmu od cestujících).
- 80% základ je 51 976Kč
- **19%** z 51 976 Kč je **9875 Kč**
- **64 970Kč – 9875Kč= 55 095Kč**
- Čisté výnosy za plavbu se **100** pasažéry činí **55 095Kč**.

b) Zisk na plavbu =výnos/plavbu - provozní náklady/plavbu

$$\text{Zisk/plavbu} = 55\,095 - 56\,223$$

$$\text{Ztráta/plavbu} = - 1\,128\text{Kč}$$

Výsledkem ekonomického propočtu je, že při obsazenosti 100 lidí na 1 plavbu za zvýhodněnou cenu je uskutečnění takové plavby nevhodné.

Pojmy zisk/ztráta jsou použity jen orientačně podle požadavku LPS, nejde o zisk/ztrátu ve smyslu hospodářského výsledku, ale o orientační propočet pro potřeby firmy. Tabulka provozních nákladů použitá pro tento propočet je vztažena k jedné plavbě lodí. Obsahuje náklady, které se dají ve vztahu k použité jednici – jedné plavbě – považovat za náklady variabilní. Proto tento propočet odpovídá spíše výpočtu příspěvku na úhradu fixních nákladů a zisku.

Je zjevné, že při zadaných předpokladech je výsledek ekonomicky neuspokojivý, čemuž odpovídají i hospodářské výsledky firmy za roky 2008 – 2013 uvedené v tabulce č. 8.

**tabulka č. 8 Hospodářské výsledky firmy**

Rok	Výsledek (Kč)
2008	- 1 084 000
2009	- 779 000
2010	- 1 560 000
2011	+ 51 000
2012	+ 3 232 000
2013	- 973 000

Hospodářský výsledek ovšem také závisí na přírodních podmínkách, jak již bylo zmíněno v první kapitole. Pokud je velké množství vody, tedy povodeň, nebo naopak velké sucho lodě neplují a společnost tím tak nevydělává.

2. V dlouhodobém průměru LPS se počet cestujících pohybuje mezi 120-130 lidmi, což je z hlediska komfortu optimální. Pokud tedy popluje 125 cestujících, vypadá kalkulace takto:

**tabulka č. 9 Provozní náklady při 125 cestujících**

Druh nákladu				Cena celkem (Kč)
Pohonné hmoty	Nafta	500 litrů	18Kč/litr	9000
Přímý materiál	Občerstvení	Jídlo	85Kč/os	10 625
		Bar	50Kč/os	6250
	Pomocný materiál		350Kč/plavba	350
	Pitná voda	3600litrů	0,16Kč/litr	576
Přímé mzdy	Personál	4x stevard	1000Kč/den	4000
		2x kuchař	1000Kč/den	2000
		1x kapitán	2000Kč/den	2000
		1x lodník	1000Kč/den	1000
Odpisy	Poseidon		6300/plavbu	6300
Sociální a zdravotní pojištění	Sociální		13,5%	1215
		Zdravotní	25%	2250
Ostatní přímé náklady	Autobus z Hřenska		1500/den	1500
	Průvodce		1000Kč/den	1000
	Kapela		3500/den	3500
	<b>Přístavní poplatky</b>	Přístavní můstek v Drážďanech	6750Kč+19%DPH	8032
<b>PROVOZNÍ NÁKLADY CELKEM</b>				<b>59 598</b>

- a) Za těchto podmínek lze **výnos za 1 plavbu** vyčíslit i s nutnými srážkami takto:
- **125x890= 111 250Kč**
  - Ze **111 250Kč** je nutné odečíst provizi pro slevový portál ve výši **27%** což je **30 038Kč**
  - Po odečtení provize zůstává **81 212Kč**.
  - Z **81 212Kč** se musí podle výše uvedených podmínek odečíst německá DPH (**19%** daně ze základu, který činí 80% z celkového příjmu od cestujících).
  - 80% základ je **64 970Kč**.
  - 19% z **64 970Kč** je **12 344 Kč**.
  - **81 212Kč – 12 344Kč= 68 868Kč**
  - Čisté výnosy za plavbu se **125** pasažéry činí tedy **68 868Kč**

b) Zisk na plavbu =výnos/plavbu - provozní náklady/plavbu

$$\text{Zisk/plavbu} = 68\,868 - 59\,598$$

$$\text{Zisk/plavbu} = 9\,270\text{Kč}$$

3. Protože snížení nákladů na 1 plavbu není reálné, ke zlepšení by mohlo dojít navýšením výnosů na plavbu. Toho by bylo možné dosáhnout dvěma způsoby:
- Zvýšit obsazenost plaveb, tedy zvýšením počtu pasažérů
  - Zvýšit cenu za plavbu při zachování počtu pasažérů

**a. Při zvýšení počtu pasažéru na 150:**

Pokud se změní počet pasažérů, je nutné zvýšit počet posádky, jak je v následující tabulce zřejmé, a dále se také zvyšuje částka občerstvení.

**tabulka č. 10 Provozní náklady při 150 cestujících**

Druh nákladu				Cena celkem (Kč)
Pohonné hmoty	Nafta	500 litrů	18Kč/litr	9 000
Přímý materiál	Občerstvení	Jídlo	85Kč/os	12 750
		Bar	50Kč/os	7 500
	Pomocný materiál		525/plavba	525
	Pitná voda	3600litrů	0,16Kč/litr	576
Přímé mzdy	Personál	6x stevard	1000Kč/den	6 000
		3x kuchař	1000Kč/den	3 000
		1x kapitán	2000Kč/den	2 000

		2x lodník	1000Kč/den	2 000
Odpisy	Poseidon		6300Kč/plavbu	6 300
Sociální a zdravotní pojištění	Sociální		13,5%	1 755
	Zdravotní		25%	3 250
Ostatní přímé náklady	Autobus z Hřenska		1500Kč/den	1 500
	Průvodce		1000Kč/den	1000
	Kapela		3500Kč/den	3500
	Přístavní poplatky	Přístavní můstek v Drážďanech	6750Kč+19%DPH	8 032
<b>PROVOZNÍ NÁKLADY CELKEM</b>				<b>68 688</b>

a) Za těchto podmínek lze **výnos za 1 plavbu** vyčíslit i s nutnými srážkami takto:

- **150x890= 133 500Kč**
- Od **133 500 Kč** je nutné odečíst provizi 27 % pro slevový portál, což je **36 045Kč**
- Po odečtení provize zůstává **97 455Kč**.
- Od **97 455Kč** se musí podle výše uvedených podmínek odečíst německá DPH (**19%** daně ze základu, který činí 80% z celkového příjmu od cestujících).
- 80% základ je **77 964Kč**
- 19% z **77 964Kč** je **14 813Kč**
- **97 455Kč – 14 813Kč= 82 642Kč**
- Čisté výnosy za plavbu ze **150** pasažéry činí **82 642Kč**.

b)  $Zisk/plavbu = \text{výnos}/plavbu - \text{provozní náklady}/plavbu$

$$Zisk/plavbu = 82\,642 - 68\,688$$

$$Zisk/plavbu = 13\,954Kč$$

**b. Zvýšit cenu za plavbu při zachování počtu pasažérů**

Standardní cena pro tuto plavbu byla určena na 1980 Kč. Za předpokladu 100 pasažérů za plnou cenu by výsledek vypadal takto:

a) Provozní náklady by při stejném počtu cestujících zůstaly stejné, tedy 68 688Kč.

Celkový příjem za plavbu vychází z vyšší ceny:

- **100x1980= 198 000Kč**
- Ze **198 000Kč** je **27% 53 460Kč**
- Po odečtení provize zůstává **144 540Kč**.

- Ze 144 540Kč se musí podle výše uvedených podmínek odečíst německá DPH (19% daně ze základu, který činí 80% z celkového příjmu od cestujících).
- 80% je **115 632Kč**
- 19% ze **115 632Kč** je **21 970Kč**.
- **144 540 – 21 970Kč= 122 570Kč**
- Čisté výnosy za plavbu se **100** lidmi za plnou cenu jsou **122 570Kč**

b) Zisk/plavbu=výnos/plavbu-provozní náklady/plavbu

Zisk/plavbu=122 570- 56 223

**Zisk/plavbu= 66 347Kč**

Cena za plavbu 1980Kč je velmi výnosná a ekonomové firmy LPS s ní počítali při prvotní kalkulaci.

### 5.3.3 Použití bodu zvratu pro plavbu Děčín – Drážďany

Bod zvratu umožňuje určit minimální objem produkce, který je nutný pro zabezpečení alespoň nulového hospodářského výsledku, tedy rovnosti nákladů a výnosů. Výpočet bodu zvratu nevyužívá kalkulačního členění nákladů na přímé a nepřímé náklady, ale užívá náklady fixní a variabilní. Tyto náklady se rozlišují podle závislosti nebo nezávislosti na objemu produkce.

Vzorec pro výpočet bodu zvratu:

$$V = N$$

$$Q * c = FN + VN$$

$$Q * c = FN + Q * vn$$

$$(Q * c) - (Q * vn) = FN$$

$$Q * (c - vn) = FN$$

$$Q = FN / (c - vn)$$

Kde:

- V = Výnos
- N= Náklad
- Q = Množství nebo objem produkce
- c = Cena
- FN= Fixní náklady
- VN= Celkové náklady
- vn = Variabilní náklady

a) V případě plaveb lodi Poseidon můžeme tento postup využít např. k výpočtu potřebného počtu cestujících na jedné plavbě. V takovém případě se za objem produkce považuje počet pasažérů, a proto se náklady rozliší na fixní a variabilní podle toho, jestli se mění počet pasažérů na plavbě.

Co patří do fixních nákladů na jednu plavbu, se podívejme v tabulce č. 11:

**tabulka č. 11 fixní náklady na plavbu**

Druh nákladu	Kč
Pohonné hmoty	9 000
Pitná voda	576
Mzdy personálu	12 465
Odpisy	6 300
Autobus ze Hřenska	1 500
Průvodce	1 000
Kapela	3 500
Přístavní poplatky	8 032
Pomocný materiál	350
<b>Celkem</b>	<b>42 723</b>

Variabilní náklady jsou:

- Náklady na občerstvení, pro 1 pasažéra je to  $85+50= 135$
- německá DPH (čím víc pasažérů, tím větší je celkový příjem, tedy je větší i ten 80% základ),  $80 = z 890$  je 712, z toho 19% je 135,50 po zaokrouhlení
- provize Slevomatu.27% = z 890 je 240,50 po zaokrouhlení.
- Variabilní náklady na 1 pasažéra tak jsou 511 Kč.

**Výpočet:**

$$Q = FN / (c - vn)$$

$$Q=42\,723 / (890 - 511)$$

$$Q = 113 \text{ /plavbu}$$

Q je tedy potřebný počet pasažérů, který by zaplatil alespoň provozní náklady Poseidonu. Je to ovšem bez režie 600 000 za celou firmu.

b) Bod zvratu by se také dal použít pro výpočet nutného počtu plaveb za předpokladu, že by firma provozovala pouze tyto plavby Děčín – Drážďany. V takovém případě by

objem produkce byl počet plaveb a náklady by se rozdělily na fixní a variabilní podle toho, jestli jejich výše závisí nebo nezávisí na počtu plaveb. Do fixních nákladů by tak spadaly firemní režie 600 000 Kč/měsíčně, což činí za rok 7 200 000 Kč. Variabilní náklady na jednu plavbu můžeme vidět v tabulce č. 12:

**tabulka č. 12 Variabilní náklady při předpokládaném počtu 100 pasažérů**

Druh nákladu				Cena celkem (Kč)
Pohonné hmoty	Nafta	500 litrů	18Kč/litr	9000
Přímý materiál	Občerstvení	Jídlo	85Kč/os	8500
		Bar	50Kč/os	5000
	Pomocný materiál		350Kč/plavba	350
	Pitná voda	3600litrů	0,16Kč/litr	576
Přímé mzdy	Personál	4x stevard	1000Kč/den	4000
		2x kuchař	1000Kč/den	2000
		1x kapitán	2000Kč/den	2000
		1x lodník	1000Kč/den	1000
Odpisy	Poseidon		6300/plavbu	6300
Sociální a zdravotní pojištění	Sociální		13,5%	1215
	Zdravotní		25%	2250
Ostatní přímé náklady	Autobus z Hřenska		1500/den	1500
	Průvodce		1000Kč/den	1000
	Kapela		3500/den	3500
	Přístavní poplatky	Přístavní můstek v Drážďanech	6750Kč+19%DPH	8032
<b>PROVOZNÍ NÁKLADY CELKEM</b>				<b>56 223</b>

Protože všechny provozní náklady vzrostou, když vzroste počet plaveb – proto jsou to náklady variabilní. Je to právě  $vn$  ze vzorečku. Jako  $c$  tady nebude cena pro 1 pasažéra, ale celková vybraná cena od všech 100 lidí (tedy jakási celková cena vybraná za 1 plavbu). Výsledné  $Q$  bude počet plaveb za rok, které musí firma udělat, aby si vydělala aspoň na tu režii.

- $Q = FN / (c - vn)$

- $Q = 7\,200\,000 / (89\,000 - 56\,223)$
- $Q = 220$
- **Q = 220 plaveb/ rok**

Jak již bylo výše zmíněno výsledné Q nám určí, kolik plaveb by LPS musela v jednom roce provést, aby se zaplatily veškeré náklady společnosti.

Jak mi bylo firmou sděleno plavby, do Drážďan zajišťují 60% výkonu firmy. Pokud by tedy plavby do Drážďan měli pokrýt 60% z celkových režijních nákladů je to 4 320 000Kč.

Výpočet pro bod zvratu by byl následný:

Dělení fixních a variabilních nákladů zůstává stejné, jako v předchozím výpočtu.

- $Q = FN / (c - vn)$
- $Q = 4\,320\,000 / (89\,000 - 56\,223)$
- $Q = 131$  plaveb/rok

Při 60% podílu plaveb na výkonech firmy, průměrného počtu pasažérů 125 osob/plavbu a při dané ceně 890Kč je výsledkem, že za sezónu by firma měla uskutečnit minimálně 131 plaveb, aby pokryla vynaložené náklady včetně odpovídajícího poměru režii.

## 6. Zhodnocení a doporučení

Podle informací LPS o plavbách do Drážďan od března roku 2016 – července 2016:

- Celkem za sledované období plulo 14 400 cestujících, z toho si 1% (což znamená 144 osob) zakoupilo lístek za cenu bez slevy 1980Kč
- Zbýlých 14 256 cestujících za cenu po slevě 890Kč.

Je zřejmé, že cena 1980 Kč je zcela nekonkurenceschopná. Z marketingového hlediska je pro cílovou skupinu, tedy turisty vyhledávající jednodenní zájezdy, mnoho jiných možností. Proto se za konkurenci pro LPS nepovažují jen společnosti, které provozují osobní lodní dopravu, ale také cestovní kanceláře, které jsou schopny konkurovat rozmanitou nabídkou mnoha jiných jednodenních a dvoudenních zájezdů. V souvislosti s nízkou koupěschopností v regionu je pak cena rozhodujícím faktorem pro rozhodování zákazníka. Například nabídka 3denního zájezdu do Říma za 1200 Kč, kterou v létě 2016 nabízely některé slevové portály, pak takovému zákazníkovi zákonitě připadá jako mnohem výhodnější. A jak je tedy ze všech výpočtů kalkulací zřejmé, firma nemůže použít pouze metodu stanovení ceny podle nákladů.



## Doporučení

Počítejme s variantou, že popluje průměrný počet cestujících tedy 125.

### 1. Cena přes Slevomat se zvýší z 890Kč na 950Kč

Provozní náklady budou stejné, tedy 59 598Kč jako v předchozím výpočtu při 125 cestujících

- **125x950= 118 750Kč**
- Ze **118 750Kč** je provize pro slevový **27%** což je **32 063Kč**
- Po odečtení provize zůstává **86 687Kč**
- Z **86 687Kč** se musí podle výše uvedených podmínek odečíst německá DPH (19% daně ze základu, který činí 80% z celkového příjmu od cestujících).
- **80%** základ je **69 350Kč**
- **19%** je **13 176 Kč.**
- **86 687Kč – 13 176Kč= 73 511Kč**

Čisté výnosy za plavbu se **125** pasažéry činí **73 511Kč**

Zisk/plavbu = výnos/plavbu - provozní náklady/plavbu

Zisk/plavbu = 73 511 – 59 598

**Zisk/plavbu = 13 913Kč**

Cena za plavbu na osobu se zvýšila o 60Kč, ale zisk/plavbu nám stoupl o 4 621Kč.

### 2. Kombinovaný výpočet

Situace, kdy přes Slevomat půjde koupit na 1 plavbu 50 lístků za 890kč a zbylých 75 za zvýšenou cenu 950Kč.

Provozní náklady jsou stejné tedy: 59 598Kč.

50 lidí za 890Kč = 44 500Kč

75 lidí za 950Kč= 71 250Kč

Součet= 115 750Kč

- Ze **115 750Kč** je provize pro slevový portál **27%** což je **31 253Kč**
- Po odečtení provize slevovému portálu zůstává **84 497Kč**
- Z **84 497Kč** se musí podle výše uvedených podmínek odečíst německá DPH (19% daně ze základu, který činí 80% z celkového příjmu od cestujících).
- **80%** základ je **67 598Kč**

- 19% je **12 844 Kč**
- **84 497Kč – 12 844Kč= 71 653Kč**
- Čisté výnosy za plavbu se **125** pasažéry činí **71 653Kč**

Zisk na plavbu = výnos/plavbu - provozní náklady/plavbu

Zisk/plavbu = 71 653 – 59 598

**Zisk/plavbu = 12 055Kč**

Obě tyto varianty a řešení bych zařadila mezi své cenové doporučení.

## 7. Závěr

Nejprve jsem se zabývala obecně osobní lodní dopravou, její historií a současností. Byly zde přiblíženy lodní společnosti provozující osobní lodní dopravu, dále také vodní cesty a stavby. Toto byl jeden z dílů teoretické části, která byla dále věnována cenovým strategiím používaných v osobní lodní dopravě. Byly zde popsány základní marketingové přístupy k ceně a nejpoužívanější metody jejího stanovení, přiblížen marketingový mix a marketingový výzkum. Další díl teoretické části se věnoval nákladům na provozování osobní lodní dopravy. Byl popsán vzorec pro kalkulaci nákladů v osobní lodní dopravě a část kapitoly byla věnována kalkulaci všeobecně a co je kalkulační jednice a k čemu slouží.

Cílem mé bakalářské práce v praktické části, bylo posoudit cenovou strategii použitelnou pro firmu provozující osobní lodní dopravu v reálných podmínkách.

Byla zpracována případová studie na trase Děčín – Drážďany. Protože firma LPS provozuje velkou část svých plaveb z Děčína, zpracovala jsem ve své bakalářské práci marketingový průzkum, který byl zaměřen na znalost firmy a nabídku jejích služeb. Průzkum byl řešen formou dotazníků, byl kladen ve dvou formách a to osobním dotazováním ve městě Děčín, a také přes internet. Dotazník se dělil na dvě části, pro ty, kteří již lodní dopravu využili a naopak pro ty, co ještě lodní dopravu nevyužili. Zúčastnilo se ho 212 respondentů a výsledkem byla následující zjištění. U cestujících, kteří již OLD využily: Více jak ¾ dotazovaných byly obyvatelé Děčína a měli dostatek informací o provozování OLD v Děčíně. Při otázce, zda je pro ně lákavá nabídka pro vícedenní zájezdy, by byla pro více jak ¾ rozhodující cena. Zdroj informací o OLD jsou především známí a reklama provozovatele. Nejvyužívanější trasou je Děčín – Hřensko a Ústí nad Labem – Litoměřice. Co se týká chybějících nadstandardních služeb, to byly především suvenýry, které nejsou k dispozici na žádné palubě lodí LPS. Ti, kteří lodní dopravu nevyužili o dopravu, buď nemají

zájem, nebo na ní doposud neměli čas, 22% dotázaných odpovědělo, že je pro ně vysoká cena za plavbu. Na dotaz, zda OLD využijí v budoucnu, více jak 70% odpovědělo, že neví. Co se týká umístění nástupního můstku, odpovědělo více jako 80% dotázaných, že ví, kde se ve městě můstek nachází. O možnosti OLD v Děčíně ví více jak ½ dotázaných.

V další části bakalářské práce jsem na základě poskytnutých údajů provedla základní kalkulaci nákladů na provozování plavby Děčín – Drážďany Ekonomicky jsem posoudila provozování těchto plaveb za předpokladu různého počtu pasažérů (při počtu 100, 125 a 150 osob na jednu plavbu). Při současné ceně 890 Kč jsem došla k výsledkům, které vidíme v tabulce č. 13

**tabulka č. 13 výsledky**

Počet cestujících	Zisk/plavbu
100	- 1 128Kč
125	9 270Kč
150	13 954Kč

Stejný propočet jsem provedla i pro případ úplné ceny 1980 Kč/osobu, která byla společností původně kalkulována. V takovém případě by zisk na plavbu vyšel 66 347Kč, ale tato cena je zcela nekonkurenceschopná.

V další části jsem využila metodu bodu zvratu, abych pro plavby Děčín - Drážďany určila minimální potřebný počet pasažérů na jedné plavbě. Tímto výpočtem jsem došla k číslu 113, které je nižší než reálně dosahovaný průměrný počet pasažérů, který firma dlouhodobě vykazuje. Ve stejné části své bakalářské práce jsem ukázala i další možnost využití bodu zvratu, a to výpočet minimálního potřebného počtu uskutečněných plaveb. Za předpokladu 60% podílu plaveb na výkonech firmy, průměrného počtu pasažérů 125 osob/plavbu a při dané ceně 890 Kč jsem vypočetla, že za sezónu by firma měla uskutečnit minimálně 131 plaveb, aby pokryla vynaložené náklady včetně odpovídajícího poměru na režii.

V závěrečné části své práce jsem se věnovala cenovým doporučením. Vzhledem k vysoce konkurenčnímu prostředí v cestovním ruchu firma nemůže své ceny stanovit pouze na základě svých nákladů, ale musí je přizpůsobit jednak konkurenci a jednak možnostem a ochotě zákazníků. Momentální cenová politika firmy je tedy kombinací všech tří základních metod k určení ceny, které jsem popsala v teoretické části své práce. Podle údajů firmy v první polovině plavební sezóny 2016 z celkových 14 400 cestujících 99 % zákazníků využilo zvýhodněné ceny, zbylé 1% tedy 144 osob zakoupilo lístek za plnou cenu, tedy 1980Kč. Posoudila jsem možnost alespoň částečného zvýšení ceny,

které respektuje momentální situaci na trhu. Ekonomicky jsem posoudila zisk/plavbu pro firmu ve dvou možných cenových situacích:

- a) zvýšení zvýhodněné ceny na 950Kč. V takovém případě firma dosáhne zisku/plavbu ve výši 13 913Kč a tato cena je pro ni výhodná.
- b) posouzení možností cenové kombinace kdy půjde koupit na 1 plavbu 50 lístků za 890Kč a zbylých 75 lístků za 950Kč s výsledkem 12 055Kč/plavbu .

Doporučuji tedy firmě využít obě tyto varianty. Tímto doporučením, které jsem zpracovala na základě výše popsaných výpočtů, byl splněn stanovený cíl práce.

## Použité zdroje

- [1] HUBERT, Miroslav. Dějiny plavby v Čechách: Plavba strojním pohonem. Děčín: Okresní muzeum Děčín, 1997, 250 s.
- [2] Osobní lodní doprava: a turistické přívozy v Česku a na Slovensku. Lodní doprava u nás [online]. Děčín, 2016 [cit. 2016-08-04]. Dostupné z: <http://lodnidoprava.unas.cz/>
- [3] Evropská vodní doprava: EVD. EVD [online]. Děčín, 2016 [cit. 2016-08-04]. Dostupné z: <http://www.evd.cz/>
- [4] Pražská paroplavební společnost. Paroplavba Praha [online]. Děčín, 2016 [cit. 2016-08-04]. Dostupné z: <http://www.paroplavba.cz/>
- [5] Osobní lodní doprava v ČR: Lodní doprava u nás. Osobní lodní doprava v ČR: Lodní doprava u nás [online]. Děčín, 2016 [cit. 2016-08-04]. Dostupné z: <http://lodnidoprava.unas.cz/index2.htm>
- [6] ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon o vnitrozemské plavbě. In: . 1995, 1995sb, § 1-§ 54. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-114#cast1>
- [7] ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon o vnitrozemské plavbě: o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel. In: . 1995, 1995sb, č.114. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-114#cast1>
- [8] KUBEC, Jaroslav a Josef PODZIMEK. Svět vodních cest. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. Knižnice vodní dopravy.
- [9] Pla: zdl Střekov. Pla: zdl Střekov [online]. Děčín, 2016 [cit. 2016-08-18]. Dostupné z: [http://www.pla.cz/planet/public/vodnidila/zdl\\_strekov.pdf](http://www.pla.cz/planet/public/vodnidila/zdl_strekov.pdf)
- [10] KAŠÍK, Milan. Marketingové řízení malých a středních podniků. Praha: Management Press, 2005. Malé a střední podnikání. ISBN 80-726-1120-8.
- [11] BARČÍK, Tomáš. Strategický marketing. Praha: Ústav práva a právní vědy, 2013. Právo - edice pro právo a management. ISBN 978-80-905247-7-4.
- [12] Managementmania: Marketingový mix 4P [online]. Děčín, 2016 [cit. 2016-08-18]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/marketingovy-mix-4p>
- [13] JAN EISLER, Ivan Kosina. Kalkulace nákladů v dopravě. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1995. ISBN 9788071940104.
- [14] STEJSKAL, Petr. Tarify, ceny, daně a poplatky v dopravě. 1. vyd. V Praze: České vysoké učení technické, 2013, 219 s. ISBN 978-80-01-05362-1.
- [15] NĚMECKO. Zákon o dani z příjmu. In: § 16 a § 18 odst. 1 až 4 UStG. § 16 a § 18 odst. 1 až 4 UStG. Dostupné také z: [http://www.gesetze-im-internet.de/ustg\\_1980/\\_\\_\\_18.html](http://www.gesetze-im-internet.de/ustg_1980/___18.html)
- [16] ŽÍDEK, Jindřich. Strategický, ekonomický a ekologický význam rozvoje labské dopravní cesty pro Českou republiku. *Vodní cesty a plavba*. Roudnice nad Labem, 2012, 2012(3), 1-10.

