

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

MAGISTERSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2013–2015

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Jan Hamza

Lodní doprava v rámci cestovního ruchu

Praha 2015

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Jaroslava Kočová

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

MASTER COMBINED (PART TIME) STUDIES

2013-2015

DIPLOMA THESIS

Jan Hamza

Passenger shipping within tourism

Prague 2015

The Diploma Thesis Work Supervisor:

Ing. Jaroslava Kočová

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 17. 2. 2015

Jan Hamza

Poděkování

Chtěl bych poděkovat všem, kteří mi pomohli při vzniku této práce. Zejména děkuji Ing. Jaroslavě Kočové za vedení práce, podnětné rady, cenné připomínky a ochotnou spolupráci v průběhu zpracovávání tématu.

Anotace

Diplomová práce přehledně strukturuje na základě statistických dat osobní lodní dopravu v České republice. Autor využívá praktického pohledu kapitána plavby. Zabývá se klíčovými faktory působení lodních společností na trhu cestovního ruchu. Nahlíží na problematiku a strukturu osobní lodní dopravy České republiky, jako na službu významně podporující cestovní ruch. Na základě analýzy statistických dat a výzkumu potřeb zákazníků předkládá plavebním společnostem praktický návrh na zlepšení kvality služeb a udržení konkurenceschopnosti mezi dalšími subjekty cestovního ruchu.

Klíčová slova

Cestovní ruch, cíle společnosti, historické parníky, klientský servis, kulturní památky, malá plavidla, osobní lodní doprava, plavba, podpora plavby, proces marketingu, rozvoj plavby, systém provozu.

Annotation

This thesis is clearly structured, based on statistical data on passenger shipping in the Czech Republic. The author applies the practical perspective of the ship's captain and is also a member of the management of one of the oldest shipping companies. The thesis focuses on key factors influencing shipping companies in tourism. It also describes the problems and the structure of passenger shipping in the Czech Republic as a service significantly supporting tourism. Through an analysis of statistical data and research of customer needs, the thesis presents shipping companies with practical suggestions for improving service quality, and maintaining competitiveness against other companies in the travel industry.

Key words

Company's goals, client service, cruise, cultural monuments, historical steamboats, marketing process, merchant shipping, operation system, shipping development, small wessels, support of shipping, tourist industry.

OBSAH

ÚVOD	10
TEORETICKÁ ČÁST	13
1. OSOBNÍ LODNÍ DOPRAVA	13
1.1. Význam lodní dopravy	13
1.2. Historie osobní lodní dopravy	14
1.3. Lodní doprava a její módy	17
1.4. Historické parníky	19
1.5. Hotelové lodě	26
1.6. Malá plavidla	29
1.7. Sportovní plavba	30
1.8. Botely v Praze	31
2. PŘÍSTAVIŠTĚ OSOBNÍ LODNÍ DOPRAVY	34
PRAKTICKÁ ČÁST	36
3. OSOBNÍ LODNÍ DOPRAVA V ČESKÉ REPUBLICE	36
3.1. Plavby v Jižních Čechách – Vltava a Lužnice	36
3.2. Lipenská přehrada	36
3.3. Český Krumlov	37
3.4. Třeboň – rybník Svět	38
3.5. České Budějovice	38
3.6. Týn nad Vltavou	39
3.7. Orlická přehrada	39
4. PĚLAVBY VE STŘEDOČESKÉM KRAJI	41
4.1. Slapská přehrada	41
5. PĚLAVBY V PRAZE	44
5.1. Pražské Benátky	49
5.2. Avoid floating Gallery	51
5.3. Divadelní loď Tajemství	51
5.4. Loď Josef Božek	52
5.5. Loď Tyrš	52
5.6. Plavidla Matylida a Klotylida	53
5.7. Kristian Marco	53
5.8. Loď Explorer	54
6. STAROMĚSTSKÁ ZDRŽ	55
7. HELMOVSKÁ ZDRŽ	56
7.1. Loď Klára	56
7.2. Plavební společnost VZK – Miroslav Kedršt	56

7.3. Plovoucí Pizzerie Grosseto.....	57
7.4. Lodě Adria Boats	57
7.5. Plavidla Prague Boats	57
7.6. Společnost Gladius	58
7.7. Společnost Aquavia	59
7.8. Europé River Party	60
7.9. Lodě Czech Boats	60
7.10. Osobní loď Slapy	61
7.11. Plavidlo Bukanýr.....	61
8. TROJSKÁ ZDRŽ.....	62
8.1. GreenYacht Hotel	62
8.2. Sportovní kluby vodního motorismu	62
8.3. Vodácký areál v Troji	63
8.4. Přístaviště ZOO	63
8.5. Marina Vltava.....	63
9. POVODÍ LABE.....	65
9.1. Hradecká paroplavební společnost	65
9.2. Arnošt z Pardubic	65
9.3. Osobní loď Kolinea	65
9.4. Loď Král Jiří	66
9.5. Marina Labe.....	66
9.6. Loď Marie.....	67
9.7. Labská plavební společnost	67
9.8. Plavby soutěžskami.....	67
9.9. Plavby na Metuji	68
9.10. Plavby na přehradě Rozkoš	68
9.11. Ohře.....	68
10. POVODÍ BEROUNKY.....	70
10.1. Loď Plzeň	70
10.2. Vyhlídkový přívoz Kazi	70
10.3. Plavby Karlštějn.....	70
MÁCHOVO JEZERO	71
DALEŠICKÁ PŘEHRADA	71
VRANOVSKÁ PŘEHRADA.....	71
11. ŘEKA DYJE.....	73
11.1. Lodní doprava Břeclav.....	73
11.2. Plavby Pálava.....	73
11.3. Dyje – Znojmo	73
12. ŘEKA MORAVA	74

12.1. Kroměřížská plavební.....	74
12.2. Společnost Hamboot	74
12.3. Výletní loď Danaj	75
12.4. Loď Sv. Anna	75
12.5. Vodní doprava Strážnice	75
12.6. Plavební společnost kpt. Matěje.....	75
12.7. Centrum vodní turistiky Hodonín	76
12.8. Lodní doprava na Brněnské přehradě.....	76
SLEZSKÁ HARTA.....	77
PUNKEVNÍ JESKYNĚ – MORAVSKÝ KRAS.....	77
EMPIRICKÁ – PRAKTICKÁ ČÁST	79
13. DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ INFORMOVANOSTI A OČEKÁVÁNÍ ZÁKAZNÍKŮ V LODNÍ DOPRAVĚ.....	80
14. VYHODNOCENÍ.....	89
ZÁVĚR	92
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	95
SEZNAM ZKRATEK	99
SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ a TABULEK.....	100
SEZNAM PŘÍLOH.....	101

ÚVOD

Cílem práce je vytvořit ucelený přehled osobní lodní dopravy v České republice a popsat základní podmínky a principy jejího udržitelného fungování a rozvoje, tradice, její regionální specifika, veřejnou a státní podporu oboru a její místo v cestovním ruchu. Dále předložit souhrn osvědčených metod propagace, cílení na zákazníka, zjistit neefektivnější reklamní a marketingové nástroje a definovat možnosti zvyšování kvality služeb, péče o zákazníka a popsat vlivy, které vedou jak k posilování dobrého jména lodních společností, tak i k odlivu zákazníků.

V naší ani zahraniční literatuře ani odborném tisku nebyla dosud tato problematika souhrnně zpracována a řešena. Je součástí know-how jednotlivých provozovatelů lodní dopravy, kteří si informace pečlivě střeží. Díky svému angažmá ve vedení nejstarší lodní společnosti mohou své zkušenosti využít pro potřeby podobné práce.

Osobní lodní doprava (OLD) dnes nezajišťuje primárně dopravní funkci, ale patří mezi volnočasové aktivity. Zákazník využívá lodní dopravy (LD) za účelem poznání, vzdělání, odpočinku, zábavy, oslav, pro zatraktivnění eventových akcí a pro nejrůznější společenská setkání. Základním výrobním nástrojem zůstává plavidlo v dobrém technickém stavu se zajištěným dlouhodobým přístupem k vodní cestě na atraktivním místě s kvalitně proškolenou odbornou posádkou. Dále je klíčová kvalita nabízeného produktu a úroveň péče o zákazníka. Lodní dopravce musí reagovat na vzrůstající technické požadavky, legislativní změny, požadavky na bezpečnost provozu plavby, ale zásadní se stává kvalita poskytovaných služeb, konkurenceschopná cena a úroveň péče o zákazníky.

Lodní doprava je závislá na přílivu zákazníků pestré struktury.

Základním potenciálem jsou jednotlivci, kteří si službu koupí přímo u provozovatele, v jeho přístavišti nebo elektronickou cestou. Další skupinou jsou ucelené skupiny cestovních kancelářů. Další zákazníci přicházejí na doporučení hotelových recepcí a concierge. Důležitou skupinou jsou korporátní zákazníci, kteří využívají charterových plaveb připravených na míru obvykle s vysokými požadavky a nároky na kvalitu. Mezi klientelu také patří školní třídy, které využívají plavby v rámci edukace. Poslední skupinou jsou plavby s charakterem eventu: svatební obřady na lodi, párty, večírky, školení, obchodní jednání.

Každá plavební společnost dle lokality, počtu plavidel, jejich vybavení a předpokládané poptávky musí vhodně zvolit produkt. Jeho zařazení do nabídky ukazuje naprostou

specifičnost přístupů. Pracujeme s parametry ceny (přiměřeně drahá), kvality (poskytující co nejlepší zážitek a úroveň služby), atraktivity (má přidanou hodnotu vzdělávací a informační). S ohledem na tyto parametry vypisuje společnost portfolio svých produktů, se snahou zajistit dostatek zákazníků z výše uvedených skupin.

Tento fenomén je přirozeným důsledkem přechodu klasického obchodu na internet a lodní společnosti ho pocítily důrazně v poslední dekádě (2005 – 2015). Boj o zákazníky se v tomto období přesunul z mol před parníky a nejrůznějších zázemí u přístavů a sluchátek telefonů rezervačních kanceláří na pole internetu. Na pole vyhledávačů a pozic klíčových slov v nich a kvality a důmyslnosti internetových nabídek jednotlivých společností. Zákazník má přímý přístup k informacím o všech službách u všech společností nebo zprostředkovatelů. Snadno si porovná ceny služeb, vyhledá jejich hodnocení a přes sociální sítě si vyžádá osobní doporučení, vše ve virtuální podobě. Na plavbu přichází již se zaplacenou službou s očekáváním standardní kvality.

Jistým deformujícím prvkem na trhu mohou být společnosti, které využívají atraktivitu místního prostředí a technický stav plavidel a kvalita poskytovaných služeb (osobní přístup posádek, občerstvení) neodpovídá očekávanému standardu. Často potom uskutečněný obchod získává charakter pověstného „zajíce v pytli“.

V ČR však existují i lokality, ve kterých plavební společnosti provozují lodní službu monopolně. Cílení na kvalitu pro ně není podmínkou pro přežití. Cílí proto na kvantitu během letní sezóny.

Na pole obchodu v lodní dopravě vstupují nově i zprostředkovatelé. Patří mezi ně samotné cestovní kanceláře, hotely, slevové portály, průvodci v cestovním ruchu i specializovaná makléřství.

Pokud chce lodní společnost udržet svoji kvalitu služeb a odolávat konkurenci, musí se orientovat na zákazníka více, než kdykoliv předtím. I v osobní lodní dopravě náročnost zákazníků stoupá. Konkurence je značná. Na trhu vítězí ten, kdo dokáže prodat svoji službu. Je nezbytné potřeby a očekávání zákazníků neustále monitorovat a na základě výsledků kvalitu zvyšovat. Produkt musí být konkurenceschopný svojí cenou, kvalitou ale především musejí plavební společnosti zvolit vhodný marketing, aby se k zákazníkovi produkt dostal. Jinak na stávajícím relevantním trhu uspět nemohou.

Práce si klade za cíl zmonitorovat metodou rozsáhlého dotazníkového šetření jeden z důležitých parametrů trvale udržitelného rozvoje a konkurenceschopnosti lodních společností v rámci cestovního ruchu. Tím je očekávání zákazníků a pro naplnění tohoto účelu byla vybrána nejdéle fungující a v současné době největší lodní

společnost u nás – Pražská paroplavební společnost a.s. Disponuje lodním parkem s největší kapacitou, je dlouhodobě respektována pro nejvyšší počty přepravovaných osob i pro nebývale široké portfolium služeb. Tato společnost poskytuje pro účel práce nejlepší podmínky.

Z důvodu silného konkurenčního boje se nepodařilo provést šetření u zákazníků jiných menších konkurenčních společností. Autor se přesto domnívá, že vzhledem k rozsahu oslovených respondentů mají získaná data pro účely této práce dostatečnou vypovídací hodnotu.

Tato práce nabízí rozdělení osobní lodní dopravy do několika módů, včetně sportovní a rekreační plavby, která má v České republice dlouhou tradici.

Práce dále nabízí pohled do historie plavby a souvislostí spojených s výstavbou vodní cesty a historických přístavišť, které jsou základním předpokladem pro zabezpečení lodního provozu včetně jeho dalších služeb. Vybavení přístavišť a celková infrastruktura přístavů, přístavišť, vývazišť a kotvišť je nedílnou součástí osobní lodní dopravy. Jedním z témat jsou také historické parníky, jakožto kulturní movité památky, které představují vzácné dědictví, nicméně jejich provoz je velmi specifický a představuje vysokou náročnost ať už kapitálovou nebo po stránce lidských zdrojů.

V ČR nebyl doposud zpracován souhrnný materiál, který by komplexně zmapoval osobní lodní dopravu, ale především analyzoval a vyhodnotil její skutečný potenciál a upozornil na nedostatky a anomálie, které se tohoto oboru bezprostředně týkají (smluvní vztahy, rozpor nesladění s evropskou legislativou, omezení bránící rozvoji, udržitelnost).

Jako absolvent odborné střední školy lodní dopravy, kapitán plavby a člen managementu naší nejdéle fungující lodní společnosti s dvacetiletou praxí v oboru bych rád využil informace a poznatky, ke kterým jsem díky své profesi získal přístup.

TEORETICKÁ ČÁST

1 OSOBNÍ LODNÍ DOPRAVA

Česká republika disponuje vnitrozemskými vodními cestami, které jsou způsobilé pro vykonávání koncesované činnosti **vnitrozemská vodní doprava**. Význam lodní dopravy je však přímo závislý na parametrech vodní cesty, kterým se věnuje první kapitola. Samotná historie lodní dopravy na území České republiky sahá až do desátého století, nicméně za zlomový okamžik je nutno považovat založení první plavební společnosti a zahájení provozu s parníkem **Bohemia** v roce 1841. Lodní doprava je rozčleněna do několika módů, kam patří malá plavidla a sportovní a rekreační plavba. Samostatná kapitola se věnuje fenoménu, který je na vzestupu, a to jsou hotelové lodě. Závěrem jsou popsány botely, které mají své místo v turistickém ruchu, díky svému specifickému provozu.

1.1. Význam lodní dopravy

Lodní doprava v České republice je oborem, který mezi ostatními druhy dopravy nemá zrovna příznivé podmínky pro samotnou udržitelnost. Její význam se bohužel stále zmenšuje, jelikož stát nevytváří podmínky pro její rozvoj. Jedná se zejména o budování infrastruktury, která je pro další rozvoj a růst nezbytná. **Česká republika** je jediným evropským státem, který nemá kvalitní cestu k moři. Vzhledem k plavební nedostatečnosti zejména na regulovaném úseku Labe (mezi státní hranicí ČR/SRN a Ústí nad Labem) je znemožněno zajistit služby jak v osobní, tak i v nákladní lodní dopravě seriózním způsobem.

Mezi základní cíle každého vyspělého státu patří zajištění kvalitních podmínek pro výbornou dopravní obslužnost pro všechny druhy dopravy. Jako součást cestovního ruchu je asi v současné době nejvíce začleněna osobní lodní doprava, která má velkou tradici i když v počátcích byl její význam zejména dopravní, kdy částečně nahrazovala silniční, ale i železniční dopravu. Již v dobách samého počátku paroplavby, tzn. v polovině devatenáctého století, byla plavba parníkem prestižní společenskou událostí. Za zajímavost jistě stojí uvést osobní účast Hanse Christiana Andresena na plavbě prvního českého parníku **Bohemia** do Drážďan. Jeho účast může být chápána jako společenská událost, ale také jako součást tehdejšího cestovního ruchu.

„Na tomto parníku pluly četné zajímavé osobnosti, jako například 31. června 1841 dánský spisovatel Hans Christian Andersen. Své silné zážitky pak zajímavě vylíčil v knize „Básníkův bazar“¹.

„Důležitým podnětem pro rozvoj labské plavby se stala smlouva podepsaná zástupci všech polabských států dne 23. 6. 1821 v Drážďanech, zvaná Labská plavební akta. Smlouva vycházela ze závěrů vídeňského mírového kongresu z roku 1815 a týkala se Labe od Mělníka do Hamburku, které bylo prohlášeno mezinárodní řekou. Byla zrušena všechna stará obchodní a plavební privilegia polabských měst a lodnických cechů. Labe se stalo svobodnou řekou pro lodě všech polabských států.“²

Řeky, rybníky, a přehradní nádrže mají mnoho funkcí. Slouží jako zásobárny povrchových vod, provozují se zde vodní elektrárny, využívají se k rekreaci, rybaření, provozování lodní dopravy a doprovodných činností, jako jsou přístavy atp.

Osobní lodní doprava patří mezi významné zdroje cestovního ruchu. Je významným zaměstnavatelem a zdrojem rozpočtů. Kromě lodních posádek jsou v oboru zaměstnáváni pracovníci gastronomie. Na rozdíl od nákladní lodní dopravy, která je z důvodu plavební nedostatečnosti na Labi na hranici ekonomického přežití, osobní lodní doprava zažívá v posledních 25 letech spolu s rozvojem cestovního ruchu značný nárůst.

1.2. Historie osobní lodní dopravy

Rozvoj osobní lodní dopravy v Čechách se váže k roku 1841, kdy byl spuštěn na vodu první kolesový parník nesoucí jméno **Bohemia**. Za stavbou parníku stál podnikatel **John Andrews**, který si u průmyslníka **Josepha Johna Rustona** tuto stavbu objednal. Parník Bohemia byl nasazen zejména na trase z Obříství do Drážďan a také později zajišťoval plavby na Vltavě. „Im Jahr 1841 erhielt der Gründer der Wiener - Donau - Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Engländer J. Andrews, die Konzession zur Gründung einer in Prag beheimateten Moldau - Elbe Personendampfschiffahrt, die der Verbindung Prags mit Dresden dienen sollte. Sein Mitarbeiter und späterer Erbe J. J. Ruston erbaute das seichtgehende Raddampfboot BOHEMIA. Dieses und zwei später

¹ VICHTA, F. *Historie pražské paroplavby*. 1. vyd. České Budějovice: MCU, 2008. s.15 ISBN 80-7339-124-4.

² HUBERT, M. *Voroplavba v Čechách*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Svoboda – Libertas. 1993. s.24. ISBN 80-205-0345-5

*angeschaffte Schiffe machten der Eisenbahnverbindung Prag - Dresden eröffnet wurde, verkaufte man alle drei Dampfer an die Sächsische Gesellschaft und Ruston gründete in Prag eine bedeutsame Schiffwerft, die sogar Filialbetriebe in Österreich und Ungarn hatte.*³ Podnikatelský záměr Johna Andrewse byl velmi nadčasový, jelikož o plavby po Labi z České republiky do Drážďan je zájem dodnes. „Zájem o zavedení paroplavby v Praze byl obrovský a stejně tomu tak bylo i v českých polabských městech. Mnozí Pražané teď často měnili cíl svých procházek a mířili Poříčskou branou přes Špitálsko kolem karlínského přístavu k rozestavěnému parníku, aby sledovali práci různých řemeslníků a postup stavby.“⁴

Zahájení činnosti podnikatele Johna Andrewse v osobní lodní dopravě předcházelo několik pokusů o provozování parníků. Mezi nejznámější je možné uvést předvedení parolodi **Josefa Božka**, které se nesetkalo s úspěchem. Božek představil veřejnosti v roce 1815 svůj parní vůz.

*„O dva roky později Josef Božek na neděli 6. června 1817 (nikoli dne 1. června, jak se obvykle uvádí) do Stromovky ctěnou společností, aby jí předvedl „lod’ parní“. Ta byla spuštěna v Malé říčce, lidé byli nadšeni a zdálo se, že vše skončí opět úspěchem. Ale fortuna zasáhla v podobě nenadálé průtrže mračen; pasažéři v panice prchali z parolodi a zničeny byly nejen nákladné toalety dam, ale bohužel i Božkova vynálezecká kariéra, neboť v nastalém zmatku někdo ukradl pokladnu s vybraným vstupným. Nešťastný a zadlužený vynálezce pak v návalu vzteku svou parolod’ rozbil a experimentů s parním strojem definitivně zanechal.“*⁵

Mezi jednu z prvních akciových společností, která vznikla na území Česka, je možné uvést právě **Pražskou akciovou paroplavební společnost**, která byla založená v roce 1822, po přijetí rakouského občanského zákoníku z roku 1811. Plavba začala být postupně chápána jako důležitý dopravní sektor, který začal být využíván a zároveň popularizován.

Později byla založena **Pražská paroplavební společnost** (PPS) jako akciová společnost **Františkem Dittrichem**, pozdějším pražským primátorem resp.

³ TROST, H a H, RINDT. *Dampfschiffahrt auf Elbe und Oder, den Berliner – und Märkischen Wasserstrassen mit register 1816 – 1945*. 2. Verbesserte Auflage. Hamburg: Eckardt und Messtorff, 1984. s. 28. ISBN 3-7702-0503-0.

⁴ HUBERT, M. *Paroplavba v Čechách*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Svoboda – Libertas, 1993. s. 48. ISBN 80-205-0345-5.

⁵ DUDÁK, V. *Prahou po Vltavě*. 1. vyd. Praha: Práh, 2011. s.275. ISBN 978-80-7252-348-1

purkmistrem. Dittrich spolu s dalšími významnými pražany, například Dr. **Václavem Bělským**, (tehdejším purkmistrem), továrníkem Josephem Johnem Rustonem a obchodníkem **Josefem Rottem**, stál u zrodu společnosti, která funguje do současnosti.

„Osobní paroplavba v Praze, zaměřená do počátku především na výlety pražské veřejnosti, navazovala na středoevropský romantismus první poloviny devatenáctého století. Vodní a lodní sporty zase naopak přejímaly anglickou kulturu a civilizační trendy poloviny druhé.“⁶

Z historie je patrný i městotvorný významný vliv Pražské paroplavební společnosti. Při splavňovacích pracech při kanalizaci Vltavy sehrály významnou roli rozměry parníků. *„Rozměry byly určeny podle rozměrů největšího kolesového parníku Pražské paroplavební společnosti „František Josef“, jehož délka byla 44,15 m a šířka v ose koles byla 9,8 m a zároveň s ohledem na to, aby se v případě potřeby mohly proplavit na dolní Vltavě používané nákladní lodě délky až 54 m.“⁷*

Kromě Pražské paroplavební společnosti se o osobní lodní dopravu zajímalo více subjektů se střídavými úspěchy a neúspěchy. Jedním z plavebních podnikatelů, který byl konkurencí PPS v Praze na Vltavě **Johann Peter Parrau**, ještě předtím zajišťoval výletní plavby v Drážďanech. Jeho aktivity v Drážďanech nedopadly úspěšně a tak se Parrau rozhodl působit v Praze. Jeho záměrem bylo nabídnout PPS společný podnik se začleněním jeho plavidel do společného koncernu, což PPS odmítla. *„Poté nezbylo Parrauovi nic jiného, než v Praze založit samostatný podnik nazvaný Parrau a syn, Praha.“⁸* Po dvouletém provozu Parrauova plavebního podniku v roce 1882 s pěti šroubovými parníky bylo z důvodu nezájmu veřejnosti podnikání ukončeno a Parrau své lodě prodal. Parrauovy parníky však později skončily v rukou obchodníka s uhlím **Maxe Goldmanna**, který začal PPS značně konkurovat. I přes nedokonalý technický stav šroubových parníků dokázal značně využít svůj podnikatelský um a postavil své jízdni řády tak, aby byl vždy v přístavištích se svými loděmi dříve než parníky Pražské paroplavby. Tato nemilá konkurence se v hospodaření paroplavby začala výrazně

⁶ HUBERT, M. *Na Vltavě v Praze – jak bylo a jak je*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, 2012. s. 9. ISBN 978-80-86930-33-6.

⁷ BARTOŇ, M., M. KOMÁRKOVÁ. *Vodní dílo Štvanice – historie a současnost*. Praha: Povodí Vltavy, 2013. s. 42.

⁸ SPOLEK PŘÁTEL PLAVBY. *Labsko-vltavská plavba XI – Sborník k historii lodní dopravy*. 1. vyd. Děčín: Spolek přátel plavby, 2005. s. 36.

projevovat a tak v roce 1888 bylo rozhodnuto o odkupu Goldmannovy flotily. „V důsledku konkurence s Goldmannovým podnikem se ale sama PPS dosti výrazně proměnila. Členové správního výboru si začali více uvědomovat odpovědnost, která na nich spočívá. Společnost přinášela nejen obživu množství lodních posádek, pro obyvatele povltavských obcí kolem Prahy se stala rovněž důležitým dopravním spojením s Prahou.“⁹

1.3. Lodní doprava a její módy

Vnitrozemská vodní doprava je koncesovanou živností. K jejímu vydání je nutné vyjádření Ministerstva dopravy České republiky.

„Vnitrozemská vodní doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, věcí, případně zvířat, jakož i přemísťování plavidel samých po vnitrozemských vodních cestách pro cizí potřebu s výjimkou plovoucích strojů, plovoucích zařízení a jiných ovladatelných plovoucích těles.“¹⁰

Lodní dopravu v České republice, která je spjatá s cestovním ruchem můžeme rozdělit na několik **módů**:

- osobní lodní doprava – pravidelná (linková);
nepravidelná;
- hotelové (kabinové) lodě;
- botely;
- malá sportovní plavidla (kánoe, veslice);
- malá plavidla (např. rekreační, kajutová).

Všechny výše uvedené módy jsou zařazeny do cestovního ruchu v České republice a přispívají k popularizaci plavby a současně obohacují služby cestovního ruchu.

⁹ VICHTA, F. *Historie pražské paroplavby*. 1. vyd. České Budějovice: MCU, 2008. s. 31. ISBN 80-7339-124-4.

¹⁰ MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU. *Vnitrozemská vodní doprava – koncese krok za krokem*. [online]. © 2011 [cit. 2014-10-10]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/vnitrozemska-vodni-doprava-1527.html>

Osobní lodní doprava je v současné době nejvíce rozvinuta v Praze, kde se v tomto oboru pohybuje přibližně 20 samostatných právních subjektů s celkem šedesáti plavidly. Portfolio nabízených služeb není příliš rozsáhlé, neboť jde o nabídky okružních vyhlídkových plaveb pro jednotlivce i cestovní kanceláře. Obecně lze konstatovat, že se jedná převážně o hodinové plavby centrem Prahy na Helmovské zdrži, případně dvouhodinové nebo tříhodinové vyjížděky, obvykle spojené s občerstvením. Větší nabídka služeb je v oblasti linkových plaveb, kde je možné uvést trasy do ZOO a na Slapy. Většina plavebních společností, nabízí své služby pro konání kongresů a seminářů, spojených s edukativním programem a občerstvením. Vzhledem k tomu, že větší část plavidel je vybavena pro celoroční provoz, má tato skutečnost přímý dopad na marketingovou snahu fungovat mimo sezóně po celý rok.

Řeka Vltava v Praze plní dvě základní role – rekreační a hospodářskou. Ač je v dnešní době zdůrazňována spíše její úloha rekreační, je v evropských velkoměstech patrný nástup zvýšeného využití potenciálu lodní dopravy. Současné dopravní trendy dnes akcentují přechod dopravních služeb na vodu z jiných dopravních módů, s cílem odlehčit pozemní dopravu, (osobní i nákladní) v přeplněných ulicích měst. Příklad dynamického procesu dopravních alternativ je Paříž, kde byl vybudován kontejnerový terminál pro zásobování přímo ve středu města. Současně s touto urbanistickou rekonstrukcí se realizoval svoz netříděného odpadu po vodě a na řeku byla směřována dovážka stavebních materiálů. Opačným směrem byl zaveden odvoz suti a jiného stavebního odpadu, aby tak bylo sníženo dopravní zatížení ulic. Tento přístup potom výrazně přispěl (a přispívá), ke zvýšení kvality života města.

Nejtradičnějším dopravcem v Praze je Pražská paroplavební společnost a.s., poskytující mimo plaveb na objednávku. Výše uvedené linkové plavby do pražské zoologické zahrady, do Třebenic (pod Slapskou přehradu) a dvakrát ročně i do Mělníka na soutok Vltavy a Labe. Pražská paroplavební společnost dále zajišťovala i linku z Děčína do Drážďan se zastávkou v oblíbeném Hřensku. Veškeré tyto linkové plavby, jsou realizovány jako pravidelná vnitrozemská vodní doprava, a jsou tedy účtovány ve snížené sazbě DPH, dle přílohy č. 2 k zákonu č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, který taxativně vymezuje seznam služeb podléhajících snížené sazbě.¹¹ Ostatní okružní a vyhlídkové plavby jsou účtovány v sazbě DPH vyšší.

¹¹ Zákon č. 235/2004 Sb. O dani z přidané hodnoty. [online]. © 2011 [cit. 2014-10-12]. Dostupné z: www.business.center.cz/business/pravo/zakony/dph/priloha2.aspx

Vnitrozemská vodní doprava je upravena zákonem č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě „Pravidly plavebního provozu“, která jsou obsažena ve vyhlášce č.344/1991 Sb., kterou předepisuje „**Řád plavební bezpečnosti** na vnitrozemských vodních cestách České republiky“.¹²

Největší zastoupení plavebních subjektů provozující lodní dopravu je v Praze, kde v současné době provozuje osobní lodní dopravu více než 12 lodních společností s různou kvalitou provozu, nabídky a různorodosti plavidel. Tento výrazný nadbytek plavidel je výsledkem uvolněním pravidel na pražských nábřežích. V roce 2006 byla soukromé společnosti **PARKING PRAHA s.r.o.**, svěřena do pronájmu značná část nábřeží, téměř veškerá pravobřežní, přičemž jedinou její motivací, bylo získání co největšího množství společností, kterým bude pronajímat místa pro přístaviště. Do této doby byl systém pronájmu a využívání přístavišť pro osobní lodní dopravu v Praze složitým mechanismem, do kterého v rámci správního řízení regulovalo množství organizací státní správy a samosprávy. V posledních dvou dekadách zaznamenala osobní lodní doprava značný rozvoj. Poptávka po lodních výletech se zvyšuje a s ní se zvyšuje i počet plavidel, která službu zajišťují. „*V oblasti osobní lodní dopravy existují příznaky nervozity provozovatelů a zostření konkurenčního boje.*“¹³

Mezi nejvýraznější subjekty, které působí v Praze, patří Pražská paroplavební společnost a.s. (PPS), která provozuje lodní dopravu již od roku 1865.

1.4. Historické parníky

Historické parníky patří k pražskému koloritu již tři století. Tato plavidla byla nasazována na pravidelné linky, ale sloužila také ke společenským událostem a setkáním. Pražská paroplavební společnost jako jediná dnes provozuje historické parníky, **Vltavu** a **Vyšehrad**, které byly prohlášeny v roce (2013) kulturními památkami, jednalo se o poměrně složitý proces.

Zkušenosti z evropských měst s provozem historických parníků spočívají v tom, že pokud plavební společnost provozuje historická plavidla, využívá výhodu monopolního postavení nebo je zvýhodněna lukrativními přístavními lokalitami. Dobrým

¹² STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA. [online]. © 2015 [cit. 2015-1-5]. Dostupné z: <http://www.spspraha.cz/organizace/legislativa.asp>

¹³ STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA. Plavební ročenka 2012. Praha: Státní plavební správa v Nakladatelství T, 2013. s. 62. ISBN 978-80-86243-39-9.

příkladem mohou být Drážďany, kde plavební podnik „**Saská paroplavební společnost s.r.o.**“ (Sächsische Dampfschiffahrts GmbH - SD), provozuje 9 historických parníků. Město resp. městská rada, převedlo do správy této společnosti nábrežní hranu, tak aby plavební podnik samostatně kontroloval toto území z pohledu zajištění konkurenceschopnosti. Díky tomuto kroku je SD schopná fungovat i přes nákladný provoz parníků, neboť tyto parníky nejsou ekonomicky schopné konkurovat moderním motorovým lodím. Podobnou analogii, je možné vidět například i v Postupimi, nebo na švýcarských, případně rakouských jezerech.

Výše uvedený model v Praze nefunguje a tak Pražská paroplavební společnost a.s. nemá oproti ostatním plavebním podnikům žádné podobné zvýhodnění.

Ve smyslu §3 zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči¹⁴, byl podán Pražskou paroplavební společností návrh na Ministerstvo kultury České republiky na prohlášení kolesových parníků **Vyšehrad** a **Vltava** za kulturní památky. Součástí tohoto návrhu, bylo mimo označení obou parníků uvedena i lokalizace a popis jejich stávajícího využití.

Při příležitosti zahajovací plavby dne 1. 5. 2013, tj. i datum spuštění parníku Vyšehrad na vodu (r. 1938), byla na palubě lodi přítomna komise pro hodnocení návrhů na prohlášení movitých věcí nebo jejich souborů za kulturní památku Ministerstva kultury. Tato komise měla možnost prohlédnout si oba parníky v provozu. Rovněž se detailně seznámila s technickým stavem obou plavidel a byla jí předložena dokumentace. Rozhodnutí komise bylo podpořeno především unikátností a dochováním původních trupů a parních strojů.

Ministerstvo kultury si dále vyžádalo stanovisko Národního památkového ústavu, odboru památkové péče – Magistrátu hl. m. Prahy, Národního technického muzea a stanovisko Klubu za starou Prahu.¹⁵

Určitou zajímavostí bylo vypořádání se s § 18, zák. 20/1987, který v odst. 2 řeší přemístění kulturní památky, kdy:

¹⁴Zákon č. 20/1987 Sb. O státní památkové péči. [online]. © 2015 [cit. 2015-1-5]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=37218&fulltext=&nr=20~2F1987&part=&name=&rpp=15#local-content>

¹⁵ KLUB ZA STAROU PRAHU. O klubu. [online]. © 2014 [cit. 2014-12-5]. Dostupné z: <http://www.zastarouprahu.cz/o-klubu>.

„Movitou kulturní památku lze z veřejně přístupného místa trvale přemístit jen s předchozím souhlasem krajského úřadu po vyjádření odborné organizace státní památkové péče.“¹⁶

Protože jde o plavidla, využívaná ve standardním provozu, byly v rozhodnutí uvedeny trasy obou parníků pro situaci, že by se Pražská paroplavební společnost a.s., rozhodla pro plavbu za hranice. V takovém případě musí mít souhlasné stanovisko odboru památkové péče na Magistrátu hlavního města Prahy a uvedený souhlas je podmíněn stanoviskem od celního úřadu, potvrzující vývoz movité kulturní památky a po jejím návratu i aplikací stejného postupu.

Oba parníky byly postaveny v Čechách, přičemž parník **Vyšehrad**, původním jménem **Antonín Švehla**, byl postaven na objednávku Pražské paroplavební společnosti v Ústecké loděnici podle návrhu Ing. Hussa. Tento salonní parník byl společně s jeho sesterským parníkem **Edvard Beneš** spuštěn na vodu 1. 5. 1938. Parníky byly koncipovány pro delší plavby s maximálním komfortem pro cestující. Trup druhého parníku Edvard Beneš, se dochoval rovněž, nicméně z důvodu velké finanční náročnosti na uvedení do provozu, slouží v současné době v Praze na Rašínově nábřeží jako galerijní loď (Avoid Gallery) s četnými kulturními programy. Z této lodi se zachoval i původní parní stroj, který se podařilo náročně rekonstruovat a dnes je umístěn ve skladovacích prostorech PPS v podbabském přístavišti. Je velmi pravděpodobné, že tento parní stroj bude možné představit veřejnosti při oslavách 150. výročí založení Pražské paroplavební společnosti v roce 2015.

V roce 1940 byl v Praze, spuštěn na vodu druhý dochovaný parník **Vltava**. Tento menší parník byl postaven v pražské loděnici Ruston a stejně jako u parníků **Antonín Švehla** a **Edvard Beneš**, se na dodání parního stroje, podílela strojírna **Kolben-Daněk**. I tento parník byl stavěn původně jako sesterský společně s parníkem Labe, nicméně z důvodů probíhajícího válečného konfliktu, bylo jeho dodání zpožděno až do roku 1948.

Parník Labe, jako součást pražské flotily, byl poslední provozovanou lodí, která používala uhelného topeniště. Z důvodu špatného technického stavu, zejména jeho kotle, byl po odstavení v roce 1986, ukotven ve Smíchovské loděnici u Železničního

¹⁶Zákon č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči. [online]. © 2015 [cit. 2015-1-5]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?page=1&idBiblio=37218&recShow=22&fulltext=&nr=20~2F1987&part=&name=&rpp=15#parCnt>

mostu, kde se v roce 1997 potopil. Vyzdvižen byl firmou VZK Miroslav Kedršt a uvažovalo se o jeho sešrotování. Historické a především etické důvody vedly PPS k jednání s německým zájemcem, jenž měl v úmyslu parník zachránit i s původním pohonem. Vzhledem k tomu, že se jednalo o podporu na rozvoj německého regionu, byl jednou z podmínek především přínos v zachránění historického kolesového parníku. „Z hlediska pražských příznivců parníků je samozřejmě škoda, že parník Labe zřejmě nebude jezdit v Praze na trati, pro kterou byl postaven, nýbrž nejspíše na horní Weseře (Oberweser) či Středozezemním kanálu (Mittellandkanal). Podle našeho názoru je ale daleko podstatnější, že parník zůstane zachován pro radost i poučení budoucích generací.“¹⁷ Díky zájmu německé strany, nebylo financování náročné rekonstrukce problémem, neboť část nákladů pokryly státní subvence a účelové granty. Oprava lodi se podařila a původní parník Labe dnes slouží na řece Wesera u německého města Minden pod jménem **Wappen von Minden**.

Obrázek 1: parník Wappen von Minden (ex. Labe)



Zdroj: [online]. [cit. 2015-02-14]. Dostupné z:

<http://www.minden.de/inhalt/showfoto.php?id=7002156>

¹⁷ SPOLEK PŘÁTEL PLAVBY. *Labsko-vltavská plavba V. - Sborník k historii lodní dopravy*. 1. vyd. Děčín: Spolek přátel plavby, 1999. s. 22.

Pro technickou unikátnost obou historických plavidel autor uvádí technické parametry.

Tabulka 1: Parametry českých kolesových parníků

Parametry	VYŠEHRAD	VLTAVA
Max. obsaditelnost	400 osob	400 osob
Délka lodi	62	53,46
Šířka lodi	6,1	5,1
Šířka přes kolesnice	10,4	9,1
Prázdný ponor	0,72	0,63
Maximální ponor	0,86	0,72
Výkon parního stroje (HP)	220	150
Výrobce parního stroje	ČKD Praha 1938	ČKD Praha 1940

Zdroj: Vlastní zpracování autora (2014)

Projektovaná obsaditelnost je vsutku fascinující, neboť nepochybně dokládá technickou erudici českých lodních konstruktérů, ale především to, jak byla paroplavba oblíbená a bylo třeba zajistit lodě s velkou kapacitou. Tento fakt je možné samozřejmě doložit i počty přepravovaných osob PPS, které začátkem dvacátých let překročily hranici dvou miliónů za rok. Původní obsaditelnost parníků byla však více než dvojnásobná, což se mnohdy zejména při linkových plavbách podařilo využít.

Provoz obou těchto historických parníků je velmi náročný a vzhledem k velké konkurenci ostatních plavidel, která v Praze zajišťují shodné služby, je velmi obtížně udržitelný. V tomto případě je velmi problematické srovnávat provoz osobních motorových lodí s provozem parníků a to v několika ohledech. Primárně jde o to, že parníky prošly masivní rekonstrukcí, pro jejich budoucí nasazení s ohledem na evropské technické předpisy a normy, kterým podléhají.

Na několika příkladech ze zahraničí je možné uvést srovnání v přístupu k provozu podobných plavidel. Největší parníkovou flotilou disponuje Saská paroplavební společnost – **Sächsische Dampfschiffahrts GmbH**, provozující svá plavidla v Drážďanech. Tato významná společnost má v současnosti lodní park, skládající se z devíti kolesových parníků a čtyř osobních motorových plavidel. Inspirující je především ta skutečnost, s jakou pietou a zároveň podporou udržují Němci v provozu

skutečné plavební unikáty. V následující tabulce je uveden přehled kolesových plavidel SD s daty jejich uvedení do provozu.

Tabulka 2: Parníky Saské paroplavební společnosti

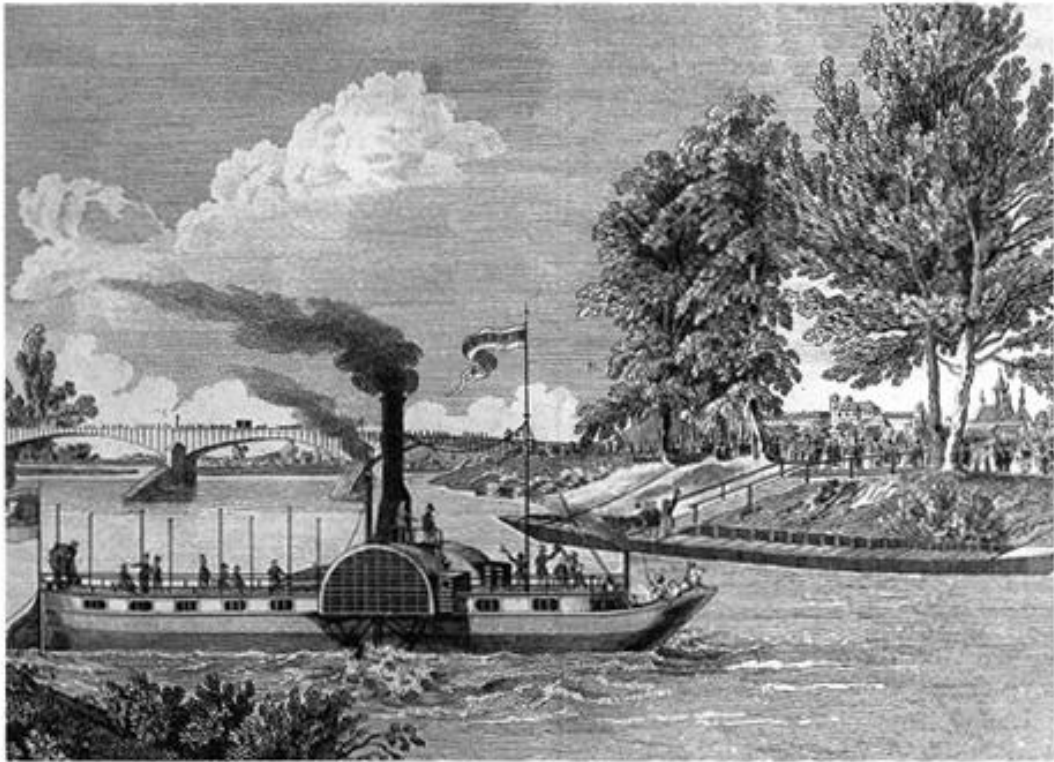
NÁZEV	Rok
STADT WEHLEN	1879
DIESBAR	1884
MEISSEN	1885
PILLNITZ	1886
KRIPPEN	1892
KURORT RATHEN	1896
PIRNA	1898
DRESDEN	1926
LEIPZIG	1929

Zdroj: Saská paroplavební společnost [online]. [cit. 2015-02-14]. Dostupné z:
<https://www.saechsische-dampfschiffahrt.de/>

Je jistě frustrující, když je možné srovnání vztahu sousedního státu k technickým památkám historie paroplavby s přístupem naší země. Jako příklad může sloužit historie parníku **Diesbar**, který je uveden na seznamu lodí SD.

Parník Diesbar, byl postaven před 131 lety a byl do něj instalován parní stroj z prvního českého kolesového parníku postaveného roku 1841, nesoucí jméno Bohemia. Historie této lodi, resp. toho co po ní zůstalo, je natolik inspirující, že ji není možné přehlédnout. Původní parník Bohemia, který brázdil české řeky Vltavu a Labe v polovině 19. století, byla jedna z prvních parolodí, která se v Čechách objevila.

Obrázek 2: Parník Bohemia v roce 1841



Zdroj: [online]. [cit. 2015-02-14]. Dostupné z: <http://history-if.blog.cz/1011/hospodarstvi-v-dobe-narodniho-obrozeni>

Parník **Bohemia** měl dřevěný trup o délce 38,8 m, který byl široký 4,9 m, Lodní konstrukce však byla propracovaná a žebra trupu byla již železná. Přibližně po 40 letech provozu, byl parník Bohemia vyřazen z běžného provozu, jelikož jeho těleso s kombinovanou obšívkou již nebylo možné zachránit. Protože byl v lodi instalován poměrně spolehlivý, a na svoji dobu mimořádně konstrukčně zdařilý parní stroj, byl právě z těchto důvodů přeinstalován v roce 1884 do trupu nové lodi, nesoucí jméno **Diesbar**. Tento parník byl v provozu až do konce druhé světové války.

Všeobecně se však předpokládalo, že loď byla sešrotována. Parník Diesbar však chátral a korodoval v odstavném přístavu v Drážďanech, kde se nakonec dočkal celkové revitalizace až v roce 1982, kdy hrstka nadšenců provedla pečlivý průzkum a nakonec se ukázalo, že parní stroj je skutečně původním parním strojem českého parníku Bohemia. Za vydatné finanční podpory se podařilo celý parník zrekonstruovat a uvést do provozu. Dnes patří k rodinnému stříbru Saské paroplavební společnosti

a my můžeme jen závidět německým sousedům jejich přístup k technickým památkám takového druhu jako je loď Diesbar.

Obrázek 3: Parník Diesbar v Drážďanech



Zdroj: [online]. [cit. 2015-02-14]. Dostupné z:www.saechsische-dampfschiffahrt.de/blog/schiffe/raddampfer-diesbar/

Obvyklým principem pro zachování parníků v provozu je vytvoření vhodných podmínek pro jejich činnost. Tyto podmínky vytváří město, pro které má udržení parníků významný přínos. Jednou ze základních podmínek pro provoz parníků je vazba k tradičním a lukrativním přístavištím, pomáhající zajistit plavební společnosti udržitelnost v podobě této konkurenční výhody. Právě v Drážďanech zajistilo město Saské paroplavební společnosti nejen monopolní postavení, tak aby mělo šanci udržet historické parníky, ale předalo tomuto tradičnímu provozovateli celou nábřežní komunikaci k užívání.

1.5. Hotelové lodě

Hotelové lodě využívají evropskou síť vodních cest k zajištění relativně specifické služby v cestovním ruchu. V České republice provozuje tento druh dopravy pouze jediná společnost, která je součástí švýcarského rodinného podniku **Thurgau Travel**.

Tato společnost má více než pětatřicetiletou tradici a jako cestovní kancelář zajišťuje plavby na kabinových lodích po celém světě. V ČR provozuje hotelovou loď **Florentina**, která byla postavena v Německu v roce 1980 a od svého počátku sloužila nejprve na Labi a později byla nasazena několika plavebními společnostmi na Rýně i Dunaji. Po krachu holandského provozovatele ji z konkurzu koupila nejdynamičtější plavební česká společnost **Evropská vodní doprava**, která zajistila přepravu lodi do Prahy a její rekonstrukci. Florentina pro své klienty, preferující výletní cyklistiku, zajišťovala na Dunaji týdenní plavby obvykle na trase Passau – Vídeň. Právě podél Dunaje vede naučná cyklostezka, po které zákazníci podobných plavidel vyrážejí na výlety. Hotelová loď je přitom doprovází a v koncových přístavech jim poskytuje potřebné zázemí s dostatečným komfortem.

Parametry hotelové lodi Florentina jsou 80 m délka a 9,5 m šířka. Je vybavena 54 kajutami, které jsou po kompletní rekonstrukci a mají celkovou kapacitu 96 lůžek. Na lodi je lodní restaurace s barem. V zimní sezóně je loď využívána jako hotel, nicméně její hlavní činností jsou týdenní plavby po Vltavě a Labi, kombinované s fakultativními výlety do okolí navštěvovaných míst. V nabídce plaveb této hotelové lodi jsou i cyklovýlety, jelikož jsou nově vybudované cyklostezky zejména podél našich dvou největších řek.

V Čechách je zatím podobný projekt výjimečný a tak hotelová loď Florentina zajišťuje v mimosezónním období ještě ubytovací a restaurační služby v Praze.

Poskytovatel služeb tohoto druhu, musí mimo potřebné koncese na provozování vnitrozemské vodní dopravy, splnit ještě další požadavky ve smyslu živnostenského listu na restaurační a ubytovací služby, a pokud sám zajišťuje a vlastním jménem prodává plavby s ubytováním, stává se cestovní kancelář, jelikož splnil definici zájezdu, kdy je nabízena doprava a ubytování ve smyslu §1, odst.1, písm. a) a b).¹⁸

Do České republiky připlouvají po Labi i další hotelová plavidla pod německou, holandskou nebo švýcarskou vlajkou, mající často Prahu jako koncový (střídací) přístav. Tato plavidla poskytují služby na vysoké úrovni a ty nejmodernější jsou v kategorii 5 hvězd.

¹⁸ PETRÁŠ, R. *Právo a cestovní ruch*, Praha: UJAK, 2013. s. 93. ISBN 978-80-7452-032-7.

Obrázek 4: Hotelová loď Florentina



Zdroj: [online]. [cit. 2015-02-14]. Dostupné z: www.florentinaboat.cz

Negativum této nadstandardní plavební služby je častá proměnlivost vodního toku Labe a z toho důvodu není možné cokoli plánovat, ačkoliv jak Labe, tak i Vltava jsou zařazené do nejvýznamnější kategorie vodních cest České republiky. Jde o dopravně významné využívané vodní cesty dle §3 odst. 4 písm. b) bod1. zákona o vnitrozemské plavbě.¹⁹

Obě jmenované řeky jsou v nejvýznamnější kategorii dopravních cest rovněž i podle legislativy EU (Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, novelizovaného pod č. 661/2010/EU ze dne 7.7.2010 – jako součást transevropské dopravní sítě TEN-T).²⁰ V uvedené kategorii vodních cest, jsou i podle Evropské

¹⁹ Zákon č. 114/1995 Sb. O vnitrozemské plavbě. [online]. © 2014 [cit. 2014-1-4]. Dostupné z: <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=114&r=1995>

²⁰ Tamtéž: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32010D0661:CS:HTML>

dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), jejímž signatářem je rovněž i Česká republika.²¹

1.6. Malá plavidla

Fenomén provozování malých plavidel je rozšířen zejména na kanálech – účelových vodních cestách, především ve Francii, Holandsku a Anglii. V České republice se tento způsob rekreace rozšířil až v 60. letech 20. století, kdy vycestovat mimo hranice ČSSR bylo možné nejdále do NDR a to ještě na výjezdni doložku. V té době se začaly formovat kluby, sdružující majitele malých kajutových plavidel. V rámci volnočasových aktivit se pořádaly nejen závody, ale i poznávací plavby na Vltavě a Labi.

Po roce 1990 začal směřovat, ne příliš rychlý rozvoj těchto aktivit k cestovnímu ruchu, což vedlo ke vzniku několika společností, se zaměřením na pronájem malých kajutových plavidel. V tomto kontextu nelze přehlédnout zvýšený zájem o **Baťův kanál**, kde čilý lodní provoz a aktivity cestovního ruchu zažívají momentálně mohutný nástup.

„Myšlenka regulace řeky Moravy znovu ožila kolem roku 1927 a zaujala velkopřemyslníka Tomáše Baťu. Po jeho tragické smrti o pět let později se tohoto smělého plánu ujal Jan Antonín Baťa. Regulace toku Moravy a výstavba kanálu měla pro firmu Baťa několik významů. Kromě realizace starého snu o propojení evropských veletoků se jednalo o přepravu lignitu z dolu v Rašticích do továren a tepláren v Otrokovicích, která byla po železnici finančně nevýhodná, a také o vybudování melioračního systému v okolí řeky Moravy.“²²

Tato vodní cesta je dlouhá 51,8 km a spojuje Otrokovice u Kroměříže se Skalicí na Slovensku. Kanál mohly využívat nákladní čluny o nosnosti 150 tun, plavební hloubka byla 1,5 m. Trasa začínala v přístavu v Otrokovicích a končila u Rohatce překladištěm lignitu. Lodě musely proplout 14 plavebními komorami, které pomáhaly překonat výškové rozdíly hladiny. Tato stavba, probíhající v letech 1934 až 1938, měla pro baťův koncern nemalý význam, spočívající v tom, že zajišťovala levné dopravní propojení na velké toky. Nicméně, počítalo se rovněž i s druhotným využitím

²¹ Evropská směrnice č. 884/2004/ES. [online]. © 2014 [cit. 2014-10-5]. Dostupné z: <http://www.ceskaplavba.cz/etc/legislativa/dohoda-agn.pdf>

²² BATAKANAL. *Vodní cesta-historie*. [online]. © 2015 [cit. 2015-1-7]. Dostupné z: <http://www.batacanal.cz/vodni-cesta/historie.html>

pro zavlažování a meliorace. Je pochopitelné, že finanční účast firmy **Bat'a**, byla při výstavbě této vodní komunikace zcela dominantní. V roce 1996 vznikla **Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu**, která dodnes přispívá k popularizaci tohoto vodního díla. Následně se v roce 2002 objevila obecně prospěšná společnost Baťův kanál, podílející se na organizaci provozu a podporující podnikatele, jejichž aktivity souvisejí s rozvojem turistického ruchu podél kanálu a provozující informační centrum. Baťův kanál v posledních letech zažívá velký rozvoj. Zpráva o vývoji z roku 2013 tento trend potvrzuje. „Vzrůstá také obliba vícedenních pobytů na kajutových lodích. Letos takto strávilo volný čas 4,5 tisíce návštěvníků, což je o 500 více než loni. S tím souvisí také to, že se zvyšuje počet půjčoven kajutových lodí a provozovatelé půjčoven průběžně zvětšují počty půjčovaných plavidel.“²³

V rámci cestovního ruchu se na tomto úseku pronajímají hausbóty, motorové čluny, organizují se cyklistické výlety a ostatní doprovodné služby. Plavba na této účelové vodní cestě je standardně upravena zákonem č.114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, ale je nutné počítat i s vyhláškou Ministerstva dopravy č. 241/2002 Sb. o taxaci vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě.²⁴

1.7. Sportovní plavba

Faktory, ovlivňující dynamický rozvoj cestovního ruchu na **Vltavě**, zejména na jejím horním toku, se dají definovat jako rozmanitá nabídka služeb pro sportovní plavby. V této podobě se již blíží evropským standardům, kde existuje široká paleta nabídek nejrůznějších vodáckých potřeb. Běžně se půjčují rafty, lodě a další nezbytnosti, související se sportovní plavbou. V rámci těchto nabídek zajišťují jednotlivé právní subjekty dopravu a ubytování. Tento specifický servis je zaměřen především sezónně, neboť mimo výpůjček vodáckého a místy i rybářského náčiní, zajišťují jednotlivé agentury instruktáže, přepravu nebo prodej dalších sportovních pomůcek.

²³ STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA. *Plavební ročenka 2013*. Praha: Státní plavební správa v Nakladatelství T, 2014. s.86. ISBN 978-80-86243-42-9.

²⁴ Vyhláška Ministerstva dopravy č. 241/2002. o taxaci vodních nádrží a vodních toků. [online]. © 2014 [cit. 2014-1-5]. Dostupné z:

<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=53529&nr=241~2F2002&rpp=15#local-content>

Podobné projekty existují i na dolním **Labi**, především na jeho regulovaném toku, přibližně od Ústí nad Labem dále po proudu až ke státní hranici s BRD. Plavebně se jedná o kilometráž ř.km. 763,7 až ř.km. 728,1 ve Hřensku. V tomto říčním úseku jsou nabízeny služby spojené s půjčováním lodí a raftů, se kterými lze vlastní silou doplout po proudu do Drážďan nebo do Míšně.

Podnikatelská sféra je zde zastoupena cestovními agenturami a to podle zák. č. 455/1991 Sb. O živnostenském podnikání. Tento způsob podnikání je obvykle veden jako volná živnost, zabývající se provozem tělovýchovných a sportovních zařízení, organizováním sportovní činnosti včetně cestovní agentury a průvodcovskou činností v oblasti cestovního ruchu. Viz. Příloha č. 4 k zákonu č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání.²⁵

1.8. Botely v Praze

Z pohledu „*Řádu plavební bezpečnosti*“, je pod termínem botel chápáno plovoucí zařízení, poskytující ubytovací a restaurační služby. Z důvodu nedostatečné hotelové kapacity, se na Vltavě začaly objevovat první botely koncem šedesátých a v průběhu sedmdesátých let minulého století. K tomuto vývoji přispěl navíc i faktor volné kapacity libeňské loděnice, která byla schopna tato plavidla vyrobit relativně rychle.

Nejstarším botelem je **Albatros**, postavený v roce 1969, který je umístěn na nábřeží Ludvíka Svobody. Botel disponuje kapacitou 83 dvoulůžkových kajut a třech apartmánů, celkově 166 plus 6 lůžek (172).

Další botely se objevovaly postupně, neboť z důvodu nízké podjezdni výšky mostů, byla horní patra těchto plavidel dobudována až na místě jejich umístění.

Mezi větší vltavské botely patří **Admirál**, který je umístěn na Smíchově na Hořejším nábřeží. Celková ubytovací kapacita botelu je 82 dvoulůžkových pokojů a 5 čtyřlůžkových apartmánů, tedy 184 lůžek, umístěných ve dvou podlažích.

Rovněž i botel **Racek**, patří mezi ty větší, který má kotviště na Podolském nábřeží. Celková ubytovací kapacita botelu je 81 dvoulůžkových pokojů, z toho nabízí 35 nekuřáckých, pouze 1 jednolůžkový pokoj a 4 čtyřlůžkové apartmány, tedy celkem 179 lůžek, umístěných ve dvou podlažích.

²⁵ Zákon č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání. [online]. © 2014 [cit. 2014-5-2]. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/zivnost/priloha4.aspx>

Botel **Vodník** je pražské hotelové plovoucí zařízení poskytující své služby od roku 1991. Je umístěn na nábřeží v Praze 5, poblíž Strakonické ulice, disponuje výhledem na Císařskou louku a Vyšehrad. Ubytovací kapacita botelu představuje 29 pokojů o celkové kapacitě 92 lůžek.

Za projektem botelu Vodník stála společnost **Ekotrans Moravia**, napojená na JZD Slušovice. Původně bylo toto plovoucí zařízení vyrobeno společností **České loděnice**, jako ubytovna pro jejich zaměstnance z Vietnamu. Ti pracovali v tehdejší ČSSR pro České loděnice na montáži plovoucích bagrů pro Sovětský svaz, které tato společnost v rámci RVHP dodávala. Po ukončení tohoto výrobního programu, kdy ubytovací loď již nesloužila původnímu záměru, přestal být o plavidlo zájem. Aby bylo možné přeměnit jej na klasický hotel, bylo nutné v rámci vodoprávního řízení k umístění na vodě, přimontovat k plavidlu příď, aby bylo plavidlo schváleno i pro plavbu. Teprve poté bylo možné hotel umístit na vybrané místo. Tímto trikem se docílilo povolení na umístění tohoto plavidla do Smíchovského přístavu v Praze. Z výše uvedených důvodů se proto toto plavidlo nazvalo transhotel.

Celková ubytovací kapacita všech popsaných hotelů je 457 lůžek v poměrně dostupných cenových relacích. Tím jsou vlastně vytvořeny vhodné podmínky pro zvýšení atraktivity cestovního ruchu v Praze, kdy je možné prodloužit pobyt návštěvníků o další dny.

Později byly na řeku umístěny další, však menší ubytovací plovoucí zařízení. Tato plavidla musí mít z pohledu „*Řádu plavební bezpečnosti*“²⁶ platné lodní osvědčení a také projednaný vodoprávní souhlas dle zákona č. 254/2001 Sb. o vodách (vodní zákon)²⁷, který stanoví, za jakých podmínek mu bude tento souhlas vydán. Většinou se jedná o břehové úpravy, napojení energií a přístupové komunikace.

Shrnutí

Vnitrozemská vodní doprava je ekologicky šetrným druhem dopravy, avšak je závislá na přírodních faktorech, které ovlivňují splavnou vodní cestu pro plavidla do značné míry. Plavba je koncesovanou živností, která není moc rozšířená. Odkaz historie je však částečně dochován v podobě kulturních památek parníků Vltava a Vyšehrad,

²⁶ Vyhláška 344/1995 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti. [online]. © 2015 [cit. 2015-2-2]. Dostupné z: <http://plavebniurad.cz/wp-content/public/downloads/predpisy/vyhlaska-344-1991sb.pdf>

²⁷ Zákon č. 254/2001 Sb. o vodách. [online]. © 2014 [cit. 2014-5-2]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=51514&nr=254~2F2001&rpp=15#local-content>

kteřé jsou dodnes v pravidelném provozu. Zajímavým podnikem v oblasti cestovního ruchu je projekt jediné české říční hotelové lodi Florentina, která se vydává na své plavby na regulovaném úseku Vltavy a Labe v týdenním režimu. Rozvoj zaznamenává i malá sportovní plavba, nicméně pro ni není v ČR řádná infrastruktura. Pražské botely jsou zajímavou ubytovací alternativou, otázkou však zůstává, jak dlouho vydrží v provozu po stránce technické.

2 PŘÍSTAVIŠTĚ OSOBNÍ LODNÍ DOPRAVY

Pro každého provozovatele plaveb, jsou přístaviště jedním z nejdůležitějších předpokladů pro vykonávání své činnosti. Pokud se přístaviště nacházejí na dopravně významných vodních cestách, podléhají mimo české legislativy i legislativě EU a mezinárodním dohodám. Využití vodní cesty upravuje zejména zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě a dále vlastní provozování přístavišť upravuje prováděcí vyhláška č. 222/1995 Sb. o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, jakož i odpovědností z toho vyplývajících.

Za nejstarší přístaviště osobní lodní dopravy v pražské aglomeraci, lze považovat **Rašínovo nábřeží**, přístaviště **Kampa**, přístaviště **Hollar** a dnešní přístaviště **Na Františku**. Nejstarší přístaviště je na **Rašínově nábřeží**, které bylo vybudováno pro odjezdy parníků, ještě před tím, než byla vystavěna nízká náplavka, tzv. podbřeží, které bylo vystavěno v rámci kanalizace Vltavy. *„Přístaviště PPS je zde umístěno již od roku 1878, kdy PPS po dlouhém hledání vhodného místa na jeho zřízení využila zabrání části břehu pro stavbu Palackého mostu a pro vybudování nového přilehlého nábřeží.“*²⁸ Tato přístaviště byla původně přístavišti vorovými a vycházejí tedy z plavebních podmínek dané lokality, dostupnosti a doby kdy vznikla. Rozvoj plavby a zlepšování plavebních podmínek na Vltavě a Labi je přímo úměrný budování a splavňování vodní cest. Tento fakt podtrhuje skutečnost, že paroplavba na Vltavě a Labi kulminovala ve dvacátých letech dvacátého století, kdy byly řeky již více méně kanalizovány a současně byla dobudována i solidní přístavní infrastruktura. V uvedeném časovém období (20. až 40. léta 20. století) byla využívána přístaviště od Svatojánských proudů až po Mělník s mnoha zastávkami vybavenými přístavními můstky. Zde je nutné podotknout, že zdaleka nešlo pouze o osobní paroplavbu, neboť tato přístaviště byla částečně využívána i pro remorkážování a voroplavbu.

Na Labi byla četná přístaviště od státní hranice ČSR/SRN, tedy od Hřenska až do Kolína. Později v padesátých letech, kdy chod Pražské paroplavební společnosti vykonávala Československá plavba labsko-oderská n.p. došlo k rozšíření plaveb:

²⁸ JIRÁSEK, Z. *Z Prahy do Svatojánských proudů*. 1. vyd., Praha: Turistashop, 2013. s. 33., ISBN 978-80-904480-1-8.

„Podniká především pravidelné denní sezónní jízdy osobními loděmi (podle jízdního řádu) na tratích Praha – Štěchovice, Praha – Mělník, Praha – Hřensko a Kolín – Poděbrady.“²⁹

Přístaviště osobní lodní dopravy bývají obvykle v místech s napojením na další komunikační trasy, především s předpokladem dostupnosti na další nabídky služeb v okolí. Taková přístaviště byla budována v blízkosti turistických atraktivit, a s ohledem na plavební bezpečnost, i jejich zajištěním při velkých vodách. Primárně zde však dominovala jejich distanční a časová dostupnosti pro cestující.

V současné době dochází podél řek k budování a rozvoji cyklostezek. V souvislosti s touto činností, nabízejí provozovatelé lodní dopravy často nejrůznější výhody či doprovodné služby právě pro cyklisty. Fenomén využití hotelových lodí s cyklistikou je však stále více rozšířen v zahraničí, zejména podél Dunaje.

Shrnutí

Pro lodní dopravce je přístaviště zásadním prvkem infrastruktury, bez kterého lze těžko plavbu provozovat. Plavba je sice svobodná a břehy jsou součástí vodní cesty podle zákona o vnitrozemské plavbě, ale samotná přístaviště jsou nejcennějším artiklem každé plavební společnosti. Rozhodujícím elementem je atraktivita přístaviště s ohledem na dostupnost a blízkost spojení na další druhy dopravy, ale především dosažitelnost turistických tras.

²⁹ ZIKMUND, V. SMOTLACHA, F. BLAŽÍČEK, J. O., *Parníkem po Vltavě a Labi*, Sběrka oblastních turistických průvodců, vyd. 2., SNT 1954, s.9

PRAKTICKÁ ČÁST

3 OSOBNÍ LODNÍ DOPRAVA V ČESKÉ REPUBLICE

V této kapitole nalezneme systematický popis osobní lodní dopravy na řece Vltavě a jejích přítocích, dále na nádržích od Lipna až po Slapy. Podkapitoly konkrétně definují provozovatele plavby a popisují plavidla, se kterými je vnitrozemská vodní doprava provozována. Další rozdělení spočívá na plavbu na přehradních nádržích, ale i na nově propojené vodní cestě do Českých Budějovic, na kterou plavecká veřejnost dlouho čekala.

3.1. Plavby v Jižních Čechách – Vltava a Lužnice

Jižní Čechy patří mezi turisticky nejnavštěvovanější oblasti v ČR. Protože je rekreační plavba obecně chápána jako velmi přínosný volnočasový fenomén, je možné zde navštívit turisticky zajímavá místa, nejen v oblasti Vltavy, ale rovněž i Lužnice a Otavy. Mezi velmi oblíbené a využívané nabídky služeb podél řek patří výpůjčky raftů a kánoí. Na nich je možné poznat nádhernou krajinu v okolí těchto jihočeských řek. Protékají krajinou s množstvím historických památek budovaných v časovém horizontu od raného středověku až téměř do současnosti. Z toho důvodu získávají tyto plavby stále větší popularitu, přičemž je dobře patrný pozitivní trend rozvoje u poskytovatelů souvisejících služeb.

„ V Čechách je ideálním prostorem pro rozvoj rekreační plavby Horní Vltava v úseku od Třebenic (Slapy) do Českých Budějovic. Potenciál rekreační plavby a rodinné rekreace je zde výjimečně vysoký.“³⁰

3.2. Lipenská přehrada

Nejjihnějším místem v České republice, kde je možné absolvovat plavbu na osobní lodi, je lipenská přehradní jezero. Jedná se o největší vodní nádrž na území České republiky s rozlohou 48,7 km². V této oblasti zajišťuje lodní služby společnost

³⁰ ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST. *Strategické záměry a stavby*. © 2014 [cit. 2014-5-2]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/dokonceni-vltavske-vodni-cesty-ceske-budejovice-ty-n-vlt>.

„**Rosenberger Lipno Line**“ s flotilou dvou osobních motorových lodí **Vltava** a **Adalbert Stifter**.

Obrázek 5: Plavba na přehradě Lipno – plavidlo Adalbert Stifter



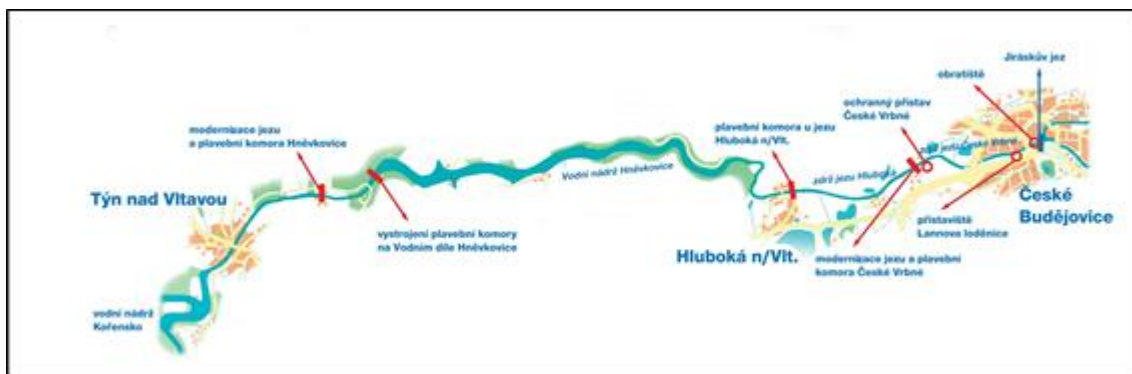
Zdroj: [online]. [cit. 2015-02-14]. Dostupné z:<http://www.rosenberger-lipno-line.com/cz/plavebn%C3%AD-%C5%99%C3%A1d-ceny-lodi-vltava.aspx#Top>

S plavidly zabezpečuje linkové plavby z Lipna na Frymburk a Dolní Vltavice, kde se lodě otáčejí uprostřed jezera. Mimo linkové plavby, nabízí uvedená společnost svá plavidla k víceúčelovému využití, jako jsou skupinové zájezdy, pronájmy, svatby atp.

3.3. Český Krumlov

Mezi další zajímavosti v nabídce plaveb se za podpory Jihočeského kraje, respektive grantového programu „Rozvoj infrastruktury“ podporující zážitkovou turistiku, nabízejí v letní sezóně plavby na voru městem Český Krumlov. Tyto plavby jsou provozovány společností **Voroplavba Český Krumlov s.r.o.**

Obrázek 6: Splavnění úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou



Zdroj: [online]. [cit. 2015-02-14]. Dostupné z:

http://www.rvccr.cz/public/data/image/mapa_Vltava.jpg

3.4. Třeboň – rybník Svět

Na rybníku Svět zajišťuje plavby plavidlo **Petr Vok**, s programem „Plavba okolo světa“, který je mimořádně populární. Obsahem tohoto programu, je okružní plavba kolem rybníka Svět, doplněná o gastronomii. Plavba na rybníku byla realizována lodí **Regent** již od sedmdesátých let dvacátého století. Uvedené plavby provádí lodní společnost **Českobudějovická plavební a.s.**

3.5. České Budějovice

Plavební úsek na Vltavě mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou je zařazen mezi dopravně významné vodní cesty. Zde je nutné se zmínit o významných stavebních investicích v tomto úseku Vltavy a s tím i související zajištění potřebných plavebních parametrů, vyplývajících ze zákona o vnitrozemské plavbě³¹. Projekt splavnění Vltavy od Českých Budějovic až do Prahy, byl součástí harmonogramu výstavby vodní dopravní infrastruktury a je většinu již realizován. V konkrétním případě to byly práce, zajišťující plavební hloubky a vybudování plavebních komor v Českém Vrbném, Hluboké nad Vltavou a v Hněvkovicích. Mimo to, byly nově vybudovány

³¹ Zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě. © 2014 [cit. 2014-5-2]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-114>

přístaviště pro rekreační a osobní plavbu s potřebnou logistikou, včetně ochranných přístavů.³²

Tato investice je, jak se zdá, významným momentem, působící jako spouštěcí mechanismus pro nové příležitosti spojené s lodní dopravou, ať již osobní nebo rekreační.

Přístaviště v Českých Budějovicích je novým místem, odkud vyplouvají lodě na plavby do Týna nad Vltavou v malebném údolí Vltavy s panoramatem zámku Hluboká. Na tyto trasy jsou nasazována plavidla **Vojtěch Lanna**, **Altona** a **Malše**. Stejná společnost, která provozuje plavby na rybníku Svět je zainteresovaná i zde. Je to **Českobudějovická plavební a.s.**

3.6. Týn nad Vltavou

Vyhlídkové a okružní plavby v této oblasti zajišťuje společnost **Jihočeská plavební**, svým plavidlem **Regent** a to nejen na Vltavě, ale i na Lužnici. Díky propojení plavebními komorami mohou plavidla z této oblasti vplouvat jak do Českých Budějovic, tak i přes vodní dílo Kořensko až na hladinu jezera Orlické přehrady. Plavby v Týně nad Vltavou vyplouvají z přístaviště pod Kostelem sv. Jakuba.

Možnosti, vyplývající ze splavnění relativně dlouhého úseku Vltavy otvírají širokou perspektivu nabídek služeb v podobě nových provozovatelů plaveb, poskytovatelů vodáckých služeb a nakonec i zdůvodnění migrace podnikatelů z jiných regionů se záměrem koncesované plavby do této oblasti.

3.7. Orlická přehrada

Tato přehrada patří objemem zadržené vody na první místo v ČR. Představuje tak nejen energetický potenciál, ale díky své kapacitě zásobního prostoru, velmi významně ovlivňuje ochranu měst a obcí před ničivými povodněmi.

Tato nádrž je hojně využívána k rekreaci a turistice, ale především k vodním sportům, jachtingu a rybaření. Při výstavbě tohoto vodního díla bylo projektováno

³² ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST. *Strategické záměry a stavby*. © 2014 [cit. 2014-5-2]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/dokonceni-vltavske-vodni-cesty-ceske-budejovice-ty-n-n-vlt>.

i lodní zdvihadlo, jehož stavba měla umožnit překonání přehradní hráze Orlické přehrady pro plavidla o výtlačku do 300 t. Nicméně, pro jeho nákladovost, bylo od tohoto projektu upuštěno a přepravní funkci lodí, převzalo menší zařízení pro malá plavidla.

Lodní doprava na této přehradě propojuje zajímavá místa, která jsou turisticky atraktivní. Pravidelné lodní linky plují mezi dvěma skvosty, kterými jsou hrad **Zvíkov** a zámek **Orlík**.

Významným provozovatelem lodní dopravy v této oblasti je společnost **Quarter s.r.o.**, která zahájila svůj provoz na Slapské přehradě, nicméně postupně své aktivity rozšířila provoz i na Orlickou přehradu. V současné době jsou v provozu plavidla **Orlík**, **Zvíkov**, **Vltava**, **Otava**, **Rožmberk**, **Krumlov** a **Hrbáč**.

Dalším provozovatelem na přehradě Orlík je konkurenční **PM Automotive s.r.o.**, která se částečně přesunula s lodním parkem do Týna nad Vltavou. Své přístaviště však provozuje přímo pod hradem Zvíkov. Tato společnost provozuje plavidla **Lipno** a **Carina**. Na plavební sezónu 2015 připravuje rozšíření o další motorové osobní plavidlo nesoucí jméno **Jakob**.

Shrnutí

Plavby v Jižních Čechách zaznamenaly v poslední době velký rozvoj. Souvisí to především s výstavbou vodní infrastruktury, kterou zajišťovalo Ředitelství vodních cest. Podařilo se splavnit horní úsek řeky Vltavy včetně vybudování plavebních komor a přístavišť. Významný nárůst zaznamenala nejen koncesovaná osobní lodní doprava, ale i malá rekreační a sportovní plavba.

4 PLAVBY VE STŘEDOČESKÉM KRAJI

V úseku řeky Vltavy, kde v minulosti (před výstavbou vltavské kaskády) probíhala pouze zejména plavba vorů a plavba nákladní se plavba rozvíjela především v souvislosti s vybudováním vodních děl. Tato vodní díla zajišťují rekreační funkci a nabízí potenciál, který lze využít v rámci cestovního ruchu. Lodní společnosti jsou však závislé nejen na přístupových bodech k přístavištím, ale i na kolísání hladiny a také na nemožnosti provozovat plavbu celoročně, jelikož vodní nádrž v zimě zamrzá.

4.1. Slapská přehrada

Slapská přehrada je součástí vltavské kaskády, která plní několik funkcí. Primárně jde o využití nahromaděné vody pro energetické a vodohospodářské účely, ale zanedbatelný není i její rekreační efekt. Z pohledu volnočasových aktivit se jedná o okolí slapského přehradního jezera, které činí tuto lokalitu, jako jednu z nejatraktivnějších na Vltavě vůbec. Tato přednost vynikne ještě více v porovnání s hydrologickými projevy přehradních jezer a to Orlíku a Slap. Téměř každoročním problémem je čistota vody orlického jezera v letním období. Množství sinic objevujících se v průběhu měsíců června až srpna je zde skutečně mimořádné. To má velmi negativní dopad na rekreační možnosti tohoto úseku Vltavy. Důvodů organického znečištění je více, nicméně jsou zde tři primární.

Příčiny letního znečištění přehradních jezer:

- Každá vodní nádrž s dynamickým režimem, potřebuje určitou dobu na to, aby se naplnila. Přibližně táž doba je nutná k tomu, aby takovou nádrží protekl specifický litr. V hydrologii je tento mechanismus nazýván teoretickou dobou zdržení vody. V případě Orlické nádrže jde o dobu přibližně 154 dnů a u Slapské nádrže je to pouhých 52 dnů.

- Druhá **příčina**, která zdatelně ovlivnila znečištění orlického jezera, je dostavba Hněvkovické hráze (1986-1992) a zachytává teplou odpadní vodu z jaderné elektrárny Temelín. Z tohoto důvodů se zvedla průměrná letní teplota orlického jezera, takže nárůst sinic byl podporován i tímto nepřírozeným efektem. Tento jev velmi dobře koresponduje se skutečností, že masivní nárůsty sinic se začaly objevovat v orlické nádrži již v první polovině 90. let minulého století. *„Ve vodě se soustřeďuje nadbytek dusíkatých a fosforečných sloučenin a organických látek, které vodní mechanismy*

nestačí spotřebovat. Naopak tak, kde se voda prohřívá dostatečně, dochází k přemnožení vodních řas a sinic, voda tady „kvete“, což je zdravotně nebezpečné.“³³

- Třetí a vlastně **trvalý vliv** mají zemědělské plochy v okolí orlického jezera. Původní koryto Vltavy se v tomto úseku nenalézalo v takovém přírodním kaňonu jako koryto v okolí slapského jezera. Díky tomu byly zde volné plochy méně strmější a tím pádem i rovnější. To byl také hlavní důvod, proč byly intenzivně využívány a hnojeny fosfátovými hnojivy pro zemědělskou výrobu. Více než čtyřicetileté hnojení umělými hnojivy si vybralo svoji daň v podobě enormního množství fosforu, obsaženého v okolních obhospodařovaných plochách. Ze zaplavených ploch se začal fosfor vyplavovat a z okolních strání je přirozenou erozí dopravován do jezera stále. Nadbytek fosforu ve vodě je primárním zdrojem rychlé tvorby sinic a dalších biologických nečistot. Právě tyto tři faktory jsou hlavním důvodem rozdílné atraktivity obou přehradních jezer. Zdá se, že jde o neřešitelný problém, nicméně rýsuje se možná náprava tohoto fenoménu.

V neposlední řadě je přitažlivost slapského jezera dána i tím, že se nalézá nedaleko Prahy. Tato přednost, je jedním z hlavních důvodů, proč je zde množství kempů, hotelových komplexů a penzionů. Je proto vyhledávanou oblastí prakticky pro všechny vodní sporty, počínaje jachtingem, přes vodní lyžování, windsurfing a potápěním konče.

Efekt dopadu blízkosti málo dotčené okolní přírody podmínil vznik mnoha tábořišť. Ty se staly předmětem turistického i rekreačního zájmu, a díky této okolnosti jsou masivně využívány. Kempy podél přehrady často nabízejí zázemí pro sportovní využití v podobě tenisových a volejbalových hřišť a samozřejmě jsou k dispozici i půjčovny loděk a šlapadel.

Lodní dopravu v této oblasti zajišťuje stejný provozovatel jako na Orlíku, společnost Quarter s.r.o. s plavidly **Poděbradka** a **Blanice**. Na Slapské zdrži je v provozu ještě osobní plavidlo **Mír**, které bylo vyrobeno v Brně Dopravním podnikem a momentálně ho provozuje Vojenské lázeňské a rekreační zařízení. Loď Mír využívá přístaviště u rekreačního zařízení Měřín.

S ohledem na to, že jak Slapská, tak i Orlická přehrada jsou součástí vltavské kaskády, přikládám charakteristiku jednotlivých hrází tohoto gigantického projektu.

³³ KUČERA, V., *Architektura inženýrských staveb*, Praha: 2009, Grada Publishing, (s.320) s. 171, ISBN 8024767368.

Tabulka 3: Vodní nádrže na Vltavě – přehled

Km	Jezero	Výstavba	m.n.m.	Plocha	Objem	VE	Výkon VE
329,54	Lipno I	1952–1959	725,6	48,7	306 000	VE Lipno I	120
319,12	Lipno II	1952-1959	563,4	0,33	1 685	VE Lipno II	1,5
210,39	Hněvkovice	1986–1992	370,1	2,68	21 100	VE Hněvkovice	9,6
200,405	Kořensko	1986–1991	353,6	1,3	28 000	VE Kořensko	3,8
144,7	Orlík	1954–1966	353,6	27,3	720 000	VE Orlík	364
134,73	Kamýk	1956–1962	284,6	1,95	12 800	VE Kamýk	40
91,694	Slapy	1951–1954	270,6	13,92	270 000	VE Slapy	144
84,44	Štěchovice	1937–1945	219,4	1,14	11 200	VE Štěchovice	22,5
71,325	Vrané	1930–1936	200,1	2,51	11 100	VE Vrané	13,9

Zkratky: Km – říční kilometr; Plocha – v km²; Objem – v tis. m³; Výkon VE – v MW

Zdroj: Povodí Vltavy s.p. [online]. [cit. 2015-02-14]. Dostupné z: <http://www.pvl.cz/>

Shrnutí

Osobní lodní doprava na přehradách začala fungovat souběžně s dokončením vodních děl. Rekreační aspekt vodních nádrží přímo vybízí k zajištění lodního provozu. Kromě rekreační funkce mají přehrady především funkci ochrannou. Rozvoj vodních cest stále pokračuje i směrem proti proudu toku, což dokumentuje nově otevřená vodní cesta do Českých Budějovic s mnoha investicemi Ředitelství vodních cest. Nově byly vybudovány přístavy, přístaviště, obratiště a plavební komory. Okamžité dokončení prací a otevření nového plavebního úseku mělo bezprostřední efekt spočívající v zahájení vyhlídkových turistických plaveb.

Na Orlické přehradě je plavba ovlivňována nejen výkyvy hladiny způsobené elektrárenskou činností, ale také přemnožením sinic v letním období. Příčiny jsou vysvětleny v závěru této kapitoly.

5 PLAVBY V PRAZE

Tradičním a zároveň i nejstarším provozovatelem osobní lodní dopravy je **Pražská paroplavební společnost a.s.** Provozuje plavbu již od roku 1865. Společně se sesterskou společností **Prague Boats s.r.o.** disponuje v současné době rozmanitým lodním parkem se širokou nabídkou plaveb a souvisejících služeb. „*Osobní lodní doprava po Vltavě má charakter převážně turistický a společenský. Celoročně zajišťuje provoz několik společností, které se specializují na různé typy okružních vyhlídkových jízd po Praze se širokou nabídkou dalších služeb.*“³⁴

Nejstarším plavidlem, které je v provozu, je historický kolesový parník **Vyšehrad**, o kterém již byla zmínka ve zvláštní kapitole (1.4 Historické parníky). Je však nutné poznamenat, že tento parník společně s mladší Vltavou, je nasazován do pravidelných programů, zejména pak na linkové plavby do přístaviště Třeбенice pod Slapskou přehradou.

Nasazení historických parníků do klasického provozu znamená sice významně vyšší provozní náklady, ovšem v celkovém kontextu nabídky a z pohledu marketingu, se tento záměr osvědčil. V porovnání s minulým obdobím, kdy na tuto linkovou plavbu byly nasazovány zejména vrtulové lodě, byl zaznamenán nárůst návštěvnosti během plavební sezóny 2014 oproti předchozím obdobím.

Historická atraktivita obou kolesových parníků s velkou pravděpodobností zvyšuje zájem potenciálních zákazníků o celodenní linkové plavby. Mimo atraktivitu plavidla a jeho zázemí, oceňují klienti PPS přítomnost lodní kuchyně, nabízející celodenní stravování. Součástí služeb je přirozeně lodní bar. Jiným a rovněž důležitým faktorem ovlivňující spokojenost zákazníků, je vybavenost a především čistota lodních toalet. Tento společenský efekt se plně projevuje při plavbách, kdy se obsazenost plavidla blíží k horní kapacitě. Je zřejmé, že rozhodujícím činitelem pro spokojenost pasažéra, jsou právě tyto prosté drobnosti, které mohou maximálním možným způsobem zajistit trvalý zájem potencionální klientely.

Mezi důležité faktory, které mohou zásadním způsobem ovlivnit počet cestujících, patří jednoznačně klimatické a plavební podmínky. Je logické, že během deštivého počasí

³⁴ TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HL. M. PRAHY. *Ročenka dopravy Praha 2012*. Praha: TSK, 2013. s. 74.

klesá počet cestujících na delších plavbách, není to však pravidlem. Ve vyložené chladném počasí prvních dvou dekád května 2014, proběhlo celkem 6 plaveb, přičemž naplněnost lodi byla relativně vysoká.

Při plavební sezóně 2014 se na lince Praha – Slapy a zpět, objevuje novinka ve formě mluveného komentáře po celou dobu plavby, který zajišťuje zkušený průvodce. Je to celodenní výlet nádhernou krajinou s mnoha zajímavostmi, nicméně jde o relativně dlouhou plavbu (vyplutí z Rašínova nábřeží 8:30, příjezd po 18:00), včetně dvouhodinové pauzy v koncovém přístavišti pod Slapskou přehradou. Desetihodinový výlet je již dostatečně dlouhá doba na to, aby se dostavil pocit nudy a únavy. Z toho důvodu může dobře zvolený výklad psychologicky urychlit plavbu a případně zahnat negativní efekty, která se mohou projevovat zejména u starších cestujících.

Komentář je vhodný hned z několika důvodů. Jedním z nich je přínos v množství informací o historii, zajímavostech na trase, ale i o plavidle. Samotný fakt, že se klient pohybuje na palubě historického parníku, umožňuje erudovanému komentátorovi nabídnout rozsah informací, nikoliv z pohledu průvodce, ale spíše jako vypravěče historie řeky. V tomto ohledu je celkem lhostejné, zdali jde o souvislosti technické, kulturní nebo historické. Další výhodou komentáře je možná nabídka pro další plavby, které společnost nabízí včetně novinek každé jednotlivé plavební sezóny. Nezvyšuje se tím pouze atraktivita plavby, ale i kredit společnosti u potenciálních zákazníků. Zde je nutné zdůraznit, že komentované celodenní výlety se setkaly opravdu s mimořádným zájmem a klientskou odezvou v podobě zvýšené návštěvnosti těchto plaveb. V průběhu doby byly vydávány na tuto plavbu, dříve pouze na plavbu do Štěchovic, kterou Pražská paroplavební společnost zajišťovala od samého počátku turistické průvodce. Ty popisovaly celou trasu, včetně doporučení na výlety a nejzajímavější místa v okolí. Tyto publikace popisovaly místopisné, vlastivědné a historické zajímavosti včetně turistických tras a stezek, které vedou k vyhlídkám, které se tyčí nad vltavským kaňonem. Plavby byly organizovány i přes **Klub českých turistů**, čímž se dostávaly do povědomí mnoha výletníků a trampů.

Mimořádným ztraktivněním dlouhých plaveb na historických parnicích je prohlídka strojovny lodi. Část pasažérů může ocenit historický skvost, kterým jsou původní parní stroje u obou parníků. Unikátní stroj je možné spatřit během provozu i bez vlastní návštěvy strojovny. Při rekonstrukcích provedených na obou kolesových parnicích, počítali technici a konstruktéři se zvědavostí cestujících. V místě usazení parního stroje se jim podařilo obě strojovny prosklít tak, aby pasažéři mohl spatřit tento unikát

v chodu. Veškeré úpravy, které zajistí pro návštěvníky plaveb lepší viditelnost parního stroje a jeho obsluhy zvyšují atraktivitu plaveb na historických parnicích. Samotná realizace prohlídek ve strojovně je pro zákazníky komplikovaná. Jedná se o prostor, kam může vstupovat pouze poučená osoba a kde se nacházejí zařízení, jež osobám neznající detaily prostředí, mohou způsobit i poranění. Z výše uvedeného důvodu tyto prohlídky strojoven budou koncipovány pouze jako individuální.

Flotila pražských lodí pod vlajkou PPS nebo Prague Boats zahrnuje rovněž zadokolesovou motorovou loď **Šumava**, která původně sloužila jako vlečný remorkér na Labi. V roce 1996 proběhla přestavba remorkéru na osobní plavidlo, které zajistilo konkurenceschopnost na poli nabídky služeb kapacitních plavidel pro cestovní ruch, ale především pro nejrůznější společenské a eventové akce.

Spolu s parníky Vyšehrad a Vltava patří k těm největším. Délka 57,1 m, šířka 9,1 m a kapacita 380 cestujících. Z toho 170 v salonu a 210 na horní palubě.

V roce 1996 bylo v Praze pouze 5 provozovatelů osobní plavby a v té době PPS, jako jediná společnost disponovala velkokapacitními plavidly. Bohužel se v této době nacházela ve vážných problémech a významně ztrácela kredit mezi zákazníky. Velkokapacitní osobní loď Šumava, kterou provozovala společnost Evropská vodní doprava – osobní doprava s.r.o. byla schopna nabídnout zákazníkům alternativu oproti plavidlům PPS.

Dalším typem plavidel u PPS jsou lodě typu **BiFa**, pro něž se ujalo označení „**němky**“, neboť byly postavené v tehdejší NDR v Berlíně. PPS společně s Prague Boats mají k dispozici celkem jedenáct těchto plavidel. Jde o lodě **Labe, Hamburg, Porto, Natal, Bohemia, Andante, Calypso, Praha, Lužnice, Valencie** a **Poseidon**. Tyto osobní lodě nabízejí solidní standard, neboť jde o dvoupalubová plavidla, vybavená klimatizací a potřebným zázemím pro gastronomický servis. V průběhu let byly tyto lodě modifikovány pro zajištění většího komfortu pro pasažéry.

Jiným typem flotily Prague Boats jsou slangově označované lodě „**moskvy**“, původně projektované pro zajištění pravidelné lodní dopravy během letní olympiády v Moskvě v roce 1980. PPS vlastní dvě tato plavidla a to loď **Kotva** a **Danubio**, využívané v provozu hodinových plaveb na Helmovské zdrži s audio-komentářem.

Zajímavým projektem, který funguje na lodi Kotva již třináct let, jsou večerní plavby s jazzovým koncertem. Projekt nese od svého začátku jméno **Jazzboat** a stal se mezi

turisty, ale i domácími zákazníky velmi populární. Během 2,5 hodinové večerní plavby centrem Prahy probíhá jazzový koncert.

S ohledem na úspěšnost Jazzboatu na lodi Kotva, vznikl záměr realizovat podobný projekt i na lodi Danubio. Mělo jít o plavby nazvané Burlesqueboat, nicméně po několika pokusech agentury, která projekt promovala a provozovala, se nepodařilo sehnat zákazníky, a proto se od tohoto záměru upustilo.

Na linkové plavby, zejména do pražské ZOO jsou nasazována plavidla polské výroby tzv. „**polky**“ jménem **Odra** a **Visla**. Tato kapacitní plavidla také nabízejí diskotékové plavby, obvykle ve spolupráci s rádií.

Flotilu doplňují malá celodřevěná plavidla z mahagonu a teaku, která jsou vystrojena hybridním pohonem a jsou nasazována do provozu z více přístavišť pro plavby, až na kanál Čertovka, která „*si zachovala přírodní vzezření naprosto neobvyklé ve středu města a na konci svého toku se proměnila v „Pražské Benátky“*“.³⁵

Plavby do Pražských Benátek mohou vykonávat pouze plavidla s malým ponorem, neboť plavební hloubky na kanálu Čertovka, oddělující ostrov Kampu od malostranského břehu jsou velmi malé. Plavidla **Šárka**, **Vlasta**, **Libuše** a **Bivoj**, která jsou zde používána, byla postavena v Itálii malou rodinnou loděnicí Archetti, s více než pětisetletou tradicí ve výrobě celodřevěných lodí a plavidla postavené v této loděnici plují i v italských Benátkách.

V roce 2012 v laguně Čertovky pod Velkopřevorským mlýnem bylo nově otevřeno Muzeum Karla Zemana, jehož expozice je velmi spektakulární a řada exponátů je interaktivních. Pro relativní dobrou dostupnost muzea, které sousedí s Čertovkou, vybudovala PPS další přístaviště na Malé Straně pod Karlovým mostem, ze kterého jsou pořádány plavby, kombinované s prohlídkou muzea. K tomuto účelu se využívají celodřevěné čluny nebo solární loď **Elektronemo**.

³⁵ HLAVSA, Václav. *Malá Strana: menší město pražské*. 1. vyd. Praha: SNTL, 1983, s.236

Obrázek 7: Solární loď Elektronemo při plavbě Pražskými Benátkami



Zdroj: [online]. [cit. 2015-02-14]. Dostupné z:<http://www.elektronemo.cz/galerie>

Tato loď je vybavena solárními články, umístěnými na střeše plavidla, sloužící jako zdroj nabíjení baterií, napájející pohonné elektromotory. „*Sluneční energii je poháněno Elektronemo (solární panely pokryjí až 45% spotřeby elektromotorů), které slouží pro okružní plavby po Vltavě a kotví na Kampě.*“³⁶ Solární loď Elektronemo je vizuálně ztvárněna do podoby blízké motivům ze Zemanovy dílny. Celý koncept je koncipován jako určitá skladba služeb, při které má zákazník možnost současně poznat nejen díla tohoto režiséra, ale i krásné zákoutí kanálu Čertovky.

Mezi poslední přírůstky lodního parku PPS a Prague Boats patří nová loď **Grand Bohemia**, postavená v loděnici v německém Derbenu na jaře 2014. „*Insgesamt ist die GRAND BOHEMIA für 160 Gäste zugelassen.*“³⁷ Jedná se o plavidlo typu „aquacabrio“ a jak už označení napovídá, jde o plavidlo s otevírací střechou. Tento koncept je známý z Berlína a Postupimi, kde je vodní cesta omezena nízkými mosty a proto mladý lodní projektant Ing. Marcel Bolle navrhl koncept jednopalubových lodí s možností otevírání celé prosklené střechy. V Praze se tak po třiceti letech objevila první novostavba osobní lodi.

³⁶ TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HL. M. PRAHY. *Ročenka dopravy Praha 2013*. Praha: TSK, 2014. s. 80.

³⁷ TAUSCHE, S. *SCHIFFFAHRT UND TECHNIK*. September 2014. s. 116. ISSN 2190-9911.

Mimo osobních lodí patří konsorciu společností PPS a Prague Boats plovoucí zařízení **Petra 2**, známější jako **Farmářská loď**. Tento původně **vlečný člun** byl postavený v pražských loděnicích v šedesátých letech a sloužil nákladní plavbě. V roce 2014 se podařilo upravit horní palubu, doplněnou zábradlím tak, že vznikla 480 m² souvislá plocha lodní paluby, která nabízí nejrůznější využití. Na palubě této lodi se celou sezónu konaly nejrůznější kulturní, sportovní a eventové akce a farmářské trhy.

Dalším plavidlem je loď **Kristian Marco**, která je stejně jako Petra 2, ukotvena na Rašínově nábřeží a zde poskytuje restaurační služby a nabízí i další různé kulturní programy.

5.1. Pražské Benátky

Další provozovatel osobní lodní dopravy je společnost **Pražské Benátky s.r.o.**, (dříve První všeobecná člunovací společnost s.r.o.), která jak už název napovídá, vypravuje své lodi do oblasti pražských Benátek. Koncept plaveb a celkového provozu této společnosti byl inspirován projektem PPS, který však nebyl původním zadavatelem realizován. Společnost své plavby uskutečňuje s pěti převozními plavidly **Vodouch**, **Vodouš**, **Blatouch**, **Blatouš** a **Puškvorec**, která jsou uzpůsobená pro celoroční provoz. Počínaje plavební sezónou 2014, zařadila nově do provozu další převozní loď **Bivoj**, která však není krytá. Plavby probíhají i na malých plavidlech, která obvykle zákazníky sváží do hlavního přístaviště, které se nachází pod obloukem **Juditina mostu**. Společnost provozuje osobní motorovou loď **Nepomuk**, která je ukotvená v přístavišti u hotelu Four Seasons. Další dvě přístaviště jsou umístěna na pravém břehu Vltavy u Mánesova mostu a pak přímo na kanále Čertovka. *„Do severní, splavné a širší části dnes vplouvají prosklené lodky vozící turisty z protějšího břehu, od přístavu u Karlova mostu. Plavci – turisté – mohou z loďek plujících až po Velkopřevorský mlýn obdivovat romantická zákoutí, ústí úzkých uliček a schodišť, balkony domů a terásky nad vodou. Pražané sledují tento ruch spíše ze břehů Kampy, z Karlova mostu či malostranských břehů. Turistů stále přibývá, tichá romantika a poezie Čertovky je někdy překřikována a stírána komerčními aktivitami prodavačů zbytečností, ale stále žije.“*³⁸

³⁸ BÁRTA, J. ZA STAROU PRAHU. *Věstník klubu za starou Prahu, ročník XLII. (XIII.)*. Praha: Klub za starou Prahu, 2013. s. 28-29. ISSN 1213-4228.

Novinkou, která je zařazena do nabídky plaveb je projížďka benátskou gondolou **Eleonora**. Společnost Pražské Benátky s.r.o. provozuje mimo jiné i muzeum Karlova Mostu, umístěného „v několika sálech původního Křižovnického špitálu a kostela sv. Ducha (sv. Františka)“³⁹.

K dalším dominantním aktivitám této společnosti je nutné počítat rovněž i provoz většiny pražských přívozů.

Zajímavým projektem Pražských Benátek s.r.o. jsou svatojánské slavnosti **Navalis**.

*„V barokní době patřila tato slavnost k největším a nejvelkolepějším oslavám. Sjížděli se na ni poutníci ze všech koutů země, aby uctili památku sv. Jana Nepomuckého, ale také aby vyslechli hudbu provozovanou z vodní hladiny Vltavy a zhlédli ohňové show. K vidění bylo velké množství atrakcí.“*⁴⁰

Obnovené slavnosti Navalis se konají od roku 2008.

Poněkud zvláštním plavidlem, které měla původně v portfoliu společnost Pražské Benátky s.r.o. je loď **Hermes**. Jedná se o labský vlečný člun, který byl později přestavěn na ubytovnu pro osoby bez přístřeší. Za hojného finančního přispění Hlavního města Prahy byla tato loď přestavěna a v současné době je její provoz financován **Centrem sociálních služeb**.

Loď Hermes je ukotvena na levém břehu Vltavy u Štefánikova mostu a provozuje jí Centrum sociálních služeb Praha. Je dlouhá 75 m, široká 9 m a její ubytovací kapacita je 250 lůžek.

*„Noclehárna pro osoby bez přístřeší byla na lodi Hermes otevřena 1.2.2007. Noclehárna na lodi Hermes je od svého počátku mezi potencionální klientelou jednou z nejvyhledávanějších sociálních služeb svého druhu v hlavním městě Praze.“*⁴¹

Společnost Pražské Benátky má velmi osobitý marketing, postavený na fantazijní historii svého lodního provozu, avšak zajímavé prostředí přístaviště Juditina mostu a lodní výlety do pražských Benátek jsou velmi navštěvovanou turistickou atrakcí v Praze. Celý koncept dokreslují afričtí naháněči u Karlova mostu v námořnických

³⁹ MUZEUM KARLOVA MOSTU. © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.muzeumkarlovamostu.cz/cz/muzeum>

⁴⁰ NAVALIS. © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.navalis.cz/cz/>

⁴¹ CENTRUM SOCIÁLNÍCH SLUŽEB. *Lod' Hermes*. © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.csspraha.cz/24815-nocleharna-pro-osoby-bez-pristresi-lod-hermes>

kostýmech, nabízející služby této společnosti. Zůstává však otázkou, zda podobný způsob pouličního prodeje vycházející z tržního řádu patří k evropským standardům nabídky a prodeje podobných služeb v cestovním ruchu.

5.2. Avoid floating Gallery

Velmi zajímavým projektem je plovoucí galerie **Avoid floating Gallery** umístěná na Výtoni, která nabízí svým návštěvníkům zajímavé, nekonvenční kulturní vyžití, jako jsou autorská čtení, hudební produkce nejrůznějších žánrů či nejrůznější výstavy a vernisáže. Jednou z aktivit, umístěných na plavidle Avoid, byly lázně na vodě, respektive sauna umístěna přímo na palubě. Vzhledem k častým stížnostem občanů z okolních domů byl tento projekt omezen.

Provozovatelem je občanské sdružení **Dvojka sobě**, které ještě zajišťuje provoz Avoid café v kobce nábřeží pod Tančícím domem. Podobné projekty tak obohacují život na nábřeží zejména v letní sezóně, jak pro české návštěvníky, tak pro turisty. Plovoucí galerie je umístěná na původním tělese parníku **Edvard Beneš**, který byl stejně jako dnešní Vyšehrad uveden do provozu v roce 1938, avšak byl z provozu vyřazen začátkem devadesátých let s tím, že bude kompletně opraven. Kasko parníku tak stálo dlouhá léta v přístavech a loděnicích, než našlo dočasné kulturní využití v podobě plovoucí galerie.

5.3. Divadelní loď Tajemství

Divadlo bratří Formanů osobitým způsobem nabízí zajímavá představení, odehrávající se přímo v útrobách plavidla, které původně sloužilo jako tlačný člun pro přepravu uhlí do Chvaletické elektrárny. Po přestavbě tohoto plavidla vytvořili bratři Formanové se svým souborem zajímavý prostor, který oslovuje řadu diváků. Díky netradičnímu pojetí na palubě lodi divadelní scény, měli bratři Formanové k dispozici zcela nový variabilní prostředek divadelního exteriéru. Pomocí tlačného remorkéru je možný přesun plavidla na jiné místo, čímž se divadelní soubor dostane i do jiných měst mimo Prahu.

„Počet dostupných měst pro tento typ člunu na českých řekách je omezený. Akce má však již v městech na Vltavě a Labi tradici a tak se loď každoročně vydává se svým programem za diváky a každoročně jim nabídne jiné představení.“⁴² .

Tento projekt je podporován z dotací a grantů, díky kterým mohou diváci z většího množství měst navštívit zajímavá představení této unikátní alternativní scény.

5.4. Lod' Josef Božek

Nákladní loď, která pod původním jménem **Josef Božek** (později 7701) sloužila zejména na labské relaci a po vyřazení z provozu, byla přestavěna na plovoucí restauraci, částečně sportovní zázemí v Modřanech na pravém břehu Vltavy. Na palubě této lodi je restaurace a také administrativní centrum, půjčovny sportovního vybavení a zázemí včetně skříněk a sprch pro sportovce. V rámci projektu **Freestyle park Modřany**, který je určený pro sportovní volnočasové aktivity, byla kromě nejrůznějších hřišť a multifunkčních prostor pro sportovce financována i tato loď, respektive její přestavba z Evropského fondu pro regionální rozvoj, v rámci **Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost**.

5.5. Lod' Tyrš

Z důvodu zvyšující se poptávky po osobní lodní dopravě za začátku devadesátých let, byl roce 1992 původní zadokolesový remorkér **Lipno** (r.v. 1958) přestavěn na osobní motorovou loď a přejmenován na **Tyrš**. V letech 1992 a 1993 byla loď nasazena do provozu především mezi Děčínem a Hřenskem. V roce 1994 byla prodána **Lodní společnosti Bohemia s.r.o.** a je v Praze provozována dodnes.

Rekonstrukce lodi byla řešena jiným způsobem nežli Šumava, což je patrné na vnějším vzhledu lodi. Je vybavena členitou venkovní nástavbou s minimální vnitřní kapacitou, takže je přímo ideálním plavidlem pro společenské využití v podobě nočních plaveb. Tím se vlastně vyprofiloval i doprovodný program v podobě večírků doprovázených hudebními produkcemi, diskotékami a párty. Většinu času je však zakotvena na Rašínově nábřeží u Výtoně, kde slouží jako restaurační zařízení. Její kapacita je 296 osob z toho 176 osob na zakryté palubě. Délka 57,50 m a šířka 9,16 m.

⁴² DIVADLO BRATŘÍ FORMANŮ. *Výroční zpráva o činnosti Divadla bratří Formanů za rok 2007*. © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.formanstheatre.cz/cj/vz/VZ-DBF-2007.pdf>

Mimo jmenované lodi Tyrš je **Lodní společnost Bohemia s.r.o.** provozovatelem osobní lodi **Atlantida**, původním jménem Michalovce „*Die Aufnahme entstand im August 2004*“⁴³, která je další lodí ze série BiFa z Berlína. Osobní loď Atlantida má kotviště u Občanské plovárny v Helmovské zdrži. V tomto přístavišti je ukotvena loď **Regent**, která bývá využívána k pronájmům menších skupin ke kratším výletům.

5.6. Plavidla Matylda a Klotylda

Na Masarykově nábřeží na pravém břehu Vltavy, nedaleko galerie Mánes jsou ukotvena dvě plavidla, poskytující ubytování a restaurační služby na vysoké úrovni. Atraktivní poloha a příjemné originální prostředí, poskytuje zákazníkům luxusně vybavené pokoje s výhledem na Pražský Hrad. Horní paluba plavidla Matylda disponuje originálně zařízenou a vybavenou restaurací, která v prostředí pražské náplavky tvoří zajímavý a žádaný objekt. V podpalubí lodi **Matylda** jsou pokoje, které svým vybavením nabízejí nejkvalitnější standard ze všech pražských hotelů. Vedle lodi Matylda je ukotvena loď **Klotylda**, která je určena výhradně k ubytování. Stavba hotelu Klotylda proběhla již v České republice s inspirací dodržení shodného tvaru jako u Matyldy. Obě plavidla tak nabízejí celkem 25 pokojů. Základem lodi Matylda je původní vlečný člun, který byl po havárii upraven a později sloužil jako služebna pro dispečera ČSPLO v Drážďanech, včetně kanceláře a ubytování. Později byl prodán a na tomto základě byl přestavěn na hotel.

5.7. Kristian Marco

Pražská paroplavební společnost počátkem devadesátých let odkoupila od Československé plavby labsko-oderské motorovou nákladní loď typu **Péniche**, která byla postavena v Belgii. Tuto nákladní loď o nosnosti 400 tun zařadila do svého lodního parku ČSPL s výhledem získání zakázek i v oblastech plavby, kam se plavidla z tehdejšího československého lodního parku z důvodu rozměrů nedostala. Hlavním záměrem bylo zajištění dopravy ocelových svitků z Vítkovických železáren. Díky angažovanosti tehdejšího vedení železáren se loď pojmenovala **Vítkovice**. Záměry plavby po řece Odře pro **Vítkovické železáreny** se však dostatečně nenaplnily a tak se

⁴³ SCHUBERT, D. *Berliner Schiffe - Fahrgastschiffe typ III*. Berlin: Union Sozialer Einrichtungen gemeinnützige. 2012. s. 92.

Kristian Marco (ex. Vítkovice) vyřadil z provozu a byl přestavěn na plovoucí restauraci a ukotven v přístavišti PPS na Hollaru. Později byla tato loď přesunuta na přístaviště Rašínovo nábřeží. V současnosti se na lodi pořádají rozmanité hudební a kulturní akce a tento projekt se zařadil mezi oblíbená cílová místa pro návštěvníky pražské náplavky.

5.8. Lod' Explorer

Více denní a výcvikové plavby zajišťuje loď **Explorer**, která svým vybavením a dispozicí nabízí ojedinělé využití pro návštěvníky Prahy. Toto plavidlo s kapacitou 12 osob se vydává na vícedenní plavby dle požadavků zákazníka. S ohledem na vodní stav Labe je možné absolvovat plavbu až do Hamburku. Společnost **Dutch Masters s.r.o.** zajišťuje rozsáhlou škálu služeb ve vodní dopravě včetně plaveb po holandských kanálech pro jednotlivce i skupiny. Česká republika zažívá rozvoj v této oblasti, ačkoli se podobným aktivitám věnuje více společností, jen málo těchto subjektů nabízí kvalitní zákaznický servis a profesionální přístup.

Shrnutí

Pražská flotila je velmi pestrá, bohužel však zásadním nedostatkem je poměrně zastaralý lodní park a absence českých osobních plavidel. České lodní stavitelství se orientovalo na osobní lodě do období druhé světové války a poté pouze na stavbu nákladních lodí pro Československo plavbu labsko-oderskou. Výrobním program v padesátých letech byl obohacen o stavbu plovoucích strojů, především bagrů pro Sovětský svaz a v šedesátých letech byly postaveny pražské botely. Velmi rozmanitá je i nabídka poskytovaných služeb, která je však závislá nejen na standardech provozovaných plavidel, ale zvláště na lukrativnosti lokality každého konkrétního přístaviště.

6 STAROMĚSTSKÁ ZDRŽ

Plavební komora Mánes, umožňuje proplutí plavidel do Staroměstské zdrže a přibližuje tak klientům zcela nečekané pohledy na město v okolí pražských ostrovů. Ve Staroměstské zdrži jsou ostrovy **Slovanský** (známý jako Žofín), **Dětský** (dříve Židovský) a **Střelecký**.

Rekreační funkci ostrova **Žofín** dokumentují četné půjčovny pramic, veslic, šlapadel a lodiček pro projížďky na řece, které však v poslední době získávají nádech kýčovitosti a nevuku v podobě plovoucích labutí atp. Do této oblasti zaplouvá i jedno z plavidel PPS v rámci hodinového okruhu, začínajícího na Rašínově nábřeží, při kterém loď obepluje Střelecký ostrov, propluje zdymadlem Mánes, zamíří k Vyšehradské skále a otáčí se u Žlutých lázní. Staroměstská zdrž je velmi vyhledávanou oddechovou zónou, právě díky nádherným ostrovům, které se zde nacházejí. Na ostrově Žofín se nachází palác v novorenesančním stylu, který je veden na seznamu kulturních památek České republiky. Na tomto ostrově je umístěna soustava mol, které lze využít pro potřeby osobní lodní dopravy. Ze Slovanského ostrova koncem devadesátých let vyplouvala loď, která se absolutně vymykala dosud provozovaným plavidlům. Byla to celodřevěná čínská džunka nesoucí jméno **Esperanza**. Největším ostrovem je Střelecký, který byl po povodni z roku 2013 kompletně sanován. Po kompletní rekonstrukci byla na ostrově obnovena soustava cest, celý ostrov byl vybaven novým mobiliářem a díky instalaci výtahu je zajištěn bezbariérový přístup.

Ve Staroměstské zdrži je přístaviště **Hollar**, kde plavidlo vykonávající tento okruh na znamení zastaví. Přístaviště bylo vybudováno na poloostrově, který je s hodní komunikací schodištěm a bezbariérový vstup je zajištěn průchodem přes čapadlo, které ústí v ulici Divadelní. V blízkosti přístaviště Hollar se v plavební sezóně 2014 otevřel info-point, umístěný v mýtním domku mostu Čs. Legií. Info-point provozují společně subjekty, které vzájemně spolupracují, konkrétně Pražská paroplavební společnost, Zoologická zahrada Praha a Dopravní podnik hlavního města Prahy. Vzhledem k umístění info-pointu se jedná o zajímavou marketingovou podporu všech organizací. Například Dopravní podnik hl. m. Prahy nabízí na tomto místě informace, týkající se provozu městské hromadné dopravy a pro blízkost Petřína, na kterém je provozovatelem lanovky, informuje i o této vyhledávané službě.

7 HELMOVSKÁ ZDRŽ

Helmovská zdrž je ohraničena Staroměstským jezem a jezem Helmovským. Největší koncentrace přístavišť v Praze s tím související počet plavidel je lokalizován právě v Helmovské zdrži. Na pravém břehu na Dvořákově nábřeží a nábřeží Na Františku je situováno přístaviště lodních společností, které nabízejí převážně turistické plavby. Je zde také přístaviště konsorcia Pražské paroplavební společnosti a společnosti Prague Boats, které je určeno pro pravidelné plavby centrem Prahy, ale také pro linkové plavby do ZOO. V této lokalitě má své domovské přístaviště hotelová loď Florentina, o které je pojednáváno již v předchozí kapitole (Hotelové lodě). V okolí Karlova mostu jsou umístěny přístaviště, které jsou využívány především turisty, kteří si zakoupí lodní lístek přímo na předsunutých prodejních místech, na základě schváleného tržního řádu. Turisticky atraktivní je oblast pražských Benátek s plavbami po Čertovce.

7.1. Lod' Klára

Nejstarší lodí typu **BiFa**, která je v provozu v Praze je loď **Klára**. Osobní loď Klára je teprve šestou lodí tohoto typu vyrobenou v Berlíně. *„2002 wurde die „NEDLITZ“ nach Tsechien an eine Prager Reederei verkauft. Nach schnellen Umbauten ist das Schiff auf der Moldau mit dem neuen Namen „KLÁRA“ in Fahrt gekommen.“*⁴⁴ Kláru provozuje společnost **Nedlitz s.r.o.** pro plavby na objednávku cestovních kanceláří s gastronomickým servisem.

7.2. Plavební společnost VZK – Miroslav Kedršt

Zakladatel plavebního podniku pan Miroslav Kedršt patří mezi nejstarší kapitány na Vltavě a Labi. Jeho společnost disponuje také menšími remorkéry a pontony, které bývají často využívány k nejrůznějším příležitostem, jako bylo například umístění růžového tanku z dílny Davida Černého na ponton, který byl zakotven ve Staroměstské zdrži. Lodní park osobních lodí je sestaven ze starších lodí **Bastei**, **Karlštejn** a **Regina**, dovezených z Německa a z parníčku **Sirius**, který byl po přestavbě

⁴⁴ SCHUBERT, D, *Berliner Schiffe - Fahrgastschiffe typ III*, Berlin: Union Sozialer Einrichtungen gemeinnützige. 2012. s.29.

z přívozu vybaven parním strojem a kotlem na uhlí. V roce 2013 při jedné z plaveb byl parní stroj poškozen a momentálně čeká na svou opravu v Holešovickém přístavu. Provozní nevýhodou tohoto parníku je poměrně mohutná kouřivost z komína. Vodní zasilatelství Kedršt má svou základnu v Holešovickém přístavu, avšak k nástupu na vyhlídková plavidla využívá svá přístaviště u Mánesova mostu a na Kampě. Tato společnost nevěnuje marketingu významnou pozornost, ovšem díky atraktivnímu umístění svých přístavišť a tržních míst je schopna zajistit dostatek zákazníků pro svůj provoz bez výraznější marketingové podpory.

7.3. Plovoucí Pizzerie Grosseto

Na jednom z nejzajímavějších míst v Praze díky lokalizaci u Mánesova mostu s výhledem na Karlův most a Pražský hrad je umístěno plavidlo **Grosseto**. Na tomto místě byl původně umístěn plovoucí prám, nesoucí název „Sekt bar ponton“ s motorovou lodí Sázava a půjčovna šlapadel. Dnešní plovoucí restaurace pod názvem Marina Grosseto Ristorante je zajímavým projektem, který v Praze na vodě dominuje v restauračních službách na plovoucích zařízeních. „*Samotná stavba lodi, která byla vybudována na nákladové vaně tlačného remorkéru, započala v červenci roku 2009*“⁴⁵.

7.4. Lodě Adria Boats

Na levém břehu Vltavy u Mánesova mostu je přístaviště plavební společnosti, kterou provozuje pan Pavel Chrobok. V provozu jsou dvě malá plavidla **Santa Maria** a **Nikolas**, každé o kapacitě 12 cestujících. Tato společnost nabízí se svými loděmi hodinové plavby na Helmovské zdrži a také pronájem lodí k nejrůznějším soukromým účelům, jako jsou oslavy, párty atp.

7.5. Plavidla Prague Boats

Plavební společnost **Prague Boats** společně se společností **Pražská paroplavební společnost** patří do konsorcia největšího českého rejdařství **Evropská vodní doprava**. Tato společnost provozuje největší flotilu plavidel a je nejvýznamnějším

⁴⁵ MARINA GROSSETO. *Marina*. © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.grosseto.cz/marina/o-pizzerii>

zaměstnavatelem v osobní lodní dopravě v České republice. Rejdařství vypravuje svá plavidla na pravidelné plavby centrem Prahy a také organizuje plavby dle přání zákazníka. Pravidelné plavby jsou organizovány během celého roku, jelikož existuje poptávka ze strany zákazníků. Samozřejmě v zimním období se četnost plaveb významně snižuje oproti sezóně letní, kdy jsou počty pravidelných plaveb významně posíleny. Lodní park této společnosti je rozmanitý a nabízí celou škálu lodí s různými kapacitami, vybaveností a specifikami, které zákazník při své volbě vyhodnocuje.

Lodní společnost Prague Boats provozuje i lodní park Pražské paroplavební společnosti s celkovou kapacitou 4550 míst. Z toho je 60 míst na malých plavidlech, 30 míst na solární lodi **Elektronemo**, která je klasifikovaná jako přívoz a zbývající počet 4460 míst pokrývá kapacita velkých osobních lodí. Společnost Prague boats má rozvinutý marketing pracující s více atributy. Během několika posledních let byla vytvořena významnější síť internetových stránek, které jsou vzájemně propojeny odkazy. I díky této seo-optimalizaci se během posledních let společnost zaznamenává zvýšenou návštěvnost svých stránek. Dalším nástrojem pro získání zákazníků je letákový servis, na základě kterého je nabídka plaveb k dispozici hotelovým hostům v recepcích. Své služby společnost propaguje v odborných časopisech zaměřených na lodní dopravu a cestovní ruch. Běžná jsou dále marketingová sdělení v periodikách jako například COT, Ročenka cestovního ruchu atp. Nedílnou součástí marketingu se v poslední době stávají i sociální sítě, které nabývají na významu při sdělení informací směrem k zákazníkovi.

7.6. Společnost Gladius

Provozovatel **Gladius s.r.o.** zahrnuje více plavidel, které jsou v konsorciu několika společností (Gladius s.r.o., Gladius II s.r.o., HVH Praha s.r.o.) Mezi první plavidla, se kterými tato společnost začala podnikat v Praze na Vltavě, patří osobní loď **Gladius**, která byla vyrobena v Brně pod jménem **Družba** s kapacitou 250 osob. Dnes je tato kapacita snížena na 77 cestujících. Tato motorová loď byla původně postavena Dopravním podnikem města Brna pro Slapskou přehradu. Na Slapech plula mezi léty 1959 až 1962. Následně byla přepravena na Orlík, kde zajišťovala pravidelnou linkovou dopravu. Na Orlíku loď v roce 1971 vyhořela a po opravě fungovala na přehradě až do roku 1987. V roce 1991 byla zakoupena kapitánem Jiřím Havránkem, který ji přepravil do Prahy, a v Holešovickém přístavu byla opravena a do provozu nasazena v roce 1993. Dalším plavidlem společnosti je osobní motorová

loď **Orca**, která původně sloužila v Německu v Berlíně. V roce 1989 byla z provozu vyřazena. Plavební podnikatel Havránek ji zakoupil v roce 1994 a po příjezdu do Prahy byla postupně rekonstruována, vybavena klimatizací a současná kapacita lodi je 130 cestujících. Nejstarším plavidlem v Praze je loď **Taurus**, který byl postaven jako vrtulový parník v Německu v roce 1911, patří tedy mezi nejstarší lodě provozované v Praze a do České republiky byl jako většina přivezených lodí po roce 2006 dopraven také jako vyřazená loď z provozu. Následně na plavidle byla provedena celková rekonstrukce, při které z původního tělesa nezbylo mnoho. V současné době je nasazován pro plavby na objednávku pro turistické skupiny s kapacitou do 130 osob. V portfoliu plavidel se dále nachází plavidlo **Elbis** s kapacitou 27 osob, které realizuje kratší, zejména hodinové plavby z přístaviště Kampa. Mezi další lodě této společnosti patří menší motorová loď **Tomáš Baťa** o kapacitě 30 osob, který původně plul na Baťově kanále. Společnost dále ve svých propagačních materiálech uvádí v nabídce malé celodřevěné plavidlo **Runy**, avšak to je momentálně umístěno v holešovickém přístavu v poměrně zoufalém technickém stavu.

7.7. Společnost Aquavia

Mezi nejstarší novodobé podnikatelské subjekty, které začaly podnikat ve vnitrozemské vodní dopravě počátkem devadesátých let, byla společnost **Ekotrans Moravia**, která si osobní loď **Moravia**, typu Moskva pronajala z Vranovské přehrady. Po náročném transportu této lodi po silnici z vranovského jezera zahájila svou podnikatelskou činnost v Praze na Vltavě z přístaviště pod nemocnicí na Františku, ze kterého loď Moravia vyplouvá dodnes. Po pěti letech pronájmu došlo ke koupi této lodě společností Aquavia a následně se majetkově tato loď začlenila pod společnost **Aquavia Praha s.r.o.** Loď Moravia má kapacitu sniženou na 100 osob a je využívána k nepravidelným, skupinovým plavbám v Praze. Později se lodní park této společnosti rozšířil o další osobní motorovou loď jménem **Czechie**, která byla také převezena z Německa. V Praze dnes lodě z magdeburské loděnice jsou celkem čtyři z původně osmi postavených pro německý trh. Kapacita lodi Czechie je 250 osob a je nasazována pro kapacitnější skupiny. Tento subjekt v rámci prodeje využívá poměrně hojně slevové portály, na kterých nabízí nejrůznější druhy plaveb po Vltavě.

7.8. Európe River Party

Mezi společnostmi, které provozují lodě magdeburského typu patří také společnost **Európe River Party s.r.o.**, která tuto loď koupila od společnosti **České přístavy a.s.** koncem devadesátých let. Díky svému marketingu na internetu a individuálnímu přístupu se jí dařilo uspět na pražském trhu v lodní dopravě zejména v uspořádání firemních večírků, eventů a skupinových akcí. Loď Európe stejně jako další lodě z magdeburských loděnic má kapacitu 250 osob a je po rekonstrukci vybavena bezbariérovým přístupem. I tato loď má své domovské přístaviště v Praze Na Františku.

7.9. Lodě Czech Boats

Mezi poslední provozovatele, kteří zahájili svou činnost v Praze, patří i konsorcium **Czech Boats s.r.o.**, které zahrnuje celkem tři osobní motorové lodě. Největší lodí je **River Classic**, která má kapacitu 400 osob a je nasazována na pravidelné hodinové plavby v této oblasti. Tato společnost je majetkově propojená s cestovní kanceláří **Premiant City Tours**, která je významným hráčem v inomingovém turistickém ruchu v Praze. Další lodí provozovanou tímto konsorciem je loď **Czech Boat** o kapacitě 72 osob. *„Loď Czech Boat byla na vodu spuštěna roku 1956 v loděnici v Hamburku pod jménem Farmsen a má odlišný tvar než ostatní sériově vyráběné lodě na Vltavě“⁴⁶*. Kromě výše uvedených lodí dále tato společnost disponuje plavidlem **Maria Croon** s kapacitou 250 míst, která je posledním přírůstkem do flotily. Svou zastaralou konstrukcí se vymyká ostatním lodím v pražské metropoli. I tato loď připlula do České republiky jako vyřazená z Německa a po drobných úpravách dnes brázdí vody Vltavy v Praze.

Mezi další projekt tohoto uskupení patří také provozování malých plavidel tzv. bez řidičáku, plavidla se pronajímají především v letní sezóně. V nabídce jsou tři malá obytná plavidla původem z Holandska, která si může zákazník pronajmout bez jakýchkoli zkušeností a plout po našich vodních cestách. Podobné projekty jsou známé i ze zahraničí, kde však jsou tyto lodě pronajímány pouze na účelových a méně významných vodních cestách, kde není provozovaná klasická koncesovaná plavba velkých lodí a tak tyto posádky způsobují poměrně značné problémy velkým lodím.

⁴⁶ CZECHBOAT. © 2014 [cit. 2014-12-11]. Dostupné z: <http://www.czechboat.cz/proc.html>

Legislativně tento model provozování upravuje vyhláška Státní plavební správy, která se však v současné době bude upravovat s připravovanou změnou zákona o vnitrozemské plavbě a jeho prováděcích předpisech.

7.10. Osobní loď Slapy

Stejně jako většina lodí v Praze i osobní motorová loď **Slapy** je typ BiFa, tedy berlínská stavba z roku 1983 s celkovou kapacitou 124 osob. I tato loď je využívána k nepravidlým plavbám na objednávku, zejména pro organizované skupiny cestovního ruchu. Provozovatelem této lodi je kapitán **Václav Švejda**.

7.11. Plavidlo Bukanýr

K dalším plovoucím zařízením, která působí na Vltavě v Praze je hudební houseboat **Bukanýr**, která má své stanoviště u Štefáníkova mostu. Provozovatelem zařízení je pan **Jindřich Polák**. Toto plavidlo, které původně sloužilo jako plovoucí ubytovna a dnes funguje jako hudební houseboat, si našlo své místo v rámci alternativní scény v Praze.

Shrnutí

V Pražské aglomeraci jsou plavby a další aktivity na řece velmi rozšířené. Důvodem je velká poptávka zákazníků. V nabídce najdeme od nejmenších plavidel, které zajišťují plavby po Čertovce až po pronájem celým velkým lodím nebo historických kolesových parníků. Rozhodujícím prvkem je vedle samotných lodí lokalizace přístaviště a snadná návaznost na turisticky atraktivní místa. Nicméně pražský lodní park je značně zastaralý a vzhledem k velké konkurenci, která často místo kvality bojuje cenou, bude asi dlouhá cesta k případné obnově lodního parku. Pro zajímavost je třeba konstatovat, že z původních velkých plavidel, které byly postaveny pro Prahu jako nové, zbylo jen sedm lodí v provozu (Vyšehrad, Vltava, Odra, Hamburg, Natal (ex. Berounka), Lužnice a Praha) a pouze jedna nová se do služby zařadila (Grand Bohemia). Ostatní lodě byly do Prahy přivezeny už starší nebo dokonce vyřazené, povětšinou z Německa, Slovenska nebo Holandska.

8 TROJSKÁ ZDRŽ

V Trojské zdrži se nachází Holešovický přístav, který je přístavem ochranným a také zde funguje lodní výtah. V oblastech původního toku Vltavy jsou dnes umístěny sportovní loděnice a kluby vodních motoristů ty však doposud nenabízejí kvalitní standard a zázemí jaký můžeme vidět v západní Evropě. V okolí území původních loděnic se území postupně revitalizuje a narůstá developerský zájem. Významná část této oblasti je však zátopovým územím, které se při povodních je často značně zaplavováno, což způsobuje v rozvojových aktivitách velké potíže.

8.1. GreenYacht Hotel

V blízkosti Libeňského mostu kotví plovoucí zařízení GreenYacht. V prvopočátku se stylizovalo jako golfové zázemí, jelikož rozsáhlé přilehlé pozemky jsou využívány jako golfové hřiště. *„Tato původně klubovní loď kotvila v Hamburku, kde tvořila součást přístavu Peutehafen, který mělo Československo pronajato na základě Versailleských dohod. Plavidlo postavili v r. 1979 v brémské loděnici a sloužilo bývalému státnímu rejdařství ČSPL jako klubovna, česká restaurace, kino a ubytovna pro české zaměstnance v Hamburku“⁴⁷.* Po přestavbě, která proběhla v Holešovickém přístavu, se plavidlo přemístilo na svou současnou polohu a pod původním jménem **Golf Yacht** zahájila svou činnost.

Po náročném období na hraně udržitelnosti se přistoupilo k rebrandingu a tento hotel pod jménem **Green Yacht** poskytuje hotelové služby se 33 pokoji.

8.2. Sportovní kluby vodního motorismu

Ve slepých ramenech Vltavy, kudy původně řeka protékala a následně byly vybudovány areály českých loděnic, jsou na koncových částech poloostrovů umístěny malé sportovní kluby, které jsou na tomto území více než padesát let. Tyto sportovní kluby pod hlavičkou Svazu vodního motorismu sdružují nadšence, kteří ve volných chvílích pracují na svých malých plavidlech s cílem zúčastňovat se nejrůznějších

⁴⁷ GREEN YACHT HOTEL. *Historie*. © 2015 [cit. 2015-2-7]. Dostupné z: <http://www.greenyachthotel.com/cz/menu/x36-Historie.htm>

závodů nebo jen trávit volný čas na lodi. S těmito plavidly pořádají výlety ať už po českých řekách nebo se vydávají díky propojenosti evropských vodních cest do dalších zemí. V západní Evropě je vybavenost klubů a marín obvykle na vyšší úrovni než v České republice.

8.3. Vodácký areál v Troji

Zajímavým projektem je sportovní areál na pravém břehu Vltavy v Troji. Ten je vybaven slalomovou dráhou pro aktivity na divoké vodě. Slalomová dráha v Troji je využívána k přípravě našich reprezentantů ve vodním slalomu, ale i k přípravě mládeže a bezpečnostních složek. Tato dráha vznikla v osmdesátých letech minulého století, kdy na tomto místě byla vorová propust, která však měla být zasypana. Na provozu klubu a oddílu vodních sportů se podílí **Univerzitní Sportovní Klub Praha**, Univerzita Karlova – Fakulta tělesné výchovy a sportu.

V Trojské zdrži je přístavní zařízení PPS na Císařském ostrově pro výstup a nástup osob na lince do zoologické zahrady. Další lodní spojení je zajištěn přívozem v Podbabě.

8.4. Přístaviště ZOO

Na Císařském ostrově má přístaviště PPS, která zajišťuje provoz linkové plavby do ZOO již více než 60 let. Kromě areálu zahrady zákazníci navštěvují zrekonstruovaný Trojský zámek. Nacházejí se zde výstavní prostory Galerie hlavního města Prahy. Výletník však může v této lokalitě navštívit ještě objekt Botanické zahrady. Pro zatraktivnění výše uvedených objektů se vydává tzv. Trojská karta, což je vstupenka do všech tří objektů za zvýhodněnou cenu.

8.5. Marina Vltava

Osobní lodní doprava pod Prahou není příliš rozšířená, přesto vznikají nové projekty, jedním z nich je vybudování areálu v **Nelahozevsi** pod názvem Marina Vltava, kde kromě přístavu a doprovodných služeb byl vybudován penzion s restaurací. Areál nabízí solidní evropský standard. Jsou odsud provozovány vyhlídkové plavby s malými plavidly **Blue Whale** a **Kralupy** s kapacitou do 12 osob.

Shrnutí

Pod Prahou na Vltavě lodní doprava již není příliš rozšířená. Na trasu Praha – Mělník se pouze dvakrát za rok vydává parník PPS, který alespoň v takto malé frekvenci trasu projede pro nadšence a „fanoušky páry“. Mezi unikáty, které je možné na této části Vltavy spatřit, patří impozantní **technická památka - plavební komora Hořín**. Při plavbě do Mělníka loď proplouvá okolo zámků Nelahozeves a Veltrusy. Jedním z mála světlých míst pro sportovní a rekreační plavbu je jachetní přístav v Nelahozevsi s kvalitním zázemím a vybaveností.

9 POVODÍ LABE

Osobní lodní doprava na řece Labi v České republice není rozvinutá tak jako na Vltavě. Protože je **Labe** jednou z největších řek na území Evropy, ale z důvodu nedostatečných plavebních podmínek nelze tuto řeku dobře využít, tak jak je to běžné v okolních státech Evropy. Podél toku Labe se nacházejí chráněná území – **Krkonošský národní park**, Chráněná krajinná oblast **České středohoří**, Chráněná krajinná oblast **Labské pískovce** a Národní park **České Švýcarsko**.

9.1. Hradecká paroplavební společnost

Plavby v oblasti Hradce Králové zajišťuje **Hradecká paroplavební společnost**, která se svými plavidly vyplouvá z přístaviště na Smetanově nábřeží. Jedná se o iniciativu dvou podnikatelů, kteří postavili první parní člun Hradec koncem devadesátých let minulého století, a plavby se staly novou turistickou atrakcí na Královéhradecku. Hradecká paroplavba organizuje i další akce, které jsou zajímavé a navštěvované jako je například Mezinárodní nábřeží paromilů, při kterém se výletníci mají možnost seznámit s nejrůznějšími parními stroji při různých použitích. Plavidla společnost provozuje tři a to **Hradec**, **Smiřici** a **Královnu Elišku**, všechny o kapacitě 12 osob.

9.2. Arnošt z Pardubic

Motorová loď **Arnošt z Pardubic** pluje na Labi v Pardubicích od roku 2001, kdy byla postavena. V současné době je tato moderní loď provozována **Dopravním podnikem města Pardubic a.s.** Plavidlo je dvoumotorové má kapacitu 75 osob a dle jízdního řádu pluje v letní sezóně od dubna do října a v zimních měsících plavidlo vyplouvá pouze na objednávku.

9.3. Osobní loď Kolinea

V Kolíně u Kmochova ostrova se nachází přístaviště osobní lodi **Kolinea**, která své plavby realizuje v oblasti Kolína, od Poděbrad do Klavar. Plavidlo má kapacitu 80 osob. Loď typu „raketa“ původně sloužila ve slovenských Piešťanech na Váhu, později byla

umístěná v Trenčíně, jako zázemí pro vodní sporty. „V současnosti slouží ako výletná loď v Kolíne na rieke Labe pod názvom KOLINEA.“⁴⁸

9.4. Loď Král Jiří

Na Zámeckém nábřeží na pravém břehu Labe je přístaviště osobní motorové lodi **Král Jiří**. Loď byla vyrobena v Německu pro Československou plavbu labsko-oderskou s původním jménem **Kamenice**. Původně loď tedy sloužila na Labi v Děčíně. Po roce 1990 byla pronajata do Prahy a následně se přesunula do Poděbrad, kdy tamní podnikatel Ing. Husák zakoupil toto plavidlo i přístaviště v Poděbradech. Lodní doprava v Poděbradech má také svou historii. „Již před rokem 1910, tedy bez souvislosti se splavněním Labe v oblasti města Poděbrad, zavedlo ředitelství místních lázní výletní plavby k zpestření léčebného pobytu svých pacientů i místních obyvatel. Opatřilo k nim menší člun pravděpodobně s pohonem naftovým nebo petrolejovým motorem pro 10 až 20 osob, nazvaný LÁZNĚ PODĚBRADY.“⁴⁹ Dnešní loď Král Jiří s kapacitou 164 osob v současné době provozuje p. **Zdeněk Havlas**. Plavby jsou vypravovány k soutoku s Cidlinou a plavby poproudí směřuje až do Mělníka. Nově je do provozu zařazena v této oblasti i další loď **Blanice** pro 50 cestujících. Tato plavební společnost je zařazena do projektu **Zlatý pruh Polabí**, který propaguje služby turistického ruchu subjektů v okolí Labe.

9.5. Marina Labe

Na jezeru u Velkých Žernosek je vybudována marina, která poskytuje velice solidní zázemí nejen pro vodní motoristy, ale i pro výletníky v této oblasti. Objekt, který byl spolufinancován z ROP a dalších podpůrných programů. **Marina Labe** je napojena na řeku Labe a plavební dráha vede až k přístavním molům u hotelu. Vzhledem k tomu, že je marina v oblasti Porta Bohemiky a kanalizovaného úseku Labe, nabízí výborné zázemí k volnočasovým aktivitám s velkou atraktivitou místa.

⁴⁸ BOUNSKÝ, J. a K. PUHA. Dunajská flotila. 1. vyd. Bratislava: Slovart, 2012. s. 221. ISBN 978-80-556-0497-8.

⁴⁹ SPOLEK PŘÁTEL PLAVBY. *Labsko-vltavská plavba IX. – Sborník k historii plavby*. 1. vyd., Děčín: Spolek přátel plavby, 2003. s. 38.

9.6. Lod' Marie

V Ústí nad Labem na předměstí Vaňov je umístěno přístaviště osobní dopravy. Jako základní přístav ho využívá osobní loď **Marie**, která v letních měsících zajišťuje jednou týdně linkovou dopravu do velkých Žernosek s podporou města. Plavidlo má kapacitu 35 osob. Provozovatelem je pan **Ivo Jiroušek**.

9.7. Labská plavební společnost

V **Děčíně** působí jediný provozovatel osobní lodní dopravy a to **Labská plavební společnost s.r.o.**, která se orientuje na plavby do Drážďan. Tato společnost původně měla ambici zajišťovat linkové plavby na Labi až po Mělník. Ve své aktivitě se střetla s Litoměřickou **Labskou paroplavební společností**, která z Litoměřic vyplouvala na plavby směrem do Ústí nad Labem. Konkurenční společnost z Litoměřic před dvěma lety ukončila svou činnost a její loď **Porta Bohemica 1** je na prodej. Labská plavební společnost provozuje čtyři plavidla: **Porta Bohemica** s kapacitou 175 osob, **Ústí nad Labem** se 180 místy, loď **Poseidon DC** 250 osob a nejnovější přírůstek lodního parku loď **Bohemia DC** s kapacitou 300 osob. Poslední plavidlo je oproti všem ostatním provozovaným plavidlům tohoto rejdařství nízkoponorové a je schopno plout i při malých vodních stavech, které jsou na regulovaném úseku Labe velmi časté. Plavby jsou vypravovány z Děčína z přístaviště u Tyršova mostu se zastávkou ve Hřensku a plavby jsou koncipovány jako přeshraniční. Nejvytíženější plavba této společnosti je plavba s programem do Drážďan. Tato dlouhá plavba je velmi zajímavá, jelikož se proplouvá labským kaňonem v českosaském Švýcarsku, kde je řeka lemovaná skalními masivy. Podél Labe vede cyklostezka až do Hamburгу a tak lze kombinovat plavby s cyklistickou dopravou. Kromě plaveb do Drážďan má tato společnost v nabídce plavbu do Míšně, avšak zpáteční cestu zákazníci vzhledem k délce trasy absolvují autobusovou dopravou.

9.8. Plavby soutěskami

Mezi nejznámější turistické atrakce Národního parku **České Švýcarsko** bezesporu patří proplouvání soutěskami na říčce Kamenici. Nejen, že jsou plavby koncipovány zajímavým a poutavým způsobem, ale také se jedná o téměř jedinou možnost absolvovat trasu po Edmundově a do Divoké soutěsky. Plavidla jsou provedena jako

převozní bez vlastního pohonu, přičemž převozníci pomocí bidla zajišťují plavbu, kterou obohacují nejrůznějšími historkami. Poskytovanou službu v této lokalitě však přímo ovlivňují problémy s uvolněnými skalními masivy, které ohrožovaly bezpečnost návštěvníků, a musel se omezovat vstup do prostoru Hřenska. Další problémem jsou časté povodně, které devastovaly koryto říčky Kamenice, ale i plavidla a jejich přístaviště.

9.9. Plavby na Metuji

Do povodí Labe také patří řeka Metuje, která je v oblasti Adršpašských skal využívána pro lodní dopravu v letní sezóně. Podobně jako na řece Kamenici proplouvají soutěskami převozní lodě bez vlastního pohonu a převozníci pomocí bidlovací technologie zajišťují pohon lodí. V provozu jsou zde pouze dvě převozní ocelové lodě. Adršpašsko-teplické skály jsou cílovým místem pěších turistů, ale také horolezců, kteří na tomto místě nalézají mnohé sportovní vyžití v nádherné krajině Adršpašských skal s vodopády řeky Metuje.

9.10. Plavby na přehradě Rozkoš

Na přehradní nádrži Rozkoš je zajišťována osobní lodní doprava malým plavidlem jménem **Rozkoš** od května do září. Kapacita lodě je 9 osob a je vypravována pouze na okružní 40 minutové plavby na objednávku. Základním účelem vodního díla Rozkoš, který patří do Povodí Labe je protipovodňová ochrana, rekreace a zlepšení podmínek pro vodní sporty.

9.11. Ohře

Na Ohři zajišťuje plavby s malými plavidly s kapacitou do 11 osob společnost **Autobusy Karlovy Vary a.s.** Pravidelné plavby po řece Ohři jsou zajišťovány ke hradu Loket, dále v Chebu a také na přehradě Skalka. Plavby na Ohři jsou provozovány pouze sezónně, jedná se o otevřená plavidla bez vytápění. Na řece Ohři měla vždy plavba pouze rekreační či výletní charakter. První plavební provozy vznikly ještě před první světovou válkou, kdy dva vrtulové parníky začaly jezdit v Chebu.

Shrnutí

Labská vodní cesta na svou budoucnost teprve čeká. Rozvoj je závislý na dokončení vodních stupňů na Labi mezi vodním dílem Střekov a státní hranicí ČR/BRD. Po realizaci vodních děl se Česká republika připojí k politice ekologické lodní dopravy a propojení nejvýznamnějších vodních cest České republiky se západní Evropou. Kvalitní vodní cestu podporuje každý vyspělý stát. Na regulovaném úseku Labe vznikají lodním dopravcům daleko větší náklad na spotřebu paliva a zároveň velmi často musí své plavby rušit vzhledem k nedostatečným plavebním podmínkám.

Velký potenciál cestovního ruchu mají soutěsky ve Hřensku. Je zde v provozu nasazeno 10 převozních lodí, každá o obsaditelnosti 28 osob, které zajišťují spojení na řece Kamenici až na stezku mířící na Národní přírodní památku – Pravčickou bránu.

10 POVODÍ BEROUNKY

Povodí Berounky je nejrozsáhlejším povodím na území České republiky. Díky čtyřem přítokům (**Mže, Radbuza, Úhlava a Úslava**) do Berounky v oblasti Plzně se Berounka výrazně zvětšuje, což je patrné především v době velkých vod. Plavba však v povodí Berounky není rozvinutá, zejména z důvodu nedostatečných plavebních hloubek.

10.1. Lod' Plzeň

Na Hracholuské přehradě na řece Mži provozuje lodní dopravu provozovatel Transkempu s lodí **Plzeň** o kapacitě 150 osob. Linkové plavby s šesti zastávkami jsou vypravovány v letních měsících. Lod' Plzeň, tzv. „**maďarku**“, je možno pronajmout i k soukromým účelům jako jsou svatby, oslavy atp.

10.2. Vyhlídkový přívoz Kazi

Mezi Černošicemi a Lipenci je nově zřízen přívoz, který je využíván jako vyhlídkový a byl nasazen poprvé na adventní plavby na sklonku roku 2014. Kromě pravidelných plaveb na výše uvedené trase je možno plavidlo **Kazi** o kapacitě 40 osob pronajmout i k privátnímu pronájmu.

10.3. Plavby Karlštejn

V roce 2014 byly zahájeny nově plavby na Berounce karlštejnským podhradím. Na plavidlech **Vilda I, Vilda III.** a **Oskar** o kapacitě 12 osob. Plavby jsou kratší, trvají pouze dvacet minut. Provozovatelem je společnost **SP Praha**.

Shrnutí

Plavby v povodí Berounky nejsou rozvinuté, byť se jedná o největší povodí v České republice. Plavební nedostatečnost na samotném toku Berounky je řešena plavbou malými plavidly s nízkým ponorem. Velké osobní plavidlo je pouze na vodní zdrži Hracholusky, avšak provoz je pouze sezónní.

MÁCHOVO JEZERO

Máchovo jezero je největším a nejhlubším rybníkem Libereckého kraje, jehož účel je zejména rekreační. Lodní doprava zde má tradici od roku 1920, kdy byl tehdejší plavební společností zakoupen menší parník **Greif**. Turistický ruch na jezeře je značně rozšířen díky krásné okolní krajině a mnoha aktivitám v okolí. Lodní doprava a to jak linková, tak i na objednávku je zajišťována společností Regata Máchovo jezero a.s. Máchovo jezero je vybaveno 7 přístavišti mezi Doksy a Starými Splavy. Plavidla společnosti jsou **Hynek** o kapacitě 70 osob, **Jarmila** pro 60 osob, **Máj** pro 250 cestujících a **Racek** o kapacitě 160 osob. Kromě osobní lodní dopravy jsou zde v kempech nabízeny k půjčení veslice, šlapadla, windsurfing a kánoe.

DALEŠICKÁ PŘEHRADA

Na toku řeky Moravy se nachází vodní dílo Dalešice. Přehradní nádrž slouží jako vodní elektrárna, zásobování vodou elektrárnu Dukovany a samozřejmě je využívána pro účel rekreační a turistický. Nad přehradní nádrží se vypíná Hrad Kozlov, který je nejlépe vidět během lodního výletu. Lodní doprava je zde zajišťována lodí **Horácko** pro 115 osob. Toto plavidlo vykonávalo svou činnost dříve v Litoměřicích, odkud bylo po suchu přepraveno na Dalešickou přehradu. Plavby jsou zde realizovány po celý rok s ohledem na zájem zákazníků. Na přehradě je umístěno 5 přístavišť, které jsou napojeny na cyklotrasy. Lodní doprava je podporována generálním partnerem ČEZ současně s krajem Vysočinou.

VRANOVSKÁ PŘEHRADA

Lodní doprava na Vranovské přehradě byla zahájena v roce 1934 na intervenci tehdejšího náměstka primátora města Brna Jana Máši. První loď byla po panu Mášovi pojmenována. Jak uvádí záznam z dobového tisku kniha Vranovská plavba z publikace Hraničářská stráž „*Již v r. 1931 konány byly ve Znojmě porady, zda by Národní jednota měla a mohla zřídití plavbu nad přehradou. Podnět bývalého starosty Máši byl všeobecně schvalován a dojednáno bylo, aby podnik byl aktivován společně s Klubem českých turistů. Ačkoliv předsednictvo KČT se vyslovilo zásadně pro součinnost, oddalovalo se jednání tak, že jsme v roce 1932 rozhodli podati žádost o koncesi samostatně. Žádost naše byla vyřízena příznivě Čsl. plavebním úřadem 28.6. 1933, č.j.*

1737 ai 1933.⁵⁰ V současnosti jsou na této přehradě 2 lodě typu „maďarka“ **Vranov** a **Dyje** obě s kapacitou 150 cestujících. Lodě jsou nasazovány na linkové i individuální plavby. Pravidelné linkové plavby mají 4 zastávky, včetně nejzajímavější u hradu Bítov. Na této přehradě, která je lemovaná zámek Vranov a dvěma hrady Bítov a Cornštějn je oblíbeným místem výletníků je lodní doprava logickým řešením zatraktivnění tohoto regionu. Provozovatelem lodí Vranov a Dyje je společnost **Osobní lodní doprava s.r.o.** Druhým provozovatelem je společnost **Lodní doprava Vranov s.r.o.**, která také provozuje 2 osobní plavidla – loď **Valentýna** pro 80 osob a loď **Viktorie** s kapacitou 130 zákazníků. Začátkem 80. let byla na Vranovskou přehradu zakoupena nová dvouvrtulová loď **Moskva**, která byla později přepravena do Prahy a slouží zde dodnes pod jménem **Moravia**.

⁵⁰ PÁTÝ, J. a kol. *Vranovská plavba 1934-1992*, 1. vyd., Znojmo: Sládek, 2000. s. 7. ISBN 80-902383-3-5.

11 ŘEKA DYJE

Na řece Dyji je provozována lodní doprava především v okolí Lednického zámku, zejména jeho zámeckého parku, kde se dělí řeka na zámeckou a starou Dyji. Trasy lodní dopravy vedou od zámku k minaretu a od minaretu k Janohradu. Zámek Lednice, postavený ve stylu anglické novogotiky a celý lednicko-valtický areál je zařazen do seznamu přírodního a kulturního dědictví UNESCO. Lodní dopravu v tomto areálu provozuje společnost **1. Plavební s.r.o.**, která provozuje více menších lodí. Největším plavidlem je **Morava** s kapacitou 32 cestujících, dále **Hans Adam** pro 22 osob, sesterské lodě **Arnoštek**, **Lednice** a **Thaya**, každá pro 18 osob a převozní loď **Marie-Luisa** pro 32 osob. Plavby v areálu lednicko-valtického zámku získávají na atraktivitě a návštěvnost stoupá.

11.1. Lodní doprava Břeclav

Dalším provozovatelem, který své plavby realizuje na řece Dyji je společnost **Lodní doprava Břeclav**, která svá plavidla provozuje na trasách mezi Břeclaví z přístaviště u veslařského klubu k Janovu hradu, ale také na vodním díle Nové Mlýny v blízkosti Dolních Věstonic a podél pálavských vinic. Na této trase jsou nasazeny lodě **Sámo**, **Mojmír** a **Svatopluk**. Trasa plavby na Novomlýnské nádrži je okružní a proplouvá čtyřmi přístavišti. Plavby na nádrži zajišťují plavidla **Pálava** a **Děvín**.

11.2. Plavby Pálava

Na vodním díle Nové Mlýny v oblasti horního Mušovského jezera provozuje lodní dopravu další provozovatel s lodí **Věstonická Venuše** pro 45 osob. Tato loď na svých plavbách vyjíždí na okružní plavby a také vícekrát denně na linkovou plavbu z přístaviště Psohlávky do Brodu nad Dyjí.

11.3. Dyje – Znojmo

Vyhlídkové plavby s malými plavidly provozuje přímo ve Znojmě podnikatel **Jan Pátý**, který se svým plavidlem vyjíždí na čtyřkilometrové plavby historickým centrem Znojma.

12 ŘEKA MORAVA

Na řece Moravě a Baťově kanálu, který je vybudován mezi Otrokovicemi a Rohatcem je lodní doprava poměrně hojně rozšířena. Díky výstavbě Baťova kanálu, který se postavil za čtyři roky a dokončil v roce 1938, vzniklo nejen zajímavé vodní spojení, ale podařil se současně vyřešit problém systému závlah v okolních zemědělských oblastech. Firma **Baťa** tento kanál budovala zejména z důvodu zajištění plavební dostatečnosti na řece Moravě v oblasti Otrokovic a Zlína, kde měla své provozy, jelikož potřebovala efektivně a levně dopravovat lignit z dolu u Lužic. Při stavbě kanálu bylo vybudováno 14 plavebních komor, který jsou schopny proplavovat plavidla o rozměrech 38,5 m na délku a 5,2 metru široké s ponorem 1,2 m. Pro další rozvoj na Baťově kanále, který v posledních letech zažívá turistický plavební boom, se předpokládá jeho prodloužení severně i jižně, z čehož vyplývá vybudování dalších plavebních komor a přístavů. V současné době je v plánu postavení plavební komory Rohatec, kterou **Ředitelství vodních cest** intenzivně projednává, která by zajistila prodloužení původního kanálu o 800 m. Další plavební komora je Bělov, jež zajistí zpřístupnění města Kroměříž po vodě. Ředitelství vodních cest průběžně buduje v této oblasti síť přístavišť pro rekreační plavbu a díky této podpoře se celý region rozvíjí. V nových přístavištích vznikají vybavené maríny s bezbariérovými přístupy a veškerými sítěmi potřebnými pro provoz malých plavidel. Tento rozvoj přináší synergické efekty cestovního ruchu, kdy podél přístavišť vznikají nové ubytovací kapacity, restaurace i další atrakce v rámci cestovního ruchu. Více provozovatelů, kromě pronájmů lodí nabízí kapitánské kurzy, školení a doprovodné programy pro rodiny s dětmi.

12.1. Kroměřížská plavební

Společnost Kroměřížská plavební se zabývá pronájmem lodí na řece Moravě a Baťově kanále. V provozu mají plavidla **Pandora** a **Marta**, která jsou vybavena pro týdenní plavby. Na lodích jsou kajuty, vybavená kuchyň a veškeré sociální zázemí.

12.2. Společnost Hamboot

Pravidelné plavby výletní lodí **Morava** s kapacitou 60 osob jsou vypravovány mezi přístavišti Spytihněv a Otrokovicemi. Loď Morava je pronajímána k nejrůznějším společenským akcím. Na trase mezi Uherským Hradištěm a přístavištěm Spytihněv

je nasazována loď **Kordulka** pro 11 osob. Tato společnost také pronajímá lodě a plovoucí hausbóty na řece Moravě. V blízkosti se nachází Zámek Napajedla a hřebčín s chovem anglických plnokrevníků.

12.3. Výletní loď Danaj

Z přístaviště Veselí nad Moravou je vypravována loď **Danaj** na plavbu do Strážnice. Provozovatelem je společnost **Baťův kanál s.r.o.** Tato společnost také nabízí pronájem dalších plavidel k pronájmům a půjčovnu hausbótů. Přístaviště ve Veselí nad Moravou je vybaveno dalšími turistickými atrakcemi, jako je lanové centrum atp.

12.4. Loď Sv. Anna

Provozovatel pan Šulc od roku 1997 působí na Baťově kanálu, v současné době na první plavební komoře ve Vnorovech, kde se kříží řeka Morava s kanálem. Z tohoto přístaviště vyplouvá loď **Sv. Anna** na plavby se skupinovými zájezdy. Podnikatel dále spolupracuje s cestovními kancelářemi při obsazování malých kajutových plavidel k týdenním pronájmům.

12.5. Vodní doprava Strážnice

Pronájem lodí, kapitánské kurzy, prodej lodí a provoz pravidelných plaveb na Baťově kanálu zajišťuje společnost Vodní doprava Strážnice. S lodí **Ámos** pro 45 osob vyplouvá na hodinové vyhlídkové plavby z přístaviště Strážnice směrem ke křížení kanálu s říčkou Veličkou, kde se plavidlo otáčí a vyráží zpět. Plavby jsou vypravovány s průvodcem.

12.6. Plavební společnost kpt. Matěje

Plavební společnost kpt. **Jindřicha Matěje** disponuje přístavištěm Rohatec – Kolonie, z kterého zajišťuje nepravidelnou vnitrozemskou lodní dopravu na trase od Vronova po Hodonín. Jeho loď **Píďa** má kapacitu 30 osob. Podobně jako ostatní provozovatelé lodní dopravy nabízí i ubytovací služby a půjčovnu kánoí.

12.7. Centrum vodní turistiky Hodonín

Hodonínské přístaviště u jezu je umístěné v blízkosti centra města, ze kterého vyplouvá loď **Konstancie** s kapacitou 60 osob, nabízí díky své vybavenosti ubytování, informační centrum, občerstvení a další služby cestovního ruchu. Z Hodonína vyplouvá loď na plavbu k hodonínským meandrům, jež lemují lesy. Centrum vodní turistiky zajišťuje půjčování malých lodí, výcvikové centrum, poznávací plavby, rafting a mnoho dalších aktivit v této oblasti. Plavby jsou také vypravovány až do slovenské Skalice.

12.8. Lodní doprava na Brněnské přehradě

Na řece Svratce, která patří do povodí Moravy, byla postavena v roce 1940 vodní nádrž Brno. Záměr na provoz lodní dopravy vznikl již v době, kdy se přehrada stavěla. „*Ještě v první polovině 20. století se zde řeka vinula hlubokým hustě zalesněným údolím, nad nímž se majestátně tyčil hrad Veveří. Původně románský hrad je prvně zmiňován v roce 1222.*“⁵¹ První lodě se tak na tuto přehradu dopravily z Německa již během druhé světové války. V roce 1945 však byly obě poškozeny požárem, nicméně se ihned zahájila jejich oprava a v roce 1946 proběhlo slavnostní zahájení lodního provozu na Brněnské přehradě. Již od počátku provozu byla lodní doprava v Brně řešena s velkým zřetelem na ekologii a velmi pokrokově, jelikož obě první plavidla v provozu byla vybavena elektrickým pohonem. Plavby na přehradě si od svého počátku získaly velkou oblibu návštěvníků, což vedlo k nárůstu plavidel i budování dalších zastávkových přístavišť. V průběhu let se lodní park doplňoval a obnovoval. K poslední výrazné obměně lodního parku došlo mezi roky 2010 a 2012, kdy se spustilo na vodu 6 nových plavidel nesoucích jména partnerských měst Brna. Nové lodě jsou postaveny podle jednotného konceptu dvoupalubových s maximální obsaditelností 200 osob. Nové lodě nesou názvy **Lipsko**, **Vídeň**, **Utrecht**, **Stuttgart** a **Dalas**. Z původního lodního parku byla zachována v provozu pouze jediná loď nesoucí název **Brno**, která prošla kompletní rekonstrukcí, má kapacitu 120 osob. Provozovatelem lodní dopravy na vodní nádrži Brno je **Dopravní podnik města Brna a.s.** Provoz v Brně je sezónní a během zimního období lodě procházejí běžnou údržbou v loděnici, kterou má provozovatel k dispozici přímo u svého přístaviště. Vybudované zázemí včetně provozně správních budov zajišťuje provozovateli solidní základ pro zachování

⁵¹ FIALA, P. a kol. *Lodní doprava na Brněnské přehradě 1946 – 2006*. 1. vyd., Praha: Pavel Malkus – dopravní vydavatelství, 2006. s. 3. ISBN 80-903012-9-0.

a rozvoj plavby v této oblasti. V současné době je v provozu 11 přístavišť s návazností na další turistické a volnočasové cíle jako je hrad Veveří nebo koupaliště. V roce 1996 lodní doprava v Brně slavila 50. jubileum od zahájení provozu, K tomuto datu vyšla publikace, která popisovala nejen historii, ale především tehdejší pohled na budoucnost lodní dopravy s kontextu udržení ekologického provozu s ohledem na nutné investice do lodního parku. „*Padesátiletá historie lodní dopravy dokumentuje alternace v názorech na řešení i vlastní smysl jejího provozu Trend úzkého uplatňování zákona trhu velmi často vede k názoru na případné zastavení méně rentabilního provozu dopravy. Na druhé straně však Brno a celý brněnský region hledá stále příležitosti, jak jej zatraktivnit z hlediska cestovního ruchu.*“⁵²

SLEZSKÁ HARTA

V povodí Odry na řece Moravici byla vybudována přehrada Slezská Harta, která byla dokončena v roce 1997. Tato údolní nádrž je využívána k rekreačním účelům a vodním sportům, především k jachtingu. Lodní doprava na této nádrži je zajišťována plavidlem **Santa Maria** pro maximálně 10 osob, která se vydává na své plavby z přístaviště v Leskovci nad Moravicí.

PUNKEVNÍ JESKYNĚ – MORAVSKÝ KRAS

„*Moravský Kras patří mezi nejvýznamnější krasové oblasti ve střední Evropě. Na celém území je známo více než 1100 jeskyní, z nichž je pět přístupných veřejnosti. Punkevní jeskyně s možností plavby na podzemní říčce Punkvě spojené s prohlídkou dna propasti Macocha, Kateřinská jeskyně, která je známá unikátními hůlkovými stalagmity, jeskyně Balcarka s bohatou a barevnou krápníkovou výzdobou a Sloupovsko-šošůvské jeskyně, tvořené mohutnými chodbami a podzemními propastmi.*“⁵³ Oblast chráněné krajinné oblasti je významně navštěvovaná a nabízí mnoho turistických cílů. Romantické plavby na loďkách na říčce Punkvě se těší velké oblibě návštěvníků, byly zahájeny v roce 1933. Plavidla jsou vedená jako převozní a provozuje je Správa punkevních jeskyní. Délka a trasa plavby je závislá na vodním stavu řeky Punkvy, často se stává, že při vyšších vodních stavech se trasa musí zkrátit, jelikož plavidla

⁵² BLAŽEK, M. a kol. *Lodní doprava v Brně 1946-1996*. 1. vyd. Brno: SNIP & CO, 1996. s.34. ISBN 80-85765-59-4.

⁵³ MORAVSKÝ KRAS. © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.moravskykras.net/>

nepodjedou klenby jeskyní. Standardně plavba trvá 30 minut a do provozu je nasazováno šest lodí, které jsou klasifikovány jako převozní, každá s kapacitou 18 osob. Převozní lodě byly postaveny ve Slovenských loděnicích Komárno a jsou osazeny elektromotory o výkonu 0,3 kW, které zajišťují bezemisní provoz.

Shrnutí

V povodí řeky Moravy, zejména na Baťově kanále nastává výrazný nárůst plavby. Podpora ze strany státu, především pak Ředitelství vodních cest je nezanedbatelná. V poslední době jsou investice namířeny do infrastruktury, vývazíšť, přístavů, ale i plavebních komor, což se ukazuje jako správná cesta pro rozvoj plavby, ale zejména cestovního ruchu v této oblasti. Výrazným způsobem narůstá i konkurenční prostředí. Celkovému rozvoji pomáhá i budování cyklostezek podél kanálu, které lákají i jinou cílovou skupinu zákazníků. Bezemisní lodní provoz na Brněnské je zajímavým příkladem pro další lokality, které podobnou problematiku provozu musí řešit. Obnova lodního parku také jistě přispěla ke zvýšení bezpečnosti provozu, ale i marketingově napomohla k propagaci lodní služby na přehradě.

EMPIRICKÁ – PRAKTICKÁ ČÁST

Chce-li v dnešní době lodní společnost udržet svoji kvalitu služeb, odolávat konkurenci, musí se orientovat na zákazníka více, než kdykoliv předtím. Také v osobní lodní dopravě náročnost zákazníků stoupá. Konkurence je značná. Na trhu vítězí ten, kdo dokáže prodat svoji službu a efektivním způsobem a cíleně za vynaložení adekvátních nákladů ji propagovat. Je nezbytné potřeby a očekávání zákazníků neustále monitorovat a na základě výsledků zvyšovat kvalitu. Produkt musí být konkurenceschopný svojí cenou, kvalitou ale především musejí lodní společnosti zvolit vhodný marketing, aby se k zákazníkovi produkt dostal. Jinak na stávajícím trhu nemůže trvale prosperovat.

Smyslem uskutečněného výzkumu je ověřit očekávání zákazníků a vyhodnotit nejefektivnější nástroje a správné zacílení marketingu v oboru osobní lodní dopravy.

Pro získání vstupních údajů byla navržena metoda dotazníkového šetření s cílem zmonitorovat nejdůležitější parametr trvale udržitelného rozvoje a konkurenceschopnosti lodních společností v rámci cestovního ruchu. Tím je očekávání zákazníků a jejich informovanost o nabízených službách.

Pro tento účel byla zvolena nejdéle fungující a v současné době největší lodní společnost u nás – Pražská paroplavební společnost a.s. Disponuje rozmanitým lodním parkem s největší kapacitou a nebývale širokým portfoliem služeb. Tato společnost proto poskytuje pro účel práce nejvhodnější podmínky.

13 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ INFORMOVANOSTI A OČEKÁVÁNÍ ZÁKAZNÍKŮ V LODNÍ DOPRAVĚ

Výzkum zjišťuje parametry spokojenosti zákazníků se zaplacenou službou v lodní dopravě. Vyhodnocuje efektivitu marketingových nástrojů (marketingového mixu).

Šetření zjišťuje, jakým způsobem se zákazníci o jednotlivých službách v lodní dopravě dozvěděli a jakými marketingovými nástroji byli osloveni. Zkoumá, jaké aspekty u nich rozhodují při výběru služby, co u nich rozhoduje o opakovaném využití služeb a zabývá se i otázkou, jaké způsoby platby zákazník preferuje.

Stanovení výzkumné hypotézy

Pro potvrzení či vyvrácení stanovené hypotézy, byly v dotazníkovém šetření stanoveny následující parametry pro zodpovězení.

1. Zákazníci se dnes dozívají informace převážně přes Internet.
2. Nejeefektivnější propagací lodních služeb jsou mediální výstupy a outdoorová reklama.
3. Nejdůležitějším parametrem výběru zákazníka je cena plavby.
4. Klíčová je pro zákazníka ochota personálu, kvalita občerstvení a odborný výklad.
5. Zákazníci se vracejí, pokud žádné z hodnocených služeb nepřidělí známku 3 a méně.
6. Zákazníci preferují on-line platby a důvěřují platebním branám.

Stanovení výzkumného vzorku

Do skupiny dotazovaných se dostal každý zákazník, který byl ochoten se zúčastnit dotazníkového šetření. Výzkum probíhal ve dnech 1. 5. 2013 – 15. 9. 2013 a 1. 5. 2014 – 14. 9. 2014. Dvouletý výzkum umožnil porovnání dvou plavebních sezón 2013 – 2014. Byly vybrány dvě modelové plavby:

1. **Hodinová plavba s cizojazyčným výkladem v okolí Karlova mostu** s převažující zahraniční klientelou,
2. **Celodenní plavba historickým kolesovým parníkem Praha – Slapy** s převažující českou klientelou.

Administrace dotazníků

Rozsáhlá dotazníková akce proběhla opakovaně ve dvou plavebních sezónách. Pilotně v roce 2013 a opakovaně pro srovnávací šetření v roce 2014. Data byla od klientů získávána jednak pomocí vytištěných dotazníků (viz příloha D, E) přímo na palubách lodí na 6 plavebních okruzích Pražské paroplavební společnosti. Zákazníci byli k vyplnění dotazníků během plavby požádáni personálem, vyhlášením lodním rozhlasem a možností výhry za odevzdání vyplněného dotazníku. Cestující měli možnost vyplnit dotazník také online přes webové rozhraní společnosti www.paroplavba.cz. Distribuce elektronického dotazníku se ukázala jako snadná a nenáročná. Elektronická cesta přinesla ale výrazně menší počet výsledků, než dotazníky tištěné. Ve dvou plavebních sezónách se na vybraných trasách podařilo získat dotazníky od více než 3000 respondentů. Jedná se o významný vzorek 2,5 promile z celkového počtu osob přepravených v obou plavebních sezónách.

Dotazník byl sestaven jako anonymní nástroj plavební společnosti za účelem zvyšování kvality služeb. Byl sestaven jako polostrukturovaný pro snadné statistické porovnání dat. V úvodu byla zařazena informace, že tazatel hledá informace pro společensky hodnotné cíle a je přesvědčen o užitečnosti informací, které podává. Toto stručné vysvětlení respondenta informovalo o smyslu a způsobu využití výsledků šetření. Tím byla zaručena maximální návratnost dotazníků.

Otázky byly přehledně rozděleny podle témat od jednoduchých ke složitějším a od konkrétních po abstraktní s důrazem na srozumitelnost a jednoznačnost. Centrální otázky byly zaměřeny na samotný výzkum. Na konec byly zařazeny otázky týkající se osobních údajů. Byly zařazeny polytomické otázky s možností výběru více variant odpovědi a respondentům byl dán i dostatečný prostor k zaznamenání konkrétního názoru. Tím bylo minimalizováno zkreslení dat. Charakter výzkumu nevyžadoval zařazení problematických otázek (otázky na citlivé téma, otázky požadující složitou informaci nebo otázky operující s velkým časovým rozsahem). Časová náročnost dotazníku je 5 minut.

Sběrem dat byly pověřeny přímo posádky jednotlivých lodí v průběhu sezóny. Získaná data byla sečtena, roztríděna a zanesena do datového souboru. Relativní četnost jednotlivých variant proměnné byla vynesena do sloupcového grafu.

Dotazníky spokojenosti klientů používá společnost dodnes k ověřování kvality svých služeb.

Tabulka 4: Tabeleární přehled výsledků dotazníkového šetření informovanosti
a očekávání zákazníků

PROVOZOVATELÉ PLAVEB V PRAZE				
Vyhodnocované otázky	Kampa 2013	Kampa 2014	Slapy 2013	Slapy 2014
Jak jste se o nás dozvěděli?				
Oslovila nás nabídka na webových stránkách	0%	0%	19%	17%
Oslovil nás zástupce společnosti u prodejního místa v centru Prahy	46%	41%	20%	7%
Zahlédl jsem plavidlo na řece	20%	25%	3%	7%
Využili jsme akční nabídky na slevovém portálu	0%	0%	8%	5%
Doporučení přátel	10%	12%	22%	30%
Z médií (TV, rozhlas, tisk)	7%	9%	10%	14%
V hotelu	1%	0%	0%	0%
V informačním centru	2%	2%	2%	0%
Dostal jsem jako dárek	0%	0%	1%	2%
Z promo akcí PPS	1%	0%	5%	5%
V muzeu Karla Zemana	3%	3%	0%	0%
Recenze na internetu	2%	3%	4%	6%
Plavbu jsem si vyhledal na internetu (google, seznam)	0%	0%	6%	7%
Od cestovní kanceláře	8%	5%	0%	0%
Jakým marketingovými nástroji byli osloveni?				
Tv reportáž	2%	3%	5%	6%
Rozhlasový pořad	0%	0%	1%	2%
Článek v denním tisku	8%	7%	2%	3%
Outdoorová reklama	0%	0%	0%	0%
Turistický průvodce (lonely planet, trip advisor)	8%	1%	1%	1%
Přímý prodej	35%	34%	14%	9%
Lod' plující po řece	41%	47%	23%	31%
Propagační materiály (hotelový leták, plavební řád)	1%	1%	30%	29%
Reklama na internetu	0%	0%	15%	8%
Sociální síť (facebook, twitter)	5%	7%	2%	1%
Webové stránky společnosti	0%	0%	7%	10%

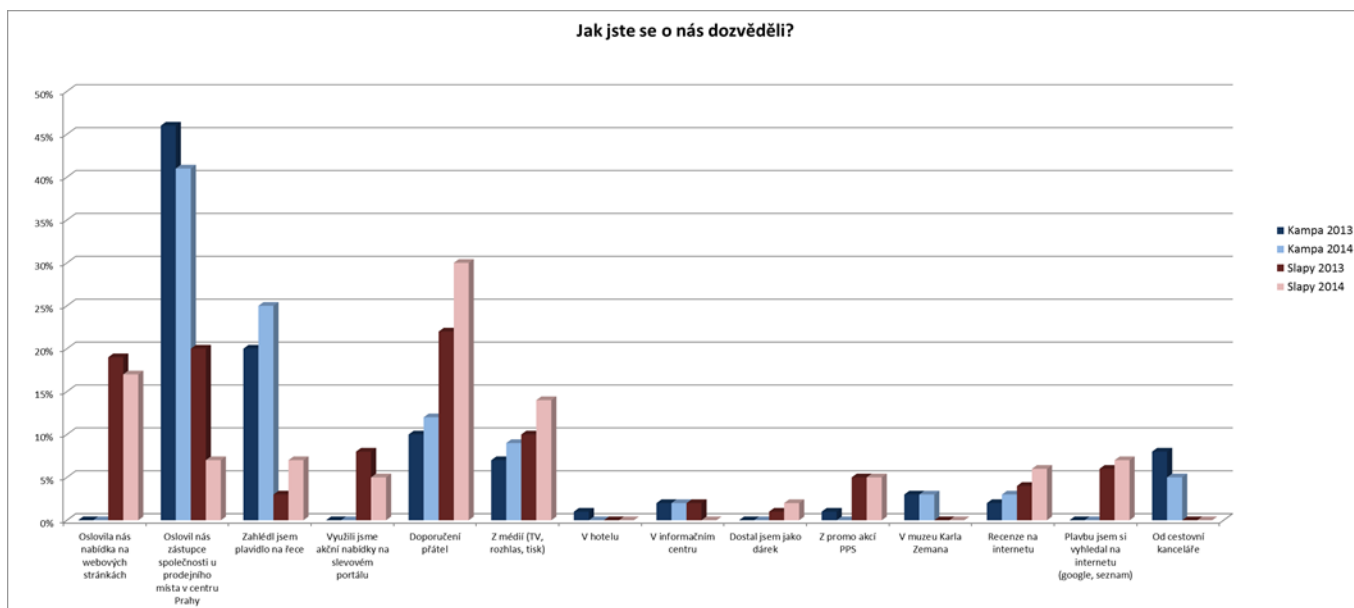
Vyhodnocované otázky	Kampa 2013	Kampa 2014	Slapy 2013	Slapy 2014
Které faktory jsou pro Vás při výběru služby rozhodující?				
Rozhodující je cena, konkrétní výběr přízřůsobím ceně	10%	12%	5%	3%
Důležitý je plavební okruh s výkladem, cena nehraje roli	34%	29%	12%	10%
Rád si nechám poradit od dispečera, kterou plavbu zvolit	10%	8%	8%	9%
Důležitý je typ lodi, na které popluji (parník, motorová loď)	19%	26%	48%	50%
Možnost občerstvení	3%	4%	5%	5%
Dostupnost přístaviště	1%	1%	1%	2%
Doporučení přátel - reference společnosti	15%	13%	10%	12%
Způsob platby	5%	5%	3%	1%
Doplňkové služby (odborný výklad, prohlídka lodě)	3%	2%	8%	8%
Co rozhoduje o opakovaném využití služeb?				
Profesionalita posádky (vzhled, uniformy, vstřícnost)	15%	15%	8%	10%
Úroveň poskytovaných služeb (čistota lodi, kvalita obsluhy, výklad)	34%	38%	12%	14%
Kvalita cateringu	2%	3%	30%	32%
Atraktivita trasy plavby	30%	32%	15%	14%
Atraktivita plavidla	19%	12%	35%	30%
Jaký způsob platby zákazník preferuje?				
Online payment	13%	17%	10%	17%
Kartou	25%	31%	15%	18%
V hotovosti	46%	34%	26%	16%
Rezervace plavby, poté platba před plavbou	1%	0%	41%	44%
Jiný (organizovaná skupina)	15%	18%	8%	5%

Zdroj: Vlastní šetření (2015)

Grafy získaných výsledků plaveb Praha Kampa a Praha – Slapy 2013-2014

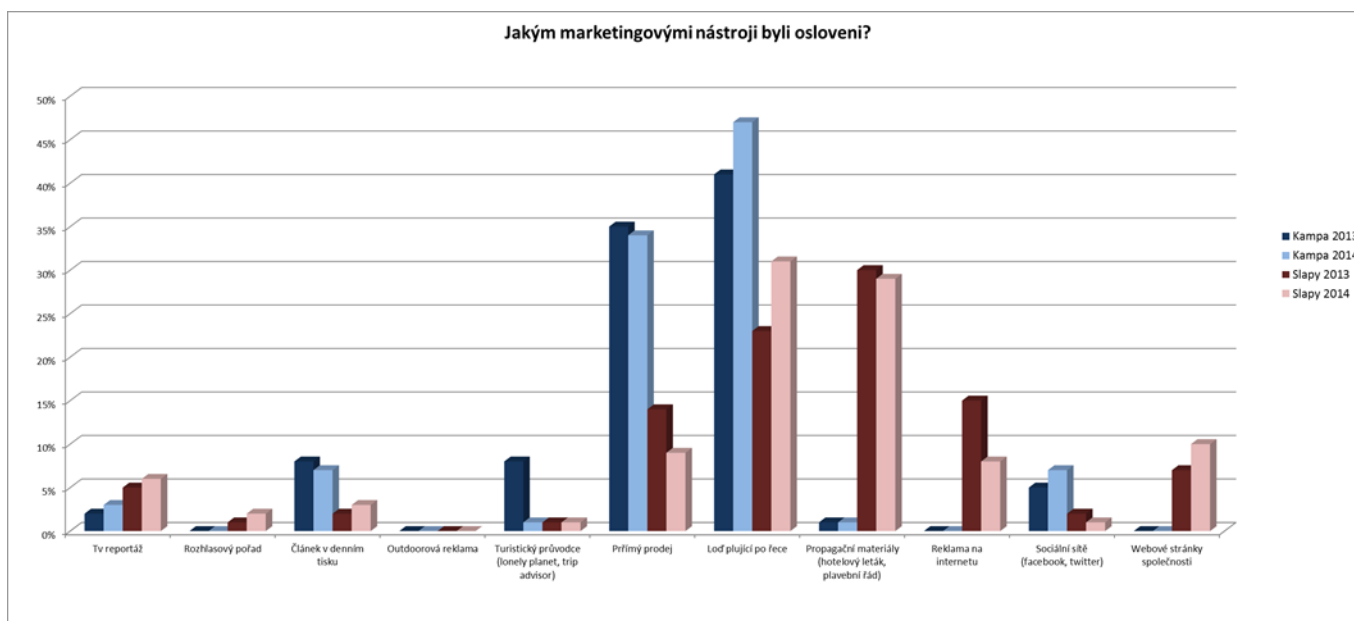
Na základě zjištěných výsledků byla získaná data rozdělena s přihlédnutím ke dvěma specifickým službám, které budou vyhodnocovány samostatně a poté zanesena do sloupcových grafů. Grafy zobrazují zároveň trendy mezi oběma plavebními sezónami.

Graf 1: Jak jste se o nás dozvěděli



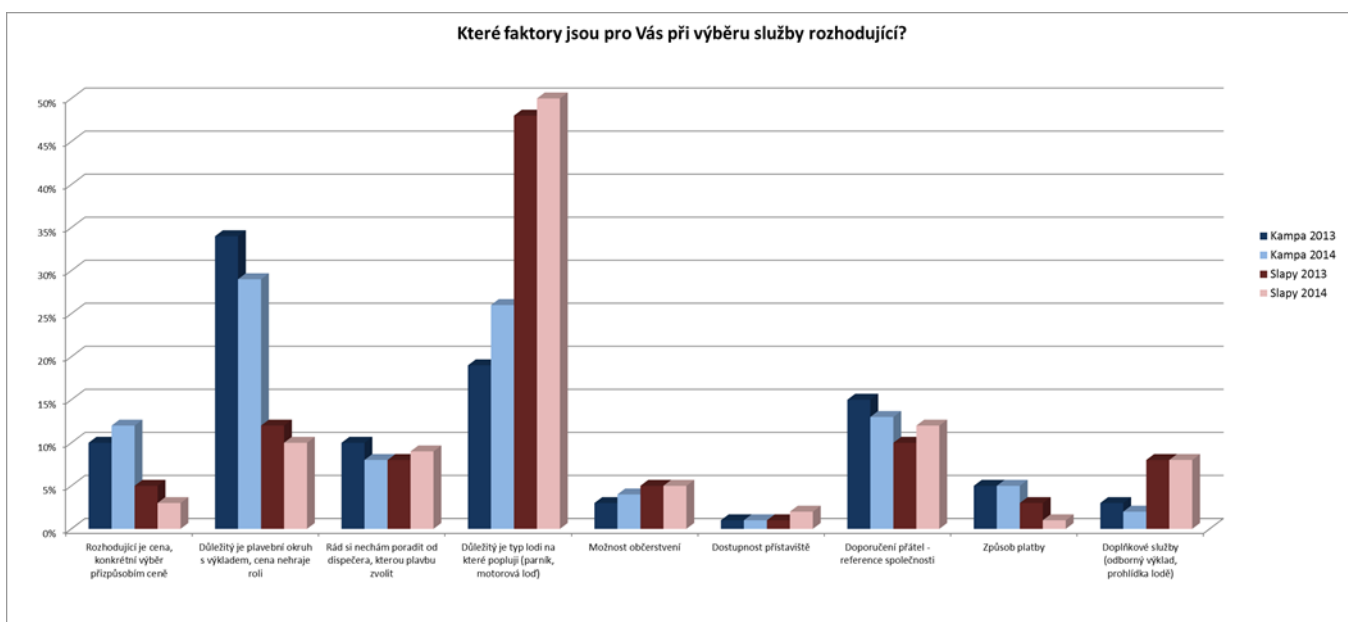
Zdroj: Vlastní šetření (2015)

Graf 2: Jakými marketingovými nástroji byli osloveni?



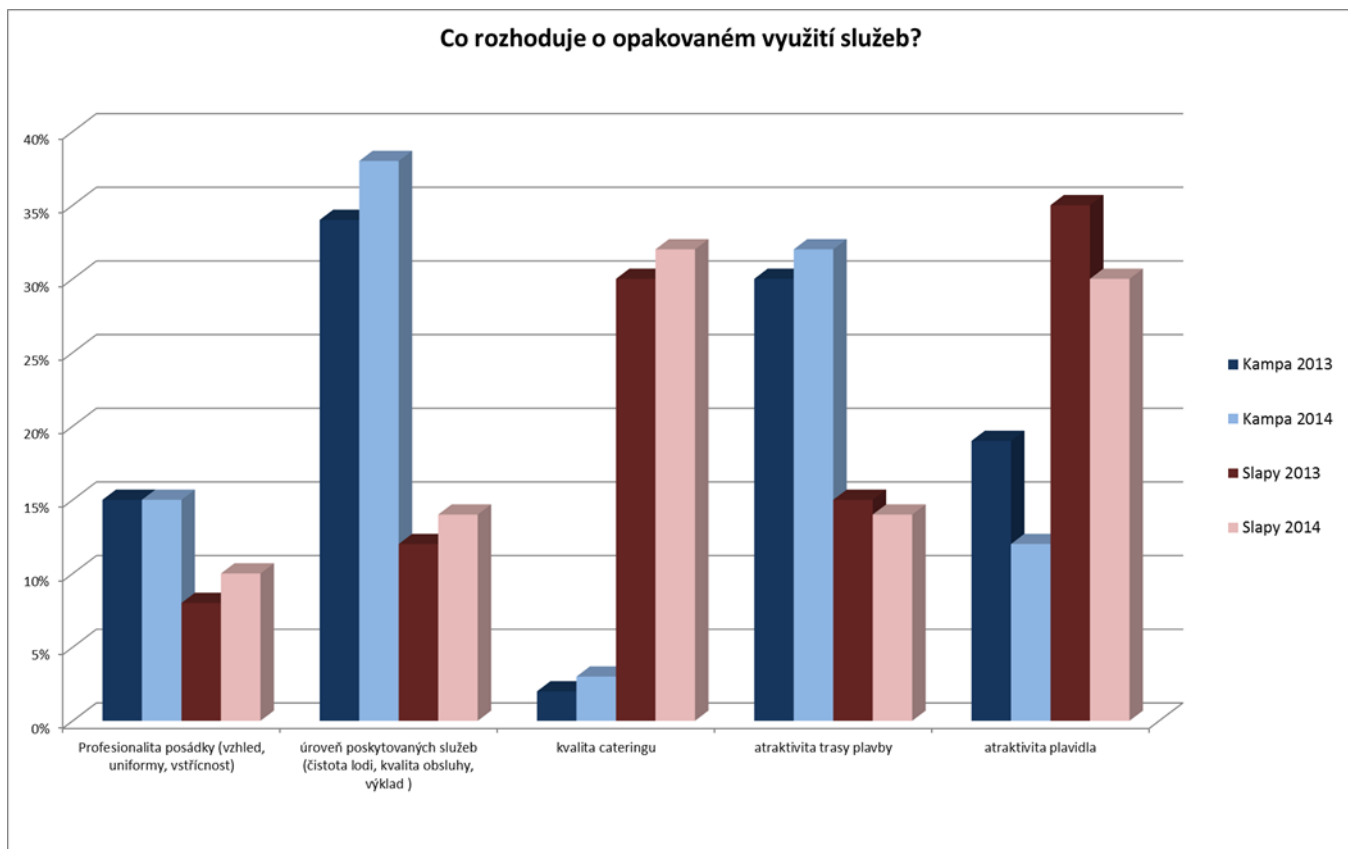
Zdroj: Vlastní šetření (2015)

Graf 3: Které faktory jsou pro Vás při výběru služby rozhodující?



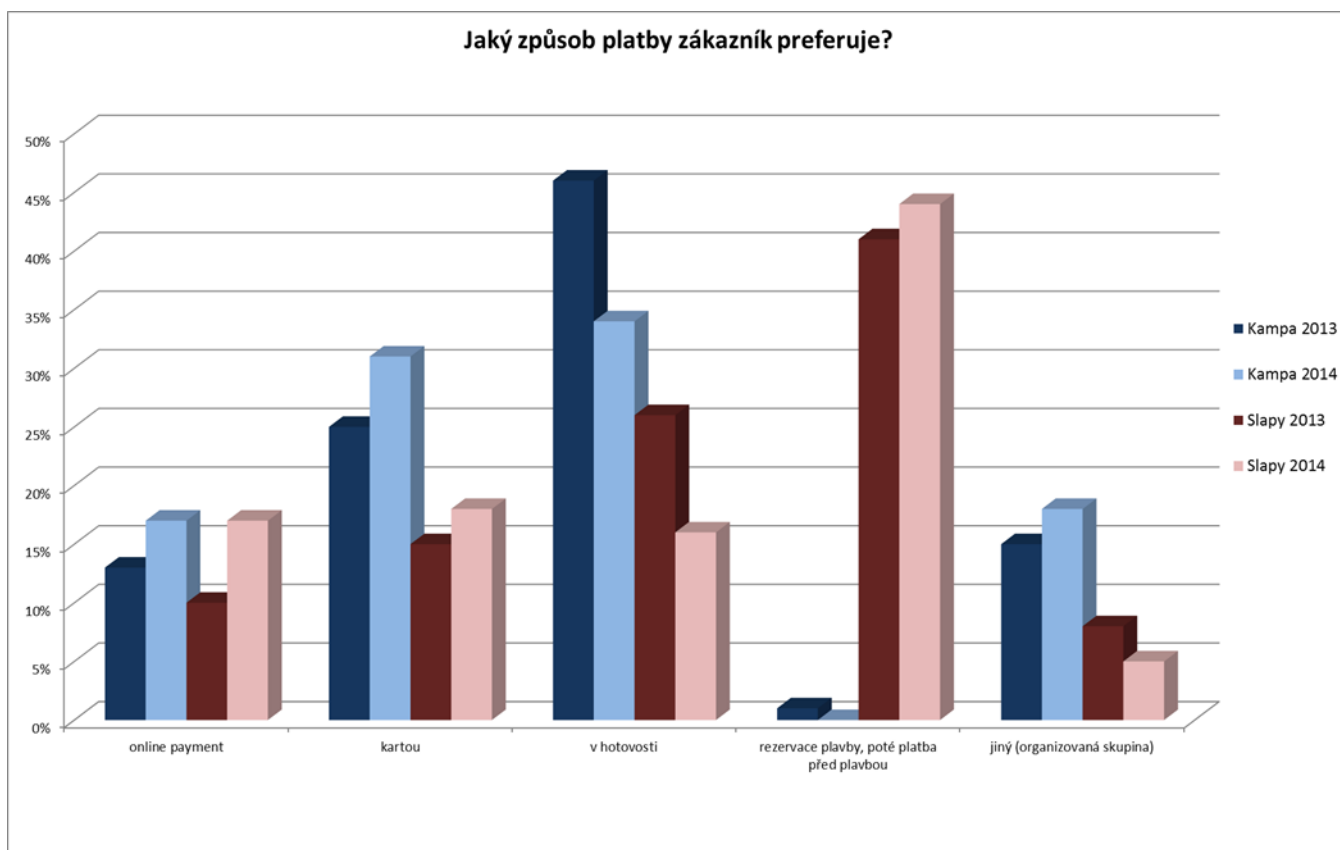
Zdroj: Vlastní šetření (2015)

Graf 4: Co rozhoduje o opakovaném využití služeb?



Zdroj: Vlastní šetření (2015)

Graf 5: Jaký způsob platby zákazník preferuje?



Zdroj: Vlastní šetření (2015)

Hodinové plavby pro zahraniční návštěvníky z Kampy

1. Hypotéza: **Zákazníci se dnes dozívají informace převážně přes Internet**

NE. Více než 40% zákazníků v obou letech získalo informaci přímo od zástupce společnosti u prodejního místa v blízkosti Královské cesty v centru Prahy.

2. Hypotéza: **Nejefektivnější propagací lodních služeb jsou mediální výstupy a outdoorová reklama**

NE. Velmi efektivní propagací plaveb se ukázal přímý vizuální kontakt, kdy zákazníka zaujaly lodě plující po řece případně kotvíci na přístavišti. Zmínky o plavbách v médiích ovlivnily třikrát menší vzorek zákazníků. Nová loď Grand Bohemia - nová loď v Praze, přinesla prokazatelný efekt. Zákazníci si více všímali nového plavidla a informovali se, se kterou lodní společností mohou plout na její palubě.

3. Hypotéza: **Nejdůležitějším parametrem výběru zákazníka je cena plavby**

NE. Zákazníci přikládají největší důraz trase plavby, typu lodi a doporučení přátel. Cena plavby hraje roli až na čtvrtém místě důležitosti.

4. Hypotéza: **Klíčová je pro zákazníka ochota personálu, kvalita občerstvení a odborný výklad**

ANO. Úroveň poskytovaných služeb, atraktivita trasy plavby a profesionalita posádky je klíčovým parametrem spokojenosti zákazníka se službou a spolehlivou garancí opakovaného využití služeb zákazníkem.

5. Hypotéza: **Zákazníci se vracejí, pokud žádné z hodnocených služeb nepřidělí známku 3 a méně...**

ANO. Plavbu na lodi opakovaně využili zákazníci, kteří v předešlém roce ohodnotili spokojenost se službami známkou 3 a lépe ve všech hodnocených kategoriích.

6. Hypotéza: **Zákazníci preferují on-line platby a důvěřují platebním branám**

ANO. Online platby a platby platebními kartami meziročně stouply na úkor plateb v hotovosti

Celodenní plavby pro české zákazníky historickým parníkem na Slapy

1. Hypotéza: **Zákazníci se dnes dozvídají informace převážně přes Internet**

ANO. Pro tento tip plavby je dostupnost ve vyhledávačích a kvalita webové prezentace společnosti klíčová. Významnou roli hraje také doporučení a mediální zmínky v televizi, rozhlase a tisku.

2. Hypotéza: **Nejefektivnější propagací lodních služeb jsou mediální výstupy a outdoorová reklama**

NE. Velmi efektní propagací plaveb zůstává přímý vizuální kontakt, kdy zákazníka zaujaly historické parníky plující po řece případně kotvící na přístavišti. Zvýšené nasazování parníků na okružní i linkové plavby v posledních dvou letech se projevilo meziročním nárůstem o 10%. Důležitou roli plní webové stránky společnosti a tištěné propagační materiály – letáky, plakáty a plavební řády, distribuované do kulturních zařízení, hotelů a restaurací.

3. Hypotéza: **Nejdůležitějším parametrem výběru zákazníka je cena plavby**

NE. Zákazníci přikládají největší důraz typu lodi. Nasazení historického parníku na tradiční linku přineslo meziročně významný nárůst cestujících. Naopak nasazení běžné motorové lodě nepřineslo takový zájem cestujících. To má souvislost s přímou propagací této služby.

4. Hypotéza: **Klíčová je pro zákazníka ochota personálu, kvalita občerstvení a odborný výklad**

ČÁSTEČNĚ. Na celodenní plavbě ukazuje zákazník největší zájem o typ plavidla – výsadním lákadlem jsou kolesové parníky. U celodenních plaveb kladou zákazníci důraz na kvalitu cateringu a obsluhy.

5. Hypotéza: **Zákazníci se vracejí, pokud žádné z hodnocených služeb nepřidělí známku 3 a méně...**

ANO. Plavbu na lodi opakovaně využili zákazníci, kteří v předešlém roce ohodnotili spokojenost se službami známkou 3 a lépe ve všech hodnocených kategoriích.

6. Hypotéza: **Zákazníci preferují on-line platby a důvěřují platebním branám**

ANO. Online platby a platby platebními kartami meziročně stouply na úkor plateb v hotovosti.

Výzkum potvrdil předpoklad funkce Internetu pro Čechy, jako hlavního nástroje na získání informací a zakoupení plaveb.

Výzkum nepotvrdil, že zákazníci ovlivňují nejvíce zprávy v médiích a outdoorová reklama. Rozhodující vliv má krásná loď na řece viditelná z mostů, břehů nebo kotvicí na lukrativním místě v blízkosti pamětihodnosti nebo v dostupnosti dopravní cesty. Důvodem je, že plavby historickými parníky mají mnohaletou tradici a jsou zavedeny po několik generací. Společnost garantuje zákazníkovi místo vyplutí ze stejného kotviště již jeden a půl století.

Cena se nepotvrdila jako pro zákazníka rozhodující. Důvodem je, že zákazníci spatřují přidanou hodnotu v nasazení historických kolesových parníků na této trase, která je doplněna o odborný poutavý výklad o pamětihodnostech během plavby a při plavbě je zajištěn kvalitní restaurační servis.

14 VYHODNOCENÍ

Dvouletý výzkum v předkládaném rozsahu u nás doposud žádná lodní společnost neuskutečnila. Není proto překvapením, že přinesl zajímavé výsledky a zároveň potvrdil dlouhodobé trendy. Z portfolia 10 okružních a linkových plaveb naší největší společnosti byly vybrány dvě plavby, rozdílné svojí náplní, délkou i skladbou zákazníků. První je hodinová plavba pro zahraniční návštěvníky centrem historického jádra města, která je závislá na přílivu zahraničních klientů. Druhou je celodenní plavba především pro české zákazníky na historickém parníku do přírody pod Slapskou přehradu.

Zahraníční zákazníci na hodinové okružní plavbě v historickém centru Prahy nepřicházejí zatím na plavby převážně na základě informací získaných z Internetu. Svoji nezastupitelnou roli hrají strategická prodejní místa v blízkosti přístavišť.

Zahraníční návštěvníci Prahy nejsou nejefektivněji oslovováni tiskovými výstupy v médiích a outdoorovou reklamou, ale přímý vizuální kontakt s plovoucími loděmi z mostů a nábřeží.

Pro rozhodování o výběru služby překvapivě nehraje zásadní roli cena plavby. Zákazník si chce pobyt užít a zajímá se na prvním místě o typ lodě, trasu plavby, zjišťuje si informace přes sociální sítě a ve značné míře dá na doporučení přátel, kteří plavbu již absolvovali.

Výzkum potvrdil, že rozhodující roli pro spokojenost zákazníků i jistotu, že se ke stejné službě v budoucnu vrátí, zůstává úroveň poskytovaných služeb, trasa plavby a profesionalita posádky.

Dlouhodobým standardem je možnost on-line plateb, které zaznamenávají trvalý nárůst.

V případě celodenní plavby pro Čechy na historickém parníku do přírody přinesl výzkum poněkud odlišné výsledky.

Internet je pro Čechy klíčovým nástrojem pro získávání informací o nabídce lodní dopravy. U Čechů hraje významnou roli také doporučení známých.

Překvapivě nejefektivnějším marketingovým nástrojem hraje vedle přímého vizuálního kontaktu s parníky plujícími po řece webová prezentace a důležité jsou i tištěné propagační materiály.

Ani Češi nevybírají služby v lodní dopravě primárně podle ceny. Klíčem úspěchu k získání zákazníka je typ lodě, v našem případě sehrál historický parník významnou

roli. Mezi českou klientelou výrazně poklesly preference plateb v hotovosti a došlo k značnému nárůstu online plateb.

Provedeme-li revizi všech plavidel využívaných v současné době plavebními společnostmi, je možné dospět k odhadu přibližně 11 tisíci míst. Ročenka dopravy pro rok 2013 uvádí 11.066 míst⁵⁴, nicméně k tomuto číslu je třeba připočítat několik se míst převozních lodí, jelikož v mnoha oblastech se právě převozní lodě využívají jako vyhlídková plavidla. Tímto principem je do jisté míry obcházen zákon o vnitrozemské plavbě a evropská směrnice, která stanovuje technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby. Nicméně v současné době Česká republika prostřednictvím Ministerstva dopravy řeší koncepční postup, kterým se dosáhne zjednodušení ve vztahu k technickým požadavkům u osobních plavidel. Z našeho pohledu se celková kapacita osobních lodí v České republice zdá být veliká, ale v porovnání s německými sousedy jsme na tom mnohem hůře, nežli by se mohlo zdát. Navíc německá strana věnuje osobní lodní dopravě mnohem více pozornosti i místa v médiích, nežli je obvyklé u nás. Přitom tradice lodní dopravy jsou v Německu srovnatelné s našimi. Příčiny tohoto fatálního stavu je nutné hledat v nedávné minulosti a samozřejmě i v současnosti.

Osobní lodní doprava byla na řekách v ČR stejně populární jako v Německu, přibližně do konce 60. let minulého století. Potom začal zájem rapidně klesat. Důvodem byl rychlý nárůst lodní dopravy, především na nově vznikajících přehradních jezerech. Současně s touto změnou, nastupoval strmý nárůst osobní automobilové dopravy, což bylo v přímé vazbě na roční produkci automobilek v ČR. S rozvojem privátní autoturistiky, klesal zájem o plavby na řekách, přičemž paradoxně stoupal počet cestujících na přehradních jezerech. Z toho vyplývá jeden zajímavý poznatek. Zájem veřejnosti o říční plavby je u nás přibližně stejně vysoký, jako u našich sousedů, nicméně až téměř do současnosti existovala jen velmi omezená nabídka. Důvodů proč tomu tak je, je více. Například na Vltavě patří mezi primární, pouze úsek z Prahy do Třebenic, neboť další pokračování v plavbě není z technických důvodů možné. Nicméně s výstavbou nových hrází na Vltavě (Hněvkovice, Kořensko), došlo i ke splavnění dalšího úseku od Českých Budějovic až na orlické přehradní jezero. Efekt těchto staveb se téměř okamžitě promítl do zvýšeného zájmu potencionální cestovní

⁵⁴ MINISTERSTVO DOPRAVY. *Ročenka dopravy 2013*. © 2014 [cit. 2014-12-11]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/ročenka_pdf/Rocenka_dopravy_2013.pdf, s. 56

klientely, což mělo odraz v rychle narůstajícím počtu nových plavebních společností v tomto vltavském úseku. Směrem po proudu jde vlastně pouze o plavby do Mělníka, popřípadě dále po Labi až do Ústí nad Labem, potažmo až do Drážďan.

Labská plavba je z pohledu osobní dopravy ještě tristnější, neboť se vlastně omezuje pouze do několika oblastí s vybudovanou infrastrukturou přístavišť, což je spíše dolní úsek toku. Navíc Labe je jako vodní cesta využíváno pro nákladní lodní dopravu mnohem intenzivněji nežli Vltava, takže lodní provoz je zde skutečně několikanásobně vyšší nežli na Vltavě. Relativně rychlý nárůst plavebních společností v posledních přibližně deseti letech však naznačuje, že zájem veřejnosti zde setrvává.

Současná nabídka služeb se mimo delších plaveb (Praha-Slapy, Praha-Mělník), profiluje vlastně v gastronomických, popřípadě společenských programech. Stálo by za úvahu zamyslet se nad tím, jakým způsobem rozšířit repertoár nabídek. Z manažerského pohledu by měly být plavby dlouhodobě atraktivní, neboť lze celkem bez větších problémů odhadnout, že tato nabídka nebude stačit a zájem veřejnosti opadne. Zkušenosti PPS ukazují, že u delších plaveb existuje silná poptávka po edukačních plavbách, nikoliv s pouhým výkladem o památkách kolem řeky. Reálný zájem veřejnosti po provozování delších plaveb je signálem, že vícehodinové plavby budou zcela určitě v popředí zájmu. Na českém knižním trhu již existuje poměrně široká nabídka publikací, jejichž obsahem jsou důkladné informace o řekách, jejich historii a okolí. Je o ně trvalý zájem i přes jejich vyšší cenu. I to ukazuje, že naše veřejnost je k podobně laděným službám nakloněná. Bylo by proto vhodné zajistit vlastní publikační činností tištěné průvodce pro nejzajímavější plavby a předložit je veřejnosti v podobě levnějšího paperbacku přímo na těchto plavbách. Možnosti, které nabízí atraktivní lodní park (historické parníky) tak můžeme ještě vylepšit.

ZÁVĚR

V diplomová práce se autor zabývá podmínkami a faktory působení lodních společností na trhu cestovního ruchu České republiky. V teoretické části je předložen na základě analýzy statistických dat, dostupné literatury i vlastního šetření podrobný přehled celého odvětví osobní lodní dopravy v ČR. V praktické části se ověřuje pomocí rozsáhlého výzkumu klíčové potřeby zákazníků, které ovlivňují úspěch plaveb z nabídky vybrané lodní společnosti. Dále se zabývá výzkumem marketingových nástrojů v osobní lodní dopravě a jejich efektivním cílením na zákazníky. Výstupem práce je praktické doporučení plavebním společnostem, které předkládá aspekty podmiňující zlepšení kvality služeb a udržení konkurenceschopnosti mezi dalšími subjekty cestovního ruchu.

Provozovatelé osobní lodní dopravy musejí pro udržení své pozice na trhu neustále monitorovat situaci a obchodní trendy v oboru. Tvorba účinného marketingového plánu je závislá na důkladném a správném vyhodnocení ekonomických a provozních dat. Klíčová je oblast práce s míněním a spokojeností zákazníků a vyhodnocení jejich přístupu k informacím o poskytovaných službách. Volba správné kombinace klíčových parametrů, kterými jsou technický stav lodí, atraktivní trasa plavby a lokality přístaviště, úroveň poskytovaného servisu na palubě a odpovídající konkurenceschopná cena vedou k trvalému navyšování obrátu a budování stabilní pozice na trhu.

Okamžitý přístup zákazníka k důležitým informacím o nabízené službě a možnost důvěryhodného ověření kvality služby z referencí přes sociální sítě vede k vyrovnaní informační asymetrie mezi klientem a poskytovatelem. Požadavky a očekávání zákazníků a důvody, podle kterých se rozhodují o výběru služby, jsou stále náročnější.

Vodní doprava v České republice není rozšířeným oborem, ale nabízí solidní potenciál pro cestovní ruch. Vodní cesty jsou kategorizovány v kontextu návaznosti našich řek na ostatní evropské vodní cesty a přístupu jednotlivých států Evropské unie k moři. Po vstupu České republiky do Evropské unie se lodním dopravcům značně zjednodušila pozice, zejména při provozu na západních vodních cestách, neboť zaniklo množství administrativních omezení a opatření, které bránily efektivnímu provozu. Sjednocení předpisů napomohlo k ulehčení do té doby velmi komplikovaných postupů například při technických prohlídkách plavidel. Legislativní roztržičnost byla často příčinou, různých požadavků při klasifikačních prohlídkách. Například velmi často vznikaly situace, kdy každý národní předpis požadoval při prohlídkách jiné konstrukční

řešení na plavidle. Čeští provozovatelé tak ztráceli v mnoha ohledech konkurenční výhodu oproti ostatním evropským rejdařům. Při studiu této problematiky se ukazuje, jak je již popsáno dříve nesoulad při implementaci evropských předpisů týkajících se technických požadavků pro plavidla vnitrozemské plavby. Česká republika nepožádala v době implementování této normy o uplatnění odchylek, které se týkají snížení technických požadavků pro plavidla provozovaná v zónách 3 a 4 na vnitrozemských vodních cestách. Vzhledem k absenci projednání odchylek u Evropské komise je Česká republika, respektive subjekty provozující vnitrozemskou vodní dopravu a také loděnice znevýhodněny oproti subjektům v Německu, jelikož máme přísnější požadavky na technické požadavky plavidel než Německo.

Výzkum dále sledoval roli Internetu pro Čechy i cizince, jako nástroje na vyhledávání informací o službách nabízených v osobní lodní dopravě a potvrdil jeho stále rostoucí význam. Potvrdil také zcela zásadní důležitost lukrativity místa kotvení lodí – jejich vhodného umístění na strategických místech, důležitost vzhledu lodí a jejich viditelného pohybu po řece. Krásná loď kotvící na správném místě nebo plující po řece v okolí mostů a nábřeží je nejefektivnější reklamou pro lodní společnosti. Výzkum vyvrátil parametr ceny plavby, jako rozhodujícího důvodu pro zakoupení služby. Zážitek z plavby po atraktivní trase se zajímavým okolím na základě garance doporučení přátel umožňuje pracovat s cenou i ve středních a nadprůměrných relacích. Dodržení standardů plavby zaručí návrat zákazníků na podobné plavby.

Všechny stanovené cíle teoretické i praktické části se podařilo naplnit. Práce představila ucelený přehled osobní lodní dopravy v České republice, definovala a ověřila základní podmínky a principy udržitelného fungování a rozvoje oboru, jeho tradice, regionální specifika, míru podpory oboru ze strany veřejné a státní správy a obecně místo osobní lodní dopravy v rámci cestovního ruchu jednotlivých regionů České republiky.

Práce provedeným dotazníkovým šetřením zmonitorovala jeden z klíčových parametrů trvale udržitelného rozvoje a konkurenceschopnosti lodních společností v rámci cestovního ruchu, kterým je očekávání zákazníků a jeho naplnění.

Informovanost o nabízených službách postavená na adekvátních marketingových a propagačních metodách umožňuje nejlepším lodním firmám držet dlouhodobě výsadní postavení na trhu.

Tento obor ovládal dopravu po dlouhá staletí, v naší zemi má mnohaset letou tradici a zaslouží si pro svoji šetrnost, krásu a půvab mnohem větší pozornost.

Potom se můžeme jednou společně dočkat pohledu na řeky, které budou plné krásných a bezpečných lodí, a plaveb postavených na moderní infrastruktuře přístavů na nejkrásnějších místech. Majitelé lodí budou mít radost podnikat v oboru, který se bude opírat o jasnou legislativu a bude mít díky své výjimečnosti stabilní podporu z veřejných zdrojů. Lodní linky budou prosperovat a nadšené posádky si budou vážit zákazníků, jak nejlépe umí, a postarají se svým servisem o špičkovou službu, která přináší radost, prospěch a na kterou se nezapomíná.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

BLAŽEK, M. a kol. *Lodní doprava v Brně 1946-1996*. 1. vyd. Brno: SNIP & CO, 1996. ISBN 80-85765-59-4.

BÁRTA, J. *ZA STAROU PRAHU*. *Věstník klubu za starou Prahu*, ročník XLII. (XIII.). Praha: Klub za starou Prahu, 2013. ISSN 1213-4228.

BARTOŇ, M, a M. KOMÁRKOVÁ. *Vodní dílo Štvanice – historie a současnost*. Praha: Povodí Vltavy, 2013.

DUDÁK, V. *Prahou po Vltavě*. 1. vyd. Praha: Práh, 2011. ISBN 978-80-7252-348-1.

FIALA, P. *Lodní doprava na Brněnské přehradě 1946-2006*. 1. vyd. Praha: Pavel Malkus – dopravní vydavatelství, 2006. ISBN 80-903012-9-0.

HLAVSA, V. *Malá Strana: menší město pražské*. 1. vyd. Praha: SNTL, 1983, 311 s.

HUBERT, M. *Voroplavba v Čechách*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Svoboda - Libertas, 1993. ISBN 80-205-0345-5.

HUBERT, M. *Paroplavba v Čechách*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Svoboda – Libertas, 1993. ISBN 80-205-0345-5.

HUBERT, M. *Na Vltavě v Praze – jak bylo a jak je*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, 2012. ISBN 978-80-86930-33-6.

JIRÁSEK, Z. *Z Prahy do svatojánských proudů*. 1. vyd. Praha: Turistashop, 2013. ISBN 978-80-904480-1-8.

KUČERA, V., *Architektura inženýrských staveb*, Praha: 2009, Grada Publishing, s. 320, ISBN 8024767368.

PÁTÝ, J. a kol. *Vranovská plavba 1934-1992*. 1. vyd. Znojmo: Sládek, 2000. ISBN 80-902383-3-5.

PETRÁŠ, R. *Právo a cestovní ruch*, Praha: UJAK, 2013. ISBN 978-80-7452-032-7.

SPOLEK PŘÁTEL PLAVBY. *Labsko-vltavská plavba V. - Sborník k historii lodní dopravy*. 1. vyd. Děčín: Spolek přátel plavby, 1999.

SPOLEK PŘÁTEL PLAVBY. *Labsko-vltavská plavba IX. – Sborník k historii plavby*. 1. vyd., Děčín: Spolek přátel plavby, 2003.

SPOLEK PŘÁTEL PLAVBY. *Labsko-vltavská plavba XI. – Sborník k historii plavby*. 1. vyd., Děčín: Spolek přátel plavby, 2005.

STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA. *Plavební ročenka 2012*. Praha: Státní plavební správa v Nakladatelství T, 2013. ISBN 978-80-86243-39-9.

STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA. *Plavební ročenka 2013*. Praha: Státní plavební správa v Nakladatelství T, 2014. ISBN 978-80-86243-42-9.

VICHTA, F. *Historie pražské paroplavby*. 1. vyd. České Budějovice: MCU, 2008. ISBN 80-7339-124-4.

ZIKMUND, V. SMOTLACHA, F. BLAŽÍČEK, J. O., *Parníkem po Vltavě a Labi*, Sbíрка oblastních turistických průvodců, vyd. 2., SNT 1954, s. 56

Seznam použitých zahraničních zdrojů

BOUNSKÝ, J. a K. PUHA. *Dunajská flotila*. 1. vyd. Bratislava: Slovart, 2012. ISBN 978-80-556-0497-8.

SCHUBERT, D. *Berliner Schiffe- Fahrgastschiffe typ III*. Berlin: Union Sozialer Einrichtungen gemeinnützige, 2012.

TAUSCHE, S. *SUT SCHIFFFAHRT UND TECHNIK*. Sankt Augustin: 2014. ISSN 2190-9911.

TROST, H a H, RINDT. *Dampfschiffahrt auf Elbe und Oder, den Berliner – und Märkischen Wasserstrassen mit register 1816 – 1945*. 2. Verbesserte Auflage. Hamburg: Eckardt und Messtorff, 1984. ISBN 3-7702-0503-0.

Seznam použitých internetových zdrojů

BATAKANAL. *Vodní cesta-historie*. [online]. © 2015 [cit. 2015-1-7]. Dostupné z: <http://www.batacanal.cz/vodni-cesta/historie.html>

CENTRUM SOCIÁLNÍCH SLUŽEB. *Lod' Hermes*. © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.csspraha.cz/24815-nocleharna-pro-osoby-bez-pristresi-lod-hermes>

CZECHBOAT. © 2014 [cit. 2014-12-11]. Dostupné z: <http://www.czechboat.cz/proc.html>

Evropská směrnice č. 884/2004/ES. [online]. © 2014 [cit. 2014-10-5]. Dostupné z: <http://www.ceskaplavba.cz/etc/legislativa/dohoda-agn.pdf>

GREEN YACHT HOTEL. *Historie*. © 2015 [cit. 2015-2-7]. Dostupné z: <http://www.greenyachthotel.com/cz/menu/x36-Historie.htm>

MARINA GROSSETO. *Marina*. © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.grosseto.cz/marina/o-pizzerii>

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU. *Vnitrozemská vodní doprava – koncese krok za krokem*. [online]. © 2011 [cit. 2014-10-10]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/vnitrozemska-vodni-doprava-1527.html>

MUZEUM KARLOVA MOSTU. © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.muzeumkarlovamostu.cz/cz/muzeum>

NAVALIS. © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.navalis.cz/cz/>

STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA. [online]. © 2015 [cit. 2015-1-5]. Dostupné z: <http://www.spspraha.cz/organizace/legislativa.asp>

ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST. *Strategické záměry a stavby*. © 2014 [cit. 2014-5-2]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/strategie-zamery-a-stavby/dokonceni-vltavske-vodni-cesty-ceske-budejovice-tyn-n.-vlt>.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 241/2002. o taxaci vodních nádrží a vodních toků. [online]. © 2014 [cit. 2014-1-5]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=53529&nr=241~2F2002&rpp=15#local-content>

Vyhláška 344/1995 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti. [online]. © 2015 [cit. 2015-2-2]. Dostupné z: <http://plavebniurad.cz/wp-content/public/downloads/predpisy/vyhlaska-344-1991sb.pdf>

Zákon č. 235/2004 Sb. O dani z přidané hodnoty. [online]. © 2011 [cit. 2014-10-12]. Dostupné z: www.business.center.cz/business/pravo/zakony/dph/priloha2.aspx

Zákon č. 114/1995 Sb. O vnitrozemské plavbě. [online]. © 2014 [cit. 2014-1-4]. Dostupné z: <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=114&r=1995>

Zákon č. 20/1987 Sb. O státní památkové péči. [online]. © 2015 [cit. 2015-1-5]. Dostupné z:

<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=37218&fulltext=&nr=20~2F1987&part=&name=&rpp=15#local-content>

Zákon č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání. [online]. © 2014 [cit. 2014-5-2]. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/zivnost/priloha4.aspx>

Zákon č. 254/2001 Sb. o vodách. [online]. © 2014 [cit. 2014-5-2]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=51514&nr=254~2F2001&rpp=15#local-content>

Seznam ostatních zdrojů

DIVADLO BRATŘÍ FORMANŮ. *Výroční zpráva o činnosti Divadla bratří Formanů za rok 2007*. © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.formanstheatre.cz/cj/vz/VZ-DBF-2007.pdf>

TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HL. M. PRAHY. *Ročenka dopravy Praha 2012*. Praha: TSK, 2013.

TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HL. M. PRAHY. *Ročenka dopravy Praha 2013*. Praha: TSK, 2014.

SEZNAM ZKRATEK

ATIC	Asociace turistických informačních center
BRD/SRN	Bundes republik Deutschland (Spolková republika Německo)
CK	Cestovní kancelář
ČSPLO	Československá plavba labsko-oderská s.p.
ČSSR	Československá socialistická republika
EVD	Evropská vodní doprava s.r.o.
KČT	Klub českých turistů
NDR	Německá demokratická republika
OLD	Osobní lodní doprava
PPS	Pražská paroplavební společnost a.s.
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci
ř. km.	Říční kilometr
SD	Saechsische Dampfschiffahrt (Saská paroplavební společnost)
VZK	Vodní zasilatelství Kedršt

SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK

Seznam obrázků

Obrázek 1: parník Wappen von Minden (ex. Labe)	22
Obrázek 2: Parník Bohemia v roce 1841	25
Obrázek 3: Parník Diesbar v Drážďanech	26
Obrázek 4: Hotelová loď Florentina	28
Obrázek 5: Plavba na přehradě Lipno – plavidlo Adalbert Stifter	37
Obrázek 6: Splavnění úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou	38
Obrázek 7: Solární loď Elektronemo při plavbě pražskými Benátkami	48

Seznam grafů

Graf 1: Jak jste se o nás dozvěděli?	84
Graf 2: Jakými marketingovými nástroji byli osloveni?	84
Graf 3: Které faktory jsou pro Vás při výběru služby rozhodující?	85
Graf 4: Co rozhoduje o opakovaném využití služeb?	85
Graf 5: Jaký způsob platby zákazník preferuje?	86

Seznam tabulek

Tabulka 1: Parametry českých kolesových parníků	23
Tabulka 2: Parníky Saské paroplavební společnosti	24
Tabulka 3: Vodní nádrže na Vltavě – přehled	43
Tabulka 4: Tabeleární přehled výsledků dotazníkového šetření informovanosti a očekávání zákazníků	82

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Parametry plavidel PPS/ Prague Boats	I
Příloha B – Další provozovatelé plavby OLD v Praze	II
Příloha C – Regionální plavidla	IV
Příloha D – Dotazník spokojenosti (český jazyk)	VIII
Příloha E – Dotazník spokojenosti (anglický jazyk)	X

PŘÍLOHY

Příloha A – Parametry plavidel PPS/ Prague Boats

PLAVIDLA PPS/ Prague Boats - charakteristiky						
Jméno	Ev. ozn.	Kapacita	Délka	Šírka	Rok výr.	Vyrobeno
CECILIE	111172	450	53.0	8.0	1962	D
ŠUMAVA	101550	320	57.5	9,1	1951	ČR
VYŠEHRAĐ	101255	400	62.0	10.6/6.1	1938	ČR
ODRA	101685	288	33.6	6,5	1968	P
VLTAVA	101853	450	53.4	9,1	1940	ČR
VISLA	101704	288	33.6	6,5	1965	P
DANUBIO	107075	200	38.0	6,5	1987	RUS
PRAHA	101706	164	37.0	5,4	1982	D
KOTVA	103926	200	38.2	6,5	1981	RUS
NATAL	102141	164	37.0	5,4	1983	D
LABE	108566	164	37.0	5,4	1981	D
HAMBURG	101705	164	37.0	5,4	1983	D
POSEIDON	100026	164	32.0	5,4	1987	D
VALENCIA	107423	164	37.0	5,4	1978	D
PORTO	101648	164	32.0	5,4	1988	D
CALYPSO	100081	164	32.0	5,4	1988	D
ANDANTE	32102012	74	32.0	5,4	1985	D
BOHEMIA	103339	164	32.0	5,4	1983	D
LUŽNICE	101623	164	32.0	5,4	1984	D
ADRIA	102636	12	12,9	3,9	2000	ČR
ŠÁRKA	108502	12	6,4	2,2	2009	I
BIVOJ	109680	12	7,1	2,5	2009	I
ELEKTRONEMO	109162	12	10,2	3,2	2009	ČR
VLASTA	109401	12	6,4	2,2	2010	I
LIBUŠE	108775	12	6,4	2,2	2010	I
GRAND BOHEMIA	4811670	160	37.25	5,6	2014	D

Zdroj: Vlastní šetření (2015)

Příloha B – Další provozovatelé plavby OLD v Praze

PROVOZOVATELÉ PLAVEB V PRAZE						
Jméno	Ev. ozn.	Kapacita	Délka	Šířka	Rok výr.	Vyrobeno
PRAŽSKÉ BENÁTKY s.r.o.						
NEPOMUK	106989	112	38,6	5,26	1933	BEL
VODOUCH	103990	34	9,6	3,2	2002	ČR
BLATOUCH	105894	32	9,7	3,2	2005	ČR
VODOUŠ	105813	32	9,7	3,22	2004	ČR
PUŠKVOREC	106141	32	9,7	3,2	2005	ČR
BLATOUŠ	110075	33	9,76	3,23	2011	ČR
Malá plavidla:						
BIVOJ	111932	50	12,14	3,41	2014	ČR
DOFRCHVOJ	102815	12	6,46	2,2	1999	ČR
PULEC	102821	12	6,46	2,2	1999	ČR
ČOLEK	102816	12	6,46	2,2	1999	ČR
KAČENKA	102820	12	6,46	2,2	1999	ČR
RÁKOSNÍČEK	102818	12	6,46	2,2	1999	ČR
ALKA	102116	12	8,22	2,88	1963	PLR
LODNÍ SPOLEČNOST BOHEMIA s.r.o.						
TYRŠ	102102	290	57,5	9,16	1958	ČR
ATLANTIDA	102013	146	31,98	5,4	1986	D
GLADIUS II s.r.o.						
ORCA	102209	130	35,78	6,2	1964	D
TAURUS	32105919	130	36,9	5,23	1911	D
GLADIUS	32102544	77	26,15	5,1	1957	ČR
T. BAŤA	100140	32	15,6	3,8	1968	H
ELBIS	104434	29	15,3	4,51	2002	ČR
AQUAVIA PRAHA s.r.o.						
MORAVIA	100100	98	38,2	6,7	1980	RUS
CZECHIE	32105827	250	52,78	8,09	1962	D
KLÁRA	104295	90	28,47	5,42	1978	D
CZECH BOATS s.r.o.						
CLASSIC RIVER	108490	400	53	8,08	1962	D
MARIA CROON	111650	250	32,75	5,3	1927	D
CZECH BOAT	108740	72	25,6	6,3	1956	D
EURÓPÉ RIVER PARTY s.r.o.						
EURÓPÉ	32101472	250	53	8,05	1961	D

Jméno	Ev. ozn.	Kapacita	Délka	Šírka	Rok výr.	Vyrobena
VZK - KEDRŠT						
SIRIUS	110260	35	19,9	5,32	1963	D
BASTEI	4305190	250	26,5	5,53	1965	D
KARLŠTEJN	110729	60	16,8	4,58	1911	D
REGINA	104282	100	21,5	4,3	1930	D
ADRIA BOATS - Pavel Chrobok						
SANTA MARIA	106105	12	13,78	3,84	1962	
NICOLAS	110071	12	10,5	3,35	1980	
VÁCLAV ŠVEJDA						
SLAPY	102121	74	28.47	5,4	1983	D

Zdroj: Vlastní šetření (2015)

Příloha C – Regionální plavidla

REGIONÁLNÍ PLAVIDLA						
Jméno	Ev. ozn.	Kapacita	Délka	Šírka	Rok výr.	Vyrobeno
Lipno						
VLTAVA	101217	87	26,55	5,66	1958	H
A. STIFTER	110872	250	31,83	5,87	1967	D
Třeboň						
PETR VOK	111794	52	23,9	4,13	1978	RUS
REGENT	105527	12	10,74	2,92	1966	ČR
Č. Budějovice						
V. LANNA	101935	75	26,55	5,32	1960	H
ALTONA	103424	12	13,9	3,2	1925	ČR
MALŠE	32101865	90	26	5,12	1959	ČR
Týn n. Vlt.						
REGENT	101975	12	10,74	2,92	1968	ČR
Orlík						
ORLÍK	101241	150	26,55	4,84	1962	H
ZVÍKOV	101240	150	26,75	5,6	1957	H
VLTAVA	101242	150	26,55	5,32	1962	H
OTAVA	101218	150	26,55	5,32	1963	H
ROŽMBERK	100030	150	26,55	5,32	1961	H
KRUMLOV	100142	150	26,55	5,32	1965	H
LIPNO	101216	100	26,5	5,66	1958	H
HRBÁČ	109968	12	12,5	3,12	1958	ČR
CARINA	102974	56	16,46	3,57	1930	D
DYJE	100787	150	26,55	5,32	1958	H
Slapy						
PODĚBRADKA	100811	150	26,55	5,32	1965	H
BLANICE	100812	150	26,55	5,32	1965	H
MÍR	100753	60	25,5	4,67	1957	ČR
Nelahozeves						
Blue Whale	108568	12	14,95	4,8	1997	
Hradecká plavební společnost						
HRADEC	202394	8	8,5	2,22	1999	ČR
SMIŘICE	202395	12	9,4	2,2	2008	ČR
KRÁLOVNA ELIŠKA	202396	12	15,27	3,28	2005	ČR
Dopravní podnik města Pardubic						
ARNOŠT Z PARDUBIC	103256	75	27	5,4	2001	ČR

Jméno	Ev. ozn.	Kapacita	Délka	Šírka	Rok výr.	Vyrobeno
Zdeněk Havlas - Poděbrady						
KRÁL JIŘÍ	103612	120	31,97	5,4	1983	D
BLANICE	103261	50	16,07	3,87	1927	D
Kolín						
KOLINEA		80	27	5		RUS
Ivo Jiroušek – Ústí nad Labem						
MARIE	200660	35	13,6	3,2	1928	D
Labská plavební společnost						
BOHEMIA DC	202471	300	33,72	7,32	1984	D
POSEIDON DC	201885	250	40,65	6,5	1926	D
ÚSTÍ NAD LABEM	202049	180	24,8	5,04	1950	D
PORTA BOHEMICA	201626	175	33,32	5,4	1928	D
Soutěsky Hřensko						
KAMENICE 1	201969	26	9,3	1,95	2009	ČR
KAMENICE 2	201971	26	9,3	1,95	2009	ČR
KAMENICE 3	201987	26	9,3	1,95	2009	ČR
KAMENICE 4	201988	26	9,3	1,95	2009	ČR
KAMENICE 5	201989	26	9,3	1,95	2009	ČR
KAMENICE 6	202005	26	9,3	1,95	2009	ČR
KAMENICE 7	202006	26	9,3	1,95	2009	ČR
KAMENICE 8	202016	26	9,3	1,95	2009	ČR
KAMENICE 9	202018	26	9,3	1,95	2009	ČR
KAMENICE 10	201970	26	9,3	1,95	2009	ČR
Adršpašské skály						
DC 08 - 34	200571	60	11,1	2,1	1991	ČR
DC 05 - 19	200572	60	11,1	2,1	1968	ČR
Autobusy Karlovy Vary						
OHŘE	201702	12	5,08	1,93	1999	USA
SKALKA	202053	12	6,5	1,78	1980	SVK
Přehrada Rozkoš						
ROZKOŠ	201904	10	5,5	2,45	1998	USA
Hracholusky						
PLZEŇ	101168	150	26,55	5,59	1966	H
Plavby Karlštejn – SP Praha						
VILDA I	111633	12	6,35	2,1	2002	NL
VILDA II	107453	12	8,37	2,5	2007	ČR
OSKAR		12				
Kazín – Pražské Benátky						
KAZI	110610	40	11,37	3,52	2012	ČR

Jméno	Ev. ozn.	Kapacita	Délka	Šírka	Rok výr.	Vyrobena
Regata Máchovo jezero						
HYNEK	32200476	70	15,7	2,9	1930	D
JARMILA	32201057	60	12,62	2,84	1924	D
MÁJ	32200229	250	29,55	5,77	1959	ČR
RACEK	32200395	160	26,55	5,32	1966	H
Dalešická přehrada						
HORÁCKO	304141	115	22,15	4,59	1957	D
OLD - Vranovská přehrada						
VRANOV	304186	150	26,9	5,4	1962	H
DYJE	32100787	150	26,55	5,32	1958	H
Lodní doprava Vranov						
VALENTÝNA	302530	75	22,25	4,38	1963	ČR
VIKTORIE	32302747	100	22	5,2	2007	ČR
1. Plavební – lednicko-valtický areál						
MORAVA	303010	32	12,6	3,07	2008	SVK
HANS ADAM	32302330	22	11,4	2,25	2005	D
ARNOŠTEK	32301951	18	8,06	2,34		
LEDNICE	32302749	18	8,06	2,33	2007	SVK
THAYA	32302748	18	8,06	2,33	2004	SVK
MARIE-LUISA	304087	32	12,81	3,07	2012	ČR
Lodní doprava Břeclav - Dyje						
SÁMO		12	13,5	3,12	2001	ČR
MOJMÍR	301761	11	8,53	2,37	1998	USA
SVATOPLUK	32302510	30	13,4	3,2	2006	ČR
Novomlýnská nádrž – LD Břeclav						
PÁLAVA	32303028	37	16,6	3,2	1953	D
DĚVÍN	303835	10	13,63	2,55	1953	D
Morava – Stanislav Hampala						
KORDULKA	302728	12	10,1	3,06	2007	ČR
MORAVA	302950	60	17,45	4,51	2008	ČR
Baťův kanál s.r.o.						
DANAJ	32301200	105	16,64	4,35	2000	ČR
Baťův kanál - Šulc						
SVATÁ ANNA	32302181	35	13,1	3,02	1978	RU
Vodní doprava Strážnice						
ÁMOS	32301770	45	14,45	3,15	2003	ČR
Centrum vodní turistiky Hodonín						
PÍĎA	32301405	30	9,95	3,35	1999	ČR

Jméno	Ev. ozn.	Kapacita	Délka	Šírka	Rok výr.	Vyrobena
Kpt. Jindřich Matěj						
KONSTANCIE	32301531	60	16,45	4,34	2002	ČR
Dopravní podnik města Brno						
LIPSKO	32303426	200	24,97	6,2	2010	ČR
VÍDEŇ	32303737	200	25	6,22	2011	ČR
UTRECHT	32303738	200	24,98	6,22	2011	ČR
STUTT GART	32303971	200	25	6,22	2012	ČR
DALAS	32303972	200	24,97	6,18	2012	ČR
BRNO	32300674	120	20,3	4,2	1949	ČR
Slezská Harta						
Santa Maria	303852	10	11,1	2,45	2011	ČR
Punkevní jeskyně – Moravský Kras						
Kateřina I	300640	18	6,55	1,78	1981	SVK
Macoča I	300641	18	6,55	1,78	1981	SVK
Punkva I	300642	18	6,55	1,78	1981	SVK
Svitava I	300639	18	6,55	1,78	1981	SVK
Blansko II	300637	18	6,55	1,78	1992	SVK
Komárno I	300638	18	6,55	1,78	1981	SVK
BLANSKO I	300745	18	6,55	1,78	1981	SVK
BALCARKA I	300746	18	6,55	1,78	1981	SVK
ABSOLON I	300747	18	6,55	1,78	1981	SVK
KOJÁL I	300748	18	6,55	1,78	1981	SVK
Morava II	300827	18	6,55	1,78	1992	SVK
Punkva II	300828	18	6,55	1,78	1992	SVK
Absolon II	300829	18	6,56	1,78	1992	SVK
Macoča II	300830	18	6,55	1,78	1992	SVK

Zdroj: Vlastní šetření (2015)

Příloha D – Dotazník spokojenosti (český jazyk)

Dotazník spokojenosti

Pomozte nám ještě více zlepšit naše služby

Vážená paní, vážený pane,

Jsmo velice rádi, že jste se rozhodl/a využít služeb Pražské paroplavební společnosti & Prague Boats. Naší snahou je neustále zlepšovat služby, které poskytujeme, a udržovat jejich vysokou úroveň. Potěšilo by nás tedy, kdybyste nám sdělil/a, jak kvalitně a profesionálně na Vás působil servis během rezervace jízdenky i samotné plavby. Vyplněním tohoto krátkého dotazníku nám poskytnete cenné informace o Vaší spokojenosti s našimi službami a náměty na jejich zkvalitnění. Děkujeme za Váš čas i ochotu podělit se s námi o své dojmy a poznatky. Ujistíme Vás, že informace, které nám poskytnete, budou využity k dalšímu zkvalitnění našich služeb.

Vaše odpovědi budou zařazeny do pravidelného měsíčního slosování o volný lístek na některou z našich služeb. Své kontaktní údaje prosím uveďte na závěr dotazníku, který můžete vyplnit i na našich webových stránkách.

V úctě a s námořnickým pozdravem REALIZAČNÍ TÝM PPS & PB

Zakoupení služby

Jakou službu jste si u PPS & PB vybrali?

- Hodinová plavba z Kamy
- Hodinová plavba z Rašínova nábřeží
- Dvouhodinová plavba z Rašínova nábřeží
- Hodinová plavba od Čechova mostu
- Dvouhodinová plavba od Čechova mostu
- Plavba lodí ElektroNemo & návštěva Muzea Karla Zemana
- Plavba mahagonovou lodí Pražskými Benátkami
- Plavba do ZOO Plavba na Mělník
- Plavba na Slapy Oběd na lodi
- Servírovaná večeře na lodi „Sweet Prague“
- Večeře na lodi Šumava
- Plavba do Drážďan

Jak jste se o nás dozvěděli?

- Oslovila nás nabídka na webových stránkách
- Oslovil nás zástupce společnosti u prodejního místa v centru Prahy
- Zahlédl jsem plavidlo na řece
- Využili jsme akční nabídky na slevovém portálu
- Doporučení přátel Dostal jsem jako dárek
- Z médií (TV, rozhlas, tisk) Z promo akcí PPS
- V hotelu V muzeu Karla Zemana
- V informačním centru Recenze na internetu
- Plavbu jsem si vyhledal na internetu (google, seznam)
- Od cestovní kanceláře
- Spokojenost se službami PPS & PB

Jaký marketingový nástroj Vás oslovil?

- TV reportáž Článek v denním tisku
- Rozhlasový pořad Outdoorová reklama
- Turistický průvodce (Lonely Planet, TripAdvisor)
- Přímý prodej Lod' plující po řece
- Propagační materiály (hotelový leták, plavební řád)
- Reklama na internetu Webové stránky společnosti
- Sociální sítě (facebook, twitter)

Jakým způsobem jste komunikoval/a se zaměstnancem společnosti?

- Osobně Emailem
- Telefonicky

Uveďte prosím jméno pracovníka.

Jak hodnotíte přístup pracovníka, který Váš požadavek vyřizoval? (známkuje jako ve škole)

- 1 2 3 4 5

Měl/a jste pocit, že Vám pracovník věnoval maximum času a zpracoval Váš požadavek profesionálně?

Jak jste byl/a celkově spokojen/a s našimi službami?

- 1 2 3 4 5

Jak často využíváte našich služeb?

- Tentokrát poprvé Dvakrát za rok*
- Pravidelně jednou za rok* Více než dvakrát za rok*

* Na základě čeho?

Které faktory jsou pro Vás při výběru služby rozhodující?

- Rozhodující je cena, konkrétní výběr přízpůsobím ceně
- Důležitý je plavební okruh s výkladem, cena nehraje roli
- Rád si nechám poradit od dispečera, kterou plavbu zvolit
- Důležitý je typ lodi, na které popluji (parník, motorová loď)
- Možnost občerstvení
- Dostupnost přístaviště
- Doporučení přátel - reference společnosti
- Způsob platby
- Doplnkové služby (odborný výklad, prohlídka lodě)

Když jste vybírali naši službu, hledali jste některé z následujících informací?

- Reference od ostatních návštěvníků
- Fotografie z průběhu plavby a interiérů lodí
- Nákras plavební trasy
- Počasí
- Možnosti výletů v okolí jednotlivých přístavů na trase plavby (pro plavby na Slapy a do Mělníka)
- Doplnkové služby (vzdělávací výklad, gastronomie, apod.)

Co rozhoduje o opakovaném využití našich služeb?

- Profesionální posádka (vzhled, uniformy, vstřícnost)
- Úroveň poskytovaných služeb (čistota lodi, kvalita obsluhy, výklad)
- Kvalita cateringu Atraktivita plavidla
- Atraktivita trasy plavby

Jaký způsob platby preferujete?

- Online payment
- Kartou
- V hotovosti
- Rezervace plavby, poté platba před plavbou
- Jiný (organizovaná skupina)

Informace a služby před vyplutím.

Dostupnost informací.

- 1 2 3 4 5

Informace a popis na webu či v katalogu.

- 1 2 3 4 5

Přehlednost webových stránek.

- 1 2 3 4 5

Informace od dispečera.

- 1 2 3 4 5

Uvítal/a bych v budoucnu online rezervační systém s výběrem konkrétního místa na lodi.

- ano ne

Uvítal/a bych v budoucnu výstavu o historii pražské Paroplavby.

- ano ne

Dostatečná srozumitelnost informací o nástupních místech.

- ano ne

Našel/a jsem na webu informace, které jsem hledal/a. Pokud ne, uveďte které.

- ano ne

- obrazový průvodce aplikace pro chytré telefony

Jaké informace ve výkladu Vás nejvíce zajímají?

- popis památky historie srovnání minulosti a dneška

Jste spokojeni s novými uniformami našich posádek a myslíte si, že k loďní dopravě patří uniforma?

- ano ne

Dozvěděl jsem se během plavby o ostatních produktech společnosti.

- ano ne

Doporučili byste na základě Vašich zkušeností PPS & PB Vašim přátelům či známým?

- ano ne

Využíváte služeb jiných společností loďní dopravy? Pokud ano, uveďte kterých.

- ano ne

O jaké doplňkové služby během plavby byste měli zájem.

Celkové hodnocení Vaší plavby.

- 1 2 3 4 5

Co byste do budoucna chtěl/a změnit nebo zlepšit?

Uvítáme jakékoliv náměty či připomínky, které by pomohly zkvalitnit služby, které nabízíme.

Důvěřujete platbám služeb kartou přes platební brány? (GoPay, PayPal apod.)

- ano ne

Jak hodnotíte Vaši plavbu?

Ochota personálu/ posádky/ stevardů.

- 1 2 3 4 5

Spokojenost s kvalitou interiéru a vybavení lodi.

- 1 2 3 4 5

Pohodlí a prostor během plavby.

- 1 2 3 4 5

Čistota a úklid.

- 1 2 3 4 5

Výhled z lodi.

- 1 2 3 4 5

Kvalita jídla z loďní kuchyně.

- 1 2 3 4 5

Nabídka občerstvení.

- 1 2 3 4 5

Kvalita výkladu (slyšitelnost, srozumitelnost, informativnost).

- 1 2 3 4 5

Jaký typ výkladu preferujete?

- živý přehrávaný

Děkujeme za Váš čas, který jste věnoval/a vyplnění dotazníku. Pro zařazení do slosování o ceny uveďte následující údaje:

Vaše jméno a příjmení:

Email:

Telefon:

- Souhlasím se zasíláním obchodních sdělení a novinek společností PPS & PB



Příloha E – Dotazník spokojenosti (anglický jazyk)

Customer Satisfaction Survey Questionnaire

Please help us to improve our services

Dear Sir or Madam,

We are very happy that you have chosen to use the services of Prague Steamboat Company & Prague Boats. Our priority is always the continued development and improvement of our services and we would be extremely grateful if you could take the time to complete this questionnaire. By telling us about the service that you received, both when choosing and booking the ticket and during the cruise itself, you will provide us with invaluable information which will enable us to maintain and further improve our high standards of customer service and care.

By filling in the questionnaire you will, if you so wish, be eligible to enter the draw for a free ticket on board some of our river cruises. You may enter your details both on this form and on our website.

Yours faithfully and with a nautical salute PPS & PB team.

Booking the cruise

What cruise did you choose?

- One-hour cruise from Kampa
- One-hour cruise from Rašín Embankment
- Two-hour cruise from Rašín Embankment
- One-hour cruise from Čechův Bridge
- Two-hour cruise from Čechův Bridge
- Cruise on the Elektronemo / visit to Karel Zeman Museum
- Prague Venice cruise Prague lunch cruise
- Cruise to the zoo "Sweet Prague" cruise
- Cruise to Slapy Prague dinner cruise
- Cruise to Mělník Cruise to Dresden

How did you learn about our cruises?

- On our website
- We were approached by a sales representative in the centre of Prague
- I have seen a boat on the river
- We used a special offer on a groupon website
- Friend's recommendation
- From a media (TV, radio, press) PPS promotion events
- In a hotel Karel Zeman Museum
- In an information centre Internet reviews
- It was a present
- I found it on the internet (google, seznam)
- Travel agent
- Previous experience and satisfaction with our company

How did you find out about us?

- TV spot An article in a newspaper
- Programme on the radio An outdoor advert
- A tourist guide (Lonely Planet, Trip Advisor)
- Direct sale A boat on the river
- Promotion brochures (in a hotel etc.)
- Internet advertising
- Social networks (facebook, twitter)
- Our website

How did you initially make contact with our company?

- In person Email
- Phone

Please tell us the name of the employee who dealt with your initial request.

How would you evaluate the employee's approach? (1 being the best)

- 1 2 3 4 5

Did you feel that the employee gave sufficient time and attention to you and dealt with your request in a professional manner?

Overall have you been satisfied with our services?

- 1 2 3 4 5

How often do you use our services?

- It was for the first time Twice a year
 - Once a year on a regular basis More than twice a year
- For what purpose?

Which factors are the most decisive ones for you when choosing a service?

- The price. I adjust my choice according to the price
- A cruise with commentary, the price does not matter
- I am happy to be advised by the operator
- A type of a boat (steamboat, motor boat)
- Refreshments Availability of the port
- Recommendation from friends (references)
- A type of payment
- Other services (translation, tour on the boat)

When choosing a cruise, did you look for ...?

- References from other people
- Photos of cruises and the interiors of our boats
- Cruise route Weather
- A cruise that offers the chance to explore a destination for a few hours before returning (for cruises to Mělník and Slapy)
- Other services (educational commentary, gastronomy, etc.)

What makes you decide to use our services again?

- Professionalism of the crew
- The level of services provided (tidiness, service quality, commentary)
- Catering quality Attractiveness of the ship
- Attractiveness of the cruise

What type of payment do you prefer?

- Online payment
- By card
- Cash
- To reserve the cruise and pay before the cruise
- Other

Quality of information available prior to booking

Availability of information.

- 1 2 3 4 5

Information and description on the website or in the catalogue.

- 1 2 3 4 5

Layout and ease of use of the website.

- 1 2 3 4 5

Information supplied by the company when contacted.

- 1 2 3 4 5

In the future I would like to see a reservation system which offers the possibility of choosing specific seats on the boat.

- yes no

I would be interested in seeing an exhibition about the history of the Prague Steamboat Company.

- yes no

Clarity of information regarding boarding locations.

- yes no

I found all the necessary information on the website. If not, tell us what you did not find.

- yes no

Do you trust online payment systems? (GoPay, PayPal etc.)

- yes no

How do you rate your cruise?

Helpfulness of the staff/crew/stewards.

- 1 2 3 4 5

Satisfaction with quality of the boat's interior and equipment.

- 1 2 3 4 5

Comfort and space during the cruise.

- 1 2 3 4 5

Tidiness and cleanliness.

- 1 2 3 4 5

View from the boat.

- 1 2 3 4 5

Quality of the food.

- 1 2 3 4 5

Refreshments/snacks on offer.

- 1 2 3 4 5

Quality of the presentation (audibility, clarity, information).

- 1 2 3 4 5

What kind of commentary do you prefer?

- Live
- Recorded
- Visual guide
- Applications for smart phones

What information are you most interested in receiving?

- Monument description
- History
- Comparison of the past and present

Did you like the crew's uniforms and do you think that they are appropriate for river cruises?

- yes no

Did you learn about other cruises that our company offers during the cruise?

- yes no

Based on your experience, would you recommend our services to your friends?

- yes no

Do you use services of other companies providing river cruises? If so, which ones?

- yes no

What additional services would you be interested in?

Overall evaluation of your cruise.

- 1 2 3 4 5

What would you like us to improve or change? We will be happy to hear any suggestions or comments that would help us to improve our services.

Thank you for the time you spent on the questionnaire. If you wish to enter the draw for prizes please fill in the following:

Name and surname

Email

Telephone

- I agree that you may send me business offers and news from PPS & PB
- I would rather not provide you with the details needed to enter the draw.



BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Jan Hamza

Obor: Management cestovního ruchu

Forma studia: kombinované

Název práce: Lodní doprava v rámci cestovního ruchu

Rok: 2015

Počet stran textu bez příloh: 85

Celkový počet stran příloh: 11

Počet titulů českých použitých zdrojů: 20

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 4

Počet internetových zdrojů: 18

Počet ostatních zdrojů: 3

Vedoucí práce: Ing. Jaroslava Kočová