

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra obchodu a financí



Diplomová práce

**Lodní doprava a dopady epidemie COVID-19
na Pražskou paroplavební společnost, a.s.**

Bc. Eva Preisslerová

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Eva Preisslerová

Hospodářská politika a správa
Podnikání a administrativa

Název práce

Loďní doprava a dopady epidemie COVID-19 na Pražskou paroplavební společnost a.s.

Název anglicky

Shipping and the effects of the COVID-19 epidemic on the Prague Steamship Company a.s.

Cíle práce

Hlavním cílem diplomové práce je zhodnotit na základě případové studie Pražské paroplavební společnosti, a.s. vlivy epidemie COVID-19 na loďní dopravu v regionu Prahy. Pražská paroplavební společnost, a.s. byla zvolena z důvodu klíčového postavení na trhu loďní dopravy v regionu hl. města Prahy. Dopady pandemie jsou sledovány na základě časové řady od roku 2010 do roku 2020. Zvláštní pozornost je věnována vývoji ekonomických ukazatelů v meziročním srovnání let 2019-2020. V roce 2020 byly zaznamenány dopady pandemie COVID. Tento rok zároveň představuje poslední uzavřený účetní rok, za který byly zveřejněna data. Časová řada za období 2010-2019 umožní analyzovat dopady v delším časovém horizontu a omezit krátkodobé výkyvy trhu.

Díličí cíle pro hodnocení dopadů na Pražskou paroplavební společnost jsou vymezeny následovně:

- analýza vývoje výnosů a tržeb společnosti z prodeje služeb v období,
- zhodnocení struktury dlouhodobých a oběžných aktiv společnosti,
- posouzení dopadů na hodnotu dlouhodobého hmotného majetku společnosti,
- zpracování případové studie dopadů pandemie na vybranou loď Hamburg, kterou vlastní a pronajímá Pražská paroplavební společnost.

Metodika

Pro zpracování teoretické části práce budou informace získávány studiem odborné literatury a internetových zdrojů zaměřených na předmětnou problematiku. Konkrétní informace pro zpracování praktické části budou získány na základě výročních zpráv Pražské paroplavební společnosti, a.s. a analýzou obchodních strategií a internetových stránek této společnosti. Kvalitativní údaje budou zjištěny metodou strukturovaných rozhovorů se zástupci společnosti.

Doporučený rozsah práce

60-75 stran

Klíčová slova

lodní doprava, vnitrozemská lodní doprava, okružní plavba, paroplavba, plavba, flotila, pandemie, COVID-19

Doporučené zdroje informací

BERÁNEK, J. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: mag CONSULTING, 2013. ISBN 978-80-86724-46-1.
DUDÁK, V. *PRAHOU PO VLTAVĚ*. Práh, 2011. ISBN 978-80-7252-348-1.
RYGLOVÁ, K. – BURIAN, M. – VAJČNEROVÁ, I. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4039-3.
SAVICKÝ, N. (ed.) *Umění paroplavby po řece Vltavě 1865 – 2015*. Profesionál Publishing, 2015. ISBN 978-80-7431-156-7.
VICHTA, F. *Historie pražské paroplavby*. MCU s.r.o., 2008. ISBN 80-7339-124-4.
ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5.

Předběžný termín obhajoby

2021/22 LS – PEF

Vedoucí práce

doc. Ing. Josef Abrhám, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra obchodu a financí

Elektronicky schváleno dne 24. 3. 2022

prof. Ing. Luboš Smutka, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 25. 3. 2022

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 29. 03. 2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci *Lodní doprava a dopady epidemie COVID-19 na Pražskou paroplavební společnost, a.s.*, jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 31. 03. 2022

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. Josefu Abrahámovi, Ph.D. za vedení mé diplomové práce, za jeho ochotu, vstřícnost a rady, které mi byly při zpracování nápomocny. Mé poděkování patří rovněž panu Tomáši Saponarovi za poskytnutí cenných informací ohledně lodě Hamburg a osobní lodní dopravy v Praze.

Lodní doprava a dopady epidemie COVID-19 na Pražskou paroplavební společnost, a.s.

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá vývojem Pražské paroplavební společnosti, a. s., v letech 2010–2020. Teoretická část je zaměřena na lodní dopravu, její historii i rozdělení a na dopady epidemie COVID-19 na odvětví tohoto druhu cestovního ruchu. Dále jsou v ní uvedena teoretická východiska analýz absolutních a poměrových ukazatelů. Ve vlastní práci je charakterizována Pražská paroplavební společnost, a.s., její flotila a nabídka poskytovaných služeb. Dále je popsán vývoj společnosti v období let 2010–2020, který je postaven na základě časové řady a aplikaci analýz poměrových a absolutních ukazatelů. Zvláštní pozornost je věnována vývoji meziročního srovnání let 2019 a 2020, kdy propukla celosvětová pandemie. V práci je dále charakterizována společnost GTS gastro travel service, s.r.o., která si pronajímá a provozuje loď Hamburg od Pražské paroplavební společnosti, a.s. Na základě metody strukturovaného rozhovoru je popsán dopad epidemie COVID-19 na malou společnost, která provozuje osobní lodní dopravu v Praze.

Klíčová slova: lodní doprava, vnitrozemská lodní doprava, okružní plavba, paroplavba, flotila, pandemie, COVID-19

Shipping and the effects of the COVID-19 epidemic on the Prague Steamship Company, a.s.

Abstract

The diploma thesis discusses the development of Prague Steamship Company, a.s., during the years between 2010–2020. The theoretical part focuses on boat transportation, its history, division, and the result of COVID-19 epidemic when talking about this particular type of tourism. In the theoretical part, theoretical resources of analysis of absolute and relative indicators are also shown. In the practical part, the author provided the characteristic of the company, its fleet and the offer of their provided services. As the next step the author describes the development of the company during the years between 2010–2020, the development of the company is built on the basis of timeline and the usage of analysis of absolute and relative indicators. The author paid a close attention to the development of comparison between the year 2019 and 2020, when the worldwide pandemic started to occur. As the next step of the author, this thesis provides the characteristic of GTS gastro travel service, s.r.o. company. The company rents and runs the boat Hamburg of Prague Steamship Company, a.s. In this case, the impact of COVID-19 on a small company, which runs personal boat transportation in Prague, is described on a basis of a structured interview.

Keywords: boat transportation, domestic boat transportation, cruise ship, steamship, fleet, pandemic, COVID-19

Obsah

1 Úvod	10
2 Cíl práce a metodika	11
2.1 Cíl práce.....	11
2.2 Metodika	11
3 Teoretická východiska	13
3.1 Historie paroplavby	13
3.2 Charakteristika lodní dopravy.....	17
3.3 Dělení vodní dopravy	18
3.3.1 Námořní doprava.....	18
3.3.2 Vnitrozemská vodní doprava.....	23
3.4 Infrastruktura lodní dopravy v České republice	25
3.5 Osobní lodní doprava v Praze.....	27
3.5.1 Okružní plavby v Praze	27
3.5.2 Linkové plavby	28
3.5.3 Malé sportovní plavby.....	29
3.5.4 Přívozy.....	29
3.6 České plavební společnosti.....	30
3.7 COVID-19	34
3.8 Analýza absolutních ukazatelů	37
3.8.1 Vertikální analýza.....	37
3.8.2 Horizontální analýza.....	38
3.9 Analýza poměrových ukazatelů.....	38
3.9.1 Ukazatele rentability.....	38
3.9.2 Ukazatele aktivity.....	39
3.9.3 Ukazatele zadluženosti	40
4 Vlastní práce	42
4.1 Pražská paroplavební společnost, a.s.	42
4.1.1 Charakteristika společnosti.....	43
4.1.2 Flotila Pražské paroplavební společnosti, a.s.	43
4.1.3 Nabídka plaveb Pražské paroplavební společnosti, a.s.	46
4.1.4 Situace Pražské paroplavební společnosti, a.s., v roce 2020.....	49
4.2 Analýza účetních ukazatelů PPS, a.s., v letech 2010–2020.....	50
4.2.1 Analýza aktiv PPS, a.s., v letech 2010–2020	51
4.2.2 Analýza pasiv PPS, a.s., v letech 2010–2020.....	57
4.2.3 Analýza výnosů PPS, a.s., v letech 2010–2020.....	60

4.2.4	Analýza nákladů PPS, a.s., v letech 2010–2020	62
4.3	Analýza poměrových ukazatelů.....	64
4.3.1	Ukazatele rentability.....	64
4.3.2	Ukazatele aktivity.....	65
4.3.3	Ukazatele zadluženosti	66
4.4	Lod' Hamburg	66
4.4.1	Charakteristika společnosti.....	67
4.4.2	Vybavení a služby	67
4.4.3	Strukturovaný rozhovor o vlivu pandemie COVID-19 na GTS, s.r.o.....	68
5	Výsledky a diskuse.....	74
6	Závěr	79
7	Seznam použitých zdrojů.....	81
8	Seznam tabulek, grafů a zkratk.....	86
8.1	Seznam tabulek.....	86
8.2	Seznam grafů	87
8.3	Seznam použitých zkratk	87
Přílohy	I
	Podkladová data pro analýzu aktiv PPS, a.s.	I
	Podkladová data pro analýzu pasív PPS, a.s.....	IV
	Podkladová data pro analýzu výnosů PPS, a.s.	VI
	Podkladová data pro analýzu nákladů PPS, a.s.	VIII
	Výpočet poměrových ukazatelů PPS, a.s.	XI

1 Úvod

Lodní doprava je historicky nejstarší dopravou na světě. Využívána byla již od středověku, kdy se jejím prostřednictvím uskutečnila první cesta kolem světa. Dle druhu používané cesty ji lze dělit na námořní a vnitrozemskou. Námořní dopravu lze dále dělit na přepravu zboží a přepravu osob, přičemž při srovnání mezinárodních cest po Evropě tvoří trajekty velmi malé procento. Lodní doprava má velkou konkurenci v dopravě letecké, která je využívanější zejména kvůli časové úspornosti. Výhodou lodní dopravy je však schopnost pojmout obrovské množství nákladu. V dnešní době jsou velmi oblíbené okružní plavby, které jsou provozovány na luxusních lodích, na nichž se nachází například restaurace, aquaparky či casino.

V České republice sahá počátek osobní lodní dopravy až do první poloviny 19. století, kdy byla založena Pražská paroplavební společnost. Infrastruktura lodní dopravy je tvořena vodními cestami, loděmi a přístavy. V ČR mnoho společností provozuje osobní lodní dopravu, která má význam zejména na řekách Vltava a Labe. Nejznámějším provozovatelem je již zmíněná Pražská paroplavební společnost, a.s., která provozuje osobní lodní dopravu v Praze.

V roce 2020, kdy v České republice a ve světě propukla epidemie COVID-19, byl z velké části omezen cestovní ruch a s ním spojená osobní lodní doprava. V tomto a následujícím roce byla vládou vydána protiepidemická nařízení, která omezovala či úplně přerušila provoz lodních společností včetně Pražské paroplavební společnosti, a.s. Tato společnost je v práci analyzována, a to z důvodu své dominantnosti v postavení na trhu lodní dopravy v regionu hlavního města Prahy. Pro představu vývoje společnosti jsou analyzována data od roku 2010 do roku 2020 a zvýšená pozornost je věnována zejména meziročním výkyvům v letech 2019 a 2020, tedy době před epidemií a během ní. Dále je v práci charakterizována společnost GTS gastro travel service, s.r.o., která provozuje loď plující pod vlajkou Pražské paroplavební společnosti, a.s., loď Hamburg. V této části je kladen důraz zejména na zjištění, jakým způsobem ovlivnila epidemie COVID-19 malou společnost provozující pouze jednu loď, a na změny v jejím provozu v letech 2019, 2020 a 2021, což je v práci popsáno na základě strukturovaného rozhovoru s jednatelem společnosti.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je zhodnotit na základě případové studie Pražské paroplavební společnosti, a.s., vliv epidemie COVID-19 na lodní dopravu v regionu Prahy. Dopady pandemie jsou sledovány na základě časové řady od roku 2010 do roku 2020, přičemž zvláštní pozornost je věnována vývoji ekonomických ukazatelů v meziročním srovnání let 2019–2020. Časová řada za období 2010–2019 umožňuje analyzovat dopady v delším časovém horizontu a omezit krátkodobé výkyvy na trhu. V práci je analyzován vývoj výnosů a tržeb společnosti z prodeje služeb v období, dále je zhodnocena struktura aktiv a pasiv vybrané společnosti. V práci je rovněž hodnocen dopad pandemie COVID-19 na vybranou loď Hamburg, kterou vlastní a pronajímá Pražská paroplavební společnost, a.s.

2.2 Metodika

Teoretická východiska řešené problematiky byla zpracována na základě literární rešerše. Byla využita metoda studia odborné literatury, přičemž vzhledem k zaměření práce na vnitrozemskou lodní dopravu byly informace získávány zejména z českých materiálů, avšak bylo využito také zdrojů zahraničních. Kromě odborné literatury bylo využito také internetových zdrojů, a to zejména webových stránek vybrané společnosti a portálů souvisejících s řešenou problematikou.

Vlastní část diplomové práce vychází z analýzy sekundárních dat získaných z portálu eJustice provozovaným Ministerstvem spravedlnosti České republiky. Na základě těchto dat byla vytvořena časová řada v rozmezí let 2010 až 2020, přičemž je znázorněno rozložení aktiv, pasiv, výnosů a nákladů Pražské paroplavební společnosti, a.s., v dlouhodobém horizontu. Pro procentuální vývoj vybraných ukazatelů byla použita vertikální analýza, která poukazuje na vliv vybraných ukazatelů na majetkovou a finanční strukturu společnosti, dále také na výnosy a náklady. Horizontální analýza majetkové a finanční struktury společnosti byla použita na základě řetězových indexů a znázorněna v absolutní i procentuální změně v letech 2018–2020, a to z důvodu meziročního srovnání doby před propuknutím pandemie COVID-19 a v jejím počátku. Stejně tak je horizontální analýza použita pro znázornění výnosů a nákladů Pražské paroplavební společnosti, a.s. Dále je v práci použita analýza

poměrových ukazatelů, které poukazují na výnosnost, zadluženost a aktivitu vybrané společnosti

V rámci vlastní práce bylo využito také metody strukturovaného rozhovoru s jednatelem společnosti GTS gastro travel service, s.r.o., která si pronajímá a provozuje loď Hamburg, jejíž vlastníkem je Pražská paroplavební společnost, a.s. Na základě tohoto rozhovoru bylo zjištěno, jak vnímají působení pandemie COVID-19 menší provozovatelé osobní lodní dopravy v Praze a dopad epidemie na jejich působení v letech 2020 a 2021.

3 Teoretická východiska

3.1 Historie paroplavby

Podle Dudáka (2011) je historie pražské paroplavby známá již od 1. května 1822, kdy byla založena Pražská plavební společnost (Prager Schiffahrt-Gesellschaft). Ta zajišťovala dopravu zboží po Labi a jeho přítocích. Následně se umístila v Karlíně, kde později vznikl karlínský přístav, a v roce 1856 se společnost přejmenovala na Společnost pro plavbu parní a plachetní. Společnost provozující výhradně nákladní dopravu zanikla v roce 1881.

Savický (2015) uvádí, že první kolesový parník, parník Bohemia, byl poprvé spuštěn na vodu dne 1. května roku 1841. Svou zkušební plavbu absolvoval mezi Karlínským přístavem a libeňským jezem. Dále byl však určen pro labskou vodní cestu, konkrétně se jednalo o trasu z Obříství do Drážďan. Dudák (2011) doplňuje, že parník Bohemia měřil 37 metrů na délku a 5 metrů na šířku. Uvezl 140 pasažérů. Později parník připlouval do Prahy jen příležitostně. Zajímavostí, kterou se parník Bohemia pyšní je, že jím v roce 1841 připlul do Prahy Hans Christian Andersen.

Provoz mezi Karlínským přístavem a Drážďany se neustále rozvíjel, avšak dále proti proudu parníky nemohly, jelikož zde byly časté jezy. Z tohoto důvodu se první parník nad Prahou objevil až v roce 1857. Do Prahy připlul po Labi a přetáhnout ho přes jezy až k Podskalí byl podle Dudáka (2011) přímo „*husarský kousek*“. Parník se jmenoval na počest českého místodržitele Mecséry a byl vyroben ve Francii. Při své poslední zkušební jízdě 15. srpna proplul kolem slavnostně vyzdobené Zbraslavi, ale ve Vraném mu začalo docházet uhlí. Kapitán se rozhodl pro předčasný návrat, avšak při otáčení parník narazil na skálu. Loď byla vyzdvižena, ale k dalším pokusům o plavbu již nedošlo.

Dále Savický (2015) uvádí, že v padesátých letech 19. století byl největším výrobcem lodí podnikatel Vojtěch Lanna. Jeho loděnice, která se nacházela ve Čtyřech Dvorech u Českých Budějovic produkovala v tuto dobu 300–350 lodí ročně. Pro úspěšné zavedení paroplavby nad Prahou bylo třeba několik úprav vodních cest, prohloubení koryta řeky, odstranění jezů a hrází nebo také zpevnění jezů.

Pravidelná parníková doprava na trase Praha – Štěchovice byla dle Dudáka (2011) zavedena až v roce 1865. Největší zásluhu na tom měli František Dittrich, pozdější primátor, Vojtěch Lanna, stavební podnikatel a podnikatel J.J. Ruston, kteří společně založili akciovou společnost s názvem Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě.

Pažourek (2015) in Savický (2015) uvádí, že zahajovací plavby na parníku PRAHA/PRAG (na jedné kolesnici uvedeno česky a na druhé německy) se dne 26. srpna 1865 zúčastnilo sedmdesát pět slavných osobností v čele s Antonínem Lažanským, Vojtěchem Lannou či tehdejším primátorem Václavem Bělským. Již 27. srpna 1865 byl zveřejněn pravidelný jízdní řád, který zahrnoval pravidelné plavby třikrát za den do Zbraslavi.

Dle Vichity (2008) si Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě opatřila druhý velký parník s názvem VYŠEHRAD v roce 1866. Následně si PPS, a.s., v letech 1883–1896 nechala vystavit dalších devět lodí. V prvních dvou letech existence společnosti bylo přístaviště u Doubkovy cihelny na Zderaze. Později v roce 1867 se přemístilo k podskalskému přivozu. Tato lokalita nebyla však zcela ideální, jelikož cesta sem z Nového Města byla zdlouhavá. Z tohoto důvodu PPS, a.s., umístila v roce 1878 své přístaviště na novou náplavku, v jejímž okolí se budoval Palackého most. Zde, mezi Jiráskovým a Palackého mostem, se přístaviště Pražské paroplavební společnosti nachází dodnes.

K přezimování lodí bylo původně využíváno místo ústí potoka Botiče, ale již v roce 1868 bylo dle Savického (2015) místo přemístěno do Podolského přístavu. Zde vydrželo až do roku 1902, kdy byl dokončen Smíchovský vorový přístav a stal se tak zimovištěm pro parníky až do sedmdesátých let 20.století. I dnes však slouží tento přístav pražským osobním lodím pro ochranu při velkých vodách.

Švecová (2015) in Savický (2015) uvádí, že v roce 1880 byl počet přepravených osob pražskými parníky poprvé vyšší než sto tisíc za rok. Dále v roce 1895 se na pražských parnicích plavil téměř jeden milion cestujících. Zajímavostí je, že v letech 1911 až 1919 počet cestujících na těchto parnicích neklesl ani jeden rok pod milion ročně a následně v roce 1920 a 1921 přesáhl dva miliony ročně, což poukazuje zejména na to, jaký význam sehrávaly lodě Pražské paroplavební společnosti v městské hromadné dopravě v Praze.

Na Švecovou navazuje Pažourek (2015) in Savický (2015), podle kterého byly výnosy z provozu PPS, a.s., v prvních letech poměrně stabilní, následně od sedmdesátých let 19.století spíše nadprůměrné. Od května 1866 měla firma základní kapitál 80 000 zlatých, k tomu vydala čtyři sta akcií po dvou stech zlatých a šedesát vydaných akcií měla v rezervě, přičemž tržby rostly pomalu. V letech 1868-1872 to bylo ročně mezi 15 000–25 000 zlatými, v roce 1885 zisk dosáhl 41 667,87 zlatých/rok.

Z pohledu Vichity (2008) byly posádky lodí mimo sezónu většinou propouštěny z práce. PPS, a.s., si přes toto období ponechávala zaměstnané pouze kapitány lodí

a strojmistry, kteří zajišťovali strojní opravy, a také při námraze museli obsekávat led kolem trupu lodí. Na jaře byl zbytek posádky opět zaměstnán, což v této době nebylo zcela neobvyklé, spíše naopak. Později však začalo sezónních prací ubývat, a tak i najímání posádek začalo být poněkud obtížné.

Pro náročnější opravy lodí na souši si Společnost postupem času pořídila i vlastní malou loděnici a dílny. Ty se nacházely od roku 1895 na Smíchově v blízkosti železničního mostu. Vichita (2008) uvádí, že se zde nacházel také lodní výtah, který byl schopný vytáhnout loď až do délky 55 metrů. Na stavbu vlastních lodí však PPS, a.s., nikdy neměla kapacity. Dílny zde byly zrušeny v roce 1999 a dnes má společnost malou opravárenskou základnu pod plavební komorou v Podbabě.

Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě byla dle Dudáka (2011) v roce 1913 přejmenována na Pražskou paroplavební společnost. Plavby byly zpočátku provozovány parníkem PRAHA/PRAG. Časem se počet lodí urputně zvyšoval. Parník František Josef I. se stal v roce 1887 vlajkovou lodí společnosti. Tento parník uvezl až 800 cestujících a pořádal také dálkové plavby Praha – Hřensko. Osudným se mu stal 19. květen 1898, kdy mu při odjezdu z přístaviště u Palackého mostu vybuchl parní kotel a parník se potopil. Nehoda vzala život třem lidem. Následně byla loď vyzdvižena a opravena. Pod názvem Zbraslav a později Praha sloužila až do roku 1970.

Parník Primátor Dittrich je historicky známý kvůli humoristickému románu „Vzpouza na lodi Primátor Dittrich“. Byl postaven v roce 1891 a pod pozdějším názvem „Vyšehrad“ sloužil až do roku 1951. Dnes tento parník můžeme vidět na náplavce u Palackého náměstí, kde slouží jako restaurační loď (Dudák, 2011).

Dle Pažourek (2015) in Savického (2015) zavedla PPS, a.s., v roce 1910 celoroční provoz. Tento krok byl pro společnost správný, jelikož dosáhla nejvyšších tržeb za celou svoji historii. Následující rok koupila společnost parník František Josef I., který sloužil k pravidelné dopravě do Mělníka, dále byly zakoupeny tři menší vrtulové parníky (Vlasta, Slavoj, Zábaj), jejichž trasa končila většinou v Klecanech. Plavba do Mělníka však zůstávala pouhým doplňkem hlavní trasy lodí PPS, a.s., z Prahy do Štěchovic.

Savický (2015) uvádí, že během první Československé republiky byl zprovozněn jeden stupeň vltavské kaskády, konkrétně nádrž Vrané. Tato nádrž dala možnost vykonávat plavby do Davle a dále až do Štěchovic, byla vystavena v letech 1930–1936. Rok 1936 se stal pro vltavskou a labskou vodní cestu přelomový. Bylo to zejména z dokončení stavby Masarykova zdymadla pod Střekovem u Ústí nad Labem. Kromě tohoto zdymadla byla

dokončena také přehrada ve Vraném nad Vltavou. Ta umožňovala jízdu osobních lodí v Čechách nevídaných rozměrů a technických parametrů. Druhý stupeň vltavské kaskády, přehrada nad Štěchovicemi, byl vystaven v letech 1938–1944. díky tomuto úseku byly umožněny plavby osobních parníků až pod Slapy. Posledním problematickým úsekem zůstávala Modřanská úžina. Ta byla dokončena v roce 1988, kdy byla dokončena stavba Modřanského jezu.

V roce 1991 byla dle Vichy (2008) vytvořena nová koncepce plaveb. Kromě klasických linek do Štěchovic, Slap, Troje a Roztok se jednalo o jízdy centrem Prahy, které zahrnovaly kazetový výklad s historií. Dále PPS, a.s., začala nabízet gastronomické plavby, avšak zpočátku o ně kvůli vysoké ceně nebyl takový zájem. Další možností byla plavba přes plavební komoru Mánes do místa mezi Staroměstský a Šitkovský jez. Do této plavební sezóny vstoupila PPS, a.s., s devíti loděmi. Lodě Odra, Visla, Svoboda a Malše sloužily k linkovým plavbám. Pro okružní plavby byly využívány parníky Lužnice, Berounka, Hamburg a Dunaj. Poslední lodí, využívanou v této sezóně byla Praha. Ta sloužila k charakterovým plavbám. Následující rok (1992) se Pražská společnost pro osobní dopravu po zapsání do rejstříku vrátila ke svému původnímu jménu „Pražská paroplavební společnost, a. s.“, kdy 100 % akcií vlastnilo hlavní město Praha. To se postupem času změnilo změnou vlastníků a upravením výše základního akciového kapitálu na současných 20 000 000 Kč.

Významným krokem v této době bylo podle Vichy (2008) uvolnění soukromého podnikání, kdy spousta podnikatelů začala provozovat právě osobní lodní dopravu. Jednou z prvních, a právě i nejdynamičtěji se rozvíjející společností, byla Evropská vodní doprava, s.r.o., (EVD), která byla založena v roce 1991. Původně měla pronajatou pouze jednu motorovou loď z Děčína, ale během krátké doby svůj lodní park rozšířila na šest lodí. Kromě osobní dopravy provozuje v dnešní době také dopravu nákladní po Labi a dalších evropských vodních cestách (EVD-Speed).

Paroplavba (2021) uvádí, že situace nově vzniklé konkurence pro PPS, a.s., nebyla příznivá. PPS, a.s., měla výhodu pouze v částečně atraktivním lodním parku a poloze přístavišť. Nevýhoda byla zejména ve vysokých fixních nákladech, což vedlo k zastavení vývoje společnosti, chátrání vyřazených lodí nebo celkovému prodeji lodí. Některé provozuschopné lodě byly prodány společnosti EVD a postupem času se také Pražská paroplavební společnost, a. s. stala jejich součástí. Dodnes je tomu tak, PPS, a.s., spadá

pod EVD a součástí jsou mj. EVD–SPEED s.r.o., pro nákladní dopravu a EVD–Praha s.r.o., pro dopravu osobní v centru Prahy.

3.2 Charakteristika lodní dopravy

Vodní doprava je dle Mervarta (2011) jednou z nejstarších přepravních metod a je známá již od středověku. Největší vliv na poznání celého světa měla v minulosti námořní doprava, což dokazuje také objevitelská plavba Kryštofa Kolumba. Již od svého prvopočátku je lodní doprava závislá na přírodních podmínkách. Tento faktor ovlivnil rozvoj techniky a parní lodě, díky kterým zvýšila svou spolehlivost. Vodní doprava má značnou část svých výhod i nevýhod.

Mezi výhody vodní dopravy zařazuje Mervart (2011) množství plavidel, které se využívají jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. V nákladní dopravě je stále nejvýhodnější formou, a to z důvodu, že letecká přeprava je sice rychlejší, avšak její kapacita je značně nižší a přeprava zboží jednoznačně dražší. Pozitivem je také plynulost přepravy, jelikož na moři se nelze setkat s dopravními zácpami nebo povinnými přestávkami během jízdy. Dále mezi výhody zařazuje Zurynek a kol. (2008) poměrně nízkou energetickou náročnost, relativní bezpečnost nebo nízké zatížení životního prostředí, což vyvrací v námořní dopravě zejména havárie tankerů, které způsobují obrovské škody na životním prostředí a mají dlouhodobé negativní následky. I přes tyto nehody je vodní doprava označována jako nejméně zatěžující ze základních dopravních přeprav.

Další výhodou námořní nákladní dopravy je dle Levisona (2006) efektivní přeprava velkého množství zboží mezi kontinenty a zeměmi. Lodní společnosti vytvářejí námořní trasy, aby optimalizovaly dopravu. V současné době plavidla zvětšují svou velikost, mají větší kapacitu i hmotnost a vypouštějí více škodlivých emisí. Z tohoto důvodu jsou zaváděny nové normy, které minimalizují dopad na životní prostředí.

Mezi nevýhody tohoto druhu dopravy zařazuje Mervart (2011) nízkou rychlost přepravy, kterou v osobní přepravě nahradila doprava letecká. Vývoj silniční a železniční dopravy zlikvidoval vodní dopravu vnitrozemskou. Co se týče osobní vodní dopravy, která nezanikla, a naopak je populární, je plavba mezi ostrovy a plavba na krátké vzdálenosti. Tam se letecká doprava příliš nevyplácí. Dálkové osobní plavby jsou v dnešní době využívány pouze nepravidelně. Zde se jedná zejména o turistické okružní plavby, které nabírají na popularitě. Oproti námořní dopravě, kde je jedním z pozitivních faktorů plynulost

přepravy, má vnitrozemská vodní doprava značné nedostatky. Jejich příčinou jsou překážky na tocích a počasím omezené splavnosti. Výjimkou je západní Evropa, kde jsou řeky pro nákladní přepravu běžně využívány. Nákladní přeprava je omezená také dostupností. Ve většině států je vnitrozemská vodní síť velice úzká a není možné ji uměle vytvořit. Z tohoto důvodu se překládka zboží prodlužuje a také prodražuje. V námořní přepravě se lodě potýkají také s problémy v přístavech, kde může být malá hloubka pro velké lodě nebo nedostatečná kapacita překladišť.

Orieška (2010) uvádí, že důležitost vodní dopravy v rámci cestovního ruchu je určena zejména vhodnými vodními plochami. Těmi mohou být jezera, řeky, moře či oceány. To je důvodem, proč je vodní doprava rozvinutá a má velký význam hlavně ve státech, v jejichž okolí je moře. V České republice má naopak v rámci oblasti cestovního ruchu pouze malý význam.

3.3 Dělení vodní dopravy

Jak již bylo výše naznačeno, vodní doprava se dle Orišky (2010) dělí dle druhu používané dopravní cesty na dopravu vnitrozemskou a námořní. Dále ji lze rozdělit také podle periodicity, a to na pravidelnou (liniovou) a nepravidelnou.

3.3.1 Námořní doprava

Duval (2007) uvádí, že obecně lze námořní dopravu rozdělit na přepravu zboží a přepravu osob. Přeprava osob není v rámci širší segmentace odlišná od dopravy pozemní nebo letecké. V obou případech mohou lidé a zboží dopravu sdílet. Existují ostrovy a souostroví, kde lidé spoléhají na námořní dopravu zejména kvůli dovozu zboží a osob z ostrova na ostrov.

Námořní dopravou se podle Beránka a kol. (2013) uskutečňuje mezinárodní, dálková a pobřežní přeprava cestujících, zavazadel a nákladů. Co se týče celkového srovnání mezinárodních cest po Evropě, tak trajekty zajišťují zhruba 4 %. Pokud je mezi destinacemi moře, lze mluvit o konkurenci lodní a letecké dopravy. Lodní doprava není tak hojně využívána, jako doprava letecká, jelikož je pomalejší. Své výhody ovšem má – dokáže pojmout obrovské množství nákladu, pasažérů i dalších dopravních prostředků. Vodní doprava je také spojena s velkým zážitkem pro cestující, a proto může být samotná brána

jako motiv účasti na cestovním ruchu. Jedná se zejména o plavby na výletních lodích, které mohou trvat i několik týdnů, nikoli trajektovou přepravu. Ten také nabízí zařízení, která zpříjemňují pasažérům cestu (obchody, restaurace apod.), ale slouží pro dopravu osobních i nákladních automobilů, autobusů nebo vlaků s cestujícími nebo samostatných osob, a to pouze mezi dvěma mořskými břehy na kratší vzdálenosti (druh lodi sloužící k tomuto účelu se nazývá „přivoz“).

Nákladní lodě jsou podle Kantharia (2021) rozděleny do různých typů podle účelu, velikosti, typu nákladu apod. Při navrhování obchodní lodi je prvořadý ekonomický faktor, jelikož každý majitel chce maximální návratnost své investice. To znamená, že stavba lodi závisí nejen na aktuálních ekonomických potřebách, ale také na faktoru budoucí adaptability. Nákladní lodě jsou klasifikovány do následujících typů:

- Kontejnerové lodě: Plavidlo je konstruované převážně pro uložení velkého množství nákladu stlačeného v různých typech kontejnerů. Největší nákladní loď světa je loď Ever Ace, která je dlouhá 400 metrů, široká 61,5 metru a váží asi 235 000 tun (Kühne+Nagel, 2021).
- Hromadné přepravní lodě: Náklad přepravovaný na těchto lodích je většinou náklad sypký, tedy bez jakéhokoli specifického obalu a obsahuje položky typu potravinářské obilí, ruda a uhlí. V některých případech je jedná také o cement. Formou suchého nákladu jsou také tzv. trampové lodě. Ty provozují trampový obchod, nemají pevný jízdní řád ani zveřejněné přístavy, ve kterých zastavují. Dále se jedná také o zaoceánské parníky, které jsou určeny k přepravě z bodu A do bodu B. Příkladem je transatlantická plavba z Evropy do Ameriky (Kantharia, 2021).
- Tankerové lodě: Jedná se o plavidla, která usnadňují zásobování hromadným množstvím zkapalněného nákladu. Hlavní typy tankerů jsou ropné tankery, tankery převážející zkapalněný plyn nebo chemické tankery (Kaushik, 2021).
- Osobní lodě: Plavidla primárně určená k přepravě osob přes vodní plochu. Lodě tohoto typu mohou být relativně malé, poskytovat cestujícím jen omezený prostor, nebo mít kapacitu pro přepravu více než tisíce osob. Osobní loď může sledovat pravidelnou trasu místními vodními cestami nebo poskytovat rekreační příležitosti, jako je prodloužená prázdninová plavba (Tatum, 2021).
- Námořní plavidla: Jedná se o vojenské lodě využívané pro námořnictvo. Jsou odolné vůči poškození a vyzbrojené zbraňovými systémy.

- Pobřežní lodě: Speciální lodě určené pro provoz na oceánu. Slouží k účelům, jako jsou podpora plošiny, manipulace s kotvou, konstrukce, údržba a další (Armes, 2020).
- Rybářská plavidla: Lodě nebo čluny používané pro rekreační nebo komerční rybolov. Dělí se především na dva typy – plavidla s vlečnými sítěmi a plavidla bez vlečných sítí (Kantharia, 2021).
- Lodě pro zvláštní účely: Plavidla konstruována ke speciálním účelům. Jedná se například o remokéry, záchranná plavidla, majákové lodě, člunové nosiče, transportéry dřeva, lodě pro přepravu dobytka a podobně (Kantharia, 2021).

Mervart (2011) uvádí, že v cestovním ruchu hraje podstatnou roli doprava trajektová a další dopravní spojení, které na ni navazují. Jedná se zejména o spojení mezi pevninou či ostrovy, případně mezi blízkými kontinenty. V rámci tohoto tématu lze zmínit také tzv. cruise ferry, přičemž se jedná o loď, která kombinuje vlastnosti výletní lodi s trajektem.

Jednou ze skupin dělení lodní dopravy podle Ryglové a kol. (2011) jsou plavidla přizpůsobená k nocování, tedy kajutové lodě. Jejich kapacita je v desítkách až stovkách osob, kdy se jedná o říční kajutové lodě (např. trasa Praha – Drážďany) nebo v tisících osob, což představují námořní kajutové lodě (např. okružní plavby Středozemním mořem nebo Karibikem). Plavby trvají několik dní a jsou zde poskytovány jednak základní služby, kam řadíme ubytování, přepravu nebo stravování, dále jsou zde nabízeny služby rekreační, tedy bazény, posilovny, masáže apod. V neposlední řadě jsou nabízeny také služby společensko-zábavní (noční bary, diskotéky, koncerty, kina atd.) a ostatní služby, jako jsou obchody, lékař, kosmetické služby apod. Jedná se o aktivitu s vysokým obratem a plavidla jsou označována systémem hvězdiček stejně jako hotely.

Dle Ross (2019) je největší lodí světa loď s názvem Symphony of the Seas, která spadá pod společnost Royal Caribbean. Tato lodní symfonie se chlubí rekordní vahou přesahující 228 000 tun. Její délka je přes 360 metrů, šířka 66 metrů a stavba trvala tři roky. Na lodi lze najít 2759 pokojů, 22 restaurací, 42 barů, sportovní areál s plochou pro bruslení nebo lanový skluz, dále je součástí zábavní park s kolotoči, kino, 24 vodních bazénů a vířivek, jejichž součástí je také vodní zábavní park.

Pravidelná doprava (liniová)

Zurynek a kol. (2008) uvádí, že námořní dopravu lze rozdělit na pravidelnou, tedy liniovou a nepravidelnou. Liniová doprava je jednou ze služeb, které cestovní kanceláře a agentury prodávají jako produkt ve formě dopravních cenin nebo lodních lístků. Jako nejtypičtější pravidelnou vodní dopravu lze uvést okružní plavby. Lodní společnosti je prodávají jednak přímo, tedy prostřednictvím katalogu nebo internetových stránek, dále pak na základě provizorního prodeje s jednotlivými subjekty cestovního ruchu. Vzhledem ke zvyšující se konkurenci jsou jednotlivé společnosti nuceny přicházet na trh s novými nápady, obměnou programů nebo obohacením jednotlivých okružních plaveb. Jako příklad lze zmínit nabídku dalších výletů, wellness nebo sportovní vyžití. V ceně těchto plaveb bývají také služby zahrnující dopravu k nalodění v přístavech a zpáteční cestu po vylození.

Dále dle Zurynka a kol. (2008) mají významné místo v námořní dopravě trajekty, které umožňují jednotlivým turistům přepravu včetně vozidel, přívěsů a obytných vozů nebo hromadnou přepravu s naloděním autobusů. V posledních letech narůstají na popularitě cruisy neboli okružní plavby. Nabídky plaveb po Středozezemním moři se objevují zejména v letním období. Naopak v zimním se jedná spíše o oblasti mimo Evropu, jako je Karibského moře. Jejich délka je od celodenní plavby až po plavby trvající 14 dní. Případně plavby kolem světa s délkou trvání několik měsíců.

Ryglová a kol. (2011) řadí do skupiny výletních lodí specializovaná výletní plavidla, a to tzv. pirátské lodě nebo výlety na ostrovy. Pro cestovní ruch má skupina výletních lodí velký přínos. Je tak míněno zejména z důvodu, že se jedná o přepravu velkého množství zákazníků za přijatelnou cenu. Lodní společnosti ve spolupráci s cestovními kanceláři rozlišují ve svých nabídkách také velikost a vybavenost jednotlivých lodí nebo úroveň a rozsah poskytovaných služeb.

Podle velikosti (počtu pasažérů) lze rozlišit dle Zurynka a kol. (2008):

- Malé lodě (do 500 pasažérů): jedná se zejména o lodě expediční, nákladní nebo exkluzivní malé lodě, které jsou využívány pro přepravu na kratší vzdálenosti. Nákladní lodě plují pravidelně, přičemž pro cestující je zde kolem 20–30 míst. Výhodou malých lodí je zpravidla to, že cestující mají většinou stejné zájmy a panuje zde pozitivní atmosféra. Jako nevýhodu lze uvést limitovanost zábavy nebo malé společenské prostory.
- Střední lodě (500–1 000 pasažérů): Tyto lodě lze často vidět v menších přístavech ve středomoří. Využívány jsou zejména pro plavby kolem světa nebo na nich jsou

pořádány plavby směřující do exotických zemí. Jejich výhodou je při delších vzdálenostech nižší počet osob. Nevýhodou může být nedostatečná vybavenost z hlediska zábavy a sportu.

- Velké lodě (více než 1000 pasažérů): Velké lodě jsou nejvíce vídané v destinacích jako je Karibik, Jižní Amerika, západní Pacifik a dalších. Jejich výhodou je velké množství zábavy, jak pro děti (programy s animátory, dětské kluby, brouzdaliště apod.), tak i dospělí (taneční kurzy, fitness, wellness, bazény atd.). nevýhodou bývá vzhledem k počtu pasažérů mnoho čekání při nalodění nebo vyloďení.

Nepravidelná doprava

Podle Zuryňka a kol. (2008) nepravidelnou námořní dopravu připravují cestovní kanceláře hlavně v souvislosti s přípravou produktu a své marketingové propagace. V tomto případě jde zejména o návaznost několika druhů dopravy (autobusem, letadlem, lodí apod.). V cestovních kancelářích lze objednávat námořní plavby s určitým typem lodí určených k jednotlivým službám jako jsou například transfery, okružní plavby na objednávku, cruisy na objednávku nebo incentivní turistika na lodi po forfaitovém produktem incentivní turistiky na lodi si lze představit rezervaci v restauraci, uspořádání oslav, soutěže a turnaje, speciální menu (např. vegetariánské) a další. Pro náročnější pasažéry lze připravit kytici květin a čerstvé ovoce do kajuty, setkání s kapitánem lodi, předplacené žetony do casina nebo neomezené množství nápojů. Pro cestovní kancelář je důležité, aby klient před plavbou specifikoval zejména své požadavky, uvedl rozpočet, termín a požadovanou zemi.

Z teritoriálního hlediska jsou využívány oblasti zejména moře Středozemního, Severního, Karibského nebo Atlantického oceánu. Jedny z nejvýznamnějších lodních společností využívané k těmto plavbám jsou:

- Lodní společnost COSTA CRUISE
- Lodní společnost CUNARD LINE
- MSC Cruises
- Royal Caribbean International
- PULLMANTUR Cruises
- CARNIVAL Cruise Lines
- CRYSTAL CRUISES

3.3.2 Vnitrozemská vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava podle Zuryňka a kol. (2008) zahrnuje několik činností. Jedná se o zajištění přepravy osob, věcí či zvířat. Dále jde o přemísťování samotných plavidel po vnitrozemských vodních cestách pro cizí potřebu. Výjimkou jsou plovoucí stroje, plovoucí zařízení a jiná ovladatelná plovoucí tělesa. Pro vodní cesty jsou dle Mirvalda (2002) využívány řeky, jezera, kanalizované vodní toky, průplavy a kanály určené pro speciální účely.

Eisler (2004) uvádí, že ve vnitrozemské vodní dopravě existuje několik pojmů, které ji charakterizují. Jako základní pojem lze brát délku splavného toku, který představuje vnitrozemskou vodní cestu. Je to součet splavných úseků, po kterých lze uskutečnit dopravu. Celkovou délku splavných toků na území České republiky a délku s nimi úzce souvisejících splavných vodních cest v cizině lze charakterizovat jako délku splavných vodních cest. Počet lodí, kterými určitý podnik provozující lodní dopravu disponuje, se nazývá jako stav plavidel. Do této skupiny jsou započítány osobní lodě, motorové nákladní lodě, remorkéry nebo také čluny. Lodní park lze rozdělit podle toho o jaký způsob plavby se jedná a dále podle toho o jaký typ přepravovaného nákladu se jedná.

Podle Mirvalda (2002) nelze v každém případě odlišit vodní cesty pro vnitrozemskou a námořní dopravu. Tím je myšleno, že některé vnitrozemské vodní cesty s dostatečnou hloubkou mohou být využívány proplouvání některých námořních lodí. V opačném případě mohou také některé vnitrozemské lodě vplout do moře.

Zurynek a kol. (2008) míní, že pro cestovní ruch v rámci České republiky je důležitá zvláště řeka Vltava, kde se uskutečňují rekreační plavby, přičemž se jedná hlavně o plavby okružní a gastronomické. Ty jsou pro turisty velmi atraktivní a z hlediska ekonomiky představují výnosnou formu pro udržitelný cestovní ruch.

Ryglova a kol. (2011) dělí vodní dopravu do několika skupin. Jednou z nich jsou výletní lodě. Jde o plavidla s kapacitou pasažérů, která je vyjádřena v desítkách až stovkách. Výletní lodě nejsou uzpůsobeny k přenocování, takže slouží zejména k pravidelné či nepravidelné rekreační přepravě turistů. Jako příklad je uvedena Brněnská nebo Orlická přehrada.

Beránek a kol. (2013) uvádí, že naší republiky se kvůli absenci moře týká doprava pouze vnitrozemská, která je provozována zejména na řekách Vltava a Labe. Vodní doprava zde má tradici minimálně od středověku, kdy sloužila především k přepravě dřeva a jiných nákladů. V osobní přepravě mají tyto dvě řeky také co nabídnout. Na řece Labe jsou

pro turisty zajímavé zejména dvě lodě. Jedná se o loď s názvem Porta Bohemica 1 a 2, kdy větší – Porta Bohemica 1 pojme až 300 osob a je brána jako loď gastronomická. Porta Bohemica 2 pojme až 115 osob a jedná se o loď s vinařskou tematikou. Název lodi je velmi specifický, jelikož v překladu znamená „Brána Čech“. Značí kaňovité údolí Labe, jímž řeka vstupuje do Českého středohoří. Lodě plují mezi Počáply a Ústím nad Labem, kdy nejvíce oblíbený úsek je právě ten, který vede Českým středohořím do Litoměřic.

Dále Beránek a kol. (2013) zmiňují, že po Labi neplují pouze tyto dvě lodě se stejnojmenným názvem. Výletní lodě plují také po trasách Děčín a Hřensko až do Bad Schandau, který je v Německu (loď Poseidon), na trase Mělník – Brandýs nad Labem se lze svézt lodí Mělník. Loď Král Jiří jezdí v okolí Poděbrad, u Pardubic je to loď s názvem Arnošt z Pardubic a v neposlední řadě v okolí Hradce Králové pluje parník Královna Eliška a miniparník Hradec. Co se týče řeky Vltavy, tak je známo, že vyhlídkové parníky zde plují zejména po Praze. Méně známé jsou vyhlídkové plavby v jižních Čechách, například v Českých Budějovicích, Hluboké nad Vltavou atd. Nejen řeky Vltava a Labe jsou brázděny vyhlídkovými parníky. Lze zmínit také řeky jako je Dyje nebo Morava. Jednou z dalších možností vodní dopravy jsou plavby motorovými čluny po podzemní říčce Punkvě. Ta je součástí prohlídky Punkevních jeskyní v CHKO Moravský kras. Zajímavostí je, že Punkevní jeskyně jsou nejvíce navštěvovanými jeskyněmi v České republice, a to právě i kvůli této turistické atrakci.

Podle Beránka a kol. (2013) jsou v České republice kromě výletních plaveb oblíbené plavby po přehradách jako je Orlický, Slapy, Vranov, Lipno, Brněnská přehrada a jiné nebo plavby po Máchově jezeře, kde se realizují na lodích s názvy Máj, Hynek nebo Jarmila. Jako další turistickou atrakci lze považovat plavbu po Baťově kanálu. Ta vede po řece Moravě a částečně uměle vyhloubenými kanálovými úseky. Trasa byla původně vytvořena pro nákladní přepravu ve třicátých letech 20. století, dnes je pouze rekreační. Baťův kanál je dlouhý 53 km od Otrokovic do Skalice. Jeho splav je možný od Kroměříže po Hodonín, kde je 13 plavebních komor, a to z důvodu, že převýšení na vodní cestě je téměř 19 metrů.

Podle Ryglové, Buriana a Vajčnerové (2011) tvoří jednu ze skupin vodní (lodní) dopravy rekreační plavidla, která dělí do několika segmentů. Patří tam motorové pramy a čluny. V tomto případě se jedná o krátkodobou rekreační a volnočasovou aktivitu, jelikož zde není možnost přenocování. Pro cestovní ruch je přínosem zejména zvýšení atraktivnosti zájmového území a také nové pracovní příležitosti (půjčování plavidel). Dalším segmentem, který patří do skupiny rekreačních plavidel jsou tzv. hausbóty. Tato soukromá obytná

plavidla s omezeným pohybem na vodní cestě mají zanedbatelný přínos pro výkon cestovního ruchu. Jedná se de facto o „*chatu na vodě*“. Posledním segmentem této skupiny jsou obytné lodě. Ty mají vysoký přínos pro cestovní ruch, protože jde ve většině případů o lodě pronajímané turistům, kteří jsou většinou dobře situovaní a mají sklon k vyšším útratám v zájmovém území.

Podle Orišky (2010) je v České republice provozována osobní lodní doprava hlavně na řekách Vltava a Labe, kde ji provozuje společnost Česká plavba labská (ČSPL). V Praze tuto činnost provozuje více menších společností a velké společnosti, mezi které lze zařadit zejména Evropskou vodní dopravu (EVD), Pražskou paroplavební společnost, a.s. (PPS), a První všeobecnou člunovací společnost (Pražské Benátky).

3.4 Infrastruktura lodní dopravy v České republice

Dle Zuryňka a kol. (2008) je infrastruktura vnitrozemské i námořní vodní dopravy tvořena vodními cestami, loděmi a přístavy.

Infrastruktura vodních cest

Řeky a kanály, které spadají do liniové vnitrozemské sítě, jsou dle Mervarta (2011) rozlišné ve splavnosti toků, které jsou tři. Jedná se o toky souvisle splavné, splavné a nesplavné. Tyto pojmy lze používat pouze u tzv. velkých plaveb, tedy plaveb velkými loděmi o určitých parametrech, nikoli o vodáctví. Hlavním parametrem je velikost lodi a maximální ponor. Podle této typizace se lodě člení tříd a návazně se dělí i splavné řeky. Pokud se loď dostane po vodním toku od začátku do konce celého splavného úseku bez překážek, tak se jedná o splavný úsek. V případě, že se na řece objeví překážky v podobě jezů nebo přehrad, kde není plavební komora, hovoříme o řece splavné.

Zurynek a kol. (2008) uvádí, že vnitrozemská plavební síť České republiky je tvořena úseky Labe a Vltava. Celková délka této vodní cesty je 303 km. Dolní Labe je úsek, který vede od Mělníka k hranicím s Německem. Od Mělníka po Ústí nad Labem–Střekov je úsek kanalizován, následně je regulován, což vede k nízkým ponorům. Přístavy jsou v Mělníku, Ústí nad Labem a Děčíně. Na úseku střední Labe, které vede od Mělníka až po Chvaletice, je celý úsek kanalizován. Přístavy lze najít v Kolíně a v Neratovicích. Řeka Vltava je splavná od Mělníka po Slapy a po celé své cestě je kanalizována.

Přístavy

Jedná se o místo, kde kotví větší počet říčních plavidel a slouží k nástupu, výstupu nebo přestupu cestujících vnitrozemské vodní dopravy (Olbron Invent, s.r.o., 2015).

V České republice je dle Labsko–Vltavského informačního systému (2021) 16 veřejných přístavů. Jedná se o přístav Děčín–Loubí, Děčín–Rozbělesy, Ústí nad Labem–Krásné Březno, Ústí nad Labem–Vaňov, Píšťany, Lovosice, Lovosice-Prosmyky, Mělník, Kolín, Praha–Holešovice, Praha–Libeň, Praha–Smíchov, Hluboká nad Vltavou, Praha–Radotín, Petrov a Veselí nad Moravou.

Plavidla

Lodní park tvoří dle Zuryňka a kol. (2008) lodě, malá plavidla, plovoucí stroje (bagry) a zařízení (botel, restaurace). Flotily disponující loděmi k osobní přepravě lze dělit podle pohonu, který je buď kolesový nebo vrtulový, a také podle zdroje energie, tedy na parníky a motorové lodě. Na řece Vltavě lze vidět parníky, které jsou poháněny parním strojem. Jsou jimi Loď Nepomuk, Parník Vyšehrad, Motorová loď Odra nebo Parník Tyrš.

Ceniny

Ceniny mají význam ve vnitrozemské osobní lodní dopravě pouze v podobě lodních lístků a jízdének. Jsou prodávány zejména lodními společnostmi, které provozují osobní lodní dopravu nebo také skrze zprostředkovatele. Lodní lístky či jízděnky by měly zahrnovat název společnosti, cenu a trasu (Zurynek a kol., 2008).

Legislativa

Dle ministerstva dopravy ČR (2018) se vnitrozemské osobní vodní dopravy týkají zákony:

- Zákon č. 114/1995 Sb., O vnitrozemské plavbě
- Zákon č. 254/2001 Sb., O vodách a o změně některých zákonů (zákon o vodách)

Organizace

Organizaci vodní dopravy v České republice se zabývá dle ministerstva dopravy České republiky (2018) pět společností. Jsou to:

- Ředitelství vodních cest České republiky
- Státní plavební správa
- České plavební a vodocestné sdružení
- Český lodní a průmyslový registr
- České přístavy, a.s.

3.5 Osobní lodní doprava v Praze

3.5.1 Okružní plavby v Praze

Okružní plavby v Praze jsou nabízeny několika plavebními společnostmi. Zejména se jedná o Evropskou vodní dopravu (EVD), Pražskou paroplavební společnost (PPS) nebo sesterskou společnost PPS – Prague Boats. Celoročně jsou nabízeny tyto plavby:

- Okružní plavba – okružní plavba je provozována na vyhlídkových lodích nebo parnicích, které mají většinou dvě paluby, tedy vnitřní a venkovní. Venkovní terasa však není ve většině případů plně zastřešena. Jedná se o hodinovou jízdu, která (ve většině případech) začíná vyplutím z nástupiště u nemocnice Na Františku a vede ke Karlovu mostu. Zde návštěvník může vidět Kampu, Hradčany, panoramata Pražského hradu, Strakovu akademii nebo Anežský klášter. Následně se loď vrací zpět odkud vyplula. Tato okružní plavba nezahrnuje proplutí plavební komorou. Ceny okružních plaveb se dle Parníky Praha (2021) odvíjejí od velikosti lodí. Společnosti nabízejí plavbu historickou lodí (na objednávku), velkou lodí (na objednávku) nebo střední lodí.

Tabulka 1 Ceník okružních plaveb v Praze

	Střední loď	Velká loď	Historická loď
Délka plavby	1 hodina	1 hodina	1 hodina
Cena dospělí	250 Kč	290 Kč	340 Kč
Cena děti 4–9 let	125 Kč	150 Kč	170 Kč

Zdroj: vlastní zpracování (Parníky Praha, 2021)

3.5.2 Linkové plavby

Linkové plavby v Praze jsou ve většině případů spojeny s občerstvením, jedná se zejména o obědy či večeře, dále jsou doprovázeny hudbou, či doprovodným programem.

- Oběd na lodi – jedná se o dvouhodinovou plavbu s rautem, kdy jízda nekončí u Karlova mostu jako u hodinové okružní jízdy. V tomto případě loď proplouvá Smíchovským zdymadlem a následně vede kolem pražské náplavky až k Vyšehradu. Zde se loď otáčí a stejnou trasou pokračuje zpět. Druhou možností trasy je proplutí Štvanickým zdymadlem směrem k Troji. Kromě oběda s výhledem na Prahu může doprovázet jízdu také živá hudba. Vybraná trasa závisí zejména na provozu na řece a v plavebních komorách. Cena plavby se dle Lodní dopravy Praha (2021) odvíjí od velikosti lodi a časově je provozována celoročně od 12 do 14 hodin, v sezóně 14 až 16 hod. nebo 13 až 15 hod., dále dle aktuální denní nabídky.

Tabulka 2 Ceník obědu na lodi v Praze

	Menší loď	Střední /velká loď
Délka plavby	2 hodiny	2 hodiny
Cena dospělí	690 Kč	780–790 Kč
Cena děti 4–9 let	345 Kč	390–395 Kč

Zdroj: vlastní zpracování (Lodní doprava Praha, 2021)

- Večeře na lodi – dvou nebo tří hodinová plavba, která je celoročně nabízena od 18–20 hodin, 19–22 hodin nebo 21–23 hodin. Trasy jsou obdobné jako při obědě.

Tabulka 3 Ceník večeře na lodi v Praze

	Menší loď	Střední /velká loď	Střední /velká loď
Délka plavby	2 hodiny	2 hodiny	3 hodiny
Cena dospělí	690 Kč	780–790 Kč	980 Kč
Cena děti 4–9 let	345 Kč	390–395 Kč	590 Kč

Zdroj: vlastní zpracování (Lodní doprava Praha, 2021)

Společnosti nabízejí také plavbu do Troji, která je spojená s návštěvou zoologické zahrady. Plavba je dle Zoo Praha (2021) provozována zejména o víkendech a trvá 75 minut. Odjezd je z Rašínova nábřeží nebo do Čechova mostu.

Dále jsou nabízeny plavby mimo Prahu, a to zejména do Mělníka nebo na Slapskou přehradu. Jedná se o nepravidelné plavby, které jsou uskutečněny v letní sezóně pouze několikrát do roka.

Dle Parníky Praha (2021) společnosti nabízejí také tematické akce, jako jsou:

- Adventní plavba – tato plavba probíhá v termínu od 27. 11. do 23. 12. Trvá jednu hodinu, kdy trasa je stejná jako při hodinové okružní plavbě, avšak jedná se o tematickou plavbu s vánočními koledami, cukrovím a sváteční výzdobou.
- Silvestr na parníku (31. prosince) – Silvestrovský program na parníku nabízí plavbu osvětlenou Prahou, živou hudbu a půlnoční ohňostroj přímo z hladiny Vltavy, kdy loď zakotví uprostřed řeky u Karlova mostu.
- Ohňostroj Praha (1. ledna) – plavba centrem Prahy s výhledem na památky zakončená novoročním ohňostrojem, který si návštěvník může vychutnat přímo z paluby parníku. Plavba je nabízena jednogodinová bez jídla nebo dvouhodinová s rautem.
- Valentýn na lodi (14. února) – jedná se o večerní plavbu osvětlenou Prahou s večerí na moderní nebo historické lodi.

Parníky Praha (2021) uvádí, že kromě těchto plaveb si lze loď pronajmout pro soukromé akce jako jsou firemní večírky, prezentace, konference, teambuilding, rodinné oslavy, party, svatby nebo vánoční a novoroční večírky.

3.5.3 Malé sportovní plavby

Jako sportovní plavby jsou považovány plavby na šlapadlech, lodičkách, paddleboardech či jiných vodních atrakcích. Nabízeny jsou pouze v letních obdobích (duben až říjen). V Praze se nachází několik půjčoven, kde si tyto plavidla půjčit. Jedná se zejména o oblast Braníku, Žlutých lázní, Rašínova nábřeží nebo Žofína. Cena za pronájem šlapadel či malých lodiček se dle Prague.eu (2021) pohybuje kolem 250 Kč/hod.

3.5.4 Přívozy

Přívozy se začleňují do Pražské integrované dopravy (PID) a pomáhají zkracovat cesty přes řeku. V Praze se dle PID (2021) jedná celkem o sedm linek přívozů. Z přístavního

mola je vždy bezbariérový přístup na palubové plavidlo a platí zde jízdní doklady PID. Pražské přívozy P1 a P2 jsou v provozu celoročně. U přívozu P3, P4, P5, P6 a P7 se jedná o sezónní provoz, tedy od konce března až do října.

Přívoz P1: Sedlec–Zámky

Přívoz P2: V Podbabě–Podhoří

Přívoz P3: Lihovar–Veslařský ostrov (Dvorce)

Přívoz P4: Císařská louka–Kotevní

Přívoz P5: Císařská louka–Výtoň

Přívoz P6: Lahovičky–Nádraží Modřany

Přívoz P7: Pražská tržnice–Ostrov Štvanice–Rohanská ostrov

3.6 České plavební společnosti

Evropská vodní doprava (EVD)

Evropská vodní společnost (2021) uvádí, že je největší lodní společností v České republice. Byla založena v roce 1993 a je hlavním akcionářem Pražské paroplavební společnosti, a.s. Nákladní lodní dopravu vykonává jak na evropských vodních tocích, tak i vnitrozemských vodních cestách. Nabízí také osobní lodní dopravu, a to v podobě vyhlídkové plavby historickou Prahou

EVD má širokou flotilu, kde lze najít motorové lodě, tlačné čluny či remorkéry (loď s výkonným motorem a malou vlastní tonáží). Nabízí kvalitní technické vybavení i zkušený personál. Může se pyšnit vlastnictvím ekologických plavidel na solární pohon a poskytováním plaveb na historických parnicích (EVD, 2021).

LODNÍ PARK EVD (nákladní doprava):

- Motorové nákladní lodě: DICK, BOHEMIA, ALESSANDRO, ANDREA, VERA, PRAHA, ALBIS, SILJA, SILJA 2, SILJA 3
- Tlačné čluny: DICK 1, BOHEMIA 1, BOHEMIA 2, ALESSANDRO 2, ANDREA 2, VERA 2, PRAHA 2, VIDA 10, TČ 2, TČ 1003, TČ 1004
- Tlačné remokéry: RIO 2, TKR 1, TKR 2
- Další: tlačný člun TČ 300, manipulační remokér KLÁRA, manipulační remokér VERA 3, plovoucí nosič bagru s Liebherr 935 s prodlouženým ramenem FÍK 1 (zajišťuje bagrovací práce nebo překladní činnost)

LODNÍ PARK EVD (osobní doprava):

- Lodě: Bohemia, Calypso, Danubio, Kotva, Natal, Porto, Poseidon, Praha, Šumava

Pražská paroplavební společnost, a.s. (PPS, a.s.)

Dle Paroplavby (2021) se jedná o nejstarší a největší lodní společnost na řece Vltavě. Byla založena v roce 1865 Františkem Dittrichem a má velmi širokou flotilu lodí od historických kolesových parníků až po klimatizované moderní lodě. Společnost nabízí nejen okružní plavby po Praze, ale také pravidelnou linku do pražské ZOO nebo plavby do Mělníka a na Slapskou přehradu.

Flotila PPS, a.s.:

- Loď Grand Bohemia, Bohemia Rhapsody, Agnes de Bohemia, Labe, Odra, Lužnice, Valencia, Cecílie, Danubio, Andante, Bivoj, Elektronemo, Mistr Jan Hus, Šemík, Horymír, Elvíra, Hamburg
- Parník VLTAVA, VYŠEHRAD
- Pražský přívoz HOL KA

Pražské Benátky, s.r.o.

Tato společnost zajišťuje většinu pražských přívozů, vyhlídkové plavby v okolí Karlova mostu a na vodním kanále Čerovka, provozuje Muzeum Karlova mostu a technicky zajišťuje loď Hermes, určenou pro ubytování lidem bez domova. Byla založena v roce 1993 pod názvem První všeobecná člunovací společnost v.o.s. a na dnešní název byla přejmenována až v roce 2011 (Pražské Benátky, 2021).

- Přístaviště:
 - Judita – nachází se pod klenutím posledního dochovaného oblouk Juditina mostu a nultým obloukem mostu Karlova
 - Nepomuk – domovský přístav salonní rychlolodi Nepomuk v Platněřské ulici
 - Čertovka – nachází se přímo ve vodním kanálu Čertovka
 - Mánes – na malostranské straně Mánesova mostu
- Přívozy: přívoz Vyšehrad (trasa Podskalí – Smíchov), přívoz P1 (Sedlec – Zámky), přívoz P2 (V Podbabě – Podhoří), přívoz P3

(Lihovar – Veslařský ostrov), přívoz P4 (Císařská louka – Kotevní), přívoz P5 (Císařská louka – Výtoň), přívoz P6 (Nádraží Modřany – Lahovičky), přívoz P7 (Pražská tržnice – Ostrov Štvanice – Rohanský ostrov), přívoz Kazín (Přívoz Kazín – přístaviště Mokropsy)

- Lodě:
 - salonní rychlolod' Nepomuk
 - patentní vltavský člun Vodouch
 - benátské gondoly – Eleanora
 - převozní prám Bivoj
 - vltavské čluny – Kačenka, Rákosníček, Dochrchvoj, Pulec, Čolek, Skokan a Ropucha

Quarter, s.r.o.

Orlická lodní doprava (2011) uvádí, že společnost Quarter, s.r.o., byla založena v roce 1994, kdy byl provoz zahájen na Slapské přehradě. Nyní se její provoz vztahuje zejména k přehradě Orlické. Ve své flotile má celkem 10 lodí, které jsou využívány na přehradách Slapy, Kamýk, Orlík a Kořensko. Tento úsek je dlouhý 114 km.

Lodní společnost Bohemia, s.r.o.

Lodní společnost Bohemia, s.r.o., provozuje zadokolesový parník TYRŠ a motorovou loď ATLANTIDA. Parník Tyrš má kapacitu 296 osob (176 osob zakrytá paluba) a v sezóně je využíván zejména jako taneční parník. Společnost provozuje plavby po Praze a dále také nabízí 37 km dlouho trasu Praha – Slapy, která je již od minulého století označována jako trasa královská (Lodě Bohemia, 2021).

Európe River Party, s.r.o

Európe River Party, s.r.o., je společnost, která provozuje na Vltavě pouze jednu loď – Európe. Na této lodi jsou organizovány zejména firemní akce a večírky, adventní plavby a na závěr roku také Silvestrovská plavba (Firemní parník, 2021).

Rosenberger LIPNO – LINE, s.r.o.

Společnost založená v roce 1992 disponuje třemi loděmi, na kterých pořádá skupinové plavby. Tyto plavby jsou provozovány na lipenské přehradní nádrži (Lipno line, 2021).

- Lodě:
 - Adalbert Stifter – motorová osobní loď s kapacitou 250 osob (cca 150 míst na kryté palubě))
 - Smetana – loď s kapacitou 144 osob, přivezena v roce 2020
 - Vltava – na lipenské přehradě pluje již desítky let, její kapacita je 100 osob
 - Partyboot – motorový člun pro malé skupiny a jednotlivce

REGIO Máchova kraje, a.s.

Společnost založená roku 1993 s původním názvem Regata Máchovo jezero a.s., provozuje sezónní plavby o letních prázdninách po trase Doksy–Staré Splavy–Borný–Valdštejnská plovárna–Doksy. Flotila této společnosti se skládá ze čtyř lodí (Regata Máchovo jezero, 2021).

- Loď MÁJ – vlajková loď flotily pro 250 osob
- Loď RACEK – nejmladší loď této společnosti (ročník 1966)
- Loď JARMILA – nejmenší a nejstarší loď ve flotile (1924)
- Loď HYNEK – měří 15 metrů pro 70 osob je využívána pro dopravu na pravidelné lince mezi přístavišti

Pardubická plavební, a.s.

Pardubická plavební společnost, a. s. disponuje osobní motorovou lodí Arnošt z Pardubic, která provozuje plavby po řece Labe. Byla vyrobena v roce 2001 a postupem let modernizována. Provozovatelem lodí je DPMP a.s. Loď Arnošt z Pardubic má délku 27,20 metru a šířku 5,19 metru. jeho kapacita je 75 osob (Loď, 2021).

ČSPL, a.s.

Společnost byla založena v roce 1922 jako Československá plavební akciová společnost Labská, Praha. Během let docházelo k několika změnám ve společnosti a od roku 2018 spadá pod skupinu Rhénus Group. V minulosti společnost provozovala sezónní plavby po Labi v úseku Děčín–Hřensko lodí Ploučnice. Dnes má 24 jednotek plavidel a provozuje rejdařské, logistické a spediční služby po celé Evropě (ČSPL, 2021).

Plavby Pálava

Plavby této společnosti jsou uskutečňovány na Novomlýnské přehradě na lodi s názvem Věstonická Venuše, která byla vyrobena v roce 1963 v Německu. Loď měří 14 metrů a její šířka je 3,32 metru. Poslední rekonstrukce byla v roce 2015 a následující je plánovaná na podzim roku 2021 (Plavby Pálava, 2021).

1. plavební, s.r.o.

Společnost 1. plavební, s.r.o., provozuje plavby zámeckým parkem Lednice na Moravě. Trasa vede po ramenech řeky Dyje od zámku až k Minaretu a odtud dále k Janovu Hradu. Společnost vlastní flotilu o sedmi lodích. Jsou to Svatá Anna, Valtice, Morava, Hans Adam, Lednice, Marie–Luisa a pracovní prám Bobr (1. plavební, 2021).

Přístav Pardubice

Přístav Pardubice je zaměřen zejména na nákladní dopravu po řece Labe (Přístav Pardubice, a.s., 2021).

3.7 COVID-19

Podle MVDr. Petra Ježka (2020) virus nazývaný SARS-CoV-2 (z angl. Severe acute respiratory syndrom coronavirus 2) vyvolává virové onemocnění, které je označováno jako COVID-19 (coronavirus disease). První případy byly zpozorovány na konci roku 2019 v čínském městě Wu-chan v provincii Chu-Pej. Hlavní známkou tohoto onemocnění je, že napadá dýchací cesty a jeho průběh je podobný jako u chřipky nebo jiných respiračních virových infekcí. Nejčastějšími projevy jsou horečka, kašel, dušnost, bolesti svalů a únava.

Nákaza tímto typem onemocnění se na začátku roku 2020 začala šířit po celém světě. Dle Kubaly a Gibiše (2020) přicházely nejdříve dramatické obrázky z Číny s nejasnými

informacemi pekingských úřadů. Následovalo široké rozšíření nemoci v Itálii, v zemi, která má podobný počet obyvatel, jako Česká republika a fakta, na která doposud nebyl nikdo ve vyspělých zemích zvyklý – kolaps nemocnic, pacienti na chodbách, rušení plánovaných operací nebo činnost pohřebních služeb, které nezvládali ukládat mrtvé. V České republice se dle MZČR (2021) první případy potvrdily 1. března 2020 a Světová zdravotnická organizace označila toto onemocnění dne 11. března 2020 jako pandemií.

Dále Kubala a Gabiš (2020) uvádějí, že nejprve zde byly pouze lehké případy nákazy, avšak postupem času přicházely zprávy o pacientech připojených na plicní ventilátory a nemoc se začala nekontrolovatelně šířit po celé zemi. Počty nakažených i mrtvých se neustále zvyšovaly. Vláda se proto rozhodla udělat jistá opatření v podobě uzavření škol, divadel a kin, restaurací, obchodů nebo omezení provozů, rušila kulturní a sportovní akce. Nedílnou součástí bylo také vyhlášení nouzového stavu, uzavření hranic, zakázala cestování, a nakonec také omezila volný pohyb obyvatel.

Mezi hlavní restriktivní opatření ovlivňující cestovní ruch České republiky patřila v roce 2020 tato nařízení vlády (Kreia, 2021):

- 12. 3. 2020 vyhlášení nouzového stavu na území ČR
- 13. 3. 2020 zákaz pořádání kulturních, sportovních a dalších akcí s účastí nad 30 osob
- 16. 3. 2020 úplné uzavření hranic a zákaz vycestovat mimo území ČR
- 16. 3. 2020 zákaz prodeje ubytovacích služeb
- 20. 4. 2020 prodloužení nouzového stavu do 30.4.2020
- 14. 10. 2020 uzavření restaurací, barů a podobných stravovacích zařízení

Lejzek (2021) uvádí, že cestovní ruch kvůli pandemii koronaviru velmi utrpěl. Před pandemií přinesl cestovní ruch české ekonomice přes 300 miliard korun, tvořil 2,9 % hrubého domácího produktu a zaměstnával 240 tisíc osob. Kvůli restrikcím byly sníženy mezinárodní příjezdy o tři čtvrtiny a příjmy byly celosvětově o 1,3 bilionů dolarů nižší. Pro řadu lidí v oblasti cestovního ruchu znamenaly restrikce také ztrátu zaměstnání, a to v důsledku snížené poptávky a nižšímu počtu návštěvníků. Pokud nedojde ke zlepšení situace, tak je podle Světové organizace cestovního ruchu (UNWTO) v ohrožení 100 až 120 milionů pracovních míst po celém světě.

Během coronavirové situace vláda České republiky vytvořila několik kompenzačních programů pro podporu podnikatelů. Některé z nich byly spjaty s osobní

lodní dopravou v Praze a byly využity Pražskou paroplavební společností, a.s., nebo GTS gastro travel service, s.r.o. Níže jsou tyto kompenzační programy popsány dle portálu Ministerstva zdravotnictví (2021):

- Program Antivirus A – nucené omezení provozu a karantény: Tato kompenzace se vztahuje na osoby, pro které je nařízena karanténa nebo izolace, a to z důvodu onemocnění COVID-19. Nárok na tuto kompenzaci mají zaměstnavatelé, kteří dodržují zákoník práce, zaměstnanci, kteří nejsou ve výpovědní lhůtě a není jim dána výpověď. Zaměstnanci musí být v pracovním poměru a musí platit nemocenské a důchodové pojištění. Pro zaměstnavatele je povinné vyplatit náhradu mzdy a odvést odvody. Výše kompenzace Antivirus A je stanovena na 80 % uznatelných nákladů, avšak maximální částka je 39 000 Kč za měsíc na jednoho zaměstnance.
- Program Antivirus B: je stanovený zejména pro firmy, které mají omezený provoz z důvodu vysokého počtu zaměstnanců v karanténě nebo na ošetřovně. Podmínky pro čerpání jsou stejné jako v případě programu Antivirus A. Od 1. ledna 2022 je program Antivirus B pozastaven, avšak zaměstnavatelům bude při splnění podmínek uznán měsíc prosinec 2021.
- Program COVID–2021: je program na finanční podporu a zajištění likvidity podnikatelům, kterým v důsledku pandemie COVID-19 výrazně klesly tržby. Jde zejména o to, aby podnikatelé nemuseli z tohoto důvodu ukončit svou činnost. Výše podpory je 500 Kč za zaměstnance na den, přičemž se jedná o období od 11. ledna 2021 do 9. května 2021.
- Program COVID – Nepokryté náklady je program, vztahující se na podnikatele, kterým se v důsledku COVID-19 snížil obrát nejméně o 30 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2019 (příp. 2018). Jedná se o náhradu části nákladů, které nepokryly příjmy, přičemž cílem je zabránění kapitálové situace podnikatelských subjektů, zvýšit jejich likviditu a zachovat jejich podnikatelskou činnost.
- Program COVID Záruka CK je program pro malé a střední cestovní kanceláře, který jim pomáhá splnit zákonnou povinnost pojištění ochrany proti úpadku. Maximální hodnota podpory je až 75 % z požadované spoluúčasti CK do limitu 30 % z pojistného plnění. Jedná se však o maximální částku 4 mil. Kč.
- Kompenzační bonus pro OSVČ, DPP, DPČ a společníky malých s.r.o. (2022) je určen pro živnostníky, společníky malých s.r.o., dohodáře (DPP/DPČ) a to v případě,

že byl restrikcemi omezen jejich hlavní příjem. Výše kompenzačního bonusu se pohybuje od 500 do 1000 Kč/den, přičemž záleží na druhu pracovního poměru.

- Odložení EET se týká všech čtyř fází (1. a 2. vlna podnikatelů – ti, co v minulých letech povinně evidovali, 3. a 4. vlna podnikatelů – ti doposud čekali na svůj start) elektronické evidence tržeb. Jde o odklad EET na 1. ledna 2023.
- Záruční program COVID III pro firmy zasažené koronavirem byl ukončen dne 31. 12. 2021. Podstatou bylo rychlé úvěrování provozních a investičních nákladů firem prostřednictvím komerčních bank. Poskytovatelem ručení byla Národní rozvojová banka a za její dluhy, které plynuly z tohoto ručení, poskytoval záruku stát. Program byl určen pro živnostníky a podniky do 500 zaměstnanců, jímž byly omezeny obchodní aktivity v důsledku působení pandemie COVID-19.
- Speciální program COVID GASTRO je určen pro podnikatele, kterým byl na základě krizových opatření vlády v rámci nouzového stavu, zakázán nebo výrazně omezen prodej zboží nebo prodej a poskytování služeb. Denní částka podpory je v hodnotě 400 Kč a počet dnů je stanoven obdobím mezi 9. říjnem 2020 a 10. lednem 2021. (Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2021).

Další kompenzační programy se netýkají problematiky této diplomové práce, a proto nebudou blíže specifikovány.

3.8 Analýza absolutních ukazatelů

Pro analýzu absolutních ukazatelů jsou dle Grünwalda a Holečkové (2007) využívány účetní výkazy typu rozvaha, cashflow, výkaz zisku a ztrát, které obsahují informace používané napřímo. Jejich hlavní funkcí je porovnávání se mezi sebou pro možnost predikce jejich budoucího vývoje. Pracuje se zde s tokovými a stavovými veličinami, přičemž stavové představují stav určité jednotky v daném okamžiku a tokové vyjadřují vývoj údajů v časovém intervalu. Analýzu absolutních ukazatelů lze rozdělit na analýzu vertikální a horizontální.

3.8.1 Vertikální analýza

Dle Sedláčka (2007) se při vertikální analýze nejčastěji posuzují jednotlivé složky majetku a kapitálu, tedy struktura aktiv a pasiv dané společnosti. Název vertikální je odvozen

od toho, že se při procentním vyjádření jednotlivých složek postupuje v jednotlivých letech odhora dolů (nikoli napříč jednotlivými roky). Jako výhoda této analýzy je uvedena nezávislost na meziroční inflaci a lze ji použít ke srovnání analýzy jednotlivých let či porovnat vývojové trendy v podniku.

3.8.2 Horizontální analýza

Horizontální analýza, nazývána též jako analýza trendů společnosti, je dle Růčkové (2019) zaměřena na časové změny absolutních ukazatelů. Její název je odvozen od porovnání hodnot stejných ukazatelů v jednom řádku výsledovky nebo rozvahy. Tato analýza poukazuje na absolutní změnu jednotek v daném čase nebo také na relativní (procentuální) změnu v daném čase, přičemž identifikuje změny ve společnosti a poukazuje na vývoj společnosti. Vzorce pro výpočet horizontální analýzy:

$$\text{absolutní změna} = \text{hodnota ukazatele (období } t) - \text{hodnota ukazatele (období } t - 1)$$

$$\text{relativní změna} = \frac{\text{absolutní změna}}{\text{hodnota ukazatele (období } t - 1)} * 100$$

3.9 Analýza poměrových ukazatelů

Poměrová analýza dle Hobzy a kol. (2015) vyjadřuje vzájemný vztah položek účetních výkazů (většinou rozvahy, výsledovky), čímž se finanční situace společnosti ukazuje v dalších souvislostech. Poměrové ukazatele lze dělit do několika skupin, a to podle toho, na které oblasti činnosti podniku se zaměřují. Jako základní skupiny se uvádějí: ukazatele rentability, ukazatele aktivity, ukazatele zadluženosti, ukazatele likvidity a ukazatele kapitálového trhu. Pro tuto práci budou použity ukazatele rentability, aktivity a zadluženosti.

3.9.1 Ukazatele rentability

Rentabilita nebo také výnosnost vloženého kapitálu je dle Růčkové (2008) schopnost podniku vytvářet nové zdroje a dosahovat zisku použitím investovaného kapitálu. Jako

nejpoužívanější ukazatele rentability se uvádějí rentabilita celkových aktiv (ROA), rentabilita vlastního kapitálu (ROE) a rentabilita tržeb (ROS).

Rentabilita aktiv (ROA = return on assets) je dle Scholleové (2012) klíčovým měřítkem rentability, jelikož dává do poměru zisk podniku a celkové vložené prostředky bez ohledu na to, jestli byl financován z vlastního či cizího kapitálu.

Vzorec:

$$ROA = \frac{EBIT}{aktiva}$$

Rentabilita vlastního kapitálu (ROE = return on equities) ukazuje, kolik čistého zisku připadá na jednu korunu investovanou vlastníky společnosti. Jde tedy o znázornění efektivnosti produkce kapitálu vloženého vlastníky.

Vzorec:

$$ROE = \frac{EAT}{vlastní\ kapitál}$$

Rentabilita tržeb (ROS = return on sales) jedná se o ukazatel dávající do poměru zisk a tržby, přičemž vyjadřuje, jak velká část tržeb vygeneruje společnosti zisk (Sedláček, 2011).

Vzorec:

$$ROS = \frac{\text{čistý zisk}}{\text{tržby}}$$

3.9.2 Ukazatele aktivity

Ukazatele aktivity jsou dle Hobzy a kol. (2015) využívány pro zjištění, jak je podnik schopen využívat investované finanční prostředky, přičemž měří vázanost složek kapitálu v jednotlivých druzích aktiv a pasiv. Analýza aktivity určuje dobu obratu. Hobza a kol. (2015) charakterizují ukazatele aktiv následovně:

Obrat aktiv ukazuje poměr mezi majetkovou vybaveností podniku a realizovanými tržbami. Vypočtený koeficient podléhá oboru podnikání, avšak neměl by přesahovat hodnotu 1, jelikož tato hodnota je hraniční a při jejím převýšení by se jednalo o nepřiměřeně vysoká aktiva.

Vzorec:

$$\text{obrat aktiv} = \frac{\text{tržby}}{\text{aktiva}}$$

$$\text{doba obratu aktiv} = \frac{\text{aktiva}}{\text{tržby}} * 365$$

Doba splatnosti pohledávek je vyjadřována jako cyklus, který trvá od doby prodeje na obchodní úvěr a dobu, po kterou musí společnost čekat na platby od svých zákazníků. Výše pohledávek je uváděna v průměrné roční hodnotě.

Vzorec:

$$\text{doba obratu pohledávek} = \frac{\text{pohledávky}}{\text{tržby}} * 365$$

Rychlost obratu závazků ukazuje, jak rychle společnost splácí závazky z obchodního styku, přičemž se vyjadřuje ve dnech.

Vzorec:

$$\text{doba obratu závazků} = \frac{\text{krátkodobé závazky}}{\text{tržby}} * 365$$

3.9.3 Ukazatele zadluženosti

Scholleová (2012) uvádí, že ukazatele zadluženosti dávají do poměru zdroje vlastní a cizí, avšak zaobírají se také schopností hradit náklady dluhu. Dle Kovanicové (2003) zadluženost neznamená negativní postavení podniku, avšak vysoká míra zadlužení může negativně ovlivňovat investory či věřitele, jelikož se společnost může snadno dostat do nepříznivé finanční situace.

Celková zadluženost vyjadřuje Sedláček (2011) též jako věřitelské riziko, které představuje, jakou velkou část tvoří ve společnosti cizí kapitál. Čím vyšší je tato hodnota, tím rizikovější podnik je. Celkovou zadluženost rozložit na krátkodobou a dlouhodobou, přičemž vzorec zůstává stejný, avšak do čitatele se dosazují krátkodobé či dlouhodobé cizí zdroje.

Vzorec:

$$\text{celková zadluženost} = \frac{\text{cizí zdroje}}{\text{celková aktiva}}$$

Koeficient samofinancování je dle Hobzy (2015) dalším ukazatelem vyjadřující míru zadluženosti, přičemž je nazýván jako doplňující ukazatel k ukazateli věřitelského rizika, tedy celkové zadluženosti. Jejich součet by měl dát přibližně 1 (nebo 100 %).

Vzorec:

$$\text{koeficient samofinancování} = \frac{\text{vlastní kapitál}}{\text{celková aktiva}}$$

4 Vlastní práce

Vlastní práce je zaměřena na charakteristiku Pražské paroplavební společnosti, a.s., její flotilu, plavby a služby, které nabízí a na situaci společnosti před propuknutím epidemie COVID-19 a v jejím průběhu, přičemž je analyzována na základě rozvahy a výkazu zisku a ztráty společnosti za roky 2010–2020. Dále je v práci charakterizována restaurační loď Hamburg, která pluje pod vlajkou Pražské paroplavební společnosti, a.s., avšak provozuje ji firma GTS gastro travel service, s.r.o. Vliv pandemie COVID-19 na loď Hamburg je analyzován na základě strukturovaného rozhovoru s jednatelem společnosti GTS, s.r.o.

4.1 Pražská paroplavební společnost, a.s.

Identifikační údaje společnosti

Obchodní jméno: Pražská paroplavební společnost, a.s.

Právní forma: Akciová společnost

Sídlo: Blanická 1008/28, Vinohrady, 120 00 Praha 2

IČ: 45316571

DIČ: CZ45316571

Datum vzniku: 27. března 1992

Spisová značka: B 1380 vedená u Městského soudu v Praze

Tabulka 4 Orgány Pražské paroplavební společnosti, a.s.

Akcionáři:	
Evropská vodní doprava s.r.o.	podíl na ZK 99,5 %
Jan Hamza	podíl na ZK 0,5 %
Statutární orgán – představenstvo:	
Richard Vojta	předseda představenstva
Pavel Mácha	člen představenstva
Richard Vojta	člen představenstva
Dozorčí rada:	
Ing. Hana Stejskalová	předseda dozorčí rady
Ing. Ilona Petřínová	člen dozorčí rady
Michal Imřišek	člen dozorčí rady

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

4.1.1 Charakteristika společnosti

Dle eJustice (2022) byla Pražská paroplavební společnost, a.s., v roce 2019 provozovatelem osobní lodní dopravy a významnou součástí turistického ruchu nejen v Praze. Společnost vznikla v roce 1865 a dnešní právní podobu získala zápisem do obchodního rejstříku k datu 27. března 1992. Samostatně, tedy mimo organizační strukturu Dopravního podniku hlavního města Prahy, začala společnost podnikat a hospodařit dne 1. dubna 1992. Hlavním akcionářem Pražské paroplavební společnosti, a.s., je Evropská vodní doprava s.r.o., která vlastní 99,5 % podílu na základním kapitálu. Zbylé 0,5 % základního kapitálu je ve vlastnictví Jana Hamzy. Základní kapitál PPS, a.s., je 20 000 000 Kč, přičemž je rozdělen do 2 000 ks akcií na jméno v listinné podobě. Jmenovitá hodnota jednoho kusu akcie činí 10 000 Kč.

Podle eJustice (2022) společnost disponuje kapitálem v podobě přístavních zařízení v Praze, konkrétně se jedná o Rašínovo nábřeží, Smetanovo nábřeží, Dvořákovo nábřeží, Kampa a Troja. Mimo Prahu vlastní přístavní zařízení Vrané, Davle, Štěchovice, Třebenice a další. Dále se PPS, a.s., pyšní svou rozsáhlou flotilou, ve které lze nalézt jednak historické parníky a motorové osobní lodě, ale také plovoucí restauraci. Co se týče podnikatelského zařazení společnosti, tak se jedná o podnikání v osobní lodní dopravě, které je rozšířeno o navazující činnosti. Cílem je začlenit osobní lodní dopravu této společnosti do domácího i mezinárodního cestovního ruchu.

4.1.2 Flotila Pražské paroplavební společnosti, a.s.

Pražská paroplavební společnost, a.s., se pyšní rozsáhlou flotilou, která zahrnuje motorové lodě, historické kolesové parníky či ekologické lodě. Následně jsou jednotlivé lodě popsány dle Paroplavby (2022):

- Loď GRAND BOHEMIA – nejmodernější motorová loď v České republice. Jako její předchůdkyně lze uvést loď Bohemia Rhapsody a Agnes de Bohemia, od kterých se liší svou velikostí a variabilním uspořádáním jediné paluby. Loď připlula do České republiky v roce 2018 a byla postavena německou firmou Schiffswerft Bolle. Grand Bohemia je 73,92 metru dlouhá a 9,59 metru široká s kapacitou 550 míst.
- Parník VLTAVA – jedná se o restaurační kolesový parník, který je jedním ze dvou historických parníků na řece Vltavě. Jeho historie sahá až do roku 1940, kdy byl spuštěn na vodu v pražských loděnicích, jako osobní loď. Na restaurační loď byl

přestaven v roce 1991 a poslední modernizace proběhla v roce 2009. Jako kulturní památka ČR byl parník Vltava zaznamenán v roce 2013. Lze zde najít restauraci, vinárnu, kavárnu, bar i salónek. Jeho délka je 53 metrů, šířka 5 metrů kapacita 200 míst.

- Loď LABE – historie lodi sahá opět do minulého století, konkrétně do roku 1981, kdy poprvé vyplula na lodní hladinu. Poslední rekonstrukce je psána k roku 2014. Loď Labe má kapacitu 80 míst, měří 37 metrů na délku a 5,5 metrů na šířku.
- Loď ODRA – motorová loď Odra byla postavena v roce 1968 a prošla již několika rekonstrukcemi. Je využívána zejména na pravidelné plavby do Zoologické zahrady v pražské Troji. Maximální kapacita této lodi je 250 míst, přičemž je 34 metrů dlouhá a 6 metrů široká.
- Parník VYŠEHRAD – jedná se o druhý historický parník na řece Vltavě, přičemž tento je nejstarší a mimo jiné také největší. Poprvé vyplul již v roce 1938, kdy byl využíván pro osobní přepravu a od té doby prošel mnoha rekonstrukcemi. Poslední z nich byla v roce 2018, která mu navrátila původní ráz. Stejně jako parník Vltava byl v roce 2013 prohlášen kulturní památkou České republiky. V dnešní době je využíván zejména jako restaurační parník, který kotví na Rašínově nábřeží s tím, že na něm nejsou provozovány vyhlídkové plavby. Lze na něm najít restauraci, kavárnu, vinárnu i bar. Jeho maximální kapacita je 350 míst při velikosti 62 metrů na délku a 6 metrů na šířku.
- Loď BOHEMIA RHAPSODY – stejně, jako loď Grand Bohemia, byla Bohemia Rhapsody postavena německou firmou Schiffswerft Bolle a je pouze o rok mladší než její předchůdkyně Agnes de Bohemia. Loď s kapacitou 200 míst, šířce 7,54 metru a délce 44,97 metru, byla poprvé spuštěna na vodní hladinu v dubnu roku 2015. S výtlačkem vody 123 tun a maximální rychlostí 20 km/h patří k nejrychlejším lodím v Praze. Její domovské přístaviště se nachází v ekologickém přístavišti Kampa.
- Loď AGNES DE BOHEMIA – Agnes de Bohemia patří společně s loděmi Bohemia Rhapsody a Grand Bohemia k nejmodernějším a nejnovějším motorovým lodím společnosti, vyrobených v německé loděnici Bolle. V roce 2014, kdy tuto loď pokřtili v ekologickém přístavu Kampa, se jednalo o první moderní loď pro Prahu, a to po dlouhých 30 ti letech. Délka této lodi je 37,59 metru, šířka 5,68 metru a kapacita 100 míst.

- Loď LUŽNICE – jedná se o motorovou loď, která prošla kompletní rekonstrukcí naposledy v roce 2011. Její interiér je vykládaný mahagonem a nachází se zde 48 míst k sezení. Délka lodi je 32 metrů a šířka 5,4 metru. Loď Lužnice kotví v přístavišti u Čechova mostu.
- Loď VALENCIA – Valencia byla poprvé spuštěna na vodní hladinu v roce 1978 a její poslední rekonstrukce proběhla v roce 2010. Typově odpovídá lodí Lužnice, avšak je o něco málo větší. Její délka je 37 metrů, šířka 5,4 metru a maximální kapacita 90 míst. Loď má dvě paluby, spodní zastřešenou a horní částečně zastřešenou.
- Loď CECÍLIE – jedna z největších lodí, které plují po řece Vltavě. Svou maximální kapacitou pro 400 lidí a několika palubami je využívána zejména pro speciální plavby. Na lodi lze nalézt vodní bar i vinotéku. Délka této lodi je 53 metrů a šířka 8 metrů.
- Loď DANUBIO – další z motorových lodí flotily PPS, a.s. Loď Danubio byla postavena v roce 1987, přičemž její poslední rekonstrukce byla uskutečněna v roce 2008. Délka lodi je 38 metrů a šířka 6,5 metru.
- Loď ANDANTE – Andante je loď využívaná k osobní lodní přepravě již od roku 2007. Jedná se o německou loď postavenou v roce 1985. Je vybavena vlastní restaurací, velkým salonem a malým salonkem. Její kapacita je 40 osob a kotví v přístavu na Rašínově nábřeží.
- Loď BIVOUJ – loďka s kapacitou 10 lidí byla stejně jako její sesterské lodě (s názvy Vlasta, Libuše a Šárka) ručně vyrobena v Itálii v letech 2009 a 2010. Využívá se zejména pro plavby kolem Kampy a Čertovky. Loďky mají ekologický hybridní pohon a kotví v přístavišti Kampa.
- Loď ELEKTRONEMO – Elektronemo je malá loďka o maximální kapacitě 25 osob, která je poháněna sluneční energií, kterou zajišťují solární panely umístěné na střeše lodi. Samotnou loď pak pohání dva elektromotory s výkonem 4,4 kW. Jedná se tak o čistě ekologickou loďku, která vylučuje nulové emise. Je využívána pro okružní plavby Prahou a kotví v přístavišti Kampa.
- Loď MISTR JAN HUS – další ekologickou lodí flotily PPS, a.s., je loďka Mistr Jan Hus, která byla vyrobena v České republice. Její kapacita je 25 osob a její využití je pro plavby kolem Čertovky, kam se velké lodě nedostanou.

- Loď ŠEMÍK – Šemík je jednou z nejmladších lodí flotily PPS, a.s. V srpnu roku 2016 byla uvedena do provozu a na Vltavě je využívána zejména k soukromým pronájmům. Jedná se o menší loďku s kapacitou 11 osob, je bezbariérová a její provoz je ekologický.
- Loď HORYMÍR – Horymír s kapacitou 11 osob, stejně jako Šemík, je menší ekologickou loďkou využívanou převážně pro soukromé plavby. Je navržena tak, aby mohla plout i v místech, kam se velké lodě nedostanou, tedy do Čertovky či k pilířům Karlova mostu. Loď je zcela ekologická a bezbariérová. Její provoz byl zahájen v roce 2018.
- Loď ELVÍRA – pochází ze stejné loděnice, jako loď Mistr Jan Hus, se kterou se také typově shoduje. Jedná se o ekologickou loď, která pluje na čistě elektrický pohon. Je považována za aquacabrio, jelikož má vysunovací střechu. Maximální kapacita je 25 osob a je využívána pro pravidelné plavby do Čertovky nebo k soukromým pronájmům.
- Loď HOL KA – jedná se o převozní loďku s bezbariérovým přístupem, která pluje mezi Holešovicemi, Karlínem a Štvanicí. Poprvé vyplula v roce 2015 a Pražská paroplavební společnost se tímto vrátila k provozování přívozu po 85 letech. Kapacita převozu je 12 osob, měří 6 metrů a jeho šířka je 2,6 metru.

4.1.3 Nabídka plaveb Pražské paroplavební společnosti, a.s.

Nabídka plaveb Pražské paroplavební společnosti a.s., je velmi rozsáhlá. Jako základní rozdělení lze uvést plavby gastronomické a plavby vyhlídkové. Dále PPS, a.s., nabízí také soukromé pronájmy jednotlivých lodí. V široké nabídce vyhlídkových plaveb společnosti se nachází deset odlišných plaveb. Jejich doba trvání je v rozmezí 50 minut až 15 hodin. Trasy plaveb jsou jednak v Praze, dále vedou na Slapy nebo do Mělníka. Následně jsou popsány pražské i mimopražské programy jednotlivých plaveb dle Paroplavby (2022):

- Pražské projížďky: Hodinová plavba Prahou nabízí projížďku historickým centrem Prahy, přičemž se vyplouvá z přístaviště od Rašínova nábřeží. Trasa dále vede do plavební komory u ostrova Žofín, poté obepluje Střelecký ostrov, kde je výhled na Karlův most či Pražský hrad a zdymadly se loď vrací zpět na Rašínovo nábřeží. Obdobnou dobu trvání mají také plavby s názvy Plavba do ZOO, Plavba se sklenkou

Prosecca, Plavba Čertovkou nebo Plavba parníkem z Kamy. Jedná se tak o všechny pražské plavby. Plavba do ZOO je pravidelnou lodní linkou. Počátek plavby je z Rašínova nábřeží a končí se v přístavišti u Císařské louky poblíž zoologické zahrady. Plavba se sklenkou Prosecca nabízí projížďku prosklenou lodí s výhledy na historickou Prahu, která začíná v přístavišti u Čechova mostu. Kromě sklenky prosecca či džusu je v ceně zahrnuto také drobné občerstvení. Pravidelná plavba Čertovkou je provozována jednou z ekologických lodí flotily společnosti. Během plavby lze vidět panorama Pražského hradu, klenby Karlova mostu, Čertovku, původní Velkopřevorský mlýn s mlýnským kolem či starobylé domy. Poslední hodinovou plavbou je plavba parníkem z Kamy, která je provozována historickým parníkem Vltava. Poslední pražskou vyhlídkovou plavbou, kterou společnost nabízí, je Velká plavba Prahou, která trvá dvě hodiny. Vyplová se z přístaviště u Čechova mostu a loď pluje směrem k Vyšehradu přes zdymadla, kde se otáčí a vrací se po proudu zpět ke smíchovské plavební komoře, dále kolem Kamy, pod Karlovým mostem až ke Štvanici, kde se otáčí a jede zpět do přístaviště u Čechova mostu.

- Mimopražské plavby: Plavba na Slapy je realizována jedním ze dvou historických parníků, parníkem Vltava, nebo velkou motorovou lodí Cecílie. Jedná se o jednu z nejtradičnějších plaveb, která je doplněna odborným výkladem. V programu All inclusive je zahrnuto menu o třech chodech podávané cestou na Slapy, pět nápojů a občerstvení na cestu zpět. Účastník dostane také pamětní listinu a má možnost procházky na Svatojánské proudy, k přehradě nebo k soše sv. Jana Nepomuckého. Výlet na Mělník, trvající 15 hodin, je nejdelší z nabízených programů. Během plavby lze vidět zámek Nelahozeves, horu Říp, město Mělník se zámekem, soutok řek Labe a Vltava či několik plavebních komor. Celodenní výlet zahrnuje 2,5hodinovou procházku po Mělnice a je doprovázen odborným výkladem. V programu All inclusive je celodenní výlet spojen také s gastronomickým zážitkem, který zahrnuje tradiční menu a neomezenou konzumaci nápojů. V ceně je dále rezervované místo v hlavním salonu či pamětní listina s razítkem a datem plavby.

V tabulce 5 je zobrazena doba trvání a ceny vyhlídkových plaveb pro dospělé i děti.

Tabulka 5 Ceník vyhlídkových plaveb Pražské paroplavební společnosti, a.s.

Název plavby	Délka plavby	Cena dospělí	Cena děti
Hodinová plavba Prahou	55 min.	290 Kč	180 Kč
Plavba do ZOO	55–75 min.	od 150 Kč	od 100 Kč
Plavba na Slapy	9,5 hod.	od 490 Kč	od 260 Kč
Plavba na Slapy All inclusive	9,5 hod.	1 990 Kč	990 Kč
Výlet na Mělník	15 hod.	od 690 Kč	od 340 Kč
Výlet na Mělník All inclusive	15 hod.	2 990 Kč	1 490 Kč
Plavba se sklenkou Prosecca	50 min.	450 Kč	290 Kč
Velká plavba Prahou	120 min.	490 Kč	290 Kč
Plavba Čertovkou	50 min.	390 Kč	250 Kč
Plavba parníkem z Kamy	60 min.	290 Kč	180 Kč

Zdroj: vlastní zpracování, Paroplavba (2021)

Kromě vyhlídkových plaveb nabízí společnost také plavby gastronomické. Jejich nabídka je užší, avšak se pohybují ve vyšších cenových relacích. Dle Paroplavby (2022) to jsou tyto plavby:

- Oběd na prosklené lodi: jedná se o nejkratší a zároveň nejlevnější z nabízených plaveb, která trvá dvě hodiny. Tato plavba má počátek v přístavišti u Čechova mostu, kde také končí. Směr plavby je nejprve smíchovskými zdymadly k Vyšehradu, kde se loď otáčí, pluje zpět po proudu řeky kolem Rašínova nábřeží, plavební komorou, podpluje Karlův most, Mánesův most a vydává se dále směrem k ostrovu Štvanice, kde se opět otáčí a míří do přístaviště. V ceně plavby je oběd ve formě teplého i studeného rautu, dále je zde široká nabídka nápojů, ty však nejsou v ceně zahrnuty.
- Tříhodinové plavby (Křišťálová večeře, Sladká Praha a Večeře na lodi) mají obdobnou trasu, jako Oběd na lodi, avšak se jedná o večerní plavby s rozdílnými nabídkami. V programu Večeře na lodi jsou návštěvníci přivítáni welcome drinkem, dále je čeká bohatý raut a celá plavba je doprovázena živou hudbou. Podobně tomu je i u gastronomické plavby s názvem Křišťálová večeře. Většinou se tyto plavby liší pouze v menu. Poslední tříhodinová plavba má název Sladká Praha. Zde je nabízeno tříhodinové menu À la carte se špičkovými víny a celou plavbu doprovází živá hudba

v podobě hry na piano. Kromě tohoto jsou v ceně také všechny alkoholické i nealkoholické nápoje.

- Brunch na lodi Grand Bohemia: je zejména gastronomickým zážitkem, který probíhá na největší lodi plující v Praze. Pro návštěvníky je připraven výběr teplých i studených pokrmů a neomezená konzumace vybraných nápojů. Plavba je vhodná také pro nejmenší, jelikož je na lodi připraven hrací koutek s profesionálním hlídáním.

V tabulce 6 je zobrazena doba trvání jednotlivých gastronomických plaveb a jejich cena pro děti a dospělé.

Tabulka 6 Ceník gastronomických plaveb Pražské paroplavební společnosti, a.s.

Název plavby	Délka plavby	Cena dospělí	Cena děti
Křišťálová večeře	180 min.	1 490 Kč	990 Kč
Sladká Praha	180 min	2 490 Kč (essential) / 3 490 Kč (gold)	
Večeře na lodi	180 min	1 220 Kč	790 Kč
Oběd na prosklené lodi	120 min.	850 Kč	550 Kč
Brunch na lodi Grand Bohemia	150 min.	1 990 Kč	1 390 Kč

Zdroj: vlastní zpracování, Paroplavba (2021)

4.1.4 Situace Pražské paroplavební společnosti, a.s., v roce 2020

V roce 2020, kdy se v České republice začalo šířit onemocnění COVID-19, byla dle eJustice (2022) Pražská paroplavební společnost, a.s., stále nájemcem majetku PRAGUE BOATS s.r.o., tedy své sesterské společnosti. Pražskou paroplavební společností byla provozována motorová loď Hamburg (leasing), motorová loď Visla, parník Hradčany a restaurační loď Kristián Marco. Během tohoto období byly zachovány tradiční linkové plavby do ZOO, Mělníka, na Slapy či provoz historických kolesových parníků. Nadále byly využívány také přívozy pro Pražskou integrovanou dopravu. Vzhledem k zásadním restrikcím a nařízením vlády České republiky v souvislosti se šířením nemoci COVID-19, Pražská paroplavební společnost nezaznamenala značný dopad u výnosů z vlastní provozní činnosti. Důvodem bylo, že provozní aktivity v oblasti vodní dopravy, které jsou vázány na systém veřejné dopravy, nebyly vládními opatřeními nijak omezeny. Naopak výnosy

z pronájmu lodí pro osobní lodní dopravu byly značným způsobem negativně ovlivněny. Pronajímatelé majetku PPS, a.s., kterými je také její sesterská a dceřiná společnost, byli ovlivněni vládními nařízeními a jejich podnikatelská činnost byla ve velké části tohoto období zcela vyloučena. To mělo vliv zejména na jejich schopnost hradit smluvně dohodnuté nájemné.

Podle eJustice (2022) Pražská paroplavební společnost, a.s., v roce 2020 disponovala vysokými finančními rezervami a neměla dluhy. Z výročních zpráv plyne, že její vlastní kapitál i další ukazatele spějí k zachování podnikových aktivit v dlouhodobém výhledu. To také dokazuje poskytnutí několika krátkodobých zápůjček v období roku 2020. První z nich byla mateřské společnosti EVD (Evropská vodní doprava s.r.o.) ve výši 2 140 000 Kč. Dceřiné společnosti Paroplavba Praha, SE bylo zapůjčeno 150 000 Kč. Společnosti PRAGUE BOATS, s.r.o., poskytla PPS, a.s., krátkodobou zápůjčku ve výši 8 894 000 Kč a EVROPSKÉ VODNÍ DOPRAVĚ–SPEED, s.r.o., v částce 1 450 000 Kč.

Dále dle eJustice (2022) společnost dosáhla během roku 2020 na dotace a příspěvky od státu v rámci šíření onemocnění COVID-19. Získala také dotace na provozování přivozu. První z dotací, kterou PPS, a.s., využila, byla v rámci Programu Antivirus – podpora nezaměstnanosti, kdy se jednalo o prominutí pojištění na sociální zabezpečení v měsících červen až srpen 2020. Tato podpora byla využita u zaměstnanců v pracovním poměru. Za uvedené období červen až srpen společnost odvedla méně na pojistném konkrétně o 22 000 Kč. Snížení této částky bylo uvedeno ve výkazu zisku a ztráty. Další podpora, kterou PPS, a.s., využila, byla v rámci Programu COVID nájemné určená podnikatelům, kteří vzhledem k pandemické situaci museli přerušit činnost svých provozoven. Podpora činila celkově 274 000 Kč, přičemž 117 000 Kč bylo vykázáno v běžném účetním období a zbylých 157 000 Kč bude vykázáno v příštím účetním období. Poslední z dotací, kterou PPS, a.s., obdržela byla Dotace na provozování přivozu a to částkou 7 304 000 Kč. Vykázána byla ve Výkazu zisku a ztráty, konkrétně pod položkou Jiné provozní výnosy.

4.2 Analýza účetních ukazatelů PPS, a.s., v letech 2010–2020

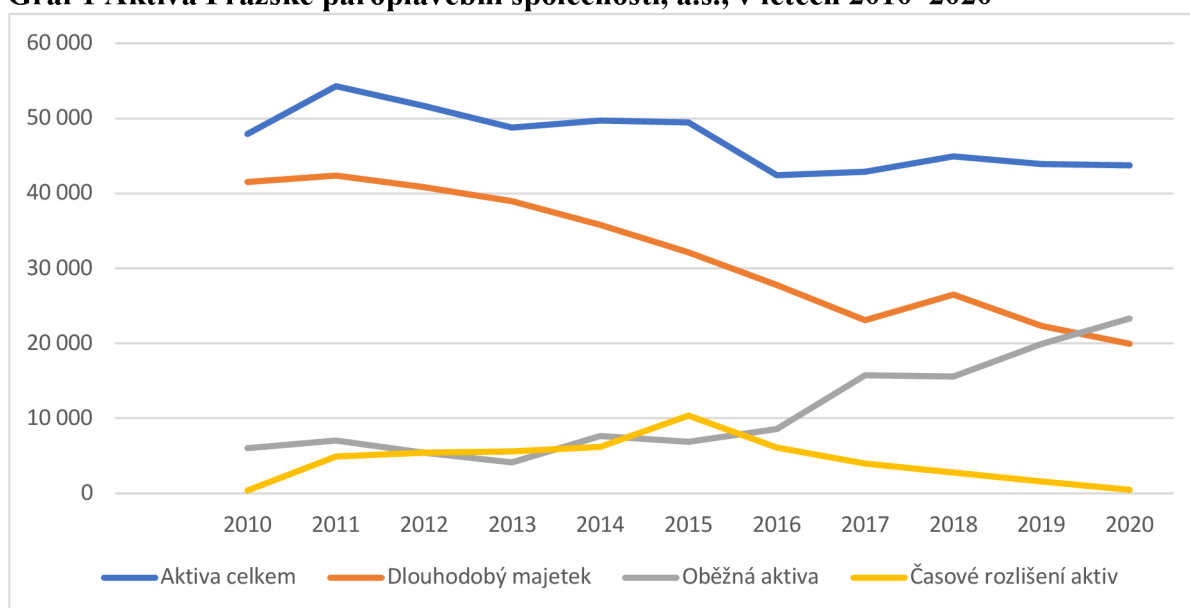
Pro zjištění ekonomického vývoje Pražské paroplavební společnosti, a.s., a vlivu pandemie COVID-19 byly analyzovány vybrané účetní ukazatele v časové řadě od roku 2010 do roku 2020, kdy rok 2020 představuje propuknutí pandemie v České republice a ve světě. Vybranými účetními ukazateli jsou celková aktiva, z nichž je analyzován

dlouhodobý majetek, oběžná aktiva a časové rozlišení aktiv. Jejich podíl na celkových aktivech byl jištěn užitím vertikální analýzy aktiv. Dále jsou zobrazeny celková pasiva, z nich ukazatele vlastního kapitálu a cizích zdrojů. Stejně tak byl jejich podíl na celkových pasivech zjištěn vertikální analýzou. Z výkazu zisku a ztrát byly vybrány celkové výnosy, tedy čistý obrat společnosti za účetní období, na které působí u PPS, a.s., zejména tržby z prodeje služeb a jiné provozní výnosy. Dále je zde znázorněn provozní výsledek hospodaření a výsledek hospodaření za účetní období. Vývoj posledních třech sledovaných období (2018–2020) je analyzován pomocí horizontální analýzy. Niže jsou vybrané účetní ukazatele popsány a graficky znázorněny.

4.2.1 Analýza aktiv PPS, a.s., v letech 2010–2020

Na grafu 1 jsou znázorněna aktiva Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010 až 2020, která vyjadřují majetek, který společnost v tomto období vlastnila.

Graf 1 Aktiva Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020



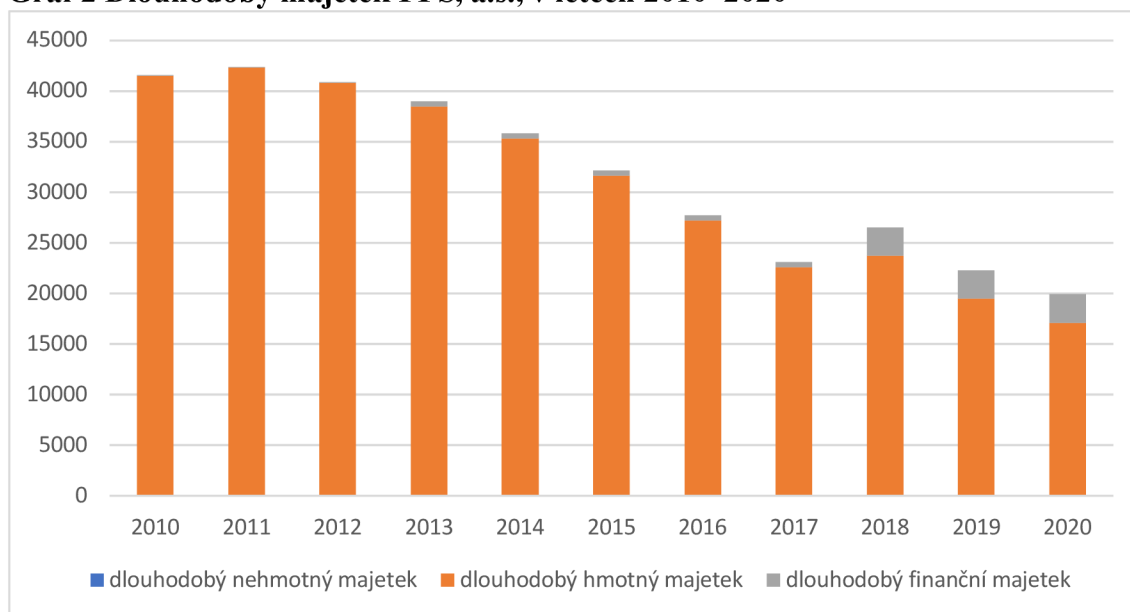
Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Vývoj aktiv Pražské paroplavební společnosti, a.s., je znázorněn na grafu 1 třemi křivkami, přičemž čtvrtá křivka (modrá) značí celková aktiva. Jedná se o znázornění dlouhodobého majetku (oranžová křivka), oběžných aktiv (šedá křivka) a časového rozlišení aktiv (žlutá křivka). Celková aktiva dosahovala nejvyšší hodnoty v roce 2011, kdy šlo

o 54 291 000 Kč, přičemž největší podíl na této hodnotě měl dlouhodobý majetek společnosti v hodnotě 42 369 000 Kč (78,04 %). Od této doby aktiva střídavě klesala a stoupala, přičemž ve srovnání let 2019 a 2020 nemají výrazný pokles (-0,39 %). V roce 2019 se jedná o hodnotu 43 864 000 Kč a v roce 2020 jde o částku 43 695 000 Kč, tedy pokles o 169 000 Kč. Dle grafu 1 má největší podíl na celkových aktivech Pražské paroplavební společnosti, a.s., dlouhodobý majetek, po něm oběžná aktiva a nejmenší díl tvoří časové rozlišení aktiv. Z grafu 1 lze také vidět, že dlouhodobý majetek má za sledované období klesající tendenci. Oběžná aktiva mají ve sledovaném období naopak tendenci růstu. Dále budou jednotlivé ukazatele popsány a graficky znázorněny.

Graf 2 se věnuje dlouhodobým aktivům Pražské paroplavební společnosti, a.s., tedy těm, které společnost užívá déle než jeden rok. Jde o stálá aktiva společnosti v letech 2010–2020.

Graf 2 Dlouhodobý majetek PPS, a.s., v letech 2010–2020

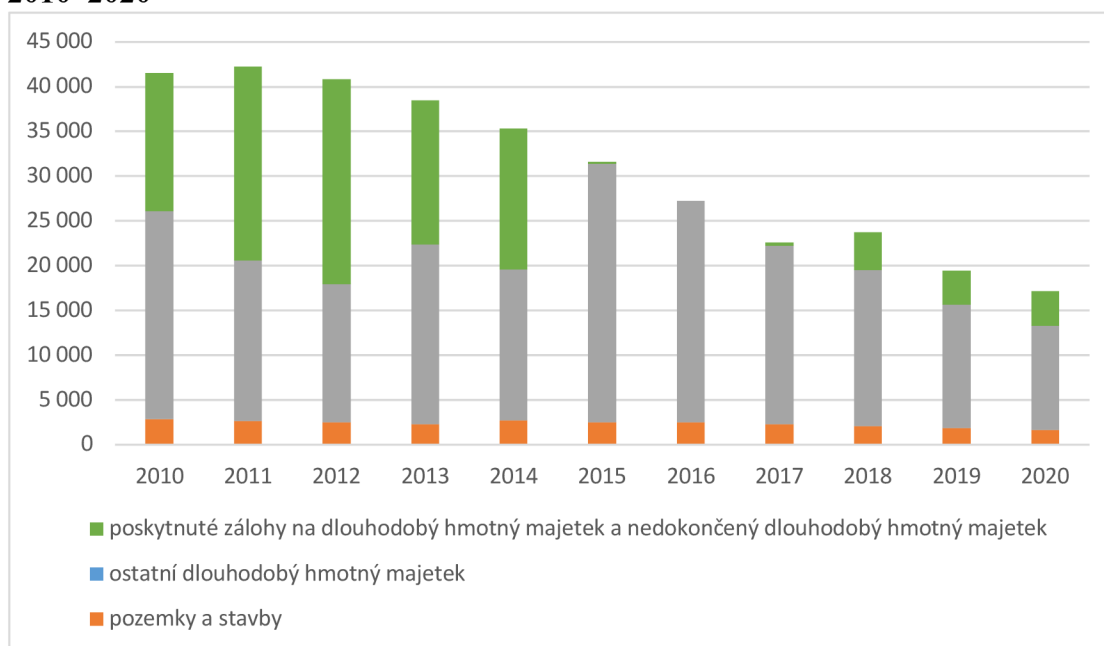


Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Na grafu 2 je znázorněn dlouhodobý majetek Pražské paroplavební společnosti, a.s., který je tvořen dlouhodobým nehmotným majetkem, dlouhodobým hmotným majetkem a dlouhodobým finančním majetkem. Dlouhodobý majetek PPS, a.s., tvoří zejména dlouhodobý hmotný majetek (oranžová) a svůj podíl zde má také dlouhodobý finanční majetek (šedá), naopak žádný vliv nemá dlouhodobý nehmotný majetek, který je odepisovaný a po celé sledované období v rozvaze nulový. Nejnižší hodnotu měl

dlouhodobý majetek společnosti v roce 2017, kdy dosahoval částky 23 107 000 Kč. Následující rok 2018 se dlouhodobý majetek zvedl na 26 538 000 Kč, avšak v letech 2019 a 2020 opět klesal. Z výše uvedeného grafu 2 je jasně vidět postupný úpadek dlouhodobého hmotného majetku, který v posledním sledovaném roce tvořil 39,19 % celkových aktiv. Následně je znázorněno rozložení dlouhodobého hmotného majetku na grafu 3.

Graf 3 Dlouhodobý hmotný majetek Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020



Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

U Pražské paroplavební společnosti, a.s., tvoří dlouhodobý hmotný majetek ve sledovaném období 2010–2020 pozemky a stavby, hmotné movité věci a jejich soubory a poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedokončený dlouhodobý hmotný majetek. Hmotné movité věci a jejich soubory tvoří energetické a hnací stroje, pracovní stroje a zařízení, přístroje, lodě, plovoucí zařízení, lávky a inventář. Nejvyšší hodnotu měly hmotné movité věci a jejich soubory v roce 2015, a to 28 910 000 Kč. Nejnižší pak v roce 2020, která činila 11 719 000 Kč a oproti roku 2019, kdy byla hodnota hmotných movitých věcí a jejich souborů 13 857 000 Kč, se snížila o 2 138 000 Kč. Největší podíl zde mají lodě, které tvoří zároveň největší podíl také na dlouhodobém hmotném majetku Pražské paroplavební společnosti, a.s. Jejich hodnota byla v roce 2020 na částce 137 952 000 Kč a oprávky k nim činily 128 274 000 Kč. Nejnovější motorová loď byla do flotily společnosti pořízeny v roce 2018, jejíž hodnota činila 2 180 000 Kč a poslední přírůstek do flotily

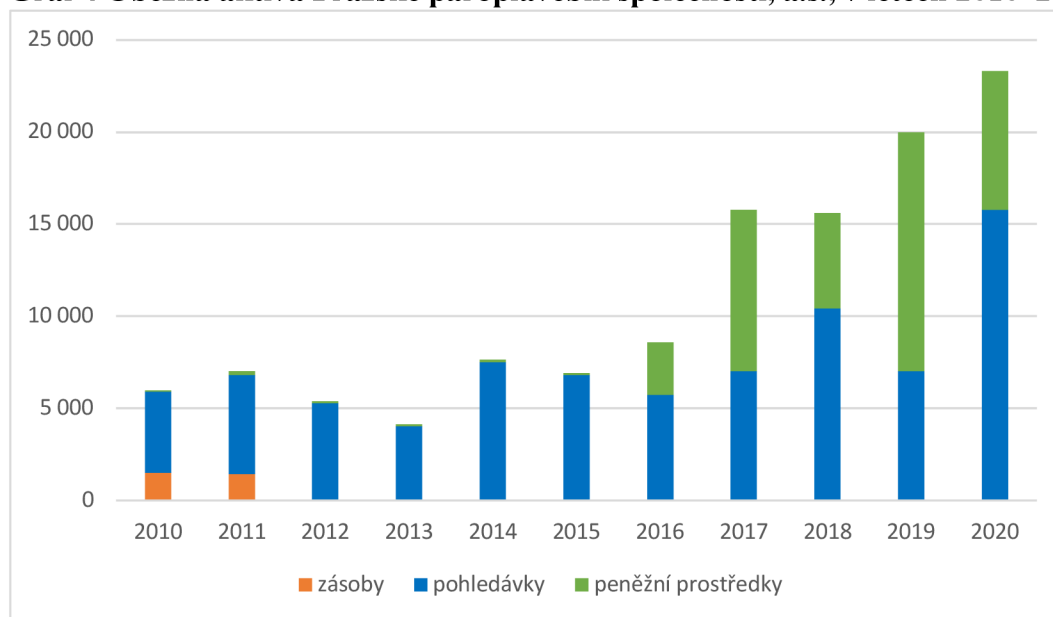
společnosti byl v roce 2019 v hodnotě 400 000 Kč. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedokončený dlouhodobý hmotný majetek byly nejvyšší v roce 2012, konkrétně šlo o částku 22 853 000 Kč. Nejnižší byly v roce 2017, tedy 328 000 Kč. V meziročním období let 2019 a 2020 zůstávají na stejné částce, tedy 3 799 000 Kč. Pozemky a stavby měly v roce 2010 hodnotu 2 845 000 Kč a v průběhu období se pouze snižovaly. V posledním sledovaném roce 2020 měly hodnotu 1 607 000 Kč.

Dlouhodobý hmotný majetek má klesající tendenci zejména v letech 2011–2017 (ze 78 % podílu na aktivech na 52,72 % podílu na aktivech), což je způsobeno postupným odepisováním majetku, tedy trvalým snížením hodnoty tohoto majetku používáním či působením času. V roce 2011 vlastnila společnost dlouhodobý majetek v hodnotě 42 369 000 Kč, který byl nejvyšší za sledované období. V tomto roce proběhla renovace majetku společnosti, a to motorové lodi Lužnice, kdy bylo dokončeno technické zhodnocení plavidla a jeho uvedení do provozu. Dále byla prodána motorová loď Hamburg společnosti UNILEASING, a.s., přičemž byla uzavřena smlouva s touto společností o finančním leasingu s právem koupě na motorovou loď Hamburg. Výnos z prodeje byl použit na financování technického zhodnocení motorové lodi Lužnice.

Dlouhodobý finanční majetek dosahoval první tři roky sledovaného období částky 20 000 Kč, kdy se jednalo o částku reprezentující ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly, přičemž se jednalo o 0,04 % celkových aktiv. V roce 2013 se částka navýšila na 521 000 Kč, od tohoto roku se hodnota dlouhodobého finančního majetku zvýšila až v roce 2018, a to na 2 821 000 Kč. Tuto částku tvoří ostatní dlouhodobý finanční majetek (2 300 000 Kč) a ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly (521 000 Kč). V roce 2020 zůstala hodnota dlouhodobého finančního majetku na částce 2 821 000 Kč a tvořila tak 6,46 % celkových aktiv.

Graf 4 zobrazuje oběžný majetek Pražské paroplavební společnosti v letech 2010 až 2020, tedy oběžná aktiva s dobou užívání kratší než jeden rok.

Graf 4 Oběžná aktiva Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020



Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Ze sloupcového grafu oběžných aktiv Pražské paroplavební společnosti, a.s., je vidět, že mají rostoucí tendenci a během sledovaného období se dle vertikální analýzy zvýšily z 12,51 % na 53,36 % na celkových aktivech. Oběžná aktiva tvoří zásoby (oranžová), pohledávky (modrá) a peněžní prostředky (zelená). Jedná se o krátkodobý majetek společnosti, který byl v roce 2010 na hodnotě 5 993 000 Kč a v roce 2020 vystoupal až na 23 314 000 Kč. Nejvyšší vzrůst oběžných aktiv nastal v roce 2017 (15 767 000 Kč), kdy se krátkodobé pohledávky zvýšily o 1 288 000 Kč a peněžní prostředky o 5 883 000 Kč oproti předchozímu období 2016.

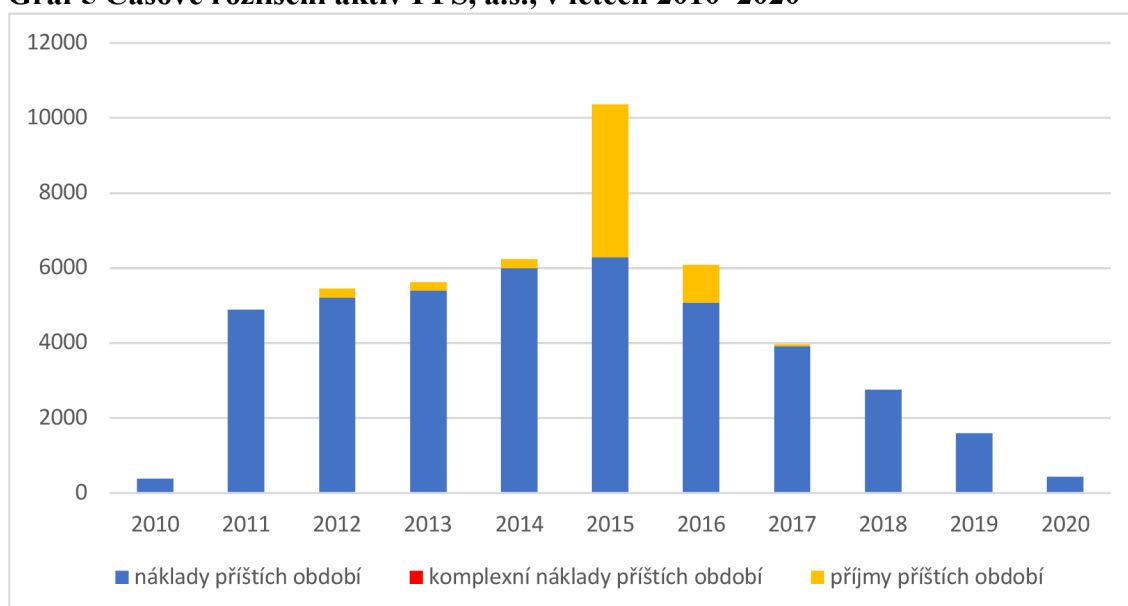
Z grafu 4 je dále patrné, že zásoby vykazovala společnost pouze v roce 2010, kdy šlo o částku 1 486 000 Kč a v roce 2011 v hodnotě 1 440 000 Kč. Jednalo se o zásoby v podobě materiálu a zboží. Od roku 2012 jsou zásoby Pražské paroplavební společnosti, a.s., nulové.

Velký vliv má na oběžná aktiva mají krátkodobé pohledávky a peněžní prostředky. Krátkodobé pohledávky, znázorněné modrou barvou, dosáhly nejvyšší hodnoty v roce 2020, a to částky 15 788 000 Kč. Tato vysoká pohledávka byla způsobena pandemií COVID-19, kdy Pražská paroplavební společnost, a.s., poskytla krátkodobou zápůjčku své mateřské společnosti (Evropská vodní doprava, s.r.o.), dceřiné společnosti (Paroplavba Praha, SE), dále také firmě PRAGUE BOATS, s.r.o., a Evropské vodní dopravě–SPEED. Nejnižší krátkodobé zápůjčky poskytl podnik v roce 2013, kdy šlo o částku ve výši 3 902 000 Kč.

Poslední nezmíněný ukazatel grafu 4, znázorněný zelenou barvou, jsou peněžní prostředky. Jedná se o peněžní prostředky v hotovosti a peněžní prostředky na běžných účtech, které se od roku 2010 s částkou 78 000 Kč téměř pořád zvyšovaly a v roce 2020 měly hodnotu 7 526 000 Kč. V roce 2019 dosahovaly nejvyšší částky, konkrétně 12 961 000 Kč a tvořily také největší podíl oběžných aktiv za celé sledované období. O nejnižší částku se jednalo v roce 2010 a 2015, kdy šlo o 78 000 Kč.

Následující graf 5 zobrazuje časové rozlišení aktiv Pražské paroplavební společnosti za období 2010 až 2020.

Graf 5 Časové rozlišení aktiv PPS, a.s., v letech 2010–2020



Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Poslední z grafů, týkající se aktiv, graf 5, znázorňuje časové rozlišení aktiv, které je závislé na nákladech příštích období, komplexních nákladech příštích období a příjmech příštích období. U Pražské paroplavební společnosti, a.s., ovlivňují nejvíce časové rozlišení aktiv náklady příštích období, kdy se jedná o výdaj běžného období, avšak nákladově souvisí s následujícím účetním obdobím. Ty se od roku 2010, kdy byly v hodnotě 380 000 Kč, do roku 2015 s hodnotou v částce 6 291 000 Kč, neustále zvyšovaly. Nejvyššího podílu na celkových aktivech dosahovaly tedy v roce 2015, a to konkrétně 20,98 %. Poté mají klesající tendenci a v roce 2020 byla jejich hodnota 435 000 Kč s 1 % podílu na celkových aktivech firmy.

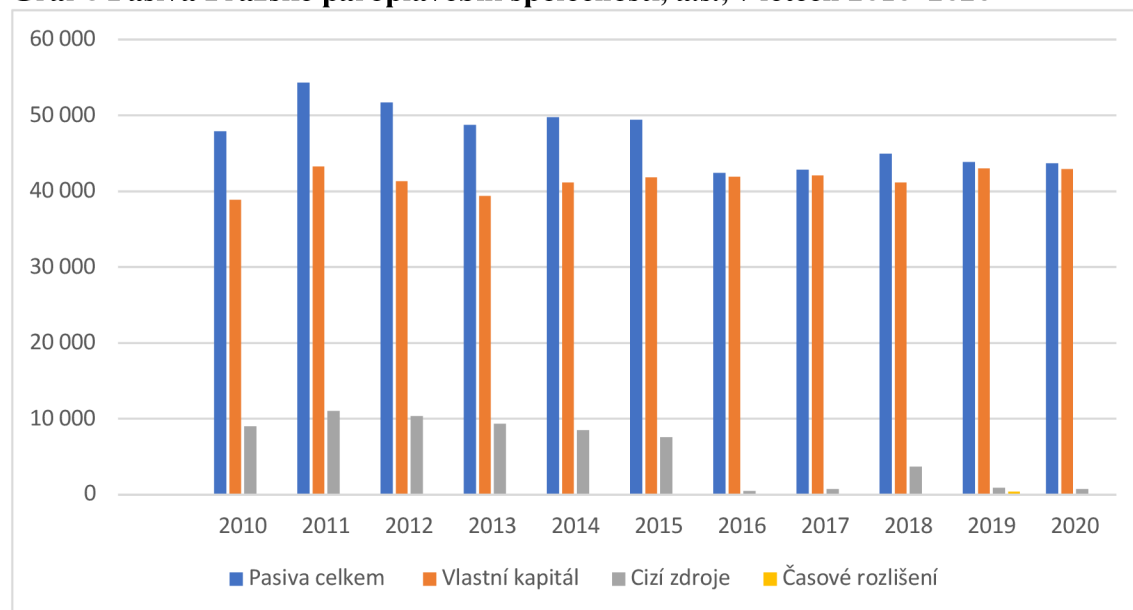
Svůj podíl na časovém rozlišení aktiv mají také příjmy příštích období, které se projevovaly za sledované období v letech 2012 až 2017. Jedná se o příjmy, které účetní jednotka neinkasovala do konce účetního období, avšak jsou výnosem tohoto běžného období. Nejvyšší částky v období 2012–2017 dosahovaly roce 2015, konkrétně 4 080 000 Kč. Nejnižší v roce 2017, a to 48 000 Kč. Ve zbylých letech jsou příjmy příštích období nulové.

V roce 2010 dosahovala křivka časového rozlišení aktiv částky 380 000 Kč, přičemž se jednalo o nejnižší částku za sledované období 2010–2020. Nejvyšší hodnoty dosáhla v roce 2015, a to částky 10 371 000 Kč. Od té doby mají tato aktiva klesající průběh a v roce 2020 byla na hodnotě 435 000 Kč.

4.2.2 Analýza pasiv PPS, a.s., v letech 2010–2020

Na grafu 6 jsou znázorněna pasiva Pražské paroplavební společnosti, a.s., která charakterizují zdroje financování majetku podniku.

Graf 6 Pasiva Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020



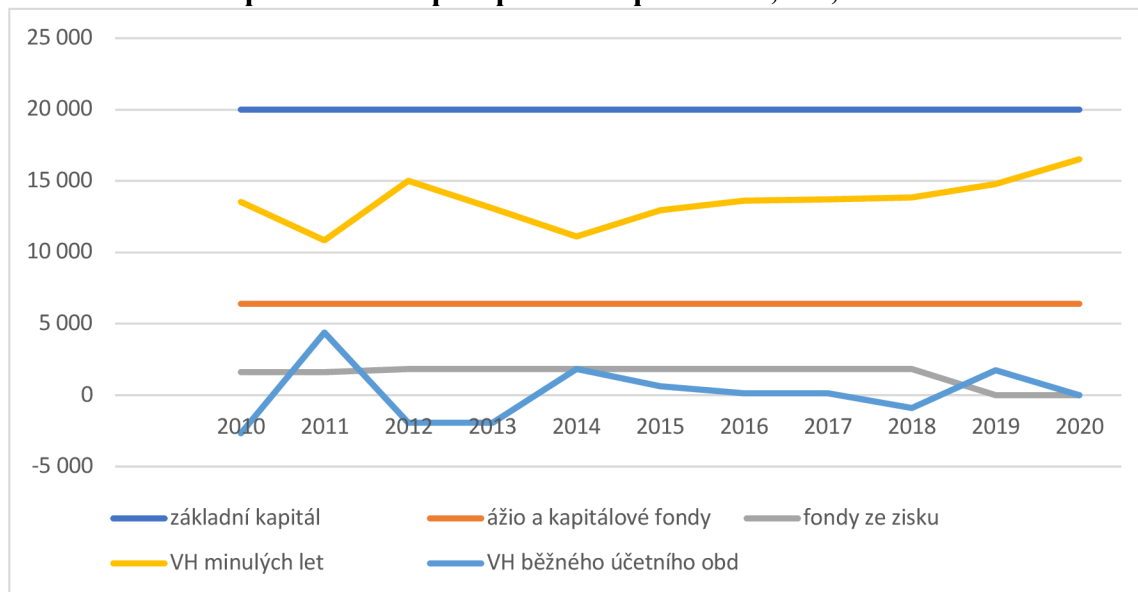
Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Na sloupcovém grafu pasiv lze vidět znázornění vlastního kapitálu (oranžová), cizích zdrojů (šedá), časové rozlišení pasiv (žlutá) a celková pasiva (modrá). Největší podíl na celkových pasivech měl za sledované období vlastní kapitál. Ten tvořil ve všech letech více než 79 % celkových pasiv, níže je detailněji popsán i graficky znázorněn. Klesající

tendenci mají cizí zdroje a časové rozlišení pasiv se projevuje až v posledních dvou sledovaných letech. Tyto ukazatele jsou taktéž níže popsány a graficky znázorněny.

Na grafu 7 jsou zachyceny účetní ukazatele, tvořící vlastní kapitál Pražské paroplavební společnosti, a.s.

Graf 7 Vlastní kapitál Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020



Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Graf 7, znázorňující vlastní kapitál, je tvořen základním kapitálem (tmavě modrá křivka), ážiem a kapitálovými fondy (oranžová křivka), fondy ze zisku (šedá křivka), výsledku hospodaření minulých let (žlutá křivka) a výsledku hospodaření běžného účetního období (světle modrá křivka). Základní kapitál je po celých deset let neměnný, tvoří ho vklady společníků a jedná se tak o jmění majitelů a společníků firmy. Jeho podíl na celkových pasivech se ve sledovaném období pohybuje mezi 36 % až 47 %. Základní kapitál PPS, a.s., má hodnotu 20 000 000 Kč, přičemž dle eJustice (2022) je rozdělen do 2 000 kusů akcií na jméno v listinné podobě a jmenovitá hodnota akcie je 10 000 Kč. Ážio a kapitálové fondy jsou také po celou sledovanou dobu neměnné. Jejich částka je 6 400 000 Kč.

Fondy tvořené ze zisku, znázorněné šedou křivkou, slouží ke krytí budoucích investic. Do roku 2018 byly tyto fondy vcelku konstantní. V letech 2010 a 2011 dosahovaly

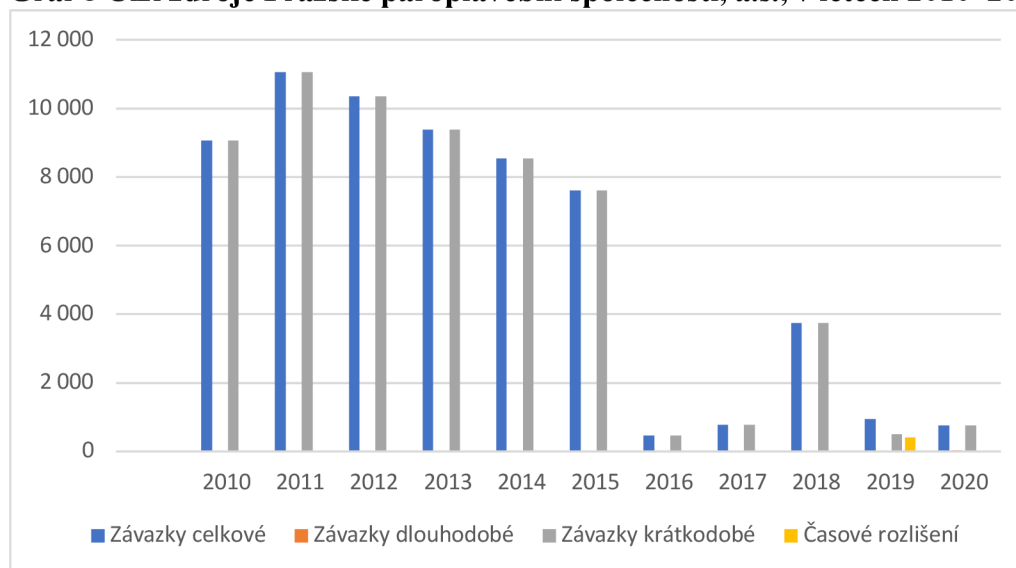
částky 1 613 000 Kč, poté se od roku 2012 do 2018 částka zvýšila na 1 832 000 Kč a v posledních dvou letech 2019 a 2020 klesly na 0 Kč.

Výsledek hospodaření minulých let (žlutá křivka), jsou zdroje vytvořené v minulých letech, které byly zdaněny, avšak nebyly převedeny do fondů či rozděleny, a proto zůstává na vlastníkovu, kde je použije. Od roku 2014 se tyto zdroje Pražské paroplavební společnosti, a.s., neustále zvyšují a v roce 2020 nabyly hodnoty 16 522 000 Kč, která je nejvyšší za celé sledované období. Nejnižší byla v roce 2011, kdy činila 10 843 000 Kč.

Posledním ukazatelem, majícím vliv na vlastní kapitál, je výsledek hospodaření běžného účetního období, který znázorňuje světle modrá křivka. Tento účetní ukazatel charakterizuje, zda v běžném účetním období dosáhla firma zisku nebo ztráty. O největší ztrátu se jednalo v roce 2010 (-2 672 000 Kč), dále byly ztrátové roky 2012 (- 1 938 000 Kč), 2013 (- 1 950 000 Kč) a 2018 (- 885 000 Kč). Největšího zisku dosáhla firma v roce 2011 (4 388 000 Kč) a v roce 2020 šlo o zisk v hodnotě 16 000 Kč, což je od předchozího období propad o 1 731 000 Kč. Jedná se tak o pokles výnosů způsobený vládními opatřeními v důsledku pandemie COVID-19.

Další položkou, tvořící pasiva Pražské paroplavební společnosti, a.s., jsou cizí zdroje, které znázorňuje graf 8.

Graf 8 Cizí zdroje Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020



Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Cizí kapitál Pražské paroplavební společnosti, a.s., je tvořen krátkodobými a dlouhodobými závazky, přičemž podíl na celkovém kapitálu se za sledované období pohybuje mezi 1 % až 20 %. Jedná se o dluhy podniku, které musí v určitém časovém rozpětí splatit svým věřitelům. Dlouhodobé závazky, znázorněné oranžovou barvou, měl podnik za sledované období pouze v letech 2019 a 2020. V roce 2019 šlo o dlouhodobý závazek v částce 23 000 Kč, kdy se jednalo o odložený daňový závazek. V roce 2020 byl dlouhodobý závazek v hodnotě 26 000 Kč, a opět se jednalo o odložený daňový závazek.

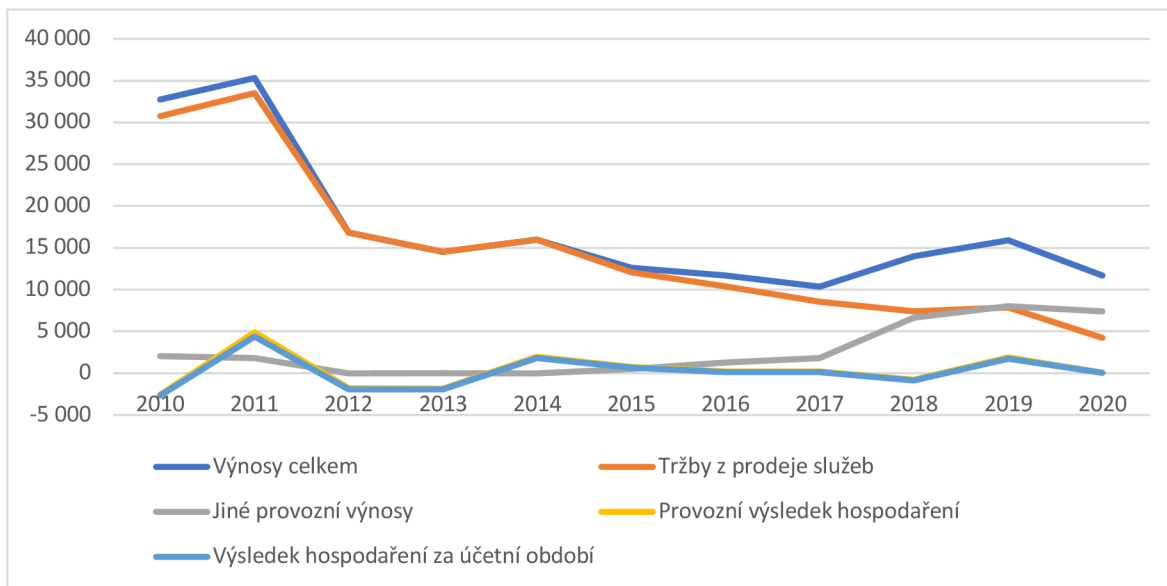
U Pražské paroplavební společnosti, a.s., charakterizují cizí zdroje zejména krátkodobé závazky, které na grafu znázorňuje šedá barva. Jedná se o ty závazky, které jsou poskytovány na dobu menší než 1 rok. Závazky firmy byly za sledované období nejvyšší v roce 2011, kdy dosahovaly částky 11 047 000 Kč. Stav těchto závazků se v roce 2011 zvýšil o cca 3 miliony Kč oproti předchozímu období, a to z titulu nezaplacení závazků za Evropskou vodní dopravu, s.r.o. Nejnižší krátkodobé závazky byly v roce 2016 s hodnotou 468 000 Kč, kdy se jednalo o krátkodobé přijaté zálohy v částce 159 000 Kč, závazky z obchodních vztahů v částce 155 000 Kč a ostatní závazky v hodnotě 154 000 Kč, přičemž šlo o závazky k zaměstnancům v částce 46 000 Kč, závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění (26 000 Kč), stát – daňové závazky a dotace (9 000 Kč) a jiné závazky (73 000 Kč).

Časové rozlišení pasiv Pražské paroplavební společnosti, a.s., zobrazené na grafu 8 žlutou barvou, zahrnuje údaje výdajů a výnosů příštích období. Za sledované období 2010–2020 je časové rozlišení pasiv vidět pouze v posledních dvou letech, kdy se v obou případech jedná o výdaje příštích období. Jde tedy o náklady běžného období, které budou uhrazeny až v období příštím. V roce 2019 se jednalo o částku 412 000 Kč, v roce 2020 byla tato částka nižší, konkrétně 20 000 Kč.

4.2.3 Analýza výnosů PPS, a.s., v letech 2010–2020

Následuje graf 9, který se týká výkazu zisku a ztráty Pražské paroplavební společnosti, a.s., v období let 2010-2020.

Graf 9 Výkaz zisku a ztráty Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020



Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Graf 9 je tvořen podle údajů výkazu zisku a ztráty Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020 a jsou na něm znázorněny celkové výnosy (tmavě modrá křivka), které tvoří zejména tržby z prodeje služeb (oranžová křivka) a jiné provozní výnosy (šedá křivka). Dále je zobrazen provozní výsledek hospodaření (žlutá křivka) a výsledek hospodaření za účetní období (světle modrá křivka)

Dle grafu 9 je patrné, že největší podíl na výnosech firmy mají tržby z prodeje služeb, avšak jejich tendence je klesající. Nejvyšší výnosy z prodeje služeb měla Pražská paroplavební společnost, a.s., v roce 2011, kdy se jednalo o částku 33 511 000 Kč. Nejnižší částka za sledované období byla v roce 2020, kdy se jedná o 4 231 000 Kč. Zde je jasný vliv pandemie COVID-19, jelikož v tomto období byla vyhlášena protiepidemická opatření v podobě omezení cestovního ruchu a cestování do České republiky, dále také omezení činnosti provozovatelů restauračních služeb apod.

Rostoucí tendenci měly v letech 2013–2019 jiné provozní výnosy, kdy se v roce 2013 nacházely na částce 3 000 Kč, což byla také nejnižší částka jiných provozních výnosů za sledované období. V roce 2019 se vyšplhaly na částku 8 016 000 Kč, která byla nejvyšší za sledované období a v posledním sledovaném roce 2020 klesly na 7 421 000 Kč.

Výsledek hospodaření za účetní období znázorněný světle modrou barvou se za sledované období několikrát dostal do záporných čísel. Šlo tedy o vyšší náklady, než byly výnosy Pražské paroplavební společnosti, a.s., v běžném účetním období. Největší ztráta

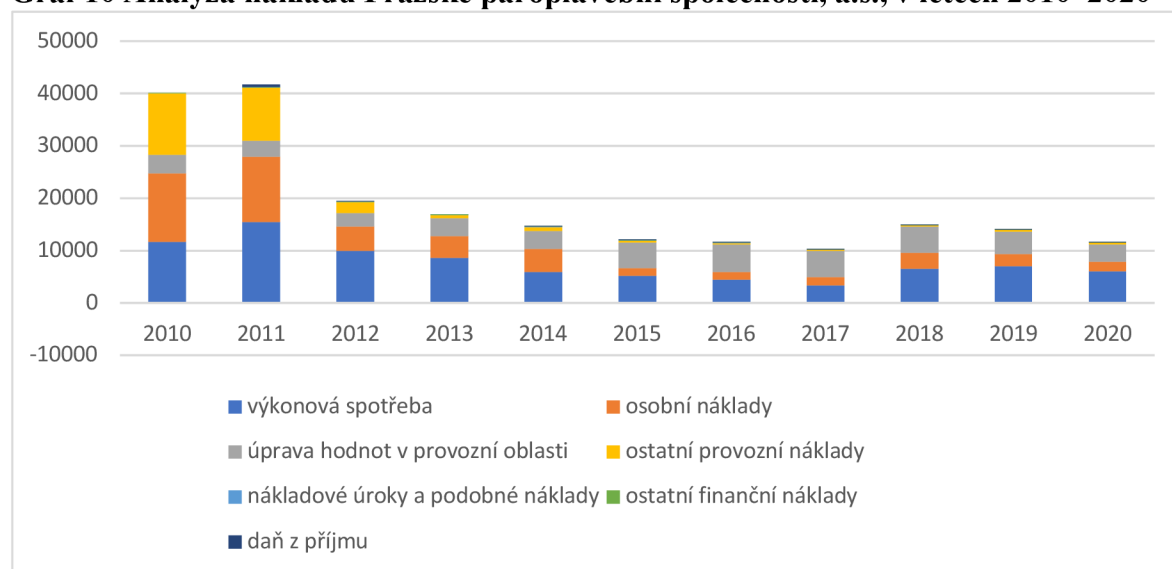
byla zaznamenána první sledovaný rok, tedy rok 2010, kdy se jednalo částku -2 672 000 Kč. Nejlépe si podle tohoto ukazatele vedl podnik o rok později, kdy výsledek hospodaření za účetní období dosáhl částky 4 388 000 Kč. V posledním sledovaném roce 2020 byl výsledek hospodaření kladný, konkrétně 16 000 Kč, avšak oproti předchozímu období se jedná o pokles o 1 731 000 Kč. Je zde opět znát vliv pandemie COVID-19 a s ním související opatření, která omezovaly činnost podniku.

Provozní výsledek hospodaření téměř kopíruje křivku výsledku hospodaření za účetní období. U Pražské paroplavební společnosti, a.s., tvoří provozní výsledek hospodaření tržby z prodeje výrobků a služeb, od nichž se odečtou náklady související s provozní činností. Nejvyššího provozního výsledku hospodaření dosáhla firma v roce 2011 v částce 4 895 000 Kč. Naopak ztrátový byl podnik v letech 2010, 2012, 2013 a 2018. Za rok 2020, kdy propukla pandemie COVID-19, byl provozní výsledek hospodaření 66 000 Kč, což je od předchozího období propad o 1 846 000 Kč.

4.2.4 Analýza nákladů PPS, a.s., v letech 2010–2020

Graf 10 vychází z Výkazu zisku a ztráty, přičemž znázorňuje ukazatele, které v období 2010–2020 působily na náklady Pražské paroplavební společnosti, a.s.

Graf 10 Analýza nákladů Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020



Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Z grafu 10 je patrné, že náklady Pražské paroplavební společnosti, a.s., mají klesající tendenci. Nejvyšší náklady měla firma v roce 2011, a to 41 697 000 Kč. Nejnižší pak v roce 2017, kdy šlo o částku 10 242 000 Kč. V posledním sledovaném roce 2020 byly náklady Pražské paroplavební společnosti, a.s., 11 637 000 Kč, přičemž meziročně šlo o snížení nákladů o 2 498 000 Kč. Dle horizontální analýzy náklady firmy v roce 2020 klesly o 17,67 %.

Největší podíl celkových nákladů tvoří výkonová spotřeba, osobní náklady a ostatní provozní náklady. Výkonovou spotřebu tvoří zejména spotřeba materiálu a energie a služby. Nejvyšší hodnota výkonové spotřeby byla v roce 2011, kdy činila 15 391 000 Kč, avšak největší podíl na celkových nákladech měla v roce 2020, který byl 52,14 %. Nejnižší hodnoty dosáhla v roce 2017, konkrétně 3 344 000 Kč, přičemž 3 088 000 Kč tvořily služby. V roce 2019 se výkonová spotřeba oproti předchozímu roku zvýšila o 6,13 %, následující rok klesla o 13,08 %.

Dalším ukazatelem výrazně působícím na náklady firmy jsou osobní náklady, přičemž se jedná o mzdy zaměstnanců navýšené o další náklady, které za zaměstnance platí zaměstnavatel (zdravotní pojištění, sociální pojištění apod.). Tyto náklady mají střídavě rostoucí a klesající tendenci. Nejvyšší hodnoty dosahovaly v prvním sledovaném roce 2010, a to 13 133 000 Kč. Nejnižší v roce 2016, kdy šlo o 1 468 000 Kč. V posledním sledovaném roce byly osobní náklady společnosti na hodnotě 1 798 000 Kč, přičemž se meziročně jednalo o pokles o 519 000 Kč. Procentuálně jde v roce 2019 o pokles osobních nákladů o 21,32 % oproti předchozímu roku a v roce 2020 o pokles o dalších 22,40 % (oproti roku 2019).

Posledním významnějším ukazatelem působícím na náklady Pražské paroplavební společnosti, a.s., je úprava hodnot v provozní oblasti, přičemž se jedná o odpisy dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku. Za sledované období se jejich hodnota pohybuje mezi 2 638 000 Kč (2012) a 5 230 000 Kč (2016). Největší podíl na celkových nákladech měly v roce 2017, kdy se jednalo o 48,76 %. Dále na náklady ve sledovaném období působily ukazatele nákladové úroky a podobné náklady, daň z příjmu či ostatní finanční náklady.

4.3 Analýza poměrových ukazatelů

Pro znázornění stavu výnosnosti, zadluženosti a aktivity Pražské paroplavební společnosti, a.s., byla použita analýza poměrových ukazatelů. Pro výpočet byly použity vzorce z kapitoly 3.9.

4.3.1 Ukazatele rentability

Ukazatele rentability hodnotí celkovou efektivnost firmy. Jedná se o schopnost dosažení zisku z využití vstupů. V následující tabulce jsou uvedeny ukazatele rentability aktiv (ROA), vlastního kapitálu (ROE) a tržeb (ROS) v období let 2010–2020, přičemž uvedené hodnoty jsou v %.

Tabulka 7 Ukazatele rentability

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ROA	-15,03	-10,7	-4,79	-4,59	3,11	1,57	0,52	0,4	-1,81	4,36	0,15
ROE	-6,88	10,15	-4,69	-4,95	4,46	1,53	0,27	0,26	-2,15	4,06	0,04
ROS	-23,43	-17,33	-14,73	-15,44	9,67	6,44	2,12	2	-11,03	24,31	1,56

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Na první pohled lze vidět, že všechny tři ukazatele mají podobný průběh. V prvním roce byla firma ve ztrátových hodnotách. Následující rok 2011 vykazovala zisk pouze u rentability vlastního kapitálu, avšak v letech 2012 a 2013 přišla opět ztráta. Od roku 2014 do 2017 byla výnosnost firmy zisková, přičemž v roce 2018 se opět propadla do záporných čísel. Poslední dvě sledovaná období byly pro vybraný podnik ziskové, a to i napříč vlivu pandemie COVID-19. Poslední rok lze zhodnotit tak, že u ROA vychází, že jedna koruna aktiv vynesla společnosti 0,15 haléřů. V případě ROE jedna koruna vlastního kapitálu vytvoří 0,04 haléřů a v případě ROS jedna koruna tržeb vynesla 1,56 haléřů. Nejlepší rentability tržeb dosáhla Pražská paroplavební společnost, a.s., v roce 2019, a to 24,31 %, nejnižší v roce 2010, kdy šlo o -23,43 %. U rentability aktiv šlo o nejvyšší hodnotu v roce 2019 (4,36 %), u rentability vlastního kapitálu se jednalo o nejvyšší hodnoty v roce 2011 (10,15 %). Největší ztráty dosahovaly tyto dva ukazatele v roce 2010, kdy se u ROA jednalo o -15,03 % a u ROE o -6,88 %.

4.3.2 Ukazatele aktivity

Ukazatele aktivity jsou využívány zejména pro zjištění, jak efektivně jsou využívána aktiva ve společnosti. Pro hodnocení byly vybrány ukazatelé doba obratu aktiv, doba obratu krátkodobých pohledávek a doba obratu krátkodobých závazků.

Tabulka 8 Ukazatele aktivity PPS, a.s.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Doba obratu aktiv	569	591	1123	1227	1135	1493	1493	1833	2219	2035	3770
Doba splatnosti krátkodobých pohledávek	51	57	113	98	170	201	198	298	516	325	1362
Doba splatnosti krátkodobých závazků	108	120	225	236	195	230	16	33	185	24	65

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Z tabulky lze vyčíst dobu obratu aktiv, která začínala na průměrné hodnotě 569 dní v rámci ročních tržeb a v posledním sledovaném období se vyšplhala až na 3770 dní. Doba obratu aktiv je vysoká, jelikož toto odvětví vyžaduje odpovídající vybavení v oblasti dlouhodobého majetku.

Doba splatnosti pohledávek vykazuje rostoucí tendenci, což znamená, že firma PPS, a.s., má odběratele se špatnou platební morálkou či vysoký podíl nedobytných pohledávek. Nejnižší hodnotu zaznamenala doba splatnosti pohledávek v roce 2010, kdy šlo v průměru o 51 dní. Lze také podotknout, že nejvyšší hodnoty dosáhla v roce 2020, a to 1 362 dní, kdy podnik poskytl krátkodobé zápůjčky několika společnostem provozujících osobní lodní dopravu v Praze.

Doba splatnosti krátkodobých závazků měla v letech 2010–2015 rostoucí tendenci (s výjimkou roku 2014), kdy v roce 2015 dosahovala 230 dní. Následující rok tato doba klesla na 16 dní a dále měla rostoucí tendenci do roku 2018 (185 dní). V roce 2019 klesla na 24 dní a v posledním sledovaném roce byla doba splatnosti krátkodobých závazků 65 dnů. Dále lze podotknout, že do roku 2015 byly závazky firmy hrazeny až poté, co byly inkasovány pohledávky.

4.3.3 Ukazatele zadluženosti

Ukazatele zadluženosti charakterizují vztah mezi vlastními a cizími zdroji financování. Pro hodnocení zadluženosti Pražské paroplavební společnosti, a.s., byly vybrány ukazatele celkové zadluženosti a koeficient samofinancování. Hodnoty v tabulce jsou uvedeny v %.

Tabulka 9 Ukazatele zadluženosti PPS, a.s.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Koeficient samofinancování	81,10	79,65	79,96	80,75	82,85	84,63	98,90	98,18	91,68	98,01	98,27
Celková zadluženost	18,90	20,35	20,04	19,25	17,15	15,37	1,10	1,82	8,32	2,15	1,73

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Z tabulky 9 lze vyčíst, že koeficient samofinancování má v období let 2011–2017 rostoucí hodnotu. V roce 2018 mírně poklesl a poslední dvě sledované období se pohybuje nad 98 %. Po většinu sledovaného období se tento koeficient pohybuje na hodnotou 80 %, což poukazuje na finanční stabilitu Pražské paroplavební společnosti, a.s., a její schopnost pokrýt své potřeby z vlastních zdrojů téměř stoprocentně. Celková zadluženost firmy má naopak klesající tendenci, přičemž nejvyšší byla v roce 2011, kdy její hodnota byla 20,35 %, nejnižší pak v posledním sledovaném roce. Míra zadluženosti má obdobný průběh jako celková zadluženost. Celková zadluženost je ukazatelem věřitelského rizika, přičemž PPS, a.s., je na tom v tomto ohledu velmi dobře.

4.4 Lod' Hamburg

Identifikační údaje společnosti

Obchodní jméno: GTS gastro travel service, s.r.o.

Právní forma: Společnost s ručením omezeným

Sídlo: Dolní Břežany, Pražská 636, PSČ 252 41

IČ: 27874567

DIČ: CZ27874567

Datum vzniku: 26. března 2007

Spisová značka: C 123322 vedená u Městského soudu v Praze

4.4.1 Charakteristika společnosti

Restaurační loď Hamburg pluje pod vlajkou Pražské paroplavební společnosti, a.s., avšak provozovatelem je firma GTS gastro travel service, s.r.o., která má dle eJustice (2022) dva vlastníky. Jsou jimi pan Lukáš Tomášek a pan Tomáš Saponar, kteří tvoří zároveň statutární orgán společnosti. Základní kapitál firmy je 200 000 Kč, přičemž oba vlastníci vložili 100 000 Kč, a obchodní podíl každého z nich je tedy 50 %. Hlavní podnikatelskou činností GTS, s.r.o., je podnikání v osobní lodní dopravě a s ní spojené navazující činnosti. Podnik se zaměřuje zejména na soukromé plavby na řece Vltavě, které mají podobu firemních akcí, svateb, oslav, večírků apod., dále se podílí na rozvoji cestovního ruchu v České republice, jelikož provozuje vyhlídkové i gastronomické plavby pro české a zahraniční turisty.

4.4.2 Vybavení a služby

Dle Restaurační loď Hamburg (2022) pochází loď z 20.století, konkrétně z roku 1983, kdy byla postavena v berlínských loděnicích Yachtwerft. Stejný rok byla uvedena do provozu v Praze, tehdy ještě pod názvem Pionýr. Jedná se o typ lodi BIFA III. a jednatelé GTS gastro travel service, s.r.o., ji provozují od roku 2003, přičemž v tuto dobu provozovali svou činnost na živnost a od roku 2007 ji provozují pod právní formou s.r.o. Kompletní rekonstrukce lodi Hamburg byla provedena v roce 2005, kdy se jednalo o prodloužení lodi a navýšení její kapacity. Restaurační loď má dvě paluby. Dolní paluba je krytá s dřevěným interiérem, přičemž se jedná o restaurační část s barem, kde se nachází 90 míst k sezení. Horní paluba je částečně zastřešená a celková kapacita lodi je 164 osob. Délka lodi je 37 metrů a šířka 5 metrů. Provoz je celoroční, jelikož je loď vybavena klimatizací pro letní období a v zimních měsících je vytápěná.

Jak již bylo výše zmíněno, restaurační loď Hamburg se zaměřuje zejména na pořádání soukromých plaveb, jako jsou firemní večírky, svatby, oslavy apod., kdy spolupracuje také s eventovými agenturami, pro stoprocentní spokojenost svých zákazníků. Na lodi je dle Restaurační loď Hamburg (2022) zajištěn vlastní gastronomický servis, veškeré pokrmy jsou připravovány přímo v lodní kuchyni a podávány ve většině případů formou rautu. Lze si vybrat ze široké nabídky rautového občerstvení nebo nabízet sestavení občerstvení podle přání zákazníka. Ke všem variantám akcí je možné zařadit také doprovodné programy, jelikož firma spolupracuje již několik let s řadou umělců, dodavatelů

i agenturami. V rámci hudebních programů se jedná o živé vystoupení kapel či pražskou klasiku v podobě harmonikáře nebo cimbálové hudby. Je zde také možnost reprodukované hudby v podobě DJje, kdy se z obou palub stane taneční parket. V rámci doprovodných programů je nabízeno mobilní casino, barmanská show, vystoupení kouzelníka, pirátská party, ochutnávka whisky, karikaturista a mnoho dalších. Každoročně se na lodi Hamburg pořádá několik svateb. Firma zajišťuje obřad na lodi, který je možný přímo pod Karlovým mostem, Vyšehradskou skálou, u Národního divadla apod. včetně zajištění oddávajícího. Svatební hostina je formou servírovaného menu či rautu, kdy je připravena výzdoba tabule, zasedací pořádek hostů, dále výzdoba obou palub a místa pro obřad. GTS, s.r.o., zajišťuje také večírek pro svatební hosty, svatebního fotografa a doprovodný program. V rámci podpory cestovního ruchu firma spolupracuje s cestovními kanceláři a připravuje pro turisty projížďky, obědy či večere.

Společnost GTS gastro travel service, s.r.o., má ve své nabídce sedm rautů, které se pohybují v ceně od 420 Kč do 1750 Kč, přičemž se jedná o ceny kalkulované na osobu za rautové pohoštění včetně DPH (10 %), avšak pronájem lodi a nápoje jsou účtovány zvlášť. Dále firma nabízí čtyři nápojové balíčky, kdy se jedná o neomezenou konzumaci vybraných nápojů. Cena je účtována za hodinu na osobu a je závislá na výběru určitého nápojového balíčku, přičemž se pohybuje v hodnotě od 130 Kč/hodina/osoba do 230 Kč/hodina/osoba. Cena pronájmu lodi je 8 000 Kč za hodnu plavby (včetně DPH 21 %), za stání v přístavišti je to polovina, tedy 4 000 Kč za hodinu (včetně DPH).

4.4.3 Strukturovaný rozhovor o vlivu pandemie COVID-19 na GTS, s.r.o.

Pro zjištění vlivu pandemie COVID-19 na společnost GTS gastro travel service, s.r.o., byla použita metoda strukturovaného rozhovoru s jednatelem podniku, panem Tomášem Sponarem. Rozhovor proběhl dne 16. února 2022 a obsahoval 12 otázek. Konkrétní znění otázek je zobrazeno v příloze 1. a následně jsou shrnuty odpovědi na jednotlivé otázky.

První otázka se týkala toho, s jakými cestovními kanceláři firma GTS, s.r.o., spolupracovala před propuknutím pandemie COVID-19 a s kterými spolupracuje nyní. S tím byla spjata také otázka týkající se nejvíce častých turistů na lodi Hamburg, načež bylo zjištěno, že obecně firma GTS, s.r.o., spolupracuje spíše s agenturami a napřímo s průvodci. Cestovních kanceláří, se kterými spolupracuje, je jen menšina a jedná se o zejména

o zahraniční CK. Celkově se jedná o spolupráci s více než 100 subjekty (zahrnuje cestovní kanceláře, agentury i samotné průvodce).

Z českých agentur jsou největšími partnery firmy Prague Inspiration, s.r.o nebo Premiant City Tour. Před propuknutím pandemie COVID-19 společnost GTS gastro travel service, s.r.o spolupracovala nejvíce se zahraničními cestovními kanceláři Cola Tour a Lion Travel, kdy se jedná o cestovní kanceláře s turisty z Tchaj-wanu, což souvisí také s nejčastější národností, která navštěvovala loď Hamburg před rokem 2020. Pan Saponar popisuje, že v posledních letech se trh s turisty rapidně změnil, asijský trh začal nabývat na síle a vytlačil tak Rusko či Ukrajinu, která nebyla ovlivněna sezónností a navštěvovala hlavní město Prahu celoročně. Stejně tak byly na ústupu evropské země, jako je Německo či Itálie. Před propuknutím pandemie COVID-19 tvořila klientela z Tchaj-wanu přes 50 % návštěvnosti lodě Hamburg. Pandemie však národnosti z tohoto ostrovního státu vyřadila ze hry. Od března roku 2020 nenavštívila žádná skupina lodě Hamburg a asijský trh tak spadl v tomto případě úplně na nulu. Podle pana Tomáše Saponara se tato národnost v České republice ještě několik měsíců neobjeví, avšak jejich zájem o evropské země, zejména pak ČR, je veliký, což je zřejmé podle kontaktů s cestovními kanceláři (Cola Tour, Lion Tour), které se začínají společnosti GTS gastro travel service, s.r.o., opět ozývat v souvislosti s domluvou na budoucí spolupráci. Čekají však až jim to pandemická situace dovolí. Podobně je tomu i v případě turistů z Ukrajiny, kde se spolupráce domlouvá napřímo s průvodci. Některé skupiny ukrajinských turistů navštívily loď Hamburg i během pandemie, ale nebylo jich mnoho. Úplný návrat těchto turistů závisí kromě vlivu pandemie COVID-19 také na politické a ekonomické situaci na Ukrajině.

V průběhu pandemie COVID-19 je dominantní národností, navštěvující loď Hamburg, Polsko. Firma GTS gastro travel service, s.r.o., spolupracuje nejvíce s polskou cestovní kanceláří Piast Tourist, avšak je zde nevýhoda sezónnosti, jelikož tyto turisté navštěvují Českou republiku zejména v období duben až září. Dále pandemie vrátila do hry země Německa, Itálie a také jsou na vzestupu země severní Evropy, zejména pak Dánsko. Zde je největší spolupráce s cestovní kanceláří Kodan, která je mezinárodní, ale má sídlo také v Praze. Největší nárůst turistů, v porovnání před pandemií a během pandemie, jsou Češi. Jejich návštěvnost se zvedla zhruba o 70 %, ale jde pouze o sezónní záležitosti.

Jako dalšího významného partnera firmy GTS, s.r.o., uvádí pan Tomáš Saponar společnost Trafalgar Agency, s.r.o., která spolupracuje s anglicky mluvícími zeměmi a turisty ze států Ameriky, Austrálie, Filipín, Jihoafrické republiky či Kanady. Během

pandemie COVID-19 byl podnik značně oslaben a negativně ovlivněn, avšak chystá návrat k sezóně, který je vyvíjen zejména ze strany Spojených států.

Následující otázky se týkaly plaveb, tedy jejich průměrného počtu a nejvíce/nejméně časté plavby v souvislosti s pandemií COVID-19, s čímž souvisí také vliv sezónnosti. Dle slov pana Saponara je sezónnost ovlivněna také národnostmi, jelikož turisté z Asie či Ukrajiny jezdili před propuknutím pandemie celoročně a zejména mimo hlavní sezónu, která je pro loď Hamburg od dubna do října, byli pro GTS gastro travel service, s.r.o., společně se soukromými plavbami hlavním zdrojem příjmů. Soukromé akce a turistické plavby byly před pandemií v poměru 50 na 50, v hlavní sezóně bylo uskutečněno kolem 150 plaveb za měsíc, přičemž bylo konstatováno, že počet plaveb není úměrný k tržbám. V silných letech (2018–2019) bylo také mimo hlavní sezónu, v lednu či únoru, uskutečněno kolem 100 plaveb za měsíc. Chronologicky seřadil pan Saponar jednotlivé měsíce podle tržeb následovně (od nejvyšších po nejnižší tržby): červen, září, květen, prosinec, srpen, říjen, červenec, duben, březen, listopad, leden a únor.

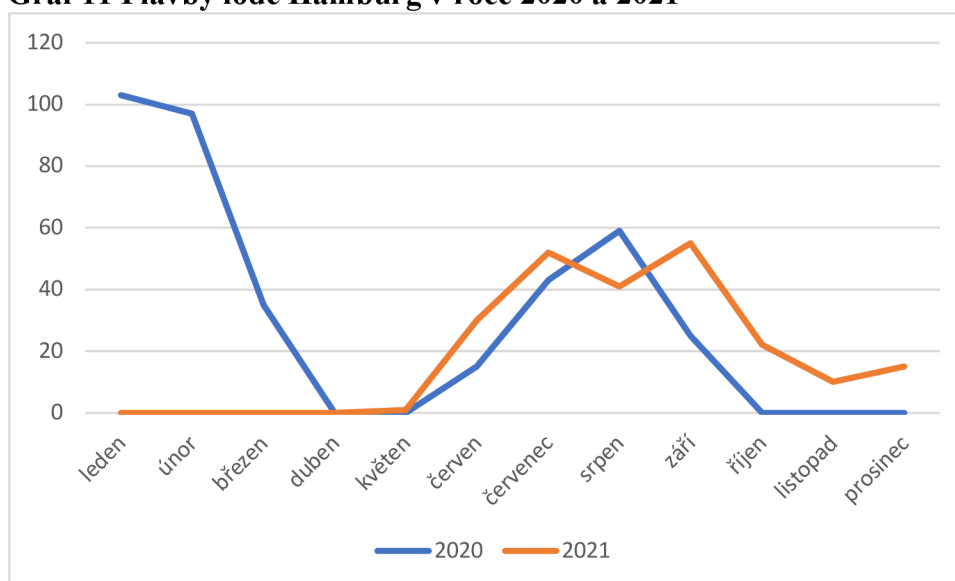
Jako nejvíce časté plavby byly uvedeny dvouhodinové s obědem či večeří ve formě rautu a hodinové projížďky. Soukromé plavby, zejména s tematikou narozenin, výročí či svateb, jsou také časté a tvoří významnou část tržeb společnosti. Naopak jako nejméně časté plavby uvádí pan Saponar speciální plavby, které jsou časově náročnější. Jedná se o celodenní výlety na Slapy či do Mělníka, které byly před propuknutím pandemie COVID-19 uskutečňovány cca 5x za rok. Co se týče průměrného počtu plaveb během probíhající pandemie, tak se jedná o 25–30 plaveb za měsíc, přičemž z důvodu vládních opatření a omezení zde zatím nejde vyzorovat vliv sezónnosti.

V rozhovoru byly dále otázky týkající se nejlepšího a nejhoršího roku společnosti z hlediska výnosnosti a nejefektivnějšího měsíce pro loď Hamburg. Odpověď na nejhorší období pro firmu GTS gastro travel service, s.r.o., byla z úst jednatele stručná a jasná: „Covid.“, tedy roky 2020 a 2021 (prozatím). Na lodi Hamburg byla pandemie COVID-19 pociťována ještě dříve, než přišla do Evropy. Bylo to z důvodu toho, že se počty turistů z Tchaj-wanu, které tvořily v tu dobu nejvyšší podíl návštěvnosti lodi, začaly rapidně snižovat. Pan Saponar popisuje průběh roku 2020 a 2021 jako tragický. Rok 2020 byla loď Hamburg provozována od ledna do poloviny března, konkrétně 13. 3. 2020, kdy byla vládou tato činnost omezena. Následně proběhla plavba až v polovině června. Léto probíhalo standardně, avšak od října byla činnost opět omezena a loď neplula. Vláda povolila činnost až v prosinci, kdy se jednalo celkem o 14 dní, čehož jednatele nevyužili a začali s provozem

až v červnu roku 2021, kdy nastalo v České republice rozvolňování. Na podzim roku 2021 nařídila vláda opět protipandemická opatření v podobě omezení počtů hostů v restauračních zařízeních a také podmínek při vstupu do těchto zařízení, což loď Hamburg opět omezilo a na firmu má tento vliv dopad dodnes. Jako nejlepší rok společnosti z hlediska výnosnosti označil pan Saponar roky 2018 a 2019, kdy uvádí, že dle jeho názoru byl cestovní ruch v České republice na nejvyšším vzestupu, což dokazuje také portál czechtourism, přičemž ekonomická situace v ČR byla také příznivá. Dle jednatele pana Saponara byli častými návštěvníky České republiky turisté z Jižní Koreje, avšak loď Hamburg má z této destinace nulovou návštěvnost, jelikož tito turisté přijíždějí jednotlivě, a ne po skupinách, na které se podnik GTS gastro travel service, s.r.o., zaměřuje.

Pro představu ohledně počtu plaveb v průběhu pandemie COVID-19 poskytl pan Saponar data, která znázorňuje níže uvedený graf 9.

Graf 11 Plavby lodě Hamburg v roce 2020 a 2021



Zdroj: vlastní zpracování, 2022

V porovnání s předchozími roky, kdy se jednalo o průměrně 150 plaveb měsíčně, je na grafu vidět rapidní až devastující snížení počtu plaveb v letech 2020 a 2021. Měsíce leden a únor v roce 2020 navázaly na nejlepší rok společnosti, tedy rok 2019. V lednu 2020 bylo uskutečněno 103 plaveb, v únoru 2020 pak 97 plaveb. V březnu 2020 se začaly objevovat v České republice první případy nakažení onemocněním COVID-19 a s ním spojená vládní

nařízení v podobě protipandemických opatření. Loď Hamburg provozovala svou činnost až do 13.3.2020, kdy byla uskutečněna poslední plavba tohoto měsíce. Celkově bylo za měsíc březen 2020 uskutečněno 35 plaveb. Následně se provoz lodě odvíjel od nařízení vlády. Pan Saponar popisuje, že během roku 2020 a 2021 bylo 9 měsíců, kdy nebyla uskutečněna žádná plavba a jeden měsíc, kdy byla uskutečněna pouze jedna. Celkově se jednalo o 377 uskutečněných plaveb v roce 2020 a 226 plaveb v roce 2021. Zajímavostí je, že jediná plavba, která proběhla v květnu roku 2021, byla speciální, a to v tom, že trvala celý víkend. Byl zde pořádán firemní teambuilding, kdy se vyplouvalo z Prahy od Čechova mostu do Mělníka, dále do Lovosic až k Žernoseckému jezeru, kde se hosté ubytovali u Mariny Labe. Tato plavba trvala 11 hodin. Druhý den byl pro hosty zajištěn odvoz autobusem do Mělníka, kde měli prohlídku města a následně je čekala v Mělníce loď Hamburg, která je odvezla zpět do Prahy.

Dále následovaly otázky týkající se obchodní strategie z hlediska prodeje lístků na jednotlivé plavby a na změnu v rámci tohoto tématu s příchodem pandemie COVID-19. Společnost GTS gastro travel services, s.r.o., se nezaměřuje na turisty individuálně. Jde o prodej lístků pro skupiny turistů prostřednictvím cestovních kanceláří, agentur nebo přímo jednotlivým průvodcům. Přes webové stránky podniku lístky neprodávají. Jejich obchodní strategie je založena zejména na dobré pověsti podniku, přičemž mají již databázi klientů, se kterými spolupracovali na soukromých akcích a kteří zde akce pořádají opakovaně. Další klienti s dotazem soukromých akcí přicházejí především na doporučení. Změna obchodní strategie, která nastala po propuknutí pandemie COVID-19, byla pouze ve větší orientaci na tuzemskou klientelu.

Jednatel firmy také uvedl, že během pandemie využívala společnost GTS gastro travel service, s.r.o., několika kompenzací od státu. Jednalo se o programy Antivirus A – nucené omezení provozu a karantény, Antivirus B, Covid Náhrada mzdy, Covid Nájemné, Covid 2021 a Covid Gastro. Dále byla využita speciální dotace s názvem: Dopady COVID 19 na sektor vodní dopravy se zaměřením na osobní lodní dopravu. Dle slov jednatele se tato dotace vytvářela s pomocí provozovatelů osobní lodní dopravy v Praze celkem čtyři měsíce v roce 2020, avšak jednotliví podnikatelé ji získali až v září roku 2021.

Osobní rozhovor byl s panem Saponarem uzavřen otázkou týkající se nákladů a výnosů podniku. Zde bylo zjištěno, že jsou náklady placené na denní, měsíční i roční bázi. Například nájemné je rozpočítáno do osmi měsíců, jelikož dříve se platilo na sezónu, která trvala osm měsíců. Celkově jsou náklady na loď Hamburg velmi různorodé. Mezi fixní

náklady lze dle slov jednatele řadit pouze pojištění lodi a pronájem náplavek. Do variabilních nákladů pak spadá nafta, která je potřebná také na výrobu energie, jelikož loď stále funguje na principu generátoru. Dále nákupy surovin či výplaty pro zaměstnance, jejichž počet se také v průběhu pandemie snížil, a to přesně o polovinu (z 10 zaměstnanců na 5). Pan Saponar uvádí, že vzhledem k omezení poptávky dlouhodobé práce nebylo pro firmu GTS gastro travel service, s.r.o., udržitelné si ponechat všechny své zaměstnance. Dále uvádí, že se před pandemií měsíční náklady na provoz lodi pohybovaly kolem částky 1 milionu korun.

Jednatel společnosti GTS gastro travel service, s.r.o., uzavřel rozhovor pozitivními slovy o výhledech do budoucna, kdy předpokládá, že se do prosince 2022 vrátí klientela z Tchaj-wanu a do té doby se bude firma orientovat na tuzemskou klientelu a na turisty z Evropy. Vše se ale bude odvíjet od vládních nařízení a ekonomické situace v České republice a ve světě.

5 Výsledky a diskuse

Časová řada aktiv Pražské paroplavební společnosti, a.s., sledovaná za období od roku 2010 do roku 2020, má klesající tendenci a znázorňuje tak úbytek majetku firmy. V meziročním srovnání let 2019 a 2020 klesla celková aktiva o 169 000 Kč. Na aktiva má největší vliv dlouhodobý majetek společnosti, jehož značnou část tvoří dlouhodobý hmotný majetek, avšak jeho tendence je taktéž klesající. V mezidobí let 2019 a 2020 jde o pokles o 12,08 %. Dále bylo vyzorováno, že nejvyšší podíl na tomto majetku mají lodě, které jsou součástí hmotných movitých věcí. Jejich hodnota byla v roce 2020 byla 137 952 000 Kč, přičemž oprávky k nim činily 128 274 000 Kč. Jednalo se tak o stejnou výši jako v roce 2019. Dlouhodobý nehmotný majetek zde nemá žádný vliv, jelikož je po celé sledované období nulový. Naopak dlouhodobý finanční majetek má rostoucí tendenci a na jeho hodnotě se podílí zejména dlouhodobé cenné papíry a podíly a ostatní dlouhodobý finanční majetek. V roce 2018 dosahoval nejvyšší hodnoty, a to 2 821 000 Kč. Tato hodnota se do roku 2020 nezměnila a tvoří 6,46 % celkových aktiv podniku. Celkově má dlouhodobý majetek Pražské paroplavební společnosti, a.s., klesající tendenci z důvodu postupných odpisů majetku, čímž se trvale snižuje jeho hodnota. Při srovnání roku 2019 a 2020 zde není znát vliv epidemie COVID-19 a není zde vidět žádné rapidní snížení majetku či jeho prodej.

Oběžná aktiva Pražské paroplavební společnosti, a.s., mají za sledované období 2010–2020 naopak tendenci rostoucí. Jejich hodnota byla nejvyšší v roce 2020, kdy se jednalo o částku 23 314 000 Kč a meziroční vzrůst o 16,75 %. Zásoby měly na těchto aktivech podíl pouze v prvních dvou letech, následně již byly nulové. Po celé sledované období mají na oběžných aktivech podíl pohledávky a peněžní prostředky. U peněžních prostředků se v prvních pěti letech sledovaného období nejednalo o výrazné částky, jejich hodnota začala stoupat až v roce 2016 a největší nárůst byl zaznamenán mezi lety 2018 a 2019, konkrétně šlo o meziroční nárůst o 7 786 000 Kč. V roce 2019 tak tvořily peněžní prostředky největší část oběžných aktiv a 29,55 % aktiv celkových. Pohledávky tvoří významnou část oběžných aktiv po celé sledované období. Jejich nejvyšší hodnota byla v roce 2020, kdy šlo o 15 788 000 Kč, což byl meziroční nárůst o 125,25 %. Na navýšení měla vliv epidemie COVID-19, kdy Pražská paroplavební společnost, a.s., poskytla krátkodobé zápůjčky své mateřské společnosti Evropské vodní dopravě, s.r.o., své dceřiné společnosti Paroplavbě Praha, SE, PRAGUE BOATS, s.r.o., a Evropské vodní

dopravě – SPEED, které z důvodu protiepidemických opatření nemohly určitou dobu provozovat svou činnost a jejich kapitálové zajištění není tak vysoké jako u Pražské paroplavební společnosti, a.s.

Na časovém rozlišení aktiv bylo vyzpozorováno, že jejich největší podíl tvoří náklady příštích období, které se do roku 2015 zvyšovaly a od této doby mají klesající tendenci. Jejich maximální hodnota byla tedy v roce 2015, a to 6 291 000 Kč. Příjmy příštích období se projevovaly pouze v letech 2012 až 2017. V roce 2020 byly nulové a od předchozího období se nijak nezměnily.

Celkově mají aktiva Pražské paroplavební společnosti, a.s., klesající tendenci, která je způsobena zejména postupným odepisováním dlouhodobého majetku. Vliv pandemie COVID-19 byl zaznamenán pouze v případě oběžných aktiv, konkrétně v pohledávkách, kdy v roce 2020 vysoce narostly krátkodobé zápůjčky několika podnikům poskytujícím osobní lodní dopravu v Praze.

V rámci pasiv Pražské paroplavební společnosti, a.s., bylo za sledované období 2010–2020 zjištěno, že jejich výši nejvíce ovlivňuje vlastní kapitál, na jehož hodnotě má největší podíl základní kapitál, který je po celé sledované období neměnný, má hodnotu 20 000 000 Kč a v roce 2020 tvořil 45,77 % celkových pasiv. Významný podíl na vlastním kapitálu má výsledek hospodaření minulých let, který má od roku 2014 rostoucí tendenci. Nejvyšší hodnoty nabyt v roce 2020, konkrétně 16 522 000 Kč a nárůst o 11,82 % oproti předchozímu roku, což poukazuje na úspěšný rok 2019, kdy byl cestovní ruch na svém nejvyšším vrcholu. Ážio a kapitálové fondy mají, stejně jako základní kapitál, po celé sledované období stejnou hodnotu, tedy 6 400 000 Kč. V posledním sledovaném roce 2020 tvořily 14,65 % celkových pasiv. Fondy tvořené ze zisku měly v průběhu let 2010 až 2018 vcelku konstantní vývoj, avšak jejich hodnota spadla v roce 2019 na nulu a v roce 2020 je neměnná. Posledním účetním ukazatelem, ovlivňujícím vlastní kapitál, je výsledek hospodaření běžného účetního období. Ten dosáhl za sledované období 2010–2020 několikrát ztrátových hodnot. V roce 2020 zůstal v plusových hodnotách (16 000 Kč), ale v meziročním srovnání šlo o značný propad způsobený vládními nařízeními v souvislosti s epidemií COVID-19, konkrétně meziroční pokles o 99,08 %.

Cizí zdroje jsou další položkou ovlivňující pasiva Pražské paroplavební společnosti, a.s. Od roku 2011 do roku 2017 měly klesající tendenci a v roce 2018 vzrostly na hodnotu 3 738 000 Kč. Od této doby ale klesají a v roce 2020 byla jejich hodnota 757 000 Kč, čímž od předchozího období poklesla o 185 000 Kč, tedy 19,64 %. Na cizích zdrojích mají největší

podíl krátkodobé závazky, jejichž hodnotu tvoří v období 2010–2018 celkové cizí zdroje. Závazky dlouhodobé byly zaznamenány pouze v posledních dvou letech, kdy se jednalo o odložené daňové závazky. Pouze v posledních dvou letech sledovaného období je promítnuto také časové rozlišení pasiv.

Celkově se pandemie COVID-19 na pasivech Pražské paroplavební společnosti, a.s., projevuje pouze ve výsledku hospodaření běžného účetního období, jehož hodnota se v meziročním období výrazně propadla, avšak částka v roce 2020 zůstala kladná.

Dále byla analyzována časová řada výkazu zisku a ztráty Pražské paroplavební společnosti, a.s., za období 2010–2020. Celkové výnosy firmy měly od roku 2011 do roku 2017 klesající tendenci, kdy byla jejich hodnota 10 353 000 Kč, což označuje nejnižší výnos vypočítaný za sledované období. Výjimkou byl rok 2014, kdy se výnosy oproti předchozímu období zvýšily o 1 498 000 Kč. V letech 2018 a 2019 výnosy rostly a v posledním sledovaném roce 2020 přišel propad v důsledku pandemie COVID-19, kdy se výnosy meziročně snížily o 4 229 000 Kč, tedy 26,63 %. Největší podíl na výnosech podniku měly tržby z prodeje služeb, přičemž jejich tendence byla ve sledovaném období klesající. Do roku 2015 tvořily tržby z prodeje služeb více než 90 % z celkových výnosů. Následně klesaly a v roce 2020 tvořily pouze 36,31 % výnosů, meziročně se jedná o pokles o 46,21 %. Nejnižší hodnoty dosáhly tyto tržby tedy v roce 2020 (4 231 000 Kč), což značně poukazuje na vliv celosvětové epidemie a omezení s ní spojených. Dále tvoří výnosy společnosti ostatní provozní výnosy, které od roku 2019 také poklesly, konkrétně o 7,42 %. Výsledek hospodaření za účetní období a provozní výsledek hospodaření rovněž ovlivňují celkové výnosy, a jak již bylo výše zmíněno, na oba účetní ukazatele měla pandemie značný dopad.

Náklady Pražské paroplavební společnosti, a.s., mají klesající tendenci a jsou po celé sledované období 2010–2020 tvořeny zejména dvěma ukazateli, a to výkonovou spotřebou a osobními náklady. Výkonová spotřeba byla nejvyšší v roce 2011, kdy tvořila 36,91 % celkových nákladů. V porovnání let 2019 a 2020 klesla o 13,08 %. Osobní náklady v roce 2010 dosahovaly nejvyšší hodnoty (13 133 000 Kč) a tvořily 32,89 % celkových nákladů. V posledním sledovaném roce 2020 jejich hodnota klesla oproti předchozímu roku o 22,40 %.

Z analýzy poměrových ukazatelů Pražské paroplavební společnosti, a.s., bylo zjištěno, že se za období let 2010–2020 dostala pětkrát do záporných čísel. Jednalo se o roky 2010, 2011 (pouze ROA a ROS), 2012, 2013 a 2018. Svých nejvyšších zisků v rámci rentability aktiv a tržeb dosahovala firma v roce 2019. Rentabilita vlastního kapitálu byla

nejvyšší v roce 2011. V rámci ukazatelů aktivity bylo zjištěno, že doba obratu aktiv vykazuje rostoucí tendenci a v posledním sledovaném období dosahovala průměrně 3 770 dní v rámci ročního období, meziročně tak stoupla o 1 735 dní. Doba splatnosti má ve sledovaném období 2010–2020 také rostoucí tendenci, což ukazuje zejména na nespolehlivost odběratelů. Nejvyšší hodnoty dosáhla v roce 2020, konkrétně 1 362 dnů, což bylo způsobeno nárůstem krátkodobých zápůjček. Doba splatnosti krátkodobých závazků se za sledované období pohybovala mezi 16 až 236 dny, přičemž v posledním sledovaném roce se jednalo o 65 dnů. V posledním poměrovém ukazateli, tedy ukazateli rentability, se projevil vztah cizích a vlastních zdrojů podniku, kdy bylo zjištěno, že je firma na cizích zdrojích téměř nezávislá, což poukazuje na její velmi dobrou finanční situaci.

Rozhovor s jednatelem firmy GTS gastro travel service, s.r.o., panem Tomášem Saponarem, který se svým společníkem provozuje loď Hamburg, plující pod vlajkou Pražské paroplavební společnosti, a.s., byl založen na otázkách porovnání let 2019, kdy byl cestovní ruch České republiky na svém vrcholu a 2020–2021, kdy propukla celosvětová pandemie COVID-19. Bylo zjištěno, že v roce 2019 navštěvovali loď Hamburg nejvíce turisté z Tchaj-wanu, ale od počátku epidemie loď žádná skupina z této oblasti nenavštívila. Z tohoto důvodu se jednatele GTS gastro travel service, s.r.o., rozhodli svou obchodní strategii více orientovat na české turisty, jejichž návštěvnost se zvedla cca o 70 % oproti předchozím sezónám. Dále bylo zjištěno, že v době pandemie spolupracovala společnost často s cestovními kancelářemi a agenturami z Polska, Německa či Itálie a rozvinula se také spolupráce se zeměmi severní Evropy. S turisty z různých zemí také souvisí sezónnost a počty plaveb. V této souvislosti bylo zjištěno, že turisté z Tchaj-wanu či Ukrajiny navštěvovali Českou republiku i loď Hamburg celoročně. Na sezónnosti si však potrpí i turisté z Polska nebo také obyvatelé naší země. Počty plaveb v jednotlivých měsících jsou však různé. Jako nejúspěšnější uvedl jednatel roky 2018 a 2019, kdy byl dle něj cestovní ruch na svém nejvyšším vrcholu, a proto byly následující roky pro toto odvětví velkým šokem. Bylo zjištěno, že v letech 2018–2019 se uskutečnilo kolem 150 plaveb za měsíc v hlavní sezóně a mimo ni cca 100 plaveb. Během let 2020 a 2021 se 9 měsíců neuskutečnila žádná plavba. Celkově se za tyto dva roky uskutečnilo pouhých 603 plaveb, a to zejména v letních měsících. Během pandemie COVID-19 firma GTS gastro travel service, s.r.o., využila několika kompenzací od státu a na tvorbě programu Covid Gastro se sama podílela. Nakonec byla v rozhovoru zjišťována blízká budoucnost podniku a lodě Hamburg. Její

jednatel Tomáš Saponar uvedl, že se společnost bude prozatím orientovat na tuzemskou a evropskou klientelu, ale věří v návrat asijských turistů, který predikuje na konec roku 2022.

6 Závěr

Pražská paroplavební společnost, a.s., jako tradiční představitel osobní lodní dopravy v Praze, se v letech 2010–2020 velmi rozvíjela. Ve své flotile měla k roku 2020 několik motorových lodí, dva historické parníky a také lodě ekologické. Aktiva této firmy, která tvoří zejména dlouhodobý hmotný majetek, mají klesající tendenci, což je způsobeno postupným odepisováním majetku. Oběžná aktiva, tvořená převážně pohledávkami a peněžními prostředky, mají naopak tendenci rostoucí. Časové rozlišení aktiv tvoří hlavně náklady příštích období, přičemž mělo rostoucí tendenci do roku 2015 a od této doby je tendence klesající. Pandemie COVID-19 se v případě aktiv Pražské paroplavební společnosti, a.s., projevila zejména u zvýšení krátkodobých pohledávek, které Pražská paroplavební společnost, a.s., zapůjčila několika podnikům, provozujícím osobní lodní dopravu v Praze. Na pasiva firmy má největší podíl vlastní kapitál, který je za celé sledované období 2010–2020 neměnný a má hodnotu 20 milionů Kč. Rostoucí tendenci má výsledek hospodaření minulých let, jehož nejvyšší hodnota byla v roce 2020. Projevuje se tak úspěšný rok 2019, kdy byl cestovní ruch České republiky na svém vrcholu. Pandemie COVID-19 se na pasivech firmy projevila pouze ve výsledku hospodaření běžného účetního období, kdy se jednalo o meziroční propad téměř o 100 %. Výnosy Pražské paroplavební společnosti, a.s., zajišťují hlavně tržby z prodeje služeb. Epidemie COVID-19 měla na celkové výnosy dopad, což dokazuje to, že v roce 2020 měl podnik nejnižší výnosy za celé sledované období. Konkrétně byl oproti roku 2019 zaznamenán pokles o 26,63 %. Náklady firmy měly v období let 2011–2017 klesající tendenci, následně vzrostly vlivem výkonové spotřeby a osobních nákladů, avšak roky 2019 a 2020 prokazují opět tendenci klesající. Rentabilita podniku se od roku 2014 dostala do ztrátových hodnot pouze jednou, a to v roce 2018. Pražská paroplavební společnost, a.s., vykazuje obecně dlouhou dobu obratu aktiv, která byla v posledním sledovaném roce 3 770 dnů, což bylo způsobeno poklesem tržeb kvůli pandemii COVID-19, ale také tím, že odvětví lodní dopravy vyžaduje odpovídající vybavení v oblasti dlouhodobého majetku. V rámci ukazatele zadluženosti se PPS, a.s., jeví jako velmi spolehlivá, jelikož dokáže téměř všechny potřeby podniku pokrýt z vlastních zdrojů.

Pandemie COVID-19 měla také výrazný dopad na loď Hamburg, plující pod vlajkou Pražské paroplavební společnosti, a.s., avšak provozovanou firmou GTS gastro travel service, s.r.o. Pro tuto firmu byly roky 2018 a 2019 označeny jako nejvíce úspěšné, a proto bylo následující období označeno jednatelem podniku jako obrovský propad. Společnost se

musela vypořádat s vládními nařízeními, která omezovala provoz její hlavní činnosti. Kvůli omezení vstupu do České republiky se jednatelé firmy rozhodli svou obchodní strategii orientovat více na české turisty, jejichž sezónní návštěvnost se meziročně zvýšila o 70 %. V roce 2020 a 2021 se na lodi Hamburg 9 měsíců neuskutečnila žádná plavba. Z tohoto důvodu podnik snížil počty svých zaměstnanců, a to přesně o polovinu. GTS gastro travel service, s.r.o., využila v období epidemie několika kompenzací od státu a na tvorbě programu Covid GASTRO se sama podílela. Výhledy do budoucna jsou podle jednatele pozitivní, jelikož do konce roku 2022 očekává návrat zahraničních turistů.

Závěrem lze říci, že pandemie COVID-19 výrazným způsobem ovlivnila firmu GTS gastro travel service, s.r.o., která kvůli vládním nařízením musela omezit, a na několik měsíců v letech 2020 a 2021 úplně přerušit provoz své činnosti, kvůli čemuž došlo ke snížení počtu zaměstnanců. V případě Pražské paroplavební společnosti, a.s., se nejedná o zásadní vliv, jelikož je podnik velmi dobře kapitálově zajištěn, a tudíž je i v kritických situacích, jako je epidemie COVID-19, schopen poskytnout krátkodobé zápůjčky pro udržení chodu několika menších společností provozující osobní lodní dopravu v Praze.

7 Seznam použitých zdrojů

Knížní zdroje:

1. BERÁNEK, Jaromír a kol. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: Mag Consulting, 2013. ISBN 978-80-86724-46-1.
2. DUDÁK, Vladislav. *Prahou po Vltavě*. PRÁH, 2011. ISBN 978-80-7252-348-1.
3. DUVAL, D. T. *Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows*. Clevedon, 2007. ISBN 978-1-84541-064-3.
4. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0772-2.
5. GRÜNWARD, Rolf a Jaroslava HOLEČKOVÁ. *Finanční analýza a plánování podniku*. Praha: Ekopress, 2007. ISBN 978-80-86929-26-2.
6. HOBZA, Vladimír, Vladimír HOBZA a Eva SCHWARTZHOFFOVÁ. *Manažerská ekonomika: kapitoly k finanční analýze: výkladový text, příklady a případové studie*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2015. ISBN 978-80-244-4889-3.
7. KOVANICOVÁ, Dana. *Finanční účetnictví: světový koncept*. Vyd. 4., aktualiz. Praha: Polygon, 2003. ISBN 80-7273-090-8.
8. KUBAL, Michal a Vojtěch GIBIŠ. *Pandemie*. Praha: Kniha Zlin, 2020. IN. ISBN 978-80-7662-047-6.
9. LEVISON, M. *The Box – How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger. Chapter 1 - The World the Box Made*, 2006.
10. MERVART, Michal. *Doprava v cestovním ruchu*. V Praze: Idea servis, 2011. ISBN 978-80-85970-70-8.
11. MIRVALD, S. *Geografie dopravy III*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2002. ISBN 80-7082-846-3.
12. ORIEŠKA, J. *Služby v cestovním ruchu*. Praha: Idea Servis, 2010. ISBN 978-80-85970-68-5.
13. RŮČKOVÁ, Petra. *Finanční analýza: metody, ukazatele, využití v praxi*. 2., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 2008. Finanční řízení. ISBN 978-80-247-2481-2.
14. RŮČKOVÁ, Petra. *Finanční analýza: metody, ukazatele, využití v praxi*. 6. aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing, 2019. Finanční řízení. ISBN 978-80-271-2028-4.

15. RYGLOVÁ, Kateřina, BURIAN, Michal, VAJČNEROVÁ, Ida. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2011. ISBN 978-80-247-4039-3.
16. SAVICKÝ, Nikolaj. *Umění paroplavby po řece Vltavě 1865-2015*. Praha: Professional Publishing, 2015. ISBN 978-80-7431-156-7.
17. SCHOLLEOVÁ, Hana. *Ekonomické a finanční řízení pro neekonomy*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2012. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4004-1.
18. SEDLÁČEK, Jaroslav. *Finanční analýza podniku*. Brno: Computer Press, 2007. Praxe manažera (Computer Press). ISBN 978-80-251-1830-6.
19. SEDLÁČEK, Jaroslav. *Finanční analýza podniku*. 2., aktualiz. vyd. Brno: Computer Press, 2011. ISBN 978-80-251-3386-6.
20. VICHTA, František. *Historie pražské paroplavby*. České Budějovice: Pražská paroplavební společnost a.s. ve Vydavatelství MCU, 2008. ISBN 978-80-7339-124-9.
21. ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír, MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5.

Internetové zdroje

1. 1.PLAVEBNÍ. *Naše lodě* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <https://plavby-lednice.cz/cs/nase-lode>
2. ARMES, David. *What is an Offshore Support Vessel, or OSV?* [online]. 2020. [cit. 8.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.onesteppower.com/post/what-is-an-offshore-support-vessel-or-osv>
3. ČSPL. *O společnosti* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <https://www.cspl.cz/>
4. eJustice. *Sbírka listin Pražská paroplavební společnost, a.s.* [online]. 2022. [cit. 25.1. 2022]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=445451>
5. EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA. *Flotila* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <https://www.evd.cz/nakladni-doprava-flotila>
6. EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA. *O nás* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <https://www.evd.cz/>
7. FIREMNÍ PARNÍK. *Úvod* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <https://firemniparnik.cz/>

8. KANTHARIA, Raunek: *A Guide To Types of Ships* [online]. 2021. [cit. 8.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.marineinsight.com/guidelines/a-guide-to-types-of-ships/>
9. KAUSHIK, Mohit. *What are Tanker Ships?* [online]. 2021. [cit. 8.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-tanker-ships/>
10. KREIA. *Analýza dopadů světové pandemie koronaviru (COVID-19) na odvětví cestovního ruchu v ČR v letech 2020 a 2021* [online]. 2021. [cit. 24.10. 2021]. Dostupné z: https://kreia.cz/wp-content/uploads/2021/03/Dopady_COVID19_cest_ruch_2020_2021_-_k_27_11_2020-2.pdf
11. Kühne+Nagel. *Titul největší nákladní loď na světě získala loď Ever Ace* [online]. 2021. [cit. 8.11. 2021]. Dostupné z: <https://cz.kuehne-nagel.com/-/spolecnost/novinky-a-informace/nejvetsi-nakladni-lod-na-svete>
12. LABSKO-VLTAVSKÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM. *Veřejné přístavy* [online]. 2021. [cit. 9.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.lavdis.cz/vodni-cesty/verejne-pristavy>
13. LEJSEK, Zdeněk: *Cestovní ruch ve víru koronaviru* [online]. 2021. [cit. 24.10. 2021]. Dostupné z: <https://www.statistikaamy.cz/2021/04/23/cestovni-ruch-ve-viru-koronaviru>
14. LIPNO LINE. *Naše flotila – osobní lodě a čluny* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <https://www.lipno-line.com/ships>
15. LOĎ. *O lodí* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <http://www.lod.cz/o-lodi>
16. Loď Bohemia. *Plavidla* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <http://www.lodebohemia.cz/plavidla>
17. LODNÍ DOPRAVA PRAHA. *Mapa webu* [online]. 2021. [cit. 9.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.lodnidopravapraha.cz/mapa-webu/>
18. LODNÍ DOPRAVA PRAHA. *Obědové plavby parníkem* [online]. 2021. [cit. 9.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.lodnidopravapraha.cz/plavba-parnikem/obedove-plavby-parnikem/>
19. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Legislativa – vodní doprava* [online]. 2018. [cit. 9.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Vodni-doprava/Legislativa/Legislativa-pro-vnitrozemskou-plavbu>
20. MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU. *Program COVID – Gastro* [online]. 2021. [cit. 14.3. 2022]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/rozcestnik/informace-o-koronavirus/program-covid--gastro--uzavrene-provozovny--258742/>

21. MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ. *Kompenzace* [online]. 2021. [cit. 13.2. 2022]. Dostupné z: <https://covid.gov.cz/situace/kompenzace>
22. MVDr. Petr Ježek. *Primář mikrobiologie odpovídá: Co to vůbec je koronavirus a co nám může způsobit* [online]. 2020. [cit. 24.10. 2021]. Dostupné z: www.nemocnicepribram.cz/clanky/detail/primar-mikrobiologie-odpovida-co-to-vubec-je-koronavirus-a-co-nam-muze-zpusobit
23. MZČR. *COVID-19 a SARS-CoV-2* [online]. 2021. [cit. 24.10. 2021]. Dostupné z: <https://onemocneni-aktualne.mzcr.cz/covid-19--napoveda>
24. OLBRON INVENT s.r.o. *Dopravní soustava městských aglomerací: Vodní doprava* [online]. 2015. [cit. 9.11. 2021]. Dostupné z: <http://www.olbron.cz/Voda.pdf>
25. Orlická lodní doprava: *O nás* [online]. 2011. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: https://www.lodnidopravaorlikslapy.cz/o_nas.html
26. PARNÍKY PRAHA. *Okružní plavby Prahou* [online]. 2021. [cit. 9.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.parniky-praha.eu/plavba-po-vltave/okruzni-plavby-prahou/>
27. PAROPLAVBA. *Parníky a lodě* [online]. 2021. [cit. 8.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.paroplavba.cz/parniky-a-lode>
28. PAROPLAVBA. *Vznik EVD* [online]. 2021. [cit. 9.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.paroplavba.cz/vznik-evd>
29. PĚLAVBY PÁLAVA. *O lodích* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <https://plavbypalava.cz/o-lodich/>
30. PRAGUE.EU. *Půjčovna lodiček a šlapadel Slovanka* [online]. 2021. [cit. 9.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.prague.eu/cs/objekt/mista/802/pujcovna-lodicek-a-slapadel-slovanka>
31. PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. *Přivozy* [online]. 2021. [cit. 9.11. 2021]. Dostupné z: <https://pid.cz/privozy/>
32. PRAŽSKÉ BENÁTKY. *Lodě* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <https://www.prazskebenatky.cz/cz/nase-flotila>
33. PŘÍSTAV PARDUBICE, a.s. *O společnosti* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <http://www.pristav-pardubice.cz/start.htm>
34. REGATA MÁCHOVO JEZERO. *Výletní lodě* [online]. 2021. [cit. 30.9. 2021]. Dostupné z: <https://www.regatamachovojezero.cz/vyletni-lode>

35. RESTAURAČNÍ LOŽ HAMBURG. *Firemní akce na lodi Hamburg* [online]. 2022. [cit. 25.1. 2022]. Dostupné z: <http://www.hamburgboat.cz/firemni-akce.html>
36. RESTAURAČNÍ LOŽ HAMBURG. *Svatby* [online]. 2022. [cit. 25.1. 2022]. Dostupné z: <http://www.hamburgboat.cz/svatby.html>
37. RESTAURAČNÍ LOŽ HAMBURG. *Gastronomie* [online]. 2022. [cit. 25.1. 2022]. Dostupné z: <http://www.hamburgboat.cz/gastronomie.html>
38. RESTAURAČNÍ LOŽ HAMBURG. *Informace o lodi Hamburg* [online]. 2022. [cit. 25.1. 2022]. Dostupné z: <http://www.hamburgboat.cz/o-nas.html>
39. ROSS, Olga. *Jak vypadá největší výletní loď světa? Má vlastní vodní park a nápoje rozlévají roboti* [online]. 2019. [cit. 25.9. 2021]. Dostupné z: www.extralife.cz
40. TATUM, Malcolm. *What are Passenger Ships?* [online]. 2021. [cit. 8.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.wise-geek.com/what-are-passenger-ships.htm>
41. ZOO PRAHA. *Parníkem do zoo* [online]. 2021. [cit. 9.11. 2021]. Dostupné z: <https://www.zoopraha.cz/navsteva/kudy-do-zoo-praha/7-parnik>

8 Seznam tabulek, grafů a zkratk

8.1 Seznam tabulek

Tabulka 1 Ceník okružních plaveb v Praze.....	27
Tabulka 2 Ceník obědu na lodi v Praze.....	28
Tabulka 3 Ceník večeře na lodi v Praze.....	28
Tabulka 4 Orgány Pražské paroplavební společnosti, a.s.	42
Tabulka 5 Ceník vyhlídkových plaveb Pražské paroplavební společnosti, a.s.	48
Tabulka 6 Ceník gastronomických plaveb Pražské paroplavební společnosti, a.s.	49
Tabulka 7 Ukazatele rentability	64
Tabulka 8 Ukazatele aktivity PPS, a.s.....	65
Tabulka 9 Ukazatele zadluženosti PPS, a.s.	66
Tabulka 10 Aktiva PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis.Kč)	I
Tabulka 11 Dlouhodobý majetek PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč).....	I
Tabulka 12 Dlouhodobý hmotný majetek PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč)	I
Tabulka 13 Oběžná aktiva PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč)	II
Tabulka 14 Časové rozlišení aktiv PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč).....	II
Tabulka 15 Podkladová data pro vertikální a horizontální analýzu majetkové struktury PPS, a.s. (v tis. Kč).....	II
Tabulka 16 Vertikální analýza majetkové struktury PPS, a.s.	III
Tabulka 17 Horizontální analýza majetkové struktury PPS, a.s.	III
Tabulka 18 Pasiva PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis.Kč).....	IV
Tabulka 19 Vlastní kapitál PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč).....	IV
Tabulka 20 Cizí zdroje PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč).....	IV
Tabulka 21 Podkladová data pro vertikální a horizontální analýzu finanční struktury PPS, a.s. (v tis. Kč).....	V
Tabulka 22 Vertikální analýza finanční struktury PPS, a.s.	V
Tabulka 23 Horizontální analýza finanční struktury PPS, a.s.	VI
Tabulka 24 Výnosy PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč).....	VI
Tabulka 25 Podkladová data pro vertikální a horizontální analýzu výnosů PPS, a.s.....	VII
Tabulka 26 Vertikální analýza výnosů PPS, a.s.	VII
Tabulka 27 Horizontální analýza výnosů PPS, a.s.	VIII
Tabulka 28 Náklady PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč).....	VIII
Tabulka 29 Podkladová data pro vertikální a horizontální analýzu nákladů PPS, a.s.	IX
Tabulka 30 Vertikální analýza nákladů PPS, a.s.	X
Tabulka 31 Horizontální analýza nákladů PPS, a.s.	XI
Tabulka 32 Výpočet rentability aktiv PPS, a.s. (v %).....	XI
Tabulka 33 Výpočet rentability vlastního kapitálu PPS, a.s. (v %)	XI
Tabulka 34 Výpočet rentability tržeb PPS, a.s. (v %).....	XII
Tabulka 35 Výpočet doby obratu aktiv PPS, a.s. (ve dnech)	XII
Tabulka 36 Výpočet doby splatnosti pohledávek PPS, a.s. (ve dnech).....	XII
Tabulka 37 Výpočet doby splatnosti krátkodobých závazků PPS, a.s. (ve dnech)	XII
Tabulka 38 Výpočet celkové zadluženosti PPS, a.s. (v %).....	XII
Tabulka 39 Výpočet koeficientu samofinancování PPS, a.s. (v %).....	XIII
Tabulka 40 Počty plaveb GTS gastro travel service, s.r.o., v roce 2020 a 2021	XIII

8.2 Seznam grafů

Graf 1 Aktiva Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020.....	51
Graf 2 Dlouhodobý majetek PPS, a.s., v letech 2010–2020	52
Graf 3 Dlouhodobý hmotný majetek Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020	53
Graf 4 Oběžná aktiva Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020.....	55
Graf 5 Časové rozlišení aktiv PPS, a.s., v letech 2010–2020.....	56
Graf 6 Pasiva Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020	57
Graf 7 Vlastní kapitál Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020	58
Graf 8 Cizí zdroje Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020	59
Graf 9 Výkaz zisku a ztráty Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020..	61
Graf 10 Analýza nákladů Pražské paroplavební společnosti, a.s., v letech 2010–2020.....	62
Graf 11 Plavby lodě Hamburg v roce 2020 a 2021	71

8.3 Seznam použitých zkratk

Apod.	a podobně
Atd.	a tak dále
CK	cestovní kancelář
ČR	Česká republika
ČSPL	Česká plavba labská
EVD	Evropská vodní doprava
GTS, s.r.o.	Gastro travel service, s.r.o.
Např.	například
PID	Pražská integrovaná doprava
PPS, a.s.	Pražská paroplavební společnost, a.s.
ROA	rentabilita celkových aktiv
ROE	rentabilita vlastního kapitálu
ROS	rentabilita tržeb

Přílohy

Podkladová data pro analýzu aktiv PPS, a.s.

Tabulka 10 Aktiva PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis.Kč)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Aktiva celkem	47 913	54 291	51 658	48 738	49 723	49 433	42 416	42 840	44 913	43 864	43 695
Dlouhodobý majetek	41 514	42 369	40 812	38 989	35 825	32 158	27 744	23 107	26 538	22 298	19 946
Oběžná aktiva	5 993	7 027	5 393	4 132	7 665	6 904	8 596	15 767	15 618	19 970	23 314
Časové rozlišení aktiv	380	4 895	5 453	5 617	6 233	10 371	6 076	3 966	2 757	1 596	435

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 11 Dlouhodobý majetek PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dlouhodobý majetek	41 514	42 369	40 812	38 989	35 825	32 158	27 744	23 107	26 538	22 298	19 946
Dlouhodobý nehmotný majetek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dlouhodobý hmotný majetek	41 520	42 349	40 792	38 468	35 304	31 637	27 223	22 586	23 717	19 477	17 125
Dlouhodobý finanční majetek	20	20	20	521	521	521	521	521	2 821	2 821	2 821

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 12 Dlouhodobý hmotný majetek PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
dlouhodobý hmotný majetek	41 520	42 349	40 792	38 468	35 304	31 637	27 223	22 586	23 717	19 477	17 125
pozemky a stavby	2 845	2 667	2 489	2 310	2 696	2 490	2 465	2 251	2 036	1 821	1 607
hmotné movité věci a jejich soubory	23 273	17 911	15 450	20 065	16 906	28 910	24 758	20 007	17 503	13 857	11 719
oceňovací rozdíl k nabytému majetku	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ostatní dlouhodobý hmotný majetek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	15 402	21 711	22 853	16 093	15 702	237	0	328	4 178	3 799	3 799

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 13 Oběžná aktiva PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Oběžná aktiva	5 993	7 027	5 393	4 132	7 665	6 904	8 596	15 767	15 618	19 970	23 314
Zásoby	1 486	1 440	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pohledávky	78	202	88	94	137	6 826	5 750	7 038	10 443	7 009	15 788
Peněžní prostředky	78	202	88	94	137	78	2 846	8 729	5 175	12 961	7 526

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 14 Časové rozlišení aktiv PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Časové rozlišení aktiv	380	4 895	5 453	5 617	6 233	10 371	6 076	3 966	2 757	1 596	435
Náklady příštích období	380	4 895	5 204	5 395	5 993	6 291	5 079	3 918	2 757	1 596	435
Komplexní náklady příštích období	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Příjmy příštích období	0	0	249	222	240	4 080	997	48	0	0	0

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 15 Podkladová data pro vertikální a horizontální analýzu majetkové struktury PPS, a.s. (v tis. Kč)

Podkladová data											
Položka	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Aktiva celkem	47 913	54 291	51 658	48 738	49 723	49 433	42 416	42 840	44 913	43 864	43 695
Dlouhodobý majetek	41 514	42 369	40 812	38 989	35 825	32 158	27 744	23 107	26 538	22 298	19 946
Dlouhodobý nehmotný majetek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dlouhodobý hmotný majetek	41 520	42 349	40 792	38 468	35 304	31 637	27 223	22 586	23 717	19 477	17 125
Dlouhodobý finanční majetek	20	20	20	521	521	521	521	521	2 821	2 821	2 821
Oběžná aktiva	5 993	7 027	5 393	4 132	7 665	6 904	8 596	15 767	15 618	19 970	23 314
zásoby	1 486	1 440	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pohledávky	4 429	5 385	5 305	4 038	7 528	6 826	5 750	7 038	10 443	7 009	15 788
peněžní prostředky	78	202	88	94	137	78	2 846	8 729	5 175	12 961	7 526
krátkodobý finanční majetek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Časové rozlišení aktiv	380	4 895	5 453	5 617	6 233	10 371	6 076	3 966	2 757	1 596	435

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 16 Vertikální analýza majetkové struktury PPS, a.s.

Vertikální analýza (%)											
Základna = aktiva celkem											
Položka	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Aktiva celkem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Dlouhodobý majetek	86,64	78,04	79,00	80,00	72,05	65,05	65,41	53,94	59,09	50,83	45,65
Dlouhodobý nehmotný majetek	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Dlouhodobý hmotný majetek	86,66	78,00	78,97	78,93	71,00	64,00	64,18	52,72	52,81	44,40	39,19
Dlouhodobý finanční majetek	0,04	0,04	0,04	1,07	1,05	1,05	1,23	1,22	6,28	6,43	6,46
Oběžná aktiva	12,51	12,94	10,44	8,48	15,42	13,97	20,27	36,80	34,77	45,53	53,36
zásoby	3,10	2,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pohledávky	9,24	9,92	10,27	8,29	15,14	13,81	13,56	16,43	23,25	15,98	36,13
peněžní prostředky	0,16	0,37	0,17	0,19	0,28	0,16	6,71	20,38	11,52	29,55	17,22
krátkodobý finanční majetek	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Časové rozlišení aktiv	0,79	9,02	10,56	11,52	12,54	20,98	14,32	9,26	6,14	3,64	1,00

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 17 Horizontální analýza majetkové struktury PPS, a.s.

Horizontální analýza majetkové struktury				
Řetězové indexy				
Položka	Absolutní změna		Procentuální změna	
	2019/2018	2020/2019	2019/2018	2020/2019
Aktiva celkem	-1 049	-169	-2,34	-0,39
Dlouhodobý majetek	-4 240	-2 352	-15,98	-10,55
Dlouhodobý nehmotný majetek	0	0	0	0,00
Dlouhodobý hmotný majetek	-4 240	-2 352	-17,88	-12,08
Dlouhodobý finanční majetek	0	0	0	0,00
Oběžná aktiva	4 352	3 344	27,87	16,75
zásoby	0	0	0	0,00
pohledávky	-3 434	8 779	-32,88	125,25
peněžní prostředky	7 786	-5 435	150,45	-41,93
krátkodobý finanční majetek	0	0	0	0,00
Časové rozlišení aktiv	-1 161	-1 161	-42,11	-72,74

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Podkladová data pro analýzu pasiv PPS, a.s.

Tabulka 18 Pasiva PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis.Kč)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pasiva celkem	47 913	54 291	51 658	48 738	49 723	49 433	42 416	42 840	44 913	43 864	43 695
Vlastní kapitál	38 856	43 244	41 306	39 356	41 194	41 835	41 948	42 060	41 175	42 992	42 938
Cizí zdroje	9 057	11 047	10 352	9 382	8 529	7 598	468	780	3 738	942	757
Časové rozlišení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	412	20

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 19 Vlastní kapitál PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč)

Vlastní kapitál	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Základní kapitál	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Ážio a kapitálové fondy	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400
Fondy ze zisku	1 613	1 613	1 832	1 832	1 832	1 832	1 832	1 832	1 832	0	0
VH minulých let	13 515	10 843	15 012	13 074	11 124	12 963	13 602	13 717	13 828	14 775	16 522
VH běžného účetního období	-2 672	4 388	-1 938	-1 950	1 838	640	114	111	-885	1 747	16

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 20 Cizí zdroje PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč)

Cizí zdroje	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Závazky celkové	9 057	11 047	10 352	9 382	8 529	7 598	468	780	3 738	942	757
Závazky dlouhodobé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	26
Závazky krátkodobé	9 057	11 047	10 352	9 382	8 529	7 598	468	780	3 738	507	757
Časové rozlišení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	412	20

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 21 Podkladová data pro vertikální a horizontální analýzu finanční struktury PPS, a.s. (v tis. Kč)

Podkladová data											
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pasiva celkem	47 913	54 291	51 658	48 738	49 723	49 433	42 416	42 840	44 913	43 864	43 695
Vlastní kapitál	38 856	43 244	41 306	39 356	41 194	41 835	41 948	42 060	41 175	42 992	42 938
základní kapitál	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
ážio a kapitálové fondy	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400	6 400
fondy ze zisku	1 613	1 613	1 832	1 832	1 832	1 832	1 832	1 832	1 832	0	0
VH minulých let	13 515	10 843	15 012	13 074	11 124	12 963	13 602	13 717	13 828	14 775	16 522
VH běžného účetního obd	-2 672	4 388	-1 938	-1 950	1 838	640	114	111	-885	1 747	16
Cizí zdroje	9 057	11 047	10 352	9 382	8 529	7 598	468	780	3 738	942	757
Rezervy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Závazky celkové	9 057	11 047	10 352	9 382	8 529	7 598	468	780	3 738	942	757
Závazky dlouhodobé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	26
Závazky krátkodobé	9 057	11 047	10 352	9 382	8 529	7 598	468	780	3 738	507	757
Časové rozlišení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	412	20

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 22 Vertikální analýza finanční struktury PPS, a.s.

Vertikální analýza (%)											
Základna = pasiva celkem											
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pasiva celkem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Vlastní kapitál	81,10	79,65	79,96	80,75	82,85	84,63	98,90	98,18	91,68	98,01	98,27
Základní kapitál	41,74	36,84	38,72	41,04	40,22	40,46	47,15	46,69	44,53	45,60	45,77
Ážio a kapitálové fondy	13,36	11,79	12,39	13,13	12,87	12,95	15,09	14,94	14,25	14,59	14,65
Fondy ze zisku	3,37	2,97	3,55	3,76	3,68	3,71	4,32	4,28	4,08	0,00	0,00
VH minulých let	28,21	19,97	29,06	26,83	22,37	26,22	32,07	32,02	30,79	33,68	37,81
VH běžného účetního období	-5,58	8,08	-3,75	-4,00	3,70	1,29	0,27	0,26	-1,97	3,98	0,04
Cizí zdroje	18,90	20,35	20,04	19,25	17,15	15,37	1,10	1,82	8,32	2,15	1,73
Rezervy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Závazky celkové	18,90	20,35	20,04	19,25	17,15	15,37	1,10	1,82	8,32	2,15	1,73
Závazky dlouhodobé	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,06
Závazky krátkodobé	18,90	20,35	20,04	19,25	17,15	15,37	1,10	1,82	8,32	1,16	1,73
Časové rozlišení	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,94	0,05

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 23 Horizontální analýza finanční struktury PPS, a.s.

Horizontální analýza finanční struktury				
Řetězové indexy				
Položka	Absolutní změna		Procentuální změna	
	2019/2018	2020/2019	2019/2018	2020/2019
Pasiva celkem	-1 049	-169	-2,34	-0,39
Vlastní kapitál	1 817	-54	4,41	-0,13
Základní kapitál	0	0	0,00	0,00
Ážio a kapitálové fondy	0	0	0,00	0,00
Fondy ze zisku	-1 832	0	-100,00	0,00
VH minulých let	947	1 747	6,85	11,82
VH běžného účetního období	2 632	-1 731	-297,40	-99,08
Cizí zdroje	-2 796	-185	-74,80	-19,64
Rezervy	0	0	0,00	0,00
Závazky celkové	-2 796	-185	-74,80	-19,64
Závazky dlouhodobé	23	3	0,00	13,04
Závazky krátkodobé	-3 231	250	-86,44	49,31
Časové rozlišení	412	-392	0,00	-95,15

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Podkladová data pro analýzu výnosů PPS, a.s.**Tabulka 24 Výnosy PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč)**

Položka	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Výnosy celkem	32 756	35 317	16 793	14 495	15 993	12 631	11 657	10 353	14 024	15 882	11 653
Tržby z prodeje služeb	30 733	33 511	16 785	14 492	15 984	12 082	10 366	8 529	7 387	7 866	4 231
Jiné provozní výnosy	2 023	1 806	8	3	9	548	1 291	1 824	6 629	8 016	7 421
Provozní výsledek hospodaření	-2 572	4 895	-1 762	-1 841	1 974	778	220	171	-815	1 912	66
Výsledek hospodaření za účetní období	-2 672	4 388	-1 938	-1 950	1 838	640	114	111	-885	1 747	16

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 25 Podkladová data pro vertikální a horizontální analýzu výnosů PPS, a.s.

Podkladová data											
Položka	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Tržby z prodeje výrobků a služeb	30 733	33 511	16 785	14 492	15 984	12 082	10 366	8 529	7 387	7 866	4 231
Ostatní provozní výnosy	2023	1806	8	3	9	548	1291	1824	6637	8016	7421
Výnosy z dlouhodobého finančního majetku – podíly	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Výnosové úroky a podobné výnosy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostatní finanční výnosy	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Výnosy celkem	32 756	35 317	16 793	14 495	15 993	12 631	11 657	10 353	14 024	15 882	11 653

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 26 Vertikální analýza výnosů PPS, a.s.

Vertikální analýza výnosů (%)											
Základna = výnosy											
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Tržby z prodeje výrobků a služeb	93,82	94,89	99,95	99,98	99,94	95,65	88,93	82,38	52,67	49,53	36,31
Ostatní provozní výnosy	6,18	5,11	0,05	0,02	0,06	4,34	11,07	17,62	47,33	50,47	63,68
Výnosy z dlouhodobého finančního majetku – podíly	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Výnosové úroky a podobné výnosy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ostatní finanční výnosy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Výnosy celkem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 27 Horizontální analýza výnosů PPS, a.s.

Horizontální analýza výnosů				
Řetězové indexy				
Položka	Absolutní změna		Procentuální změna	
	2019/2018	2020/2019	2019/2018	2020/2019
Tržby z prodeje výrobků a služeb	479	-3 635	6,48	-46,21
Ostatní provozní výnosy	1 379	-595	20,78	-7,42
Výnosy z dlouhodobého finančního majetku – podíly	0	0	0,00	0,00
Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	0	0	0,00	0,00
Výnosové úroky a podobné výnosy	0	0	0,00	0,00
Ostatní finanční výnosy	0	1	0,00	0,00
Výnosy celkem	1 858	-4 229	13,25	-26,63

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Podkladová data pro analýzu nákladů PPS, a.s.**Tabulka 28 Náklady PPS, a.s., v letech 2010–2020 (v tis. Kč)**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Výkonová spotřeba	11635	15391	9917	8567	5889	5120	4435	3344	6578	6981	6068
Osobní náklady	13133	12519	4624	4231	4473	1491	1468	1583	2945	2317	1798
Úprava hodnot v provozní oblasti	3 531	3 070	2 638	3 345	3 432	4 896	5 230	4 994	5 030	4 336	3 253
Ostatní provozní náklady	11659	10145	2087	589	654	345	304	261	286	336	467
Nákladové úroky a podobné náklady	0	0	0	105	113	103	37	0	0	0	0
Ostatní finanční náklady	58	54	30	40	12	11	8	9	7	7	5
Daň z příjmu	-81	518	21	-31	32	25	61	51	63	158	46
Náklady celkem	39 935	41 697	19 317	16 846	14 605	11 991	11 543	10 242	14 909	14 135	11 637

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 29 Podkladová data pro vertikální a horizontální analýzu nákladů PPS, a.s.

Podkladová data											
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Výkonová spotřeba	11635	15391	9917	8567	5889	5120	4435	3344	6578	6981	6068
Změna stavu zásob vlastní činnosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aktivace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Osobní náklady	13133	12519	4624	4231	4473	1491	1468	1583	2945	2317	1798
Úprava hodnot v provozní oblasti	3 531	3 070	2 638	3 345	3 432	4 896	5 230	4 994	5 030	4 336	3 253
Ostatní provozní náklady	11659	10145	2087	589	654	345	304	261	286	336	467
Náklady vynaložené na prodané podíly	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady související s ostatním dlouhodobým finančním majetkem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Úpravy hodnot a rezervy ve finanční oblasti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nákladové úroky a podobné náklady	0	0	0	105	113	103	37	0	0	0	0
Ostatní finanční náklady	58	54	30	40	12	11	8	9	7	7	5
Daň z příjmu	-81	518	21	-31	32	25	61	51	63	158	46
Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady celkem	39935	41697	19317	16846	14605	11991	11543	10242	14909	14135	11637

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 30 Vertikální analýza nákladů PPS, a.s.

Vertikální analýza nákladů (%)											
Základna = náklady											
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Výkonová spotřeba	29,13	36,91	51,34	50,85	40,32	42,70	38,42	32,65	44,12	49,39	52,14
Změna stavu zásob vlastní činnosti	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aktivace	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Osobní náklady	32,89	30,02	23,94	25,12	30,63	12,43	12,72	15,46	19,75	16,39	15,45
Úprava hodnot v provozní oblasti	8,84	7,36	13,66	19,86	23,50	40,83	45,31	48,76	33,74	30,68	27,95
Ostatní provozní náklady	29,19	24,33	10,80	3,50	4,48	2,88	2,63	2,55	1,92	2,38	4,01
Náklady vynaložené na prodané podíly	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Náklady související s ostatním dlouhodobým finančním majetkem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Úpravy hodnot a rezervy ve finanční oblasti	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nákladové úroky a podobné náklady	0,00	0,00	0,00	0,62	0,77	0,86	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00
Ostatní finanční náklady	0,15	0,13	0,16	0,24	0,08	0,09	0,07	0,09	0,05	0,05	0,04
Daň z příjmu	-0,20	1,24	0,11	-0,18	0,22	0,21	0,53	0,50	0,42	1,12	0,40
Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Náklady celkem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,0	100,00	100,00

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Tabulka 31 Horizontální analýza nákladů PPS, a.s.

Horizontální analýza nákladů				
Řetězové indexy				
	Absolutní změna		Procentuální změna (%)	
	2019/2018	2020/2019	2019/2018	2020/2019
Výkonová spotřeba	403	-913	6,13	-13,08
Změna stavu zásob vlastní činnosti	0	0	0,00	0,00
Aktivace	0	0	0,00	0,00
Osobní náklady	-628	-519	-21,32	-22,40
Úprava hodnot v provozní oblasti	-694	-1083	-13,80	-24,98
Ostatní provozní náklady	50	131	17,48	38,99
Náklady vynaložené na prodané podíly	0	0	0,00	0,00
Náklady související s ostatním dlouhodobým finančním majetkem	0	0	0,00	0,00
Úpravy hodnot a rezervy ve finanční oblasti	0	0	0,00	0,00
Nákladové úroky a podobné náklady	0	0	0,00	0,00
Ostatní finanční náklady	0	-2	0,00	-28,57
Daň z příjmu	95	-112	150,79	-70,89
Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům	0	0	0,00	0,00
Náklady celkem	-774	-2498	-5,19	-17,67

Zdroj: vlastní zpracování, eJustice (2022)

Výpočet poměrových ukazatelů PPS, a.s.**Tabulka 32 Výpočet rentability aktiv PPS, a.s. (v %)**

údaje v tis. Kč	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
EBIT	-7202	-5808	-2473	-2237	1545	778	220	171	-815	1912	66
Aktiva celkem	47 913	54 291	51 658	48 738	49 723	49 433	42 416	42 840	44 913	43 864	43 695
ROA	-15,03%	-10,70%	-4,79%	-4,59%	3,11%	1,57%	0,52%	0,40%	-1,81%	4,36%	0,15%

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Tabulka 33 Výpočet rentability vlastního kapitálu PPS, a.s. (v %)

údaje v tis. Kč	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Čistý zisk	-2672	4388	-1938	-1950	1838	640	114	111	-885	1747	16
Vlastní kapitál	38 856	43 244	41 306	39 356	41 194	41 835	41 948	42 060	41 175	42 992	42 938
ROE	-6,88%	10,15%	-4,69%	-4,95%	4,46%	1,53%	0,27%	0,26%	-2,15%	4,06%	0,04%

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Tabulka 34 Výpočet rentability tržeb PPS, a.s. (v %)

údaje v tis. Kč	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
EBIT	-7202	-5808	-2473	-2237	1545	778	220	171	-815	1912	66
Tržby celkem	30 733	33 511	16 785	14 492	15 984	12 082	10 366	8 529	7 387	7 866	4 231
ROS	-23,43%	-17,33%	-14,73%	-15,44%	9,67%	6,44%	2,12%	2,00%	-11,03%	24,31%	1,56%

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Tabulka 35 Výpočet doby obratu aktiv PPS, a.s. (ve dnech)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Tržby	30 733	33 511	16 785	14 492	15 984	12 082	10 366	8 529	7 387	7 866	4 231
Celková aktiva	47 913	54 291	51 658	48 738	49 723	49 433	42 416	42 840	44 913	43 864	43 695
Doba obratu aktiv	569,04	591,33	1123,33	1227,53	1135,44	1493,38	1493,52	1833,35	2219,2	2035,39	3769,48

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Tabulka 36 Výpočet doby splatnosti pohledávek PPS, a.s. (ve dnech)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Krátkodobé pohledávky	4 293	5 260	5 200	3 902	7 423	6 657	5 631	6 967	10 435	7 009	15 788
Tržby	30 733	33 511	16 785	14 492	15 984	12 082	10 366	8 529	7 387	7 866	4 231
Doba splatnosti pohledávek	50,99	57,29	113,08	98,28	169,51	201,11	198,27	298,15	515,61	325,23	1362,00

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Tabulka 37 Výpočet doby splatnosti krátkodobých závazků PPS, a.s. (ve dnech)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Krátkodobé závazky	9 057	11 047	10 352	9 382	8 529	7 598	468	780	3 738	507	757
Tržby	30 733	33 511	16 785	14 492	15 984	12 082	10 366	8 529	7 387	7 866	4 231
Doba splatnosti krátkodobých závazků	107,57	120,32	225,11	236,30	194,76	229,54	16,48	33,38	184,70	23,53	65,30

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Tabulka 38 Výpočet celkové zadluženosti PPS, a.s. (v %)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cizí zdroje	9 057	11 047	10 352	9 382	8 529	7 598	468	780	3 738	942	757
Aktiva	47 913	54 291	51 658	48 738	49 723	49 433	42 416	42 840	44 913	43 864	43 695
Celková zadluženost	18,90%	20,35%	20,04%	19,25%	17,15%	15,37%	1,10%	1,82%	8,32%	2,15%	1,73%

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Tabulka 39 Výpočet koeficientu samofinancování PPS, a.s. (v %)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Vlastní kapitál	38 856	43 244	41 306	39 356	41 194	41 835	41 948	42 060	41 175	42 992	42 938
Aktiva	47 913	54 291	51 658	48 738	49 723	49 433	42 416	42 840	44 913	43 864	43 695
Koeficient samofinancování	81,10	79,65	79,96	80,75	82,85	84,63	98,90	98,18	91,68	98,01	98,27

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Příloha 1 Otázky strukturovaného rozhovoru

1.	S jakými cestovními kancelářemi jste spolupracovali před propuknutím pandemie a s jakými spolupracujete nyní?
2.	Jaké jste měli nejčastěji turisty a jaké máte teď? (národnost)
3.	Jaký je průměrný počet plaveb za měsíc? (před propuknutím covid-19 a nyní)
4.	Jaká plavba je nejčastější/nejméně častá? (před propuknutím covid-19 a nyní)
5.	Jaký byl nejlepší a nejhorší rok společnosti z hlediska výnosnosti, proč?
6.	Jak velký vliv má sezónnost?
7.	Jaké jsou nejefektivnější měsíce – které vynášejí nejvíce a jak je to nyní během pandemie
8.	Změnil se vlivem epidemie počet stálých zaměstnanců?
9.	Jaká je obchodní strategie z hlediska prodeje lístků na jednotlivé plavby?
10.	Změnila se Vaše obchodní strategie při propuknutí pandemie, příp. jak?
11.	Jaké jsou denní / měsíční náklady (příp. i výnosy) společnosti?
12.	Jak vidíte vývoj společnosti v blízké budoucnosti?

Zdroj: vlastní zpracování, 2022

Tabulka 40 Počty plaveb GTS gastro travel service, s.r.o., v roce 2020 a 2021

	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
2020	103	97	35	0	0	15	43	59	25	0	0	0
2021	0	0	0	0	1	30	52	41	55	22	10	15

Zdroj: vlastní zpracování, 2022