

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: N6208 Ekonomika a Management

Studijní obor: Obchodní podnikání

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Podnikatelský koncept využití železniční tratě

193 pro cestovní ruch

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Roman Švec

Autor práce:

Bc. Jitka Vovsová

2012

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jitka VOVSOVÁ**
Osobní číslo: **E10981**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**
Název tématu: **Podnikatelský koncept využití železniční tratě 193 pro cestovní ruch**
Zadávací katedra: **Katedra obchodu a cestovního ruchu**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Analýza stávající situace v oblasti využívání potenciálu železniční tratě 193. Návrh na další rozvoj aktivit služeb cestovního ruchu ve zkoumaném regionu. Návrh podnikatelského konceptu v souvislosti s vybranou železniční tratí.

Metodický postup:

1. Studium teoretických východisek
2. Situační analýza
3. Zpracování podnikatelského konceptu
4. Návrhy a opatření

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metody. 4. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání. 5. Vlastní návrhy. 6. Závěr. 7. Seznam literatury.

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**
Rozsah pracovní zprávy: **60 - 80 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

Eisler, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005.

Fotr, J. *Podnikatelský záměr a investiční rozhodování*. Praha: Grada Publishing, 2005.

Goeldner, C. R., Ritchie, J. R. B. *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*. Hobojem: Wiley, 2009.

Horner, S., Swarbrooke, J. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada Publishing, 2003.

Jakubíková, D. *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada Publishing, 2009.


Mírvald, S. *Geografie dopravy II., Silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000.

Raší, Š. *Marketing podniku cestovního ruchu*. Banská Bystrica: Univerzita Mateja Bela, 2003.


Zelený, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Roman Švec**
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Datum zadání diplomové práce: **15. února 2011**
Termín odevzdání diplomové práce: **16. dubna 2012**


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (25)
370 05 České Budějovice


Ing. Kamil Pícha, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 3. března 2011

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Podnikatelský koncept využití železniční tratě 193 pro cestovní ruch“ vypracovala samostatně s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury a informačních zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce.

Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce.

Rovněž souhlasím s porovnáním testu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích.....

Bc. Jitka Vovsová

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu diplomové práce panu Ing. Romanu Švecovi za odborné vedení, cenné rady, podněty, připomínky a trpělivost při vypracování této diplomové práce. Dále chci poděkovat panu Kosmatovi, pracovníku Českých drah, panu Petráškovi, starostovi města Netolic a pracovníci turistického informačního centra za ochotnu a poskytnutí všech potřebných informací.

Bc. Jitka Vovsová

OBSAH

1 ÚVOD	3
2 LITERÁRNÍ REŠERŠE	4
2.1 Cestovní ruch	4
2.2 Potřeby	8
2.3 Služby.....	10
2.4 Služby cestovního ruchu	11
2.4.1 Ubytovací služby	14
2.4.2 Stravovací služby.....	15
2.4.3 Dopravní služby.....	16
2.5 Podniky služeb cestovního ruchu.....	22
2.6 Podnikatelský záměr	24
3 CÍLE A METODIKA	28
3.1 Cíle	28
3.2 Pracovní hypotézy	28
3.3 Metodika práce.....	28
4 ANALÝZA DAT	30
4.1 Analýza sekundárních dat	30
4.1.1 Charakteristika zkoumané oblasti.....	30
4.1.2 Analýza situace na železniční trati 193	37
4.1.3 Analýza konkurence	43
4.1.4 Analýza návazných služeb	45
4.2 Analýza primárních dat	46
4.2.1 Dotazníkové šetření	46
4.2.2 Řízené rozhovory.....	54
4.3 Shrnutí zjištěných údajů.....	57
5. PODNIKATELSKÝ KONCEPT	59
5.1 Základní informace	59
5.2 Vize a cíle podniku.....	60
5.3 Umístění a popis podnikatelského konceptu.....	61
5.4 Nabízené produkty	62
5.5 Personální zajištění.....	66

5.6 Analýza okolí podniku	66
5.7 Technické řešení projektu	68
5.8 Časový harmonogram	68
5.9 Ekonomické propočty	69
5.9.1 Náklady.....	69
5.9.2 Výnosy.....	72
5.9.3 Očekávané výsledky hospodaření	73
6 ZÁVĚR	75
7 SUMMARY	77
8 SEZNAM ZDROJŮ.....	78
8. 1 Literární zdroje.....	78
8.2 Elektronické zdroje	80
9 POUŽITÉ ZKRATKY.....	83
10 SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK, GRAFŮ A SCHÉMAT	84
10.1 Seznam obrázků	84
10.2 Seznam tabulek	84
10.3 Seznam grafů.....	85
10.4 Seznam schémat.....	85
11 SEZNAM PŘÍLOH	86
12 PŘÍLOHY.....	87

1 ÚVOD

Cestovní ruch je dynamicky se rozvíjejícím odvětvím s mnohými ekonomickými přínosy - příznivým vlivem na růst hrubého domácího produktu (HDP), pomáhá vytvářet nová pracovní místa a má výrazné multiplikační účinky. Z důvodu naplnění touhy po poznávání, rekreaci a splnění vlastních snů navštěvuje každoročně obrovské množství lidské populace dosud jimi nepoznaná místa, země a oblasti. Ve světovém měřítku se řadí cestovní ruch spolu automobilovým průmyslem a obchodem s ropou ke třem největším vývozním odvětvím.

Jihočeský kraj představuje jednu z oblastí s největším potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu v České republice. Podle údajů zveřejněných agenturou CzechTourism se počtem ubytovaných návštěvníků řadí na 3. až 4. místo v České republice a lze odhadovat, že tito návštěvníci přinášejí podnikatelům působícím ve službách cestovního ruchu více než 6 mld. Kč každý rok. Lidé cestují tam, kde najdou odpočinek, zábavu, rozptýlení, kulturní a sportovní vyžití, upevnění svého zdraví a v poslední době stále více vyhledávaný nevšední zážitek. Oblast Netolic má veliký potenciál ve své zachovalé přírodě a nepoškozené krajině, ve svých četných historických památkách a kulturních atraktivitách. Město a místní podnikatelé se snaží stále více rozvíjet cestovní ruch a nabídnout širokou škálu různého vyžití. Usilují o získání nových účastníků cestovního ruchu a samozřejmě i o udržení si těch stávajících.

Cílem této práce je navržení podnikatelského konceptu využití železniční tratě č. 193 pro rozvoj cestovního ruchu. Tento koncept bude vytvořen na základě důkladné analýzy trhu, území, konkurence, návazných služeb a potencionálních zákazníků. Na základě těchto dat bude následně zpracován podnikatelský koncept využívající historii tratě a okolních budov.

2 LITERÁRNÍ REŠERŠE

2.1 CESTOVNÍ RUCH

„Cestovní ruch, resp. cestování a aktivity s ním spojené, jsou spojené s životem člověka odnepaměti. S cestováním mají všichni zkušenosti a intuitivně tuší, co cestovní ruch znamená“ (Galvasová, Binek, Holeček a kol., 2008, str. 17). Mezník pro definování cestovního ruchu je považována formulace švýcarských profesorů W. Hunzikera a K. Krapfa, kteří v roce 1942 vydali dílo „Základy všeobecné nauky cestovního ruchu“. Cestovní ruch definují jako „souhrnné označení vztahů a jevů, vznikajících na základě cesty a pobytu místně cizích osob, pokud se pobytem nesleduje usídlení a pokud s ním není spojena žádná výdělečná činnost“ (Indrová a kol., 2009). Tyto základní znaky cestovního ruchu se poté v různé podobě objevují i v definicích současné doby. Stejný názor na mezník ve vymezení cestovního ruchu mají také Palatková a Zichová (2011).

Za jednu z nejlépe vystihujících definic pojmu „cestovní ruch“ lze považovat definici Světové organizace cestovního ruchu (WTO), která charakterizuje cestovní ruch jako činnost lidí, spočívající v cestování a setrvání v místech mimo místa jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho uceleného roku za účelem využití volného času, obchodu a jinými účely (Čertík, 2001).

Novacká (2010) ve své knize uvádí, co si člověk představí v prvním okamžiku pod pojmem cestovní ruch: cestování, hory, lesy, moře, galerie, festivaly, kongresy, zážitky, lidé a jejich kultury, informace, personál v ubytovacích, stravovacích, dopravních, zábavních, sportovních nebo průvodcovských službách. Už první myšlenková asociace ve vztahu k pojmu cestovní ruch naznačuje, že cestovní ruch vytváří podmínky na individuální i organizované cestování doma i v zahraničí. Ve všech případech účastník cestovního ruchu může využívat široké spektrum služeb, které vnímá jako nástroj uspokojení svých potřeb.

Jakubíková (2009) doplňuje, že pro vymezení cestovního ruchu se často používají i jiné pojmy, např. zotavení, rekreace, turistika, případně další, které však nejsou synonymem pojmu cestovní ruch ani v případě, že jsou vykonávány ve volném čase a mimo místo trvalého bydliště. Zotavení představuje všechny činnosti spojené s odstraněním únavy člověka (zdravý spánek, zdravá výživa) a všechny činnosti vykonávané ve volném čase,

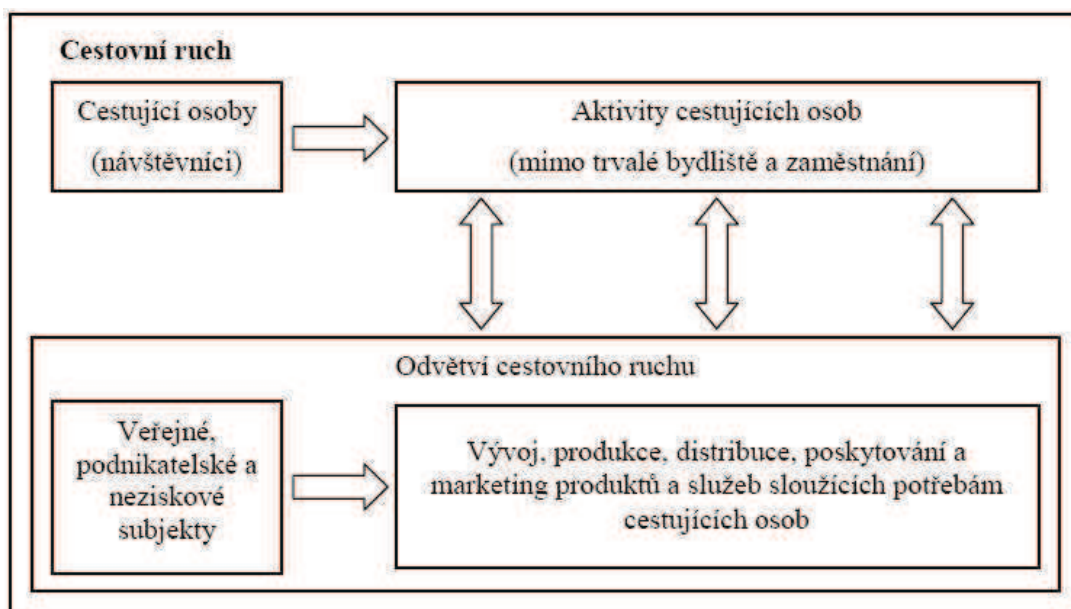
kteře jsou spojeny se změnou každodenního stereotypu (práce na zahrádce, údržba domu apod.). Recreace (např. cvičení pro tělesnou kondici, golf, lov zvěře, tanec aj.) je jedním ze základních druhů cestovního ruchu, turistika je součástí a aktivitou sportovního cestovního ruchu (např. pěší turistika, cykloturistika, vodní turistika).

Základní rysy cestovního ruchu definuje Indrová a kol. (2009) takto:

- dočasnost změny místa stálého bydliště a dočasnost pobytu mimo něj,
- nevýdělečný charakter cesty a pobytu (obvykle realizovány ve volném čase),
- vztahy mezi lidmi, které cestovní ruch vyvolává.

Na cestovní ruch lze mimo výše uvedené definice nahlížet jako na hospodářské odvětví označované někdy jako průmysl cestovního ruchu nebo také odvětví cestovního ruchu. Nejedná se o průmysl v běžném slova smyslu, ale o souhrn specifických služeb, procesů a produktů spjatých s aktivitami cestujících osob. Odvětví můžeme vymezit jako souhrn veřejných a soukromých subjektů a organizací, které se podílejí na vývoji, produkci, distribuci, poskytování a marketingu produktů a služeb sloužících potřebám cestujících (Galvasová, Binek, Holeček a kol., 2008).

Obrázek č. 1: Struktura vztahů v cestovním ruchu



Zdroj: Galvasová, Binek, Holeček a kol., 2008, str. 18

„Pro rozvoj cestovního ruchu je nutné splnit tři základní podmínky: zajistit svobodu pohybu a bezpečnost v turistickém cíli – destinaci, vytvořit dostatečný fond volného

času (pětidenní pracovní týden, dovolená v rozsahu týdnů) a zajistit přiměřené disponibilní prostředky u obyvatelstva (tedy prostředky, jež zbývají po uspokojení běžných potřeb, jako je bydlení, stravování, ošacení atd.) (Petruš, Királ'ová, Indrová a kol., 2008).

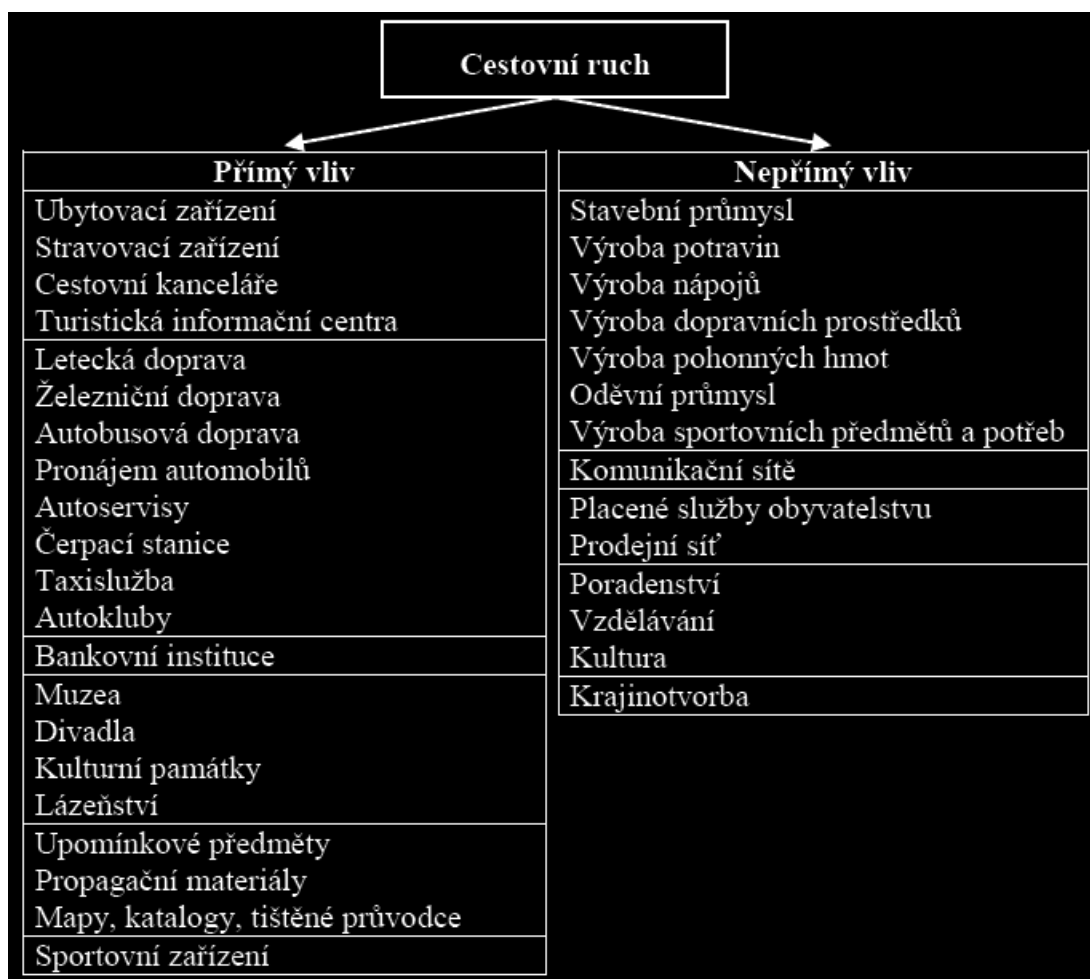
Ekonomický význam cestovního ruchu

Cestovní ruch je součástí vyspělé světové ekonomiky, podstatnou součástí životního stylu pro stále více lidí a tvoří důležitou oblast národního hospodářství.

O cestovním ruchu se ví, že má důležité ekonomické přínosy. Podílí se na růstu HDP země, pomáhá vytvářet pracovní místa, umožňuje zvýšení příjmů domácností, má výrazné multiplikační efekty. Na druhé straně má zřejmý sezónní charakter a znamená zátěž pro životní prostředí. (Jakubíková, 2009). S tímto tvrzením souhlasí i Foret, Foretová (2001) a doplňují, že cestovní ruch podporuje investiční aktivity a přispívá k vyrovnaní platební bilance. Objem tržeb se řadí ve světě na třetí místo za petrochemický a automobilový průmysl a rovněž rozsahem zaměstnanosti a tvorbou kvalitních pracovních příležitostí patří mezi nejvýznamnější ekonomická odvětví (Svatoš a kol., 2009).

Níže je zobrazeno jak cestovní ruch přímo i nepřímo ovlivňuje různé ekonomické činnosti.

Obrázek č. 2: Cestovní ruch a jeho vazby na odvětví ekonomické činnosti



Zdroj: Vystoupil, Šauer, Holešinská a kol., 2006, str. 73

Po shrnutí hlavních ekonomických přínosů cestovního ruchu Galvasová, Binek, Holeček a kol. (2008) uvádějí následující oblasti pozitivního působení:

- ve zlepšení platební bilance státu prostřednictvím příjezdového cestovního ruchu (tzn. neviditelný export),
- skrze daně a poplatky, které zvyšují příjmy do místních i státního rozpočtu,
- v oblasti podpory rozvoje malého a středního podnikání,
- ve zvyšování zaměstnanosti,
- v oblasti stimulování investic do místní infrastruktury (vodovody, kanalizace, elektrifikace, telekomunikace, silniční a železniční síť, letiště) apod.,
- v oblasti rozvoje služeb, které může využívat i místní obyvatelstvo.

2.2 POTŘEBY

Orieška (2010) ve své knize již na začátku první kapitoly píše: „Účastí na cestovním ruchu dochází k uspokojování různých potřeb.“, a proto je nutné objasnit, co pojem potřeby znamená, jak se dělí a jak lze potřeby uspokojovat. Petruš (2007) pokládá potřebu za sociálně-ekonomickou kategorii navenek se projevující jako nedostatek něčeho, co člověk vědomě vnímá. Jedinec se obvykle snaží tento nedostatek snižovat nějakou činností, které je zpravidla motivováno nějakým cílem.

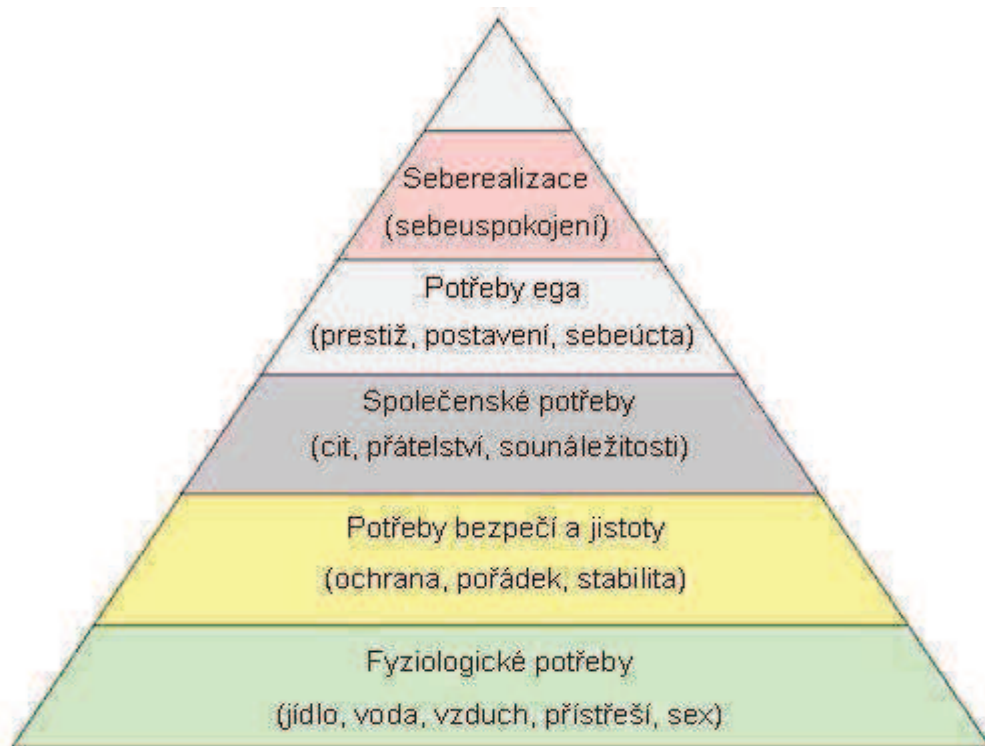
Základní členění potřeb:

- biologické potřeby – souvisejí s existencí člověka jako přírodní bytosti – výživa
- společenské potřeby – souvisejí s existencí člověka jako společenské bytosti – potřeby v oblasti vzdělání, kultury, rekreace, zábavy apod. (Petruš, 2007).

Malá (1999, str. 61) uvádí, že „člověk nepocítuje okamžitě potřebu po cestovním ruchu jako takovém, nýbrž pocítuje řadu zcela konkrétních potřeb biologického i společenského charakteru (odpočinek, změna místa, klid, seberealizace apod.). Jsou to potřeby, které existují a mohou být uspokojovány nezávisle na cestovním ruchu. Cestovní ruch vystupuje však jako jedna z cest, jeden ze způsobů jejich uspokojení.“ „V cestovním ruchu se jedná o *primární* – cílové potřeby (např. potřeba odpočinku, zábavy, společenské komunikace aj.) a potřeby *sekundární* – zprostředkující, které podmiňují efektivní uspokojování cílových potřeb (např. potřeba výživy, přenocování, potřeba přepravit se do rekreačního prostoru)“ (Orieška, 2010, str. 7).

Dle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) se v hierarchii potřeb člověka cestovním ruchem krok za krokem přenesl z oblasti potřeb luxusních a zbytných do oblasti potřeb běžných, které jsou nedílnou složkou jeho spokojeného života. Pro potřeby této práce byla vybrána jedna z nejznámějších teorií potřeb – Maslowovu teorii. „Tato teorie je založena na představě univerzální hierarchie lidských potřeb seřazených podle důležitosti do pěti úrovní. Teorie předpokládá, že jedinci usilují uspokojení potřeb na spodní úrovni předtím, než se objeví potřeby na úrovni vyšší“ (Palatková, Zichová, 2011).

Obrázek č. 3: Maslowova hierarchie potřeb



Zdroj: Schiffman, Kanuk, 2004, str. 111

Potřeby nemusejí být uspokojeny jen prostřednictvím cestovního ruchu, ale i jiným způsobem. Avšak cestovní ruch dokáže potřeby uspokojit v určitém svazku, tedy komplexně, a to často na kvalitativně vyšší úrovni (vzhledem ke změně obvyklého prostředí, eliminaci rušivých faktorů apod.) (Orieška, 2010). Při uspokojování potřeb dochází k neustále integraci, spojování i kombinování těchto potřeb, z nichž některé se stávají dominantní a mají z hlediska účasti na cestovním ruchu motivační charakter (Malá, 1999).

Orieška (2010) dále uvádí, že potřeby účastníků cestovního ruchu mohou být uspokojovány pomocí

- volných statků – přírodní statky nacházející se v rekreačním prostoru (sluneční svit, čistý vzduch, mořská voda atd.)
- služeb – podstatou služeb je činnost a její hodnota se od výrobku liší svou nemateriálností

- zboží – výrobek určený na prodej (jídlo, nápoje, upomínkové předměty, suvenýry, turistické mapy atd.)
- veřejných statků – statek určený pro kolektivní spotřebu (městské prostory, kulturní krajina).

2.3 SLUŽBY

Jak již bylo v práci zmíněno, potřeby se uspokojují pomocí volných a veřejných statků, zboží a služeb. Kotler (2007) spolu s Jakubíkovou (2009) definují shodně službu jako činnost, kterou může jedna strana nabídnout straně druhé, je zcela nehmataelná a nevytváří žádné nabyté vlastnictví.

Dále Jakubíková (2009) uvádí, že služby mají zpravidla hmotné a nehmotné aspekty:

- hmotné aspekty služeb – restaurace, hotely, dopravní prostředky
- nehmotné aspekty služeb – zábava, přátelská obsluha, atmosféra, dostupnost, zážitky.

Payne (1996) dále doplňuje prvek nehmataelnosti o nutnost určité interakce se zákazníkem nebo s jeho majetkem. Výsledkem služby není přenos vlastnictví. Služba může vést ke změně podmínek a její produkce může či nemusí být těsně spojena s fyzickým produktem.

Jednotlivé kategorie služeb Kotler (2007) charakterizuje jako:

1. Výhradně hmotné zboží (např. drogerie, potraviny).
2. Hmotný produkt spolu se službou. Zboží je nabízeno spolu se službou. Jedná se o technologicky vyspělé produkty (automobily, počítače).
3. Hybrid. Nabídka se skládá ze dvou stejných částí zboží a služby (např. restaurace je oblíbená díky své kuchyni i prvotřídním službám).
4. Hlavní služba spolu s malým podílem zboží (např. letecké služby). Letadlem se létá za účelem přemístění se, přesto se může stát, že obdržíme i něco hmotného – občerstvení.
5. Čistá služby a nabídka se skládá pouze ze služby (např. hlídání dětí, kadeřník).

Jakubíková (2009) i Masnikosová, Kuzmin (2007) se shodují na specifických vlastnostech, kterými se služby odlišují od výrobních produktů. Službám přisuzují tyto čtyři vlastnosti: nehmotnost, proměnlivost (variabilita), nedělitelnost a pomíjivost. Jakubíková (2009) doplňuje předešlé čtyři vlastnosti o další pátou vlastnost: absence vlastnictví.

2.4 SLUŽBY CESTOVNÍHO RUCHU

Služby poskytované v cestovním ruchu mají určité znaky. Jsou to jednak obecné znaky služeb, vztahující se i na služby v cestovním ruchu, a jednak speciální znaky, charakteristické pouze pro služby cestovního ruchu. (Orieška, 2010)

Tabulka č. 1: Znaky služeb

Znaky služeb	
Obecné znaky služeb (včetně služeb v cestovním ruchu)	Speciální znaky služeb (pouze u služeb cestovního ruchu)
<ul style="list-style-type: none"> • Nemateriální charakter služeb • Vysoká spotřeba živé práce při poskytování služeb • Začlenění vnějšího faktoru do procesu poskytování služeb • Soulad poskytování služeb s jejich spotřebou • Pomíjivost služeb 	<ul style="list-style-type: none"> • Časová a místní vázanost služeb na primární nabídku cestovního ruchu • Komplexnost a komplementárnost služeb • Zastupitelnost služeb • Mnohooborový charakter služeb • Nezbytnost zprostředkování služeb • Dynamika a sezónnost poptávky po službách • Nezbytnost poskytování informací o službách a jejich kvalitě • Neanonymita spotřebitele služby

Zdroj: Orieška, 2010, str. 9

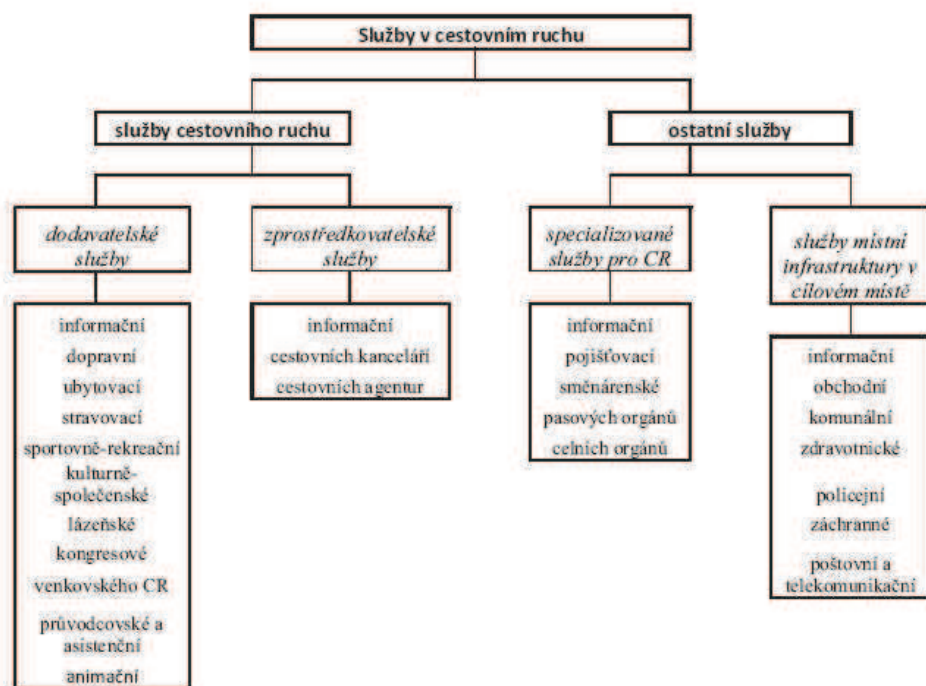
Služby cestovního ruchu dle Gúčika a kol. (2004) jsou heterogenní soubor užitečných efektů, které uspokojují potřeby návštěvníků. Mají průřezový charakter, tzn. produkují je nejen podniky cestovního ruchu, ale i další subjekty soukromého a veřejného sektoru.

Jsou pro ně charakteristické speciální znaky, jako je časová a místní vázanost na primární nabídku, komplexnost a komplementarita, mnohooborovost a nezbytnost jejich zprostředkování, dynamika služeb a sezónnost poptávky po nich, nezbytnost informací o službách a jejich kvalitě (Hesková a kol., 2006). Účastí na cestovním ruchu dochází k uspokojování různých potřeb souvisejících s cestováním a pobytem mimo místo trvalého bydliště, obvykle ve volném čase, za účelem získání komplexního zážitku podmíněného odpočinkem, poznáním, společenskými kontakty, zdravím, rozptýlením a zábavou, kulturním nebo sportovním vyžitím. Některé z těchto potřeb je možno uspokojit i mimo rámec cestovního ruchu, ale právě účast na něm představuje kvalitativně vyšší stupeň uspokojení (Orieška, 2010).

Ve službách cestovního ruchu vystupuje na straně poptávky i na straně nabídky člověk. Během spotřeby služeb je na straně poptávky zákazník, klient, který pochází z rozdílného kulturního prostředí, má rozdílné zvyklosti. Na straně nabídky vystupuje podnik, který poskytuje základní nebo doplňkové služby cestovního ruchu (Novacká a kol., 2010). V podniku cestovního ruchu jsou služby poskytovány lidmi - pracovníky. Királ'ová (2003) uvádí, že pracovníci v cestovním ruchu jsou téměř neustále ve styku s účastníky cestovního ruchu a proto je nutné výběru zaměstnanců věnovat velkou pozornost nejen z hlediska jejich zručnosti, ale také schopnosti komunikace s lidmi, asertivního chování, jazykových znalostí a motivace pracovat v cestovním ruchu. Hesková a kol. (2006) doplňuje, že z důvodu nehmotnosti služby se stává zaměstnanec součástí nabízené služby. Pro úspěšnou realizaci je tedy rozhodující jak kvalita služby, tak styl chování pracovníků. Dále zmiňuje, že mnohdy je chování pracovníků významnější, než kvalita služby samotné.

Hesková a kol. (2006) diferencovali služby v cestovním ruchu v závislosti na heterogenosti na služby cestovního ruchu, které výlučně nebo převážně uspokojují potřeby účastníků cestovního ruchu a produkují je podniky cestovního ruchu, a na ostatní služby, které produkují podniky s polyfunkčním charakterem, tj. část jejich produkce spotřebovávají účastníci cestovního ruchu, v rozhodující míře však uspokojují potřeby místního obyvatelstva.

Schéma č. 1: Struktura služeb v cestovním ruchu



Zdroj: Hesková a kol., 2006, str. 106

Další pohled na členění služeb cestovního ruchu lze nalézt u Novacké a kol.(2010), Orišky (2010) i Francové (2003), a to členění na:

1. *základní služby cestovního ruchu* - určeny k poskytování základních služeb cestovního ruchu – dopravní, ubytovací a stravovací služby
2. *doplňkové služby cestovního ruchu* - tvoří zařízení, které napomáhají a zlepšují možnosti využívat všechny funkce rekreačního prostoru, přispívají k lepšímu uspokojování potřeb, ke zlepšení ekonomických výsledků provozu zařízení ve středisku a k ochraně přírodního prostředí – sportovně-rekreační, společensko-kulturní, obchodní, lázeňsko-léčené, směnárenské, komunální, zprostředkovatelské a horské služby.

Základní služby uspokojují nejčastěji primární potřeby účastníků cestovního ruchu. Tyto služby umožňují přemístění účastníků cestovního ruchu z míst jejich trvalého bydliště do cílových míst a zpět (dopravní služby) a pobyt v cílovém místě (stravovací a ubytovací služby) (Francová, 2003). Doplnkové služby cestovního ruchu uspokojují ne primární, ale sekundární potřeby účastníků, kteří svou potřebu uspokojí pomocí

sportovně - rekreačních, společensko – kulturních nebo lázeňsko – léčebných služeb (Novacká a kol., 2010).

Dále se již budeme zabývat jen základními službami cestovního ruchu, protože ty jsou pro tuto práci nejdůležitější. U dopravních služeb se zaměříme na železniční dopravu.

2.4.1 Ubytovací služby

Většina autorů se shoduje, že ubytovací služby tvoří základní předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu.

Orieška (2010) konstatuje, že posláním ubytovacích služeb je umožnění přenocování nebo přechodné ubytování účastníkům cestovního ruchu mimo místo trvalého bydliště, včetně uspokojení dalších potřeb, které s přenocováním nebo přechodným ubytováním souvisejí, tedy především potřeby stravování. Čertík (2001) doplňuje, že služby související s ubytováním se často shrnují pod název hotelové služby. Jsou to aktivity, které host v ubytovacím zařízení požaduje a jsou obvykle i v místě jeho trvalého bydliště (čištění oděvů, žehlení). Ubytovací zařízení zabezpečit i aktivity spojené s využitím volného času (sportovní, společenské, kulturní) a aktivity spojené s jeho profesí (fax, připojení na internet, sekretářský servis). Dle Novacké a kol. (2010) jsou ubytovací služby nevyhnutelným základním prvkem rozvoje cestovního ruchu a realizace služeb cestovního ruchu. V teoretickém pojetí služeb cestovního ruchu mají postavení základní služby. V praktickém pojetí jsou také vnímány jako základní a nezastupitelné v produktu cestovního ruchu a v balíčkovém produktu (v zájezdu).

Ubytovací služby bývají v mnoha případech spojeny se stravovacími službami a s dalšími doplňkovými službami (poskytování informací, možnosti kulturního a sportovního vyžití, kadeřník, čistírna aj.), které mohou být placené či neplacené a jejichž rozsah a množství se odvíjí od kategorie ubytovacího zařízení. (Beránek, 2004)

Ubytovací služby se poskytují v ubytovacích zařízeních. Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 501/2006 Sb. (po novelizaci č. 20/2011 Sb.) o obecných požadavcích na využití území je obecným právním předpisem, který upravuje povinnosti provozovatelů ubytovacích zařízení a dále formuluje základní terminologické vymezení ubytovacích zařízení. Podle této vyhlášky se ubytovací zařízení člení do 4 kategorií: hotel, motel, penzion a ostatní ubytovací zařízení.

2.4.2 Stravovací služby

Tak jako ubytovací služby patří i stravovací služby do základních služeb cestovního ruchu. Stravovací služby uspokojují základní lidské potřeby a spokojenost s těmito službami může zásadně ovlivnit celkovou spokojenost účastníka cestovního ruchu. Do jaké míry bude zákazník spokojen dle kolektivu autorů (Management Consulting Group, 2008), ovlivňují tři základní prvky: subjekt (obsluha a jejich chování), objekt (pokrm, nápoje a poskytované služby) a prostory (umístění, interiér, výzdoba, zařízení).

Stravovací služby podle Francové (2003) uspokojují potřeby výživy účastníků cestovního ruchu během přepravy a pobytu. Jsou zajišťovány subjekty provozujícími společné stravování, tj. hostinskou činnost, a dalšími subjekty poskytujícími stravovací služby v omezené míře. Oriěška (2010) doplňuje, že také poskytování stravovacích služeb je podmínkou rozvoje cestovního ruchu, neboť umožňuje uspokojování základních prvků výživy účastníků cestovního ruchu.

Malá (2002) uvádí, že existují dvě formy zajištění stravování – individuální a společné. Individuální stravování spočívá v přípravě pokrmů a nápojů, jež si realizují účastníci cestovního ruchu sami ve zvoleném čase a prostoru, s vynaložením sil a prostředků, které odpovídají jejich okamžitým možnostem a potřebám. Společné stravování je realizováno jako veřejné – restaurační nebo jako účelové – uzavřené (tzn. stravování specificky vymezených skupin osob nemající nic společného s cestovním ruchem). Pro veřejné stravování je charakteristické, že klientela není předem známa, zákazník hradí plnou cenu produktu a nabídka sortimentu je poměrně široká.

Beránek (2004) zdůrazňuje, že stravovací službou je výroba, příprava a rozvoz pokrmů za účelem jejich podávání v rámci provozování hostinské živnosti, ve školní jídelně, menze, atd. Pokrmem se rozumí potravina (včetně nápoje) kuchyňsky upravená studenou nebo teplou cestou nebo ošetřená tak, aby mohla být přímo nebo po ohřevu podána ke konzumaci v rámci stravovací služby.

Restaurační stravování je poskytované jako služba a tato služba zajišťuje uspokojení širšího spektra potřeb zákazníků pomocí svých tří funkcí:

1. *funkce základní – stravovací* spočívá v zajištění výživy podáváním hlavních jídel během dne,

2. *funkce doplňková* představuje možnost občerstvení mezi hlavními jídly a nabídku nápojů,

3. *funkce společensko-zábavní* vytváří podmínky pro uspokojení potřeby společenské komunikace, setkávání, zábavy, her a pobavení v zařízeních restauračního stravování (Indrová, 2009).

2.4.3 Dopravní služby

Doprava je nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku. Ve všech etapách vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám, neboť jednotlivé oblasti světa mají rozdílný potenciál. Znamená to, že lidé nenacházejí ve svém nejbližším okolí vše, co potřebují ke svému životu. Jsou tak nuceni přemísťovat hmotné statky a sami sebe. Doprava je tedy výsledkem cílevědomé činnosti obyvatel naší planety (Mirvald, 1999). Toušek (2009) na obecné úrovni dopravu formuluje jako činnost spojenou s cílevědomým přemísťováním různého množství osob a hmotných statků v časových a prostorových souvislostech při využití různých dopravních cest. V užším smyslu se pak jedná o proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě. Goeldner a Richie (2009) zmiňují dopravu jako nedílnou součást cestovního ruchu. Rozvoj všech druhů dopravy potom závisí na výběru odpovídajícího způsobu dopravy ze strany účastníků cestovního ruchu. Dále zmiňují výhody jednotlivých druhů dopravy. Leteckou dopravu je vhodné použít pro přepravu na dlouhé a střední vzdálenosti. Přes 80% cestujících si pro kratší vzdálenosti vybírá především automobil. Velice populární je také služba rent-a-car, která je schopná nahradit leteckou dopravu. Nejrychleji rostoucím druhem dopravy v posledních letech se staly okružní jízdy. Vývoj jednotlivých forem cestovního ruchu automaticky oživuje i rozvoj dopravních služeb (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008)

Dopravní služby se z pohledu cestovního ruchu řadí společně s ubytovacími a stravovacími službami mezi základní služby cestovního ruchu a umožňují přepravu účastníka cestovního ruchu z místa trvalého bydliště do cílového místa a zpět a pohyb v cílovém místě (Orieška, 2010). Poskytování dopravních služeb souvisí s rozvojem osobní dopravy, která je z historického hlediska jednou ze základních příčin cestování a cestovního ruchu. Vztah dopravy a cestovního ruchu je ale oboustranným vztahem,

protože rozvoj jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu vyvolává vznik nových forem dopravy, rekonstrukci existující a výstavbu nové dopravní sítě, výrobu dopravních prostředků s přihlédnutím k požadavkům účastníků cestovního ruchu. Pokud doprava uspokojuje potřeby účastníků cestovního ruchu, označuje se jako rekreační doprava (Francová, 2003). V cestovním ruchu má významné místo nejen veřejná osobní doprava, ale i individuální doprava, uskutečňovaná osobními dopravními prostředky. Veřejná doprava je doprava provozovaná za předem určených a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek a přístupná každému zájemci (Orieška, 2010). Indrová a kol. (2009) doplňuje, že na kvalitě dopravních služeb do značné míry závisí spokojenost účastníka cestovního ruchu a splnění jeho představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura má pro rozvoj cestovního ruchu zásadní význam.

Základní složky dopravy definuje Šíp (1997) i Brinke (1999) shodně: základními složkami dopravy jsou dopravní prostředky (automobily, vlaky, lodě, letadla), dopravní cesty (silnice, železnice, námořní linky), dopravní infrastruktura (nádraží, benzinová čerpadla, letiště, přístavy). Tyto složky ve vztahu s prostředím, kde se realizuje doprava, určují druhy dopravy.

Dopravní služby dle Jakubíkové (2009) zahrnují služby:

- letecké dopravy
- železniční dopravy
- silniční dopravy
- námořní a říční dopravy
- vertikální dopravy (lanovky a vleky)
- dopravy v terénu (chůze, koně, osli, velbloudi aj.)
- v poslední době i kosmické dopravy.

Francová (2003) dále klasifikuje dopravu podle následujících hledisek:

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| 1. Z teritoriálního hlediska | 3. Z hlediska doby |
| ▪ vnitrostátní | ▪ celoroční |
| ▪ mezinárodní | ▪ sezónní |
| 2. Z hlediska periodicity | 4. Z hlediska placení |
| ▪ pravidelná (linková) | ▪ placená |
| ▪ nepravidelná | ▪ neplacené. |

„Postavení dopravy v rámci cestovního ruchu je však ve skutečnosti o něco komplikovanější, neboť doprava může představovat i samotný cíl, respektive hlavní náplň cestovního ruchu.“ (Galvasová, Binek, Holeček a kol., 2008, str. 113)

Železniční doprava

Železniční doprava patří ke kolejovým druhům dopravy. Hlavní přednosti vlakové přepravy jsou v hromadnosti, plynulosti, relativní bezpečnosti a nižší zátěži pro životní prostředí (nižší znečištění, hlukové zatížení a také zábor půdy). Další výhodou je její nízká závislost na přírodních jevech a na ročním období a relativní nezávislost na fosilních palivech (zejména ropě). Naopak jako nevýhoda se jeví cena – železniční doprava je dražší než autobusová doprava (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011). Zurynek, Zelený a Mervart (2008) vidí největší nevýhodu železniční dopravy v omezené dostupnosti. Další nevýhody souvis se stavem železniční infrastruktury obecně – zastaralost různých prvků infrastruktury, obecné vlastnosti či nekompatibilitu s okolím.

Šíp (1997) uvádí, že vysoké náklady na výstavbu, provoz, údržbu a na vozový park výrazně ovlivňují hustotu železniční sítě, která je podstatně menší než silniční. V současné době se délka železniční sítě neroste, naopak klesá. V cestovním ruchu je železnice využívána až po automobilové a letecké dopravě (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008).

Základním kritériem pro členění železniční dopravy je uváděn charakter přepravovaného substrátu, kdy podle tohoto kritéria členíme železniční dopravu na nákladní a osobní (Čertík a kol., 2001). Osobní doprava se člení na pravidelnou dopravu (pro veřejnost a turisty), dopravu rekreačními vlaky a dopravu zvláštními mimořádnými vlaky (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008). Tato doprava se využívá především v případě mimořádně důležitých celostátních nebo mezinárodních akcí, které jsou cílem hromadné účasti. Mezi mimořádné zvláštní vlaky řadíme vlaky vyhlídkové, vzpomínkové nebo nostalgické (Čertík a kol, 2001).

Mirvald (2000) doplňuje, že v přepravě osob mají železnice perspektivu jako součást integrovaných dopravních systémů měst, v zajišťování veřejné dopravy v regionech

jako páteřní síť a v dopravě dálkové, kde již na střední vzdálenosti konkurují vysokorychlostní železnice nejen silniční, ale i letecké dopravě.

Železniční infrastruktura

Podle zákona č. 266/ 1994 o drahách, ve znění pozdějších předpisů, můžeme jako dráhu označit „cestu určenou k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.“ Podle tohoto zákona lze na dráze „provozovat drážní vozidlo, které se svojí konstrukcí a technickým stavem shoduje s požadavky na bezpečnost drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí.“ Dále tento zákon definuje provozování dráhy. Provozováním se zde označují činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Provozováním drážní dopravy dle zákona je jednání, při němž mezi provozovatelem této dopravy (dopravcem) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí a zvířat. Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek člení na dráhu celostátní (mezinárodní a celostátní veřejná železniční doprava), dráhu regionální (dráha regionálního či místního významu), vlečku (slouží vlastní potřebě provozovatele) a speciální dráhu (zabezpečení dopravní obslužnosti obce).

Podle zákona o drahách může být drážní doprava provozována veřejně nebo neveřejně. Veřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek a z veřejného jízdního řádu a tarifu. Neveřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek.

Infrastrukturou železniční dopravy dle Škapy (2003) se rozumí všechny dopravní cesty určené pro pohyb železničních vozidel včetně veškerého potřebného vybavení. Železniční sítě příslušného území se nazývá soubor všech železničních dopravních cest na daném území. Železniční síť může být vytvořena z úseků o stejném nebo různém

rozchodu kolejí¹, může být elektrizována částečně nebo plně, mohou ji tvořit úseky neelektrizované, některé mohou být jednokolejné či vícekolejné. Podle toho jak je trať skloněna mohou být železniční sítě adhezní² či ozubnicové.

Železniční vozový park a trakce

Zurynek, Zelený a Mervart (2008) člení železniční vozidla na hnací a přípojná. Dále pak můžeme hnací vozidla dělit podle pohonu, přípojná a některá hnací podle konstrukce, tříd a zvláštní účelové úpravy interiéru (např. pro přepravu kol).

Zelený (2007) uvádí, že železniční vozový park zahrnuje drážní vozidla, do nichž zahrnuje motorové nebo elektrické vozy a jednotky s vlastním pohonem, motorové nebo elektrické lokomotivy, speciální vozidla konstruovaná pro údržbu, opravy atd., vozy osobní a nákladní dopravy. Škapa (2003) dále doplňuje, že mezi hlavní hnací kolejové vozidla sloužící pro tažení přípojných vozů patří lokomotivy a motorové vozy. Lokomotivu můžeme popsat jako vozidlo určené výhradně pro vedení vlaku bez dalšího účelu (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008). Železniční hnací vozidla jsou při svých jízdách poháněny různými zdroji energie. Z tohoto pohledu je členíme na závislá (vozidla elektrické trakce), polozávislá (akumulátorová a setrvačnicková) a nezávislá (parní a motorová trakce). Dříve byl nejobvyklejším pohonem lokomotiv parní stroj, ale vývoj vyžadoval rozšiřování železniční dopravy po celém světě. Požadavky vyšších výkonů i rychlostí jízdy podpořilo použití spalovacích motorů, turbín a elektrických motorů (Škapa, 2003). Za lokomotivu se zapojují přípojná vozy. Tato „klasická“ souprava je z technických charakteristik vhodná zejména pro dálkové a silně vytížené spoje. Pro místní a méně vytíženou a zastávkovou dopravu je vhodnější motorový nebo elektrický vůz. Od lokomotivy se liší zásadně tím, že je kromě pohonu současně určen i pro přepravu cestujících či nákladů (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008).

¹ Rozchod (běžně užívaný v České republice) je definován jako vzájemná vzdálenost pojížděných hran pravého a levého kolejnicového pásu koleje, měřená pod temenem kolejnice v různé hloubce podle tvaru kolejnic

² Adheze = schopnost trakčního vozidla přenášet tažnou sílu mezi koly a jízdni dráhou

Definici trakce Zelený (2007) formuluje jako soubor zařízení a činností souvisejících s poháněním hnacího vozidla, formou pohonu, vyvíjením tažné síly nebo dynamickým brzděním. Rozeznáváme trakce: elektrická stejnosměrná, elektrická střídavá, elektrická na oba trakční systémy, elektrické motorové vozy stejnosměrné trakce a střídavé trakce, diesellová trakce a parní trakce.

Železniční stanice, železniční zastávka

Železniční stanice je dopravna³ s kolejovým rozvětvením se využívá k odbavování cestujících, přijímání a vydávání zavazadel a nakládce a vykládce a odbavování vozových zásilek, řízení sledu vlaků, křižování a předjíždění vlaků, odvěšování a přivěšování vozů, rozřadování a sestavy vlaků. Je vybavena výpravní budovou s dopravní kanceláří a odbavovací plochou pro cestující. Místo sloužící na železniční trati k nastupování a vystupování cestujících, které není dopravnou, se nazývá železniční zastávka (Zelený, 2007).

Bezpečnost drážní dopravy

K zajištění bezpečnosti provozu na železnici slouží zařízení, která se člení dle několika rozdílných hledisek. Nejdůležitější je členění podle jejich funkce na:

1. Staniční zabezpečovací zařízení – zabezpečují jízdu vlaků a posunujících dílů ve stanici
2. Traťová zabezpečovací zařízení – zabezpečují jízdu následných vlaků a vylučují jízdu protisměrných vlaků po jedné koleji
3. Přejezdová zabezpečovací zařízení – zajišťují bezpečnost silničního a železničního provozu na železničním přejezdu
4. Vlakové zabezpečovací zařízení – zajišťuje přenos návěstních znaků hlavních návěstidel na hnací vozidlo a kontroluje bdělost strojvedoucího

³ Dopravna = místo na železniční trati, které slouží k řízení sledu vlaků a případně i k provádění posunu vlaků

5. Spádovištní zabezpečovací zařízení – zabezpečuje bezpečnosti provozu na spádovišti, případně umožňuje mechanizaci a automatizaci třídicího procesu. (Leso, 2012)

Služby v železniční dopravě

Na železnici je nabízena také celá řada doplňkových služeb. Je to např. prodej cenin, informace o spojích, úchova a přeprava zavazadel, rezervace (ARES⁴), restaurační služby, odvoz a dovoz zavazadel z domu k železnici, půjčování kol a aut placení platebními kartami, služby nosičů zavazadel, zajištění vozíků na zavazadla, směnárenské služby. Mezi nejpopulárnější doplňkové služby tuzemských železnic patří přeprava jízdních kol, jež je uskutečňována ve vyhrazeném prostoru běžného osobního vozu pod dozorem cestujícího či ve speciálním vozu pod dohledem průvodčího (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011).

2.5 PODNIKY SLUŽEB CESTOVNÍHO RUCHU

Dále pro potřeby diplomové práce je nutné vymezit pojem podnikání a podnikatel. Podnikání je v České republice upraveno **obchodním zákoníkem** (zákon č. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Ten definuje podnikání jako soustavnou činnost prováděnou samostatně podnikatelem vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku. Kdo může být podnikatelem, je uvedeno také v obchodním zákoníku.

V publikaci vydanou Ministerstvem pro místní rozvoj (2008) autoři uvádějí, že podnikatelem může být fyzická či právnická osoba a že podnikem se pro účely obchodního zákoníku rozumí soubor hmotných, jakož i osobních a nehmotných složek podnikání. K podnikání náleží věci, práva a jiné majetkové hodnoty, které patří podnikateli a slouží k provozování podniku nebo vzhledem k své povaze mají tomuto účelu sloužit.

⁴ ARES = automatizovaný rezervační systém umožňující ve vnitrostátní přepravě rezervaci míst, prodej místenek, jízdenek, lůžkových a lehátkových lístků

Obchodní zákoník definuje následující právnické osoby:

- osobní společnosti – předpokládá se osobní účast podnikatele na řízení společnosti a zpravidla neomezené ručení společníků za závazky společnosti.

Do osobních společností řadíme:

- veřejná obchodní společnost (v. o. s.)
- komanditní společnost (k. s.)
- kapitálové společnosti – společníci (zakladatelé) mají pouze povinnost vnést vklad, jejich ručení za závazky společnosti je buď omezené, nebo žádné.

Patří sem:

- společnost s ručením omezeným (s. r. o.)
- akciová společnost (a. s.)
- družstva – méně častá právní forma v podnikatelské činnosti.

Všechny typy právnických osob musí být zapsány do obchodního rejstříku (Srpová, Řehoř a kolektiv, 2010).

Orieška (2010) informuje, že základní právní normou upravující podnikatelskou činnost, jež souvisí s poskytováním služeb cestovního ruchu, je **živnostenský zákon** č. 455/1991 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Fyzická osoba, která chce podnikat, musí získat živnostenské nebo jiné oprávnění k provozování podnikatelské činnosti. Podle tohoto zákona se živností rozumí soustavnou činnost provozovaná samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených tímto zákonem. Dále jsou v živnostenském zákoně definovány subjekty oprávněné provozovat živnost. Živnosti se rozdělují na *ohlašovací*, které při splnění stanovených podmínek smějí být provozovány na základě ohlášení, a *koncesované*, které smějí být provozovány na základě koncese. Ohlašovací živnosti členíme na řemeslné (hostinská činnost), vázané (průvodcovská činnost horská) a volné (ubytovací služby, provozování cestovní agentury a průvodcovská činnost v oblasti cestovního ruchu). Do koncesovaných živností můžeme zařadit například provozování cestovní kanceláře nebo silniční motorové dopravy.

Subjekty věnující se železniční přepravě

Správa železniční dopravní cesty (zástupce státu - majitele většiny železničních tratí v České republice) umožňuje přístup na železniční dopravní cestu všem dopravcům, kteří splňují podmínky stanovené **zákonem o drahách**. Podmínky pro přístup odpovídají evropským standardům a jsou stejné pro všechny dopravce. S dopravcem, který splnil podmínky pro přístup na železniční dopravní cestu, uzavře Správa železniční dopravní cesty smlouvu o provozování drážní dopravy. Podrobnosti jsou v Prohlášení o dráze celostátní a regionální, které vydává Správa železniční dopravní cesty.

Základní podmínky pro přístup na železniční dopravní cestu ze zákona o drahách:

- být zapsán v obchodním rejstříku
- být držitelem platné licence na provozování drážní dopravy
- být držitelem platného osvědčení dopravce
- sjednat pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy
- s provozovatelem dráhy uzavřít smlouvu o provozování drážní dopravy
- mít přidělenou kapacitu dopravní cesty.

V České republice provozují osobní dopravu po železnici z největší části České dráhy, a.s., které vykonávají funkci provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy. Dále se osobní dopravou zabývají i další soukromé společnosti jako je například: dceřiná společnost Veolia transport Česká republika, a. s. – Connex Morava a.s., Jindřichohradecké místní dráhy a.s., Viamont Regio a.s. V rekreační přepravě působí i řada sdružení zajišťující jízdy speciálních vlaků, např. Klub přátel lokálek o.s. a Klub českých turistů.

2.6 PODNIKATELSKÝ ZÁMĚR

„Pro zajištění rozvoje podniku je nutno definovat poslání podniku, jeho cíle a strategii směřující k jejich dosažení. Podnikatelský plán je výrazem podnikatelského záměru, definuje a kvantifikuje podnikatelské cíle a strategii zvolenou k jejich dosažení.

Je vyústěním zájmů podnikatelského subjektu, vzniká na základě vnitřní potřeby managementu ovlivňovat budoucí vývoj podniku.“ (Synek a kol., 1998)

Bednářová a Škodová Parmová (2010) uvádějí, že jednou z klíčových činností při zakládání podniku je sestavení podnikatelského záměru. Ten slouží nejen podnikateli a jeho zaměstnancům, ale též externím subjektům (poskytovatelům kapitálu, jako jsou banky a investoři, obchodním partnerům a privátním či veřejnoprávním institucím) při posuzování životaschopnosti firmy. Kvalitně zpracovaný podnikatelský záměr může významně podpořit získání potřebného kapitálu.

Podnikatelský záměr je písemný dokument, ve kterém jsou uvedeny všechny faktory pro úspěšné založení firmy, či revitalizace již založené firmy. Představuje aktuální situaci, vizi do budoucna, plány jak realizovat vizi, popisuje základní smysl existence firmy, její cíle a cestu k jejich dosažení. Podnikatelský záměr odpovídá na otázky jaký je náš podnikatelský záměr, kdo jsou potencionální zákazníci, jak se o nás dozvědí, jaké jsou cíle firmy, financování firmy, kdo je konkurence, a podobně (Abrams, 2007).

Podnikatelský záměr se využívá při zakládání firmy, při poskytování bankovního úvěru, při plánování vstupu nových investorů, vlastníků a využívá se pro rozhodování a plánování. (Bednářová, Škodová Parmová, 2010)

Při zpracování podnikatelského záměru by se měly respektovat obecně platné zásady. Podnikatelský záměr by měl být:

- inovativní,
- srozumitelný a stručný,
- logický a přehledný,
- pravdivý a reálný,
- respektující rizika (Srpková, Řehoř a kolektiv, 2010).

Fotr, Souček (2005) uvádí, jaké základní části by podnikatelský záměr měl mít:

1. Realizační resumé

Součástí by měl být název a adresa firmy, kontaktní osoby, charakteristika produktu, který je náplní projektu, jejich specifických vlastností a předností vzhledem

ke konkurenci, popis trhů, na kterých se chce firma uplatnit, a distribučních cest, kterých hodlá využít, strategické zaměření firmy na období příštích 3 až 5 let, včetně jejich dlouhodobých cílů, způsobů dosažení a uvedení fáze podnikatelské činnosti, ve které se firma nachází. Dále by zde mělo být zhodnocení manažerských zkušeností a kvality klíčových pracovníků firmy ve vztahu k danému projektu a finanční aspekty zahrnující odhady zisku v následujících pěti letech, velikost potřebného kapitálu, účel jeho použití a očekávaný roční výnos pro poskytovatele kapitálu. Tento stručný souhrn by se měl zpracovat až v samém závěru vytváření podnikatelského záměru.

2. Charakteristiku firmy a jejích cílů

Tato část podnikatelského záměru by měla postihnout jak minulost firmy, tak i její přítomnost a budoucnost z hlediska základních podnikatelských cílů a strategií jejich dosažení. V této části by se měla objevit historie firmy. Důležité charakteristiky produktů (služeb), které jsou náplní projektu. Přitom je třeba specifikovat současnou fázi výzkumu a vývoje, dobu životnosti, kdo bude uživatelem, výhody vyplývající z uplatnění těchto produktů či služeb, klíčové faktory rozhodující o jejich úspěchu, způsoby ochrany produktů (vlastnictví patentů), jedinečné rysy strategie výroby, distribuce a marketingu. Dále se zde uvádějí základní strategické cíle, kterých se firma snaží realizací daného projektu dosáhnout, a specifické cíle jednotlivých oblastí firmy, ke kterým patří uspokojení poptávky a postavení firmy na trhu, inovace výrobního programu a technologie, kvalita produkce, efektivnost a finanční stabilita, sociální oblast, rozvoj organizace a řízení, ochrana životního prostředí. Stanovené cíle by měly být reálné ale i dostatečně motivující a vyjádřené v konkrétní formě.

3. Organizační řízení a manažerský tým

Zde by se mělo objevit organizační schéma s jasným vymezením pravomoci a odpovědnosti jednotlivých manažerů, charakteristiku klíčových vedoucích pracovníků z hlediska jejich rolí, věku, zkušeností, dosažených výsledků, současných i budoucích přínosů pro firmu, politiku odměňování těchto pracovníků včetně uvedení platové úrovně, vymezení dlouhodobých záměrů a cílů klíčových manažerů včetně jejich vztahu k vlastnictví firmy, stanovení klíčových řídicích pozic, které musejí být obsazeny v příštích dvou až třech letech se specifikací požadovaných dovedností a zkušeností a základní přístup k řízení firmy, informační systém pro řízení a jeho budoucí vývoj.

4. Přehled základních výsledků a závěrů technicko-ekonomické studie

V této části podnikatelského záměru jsou shrnuty výsledky a závěry technicko-ekonomické studie týkající se výrobního programu, analýzy trhu a tržní konkurence, marketingové strategie, velikosti výrobní jednotky, technologie, výrobního zařízení a základních materiálů, umístění výrobní jednotky, pracovních sil, finančně-ekonomických analýz a finančních záměrů a analýzy rizika projektu. Je zde také třeba charakterizovat zvolenou právní formu podnikatelské činnosti, uvést objem a formu kapitálu, který se do firmy vnáší, v případě akciové společnosti je vhodné uvést seznam akcionářů a jejich podíly na celkovém objemu akcií. Na závěr by se měly charakterizovat základní výsledky analýzy rizika toho to projektu, a to především klíčové faktory rizika, jejich potenciální dopady na firmu, přijatá opatření na snížení podnikatelského rizika.

5. Shrnutí a závěry

V této závěrečné části podnikatelského záměru by mělo být obsaženo shrnutí základních aspektů, rozvedených v jednotlivých oddílech tohoto záměru a časový plán realizace projektu. Zaměřit by se mělo na celkové strategické zaměření projektu s uvedením koordinace všech jeho aspektů, zdůvodnění očekávaného úspěchu projektu se zvláštní pozorností na přínos manažerského týmu, uvedení jedinečných rysů firmy, stanovení požadavků na kapitálové zajištění projektu a procentní podíl vlastnictví firmy v rukou jejích zakladatelů.

6. Přílohy

V přílohách je možné uvést výpisy z obchodního rejstříku, životopisy klíčových osobností firmy, fotografie výrobků, výsledky průzkumů trhu, výsledky propagačních akcí, výkazy zisků a ztrát, reference významných osobností aj.

3 CÍLE A METODIKA

3.1 CÍLE

Hlavním cílem této diplomové práce je na základě analýzy vybrané oblasti – Netolice navrhnout podnikatelský koncept využití železniční tratě č. 193 nacházející se v této oblasti. Vedlejším cílem je zjištění stávající situace na této železniční trati a v jejím nejbližším okolí a získání přehledu o účastnících cestovního ruchu navštěvující vybranou oblast.

3.2 PRACOVNÍ HYPOTÉZY

V diplomové práci byly stanoveny následující hypotézy, které v závěru práce budou potvrzeny či vyvráceny. K tomu budou sloužit postupy popsané níže.

H:0 Železniční trať 193 je využitelná pro potřeby cestovního ruchu

H:1 Stávající technický stav trati umožňuje její provozování

H:2 Účastníci cestovního ruchu by rádi využívali zrušenou místní železniční trať

H:3 Zkoumaná oblast nabízí ideální podmínky pro cykloturistiku, ovšem kola nelze do oblasti díky neexistenci železničního spojení dopravit

3.3 METODIKA PRÁCE

Předkládaná práce je úzce svázána s již obhájenou diplomovou prací kolegyně Ing. Moniky Veselé na téma Podnikatelský koncept ubytovacího zařízení jako součást využití železniční tratě Dívčice – Netolice pro cestovní ruch. Vzhledem k podobným cílům a stejné geografické oblasti zkoumání jsou některé výzkumné části vypracovány společně, což umožnilo efektivnější využívání výzkumných metod.

Práce odpovídá metodologii vědeckovýzkumných prací a je založena na využití široké škály vědeckých poznatků, získaných studiem odborné a vědecké literatury v podobě monografií a dalších publikací, odborných a vědeckých časopisů, výzkumů, studií a materiálů. Vzhledem k řešenému tématu je třeba shromáždit dostatečné množství dat, která by umožnila vlastní výzkum. Základní použitou metodou celé práce

je analýza, při srovnání jednotlivých zařízení jde o komparativní analýzu. Výzkum proběhl ve čtyřech etapách, které na sebe logicky navazují.

První etapa obsahovala vymezení zkoumané oblasti. Vzhledem k plánovanému navržení produktu cestovního ruchu, se vymezení opíralo o geografické informace a lokalizaci atraktivit cestovního ruchu v tomto území.

Pro další analýzu bylo nutné zajistit dostatečné množství informací ze sekundárních zdrojů (informační materiály města Netolice, turistického informačního centra, Českého statistického úřadu, agentury CzechTourism, webových stránek Místní akční skupiny Netolicko – Blanský les) a tyto informace komparovat mezi sebou, aby byl zajištěn neutrální pohled na celou aktuální situaci kolem zkoumané železniční tratě. Zajištění informací proběhlo formou rešerší statí v periodickém a odborném tisku. Na základě získaných informací byla vytvořena analýza sekundárních dat, která bude obsahovat charakteristiku zkoumané oblasti, analýzu situace na vybrané železniční trati, analýzu konkurence a analýzu navazujících služeb.

Třetí etapa zahrnovala přípravu a následné vyhodnocení dotazníků distribuovanému pomocí informačního centra a vlastního sběru v terénu. Sběr dat proběhl ve spolupráci se zmiňovanou kolegyní. V dotazníkovém šetření byl využit předem připravený dotazník, který po provedení pilotního výzkumu a následné úpravě byl dále šířen. Otázky v dotazníku byly spíše uzavřeného typu a byly zpracovány pomocí programu Microsoft Excel. Výsledky vyplývající z dotazníků byly vyjádřeny v procentech a poté znázorněny pomocí výsečových grafů.

Čtvrtá etapa výzkumu spočívala v realizaci řízených rozhovorů v Turistickém informačním centru, s pracovníkem Českých drah a se starostou města Netolice.

Poslední část diplomové práce tvoří samotný návrh podnikatelského konceptu, který vychází z veškerých získaných dat v situační analýze a možností trhu. Dále zjištěné informace slouží pro formulaci závěrů a pro potvrzení či vyvrácení pracovních hypotéz.

4 ANALÝZA DAT

4.1 ANALÝZA SEKUNDÁRNÍCH DAT

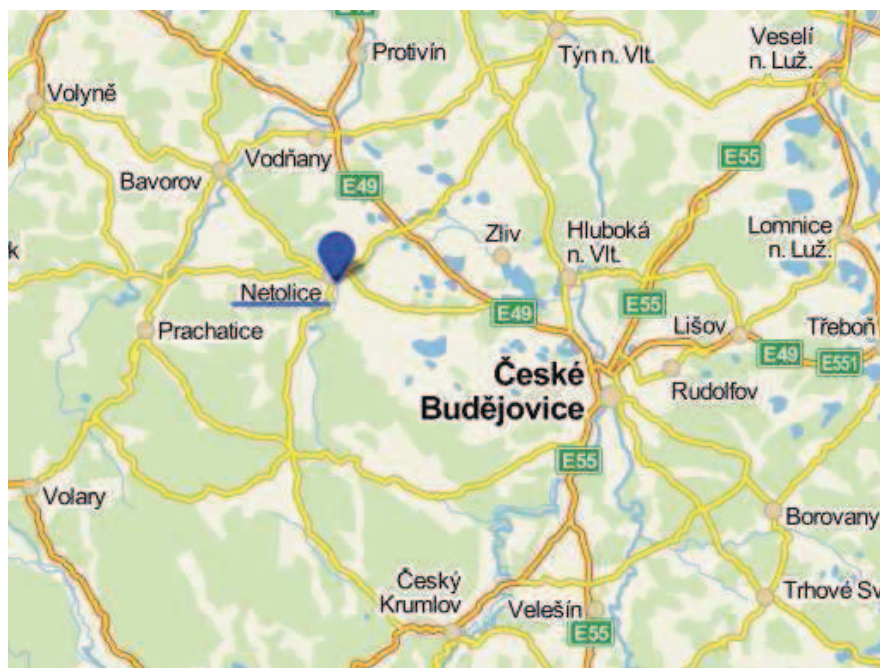
Sekundární data byla získána z veřejně dostupných internetových zdrojů, především z oficiálních stránek města Netolice, Českého statistického úřadu, agentury CzechTourism a dalších.

4.1.1 Charakteristika zkoumané oblasti

Geografické vymezení

Netolicko je typický venkovský region, který se rozkládá v Jihočeském kraji v okrese Prachatice na rozhraní Šumavy a jihočeských Blat. Rozprostírá se mezi nejvýznamnějšími turistickými centry jižních Čech, reprezentovanými městy Český Krumlov, České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Prachatice a Vodňany. Centrem Netolicka je město Netolice, které leží v nadmořské výšce 427 m. Velkou výhodou pro rozvoj cestovního ruchu je okolní neporušená krajina a strategické umístění poblíž významných měst jižních Čech (Rozvojová strategie města Netolice, 2010-2013).

Obrázek č. 4: Umístění Netolic



Zdroj: www.mapy.cz, vlastní úprava

Netolice mají dle zákona 128/2000 Sb., o obcích pověřený obecní úřad, který vykonává činnosti v oblasti samostatné působnosti vztahující se na územní obvod města a činnosti v přenesené působnosti. Město Netolice spravuje místní části Netolice a Petrův dvůr. Obecní úřad v rámci přenesené působnosti spravuje další obce: Babice, Chvalovice, Lužice, Mahouš, Němčice, Malovice a Olšovice. Celé území města můžeme dle Zákona o obcích zařadit do okresu Prachatice a vyššího územního celku Jihočeský kraj (<http://www.netolice.cz/> [online], [cit. 2012-04-21]).

Podle regionálního informačního servisu (RIS) můžeme administrativně Netolice začlenit do oblasti NUTS 2 Jihozápad, dále pod NUTS 3 Jihočeský kraj a ještě dále do části LAU 1 neboli NUTS 4 Prachatice (<http://www.risy.cz/> [online], [cit. 2012-03-04]).

Obrázek č. 5: Mapa NUTS 4



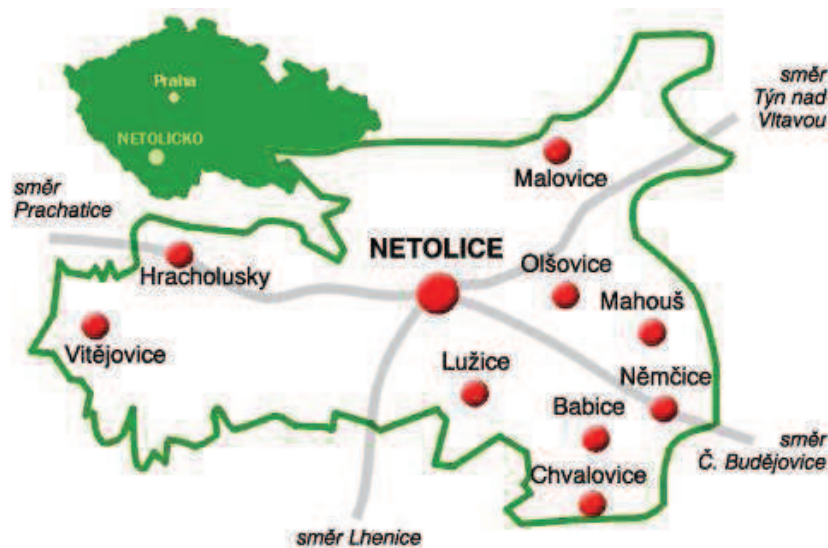
Zdroj: Regionální informační servis

Česká centrála cestovního ruchu Czech tourism rozděluje Českou republiku na 40 turistických oblastí (viz příloha č. 1) a 17 turistických regionů (viz příloha č. 2). Z pohledu cestovního ruchu jsou tedy Netolice zařazeny do turistické oblasti Šumava a regionu Šumava (<http://www.czechtourism.cz/> [online], 2010).

Mikroregion Netolicko

Město Netolice můžeme zařadit mezi dobrovolný svazek obcí nazývaný se Mikroregion Netolicko. Kromě města Netolice tvoří tento mikroregion ještě dalších 9 členských obcí: Babice, Chvalovice, Hracholusky, Lužice, Matouš, Malovice, Němčice, Olšovice a Vitějovice. Tento svazek obcí byl založen podle zákona č. 128/2000 Sb. O obcích v roce 2003 (<<http://www.netolice.cz/>>[online].[cit.2012-04-21]).

Obrázek č. 6: Mikroregion Netolicko



Zdroj: www.netolice.cz

Předmětem činnosti svazku je především dosahování ekologické stability zájmového území a jeho trvalé obyvatelnosti, například společný postup při řešení otázek protipovodňové ochrany, koordinace významných investičních akcí, obecních a územních plánování v regionálním měřítku, sladování zájmů a činností místních samospráv a propagace svazku a jeho zájmového území. Mikroregion realizoval projekt naučných stezek, informačního střediska a také archeologického parku (<<http://www.netolice.cz/>>[online].[cit.2012-04-21]).

Svazek obcí je od roku 2004 spoluzakladatelem a členem **Místní akční skupiny Blanský les-Netolicko, o.p.s.**⁵ (dále jen MAS Blanský les – Netolicko o.p.s.).

⁵ Obecně prospěšná společnost

Tato akční společnost vznikla z potřeby vzniku aktivního partnerství měst a obcí, neziskových organizací, podnikatelských subjektů a občanů v otázkách dalšího rozvoje venkova a především daného území.

MAS Blanský les – Netolicko o.p.s. působí ve 3 jihočeských svazcích obcí:

- Blanský les – podhůří (okres České Budějovice – celkem 20 obcí)
- Netolicko (okres Prachatice – celkem 9 obcí)
- Podkletí (okres Český Krumlov – 6 obcí)

Celková rozloha území MAS Blanský les – Netolicko o.p.s. je 420 km² a kromě již zmíněných tří svazků obcí jsou členy ještě podnikatelské subjekty a nestátní neziskové organizace. V roce 2005 a 2006 se podařilo MAS Blanský les – Netolicko o.p.s. získat více než 7,5 milionu Kč na projekty z oblasti agroturistiky, cestovního ruchu, zemědělského podnikání a občanské vybavenosti v obcích (<http://www.mas-netolice.cz/>)[online],[cit.2012-02-23]).

Rozvojová strategie města Netolice na období 2010 - 2013

Obec Netolice má zpracovanou vlastní rozvojovou strategii na období 2010 -2013, kde se upravuje mimo jiné rozvoj cestovního ruchu. Ve strategii jsou formulovány čtyři prioritní oblasti rozvoje:

1. Venkovská infrastruktura
2. Podnikání a rozvoj cestovního ruchu
3. Zemědělství, lesnictví
4. Kvalita života.

Prioritní oblast 2: Podnikání a rozvoj cestovního ruchu má za cíl zlepšit podmínky pro rozvoj podnikání a cestovního ruchu. Tohoto cíle by mělo být dosaženo pomocí dvou opatření:

1) *Vybudování infrastruktury pro rozvoj podnikání a cestovního ruchu* - podporou velkých investičních záměrů; vytvořením předpokladů pro využití ubytovacích kapacit a pro prodloužení pobytu turistů na území města; vytyčováním cyklotras a tras pro koně, jednáním s provozovateli; podpořením vzniku regionálních podnikatelských sítí s důrazem na agroturistiku,

2) *Zvýšení návštěvnosti města* - pomocí zmapování nabídky historických a kulturních památek, zajímavostí; propojení a využití kulturních akcí pro rozvoj cestovního ruchu; zlepšení informovanosti návštěvníků v terénu; propagace města.

Dopravní dostupnost

Dopravní služby v oblasti Netolic jsou vázány na silniční infrastrukturu. Na místní železniční trati č. 193 vedoucí z Netolic do Dívčic, kde se poté trať napojovala na hlavní železniční trať č. 190 Plzeň – České Budějovice, byla pravidelná doprava dne 26. 2. 2011 zrušena. Nejbližší železniční stanice je tedy v Dívčicích (ve vzdálenosti 11 km).

Územím prochází komunikace II. a III. třídy, jejichž stav není příliš dobrý. K hlavní komunikaci I. třídy E49 I/20 Plzeň – České Budějovice vede z města Netolic silnice II. třídy č. 122. Město je od tohoto hlavního tahu vzdáleno 7 km. Okolo města dále vede silnice II. třídy č. 145 na západ ve směru Vimperk a na jihovýchod ve směru Češnovice (k silnici I. třídy E49 I/20 Plzeň – České Budějovice). Mezi místní částí Petřův Dvůr a Netolicemi vychází směr severozápad silnice II. třídy č. 142 ve směru Bavorov a dále Volyně. Netolice jsou poměrně snadno přístupné po silnici ze všech světových stran.

Cestující hromadné autobusové dopravy mohou využívat ke své přepravě autobusové linky České Budějovice, Prachatice, Vimperk, Klatovy, Plzeň, Český Krumlov, Lhenice, Vodňany, Týn nad Vltavou, Praha a Strunkovice nad Blanicí. Autobusy na trase České Budějovice – Netolice (a zpět) a Netolice – Prachatice (a zpět) jezdí téměř každou hodinu, což jistě vyhovuje místním obyvatelům i návštěvníkům Netolic. Situace se mění o víkend (sobota + neděle), kdy se intenzita linek snížila a dostupnost se tím pádem zhoršila (<<http://www.netolice.cz/>> [online]. 2012).

Služby motoristům nabízí v Netolicích odtahová služba, autoopravda a čerpací stanice. Najdeme zde i místní TAXI službu Netolice. Parkování v centru města je možné na poměrně velkém parkovišti na náměstí a není zpoplatněno.

Rozvoj cestovního ruchu v oblasti

V rozvoji cestovního ruchu mimo aktivit samotného města napomáhá skutečnost, že Netolice jsou členem **MAS Blanský les - Netolicko, o.p.s.**, která podporuje projekty

v oblasti cestovního ruchu a to i finančně (viz výše). Dále je obec členem **Euroregionu Šumava**, ve kterém se buduje příhraniční spolupráce, reprezentuje se region a jednotlivé členské obce (<http://www.euregio.cz/>)[online]. 2011). Turistický region Šumava, jehož součástí je město Netolice, je členem **Asociace turistických regionů České republiky – ATUR CZ**, která usiluje o dobré jméno a kvalitní rozvoj služeb cestovního ruchu v turistických regionech a oblastech a o jejich připravenost přijímat domácí a zahraniční turisty (<http://www.atur.cz/>)[online]. 2012).

Atraktivita cestovního ruchu

Město Netolice a jeho okolí je charakteristické neporušenou krajinou a je tedy ideálním místem pro rozvoj cestovního ruchu. Jeho dalším kladem je bezesporu strategické umístění poblíž významných měst jižních Čech. Na Netolicku mohou uspokojit své potřeby jak turisté, milovníci architektury a jihočeské přírody, tak i houbaři a sportovní rybáři. Najdeme zde totiž množství lesů, rybníků a kulturních památek a také síť značených pěších stezek, cyklotras a naučných stezek.

Centrem kultury, zejména v letních měsících, je státní **zámek Kratochvíle** s nabídkou prohlídky interiéru i exteriéru zámku. Tento letohrádek leží cca 2 km severozápadně od Netolic a pro turisty je velkým lákadlem, což také dosvědčuje jeho vysoká návštěvnost (<http://www.zamek-kratochvile.eu/>)[online]. 2005). Velkou předností je také jeho dostupnost na tzv. velkém okruhu **naučné cyklotrasy** kolem Netolic, která je asi cca 50 km dlouhá a vede nejatraktivnějšími přírodními a historickými lokalitami v Netolicích a jejich okolí. Tzv. malý okruh, **naučná pěší stezka**, je dlouhá cca 3 km a vede historickými částmi města Netolice (<http://www.netolice.cz/>)[online]. 2012).

V Netolicích se nachází řada zajímavých architektonických památek. Tou nejvýznamnější je přemyslovský kastelánský hrad, na jehož akropoli vzniká v současné době **archeologický park** budovaný již několik let. Tento archeopark je první jihočeskou archeologickou památkou prezentovanou moderní formou přímé rekonstrukce. Cílem je vybudovat archeologický park se zaměřením na dobu vzniku českého státu (10. - 13. století), vybudování replik opevnění a obydlí včetně rozhledny ve stylu strážní věže, předvádění historických řemesel,

prezentace archeologických nálezů a konání kulturních a vzdělávacích akcí (<<http://www.netolice.cz/>>[online]. 2012).

Dále v renesančním domě na náměstí sídlí **Muzeum JUDr. Otakara Kudrny** s expozicí muzea informující o historii města, regionu a místních řemeslnických ceších a je zde umístěna jedna z největších sbírek pohlednic v Čechách a největší sbírka blatských lidových výšivek vůbec. V Netolicích se nacházejí dva kostely – **kostel sv. Václava**, původně gotický s románskými prvky a **kostel Nanebevzetí Panny Marie** z poloviny 13. století. Nejdeme zde také **neorenesanční radnici**, kašnu s chrličí na náměstí, vedle které byla slavnostně roku 1879 vysazena pamětní lípa na počest stříbrné svatby císaře Františka Josefa I., **Měšťanský pivovar**, **barokní špýchar** zvaný „Solnice“, budovu **novogotické školy**, dva **kamenné obloukové mosty** ze 17. století, **sochu sv. Jana Nepomuckého**, **roubené usedlosti** s hliněnou omazávkou, **Ziegrosserův mlýn** z roku 1664, **železniční trať** Netolice – Dívčice a nedaleké původně menší feudální sídlo **Petrův dvůr** (<<http://www.blanet.cz/>>[online]. 2010).

Zajímavostí města jsou i tři **šikmé věže** (na radnici, u kostela P. Marie a u kostela na zámku Kratochvíle) a dva **vodopády** u rybníka Mnich. Z technických památek zde najdeme **umělou stoku** zvanou „Křčínka“, na rybníku Mnich replika původní historické **kálecky** a zrekonstruované části historického **výpustního potrubí** z rybníka (<<http://www.netolice.cz/>>[online]. 2012).

Pro místní obyvatele i účastníky cestovního ruchu je po celý rok připraven široký kulturní program, například **divadelní představení**, **autorské čtení** nebo **výstavy** fotografií na zámku Kratochvíle, výstavy obrazů a fotografií v muzeu JUDr. Otakara Kudrny, **Májové oslavy**, **Posezení pod Kaštany** (s hudbou, tancem, opékáním selete a tombolou), **Posezení pod Lípou** (s pohádkami pro děti, občerstvením, tancem), **nostalgické vlaky** přijíždějící z Českých Budějovic, **motokros**, **dostihy** u zámku Kratochvíle, Staročeský řemeslný **jarmark** nebo parforsní **hon** (<<http://www.netolice.cz/>>[online]. 2012).

Pro sportovní nadšence se ve městě nachází **sportovní hala** s fotbalovým hřištěm, běžeckou dráhou, tenisovými kurty, kurty na volejbal a saunou. Dále se ve městě najdeme několik **hřišť** a **koupaliště**. V okolí se nachází hustá síť **cyklotras** (<<http://www.blanet.cz/>>[online]. 2010).

Pro cestovní ruch města Netolice je také velmi důležitá tradice netolických koní, netolických jarmarků, rybníkářství, místní gastronomie a lidové zvyky (<http://www.netolice.cz/>[online]. 2012).

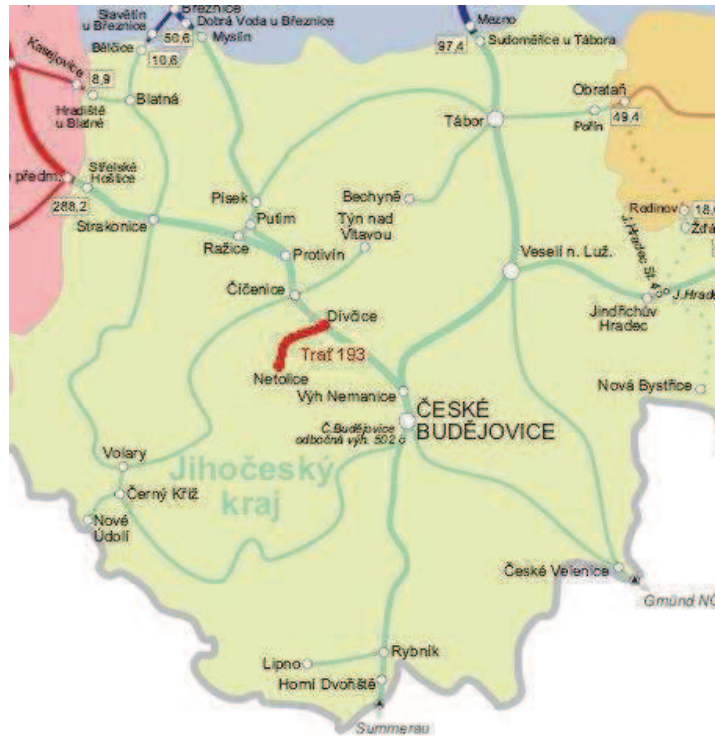
4.1.2 Analýza situace na železniční trati 193

Jižní Čechy mají dlouholetou železniční tradici. Právě v jižních Čechách vznikla první veřejná železnice na evropském kontinentu – koněspřežka z Českých Budějovic do Lince. Jihočeský kraj je druhý největší v republice, ovšem s nejmenší hustotou obyvatelstva, pouhých 1,61 obyvatele na kilometr čtvereční. Pro Jihočechy má tedy veřejná doprava velice důležitý význam. Železnice v jižních Čechách má celkovou délku 932 kilometrů s 266 zastávkami. Železnice je nezastupitelná pro tisíce turistů, cyklistů či lyžařů, kteří využívají vlaky při výletech či dovolených. Účastníci cestovního ruchu mohou využít horské tratě Šumavy, linie kolejí mezi jihočeskými rybníky či odvážné mosty přes jihočeské řeky a přehradní jezera (<http://www.cd.cz/>[online]. 2012).

Železniční trať 193

Železniční trať 193 je jednokolejná regionální trať v délce 13,6 km, která začíná ve městě Netolice, vede přes vesnice Holečkov, Malovice u Netolic, Libějovice a končí ve vesnici Dívčice, kde se napojuje na železniční trať č. 190 Plzeň – České Budějovice (<http://www.zelpage.cz/> [online].[cit. 2012-03-04]). U místních obyvatel je trať známá pod názvem „Netolička“. V současné době je trať ve vlastnictví státu a provozovatelem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (<http://www.szdc.cz/>[online].[cit. 2012-01-10]). Železniční trať 193 Dívčice – Netolice prochází přes tři okresy: okres České Budějovice, okres Strakonice a okres Prachatice.

Obrázek č. 7: Poloha trati 193



Zdroj: www.szdc.cz, vlastní úprava

Historie trati sahá až do roku 1895, kdy došlo 28. října k slavnostnímu zahájení provozu. Trať byla určena pro osobní a nákladní přepravu. V prvních letech provozu nabývala osobní přeprava obrovského významu, protože spojovala odlehlé město Netolice s okolním světem. Trať se využívala k přepravě komodit jako cukrové řepy, obilí, uhlí a dřeva. Pravidelný provoz byl na této trati zastaven 26. 2. 2011 (<<http://www.szdc.cz/>> [online].[cit. 2012-01-10]).

Tabulka č. 2: Popis trati 193

Km	Stanice	Typ	Nadmořská výška	Okres
0	Dívčice	železniční stanice	400 m	České Budějovice
5	Libějovice	zastávka	425 m	Strakonice
7	Malovice u Netolic	zastávka	420 m	Prachatice
9	Holečkov	zastávka	430 m	Prachatice
11	Netolice zastávka	zastávka	430 m	Prachatice
13	Netolice	dopravná s výkonem dopravní služby podle předpisu D3	425 m	Prachatice

Zdroj: www.zelpage.cz

Po uzavření trati byl realizován spíše experimentální projekt financovaný společností JIP – Papír Větrní za spolupráce Českých drah a města Netolice. Projekt probíhal od 23. května 2011 až 3. června 2011 na trase České Budějovice – Netolice (viz příloha č. 3). Vlak, který zde jezdil a byl nazván „Netolický čert“, tvořila motorová jednotka Regionova s nízkopodlažním vstupem, osmdesáti čtyřmi místy k sezení a bezbariérovou toaletou. Ve vlaku byl vlakvedoucím zdarma rozdáván denní tisk a pro osvěžení ochucená Dobrá voda. Na trasu byl vlak vyslán vždy v pracovní dny ve 14:57 ze zastávky České Budějovice a do Netolic dorazil v 15:40, kde se zdržel 20 minut a vyrazil na cestu zpáteční. Projekt byl zaměřen spíše na cesty ze zaměstnání a ze školy, ale dle mého názoru zde chyběl vlak, který by jezdil ráno anebo vícekrát denně.

V roce 2012 byla trať částečně obnovena a to díky zavedením zvláštních a historických vlaků. Na tomto projektu se podílelo město Netolice ve spolupráci s Českými drahami a správou zámku Kratochvíle (<<http://www.cd.cz/>> [online].[cit. 2012-03-02]).

Pro „fyzickou“ ochranu a znovuoobnovení provozu osobní dopravy na trati č. 193 Dívčice – Netolice byl založen občanský spolek *Netolická dráha*. Tento spolek v roce 2011 zorganizoval ve spolupráci s Všeobecnou zdravotní pojišťovnou a Českými drahami Mikulášskou jízdu z Českých Budějovic do Netolic (<<http://netolickadraha.webnode.cz/>>[online].2011).

Články o železniční trati

Na **Dopravním webu** (dopravni.net) se dne 10. 3. 2011 objevil článek o „Netoličce“. Autor zde informuje o ukončení provozu osobních vlaků (k 26. 2. 2011) na trati z Dívčic do Netolic po 115 letech. Podle slov autora to tato trať nikdy neměla lehké a vždy se jednalo o železnici na hraně opravdové rentability. Po otevření Dráhy císaře Františka Josefa z Budějovic do Plzně v roce 1868 se město Netolice, které leželo na hlavní silnici do Českých Budějovic, ocitlo stranou životodárné dopravy, což se nepříznivě projevilo jak při pořádání místních trhů, tak v průmyslu. Vedení města se snažilo tento vývoj zvrátit a jedním z výsledků bylo zahájení provozu přípojně dráhy z Dívčic do Netolic dne 28. Října 1895. Určitě není od věci zmínit neuskutečněný projekt z roku 1910, kdy měla trať z Netolic pokračovat dále na Lhenice, Ktiš, Chvalšiny a Český Krumlov. I bez plánovaného prodloužení vykazovala místní dráha

každoročně provozní zisky, avšak první světová válka zamíchala v hospodářství karty tak výrazně, že ani „Netolička“ nezůstala stranou. Největší problém představoval propad tržeb a s tím spojená ztrátovost provozu. Ze strany provozovatele logicky následovaly snahy o úspory. Ty představovaly zejména zavedení řízení provozu dle předpisu pro zjednodušenou dopravu D9 od 1. Dubna 1924 a motorizace provozu nasazením prvního kolejového autobusu Škoda (M 120.101) v prosinci 1927 do osobní a od 2. Světové války i do nákladní dopravy. Smíšený provoz se zde udržel, jako na jedné ze dvou posledních tratí, až do přelomu tisíciletí, kdy jej zajišťovaly motorové vozy řady 810. Přes všechny ekonomické potíže trať fungovala v podstatě stále bez problému. Počet cestujících nikdy nebyl nijak závratný, ale vlak vždy plnil funkci, jakou plnit má. Dopravoval cestující i náklady. První problém, na který trať narazila, představuje minutí veškerých významnějších dopravních uzlů. Navázat tak smysluplné přípoje nebylo nikdy moc jednoduché. Navíc prostým pohledem na mapu se jeví, že starodávné silniční spojení s Českými Budějovicemi je rychlejší a použitelnější. V roce 1992 se Netolická dráha objevuje mezi 20 tratěmi určenými k zastavení provozu. V roce 2010 zaútočili likvidátoři na trať s největší vervou. Materiál SŽDC hodnotící ekonomickou výtěžnost trati a ospravedlňující likvidaci vycházel ze dvou hlavních podkladů: z fandovské internetové diskusní skupiny K-report a z disertační práce Trvale udržitelná mobilita na železnici v ČR. Autor tvrdí, že jde v podstatě o odborně se tvářící práce plná polopravd a subjektivních zcela mylných a nepravdivých čísel, která se stala podkladem pro rozjetí likvidační mašinerie. Do terénu vyrazili pracovníci s úkolem přesvědčit objednavatele osobní dopravy a tras nákladních vlaků, aby nic po kolejích neobjednávali, protože trať se bude rušit a žádné výjimky se udělovat nebudou. Dále také následovala série článků v tisku o tom, jak to má trať v podstatě za sebou: *Železniční trať Dívčice – Netolice zřejmě zanikne. Navrhuje to Správa železniční dopravní cesty. Jihočeský kraj s jejím zrušením souhlasí. “Je to jedna z tratí, která je opravdu málo využívaná,” řekl ČTK náměstek hejtmána Martin Kuba. Nejasnou budoucnost má i trať Blatná – Nepomuk. Ale její velká část vede Plzeňským krajem a rozhodování bude na něm. Jiným tratím v kraji podle Kuby rušení nehrozí. Kraj o rušení tratě Dívčice – Netolice jedná, a to i s dotčenými obcemi. Tuto oblast by místo vlaků obsluhovaly autobusy nebo mikrobuses, poznamenal náměstek. Autobusy jsou podle něj z pohledu komfortu přepravy výhodnější a výrazně levnější. Na ujetý kilometr na železnici kraj doplácí 112 korun, u autobusů*

je to 25 korun. Ani světlo světa nespátřila autobusová varianta železniční dopravy připravovaný samotnými Českými drahami, která byla koncipována tak, že se jednalo v podstatě o náhradní autobusovou dopravu a vlaky bylo kdykoli možno vrátit zpět. Autor na svou otázku, zda *Netoličku zabil drahý železniční provoz*, ihned odpovídá, že nezabil. Sice kraj vykazuje Českým drahám úhradu za službu 95,05 Kč/km, jenže to je průměrná částka za celý kraj. To znamená, že vyjadřuje jak cenu za jeden motoráček pouze se strojvedoucím, tak i za soupravu několika čtyřnápravových vozů za elektrickou lokomotivu. Skutečná nákladová cena motorového vozu u Českých drah se pohybuje v rozmezí od 32 do 40 Kč/km a v případě jiného dopravce za podmínky totožných vozů by bylo nákladově možno jít i mírně pod 30 Kč. K této úhradové částce se limitně blíží i autobusy a v některých případech ji i překročí. Ve výsledku tak máme vedle sebe dva druhy dopravy, které v podstatě stojí stejné peníze. Za zánik provozu trati vidí autor i v nevyhovujícím konceptu jízdního řádu. Ale za největšího viníka zastavení provozu spatřuje v politice. Zájem o Netoličku ukazuje, že první předpoklad pro život je zájem lidí kolem tratí, či těch, kteří jsou na trati nějakým způsobem závislí. Zájem o trať projevil i město Netolice a obec Dívčice.

Pod tímto článkem je 12 různých komentářů, které souhlasí s informacemi v článku a sdílejí podobný názor.

16. 3. 2011 se na **stránce hejtmana Jihočeského kraje** Jiřího Zimoly (www.jirizimola.cz) i na oficiálních internetových stránkách Jihočeského kraje (www.kraj-jihocesky.cz) objevil článek s názvem: „K poslednímu sbohem jedné trati“, kde hejtman obhajuje zrušení provozu na více než sto let staré trati č. 193 Dívčice – Netolice. V článku zmiňuje, že provoz regionální železniční dopravy je ztrátový na většině železničních tratí v České republice i Evropě. Zvýšení jízdného na úroveň nákladů dopravců není reálné, v současné době pokrývají tržby z osobní přepravy v Jihočeském kraji jen necelých 17 % nákladů dopravce (dotování z veřejných rozpočtů – v Jihočeském kraji je podíl 66 % z rozpočtu kraje a 34 % ze státního rozpočtu). V přepočtu na jeden vlakový kilometr činila v roce 2010 průměrná dotace částku 95,05 Kč, dotace autobusovým dopravcům se pohybuje okolo 20 Kč na ujetý kilometr. Z toho vyplývá, že jedním z koordinačních řešení je převedení vysoce ztrátové osobní dopravy z málo využitých tratí na levnější autobusovou dopravu. Jihočeský kraj dospěl k rozhodnutí ukončit od 27. 2. 2011 objednávku železniční dopravy na regionální trati

Dívčice – Netolice (13 km) a nahradit ji autobusovým konceptem. Jihočeský koordinátor dopravy JIKORD trať Dívčice – Netolice dlouhodobě sleduje a návrh na neobjednání dopravy byl podložen řadou kontrol frekvence cestujících vlastními pracovníky i z údajů dalších organizací. Průměrné obsazení vlaků je 5 cestujících na vlak a průměrná dotace na 1 osobu na trati Dívčice – Netolice je 247 Kč. Rozhodnutí o ukončení provozu na trati ve vztahu k veřejným rozpočtům představuje roční úsporu prostředků z krajského rozpočtu ve výši 5, 064 mil. Kč. Tento článek podle pana Zimoly měl otevřít oči i těm největším kritikům.

Ve vydání **jihočeské Mladé fronty Dnes** ze dne 13. 3. 2011 vyšla na článek pana hejtmana reakce čtenáře Ladislava Leva s názvem „Omyly pana hejtmana ohledně Netoličky“. Autor chtěl uvést některé polopravdy na pravou míru. Uvádí, že již kolem roku 1980 se zrodil nápad na zrušení této trati, ale toho roku se tak nestalo. Zrušení trati není jednoduchá záležitost a v očích veřejnosti vždy vyvolá emoce a je proto potřeba ji jaksepatří připravit. Podle autora se to v tomto případě povedlo téměř dokonale. Společnost JIKORD (koordinátor veřejné dopravy Jihočeského kraje) objednala již v minulém jízdním řádu přepravní relaci Netolice – Týn nad Vltavou a doslova „tak nějak pozapomněla“ na skutečnost, že lidé potřebují jezdit zejména z Netolic do Českých Budějovic, a nebudou tudíž jezdit do Týna, tak jak zamýšlela společnost JIKORD. Z této skutečnosti vychází čísla uváděná panem hejtmanem. Skutečně z Netolic do Týna jezdilo 5 cestujících a náklady stoupaly v přepočtu na jednoho cestujícího možná na 400 korun na kilometr. Zmiňovaná dotace autobusovým dopravcům 20 Kč/km je pouze jednou složkou z této ceny, to by se pak z částky 95,05 Kč musel odečíst například poplatek za dopravní cestu a další. Podle autora článku by tedy byl autobus podstatně levnější než vozidlo taxi. Reálná cena na vlakokilometr, pokud by se jednalo i s jinými dopravci, se pohybuje mezi 45 a 70 Kč na vlakokilometr u tohoto typu tratě. Celková dotace by se tedy pohybovala kolem 2,7 milionu korun (namísto 5 milionů deklarovaných v článku pana hejtmana). Úspora, tak jak je uváděno v článku pana hejtmana, je podle Ladislava Leva virtuálním aritmetickým výpočtem záměrně přizpůsobených podkladů. Společnost JIKORD o této skutečnosti věděla a neučinila nic a pouze jen dlouhodobě sbírala argumenty pro zrušení této tratě i za cenu plýtvání penězi daňových poplatníků. Dále uvádí otázky, zda a jak vedla jednání s majoritním dopravcem o snížení ceny vlakokilometru, oslovila i jiné známé dopravce, neredukovala počet spojů, nezkoordinovala jízdní řád tak,

aby bylo možné v Dívčicích přímo přestoupit na vlak do Českých Budějovic a zpět. Pan Lev svým postojem podporuje všechny lidi, kteří jsou přesvědčeni o smysluplnosti své práce a snaží se zachránit tuto dráhu. Jejich snaha je motivována zachovat dalším generacím místní dráhu s plnohodnotným využitím. Neberou dopravu jako politiku, ale jako veřejnou službu a považuje hustotu železniční sítě jako jeden z ukazatelů kultury národa.

Na **internetových stránkách občanského sdružení Netolické dráhy** (netolickadraha.webnode.cz) byl celý článek zveřejněn i se stanoviskem občanského sdružení Klub přátel lokálek (www.klub-pratel-lokalek.cz) a ten je následující: „Výpočty pana hejtmana jsou zcestné, stejně jako „analýzy“ party placené krajem zvané JIKORD. Ostatně sám hejtman zapřičinil svým podpisem exkluzivní smlouvy s Českými drahami, a. s., že skutečnou nákladovost není možné platit.“

Na názory Ladislava Leva reagoval jednatel společnosti JIKORD Zdeněk Žemlička spolu s poradcem hejtmana Ivanem Študlarem článkem zveřejněným **na internetových stránkách hejtmana Jiřího Zimoly**. Uvedli zde například, že cestující z Netolic do Českých Budějovic či naopak museli využívat spojení s přestupem přes Čičenice za tarifní blahovůle Českých drah, které neúčtovaly cestujícím 2 x projetý osmikilometrový úsek Dívčice – Čičenice. Přitom existovalo vyhovující autobusové spojení z Netolic do krajského města a bylo zajištěno a nadále je zlepšováno i dopravní spojení mezilehlých obcí dle jejich připomínek. Ukončení objednávky kraje na trati č. 193 neznamena její zrušení. Jihočeský kraj nečiní a nehodlá v tomto směru realizovat žádné kroky, protože se jedná o dopravní infrastrukturu státu. Je samozřejmé, že zastavení dopravy vyvolalo negativní reakce zejména u té části občanů, kteří si neuvědomují ekonomické souvislosti duplicitního financování veřejné dopravy, kterou dotují ze svých daní. Úvahy o tom, že mohl být k zajištění provozu na trati Dívčice – Netolice osloven jiný, levnější dopravce, jsou zcela liché. Výběr dopravce je podřízen legislativě EU v České republice, příprava a realizace nabídkového řízení trvá několik let.

4.1.3 Analýza konkurence

Za konkurenci v oblasti Netolic lze považovat autobusovou dopravu a dopravu individuální. V autobusové dopravě lze jako konkurenci zmínit dopravní firmu **ČSAD**

JIHOTRANS a.s., která se přepravou osob zabývá již několik let. Informace uvedené níže jsou převzaté z webových stránek společnosti <http://www.jihotrans.cz>.

Jízdní doba autobusu z Českých Budějovic do Netolic se pohybuje od 40 až 50 minut. Tato trasa je v délce 26 -30 km (podle zvoleného druhu cesty) a cestovní rychlost se v průměru přibližuje 45 km/h. Cena jedné cesty činí 36 Kč (obyčejné jízdné). ČSAD nabízí i možnost zakoupení zvláštního jízdného se slevou z jízdného. Za děti 6 – 15 let nebo za psa by se zaplatilo 18 Kč, za žáka do 15 let 14 Kč, za žáky/studenty od 15 do 26 let 27 Kč a za osoby zdravotně postižené nebo jejich doprovod 9 Kč. Za zavazadla do 50 km se připláčí 4 Kč a od 51 do 200 km 10 Kč. Autobusy z Netolic do Českých Budějovic a z Českých Budějovic do Netolic jezdí v pracovní dny téměř každou hodinu od páté hodiny až do hodiny devatenácté. V sobotu se pravidelnost autobusového spojení sníží a v neděli do Netolic jedou čtyři spoje za celý den a z Netolic pět spojů.

Již desátým rokem ČSAD JIHOTRANS a.s. ve spolupráci s Jihočeským krajem a Jihomoravským krajem podporuje **dopravní systém Cyklotrans**. Společnost ČEZ⁶ podporuje už třetím rokem tento systém částkou 1,8 mil. korun ročně. Provoz na linkách mezi atraktivními místy jižních Čech zajišťují cyklobusy se speciálními vleky s kapacitou 25 kol. Tento dopravní systém představuje síť autobusových linek provázaných s ostatními dopravci – podobně koncipované linky na Šumavě, železnice a vodní doprava na přehradách Lipno, Orlík a Vranov.

Přes město Netolice jezdí pravidelná linka „modrá“ a „šedá“. **Modrá linka** č. 320028 Č. Budějovice – Prachatice – Vimperk – Kvilda jezdí každou sobotu od 2. 6. 2012 do 22. 9. 2012 v 7:00 z Českých Budějovic, v 7:30 zastavuje v Netolicích a v 9:10 končí v zastávce Kvilda. Zpáteční trasa začíná v 17:30 ve Kvildě, v 19:25 projíždí přes Netolice a do Českých Budějovic se autobus dostane ve 20:00 hodin. Od 30. 6. 2012 do 2. 9. 2012 jede cyklobus také v neděli a ve svátek ve stejné časy jako sobotní autobus. V zastávce Vimperk lze přestoupit na navazující vlakové spoje s přepravou jízdních kol a v zastávce Kvilda lze pokračovat v cestě na navazujících autobusových spojích s přepravou jízdních kol. **Šedá linka** č. 320022 České Budějovice

⁶ České energetické závody – výrobce a distributor elektřiny v České republice

– Prachatice – Volary - Kvilda jezdí v pracovní dny od 30. 6. 2012 do 1. 9. 2012. Z autobusového nádraží v Českých Budějovicích vyjíždí cyklobus v 7:20, v 7:55 je v Netolicích a trasu zakončuje v 9:45 ve Kvildě. Cesta zpět začíná v 17:50 v zastávce Kvilda, zastávku v Netolicích míjí v 19:32 a trasa je ukončena v Českých Budějovicích ve 20:10. Na navazující vlakové spoje s přepravou jízdních kol lze přejít na zastávkách Valary a Lenora a na navazující autobusové spoje s přepravou jízdních kol opět v zastávce Kvilda. Cena jízdenky se řídí dle platného ceníku jízdného ČSAD JIHOTRANS a.s. Trasa České Budějovice – Netolice by dle ceníku platného od 1. 9. 2011 zveřejněného na internetových stránkách Cyklotrans stála 36 Kč pro dospělého člověka, pro žáky do 15 let 13 Kč, pro žáky/studenty od 15 do 26 let 27 Kč, pro osoby zdravotně postižené nebo jejich doprovod 9 Kč, dovozní pro psa by činilo 18 Kč, za zavazadlo 5 Kč a za jízdní kolo 30 Kč.

4.1.4 Analýza návazných služeb

Ubytovací zařízení

Dle údajů ze statistik cestovního ruchu Českého statistického úřadu se v Netolicích k 19. 6. 2012 vyskytují 3 ubytovací zařízení s 67 pokoji a 221 lůžky. V Netolicích se nachází 1 hotel, 1 autokemp a 1 turistická ubytovna. Mimo autokempu poskytují obě zbylé ubytovací zařízení celoroční provoz, ale pouze autokemp s letním provozem nabízí místa i pro stany a karavany (<http://www.czso.cz/> [online].[cit. 2012-06-19]).

Informace zveřejněné Turistickým informačním centrem (dále jen TIC) v Netolicích na internetových stránkách ukazují, že se údaje o hromadných ubytovacích zařízeních zcela odlišují od údajů Českého statistického úřadu. Stránky TIC uvádějí celkem 11 ubytovacích zařízení, z toho 2 hotely, 5 penzionů a z ostatních ubytovacích zařízení 1 kemp, 1 turistická ubytovna, 1 chata a 1 ubytování v soukromí. Celková kapacita ubytovacích zařízení podle TIC dosahuje počtu 474 (<http://www.netolice.cz/> [online].[cit. 2012-04-03]). Pouze Autokemp Podroužek je otevřen sezónně. Ostatních 11 zařízení funguje po celý rok. Kapacity ubytovacích zařízení jsou však nedostačující zvláště pro movitější klientelu, která si klade na kvalitu ubytování velké nároky.

Podle mého názoru jsou informace z Turistického informačního centra blíže skutečnosti, jelikož se informační centrum nachází přímo ve městě Netolice a tudíž by mělo mít aktuálnější informace o ubytovacích zařízeních v oblasti.

Stravovací zařízení

Podle netolického informačního centra se zde nachází 13 stravovacích zařízení. Do kategorie „Restaurace“ lze zařadit 7 restaurací, 1 bufet, 1 bistro, 1 bufet a 1 občerstvení. V druhé kategorii „Bary“ se nachází 1 kavárna a 2 cukrárny. Tři stravovací zařízení mají sezónní provoz: restaurace Podroužek, restaurace u Kratochvíle a cukrárna na zámku Kratochvíle. 11 zařízení se nachází přímo ve městě Netolice. Pouze stravovací zařízení u zámku Kratochvíle je přibližně 2 km vzdálené od města. Konkurencí pro stravovací zařízení mohou být i v Netolicích umístěné prodejny potravin.

4.2 ANALÝZA PRIMÁRNÍCH DAT

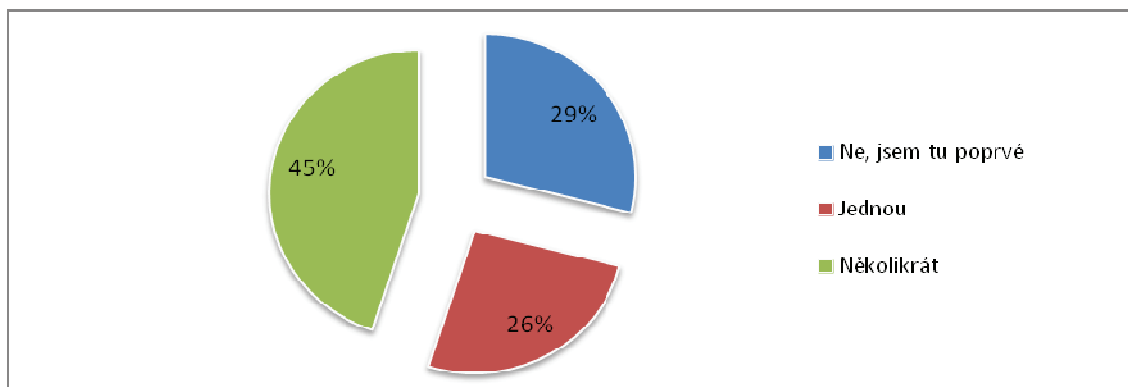
Důležitou součástí diplomové práce představují primární údaje. Pro získání těchto údajů byla využita metoda dotazování a řízených rozhovorů.

4.2.1 Dotazníkové šetření

Dotazníkové šetření bylo provedeno ve městě Netolice a uskutečnilo se v období tří měsíců – od začátku srpna do konce října 2011. Dotazování probíhalo pomocí předem připraveného dotazníku (viz příloha č. 4), který obsahoval úhrnem 16 otázek včetně otázek identifikačních. V dotazníku převládaly otázky uzavřené z důvodu menší časové náročnosti. Pouze 2 otázky byly otevřeného typu. Dotazníky byly umístěny v centru města Netolice na Mírovém náměstí v Turistickém informačním centru po dobu tří měsíců. Cílem dotazníkového šetření bylo určit profil účastníka cestovního ruchu. Ke zjištěným informacím vyplývajících z dotazníkového šetření byly následně připojeny informace z řízených rozhovorů.

Výsledky dotazníkového šetření:

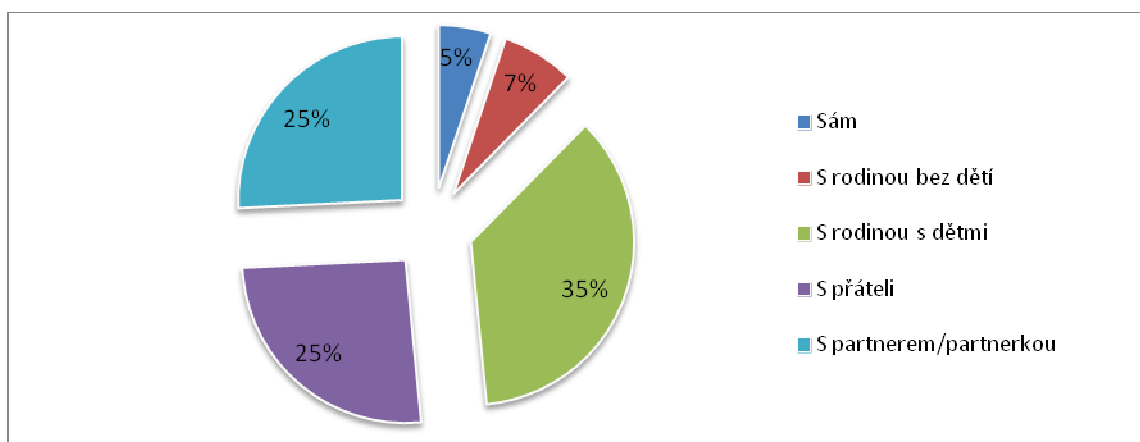
Otázka č. 1 – Graf č. 1 Už jste oblast Netolice někdy navštívili?



Zdroj: Vlastní šetření

Z prvního grafu vyčteme, že téměř polovina všech dotázaných (45 %) tuto oblast v minulosti několikrát navštívila. 26 % návštěvníků již zde jednou bylo a zbylých 29 % přijelo do Netolic poprvé. Z toho lze usoudit, že účastníkům cestovního ruchu se v dané oblasti líbí a rádi se vracejí.

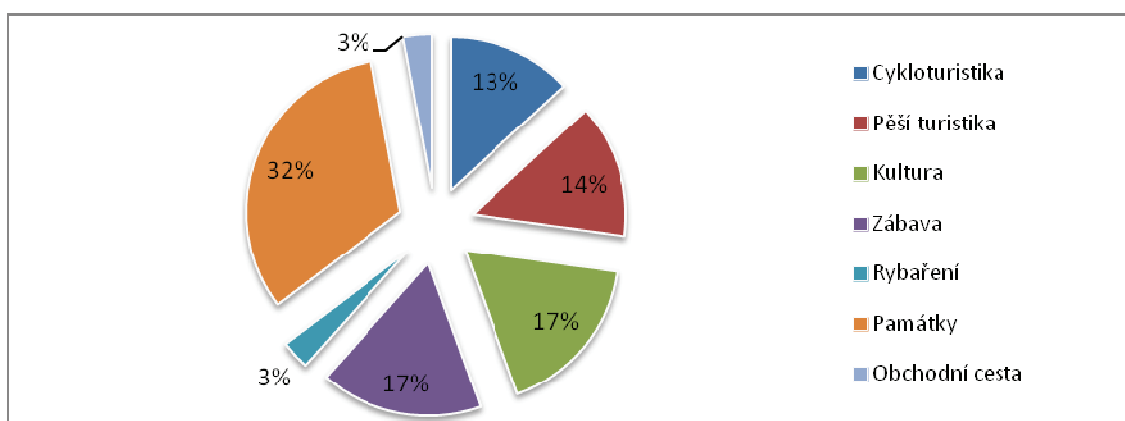
Otázka č. 2 – Graf č. 2 S kým jste přijeli?



Zdroj: Vlastní šetření

Výsledky druhé otázky ukazují, že nejvíce dotazovaných přijelo s rodinou s dětmi (35%), s partnerem/partnerkou (25%) anebo s přáteli (25%). Tato převážná část návštěvníků do Netolic přijela právě proto, že zde nachází všichni členové rodiny různé vyžití. Jen malé množství respondentů cestovalo bez doprovodu (5%) nebo s rodinou bez dětí (7%).

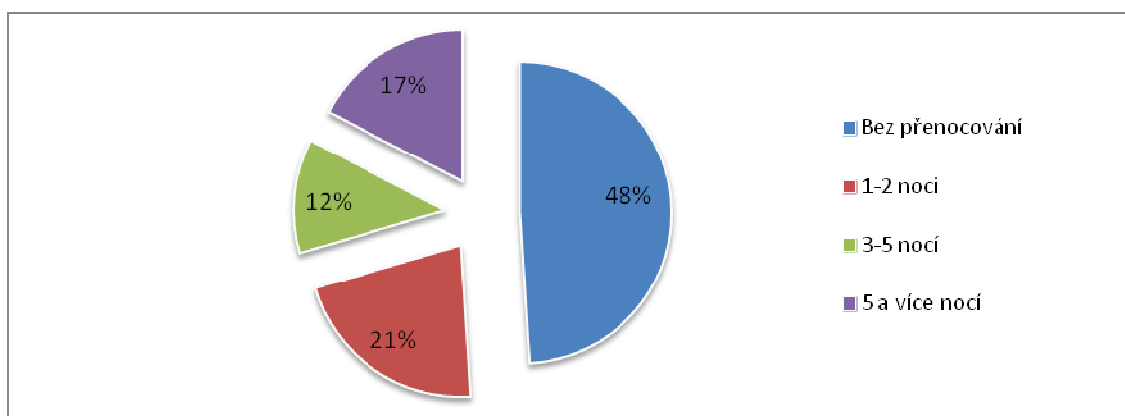
Otázka č. 3 – Graf č. 3 Za jakým účelem jste přijeli?



Zdroj: Vlastní šetření

Největší podíl dotázaných účastníků cestovního ruchu přijíždí do oblasti Netolic za památkami, kulturou a zábavou. Tuto situaci dokládá i fakt, že se zde nachází množství kulturních památek, například zámek Kratochvíle, archeopark, a také bohatý kulturní program (výstavy fotografií, obrazů, divadelní představení) jak pro dospělé tak i dětské účastníky cestovního ruchu. Významnou část přijíždějících zaujala zdejší pěší turistika (14 %) a cykloturistika (13%). Jen malé množství dotázaných je v oblasti za účelem rybaření nebo obchodní cesty.

Otázka č. 4 – Graf č. 4 Délka vašeho pobytu?

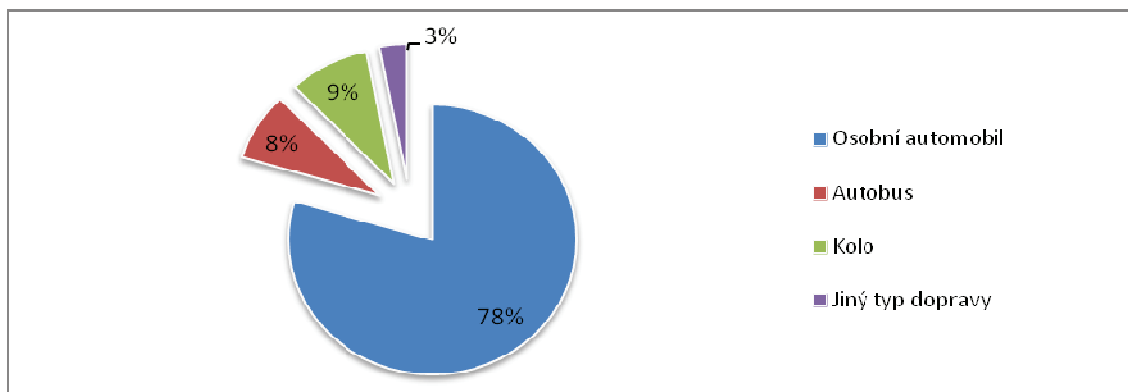


Zdroj: Vlastní šetření

Graf nám říká, že 48% respondentů jsou výletníci a nestráví zde ani jednu noc. Nejspíše to budou obyvatelé okolních okresů, kteří to do oblasti Netolice nemají daleko a na návštěvu nebo poznání určité památky či zajímavosti jim stačí pouze 1 den či méně. Na 1 až 2 noci se ubytuje 21 % účastníků a na 3 až 5 nocí 17 %. Nižší procento se zdrží na 5 a více nocí (12 %). Tyto výsledky mohou být ovšem zkresleny v důsledku

toho, že dotazník byl zveřejněn částečně i po skončení hlavní sezóny a také z důvodu zhoršeného počasí v období zveřejnění.

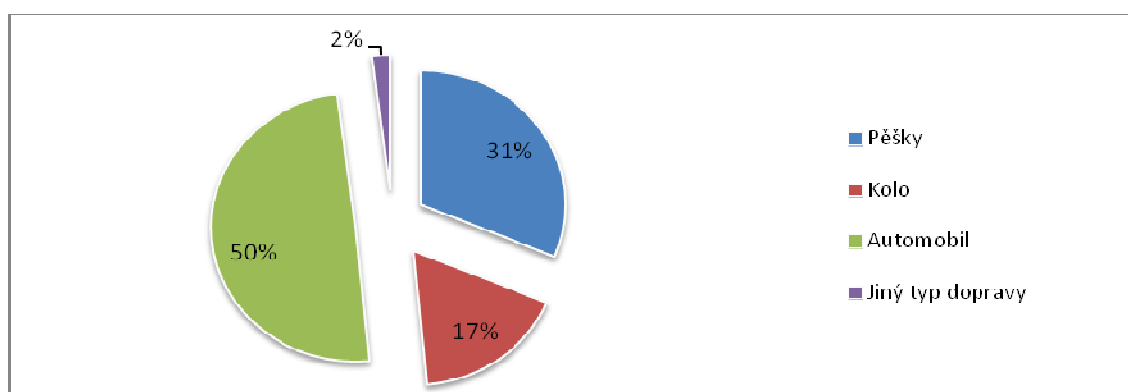
Otázka č. 5 – Graf č. 5 Jakým dopravním prostředkem jste se na místo dostali?



Zdroj: Vlastní šetření

Jelikož jsou Netolice poměrně dobře přístupné ze všech světových stran po silnicích II. třídy, přijela převážná část dotazovaných (78 %) osobním automobilem. 9 % respondentů, kteří se do oblasti dopravili pomocí kola, zřejmě využilo širokou místní síť cyklotras. Zbylí účastníci cestovního ruchu užili autobus nebo jiný typ dopravy. V oblasti se nachází železniční trať, ale jelikož je od roku 2011 uzavřená, do odpovědí nebyla samozřejmě zahrnuta.

Otázka č. 6 – Graf č. 6 Jak se po regionu pohybujete?

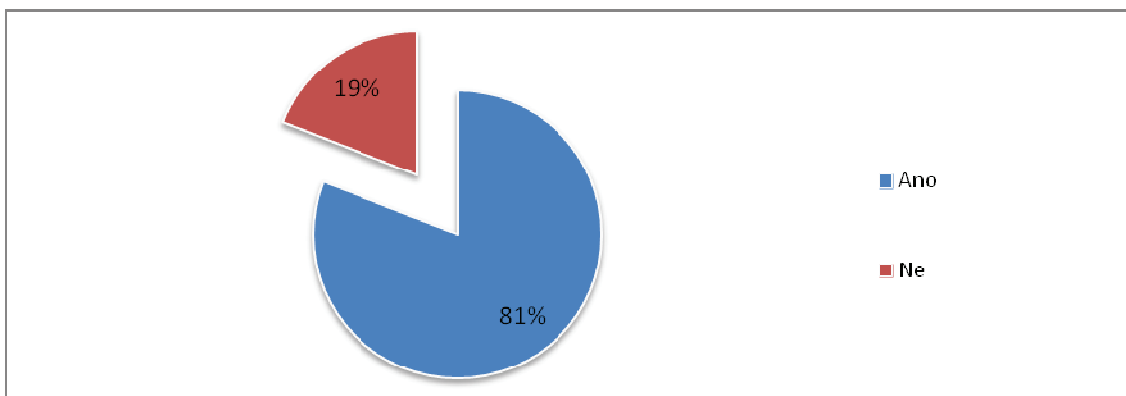


Zdroj: Vlastní šetření

Ze 78 % účastníků cestovního ruchu, kteří do oblasti přijeli vlastním automobilem, se i po regionu 50 % z nich dále pohybuje pomocí automobilu. Z odpovědí také můžeme vyvodit fakt, že respondenti, kteří přijeli do Netolic osobním automobilem, si přivezli kola sebou a pak po oblasti na těchto kolech cestují

(17 % respondentů). 31 % dotazovaných využívá blízkosti atraktivit cestovního ruchu a chodí po okolí pěšky.

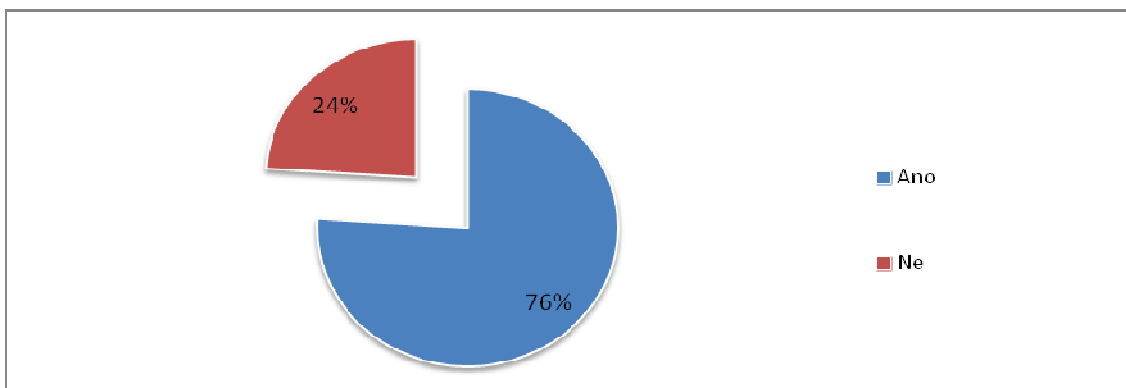
Otázka č. 7 – Graf č. 7 Uvítali byste obnovení železniční tratě Netolice – Dívčice?



Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu č. 7 můžeme vyčíst, že více než 80 % respondentů by uvítalo obnovení železniční tratě Netolice – Dívčice. Zrušení této tratě vyvolalo mnoho negativních ohlasů jak z řady místních obyvatel tak jak dokládají výsledky této otázky z řad účastníků cestovního ruchu. 19 % dotázaných by obnovení tratě neuvítalo.

Otázka č. 8 – Graf č. 8. Přivítali byste speciální vlak s možností přepravy kol?



Zdroj: Vlastní šetření

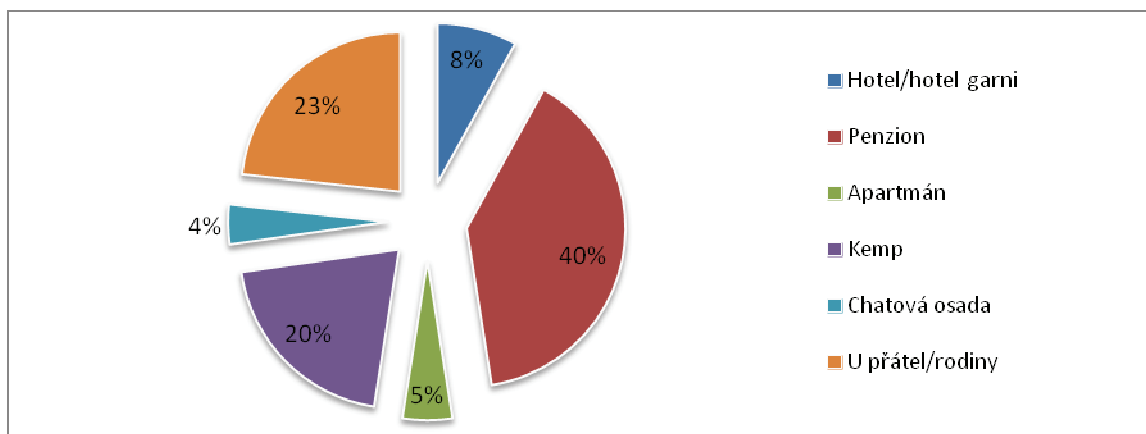
Další otázka byla zaměřena na zjištění, zda by byl využíván vlak s možností přepravy kol. Jen 24 % ze všech dotázaných by tuto službu nevyužila. Zbýlá část účastníků cestovního ruchu by přepravu kol přivítala.

Otázka č. 9 – Chybí Vám nějaká služba při cestování vlakem? Co byste změnili?

Na tuto otázku respondenti nejčastěji odpovídali, že by uvítali lepší informovanost o problémech na železnici (důvody zpoždění), vyšší čistotu ve vagonech a celkovou

modernizaci vozového parku, častější spoje a jeden dotazovaný by zavedl vagon pro kuřáky, aby někteří cestující neměli potřebu kouřit na toaletách přímo ve vlaku.

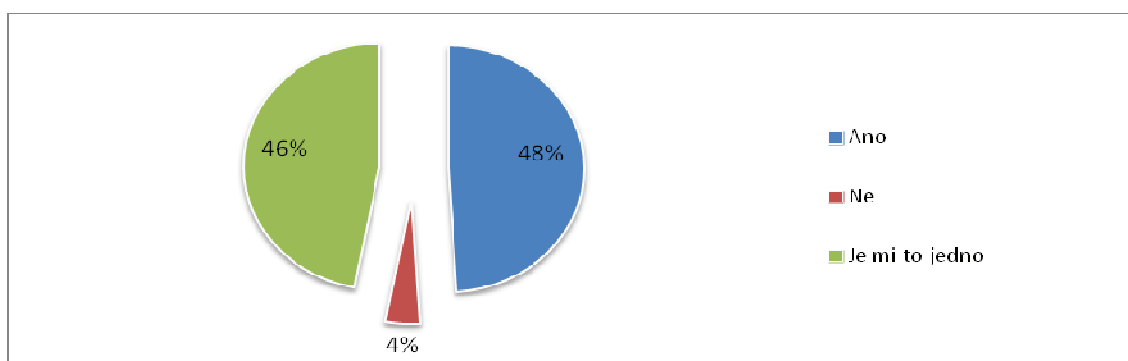
Otázka č. 10 – Graf č. 9 Kde jste ubytováni během pobytu?



Zdroj: Vlastní šetření

Z dotazníkového šetření vyplývá, že nejvíce dotazovaných, tj. celých 40 %, si vybralo z nabídky pěti místních penzionů. U přátel/rodiny přespávalo 23 % respondentů a 20 % využilo služeb místního kempu Podroužek.

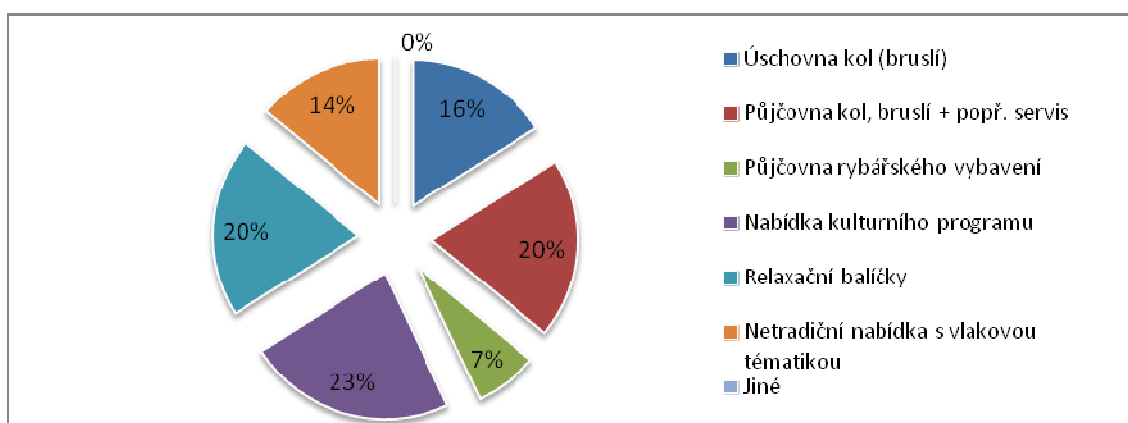
Otázka č. 11 – Graf č. 10 Uvítali byste ubytování v blízkosti nádraží a nedaleko zámku Kratochvíle?



Zdroj: Vlastní šetření

Na tuto otázku odpovědělo kladně celých 48 % respondentů, že by uvítali ubytování v blízkosti nádraží a nedaleko zámku Kratochvíle. Zbylí dotazovaní by toto ubytování nechtěli nebo jim bylo zcela lhostejné, zda by v blízkosti nádraží ubytování fungovalo či nefungovalo.

Otázka č. 12 – Graf č. 11 Jaké služby byste požadovali?



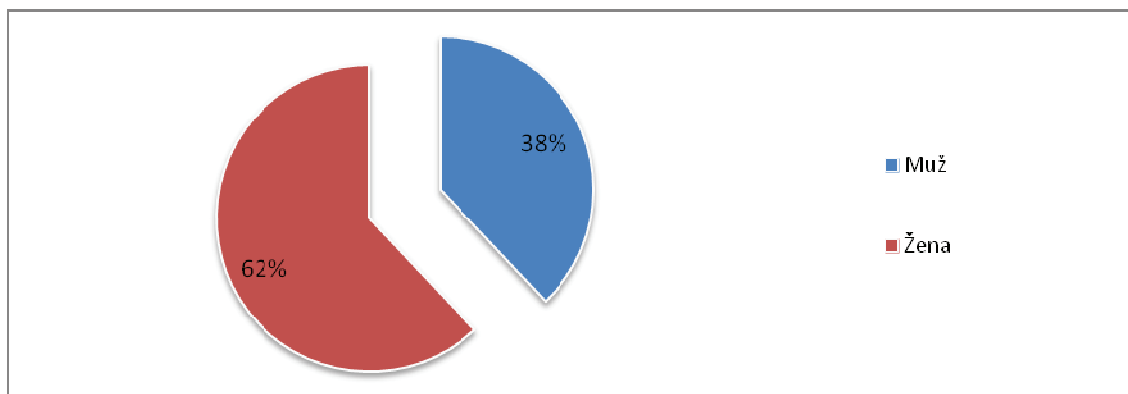
Zdroj: Vlastní šetření

U této otázky mohli dotazovaní vybírat více odpovědí, na jejichž základě vyšlo najevo, že dotazovaní by nejvíce uvítali nabídku kulturního programu (23 %), půjčovnu kol, bruslí + popř. servis (20 %) a relaxační balíčky (20 %). Potřeba půjčovny kol vychází ze skutečnosti, že v okolí města se nachází mnoho cyklotras, ale v oblasti půjčovna chybí.

Otázka č. 13 – Co byste v ubytovacím zařízení uvítali a co Vám chybí?

Z odpovědí na tuto otázku vyplývá, že ubytovaní účastníci cestovního ruchu by uvítali wellness, saunu, fitcentrum, dětskou místnost nebo hernu, aby mohli vyplnit svůj volný čas, když počasí venku není příznivé. Dále by velká část dotazovaných uvítala lepší komunikaci mezi personálem a zákazníkem a více restaurací s nabídkou poledního menu. Třem respondentům chybí v ubytovacím zařízení televizor a v bližším okolí půjčovnu kol.

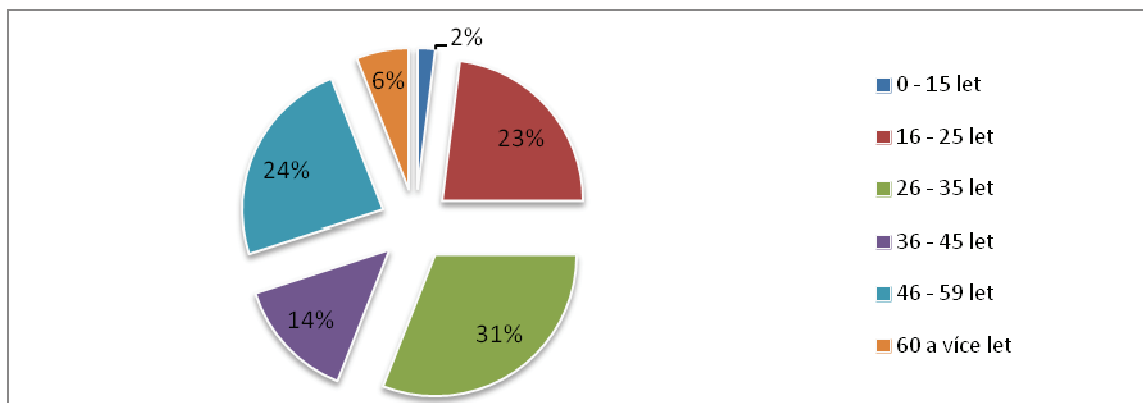
Otázka č. 14 – Graf č. 12 Pohlaví



Zdroj: Vlastní šetření

Z výsledků tohoto grafu by se dalo vyčíst, že do oblasti spíše přijíždějí ženy (62 %). Jelikož do destinace přijíždějí nejvíce rodiny (viz otázka č. 2), dá se předpokládat, že spíše ženy častěji odpovídají za celou rodinu než muži.

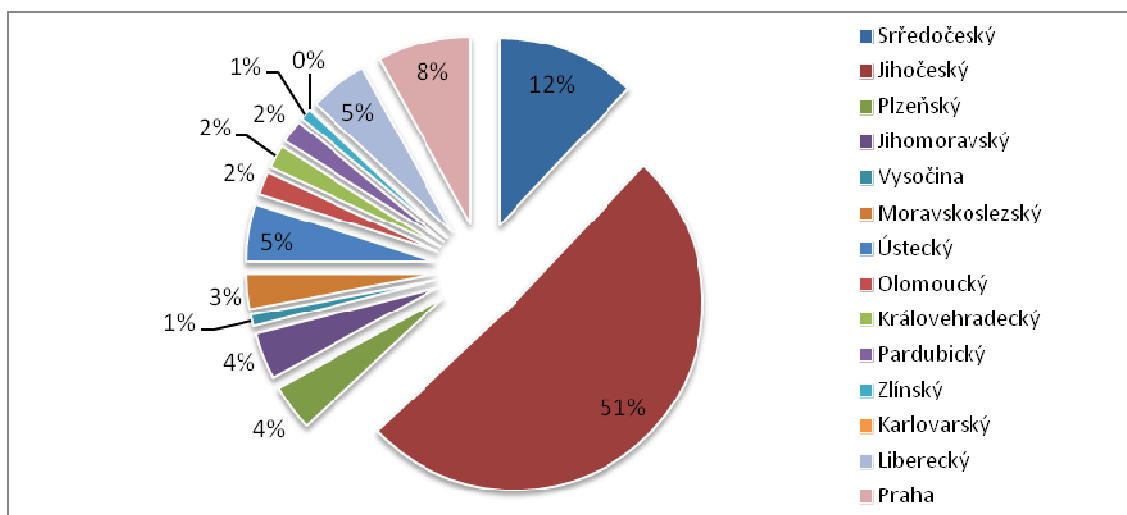
Otázka č. 15 – Graf č. 13 Věk



Zdroj: Vlastní šetření

Dotazníkové šetření bylo provedeno u všech věkových skupin. Nejvíce odpovídajících osob bylo v rozmezí 26 – 35 let a to 31 %. Od 16 do 25 let dotazník vyplnilo 23 % dotazovaných, kteří navštívili destinaci nejvíce jako výletníci. 14 % respondentů bylo ve věku 36 – 45 let. Významná byla i skupina ve věku 46 – 59 let (24 %).

Otázka č. 16 – Graf č. 14 Z jakého kraje jste přijeli?



Zdroj: Vlastní šetření

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že více než polovina (tj. 51 %) respondentů přijela do oblasti z Jihočeského kraje. Dále nejvíce účastníků cestovního ruchu přicestovalo ze Středočeského kraje (12 %) a Prahy (8 %). Z krajů Libereckého, Ústeckého,

Plzeňského a Jihomoravského dorazilo do oblasti Netolic celkem 18 % všech respondentů. Zbylé kraje představují jen nepatrné procento ze všech dotázaných účastníků cestovního ruchu.

4.2.2 Řízené rozhovory

Součástí analýzy primárních údajů jsou mimo dotazníkového šetření také řízené rozhovory, které proběhly v Turistickém informačním centru, s pracovníkem Českých drah a starostou města Netolice.

Turistické informační centrum Netolice

Řízený rozhovor byl uskutečněn na konci srpna 2011 v prostorách Turistického informačního centra s pracovníci tohoto centra. Rozhovor směřoval k získání informací o návštěvnících, kteří přijíždějí do města Netolice.

Otázka 1: *Jaké segmenty návštěvníků využívají služeb turistického informačního centra?*

Služby turistického informačního centra nejčastěji využívají rodiny s dětmi a senioři. Z jiného pohledu přichází do centra velké množství lidí projíždějící oblastí na kole či ti, kteří v oblasti Netolice tráví několik nocí a chtějí danou oblast projet na kole.

Otázka 2: *V jaké věkové kategorii účastníci cestovního ruchu přicházejí?*

Tato otázka navazuje na otázku předchozí a lze říct, že se slučuje z výše uvedenými informacemi, tj. do oblasti přijíždějí lidé nejčastěji ve věku do 25 let, dále ve věku 26 – 45 let a ve věkové kategorii 55 a více let.

Otázka 3: *Z jakých krajů České republiky nejčastěji přicházejí?*

Návštěvníci přijíždějí ze všech krajů České republiky. Významnou část návštěvníků představují i Němci, Rakušané a zajímavostí je, že v létě 2011 byl poprvé zaznamenán významný nárůst návštěvníků ze Slovenska. Tuto skutečnost lze doložit i statistikami za celou Českou republiku.

Otázka 4: V jakých měsících je turistické informační centrum nejintenzivněji využíváno?

Z odpovědí vyplynulo, že návštěvníci vyhledávají služby turistického informačního centra nejvíce v období od července do srpna, což je ovlivněno obdobím letních prázdnin žáků a studentů. Lidé přicházejí i během celého roku, ovšem už v daleko menším počtu.

Otázka 5: Po jakých aktivitách se nejčastěji účastníci cestovního ruchu ptají?

Vzhledem ke skutečnosti, že před 8 lety se začal budovat Archeopark Netolice na Sv. Jánů, který je v současnosti již přístupný veřejnosti, stal se právě tento Archeopark místem, po kterém se návštěvníci turistického informačního centra nejčastěji ptají. Po Archeoparku se nejvíce dotazují na dopravní spojení. Tato skutečnost byla vysvětlena tím, že ve městě se nenachází autobusové nádraží ani není v provozu vlakové nádraží, kde by lidé mohli informace o dopravě získat. K tomuto účelu proto využívají turistické informační centrum. Až následně se ptají na atraktivitu města.

České dráhy

Předem domluvený řízený rozhovor proběhl v červnu roku 2012 s pracovníkem Krajského centra Českých drah v Českých Budějovicích panem Mgr. Pavlem Kosmatou v prostorách krajského centra. Na pana Kosmatu jsem byla odkázána starostou města Netolice panem Oldřichem Petráškem, který doslova řekl: „Pan Kosmata je „duší“ projektu na trati z Dívčic do Netolic.“ Pan Kosmata pracuje u Českých drah jako tvůrce železničních jízdních řádů pro Jihočeský kraj a jelikož je rodákem z Netolic, zajímá se o využití této dráhy. Rozhovor byl zaměřen na zjištění informací o trati č. 193 Dívčice – Netolice.

Na začátku rozhovoru jsem byla informovaná, že na projektu speciálních vlaků v roce 2012 na trati č. 193 Dívčice – Netolice spolupracují 50 % České dráhy a 50 % město Netolice. Na financování těchto speciálních vlaků se podílí Jihočeský kraj, město Netolice a také České dráhy, jelikož z jízdenek se vydělá pouze na přibližně 20 % nákladů na provoz vlaků. Po uzavření tratě v roce 2011 se začalo přemýšlet, jak by se provoz na trati mohl alespoň částečně udržet. Pro rok 2012 bylo vymyšleno několik speciálních a historických vlaků na podporu trati a cestovního ruchu. Většinou

vlaky na trať vyjíždějí k nějaké zajímavé události v obci. Začalo to 16. března, kdy z Českých Budějovic do Netolic vyrazil „Tak trošku pohádkový vlak“ s pohádkovým králem Zdeňkem Troškou, který měl veliký úspěch jak u místních obyvatel, tak u turistů. Dále bude vypraven parní vlak na netolické řemeslné trhy, speciální vlak na divadelní představení na zámku Kratochvíle, zvláštní vlak pro cyklisty s jejich koly za neobjevenými cyklostezkami Netolicka, motorový vlak na jedinou dostihovou dráhu v jižních Čechách a nakonec na adventní zámek Kratochvíli s vánočním koncertem lovecké hudby a chrámového sboru. Pan Kosmata dále řekl, že pro rok 2013 se již takový počet zvláštních vlaků připravovat nebude. K využití tratě by se mělo zajímat hlavně město Netolice nebo místní akční skupina zabývající se touto tratí, protože České dráhy podle jeho slov s provozem tratě nepočítají.

Město Netolice

Poslední řízený rozhovor se uskutečnil v také v červnu roku 2012 se starostou města Netolice Oldřichem Petráškem. Jednalo se spíše o doplnění informací od pana Kosmaty (pracovníka Českých drah) a nahlédnutí na problematiku z jiné strany.

Nejdříve řeč přišla na současný stav na trati č. 193 z Dívčic do Netolic. Pan Petrášek řekl, že trať je v pořádku a vyžaduje pouze minimum financí na údržbu. Dále město Netolice usiluje o obnovení pravidelné dopravy na trati č. 193. Snaží se o zavedení alespoň dvou párů vlaků denně, protože zrušením osobní dopravy se zhoršila dopravní dostupnost regionu. Pan starosta uvedl příklad, že vlak z Českých Budějovic až do Netolic kolem 15:00 by byl určitě hojně využíván, což město vyzkoušelo minulý rok 14 denním zavedením zkušebních jízd, tzv. Netolický čert. Na otázku týkající se zvláštních a speciálních vlaků jsem dostala odpověď podobnou jako v rozhovoru s panem Kosmatou. Bylo mi řečeno, že tento rok přijelo nebo přijede celkem 6 zvláštních vlaků: na dostihy, na divadlo, parní vlak na jarmark, Mikulášský vlak atd. Město Netolice stále pracuje na tom, aby provoz zvláštních a speciálních vlaků zůstal zachován. Dále město podalo žádost o bezúplatné převedení tratě ze státu na město a věří, že by se našla řada provozovatelů, kteří by měli zájem s městem spolupracovat a zahájit na trati provoz. Nakonec mě zajímalo, zda město nepřemýšlelo o úpravě hráze (cesty) pro chodce (cyklisty), která vede od železniční stanice v Netolicích k zámku Kratochvíle a která je nyní ve stavu spíše vyšlapané cestičky. Pan Petrášek odpověděl,

že město má rozpracovaný projekt na cyklostezku a pěší stezku spojující město se zámek. Nyní je spojení se zámek jen po značně frekventované silnici II. třídy. Přestože se jedná asi jen o 2 km, je to pro chodce a cyklisty vyloženě nebezpečná záležitost. V současné době se připravuje podání žádosti na 1. etapu do ROP Jihozápad⁷. Spojení by výrazně podpořilo i cestovní ruch, protože pro cca 40 000 návštěvníků zámku Kratochvíle by procházky nebo projížďka do Netolic byla několika minutová záležitost.

4.3 SHRnutí ZJIŠTĚNÝCH ÚDAJŮ

Z provedených průzkumů plynou důležité informace pro přípravu návrhů na využití železniční tratě 193 pro cestovní ruch tyto zásadní informace:

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že většina dotázaných respondentů již oblast Netolicka navštívila z větší části vícekrát. Základním segmentem jsou rodiny s dětmi, mladé páry a mladé skupiny z jižních Čech, středních Čech a Prahy. Do zkoumané oblasti nejvíce účastníků cestovního ruchu přijíždí za účelem návštěvy památek a návštěvy kulturních akcí. Z odpovědí v dotazníku plyne, že většina účastníků cestovního ruchu zde nepřenocuje a přes 75 % přijelo do zkoumané oblasti automobilem a ve zkoumané oblasti se dále pohybovalo. U otázky na možné zprovoznění železniční dráhy Dívčice – Netolice odpovědělo přes 80 % respondentů kladně. Z dotazníkového šetření dále vyplynulo, že respondenti by při cestování vlakem nejčastěji uvítali lepší informovanost o problémech na železnici (důvody zpoždění), vyšší čistotu ve vagoněch a celkovou modernizaci vozového parku, častější spoje a jeden dotazovaný by zavedl vagon pro kuřáky, aby někteří cestující neměli potřebu kouřit na toaletách přímo ve vlaku.

Ze zjištěných sekundárních dat vyplývá existence společnosti JIKORD, která koordinuje osobní dopravu v kraji. Tato společnost objednává osobní dopravu a rozhoduje o dotacích pro jednotlivé subjekty poskytující přepravu a má tak vliv neobjednání vlaků na trati 193. Společnost JIKORD objednala dopravní obslužnost

⁷ Regionální operační program Jihozápad

autobusy, kdy největším provozovatel autobusů v této oblasti je ČSAD Jihotrans. Společnost JIKORD je za výsledky své práce často kritizována z nejrůznějších stran za neřešení dlouhodobě nevyhovující v oblasti návaznosti vlakového spojení a přímého spojení Netolic a Českých Budějovic. Na základě řízeného rozvoru byla zjištěna přibližná cena jednoho vlakkilometru společnostmi mimo České dráhy na 45 - 70 Kč/km.

V řízených rozhovorech se potvrzuje fakt, že do oblasti jezdí rodiny s dětmi a oproti dotazníkovému šetření jsou uvedeny také příjezdy věkové skupiny nad 55 let a seniorů. Zároveň byl zjištěn nárůst návštěvnosti účastníků cestovního ruchu ze Slovenska. Nejvíce návštěvníků podle správ z informačního centra přijíždí do oblasti v období letních prázdnin, což potvrzují i slova dalších oslovených podnikatelů. Mezi nejvyhledávanější aktivity v oblasti patří Archeopark a zámek Kratochvíle. Zatím co do prvně uvedené atraktivy dopravní spojení neexistuje, spojení do zámku Kratochvíle je realizováno prostřednictvím linkových autobusů na trase České Budějovice – Vimperk či Netolice – Prachatice. Ze sdělení kompetentních osob je patrné, že je počítáno s úpravou přístupu na zámek Kratochvíle, který je v současné době nevyhovující. Zámek bude nově dostupný jak pěším, tak cyklistům. Při zjišťování relevantních informací o železniční trati jsou zaznamenány často protichůdné názory zainteresovaných stran zejména společnosti JIKORD a iniciativ bojujících za obnovení provozu a orgánů místní správy. V současné době je provoz na trati veden pouze výletními vlaky, jejichž počet má být do budoucna omezen. Ze strany Českých drah neexistuje zájem o další provozování této tratě a obce a město Netolice mají zájem o bezúplatné převedení tratě na dotčené obce a město.

5. PODNIKATELSKÝ KONCEPT

V předcházející kapitole č. 4. byla provedena analýza dat, ze které bude v této části práce vycházeno a bude navržen způsob využití železniční tratě č. 193 Dívčice – Netolice pro cestovní ruch.

5.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE

Název:

Místní dráha Netolička, s. r. o.

Sídlo firmy:

Nádražní 403

384 11 Netolice

Společníci:

Společník 1. - jednatel

Jméno: Ing. Karel H.

Bydliště: Dívčice 123, 373 48 Dívčice

Vzdělání: Střední škola a vyšší odborná škola cestovního ruchu v Českých Budějovicích, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta

Výše vkladu: 150 000 Kč

Splaceno: 67 500 Kč

Společník 2. - jednatel

Jméno: Marek P.

Bydliště: Olšovice 456, 384 11 Netolice

Vzdělání: Střední odborná škola veterinární, mechanizační a zahradnická
a Jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky

Výše vkladu: 100 000 Kč

Splaceno: 45 000 Kč

Na základě typologie firem dle obchodního zákoníku bude společnost „Místní dráha Netolička“ založena jako kapitálová společnost - společnost s ručeným omezeným zapsáním do obchodního rejstříku. Společnost založí dva společníci, kteří spolu sepíší společenskou smlouvu. V této smlouvě se stanoví základní kapitál ve výši 250 000 Kč, kdy výše vkladu 1. společníka bude 150 000 Kč a výše vkladu 2. společníka bude 100 000 Kč. Před podáním návrhu na zápis společnosti do obchodního rejstříku bude každým společníkem splaceno 45 % z výše jejich celkových vkladů, tj. 112 500 Kč. Podle zákona bude zbylých 55 % z vkladů jednotlivých společníků splaceno do pěti let od vzniku společnosti. Statutárním orgánem bude společník 1. i společník 2. a stanou se tedy oba jednateli. Dozorčí rada zřizována nebude. Předmět podnikání bude obchodní činnost – koupě zboží za účelem jeho dalšího prodej (mimo zboží zařazené v přílohách zákona č. 455/91 Sb.) a Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona – 59. Pronájem a půjčování věci movitých a 73. Provozování kulturních, kulturně-vzdělávacích a zábavních zařízení, pořádání kulturních produkcí, zábav, výstav, veletrhů, přehlídek, prodejních a obdobných akcí.

5.2 VIZE A CÍLE PODNIKU

Místní dráha Netolička bude ztělesňovat prosperující společnost, která svými aktivitami bude navazovat na tradici provozu tratě z Netolic do Dívčic a podpoří rozvoj cestovního ruchu v oblasti Netolic.

Cíle společnosti:

- vytvoření příjemné atmosféry
- uspokojení potřeb zákazníků vzhledem k jejich touze poznávat nové věci
- poskytovat kvalitní služby s příjemným a ochotným personálem

- vytvořit netradiční zážitek pro každého účastníka cestovního ruchu
- dostateční příjmy
- zajištění vysoké obsazenosti vlaků (70 %)

5.3 UMÍSTĚNÍ A POPIS PODNIKATELSKÉHO KONCEPTU

Zadáním práce bylo vypracovat projekt využití železniční tratě č. 193 Dívčice - Netolice. Jak je uvedeno v kapitole č. 4, trať je dlouhá 13,6 km a na konci této tratě v Netolicích je několik historických budov, které budou v podnikatelském konceptu také použity (<http://www.zelpage.cz/> [online].[cit. 2012-03-04]). Jde o nevyužitou nádražní budovu, která bývala výpravní budovou a má označení 16/H (viz příloha č. 5), historické depo a historická vodárna pro parní lokomotivy. Správou tratě i budov je pověřena Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a po rozhovoru s paní Ing. Zralou, která má na starosti správu majetku železnice v jižních Čechách, by byla možnost dočasně budovy pronajmout. V budoucnu nelze vyloučit prodej stávajících budov.

Obrázek č. 8: Nádražní budova a vlakové depo s vodárnou



Zdroj: Vlastní zpracování

Trať je od centra vzdálen 750 m a nachází se přímo u silnice II. třídy č. 145, která tvoří jeden z hlavních tahů na Vimperk a Prachatice (okolo 2 km vzdáleného zámku Kratochvíle) a na opačnou stranu silnice vede ve směru na Češnovice (k silnici I. třídy E49 I/20 Plzeň – České Budějovice). Někteří lidé mohou vidět nevýhodu ve skutečnosti, že se trať nachází vedle rušnější komunikace. Pro tento podnikatelský

koncept je umístění tratě ale velkou výhodou, protože je dobře přístupná pro motoristy i cyklisty a také se zde nachází dostatek místa na parkování motorových vozidel.

5.4 NABÍZENÉ PRODUKTY

Už když přijde návštěvník k nádražní budově v Netolicích, měla by na něj dýchnout atmosféra dob 1. poloviny 20. století – historické budovy, parní vlak, pracovníci v uniformách dob minulých. Vše by se mělo doplňovat a působit jako jeden celek a zprostředkovat návštěvníkovi nevšední zážitek.

1. Základní produkt bude spočívat ve využití železniční tratě 193 pomocí výletního vlaku jedoucího ze stanice České Budějovice do stanice Netolice, který bude určený pro všechny účastníky cestovního ruchu. Pro provoz by byla využita parní lokomotiva a historické vozy od občanského sdružení Stocker club pracujícího při Českých drahách a.s., Depa kolejových vozidel České Budějovice. Vše by bylo pronajato i s obsluhou vlaku. Jednalo by se o parní lokomotivu 310.093 zvanou „Kafemlejnek“, bufetový vůz, vozy pro cestující a krytý nákladní vůz sloužící k přepravě kol (viz příloha č. 6). Parní lokomotiva 310.093 byla vyrobena v roce 1901 v První Českomoravské pod výrobním číslem 63 pro tratě v okolí Rakovníka. V roce 1982 se lokomotiva dostala ke sdružení Stocker Clubu, které zahájilo její postupnou renovaci. Bufetový vůz je bez sedadel a je průchozí, aby cestující mohli kdykoliv během jízdy vůz navštívit. Dále by se jednalo o dva vozy s 54 místy k sezení, dva vozy s 32 místy k sezení, jeden vůz s 28 místy a krytý nákladní vůz vyroben v roce 1882 sloužící k přepravě jízdních kol. V případě vhodného počasí (bez deště) by do soupravy byl připojen letní vyhlídkový vůz s 54 místy k sezení bez uzavíratelných oken a letní vyhlídkový vůz s 16 místy, kdy horní polovina vozu je zcela otevřena a umožňuje nerušený výhled na krajinu. Všechny vozy (kromě nákladního vozu) jsou vyrobeny z období po roce 1906. Celková kapacita soupravy by byla 200 míst k sezení. Při vhodném počasí by se kapacita navýšila na počet 270 míst k sezení.

V bufetovém voze by se nabízelo drobné občerstvení a také čerstvé pekařské produkty a výrobky z místní Netolické pekárny, která je známá v širokém okolí Netolic. Návštěvníkům by byla k dispozici ochutnávka pravého netolického chlebu nebo vyhlášeného netolického kvasového pecnu, který se ručně hněte, ručně tvaruje

a peče se zde už od roku 1926. Bufetový vůz by sloužil též pro prodej upomínkových předmětů (viz příloha č. 7) a informačních materiálů. V průběhu cesty by se po celém vlaku pohybovali průvodčí v historických uniformách, kteří by poskytovali informace například o historii železnice, o Netolicích, o možnostech kulturního či sportovního vyžití na Netolicku. Vždy v jednom z velkých vozů by probíhal program pro děti – vypravování pohádek s možností kreslení v průběhu příběhu a konání různých menších soutěží využívající znalostí dětí.

Provoz na trati by byl prozatím obnoven od června do poloviny září 2013. Speciální vlak by jezdil v sobotu, v neděli a ve vybrané svátky a dny. Vlak by vyjížděl ze stanice České Budějovice a přes zastávky České Budějovice severní zastávka, Hluboká nad Vltavou, Zliv, Zbudov, Dívčice, Libějovice, Malovice u Netolic, Holečkov, Netolice zastávka by dojel až do konečné stanice Netolice. Souprava by dle jízdního řádu (viz příloha č. 8) byla vypravována celkem čtyřikrát – dvakrát z Českých Budějovic do Netolic a dvakrát z Netolic do Českých Budějovic.

Jízdné pro speciální vlak ukazuje tabulka č. 3. U dětí by byla možnost uplatnit dětskou slevu - pro děti od 6 do 15 let. Děti do 6 let by byly přepraveny zdarma. Za jízdní kolo by se platilo zvláštní jízdné. Pokud by vlakem cestovala rodina (2 dospělí + 2 děti) mohla by využít rodinné jízdné. Cestující by si kupovali odpovídající jízdenky až při nástupu do vlakové soupravy od průvodčího. Ukázka jízdního dokladu – jízdenky do tohoto speciálního vlaku je zobrazena v příloze č. 9.

Tabulka č. 3: Jízdné ve vlaku

Obyčejné jízdné	60 Kč	Zpáteční jízdné - obyčejné	100 Kč
Děti od 6 do 15 let	40 Kč	Zpáteční jízdné - děti od 6 do 15 let	70 Kč
Děti do 6 let	zdarma	Zpáteční rodinné jízdné	250 Kč
Rodinné jízdné (2 dospělí + 2 děti)	160 Kč		
Jízdní kolo	30 Kč		

Zdroj: Vlastní zpracování

2. Jako doplňkový produkt by sloužila část nádražní budovy a historické depo s vodárnou umístěné na nádraží v Netolicích. V nádražní budově by společnost Místní dráha Netolička obnovila dopravní kancelář, kde by se v návaznosti na služby ve vlaku nabízely informační materiály o blízkém i vzdálenějším okolí, mapy měst, turistické

a cyklistické mapy, pohledy, speciální upomínkové předměty, např. kartonová stavebnice výpravní budovy (viz příloha č. 10). Pracovník dopravní kanceláře by měl k dispozici připojení k internetu, aby mohl návštěvníkům zodpovědět na jakékoliv dotazy. Dále by přízemí budovy (nynější čekárna) bylo uzpůsobeno pro menší výstavy a přednášky vztahující se k železnici a její historii. Například by se zde vytvořila ve spolupráci Turistického informačního centra v Netolicích a místních pamětníků výstava písemných a obrazových dokumentů dokládající vznik a provoz na této trati. Dále by zde byly domluveny přednášky s osobami, které mají určitý vztah k dané trati - zajímaví se o železnici nebo místní rodáci, kteří využívali železnici před mnoha lety nebo na ní pracovali. K dispozici by byl i dataprojektor umožňující promítání obrazových dokumentů. Vstupné na konané výstavy či přednášky by bylo dobrovolné nebo by se určovalo v závislosti na náročnosti příprav a přitažlivosti obsahu pořádané akce. Účastníci cestovního ruchu by si mohli dále prohlédnout historické depo a přilehlou vodárnu, sloužící k doplnění vody pro parní lokomotivu.

Přímo u nádražní budovy by společnost opravila přístřešek, kde by byla možnost zapůjčení jízdních kol. Půjčovna s větším množstvím jízdních kol se v okolí Netolic nenachází, a proto bude rozšíření těchto služeb ve městě významné a může posloužit všem účastníkům cestovního ruchu. V nabídce bude 25 jízdních kol s možností vypůjčení přilby, dětské sedačky či zámku na kolo. Kompletní ceník za vypůjčení kol a příslušenství je uveden v příloze č. 11. Pracovníkem kanceláře budou zájemcům poskytnuty informace o veškerých cyklotrasách v okolí Netolic. Bude se jednat například o naučnou cyklotrasu zveřejněnou na internetových stránkách města Netolice nebo cyklostezku Kolem Netolic atd. (viz příloha č. 12).

Dopravní kancelář a půjčovna kol bude otevřena ve dny, kdy bude vyjíždět speciální parní vlak (uvedeno výše) a to od 8:30 do 18:30. Pokud by byla naplánovaná nějaká zvláštní událost, otevírací doba kanceláře by se přizpůsobila. Po domluvě by byla možnost zapůjčení kol i mimo uvedenou otevírací dobu.

V budoucnu by se přemýšlelo o vybudování turistického informačního centra v nádražní budově, které by podle výzkumu respondenti uvítali, ale jelikož TIC se již v Netolicích nachází, toto informační centrum by bylo zaměřeno spíše na informace o dráze a aktivitách na dráze. TIC by bylo otevřené, jen když by byla dráha v provozu a poskytovalo by určité zázemí pro cestující přijíždějící vlakem (toalety apod.).

3. Společnost se bude snažit o nabídku balíčků a zajímavých akcí spojených s přepravou parním vlakem jak pro soukromé osoby, tak pro firmy. Jednalo by se například o nabídku svatebního balíčku, výjimečné oslavy narozenin, různých event akcí či rozmanitých druhů např. rybích či zvěřinových hodů apod. Společnost by samozřejmě prostřednictvím spolupráce s cateringovou firmou byla schopna obstarat jakékoliv občerstvení a potřebné vybavení a nezbytný inventář. Cenová kalkulace těchto produktů by se odvíjela od vypočtených nákladů základního produktu a připočítány by byly náklady za veškeré ostatní služby a produkty, které se v základní kalkulaci nevyskytují. Například potřeba většího množství pracovníků, výzdoba vlaku (vně i uvnitř vlaku) nebo speciální doprovodní program. Balíček by byl uzpůsoben individuálním potřebám jednotlivých klientů. Vypracování a zajištění balíčku by bylo v kompetenci obou společníků.

Aby společnost Místní dráha Netolička, s. r. o. nabízené produkty prodala, musí nějakým způsobem komunikovat s potenciálními zákazníky. K tomuto účelu by společnost využila místních rádií, webových stránek, novin a časopisů. Také by byly vytvořeny webové stránky společnosti, kde by bylo možné prohlédnout si informace o historii dráhy a přilehlých budov, jízdním řádu speciálních vlaků, akcí konaných na trati či v okolí, fotogalerie, kontakty a možnost pokládání otázek přímo zaměstnancům. Na webové stránce by se nacházely i informace o možné rezervaci míst ve vlaku či půjčení kol mimo otevírací dobu. Společnost by ke komunikaci využívala také sociální sítě – Facebook a Twitter. Dále by společnost pomocí podpory prodeje informovala zákazníky o akcích pořádaných přímo v Netolicích a okolí. Bylo by využito vizitek, letáků (umístěných přímo v parním vlaku a železniční budově, ale také na jiných místech, př. Turistické informační centrum, spolupracující podniky), brožur, upomínkových předmětů a v neposlední řadě i plakátů lákajících na pořádané akce na trati.

5.5 PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ

Pracovníci obsluhující vlakové soupravy by byli vnitřní pracovníci Českých drah, kteří by byli najati společně s motorovým a parním vlakem. Ve vozech umístěných za parní lokomotivou by se nacházeli čtyři pracovníci společnosti Místní dráha Netolička, kteří by byli oblečeni do historických uniforem či jiného dobového oblečení. Jeden pracovník by měl na starosti prodej drobného občerstvení a upomínkových předmětů, dva pracovníci by procházeli vlakem během jízdy jako průvodčí a zbylý pracovník by se věnoval programu pro dětské pasažéry. V dopravní kanceláři by pracoval jeden pracovník, ke kterému by se v případě potřeby po příjezdu vlaku přidali i ostatní pracovníci ze soupravy. Zakladatelé společnosti by nejčastěji zaujímali místo pracovníka v dopravní kanceláři a prodejce drobného občerstvení. Na zbylá pracovní místa by byli najati tři zaměstnanci, se kterými by byla sepsána dohoda o provedení práce. Společníci by rádi zaměstnali studenty zajímající se o železnici, cestovní ruch či historii. Požadavky na pracovníky budou především slušné vystupování, spolehlivost, poctivost, samostatnost a přívětivost k návštěvníkům.

Společnost klade velký důraz na osobní prodej. Zaměstnanci společnosti budou přicházet do přímého osobního kontaktu s návštěvníky, a proto by měli být příjemní, vstřícní a přátelští. Důležité pro společnost také bude pomocí zaměstnanců získávat zpětnou vazbu od zákazníků. Zaměstnanci budou spolu muset spolupracovat a podávat potenciálním i stávajícím zákazníkům úplné a přesné informace. Všichni pracovníci budou nosit dobové oděvy, které budou vždy čisté a upravené.

5.6 ANALÝZA OKOLÍ PODNIKU

Analýza sekundárních dat, která obsahuje analýzu situace na určené železniční trati, analýzu konkurence, analýzu návazných služeb, a analýza primárních dat informující o provedeném dotazníkovém šetření a řízených rozhovorech byla provedena v předcházející kapitole diplomové práce - 4. Analýza dat. Dále bylo ze získaných informací vycházeno. Proto tato část práce bude obsahovat pouze strukturu zákazníků, na které se bude společnost zaměřovat, a spolupracující podniky.

Struktura zákazníků

V návaznosti na zjištěné informace z dotazníkového šetření a řízeného rozhovoru v Turistickém informačním centru se společnost bude zaměřovat na nejčastější návštěvníky Netolic a to na mladé rodiny s dětmi a páry. Nejvíce budou přijíždět zákazníci z České republiky, ale rádi bychom uvítali i zahraniční účastníky cestovního ruchu.

Spolupracující podniky

Společnost bude spolupracovat s Turistickým informačním centrem sídlícím v centru města Netolice v muzeu JUDr. Otakara Kudrny. Informační centrum poskytuje informace o turistické a další sportovní nabídce, památkách, programech pro volný čas, jízdních řádech, možnostech ubytování a stravování. Zajišťuje prodej map, průvodců, pohlednic a upomínkových předmětů. Návštěvníkům je k dispozici počítač s napojením na internet a síť informačních středisek. Informační centrum také spolupracuje na různých akcích pořádaných jak pro místní obyvatele, tak pro účastníky cestovního ruchu. Ve spolupráci s informačním centrem by společnost vytvářela tematické výstavy či přednášky v netolické železniční budově.

Místní dráha Netolička pro zajištění speciálních akcí bude spolupracovat i s cateringovými firmami na dodávce občerstvení a potřebného vybavení a inventáře. Na základě předběžné nabídky jednotlivých firem bude vybrána ta nejvhodnější, se kterou se bude dále spolupracovat. Osloveny budou např. CateringBohemia z Týna nad Vltavou, City catering z Českých Budějovic, Gastronom1 s.r.o. z Českých Budějovic a GASTRO ZÁRUBA M&K a.s. také z Českých Budějovic.

Spolupráce bude probíhat i se Zoologickou zahradou Ohrada v Hluboké nad Vltavou. Parní vlak „Kafemlejnek“, který pojede z Netolic do Českých Budějovic (nebo zpět), bude zastavovat také v železniční stanici Hluboká nad Vltavou, odkud se mohou cestující příjemnou procházkou dostat do blízké zoologické zahrady. Při předložení jízdenky z tohoto vlaku budou zde dospělí platit pouze zlevněné vstupné. Na zpáteční cestu cestující opět vyzvedne v zastávce Hluboká nad Vltavou parní vlak jedoucí z Českých Budějovic do Netolic (nebo zpět).

Dále by společnost Místí dráha Netolice ráda spolupracovala s Nadací Jihočeské cyklostezky, která podporuje budování infrastruktury pro cyklisty, projektů pro cyklisty a pořádání akcí spojených s cyklistikou.

Část firem, které mohou se společností Místí dráha Netolička, s. r. o. spolupracovat jsou řešeny v analýze návazných služeb – ubytovací a stravovací zařízení. Nejvíce dotázaných účastníků cestovního ruchu se v oblasti Netolic zdrží pouze maximálně jeden den (bez přenocování). Proto by se společnost ráda pokusila o prodloužení pobytu účastníků ve spolupráci s ubytovacími zařízeními v Netolicích formou nabídky zajímavých balíčků služeb.

5.7 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ PROJEKTU

Po domluvě se Správou železniční dopravní cesty, která má ve správě železniční budovu, by přízemí této budovy bylo uzpůsobeno pro provoz dopravní kanceláře a místnosti pro výstavy a přednášky. Vedle nádražní budovy by byl opraven přístřešek, který by sloužil jako úschova půjčovaných kol. Tyto úpravy se budou moci vykonat bez ohlášení stavebnímu úřadu.

V okolí Netolic je mnoho cyklotras, ale jak již bylo uvedeno v předešlé kapitole v řízeném rozhovoru, město Netolice má zpracovaný projekt na cyklostezku a pěší stezku spojující město se zámekem Kratochvíle, což by bylo pro vytvořenou společnost výborné, protože by vedla okolo nádražní budovy a společnost by nemusela na vlastní náklady stezku zprovoznit.

5.8 ČASOVÝ HARMONOGRAM

Projekt využití železniční tratě by měl být zahájen 1. června 2013 a proto by všechny potřebné úkony měly být do tohoto data provedeny. Veškeré činnosti a datum jejich realizace jsou uvedeny v tabulce č. 4.

Tabulka č. 4: Časový harmonogram podnikatelského záměru

<i>Činnost</i>	<i>Datum realizace</i>
Založení společnosti Místní dráha Netolička, s. r. o.	1. 1. 2013 - 31. 1. 2013
Objednání propagačních materiálů a reklamy	11. 2. 2013 - 1. 3. 2013
Začátek propagování železniční tratě, železničního muzea a historického depa	4. 3. 2013
Úprava prostor pro dopravní kancelář a místnosti pro výstavy	4. 3. 2013 - 29. 3. 2013
Zajištění personálu	1. 4. 2013 - 26. 4. 2013
Objednání a výroba historických uniforem	22. 4. 2013 - 17. 5. 2013
Konečná úprava dopravní kanceláře + dodání potřebných materiálů určených pro prodej	13. 5. 2013 - 24. 5. 2013
Nákup drobného občerstvení	27. 5. 2013 - 31. 5. 2013
Zahájení provozu	1. 6. 2013

Zdroj: Vlastní zpracování

5.9 EKONOMICKÉ PROPOČTY

Nyní budou pomocí této části práce převedeny informace z podnikatelského záměru do číselné podoby. Ekonomické propočty by měli ukázat reálnost podnikatelského záměru z ekonomického hlediska. Pro financování podnikatelského záměru bude využito vlastních zdrojů společníků. Ve výpočtech nebude kalkulováno s nabídkou balíčků a speciálních akcí.

5.9.1 Náklady

Náklady základního produktu

Speciální vlak 310.093 „Kafemlejnek“ sloužící k přepravě osob a jejich zavazadel včetně kol by byl pronajat od společnosti České dráhy, a. s. za cenu 31 700 Kč (cena stanovena pracovníkem Českých drah). Tato cena již obsahuje veškeré náklady spojené s vypravením vlaku. Jedná se například o náklady na pronájem vlakové soupravy, mzdové náklady na obsluhu vlaků, náklady na palivo. Za stanovené období od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013 budou činit celkové náklady na pronájem vlaku 1 109 500

Kč. Dále se do nákladů promítnou mzdové náklady na tři pracovníky společnosti Místní dráha Netolička (+ mzdové náklady společníků) pohybující se při jízdě parního vlaku po soupravě. Celkové mzdové náklady jsou uvedeny v tabulce č. 5.

Tabulka č. 5: Mzdové náklady (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013)

Zaměstnanec	Počet	Mzda	Sociální pojištění (25 %)	Zdravotní pojištění (9 %)	Náklady za sezónu (1. 6. 2012 - 15. 9. 2012)	Celkové náklady za sezónu
Společník	2	25 000	6 250 Kč	2 259 Kč	117 282 Kč	234 563 Kč
Pracovník ve vlaku	3	80 Kč/h	7 000 Kč	2 520 Kč	37 520 Kč	112 560 Kč
Celkové mzdové náklady včetně sociálního a zdravotního pojištění						347 123 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Do nákladů se musí také započítat náklady na nákup občerstvení a upomínkových předmětů prodávaných ve vlaku, materiál potřebný k dětskému programu a náklady na výrobu jízdenek. Celková částka je uvedena v následující tabulce č. 6.

Tabulka č. 6: Další náklady vyplývající z provozu vlaku (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013)

Položka	Cena s DPH
Občerstvení	13 400 Kč
Upomínkové předměty	6 200 Kč
Materiál potřebný k dětskému programu	4 500 Kč
Výroba jízdenek	7 600 Kč
Celkem	31 700 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Celkové náklady na realizaci základního produktu na celé vymezené časové období (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013) činí **1 488 323 Kč**.

Náklady doplňkového produktu

Za pronájem části nádražní budovy bude požadovat Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) 10 500 Kč za celou dobu využívání (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013). Nájemné je po domluvě se SŽDC zvýhodněné v závislosti na tom, že společností budou upraveny dvě místnosti v nádražní budově. Jak již bylo uvedeno výše, bude potřeba upravit přízemí nádražní budovy a vedlejší přístřešek, který bude sloužit pro úschovu

půjčovaných kol a doplňkového vybavení. Náklady na tyto úpravy byly konzultovány s pracovníkem stavební firmy a byly určeny přibližně na 18 000 Kč.

Dále zahrneme náklady na koupi jízdních kol a základního příslušenství (př. přilby, zámky, dětské sedačky), náklady na nákup občerstvení a informačních materiálů, map a speciálních upomínkových předmětů, náklady na zařízení kanceláře a vedlejší místnosti (dle předpokládané potřeby – např. židle, lavice, stůl) a náklady na zakoupení dataprojektoru. Ceny byly vyhledávány na internetových stránkách a stanoveny na základě aktuálních cenových nabídek.

Tabulka č. 7: Náklady doplňkového produktu (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013)

Položka	Cena s DPH
Pronájem nádražní budovy	10 500 Kč
Stavební a jiné úpravy	18 000 Kč
Jízdní kola a příslušenství	162 500 Kč
Občerstvení	12 800 Kč
Informační materiály, mapy, atd.	7 000 Kč
Zařízení kanceláře a místnosti pro návštěvníky	38 000 Kč
Dataprojektor	7 200 Kč
Celkem	256 000 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Do celkových nákladů doplňkového produktu musejí být zahrnuty i náklady na komunikaci s potenciálními zákazníky. Jde o náklady na vytvoření letáků, vizitek, ukazatelů a webových stránek. Náklady uvedené v následující tabulce byly stanoveny na základě aktuálních cenových nabídek vybraných specializovaných firem.

Tabulka č. 8: Náklady na komunikaci (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013)

Položka	Cena s DPH
Letáky, vizitky (1 000 ks)	3 411 Kč
Ukazatele (5 ks)	7 750 Kč
Vytvoření webových stránek	9 000 Kč
Celkem	20 161 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Dále nesmí být opomenuty provozní náklady, které plynou z užívání nádražní budovy. Hrubý odhad provozních nákladů byl sestaven na základě aktuálních cen, přičemž v nákladech za energii se nepromítne spotřeba paliva pro vytápění, jelikož budova

bude využívána jen od června do poloviny září, kdy se dá předpokládat, že přítápět nebude potřeba.

Tabulka č. 9: Provozní náklady (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013)

Položka	Cena s DPH
Spotřeba elektřiny a vody	4 300 Kč
Připojení k internetu	3 500 Kč
Údržba a opravy	2 800 Kč
Celkem	10 600 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Celkové náklady na realizaci doplňkového produktu na celé vymezené časové období (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013) činí **286 761 Kč**.

5.9.2 Výnosy

Výnosy základního produktu

Pro účely ekonomických propočtů tohoto podnikatelského konceptu bude pro výpočet výnosů za základní produkt počítáno s cenou za rodinu (2 dospělí + 2 děti) využívající rodinou zpáteční jízdenku za 250 Kč a dále se bude předpokládat, že každá čtvrtá rodina bude mít sebou jízdní kola (příplatek 30 Kč za jedno kolo). Pro výpočet výnosů z prodeje občerstvení a upomínkových předmětů ve vlaku se bude očekávat, že každá druhá rodina utratí v průměru 110 Kč. Výpočty budou vycházet z hypotetické (100 %) obsazenosti vlaku a dále budou přepočteny na požadovanou obsazenost vlaků (70 %). Vycházet se bude z celkové kapacity soupravy – 270 míst k sezení. Vlak bude cestu z Českých Budějovic do Netolic absolvovat dvakrát za den.

Tabulka č. 10: Výnosy z provozu speciálního vlaku (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013)

Položka	počet rodin za den	Cena za rodinu	Tržba za jízdu tam a zpět (2x za den)	Tržba za sezónu - hypotetická obsazenou	Tržba za sezónu - požadovaná obsazenost
Jízdné ve vlaku	134 (2 x 67)	250 Kč	33 500 Kč	1 172 500 Kč	820 750 Kč
Jízdní kolo	32 (2 x 16)	120 Kč	3 840 Kč	134 400 Kč	94 080 Kč
Prodej občerstvení a upomínkových předmětů	66 (2 x 33)	110 Kč	7 260 Kč	254 100 Kč	177 870 Kč
Celkem					1 092 700 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Výnosy doplňkového produktu

Pro výpočet výnosů z půjčovaných jízdních kol bude vycházeno z ceny zapůjčeného jízdního kola - 200 Kč na den, za zapůjčení přilby – 40 Kč a za poskytnutí zámku na jízdní kolo - 10 Kč. Dále budeme předpokládat, že každý, kdo si půjčí kolo, si zároveň vypůjčí i přilbu a každý druhý zámek na kolo. Výše výnosů z prodeje občerstvení a informačních materiálů v nádražní budově bude stanovena odhadem – 20 návštěvníků denně utratí průměrně 80 Kč. Výpočty budou vycházet (stejně jako u výpočtu výnosů z hlavního produktu) z hypotetické (100 %) výše půjčovaných kol a požadované výše půjčovaných kol (70 %).

Tabulka č. 11: Výnosy z doplňkového produktu (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013)

Položka	Množství za den	Cena	Tržba za sezónu - hypotetická	Tržba za sezónu - požadovaná
Půjčovna kol	25 kol	6 120 Kč	214 200 Kč	149 940 Kč
Prodej občerstvení a informačních materiálů	20 kupujících	1 600 Kč	56 000 Kč	39 200 Kč
Celkem				189 140 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

5.9.3 Očekávané výsledky hospodaření

V tabulce č. 12 jsou vyobrazeny očekávané výsledky hospodaření v prvním roce provozu při požadované obsazenosti vlaků (70 %).

Tabulka č. 12: Hospodářský výsledek po první sezoně provozu (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013)

Položka	Výše v Kč
Tržby hlavního produktu	1 092 700
Tržby doplňkového produktu	189 140
Tržby celkem	1 281 840
Náklady hlavního produktu	1 488 323
Náklady doplňkového produktu	286 761
Náklady celkem	1 775 084
Výsledek hospodaření před zdaněním	- 493 244
Daň z příjmu	0
Zisk po zdanění	0

Zdroj: Vlastní zpracování

V následující tabulce jsou znázorněny očekávané výsledky hospodaření v dalším roce provozu při vyšší obsazenosti vlakové soupravy. Počítáno je se zvyšujícími se tržbami hlavního produktu. Tržby doplňkového produktu a náklady hlavního produktu zůstávají nezměněny. Jak je vidět, zisk by byl dosahován až při obsazenosti vlaku 90 %.

Tabulka č. 13: Hospodářský výsledek v dalším roce provozu se zvyšující se hodnotou obsazenosti

Položka	75 % obsazenost	80 % obsazenost	85 % obsazenost	90% obsazenost
Tržby hlavního produktu	1 170 750 Kč	1 248 800 Kč	1 326 850 Kč	1 404 900 Kč
Tržby doplňkového produktu	189 140 Kč	189 140 Kč	189 140 Kč	189 140 Kč
Tržby celkem	1 359 890 Kč	1 437 940 Kč	1 515 990 Kč	1 594 040 Kč
Náklady hlavního produktu	1 488 323 Kč	1 488 323 Kč	1 488 323 Kč	1 488 323 Kč
Náklady doplňkového produktu	40 900 Kč	40 900 Kč	40 900 Kč	40 900 Kč
Náklady celkem	1 529 223 Kč	1 529 223 Kč	1 529 223 Kč	1 529 223 Kč
Výsledek hospodaření před zdaněním	-169 333 Kč	-91 283 Kč	-13 233 Kč	64 817 Kč
Daň (19 %)	0 Kč	0 Kč	0 Kč	12 315 Kč
Zisk po zdanění	0 Kč	0 Kč	0 Kč	52 502 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Tyto ekonomické propočty jsou pouze orientační pro potřeby diplomové práce. Pokud by se měl podnikatelský koncept skutečně zrealizovat, byl by najat finanční odborník.

6 ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo na základě analýzy vybrané oblasti – Netolice navrhnout podnikatelský koncept využití železniční tratě č. 193 nacházející se v této oblasti. K dosažení hlavního cíle vedly dílčí cíle. Bylo provedeno hodnocení stávající situace na této železniční trati a v jejím nejbližším okolí a byl získán přehled o účastnících cestovního ruchu navštěvující vybranou oblast.

Před zahájením zpracování praktické části práce byly stanoveny hypotézy. Údaje získané v analytické části práce pomocí pozorování, vlastního zkoumání, dotazníkového šetření a řízených rozhovorů postupně vedly k potvrzení či vyvrácení určených hypotéz.

Hlavní hypotézu „Železniční trať 193 je využitelná pro potřeby cestovního ruchu“ lze na základě dat ze sekundárních zdrojů i vlastního pozorování potvrdit. Dokládá to zjištění, že na trať se v roce 2012 v omezené míře vypravilo několik zvláštních a historických vlaků působících kladně na místní cestovní ruch. Na tuto hypotézu a existenci speciálních vlaků navazuje i první vedlejší hypotéza související s technickým stavem trati.

První vedlejší hypotézu „Stávající technický stav trati umožňuje její provozování“ lze na základě provedených řízených rozhovorů a vlastního zkoumání potvrdit. Ze zjištěných informací vyplynulo, že stávající technický stav trati je dobrý a vyžaduje pouze minimum financí na údržbu. Což dokládá i fakt uvedený v hlavní hypotéze, že na trati se v omezené míře pohybují speciální vlaky.

Druhou vedlejší hypotézu „Účastníci cestovního ruchu by rádi využívali zrušenou místní železniční trať“ lze na základě dat ze sekundárních zdrojů potvrdit. Přes 80 % respondentů dotazníkového šetření provedeného v Netolicích u otázky na možné zprovoznění železniční trati Dívčice – Netolice odpovědělo kladně a provoz by uvítalo.

Poslední vedlejší hypotézu „Zkoumaná oblast nabízí ideální podmínky pro cykloturistiku, ovšem kola nelze do oblasti díky neexistenci železničního spojení dopravit“ nelze na základě řízených rozhovorů a na základě dat ze sekundárních zdrojů jednoznačně potvrdit. Z analýzy oblasti vyplynula skutečnost, že v okolí zkoumané oblasti je dostatek značených cyklostezek a v řízeném rozhovoru bylo doplněno, že město Netolice má rozpracovaný projekt na rozšíření místních cyklostezek pomocí cyklostezky a pěší stezky spojující město se zámkem Kratochvíle. Spojení by výrazně

podpořilo i cestovní ruch, protože pro cca 40 000 návštěvníků zámku Kratochvíle by procházky nebo projížďka do Netolic byla několika minutová záležitost. Z analýzy konkurence ale naopak byla zjištěna informace, že přes Netolice projíždí pravidelně cyklobus společnosti ČSAD JIHOTRANS a.s., a to na trase Č. Budějovice – Prachatice – Vimperk – Kvilda (a zpět) a České Budějovice – Prachatice – Volary – Kvilda (a zpět). První část hypotézy lze tedy potvrdit, ale druhou část potvrdit nelze. Celkově tedy hypotézu potvrdit nelze.

Z předešlých informací lze shrnout, že hlavní hypotéza H:0 byla potvrzena a vedlejší hypotézy H:1 a H:2 byly také potvrzeny. Poslední vedlejší hypotézu H:3 nelze potvrdit.

Zjištěné údaje vedly k definování podnikatelského konceptu využití železniční tratě prostřednictvím zavedení speciálního parního vlaku jezdícího v letních měsících (v sobotu, v neděli a ve vybrané svátky a dny) na trase České Budějovice – Netolice a zpět. Formulovaný podnikatelský koncept obsahuje popis podniku včetně detailně popsaných nabízených produktů. Hlavním produktem v podnikatelském konceptu je provoz parní lokomotivy s připojenými historickými osobními a nákladním vozem. Cesta tímto speciálním vlakem by měla cestujícím zprostředkovat nevšední zážitek, který může být v této době pro mnoho lidí důležitým impulsem pro cestování. Podnikatelský koncept je zaměřený na mladé rodiny s dětmi a mladé partnerské páry.

Na základě zjištěných informací a zanalyzování vybrané oblasti včetně získání přehledu o stávající situaci na dané trati a přehledu o účastnících cestovního ruchu navštěvující vybranou oblast a jejich další využití pro sestavení podnikatelského konceptu byly dle mého názoru splněny veškeré cíle diplomové práce.

7 SUMMARY

The aim of this thesis was the analysis of the selected area - Netolice propose business concept use railways No. 193 located in this area. To achieve the main goal lead targets. An evaluation of the current situation on the railway track and its immediate neighborhood and obtained an overview of the participating tourism visiting the selected area.

Before starting the practical part of the work were determined hypotheses. The data in the analytical part of the work by observing its research, questionnaires and structured interviews gradually led to the confirmation or refutation of hypotheses intended. The information can be summarized that the main hypothesis H: 0 was confirmed and secondary hypotheses H 1 and H: 2 were also confirmed. Last secondary hypothesis H: 3 can not be confirmed.

Collected data have led to the definition of a business concept use railways through the introduction of a special steam train running on the summer months (Saturdays, Sundays and selected holidays and days) on the way Czech Budejovice - Netolice and back. Formulated business concept contains a description of the business described in detail, including the products offered. The main product in the business concept is to operate steam locomotives connected with historical and personal truck. This way special train passengers should convey a remarkable experience, which can be at this time for many people an important impulse for travel. The business concept is aimed at young families and young couples partner.

Based on the obtained data and analyzing selected areas, including an overview of the current situation on the track and an overview of the participating tourism visiting the selected area and further use to build a business concept, according to my opinion, fulfilled all the objectives of the thesis.

8 SEZNAM ZDROJŮ

8.1 LITERÁRNÍ ZDROJE

1. ABRAMS, R. *Obchodní plán: vytvořte ho správně a rychle*. Praha: Pragma 2007. ISBN 978-80-7349-052-2
2. BEDNÁŘOVÁ, D., ŠKODOVÁ PARMOVÁ, D. *Malé a střední podnikání*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v ČB, Ekonomická fakulta, 2010. ISBN 978-80-7394-229-8
3. BERÁNEK, J. *Provozujeme pohostinství a ubytování*. Praha: MAG Consulting, 2004. ISBN 80-86724-02-6
4. BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5
5. ČERTÍK, M. a kol. *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, 2001. ISBN 80-238-6275-8
6. FORET, M., FORETOVÁ, V. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada Publishing, 2001. ISBN 80-247-0207-X
7. FOTR, J., SOUČEK, I. *Podnikatelský záměr a investiční rozhodování*. Praha: Grada Publishing, 2005. ISBN 80-247-0939-2
8. FRANCOVÁ, E. *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003. ISBN 80-244-0719-1
9. GALVASOVÁ, I., BINEK, J., HOLEČEK, J. a kol. *Průmysl cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2008. ISBN 978-80-87147-06-1
10. GOELDNER, CH. R., RITCHIE, J. R. B. *Tourism. Principles, Practices, Philosophies*. Hoboken: Wiley, 2009. ISBN 978-0-470-08459-5
11. GÚČIK, M. a kol. *Krátký slovník cestovního ruchu*. Banská Bystrica: Trian, 2004. ISBN 80-88945-73-9
12. HESKOVÁ, M. a kol. *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy*. Praha: Fortuna, 2006. ISBN 80-7168-948-3

13. INDROVÁ, J. a kol. *Cestovní ruch (základy)*. Praha: Oeconomica, 2009. ISBN 978-80-245-1569-4
14. JAKUBÍKOVÁ, D. *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-3247-3
15. KIRÁLOVÁ, A. *Marketing destinace cestovního ruchu*. Praha: Ekopress, 2003. ISBN 80-861119-56-4
16. KOTLER, P. a kol. *Marketing management*. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 978-80-247-1359-5
17. MALÁ, V. *Cestovní ruch (vybrané kapitoly)*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1999. ISBN 80-7079-443-7
18. MASNIKOSOVÁ, P., KUZMIN, R. *Marketing služeb a aspekty přepravy*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2007
19. MIRVALD, S. *Geografie dopravy II (Silniční a železniční doprava)*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000. ISBN 80-7082-673-8
20. NOVACKÁ, L. a kol. *Cestovní ruch, technika služeb, delegát a sprievodca*. Bratislava: EKONÓM, 2010. ISBN 978-80-225-2982-2
21. ORIEŠKA, J. *Služby v cestovním ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, 2010. ISBN 978-80-85970-68-5
22. PALATKOVÁ, M., ZICHOVÁ, J. *Ekonomika turismu*. Praha: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-3748-5
23. PAYNE, A. *Marketing služeb*. Praha: Grada Publishing, 1996. ISBN 80-7169-276-X
24. PETRŮ, Z. *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, 2007. ISBN 978-80-85970-55-5
25. PETRŮ, Z., KIRÁLOVÁ, A., INDROVÁ, J. a kol. *Cestovní ruch pro všechny*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, 2008. ISBN 978-807399-407-05

26. RYGLOVÁ, K., BURIAN, M., VAJČNEROVÁ, I. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-4039-3
27. SCHIFFMAN, L., KANUK, L. *Nákupní chování*. Brno: Computer Press, 2004. ISBN 80-251-0094-4
28. SRPOVÁ, J., ŘEHOŘ, V. a kol. *Základy podnikání*. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3339-5
29. SVATOŠ, M. a kol. *Zahraniční obchod teorie a praxe*. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-2708-0
30. SYNEK, M. a kol. *Nauka o podniku*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1998. ISBN 80-7079-981-1
31. ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu – doprava I*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Zemědělská fakulta, 1997. ISBN 80-7040-210-5
32. ŠKAPA, P. *Doprava a životní prostředí II*. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2003. ISBN 80-248-0434-4
33. TOUŠEK, R. *Management dopravy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009. ISBN 978-80-7394-172-7
34. VYSTOUPIL, J., ŠAUER, M., HOLEŠINSKÁ, A., METELKOVÁ, P. *Základy cestovního ruchu*. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2006. ISBN 80-210-4205-2
35. ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2
36. ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5

8.2 ELEKTRONICKÉ ZDROJE

1. ATUR ČR. Turistické regiony ČR [online]. Copyright 1998-2012. [cit. 2012-04-08]. Dostupné na www: <<http://www.tourism.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=113964&lng=&menu=>>

2. Blanský les – Netolicko, čertovsky hezké místo [online]. 2007 [cit. 2012-03-08]. Dostupné na www: <<http://www.blanet.cz>>
3. Časopis SILNICE ŽELEZNICE, Doc. Ing. Leso Martin Ph.D [online]. 2002 - 2012 [cit. 2012-04-06]. Dostupné na www: <<http://www.silnice-zeleznice.cz>>
4. Česká centrála cestovního ruchu – Czech tourism [online]. 2010 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.czechtourism.cz>>
5. České dráhy [online]. 2009 [cit. 2012-03-02]. Dostupné na www: <<http://www.cd.cz>>
6. Český statistický úřad [online]. 2012 [cit. 2012-06-19]. Dostupné na www: <<http://www.czso.cz>>
7. ČSAD Jihotrans [online]. 2006 - 2012 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.jihotrans.cz>>
8. Euroregion Šumava [online]. 2001 - 2011 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.euregio.cz>>
9. Jindřichohradecké místní dráhy [online]. 2012 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.jhmd.cz>>
10. K-report, český dopravní server [online]. 2004 - 2012 [cit. 2012-04-16]. Dostupné na www: <<http://www.k-report.net>>
11. Mapy.cz [online]. 2012 [cit. 2012-04-06]. Dostupné na www: <<http://www.mapy.cz>>
12. MAS Blanský les – Netolicko, o. p. s. [online]. 2011 [cit. 2012-02-23]. Dostupné na www: <<http://www.mas-netolice.cz>>
13. Netolická dráha o. s. [online]. 2011 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://netolickadraha.webnode.cz>>
14. Oficiální stránky hejtmana Jihočeského kraje Jiřího Zimoly [online]. 2011 [cit. 2012-04-21]. Dostupné na www: <<http://www.jirizimola.cz>>
15. Oficiální stránky Jihočeského kraje [online]. 2011 [cit. 2012-04-21]. Dostupné na www: <<http://www.kraj-jihocesky.cz>>

16. Oficiální stránky města Netolice [online]. 2005 [cit. 2012-04-21]. Dostupné na www: <<http://www.netolice.cz>>
17. Oficiální stránky zámku Kratochvíle [online]. 2005 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.zamek-kratochvile.eu>>
18. Regionální informační servis [online]. 2008 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.risy.cz>>
19. Rozvojová strategie města Netolice, 2010 – 2013. Oficiální stránky města Netolice [online]. 2010 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <http://www.netolice.cz/strategicky-plan-rozvoje-mesta/ds1131/archiv=0pl=3416vol_stavzobrazeni=2>
20. SKÁLA, Michal. Netolička. In: Dopravní web. [on-line]. 10-3-2011 [cit. 2012-03-02]. Dostupné na www: <<http://dopravni.net/category/zeleznice>>
21. Správa železniční dopravní cesty [online]. 2012 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <<http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/pristup-na-zdc.html>>
22. Vyhláška č. 501/266 Sb. o obecných požadavcích na využívání území [online]. 2012 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <<http://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/vyhlaska-c-5012006-sb-o-obecnych-pozadavcich-na-vyuzivani-uzemi-17290.html>>
23. Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách [online]. 2012 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <<http://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/zakon-o-drahach-13251.html>>
24. Zákon č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání [online]. 2012 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/zivnost/cast1.aspx>>
25. Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník [online]. 2012 [cit. 2012-01-10]. Dostupné na www: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/obchzak/cast1.aspx>>
26. ŽelPage – elektronický magazín o drahách [online]. 2001 - 2012 [cit. 2012-03-04]. Dostupné na www: <<http://www.zelpage.cz>>

9 POUŽITÉ ZKRATKY

ATUR..... Asociace turistických regionů České republiky

ČEZ..... České energetické závody

HDP Hrubý domácí produkt

JKORD Jihočeský koordinátor dopravy

LAU Local administrative unit

Místní správní jednotka

MAS..... Místní akční skupina Blanský les – Netolicko

NUTS..... Nomenclature of Units for Territorial Statistics

Nomenklatura územních statistických jednotek

RIS Regionální informační servis

ROP..... Regionální operační program

SŽDC Správa železniční dopravní cesty

TIC..... Turistické informační centrum

WTO World Tourism Organization

Světová organizace cestovního ruchu

10 SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK, GRAFŮ A SCHÉMAT

10.1 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Struktura vztahů v cestovním ruchu	5
Obrázek č. 2: Cestovní ruch a jeho vazby	7
Obrázek č. 3: Maslowova hierarchie potřeb	9
Obrázek č. 4: Umístění Netolic.....	30
Obrázek č. 5: Mapa NUTS 4	31
Obrázek č. 6: Mikroregion Netolicko	32
Obrázek č. 7: Poloha trati 193	38
Obrázek č. 8: Nádražní budova a vlakové depo s vodárnou.....	61

10.2 SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Znaký služeb	11
Tabulka č. 2: Popis trati 193	38
Tabulka č. 3: Jízdné ve vlaku.....	63
Tabulka č. 4: Časový harmonogram podnikatelského záměru	68
Tabulka č. 5: Mzdové náklady (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013).....	69
Tabulka č. 6: Další náklady vyplývající z provozu vlaku (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013).....	70
Tabulka č. 7: Náklady doplňkového produktu (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013).....	71
Tabulka č. 8: Náklady na komunikaci (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013).....	71
Tabulka č. 9: Provozní náklady (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013).....	71
Tabulka č. 10: Výnosy z provozu speciálního vlaku (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013) ..	72
Tabulka č. 11: Výnosy z doplňkového produktu (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013)	73

Tabulka č. 12: Hospodářský výsledek po první sezoně provozu (od 1. 6. 2013 do 15. 6. 2013).....73

Tabulka č. 13: Hospodářský výsledek v dalším roce provozu se zvyšující se hodnotou obsazenosti74

10.3 SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1: Už jste oblast Netolice někdy navštívili?47

Graf č. 2: S kým jste přijeli?47

Graf č. 3: Za jakým účelem jste přijeli?.....48

Graf č. 4: Délka vašeho pobytu?.....48

Graf č. 5: Jakým dopravním prostředkem jste se na místo dostali?49

Graf č. 6: Jak se po regionu pohybujete?.....49

Graf č. 7: Uvítali byste obnovení železniční tratě Netolice – Dívčice?.....50

Graf č. 8: Přivítali byste speciální vlak s možností přepravy kol?50

Graf č. 9: Kde jste ubytováni během pobytu?51

Graf č. 10: Uvítali byste ubytování v blízkosti nádraží a nedaleko zámku Kratochvíle?.....51

Graf č. 11: Jaké služby byste požadovali?52

Graf č. 12: Pohlaví.....52

Graf č. 13: Věk.....53

Graf č. 14: Z jakého kraje jste přijeli?53

10.4 SEZNAM SCHÉMAT

Schéma č. 1: Struktura služeb v cestovním ruchu 13

11 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Mapa turistických oblastí České republiky

Příloha č. 2: Mapa turistických regionů České republiky

Příloha č. 3: Leták – Netolický čert

Příloha č. 4: Dotazník

Příloha č. 5: Nádražní budova Netolice

Příloha č. 6: Osobní vozy a parní lokomotiva (fotografie a interiéry vozů)

Příloha č. 7: Upomínkové předměty

Příloha č. 8: Jízdní řád

Příloha č. 9: Ukázka jízdního dokladu

Příloha č. 10: Kartonová stavebnice výpravní budovy

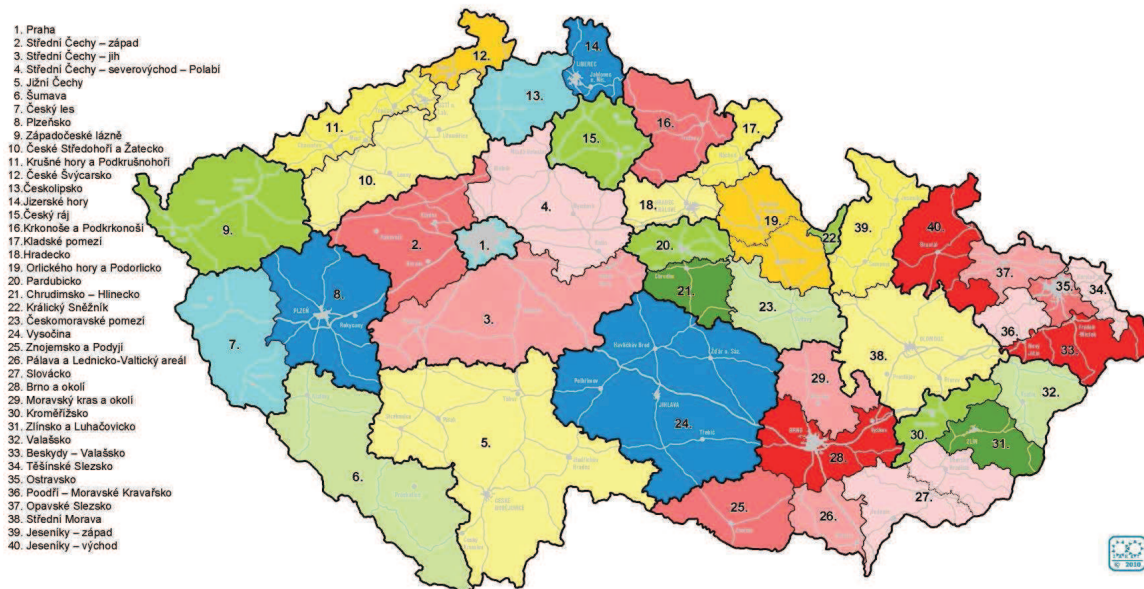
Příloha č. 11: Naučná cyklotrasa – Historická krajina Netolicka

Příloha č. 12: Ceník za vypůjčení jízdních kol a příslušenství

12 PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Mapa turistických oblastí České republiky

Turistické oblasti České republiky



Zdroj: <http://www.czechtourism.cz/pro-odborniky/mapa-turisticky-ch-regionu-a-oblasti/>

Příloha č. 2: Mapa turistických regionů České republiky

Turistické regiony České republiky



Zdroj: <http://www.czechtourism.cz/pro-odborniky/mapa-turisticky-ch-regionu-a-oblasti/>

Příloha č. 3: Leták – Netolický čert

Netolický Čert



Netolická lokálka opět dočasně ožívá - tentokrát v moderním hávu

- Stejně rychle jako autobus
- Za méně peněz
- V pohodlném moderním vlaku
- Dostatečný počet míst k sezení (84 míst)
- Nabídka nápojů a denního tisku (ve směru do Netolic)



**Vyzkoušejte si, jak by mohla fungovat typická lokálka ve 21. století!
V dopravní špičce, kdy na silnici vládnu zácpy Vás ze zaměstnání a ze školy pohodlně a rychle dopraví vlak!**

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>České Budějovice</td><td>14.57</td></tr> <tr><td>České Budějovice sev. z.</td><td>15.00</td></tr> <tr><td>Hluboká nad Vltavou</td><td>15.06</td></tr> <tr><td>Zliv</td><td>-</td></tr> <tr><td>Dívčice</td><td>15.22</td></tr> <tr><td>Libějovice</td><td>15.28</td></tr> <tr><td>Malovice u Netolic</td><td>15.31</td></tr> <tr><td>Holečkov</td><td>15.34</td></tr> <tr><td>Netolice</td><td>15.40</td></tr> </table>	České Budějovice	14.57	České Budějovice sev. z.	15.00	Hluboká nad Vltavou	15.06	Zliv	-	Dívčice	15.22	Libějovice	15.28	Malovice u Netolic	15.31	Holečkov	15.34	Netolice	15.40	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Netolice</td><td>15.57</td></tr> <tr><td>Holečkov</td><td>16.03</td></tr> <tr><td>Malovice u Netolic</td><td>16.06</td></tr> <tr><td>Libějovice</td><td>16.09</td></tr> <tr><td>Dívčice</td><td>16.17</td></tr> <tr><td>Zliv</td><td>16.24</td></tr> <tr><td>Hluboká nad Vltavou</td><td>16.30</td></tr> <tr><td>České Budějovice sev. z.</td><td>16.40</td></tr> <tr><td>České Budějovice</td><td>16.44</td></tr> </table>	Netolice	15.57	Holečkov	16.03	Malovice u Netolic	16.06	Libějovice	16.09	Dívčice	16.17	Zliv	16.24	Hluboká nad Vltavou	16.30	České Budějovice sev. z.	16.40	České Budějovice	16.44	<p>Jízdné</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Jednotné jízdné:</td><td>24 Kč</td></tr> <tr><td>Studenti:</td><td>18 Kč</td></tr> <tr><td>Jízdní kolo:</td><td>zdarma</td></tr> </table> <p><small>Jízdenky se prodávají ve vlaku. Ve vlaku neplatí jízdní doklady ČD</small></p>	Jednotné jízdné:	24 Kč	Studenti:	18 Kč	Jízdní kolo:	zdarma
České Budějovice	14.57																																											
České Budějovice sev. z.	15.00																																											
Hluboká nad Vltavou	15.06																																											
Zliv	-																																											
Dívčice	15.22																																											
Libějovice	15.28																																											
Malovice u Netolic	15.31																																											
Holečkov	15.34																																											
Netolice	15.40																																											
Netolice	15.57																																											
Holečkov	16.03																																											
Malovice u Netolic	16.06																																											
Libějovice	16.09																																											
Dívčice	16.17																																											
Zliv	16.24																																											
Hluboká nad Vltavou	16.30																																											
České Budějovice sev. z.	16.40																																											
České Budějovice	16.44																																											
Jednotné jízdné:	24 Kč																																											
Studenti:	18 Kč																																											
Jízdní kolo:	zdarma																																											

Vlaky jedou v pracovní dny 23. května - 3. června 2011

Možná nevíte...

<p>Jízdní doba</p> <p>Vlak: 43 minut Bus: 40 minut</p> <p>Délka trasy</p> <p>Vlak: 35 km Bus 30 km</p> <p>Cestovní rychlost</p> <p>Vlak: 49 km/h Bus: 45 km/h</p> <p>Vlak je rychlejší než silniční doprava!</p>	 <p>Na vlak daleko? Ze 40% města blíže než na náměstí!</p>	<p>Vlak bude vedou motorovou jednotkou Regionova s nízkopodlažním vstupem, bezbariérovým WC a pohodlnými sedačkami s dostatkem prostoru.</p> <p>Projekt pro Vás financují JIP Papírny Větrná a spolupartneři Českých drah a města Netolice</p>
---	---	--

www.jip.cz

	<p>JIP - Papírny Větrná, z. s. jsou jedním z největších výrobců papíru v ČR. V našem portfoliu najdete širokou paletu balicích papírů, krepových papírů, sáčků a potiskovaných papírů jak z primárního tak z plně recyklovaného vlákna.</p>	
---	---	---

Zdroj: http://www.cd.cz/assets/jihocesky-kraj/nostalgiecke-vlakly/netolicky-cert-plakat_verze2_1.pdf

Příloha č. 4: Dotazník

Dobrý den,

jsme studentky ekonomické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích a nyní zpracováváme diplomové práce na téma: Podnikatelský koncept ubytovacího zařízení jako součást využití železniční tratě Dívčice-Netolice pro cestovní ruch a Podnikatelský koncept využití železniční tratě 193 pro cestovní ruch. Tímto bychom Vás chtěly požádat o zodpovězení následujících otázek. Dotazník je zcela anonymní a získané údaje budou použity výhradně pro účely diplomových prací. Odpovědi, které nejlépe vystihují Váš názor, prosím označte křížkem.

1. Už jste oblast Netolice někdy navštívili?
 - ne, jsem/j sme tu poprvé
 - jednou
 - několikrát

2. S kým jste přijeli?
 - sám
 - s rodinou bez dětí
 - s rodinou s dětmi
 - s přáteli
 - s partnerem/partnerkou

3. Za jakým účelem jste přijeli?
 - cykloturistika
 - pěší turistika
 - kultura
 - zábava
 - rybaření
 - památky
 - obchodní cesta

4. Délka vašeho pobytu?
 - Bez přenocování
 - 1 – 2 noci
 - 3 – 5 nocí
 - 5 a více nocí

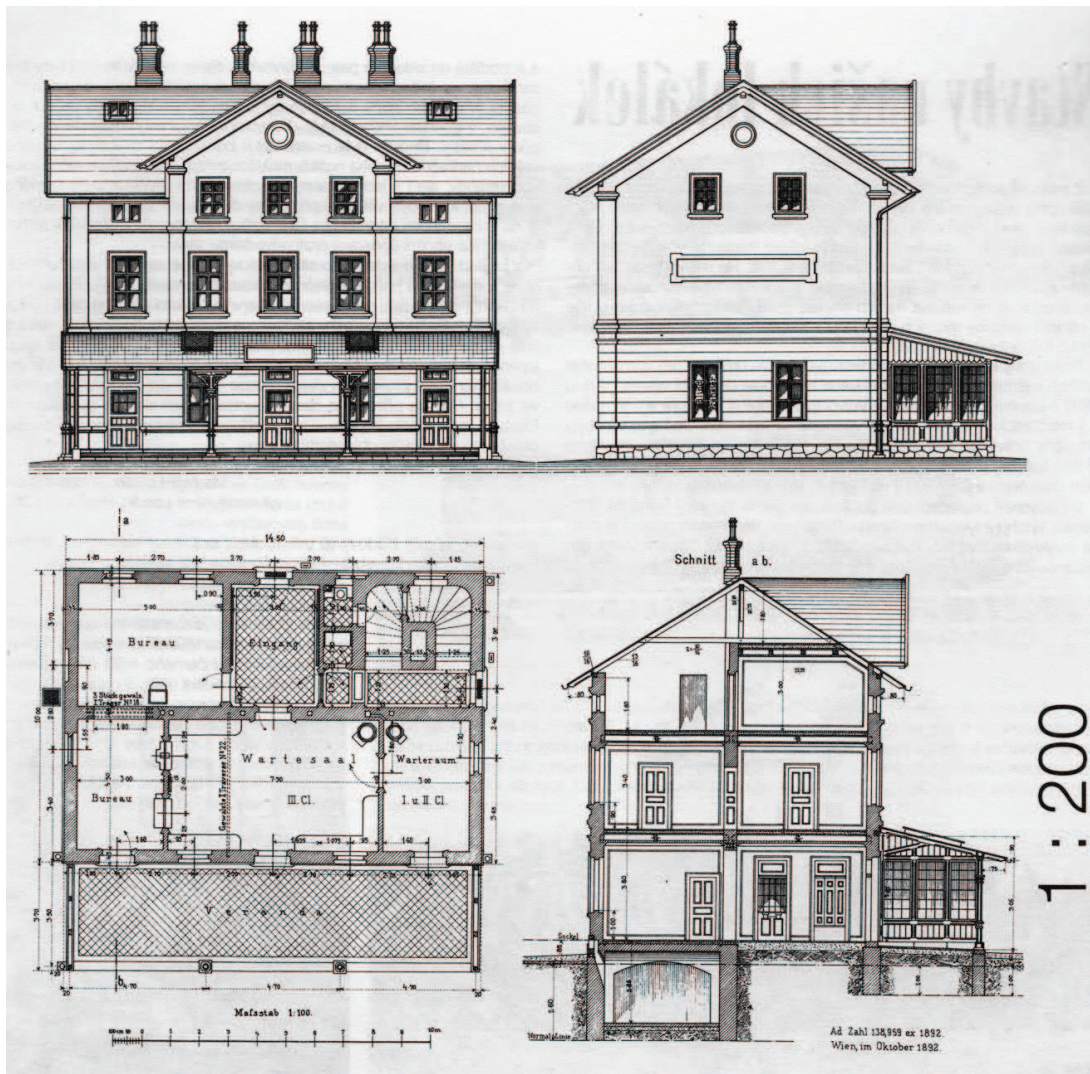
5. Jakým dopravním prostředkem jste se na místo dostali?
 - osobní automobil
 - autobus
 - kolo
 - jiný typ dopravy

6. Jak se po regionu pohybujete?
 - pěšky
 - kolo
 - automobil
 - jiný typ dopravy

7. Uvítali byste obnovení železniční tratě Netolice – Dívčice?
 - ano
 - ne

8. Přivítali byste speciální vlak s možností přepravy kol?
- ano
 - ne
9. Chybí Vám nějaká služba při cestování vlakem? Co byste změnili?
.....
10. Kde jste ubytováni během pobytu?
- hotel/hotel garni
 - penzion
 - apartmán
 - kemp
 - chatová osada
 - u přátel/rodiny
11. Uvítali byste ubytování v blízkosti nádraží a nedaleko zámku Kratochvíle?
- ano
 - ne
 - je mi to jedno
12. Jaké služby byste požadovali?
- úschovna kol (bruslí)
 - půjčovna kol, bruslí + popř. servis
 - půjčovna rybářského vybavení
 - nabídka kulturního programu
 - relaxační balíčky
 - netradiční nabídka – výstava vláčků, promítání filmů s vlakovou tematikou
 - jiné (vypsat)
13. Co byste v ubytovacím zařízení uvítali a v současném zařízení vám chybí?
.....
14. Pohlaví:
- muž
 - žena
15. Věk:
- 0- 15 let
 - 16 – 25 let
 - 26 – 35 let
 - 36 – 45 let
 - 46 – 59 let
 - 60 a více
16. Z jakého kraje jste přijeli?
- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="radio"/> Středočeský | <input type="radio"/> Olomoucký |
| <input type="radio"/> Jihočeský | <input type="radio"/> Kralovehradecký |
| <input type="radio"/> Plzeňský | <input type="radio"/> Pardubický |
| <input type="radio"/> Jihomoravský | <input type="radio"/> Zlínský |
| <input type="radio"/> Vysočina | <input type="radio"/> Karlovarský |
| <input type="radio"/> Moravskoslezský | <input type="radio"/> Liberecký |
| <input type="radio"/> Ústecký | <input type="radio"/> Praha |

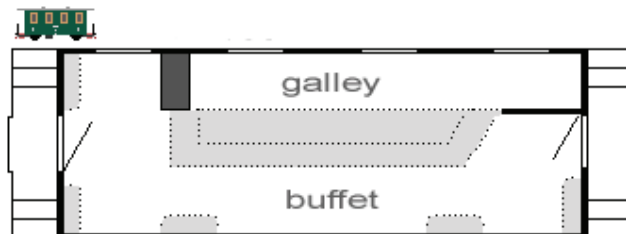
Příloha č. 5: Nádražní budova Netolice



Zdroj: <http://www.k-report.net/budova-16h/budova/>

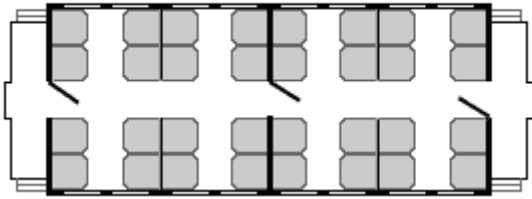
Příloha č. 6: Osobní vozy a parní lokomotiva (fotografie a interiéry vozů)

Bufetový vůz



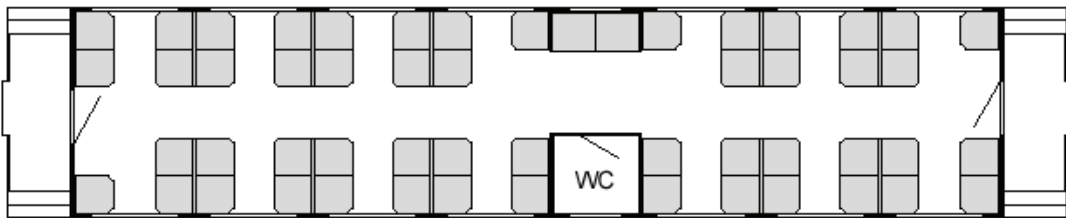
Zdroj: <http://www.jhmd.cz/>

Osobní vůz – 32 míst k sezení



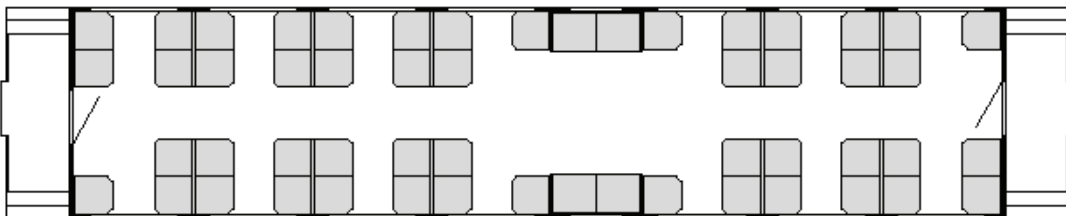
Zdroj: <http://www.jhmd.cz/>

Osobní vůz – 54 míst k sezení



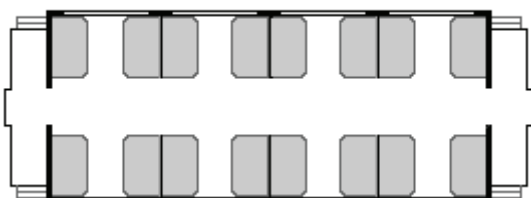
Zdroj: <http://www.jhmd.cz/>

Letní vyhlídkový vůz - 54 míst k sezení



Zdroj: <http://www.jhmd.cz/>

Letní vyhlídkový vůz - 16 míst k sezení



Zdroj: <http://www.jhmd.cz/>

Parní lokomotiva 310.093 „Kafemlejnek“



Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 7: Upomínkové předměty

Balzám na rty	23 Kč	Pohled malý	4 Kč
Frisbee	32 Kč	Pohled velký	9 Kč
Hrnek 0,2 l	80 Kč	Poštovní známka	10 Kč
Hrnek 0,5 l	115 Kč	Půllitr sklo	80 Kč
Kalendář A4	70 Kč	Puzzle malé	39 Kč
Kalendář stolní	70 Kč	Puzzle střední	110 Kč
Klíčenka led svítilna	29 Kč	Samolepka	7 Kč
Magnetka malá	40 Kč	Sirky	5 Kč
Magnetka střední	69 Kč	Turistická karta	25 Kč
Omalovánky	22 Kč	Turistická vizitka	12 Kč
Pamětní mince	40 Kč	Turistická známka	30 Kč
Pastelky	20 Kč	Turistický deník	50 Kč
Pexeso	24 Kč	Výpravní budova	
Píšťalka keramická	30 Kč	– stavebnice	900 Kč
Placatka	210 Kč	Zvoneček keramický	32 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č 8: Jízdní řád

České Budějovice - Netolice		
České Budějovice	8:05	14:50
České Budějovice sev. z.	8:08	14:54
Hluboká nad Vltavou	8:14	15:00
Zliv	8:21	15:09
Zbudov	8:28	15:01
Dívčice	8:30	15:22
Libějovice	8:36	15:29
Malovice u Netolic	8:39	15:09
Holečkov	8:43	15:34
Netolice zastávka	8:45	15:37
Netolice	8:50	15:42
Netolice - České Budějovice		
Netolice	11:15	18:15
Netolice zastávka	11:19	18:19
Holečkov	11:22	18:22
Malovice u Netolic	11:24	18:24
Libějovice	11:27	18:27
Dívčice	11:38	18:38
Zbudov	11:41	18:41
Zliv	11:46	18:45
Hluboká nad Vltavou	11:53	18:51
České Budějovice sev.z.	11:59	18:57
České Budějovice	12:04	19:00

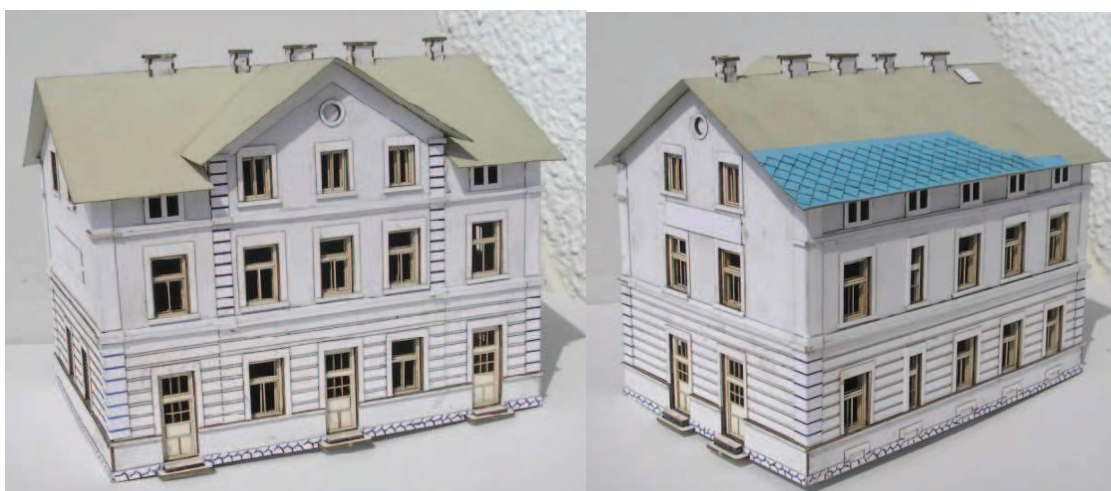
Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 9: Ukázka jízdního dokladu



Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 10: Kartonová stavebnice výpravní budovy



Zdroj: <http://www.pojezdy.eu/eshop/h0-nadrazni-budovy/1014-h0-vypravni-budova-16-h-vrane-nad-vltavou-stavebnice.html>

Příloha č. 11: Ceník za vypůjčení jízdních kol a příslušenství

Jízdní kolo	200 Kč
Přilba	40 Kč
Zámek na jízdní kolo	10 Kč
Dětská sedačka	50 Kč
Vratná záloha na jízdní kolo	500 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 12: Příklady cyklotras

Naučná cyklotrasa – Historická krajina Netolicka

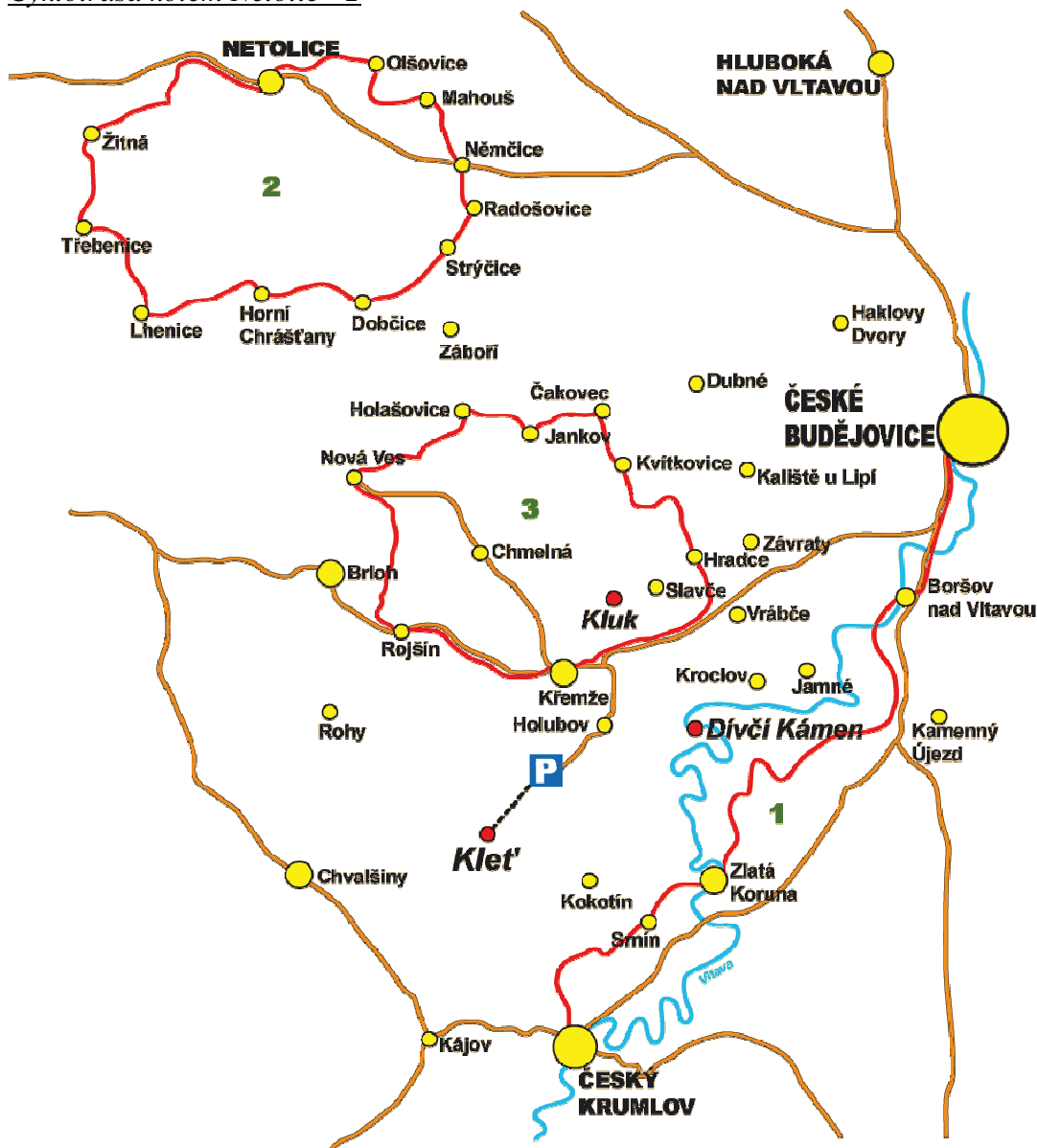


Zdroj: <http://www.netolice.cz/naucne-stezky/d-3509/p1=3378>

Zastavení č.

1. Renesanční statek Grejnarov
2. Lhenice
3. Pravěké hradiště Velký hrádeček u Třebanic
4. Zaniklá rožmberská obora
5. Petrův Dvůr
6. Kratochvíle
7. Mohylová pohřebiště v Krtelském lese
8. Lomec - slovanské mohyly
9. Lomec - mariánské poutní místo
10. Malovice a Malovičky
11. Rabín.
12. Hradiště u Malovic - keltské kultovní ohrazení
13. Zaniklý hrad Poděhusy
14. Mahouš
15. Němčice
16. Zvěřetice

Cyklotrasa kolem Netolic - 2



Zdroj: <http://www.blanet.cz/img.php?sect=default&id=7&type=png&lang=cz&mode=normal&artid=2>

Délka trasy: 35 Km

Zajímavosti na trase:

- Město Netolice
- Kratochvíle – národní kulturní památka, renesanční zámek
- Rožmberská obora – celá první trasy vede tzv. Rožmberskou oborou, spojovanou se jmény Jakuba Krčína z Jelčan a Viléma z Rožmberka; dodnes tvoří obora unikátní krajinný celek
- Selské baroko - Dobčice, Mahouš a Olšovice
- Přírodní rezervace Vysoká Běta

Další značené cyklotrasy:

- Netolice – Němčice (1104 - regionální cyklotrasa)
- Netolice – Lhenice (1103 - regionální cyklotrasa)
- Netolice - Prachatice (1088 - regionální cyklotrasa)
- Netolice – Hluboká nad Vltavou (1081 - regionální cyklotrasa)
- Netolice – Vlachovo Březí (1110 - regionální cyklotrasa)

Zdroj: Vlastní zpracování