

Vyšší odborná škola Střední průmyslová škola dopravní, Praha 1, Masná 18

Masná 18, 110 00 Praha 1

OBOR VZDĚLÁNÍ

37-41-M/01 Provoz ekonomika dopravy

ZAMĚŘENÍ

Dopravní služby v cestovním ruchu

Maturitní práce

Pravidelná autobusová linka Praha – Athény



VYŠŠÍ ODBORNÁ ŠKOLA
A STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ
PRAHA 1, MASNÁ 18

Obor vzdělání: **37-41-M/01 Provoz a ekonomika dopravy**
Zaměření: **Dopravní služby v cestovním ruchu**
Školní rok: **2019/2020**
Třída: **DC4**

Jméno a příjmení žáka: **Alexandr DOLEJŠÍ**

ZADÁNÍ MATURITNÍ PRÁCE

Téma: **Zavedení pravidelné autobusové linky Praha - Atény**

- Podnikatelský záměr
- Legislativní podmínky
- Provozní informace, pracovní dispozice řidičů
- Doplnkové služby a marketing

Vedoucí maturitní práce: **Ing. Karel Zíka**

**VOŠ a SPŠD, Praha 1, Masná 18
Masná 18, 110 00 Praha 1**

Datum odevzdání práce: **26. února 2020**

Práce se odevzdává ve **třech vyhotoveních a v elektronické podobě.**

Délka obhajoby práce před zkušební maturitní komisí: **20 min**

V Praze dne 15. ledna 2020


Ing. Josef Ineman
ředitel školy

Příloha:

- č. 1: Způsob zpracování a pokyny k obsahu a rozsahu maturitní práce
Kritéria pro hodnocení maturitní práce
- č. 2: Vzor titulního listu
- č. 3: Vzor prohlášení a souhlasu

Prohlašuji, že maturitní práci jsem vypracoval samostatně na základě uvedeného seznamu použité literatury.

Souhlasím, aby tato maturitní práce byla použita k výukovým účelům Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy dopravní, Praha 1, Masná 18.

Dne

.....

podpis žáka

Shrnutí

Tato maturitní práce je představením fiktivní firmy Europe Travel, zejména pojednává o jedné z nabízených služeb, konkrétně o provozování autobusové dopravy na pravidelné lince z Prahy do Athén. Práce mimo jiné představuje historii provozu linek na trase, její současnost, prezentuje zavedení nové pravidelné linky na stávající trh, a to včetně provozování linky po straně legislativní, a to od nejrůznějších dohod o možnosti provozování dopravy v EU i mimo ni až po soudržnost s nařízením EU a EK č. 561/2006 a Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, vysvětluje podnikatelský záměr či například odhaluje provozní informace. Veškeré informace zmíněné v práci ve spojení s firmou Europe Travel nejsou založeny na skutečnosti.

Obsah

Úvod	1
1.1 Historie linky.....	1
1.2 Současný provoz na lince	2
2 Podnikatelský záměr	3
2.1 O Europe Travel.....	3
2.2 Naše strategie.....	3
2.3 Spolupráce Europe Travel & Korona Travel	4
2.4 Europe Travel jako jednotlivec.....	4
2.5 Autokary na linku Praha – Athény.....	5
2.6 Doplnkové služby na palubě autobusu	6
2.7 Návazné služby pro naše klienty	6
3 Legislativní podmínky.....	7
3.1 Povolení k provozování dopravy	7
3.2 Provozování mezinárodní dopravy.....	7
3.3 Licence k provozování linky.....	7
3.4 Smluvní přepravní podmínky	8
3.5 Hraniční přechody	8
3.5.1 Röszke/Horgoš.....	9
3.5.2 Preševo/Tabanovce.....	9
3.5.3 Bogorodica/Evzoni	9
4 Autobusová linka Praha – Athény	10
4.1 Trasa linky.....	10
4.2 Zastávky na trase.....	11
4.3 Přestávky na trase	11
4.4 Jízdní řád linky	13
5 Pracovní režimy řidičů.....	14
5.1 Nařízení ES č. 561/2006 a AETR	14
5.2 Výklad nařízení ES č. 561/2006	14
5.2.1 Doba výkonu a povinného odpočinku.....	14
5.2.2 Doba řízení a bezpečnostní přestávky.....	15
5.2.3 Doba řízení a bezpečnostní přestávky v režimu osádky.....	15
5.2.4 Doba řízení v noci.....	15

5.2.5	Jiná práce a pracovní pohotovost	15
5.3	Pracovní dispozice řidičů a převozníků	16
6	Náklady na provoz linky	18
6.1	Vozidlo.....	18
6.1.1	Operativní leasing vozidla	18
6.1.2	Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.....	18
6.1.3	Havarijní pojištění.....	18
6.1.4	Pojištění čelního skla	18
6.1.5	Pojištění asistenčních služeb a následný servis.....	19
6.1.6	Náhradní dopravci.....	19
6.1.7	Amortizace vozu.....	20
6.1.8	Pohonné hmoty.....	20
6.1.9	Mýtné	20
6.1.10	Poplatky za vjezd do prostor autobusových nádraží.....	21
6.1.11	Silniční daň	24
6.2	Zaměstnanci	24
6.2.1	Finanční ohodnocení řidičů	25
6.2.2	Finanční ohodnocení převozníků	25
6.2.3	Stravné řidičům	25
6.2.4	Ubytování řidičů	25
7	Finanční stránka autobusové linky.....	26
7.1	Celková kalkulace nákladů během jedné cesty.....	26
7.2	Druhy jízdenek.....	26
7.3	Slevové průkazy.....	27
7.4	Ceník jízdného	27
8	Rezervační systém.....	28
8.1	Prodejní místa	28
8.2	Náležitosti jízdenky	28
8.3	Validace jízdních dokladů.....	29
8.4	Zasedací pořádek a místenky	30
	Závěr.....	31
	Zdroje	

Seznam fotografií

Fotografie 1: Autobus Setra 417 HDH – firmy Korona Travel	2
Fotografie 2: Mercedes-Benz Tourismo 17RHD – firmy Europe Travel	5
Fotografie 3: Hraniční přechod Tompa v Maďarsku	9
Fotografie 4: Zastávka autobusu Bratislava, Mlynské Nivy.....	11
Fotografie 5: Čerpací stanice EKO - Olympus Plaza 2 na dálnici A1 u města Vrčin	12
Fotografie 6: Larisa, Bus Station NIAVIS.....	23
Fotografie 7: Kancelář v ulici Košická v Bratislavě.....	29

Seznam obrázků

Obrázek 1: Logo Europe Travel	3
Obrázek 2: Jednotná značka linky „PrahaAthina"	4
Obrázek 3: Logo systému Fun on Board.....	6
Obrázek 4 - Mapa trasy linky.....	10
Obrázek 5: Zasedací pořádek v autobusu Mercedes-Benz Tourismo 17 RHD	30

Seznam tabulek

Tabulka 1: Jízdní řád linky v podobě pro cestující ve směru do Athén	13
Tabulka 2: Vozový jízdní řád linky pro řidiče ve směru do Athén	13
Tabulka 3: Pracovní dispozice řidičů a převozníků pro trasu Praha – Athény	17
Tabulka 4: Vysvětlivky k symbolům AETRu	17
Tabulka 5: Ceník mýtného pro trasu Praha – Athény	21
Tabulka 6: Kalkulace reálných nákladů jedné cesty	26
Tabulka 7: Ceník jízdného v trasách Praha – Athény a Athény – Praha	27

Úvod

Athény, jakožto hlavní město Řecka, volí ročně desítky tisíc turistů jako cílovou destinaci pro svou dovolenou. Z Prahy se však dostaneme do Athén přes několik dalších měst, které jsou nejen v sezóně turisticky atraktivní, ať už jsou to města v blízkosti Prahy, jako Brno, Bratislava nebo Budapešť, které spolu s Prahou mohou navštěvovat turisté z Řecka, nebo naopak města v Řecku, jako například Thessaloniki a Lamia, pro svou velikost a počet navazujících linek do vnitrozemí nebo Katerini a Leptokarya, jakožto typická přímořská letoviska. Na jednu stranu míří z Prahy do Řecka ročně desítky autobusů různých společností, které provozují přepravu pro cestovní kanceláře za zavřenými dveřmi pro předem určené vybrané skupiny cestujících s vyloučením ostatních osob, na druhou stranu, jenom jediná firma zajišťuje tuto linku formou pravidelné dopravy.

1.1 Historie linky

Historie této linky je již poměrně dlouhá a vzhledem k tomu, s čím vším se musela v průběhu své existence potýkat, je i velice zajímavá. Pravidelná autobusová doprava je na této trase zajišťována již od roku 1994, kdy Ioannis Siamos, dodnes majitel firmy, prostřednictvím své firmy Korona Travel, začal linku provozovat. On i jeho 7 bratrů jsou podnikateli v silniční dopravě a každý z nich provozuje některou z významných linek vedoucích z Athén a v roce 2007 Ilias, jeden z nich, převzal dopravu na lince Athény – Praha se svou firmou, tehdy s názvem International Lines.

V průběhu let se firma musela vypořádat s mnoha problémy, které mohly dopravu ohrozit, jako například rozsáhlá zemětřesení, požáry, či povodně v Řecku, válka v tehdejší Jugoslávii, zejména v letech 1997–2001, kdy byla linka vedena objízdnou trasou přes Bulharsko a Rumunsko nebo první vlna uprchlické krize v roce 2015, kdy autobusy musely čelit davům běženců. Firma taktéž musela vybudovat dobré vztahy s policií a úředníky celní správy, neboť i to je v této dopravě stěžejní. V letech 2008–2015 se firmě snažila konkurovat cestovní kancelář Nikolas Tours, která zavedla pravidelnou linku z Ostravy do Thessaloniki.

1.2 Současný provoz na lince

V současné době linku provozuje opět dopravce Ioannis Siamos, Ltd., pod obchodní značkou Korona Travel a jeho autobusy stále vyjíždí každý čtvrtek z Athén a každou sobotu z Prahy. První změnou je přidání jednoho spoje týdně v letní turistické sezóně, která trvá od 1.6 do 30.9. Ten vyjíždí z Athén každou sobotu a z Prahy každé pondělí. Turisté se tak mohou dostat do Řecka ve větším počtu a častěji. Druhou změnou je odkoupení firmy Nikolas Tours, respektive její linky z Ostravy do Thessaloniki. Korona Travel tedy nyní provozuje i rozvětvení linky z Brna do Ostravy a stejně tak z Bratislavy do Vídně.



Fotografie 1: Autobus Setra 417 HDH – firmy Korona Travel

2 Podnikatelský záměr

2.1 O Europe Travel

Europe Travel je fiktivní firma, jejíž koncept vznikl v hodinách předmětů fiktivní firma a logistika cestovního ruchu. Jejím sloganem je „Safety, Speed, Comfort“ a v tomto duchu provozuje dopravu téměř po celé střední Evropě. Hlavním cílem je přinést na trh dopravy revoluci v podobě linek, které doposud chyběly, či takových, které doplňují stávající infrastrukturu. Interní provoz firmy nabízí propracované systémy střídání řidičů, výměny autobusů, přejezdů linek a návaznosti vlastních spojů, pro zajištění maximální efektivity a rentability všech spojů a v neposlední řadě pro co největší globální pokrytí celé střední Evropy a přilehlého okolí. V současné době firma provozuje dvě vnitrostátní linky (Praha – Brno – Olomouc – Ostrava a Praha – Brno – Břeclav – Lanžhot), dvě mezinárodní linky (Praha – Brno – Vídeň – Bratislava – Győr – Budapešť – Siófok a Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Náchod – Nysa – Wrocław – Dresden – Berlin) a jednu sezónní linku (Praha – Brno – Bratislava – Budapešť – Záhřeb – Vodice – Šibenik – Trogir – Split). Firma se nyní rovněž chystá začít provozovat celoroční autobusovou linku z Prahy do Athén.



Obrázek 1: Logo Europe Travel

2.2 Naše strategie

Nepůjdeme na trh s tím, že budeme ostatním dopravcům přebírat klienty nekalými praktikami. Půjdeme na něj s tím, že doplníme stávající nabídku linek a cestujícím tak nabídneme nové možnosti, jak cestovat. Jak již bylo v úvodu zmíněno, Řecko je pro Čechy velice atraktivní destinací, zejména v létě a naopak, spousta obyvatel Řecka bydlících v ČR se například o vánočních svátcích vrací zpět do své rodné země na návštěvy k rodinám. Hodláme využít toho, že na takto, z našeho pohledu významné dopravní cestě, funguje pouze jediný dopravce a staneme se druhým.

2.3 Spolupráce Europe Travel & Korona Travel

Protože naše strategie není invazivní, rádi bychom v první řadě zkusili navrhnout stávajícímu dopravci domluvu o vzájemné spolupráci na zkvalitňování služeb. Konkrétně spolupráci na provozování linky Praha – Athény, a to způsobem vzájemných marketingových akcí, jednotných cen jízdného, sjednocení poskytovaných doplňkových a návazných služeb, nastavení standardů kvality, společného rezervačního systému a vytvoření jednotné značky linky (#PrahaAthina) pro snazší orientaci cestujících. K oboustranné spokojenosti by platilo, že každá cesta pod hlavičkou společné značky #PrahaAthina znamená 25% podíl z tržby pro partnerskou společnost.



Obrázek 2: Jednotná značka linky „PrahaAthina“

2.4 Europe Travel jako jednotlivec

Jsme však připraveni vejít na tuto trasu i jako jednotlivci, mimo jakoukoliv spolupráci. Cestujícím chceme nabídnout pohodlí, kvalitu a bezpečnost, které si zejména během takto dlouhé cesty jako naši klienti zaslouží a věříme, že se k nám pro svou spokojenost budou rádi vracet. Pokryjeme dny, kdy konkurenční dopravce nejedí, avšak poptávka po přepravě přetrvává, nasadíme vícero spojů týdně o letních prázdninách a setrváme v provozu i o vánočních svátcích, kdy je poptávka po přepravě téměř rovnající se letnímu období, avšak nabídka spojů je značně omezená.

Trasa naší linky se nikterak zvlášť neliší od trasy linky původního dopravce, neboť nabízí nejrychlejší a nejdostupnější možnost, jak se dostat do Řecka. Naše výhoda však spočívá mimo jiné i v tom, že na všechny nástupní místa směrem do Řecka, navazuje některá z našich stávajících linek, a proto jsme schopni obsloužit větší území než stávající dopravce, a to vše i mnohem rychleji.

2.5 Autokary na linku Praha – Athény

Naše firma operuje výhradně s luxusními zájezdovými autokary. Ty nejlepší z nejlepších naleznete i na této lince. Vozy prochází pravidelnou pečlivou údržbou a jednou za 6 měsíců i technickou kontrolou. Bezpečnost jízdy hlídají nejmodernější systémy aktivní i pasivní bezpečnosti a každé naše vozidlo splňuje i přísné emisní normy. Naše cestující jistě potěší vybavení našich autobusů jako např.:

- Wi-Fi fungující v každém státě na geografickém území Evropy
- Zásuvky 230 V u každého dvousedadla
- Celovozová dvouzónová klimatizace
- Tříbodové bezpečnostní pásy na každém sedadle
- AV Systém
- Toaleta



Fotografie 2: Mercedes-Benz Tourismo 17RHD – firmy Europe Travel

2.6 Doplnkové služby na palubě autobusu

Kromě dnes již běžných standardů na palubě, mohou cestující v našich autobusech využít například samoobslužného kávovaru s teplými nápoji za zvýhodněnou cenu, osvěžit se studeným nápojem, či se posílit drobným občerstvením z našeho bufetu. Stejně tak se cestující mohou na tuto dlouhou cestu připravit zakoupením jednorázového cestovního polštářku nebo dečky u našeho personálu, nebo se v průběhu cesty zabavit naším multimediálním systémem Fun on Board, který je součástí dotykových displejů od firmy Funtoro, které jsou zabudované v každé sedačce, na nichž může každý individuálně a dle vlastního výběru sledovat nejrůznější filmy, poslouchat vysílání místního rádia, sledovat cestu na online mapě, surfovat po internetu, připojit své mobilní zařízení, či sledovat dění před autobusem prostřednictvím IP kamery vpředu.



Obrázek 3: Logo systému Fun on Board

2.7 Návazné služby pro naše klienty

Kromě toho, aby našim cestujícím cesta s námi rychleji utekla, máme připraveno také několik typů na to, jak jim cestu s námi co nejvíce zpříjemnit. Všem klientům, kteří s námi cestují, nabízíme například poukázky na 25% slevu z nákupu v řetězcích restaurací Olympus Plaza, u kterých uskutečňujeme pravidelné přestávky, dále nabízíme možnosti zakoupení zvýhodněných kombinovaných jízdenek při cestování s přestupem nebo službu TAXI na náš účet od místa zastávky do vzdálenosti 10 km. Při výstupu cestující obdrží od našeho personálu malý dárek na památku. Při zakoupení zpáteční jízdenky mají cestující nárok na 15 % slevu z ceny jízdného.

3 Legislativní podmínky

3.1 Povolení k provozování dopravy

Firma Europe Travel na této lince provozuje výhradně autokary. Jedná se tedy o vozidla, která svou kapacitou převyšují 9 míst k sezení včetně řidiče a jsou těžší než 3,5 tuny. Tento druh silniční dopravy, který je určen pro cizí potřeby, podléhá ustanovení § 4 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, který udává povinnost dopravci provozovat dopravu výhradně na základě vydané koncesní listiny, tedy povolení k podnikání v daném oboru, která je zároveň doložením jeho odborné a finanční způsobilosti k tomu, potvrzením adresy sídla uvedeného v rejstříku, či jeho dobré pověsti.

3.2 Provozování mezinárodní dopravy

V případě mezinárodní dopravy musí Europe Travel, který již vlastní koncesní listinu povolující podnikání v silniční dopravě s výše uvedenými vozidly, žádat o vydání dalšího oprávnění, kterým je Licence Společenství, jinak také známá jako Eurolicence, která nahrazuje vstupní povolení na území všech států EU, tedy v našem případě Slovensko, Maďarsko a Řecko. Originál listiny je uložený v sídle firmy a každé naše vozidlo vypravované na zahraniční linky je vybaveno úředně ověřenou kopií.

3.3 Licence k provozování linky

Samotnou linku může naše firma provozovat pouze na základě licence. Licence v mezinárodní dopravě vydává na základě žádosti Ministerstvo Dopravy ČR, které jejím udělením dává najevo nejen souhlas, ale také vyřešení veškerých právních náležitostí s ministerstvy dopravy ostatních tranzitních států, včetně cílového. Každý dopravce, který provozuje mezinárodní dopravu, musí mít v cílovém státě svého partnera, kterým je pro naši firmu společnost KTEL N. Thessalonikis. Kromě partnera v cílovém státě máme smluvní dopravce i v tranzitních státech, což nám značně usnadňuje plnění některých právních náležitostí. Mimo licence, musí být firma pro vjezd na území Srbska a Makedonie také držitelem tranzitního povolení, jehož vydání, i pro osobní dopravu, zprostředkuje ČESMAD Bohemia. Na území ostatních států platí výše zmíněná Eurolicence. Naše pravidelná linka nepodléhá dohodě INTERBUS. Ke kladnému vyřešení žádosti o licenci na provozování linky musí dopravce přiložit kromě samotné žádosti také návrh jízdního řádu, vlastní návrh tarifu, návrh vlastních smluvních podmínek, dále návrhy pracovních režimů řidičů, včetně nepřetržitých dob řízení a následných přestávek a odpočinků. Veškeré tyto náležitosti jsou popsány v kapitolách níže.

3.4 Smluvní přepravní podmínky

Stejně jako ostatní firmy, které provozují veřejnou linkovou dopravu, má i naše firma dle zákona č.111/1994 Sb., o silniční dopravě povinnost vydat a uveřejnit smluvní přepravní podmínky, které jsou veřejnosti v plném znění nebo je jejich podstatná část k dispozici v místech k tomu určených, jako např. vozidla, prostory nástupiště, vestibuly nebo prodejní místa tak, jak je nařízeno vyhláškou č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, která udává základní náležitosti podmínek a i proto jsou smluvní přepravní podmínky napříč dopravními firmami v základních bodech obdobné. Výjimky v našich podmínkách tvoří ty body, které se vztahují k nepravděpodobnostem, se kterými se lze setkat výhradně na trase z Prahy do Athén, například z důvodu odlišných zákonů v ostatních státech. Mezi takové podmínky patří například body:

- Jízdenka je bez razítka kanceláře neplatná.
- Osoby mladší 18 let nejsou oprávněni cestovat bez dozoru.
- Děti cestující bez rodičů nebo s jedním z rodičů musí mít povolení k vycestování.
- Vnitrostátní doprava na území Česka, Slovenska, Maďarska, Srbska, Makedonie a Řecka není povolena.
- Je zakázáno přepravovat více, než 2 krabičky cigaret na osobu.
- Časy odjezdů nejsou garantovány a mohou se vlivem nepředvídatelných situací vzniklých během cesty změnit.
- Jeden cestující má nárok na bezplatnou přepravu jednoho příručního zavazadla a dvou kufrů určených k uložení do zavazadlového prostoru o maximální hmotnosti 35 Kg.

3.5 Hraniční přechody

Autobus na své trase projíždí celkem pěti dvojicemi hraničních přechodů a na třech z nich dochází pravidelně k celním i pasovým kontrolám. Na všech těchto hraničních přechodech předkládají řidiči osvědčení o technické způsobilosti autobusu k provozu, jeho zelenou kartu, jmenný seznam cestujících a spolu s cestujícími i své cestovní pasy. Pobyt na hraničním přechodu se pohybuje v řádu od 30 minut až do několika hodin v závislosti na sezóně i aktuální službě celníků.

Nutno podotknout, že Evropská unie má dohodu se Srbskem i Makedonií, která umožňuje občanům EU prokazovat se na území těchto dvou zemí, za předpokladu toho, že se jedná o návštěvu trvající do 24 hodin, pouze občanským průkazem, tudíž není nutné mít s sebou cestovní pas, který však i přes tuto možnost cestujícím doporučujeme. Platnost obou průkazů totožnosti musí být minimálně 6 měsíců po datu kontroly na hraničním přechodu.

3.5.1 Rösze/Horgoš

Na maďarské straně dochází ke kontrole autobusu po výstupu cestujících, kteří jsou povinni projít pasovou kontrolou u úředníka v kanceláři. V některých případech je autobus kontrolován i uvnitř zavazadlového prostoru. Na srbské straně nastupuje srbský celník do autobusu, vybírá cestovní pasy a odnáší je ke kontrole do kanceláře. Po kontrole vrací pasy řidičům, kteří je rozdají zpět cestujícím.

3.5.2 Preševo/Tabanovce

Na srbské straně dochází opět ke kontrole formou vizuální kontroly pasu a následné kontroly v počítači, přičemž se často stává, zejména cestou zpět do Prahy, že je autobus poslán na rentgenovou kontrolu. Na Makedonské straně celníci vstupují do autobusu a provádí většinou pouze vizuální kontrolu pasu, následovanou udělením tranzitního víza ve formě razítka.

3.5.3 Bogorodica/Evzoni

Na Makedonské straně zde často dochází ke kontrolám zavazadlového prostoru, výjimečně může dojít i k namátkové kontrole jednotlivých kufrů. Na Řecké straně probíhá běžná kontrola cestovních pasů prostřednictvím počítače.

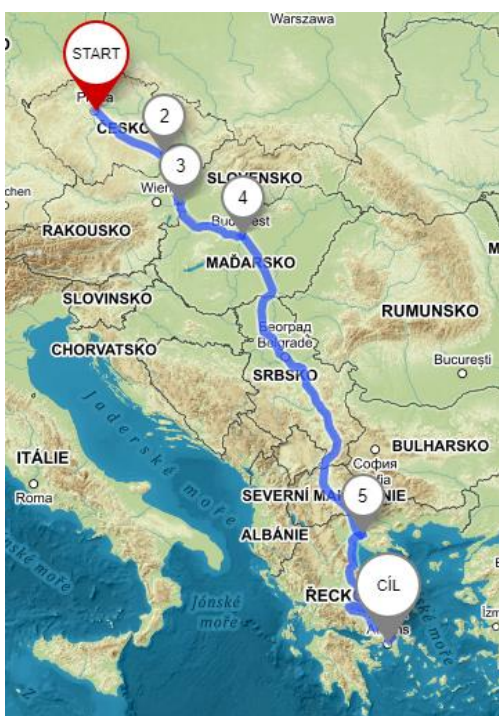


Fotografie 3: Hraniční přechod Tompa v Maďarsku

4 Autobusová linka Praha – Athény

4.1 Trasa linky

Naše linka vyjíždí v ranních hodinách z Prahy a pokračuje přes Brno na hraniční přechod Břeclav/Brodské, kudy se dostane na Slovensko. Přes něj pokračuje k maďarskému hraničnímu městu Rajka a na dálnici M1, která kolem měst Győr a Tatabánya vede do Budapešti, odkud směřuje na maďarsko-srbský hraniční přechod Röszke/Horgoš. V sezóně bývá tento hraniční přechod obtížně průjezdný vlivem silné individuální dopravy, i kvůli ostatním turistickým autokarům, proto jej zpravidla naši řidiči objíždí alternativním hraničním přechodem Tompa/Kelebija, vzdáleného přibližně 50 km. Linka dále pokračuje po dálnici A1, která je součástí Evropské silnice E75, na jih Srbska a míjí města Novi Sad, hlavní město Bělehrad, Niš a přijíždí na hraniční přechod Preševo/Kumanovo, s republikou Severní Makedonie, kterou projede celou. Na jejím konci, na hraničním přechodu Bogorodica/Evzoni, je vstup do Řecka. Zde linka zastavuje v Thessaloniki, druhém největším městě Řecka, dále zastavuje v turistických letoviscích, jako Leptokarya, Katerini nebo Nei Pori a přijíždí do měst Larisa a Lamia, odkud směřuje již přímo do Athén, kde končí.



Obrázek 4 - Mapa trasy linky¹

¹ Mapa trasy linky Praha – Athény [online]. [cit. 2020-01-30]. Dostupné z: <https://bit.ly/37FiMVB>

4.2 Zastávky na trase

Při cestě do Řecka mají naši cestující hned 4 možnosti, kde přistoupit do našeho autobusu. V Řecku poté mají šest možností, kde z něj vystoupit. Cestou zpět to platí přesně naopak. Nástupních míst je v Řecku šest a výstupní jsou čtyři.

- Praha, ÚAN Florenc – nástupiště č. 5
- Brno, ÚAN Zvonařka – nástupiště č. 14
- Bratislava, AS Mlynské Nivy – nástupiště č. 14
- Budapešť, Népliget aut.áll. – nástupiště č. 7
- Thessaloniki, Intercity Bus Station – nástupiště č. 2
- Katerini, Restaurant Olympus Plaza
- Leptokarya, Restaurant Autogrill
- Larisa, Bus Station NIAVIS
- Lamia, Restaurant Makedonia
- Athény, KTEL Bus Station – výstupní stanoviště



Fotografie 4: Zastávka autobusu Bratislava, Mlynské Nivy

4.3 Přestávky na trase

Přesto, že je ve všech našich autobusech, které nasazujeme na tuto linku k dispozici toaleta, chápeme požadavky cestujících na občasně přestávky. Z pohledu komfortního cestování je žádoucí uskutečňovat při delších vzdálenostech pravidelné přestávky s možností využití sociálního zařízení,

či nákupu občerstvení v příjemném prostředí. Proto naše autobusy na této lince zastavují výhradně na ústředních autobusových nádražích, kde je toto stávajícím cestujícím umožněno a zároveň lze odbavit nově přistupující cestující. Mimo ústřední autobusová nádraží pak stavíme výhradně na značkových čerpacích stanicích, kde je k dispozici toaleta převážně bez poplatku a prostředí vyhoví našim cestujícím v jejich požadavcích. Pro komfort našich cestujících stavíme přibližně každé tři hodiny, mimo jiné také na třech čerpacích stanicích s obchodem a restaurací řetězce Olympus Plaza, který našim cestujícím, jakožto náš obchodní partner nabízí slevu 25 % na jejich produkty. Mezi Budapeští a Thessaloniki tedy stavíme na následujících místech:

- Novi Žednik, EKO – Olympus Plaza 1 (32. km A1 – Horgoš <> Beograd)
- Ćuprija, EKO – Olympus Plaza 1 (150. km A1 – Beograd <> Niš)
- Kumanovo, LukOil (13. km A1 – Kumanovo <> Skopje)

Cestou zpět z Řecka cestujícím zastavujeme na následujících místech:

- Evzoni, Hellenic Duty Free Shop
- Grchishte, RT Petrol (15. km A1 – Bogorodica <> Skopje)
- Borovać, Valoni Petrol (33. km A1 – Preševo <> Niš)
- Vrčin, EKO – Olympus Plaza 2 (217. km A1 – Niš <> Beograd)
- Novi Žednik, EKO – Olympus Plaza 2 (32. km A1 – Horgoš <> Beograd)
- Páty, MOL – Marché (22. km M1 – Budapešť <> Hegyeshalom)



Fotografie 5: Čerpací stanice EKO - Olympus Plaza 2 na dálnici A1 u města Vrčin

4.4 Jízdní řád linky

Cesta autobusem do Řecka se za posledních několik let výrazně změnila k lepšímu, a to jak z pohledu kvality dálnic původních, tak i z pohledu výstavby dálnic nových, zejména pak na území Srbska, Makedonie a Řecka, kde byly v minulých letech vybudovány stovky kilometrů nových dálnic, které zrychlí a příjemní cestu našim cestujícím. Ve spojení s mnohaletými zkušenostmi našich dispečerů z dané oblasti můžeme nabídnout nejrychlejší možné spojení. Z Prahy s námi naši cestující mohou být v Thessaloniki již za 24 hodin. V jízdním řádu linky je nutno zohlednit změnu časového pásma z GMT+1 na GMT+2 na hraničním přechodu s Řeckem, tedy posun vždy o hodinu.

Praha - Athény			
Čas odjezdu	Den	Km	Autobusová zastávka
8:00	1	0	Praha, ÚAN Florenc - nástupiště č. 5
10:30	1	210	Brno, ÚAN Zvonařka - nástupiště č. 14
12:20	1	350	Bratislava, AS Mlynské Nivy - nástupiště č. 14
15:00	1	556	Budapešť, Népliget aut.áll. - nástupiště č. 7
7:30	2	1585	Thessaloniki, Intercity Bus Station - nástupiště č. 2
8:30	2	1650	Katerini, Restaurant Olympus Plaza
9:00	2	1685	Leptokarya, AVIN - Restaurant Autogrill
10:00	2	1754	Larisa, Bus station NIAVIS
11:45	2	1899	Lamia, Restaurant Makedonia
14:00	2	2165	Athény, KTEL Bus Station - výstupní stanoviště

Tabulka 1: Jízdní řád linky v podobě pro cestující ve směru do Athén

Čas odjezdu	Den	Km	Autobusová zastávka - Přestávka
8:00	1	0	Praha, ÚAN Florenc - nástupiště č. 5
10:30	1	210	Brno, ÚAN Zvonařka - nástupiště č. 14
11:30	1	270	Břeclav (CZ) / Brodské (SK) - Hraniční přechod
12:20	1	350	Bratislava, AS Mlynské Nivy - nástupiště č. 14
12:40	1	365	Rusovce (SK) / Rajka (HU) - Hraniční přechod
15:00	1	550	Budapešť, Népliget aut.áll. - nástupiště č. 7
17:30	1	765	Röszke (HU) / Horgoš (RS) - Hraniční přechod
19:30	1	798	Noví Žedník, EKO - Olympus Plaza 1 (32. km Horgoš - Bělehrad)
23:30	1	1100	Čuprija, EKO - Olympus Plaza 1 (150. km Bělehrad - Niš)
2:30	2	1340	Preševo (RS) / Tabanovce (MK) - Hraniční přechod
3:00	2	1355	Kumanovo, LukOil (13. km A1 Kumanovo - Skopje)
5:00	2	1505	Bogorodica (MK) / Evzoni (GR) - Hraniční přechod
7:30	2	1585	Thessaloniki, Intercity Bus Station - nástupiště č. 2
8:30	2	1650	Katerini, Restaurant Olympus Plaza 1
9:00	2	1685	Leptokarya, AVIN - Restaurant Autogrill 1
10:00	2	1754	Larisa, Bus station NIAVIS
11:45	2	1899	Lamia, Restaurant Makedonia
14:00	2	2165	Athény, KTEL Bus Station - výstupní stanoviště

Tabulka 2: Vozový jízdní řád linky pro řidiče ve směru do Athén

5 Pracovní režimy řidičů

5.1 Nařízení ES č. 561/2006 a AETR

Pojmem AETR je souhrnně označována Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě, která byla podepsána členskými státy v roce 2006. O rok později, tedy v roce 2007, vydal Evropský parlament nařízení č. 561, které je úpravou stávajícího AETRu a využívá se výhradně na území Evropské unie. Mimo její území se řidiči řídí nařízením AETR. Obě tato nařízení udávají řidičům maximální možnou dobu výkonu, řízení, povinné bezpečnostní přestávky a vymezují pojmy „pracovní pohotovost“ a „jiná práce“. Dále je nařízením dáno, že každý autobus vyrobený po roce 2006 musí být vybaven digitálním záznamovým zařízením, tzv. tachografem, který je určen ke zpětné kontrole dodržování nařízení, neboť do něj každý řidič vkládá svou tachografickou kartu, na kterou se zaznamenávají všechny části pracovního výkonu řidiče během dne. V neposlední řadě nařízení rovněž udává, že autobusy vybaveny tachografem, musí být vybaveny rovněž omezovačem rychlosti, který omezí maximální rychlost vozidla na 100 Km/h. Rozdíly mezi nařízením č. 561 a AETRem jsou minimální, například v možnosti rozdělení časových úseků bezpečnostní přestávky. v rámci EU i zemí mimo EU, které se podepsaly jednu z dohod, může státní policie, či celní správa kontrolovat tachografické karty řidičů a případné přestupky zaznamenané na ní pokutovat až 28 dní zpětně. Přestupky, které jsou hodnoceny jako závažnější může pokutovat až 180 dní zpětně a hrubé porušení předpisů dané nařízením může pokutovat bez omezení. Závažnost přestupku vypočítává v procentech program, který má příslušný orgán k dispozici.

5.2 Výklad nařízení ES č. 561/2006

V průběhu cesty do Athén se tak i naše firma musí řídit výše uvedenými nařízeními, se zohledněním režimu osádky. Na území Česka, Slovenska, Maďarska a Řecka se jedná o nařízení č. 561 a na území Srbska a Makedonie o AETR.

5.2.1 Doba výkonu a povinného odpočinku

Dobou výkonu je označována maximální povolená pracovní doba řidiče, popřípadě řidičů v režimu osádky, v jeden kalendářní den. Denní doba výkonu nesmí dle výše uvedených nařízení přesáhnout v režimu osádky 21 hodin souvislé práce. Po nich musí následovat minimálně 9 hodin odpočinku. Tento odpočinek je nazýván jako zkrácený denní odpočinek. Dopravce má povinnost řidiči zajistit možnost jej trávit v místě, kde má k dispozici lůžko.

5.2.2 Doba řízení a bezpečnostní přestávky

Doba řízení může být maximálně 9 hodin denně. Dvakrát do kalendářního týdne ji lze prodloužit až na 10 hodin. Doba souvislého řízení nesmí přesáhnout 4,5 hodiny a mezi těmito časovými úseky musí následovat vždy minimálně 45 minut bezpečnostní přestávky, během které musí mít řidič možnost z vozidla vystoupit.

5.2.3 Doba řízení a bezpečnostní přestávky v režimu osádky

Řízením v osádce je nazývána situace, kdy jsou na palubě k dispozici dva řidiči. Oba mají povinnost mít kartu vloženou v tachografu. Rozdílem oproti řízení v jednom řidiči je to, že společně nemají povinnost uskutečňovat v průběhu jízdy bezpečnostní přestávky. Za bezpečnostní přestávku se totiž považuje pobyt neaktivního řidiče na sedadle spolujezdce, který je hodnocen jako pracovní pohotovost.

5.2.4 Doba řízení v noci

Během řízení v nočních hodinách, za což se považuje časové rozmezí mezi desátou hodinou večerní a šestou hodinou ranní, nesmí řidič řídit v kuse více, než 3 hodiny. Výsledkem souvislého řízení může být opět 9 hodin nebo dvakrát do týdne 10, avšak v průběhu noci musí dělat častěji bezpečnostní přestávky, či se v režimu osádky častěji střídat. Výjimku tvoří situace, kdy cesta započne před desátou hodinou večerní, či se zakončí po šesté hodině ranní. V těchto případech je nutno zohlednit běžný denní režim.

5.2.5 Jiná práce a pracovní pohotovost





Tyto dvě kategorie zahrnují doplnění pracovní doby řidiče v jeden kalendářní den. Za pracovní pohotovost se považuje například pobyt řidiče na sedačce spolujezdce, nájezd na směnu, či domácí příslužba. Za jinou práci se považuje např. nakládka a vykládka zavazadel, čištění autobusu, či jeho technická údržba nebo vyřizování správních náležitostí, například na hraničních přechodech.

5.3 Pracovní dispozice řidičů a převozníků

Ať už se jedná dobrou pověst naší firmy, bezpečnost našich cestujících, komfort našich řidičů, či nás k tomu vedou právní důvody, naše firma si zakládá na přesném dodržování nařízení č. 561, o kterém je psáno výše. I proto se vzhledem k délce této linky podílí na jejím provozu celkem 4 provozní zaměstnanci, přesněji dva řidiči a dva převozníci. Jeden z převozníků vyzvedne autobus v garáži v pražských Kunraticích, kde před výjezdem, po vizuální kontrole vozidla uskuteční patnáctiminutovou bezpečnostní přestávku, neboť ji později nelze uskutečnit např. v průběhu nakládky kufrů a odbavování cestujících, protože v tomto případě se jedná o jinou práci. Spolu s ním do autobusu nasedají i dva řidiči, kteří autobus budou přebírat v Bratislavě.

Z pražské Florence odjíždí převozník s autobusem do Brna, kde okamžitě po zastavení vozidla začíná jeho třicetiminutová bezpečnostní přestávka, během které pomáhají nakládat kufry a odbavovat dva cestující řidiči, kteří doposud jedou v režimu pracovní pohotovosti ve formě nájezdu na směnu. Takto pokračují až do Bratislavy, kam s autobusem dojede převozník. Odtud přebírají autobus dva řidiči a střídají se v řízení dle tabulky jejich pracovních dispozic až do zastávky v Thessaloniki. Místa určená ke střídání korespondují s místy určenými pro zastávky či přestávky.






Když autobus dorazí druhého dne ráno do řeckého města Thessaloniki, čeká zde na něj jeden z našich několika česky hovořících smluvních řidičů firmy KTEL N. Thessalonikis. Ten autobus převezme a pokračuje v jízdě až do Athén, přičemž v režimu jednoho řidiče opět dodržuje pravidelné bezpečnostní přestávky. Dva řidiči jedoucí z Bratislavy pokračují autobusem s ním. Převozník odstaví autobus na parkovišti, které je součástí areálu autobusového nádraží v Athénách. Všichni tři zaměstnanci mají zajištěné ubytování ve čtyřhvězdičkovém hotelu Victoria v nedaleké části města.

Místo	Čas	Řidič 1	Řidič 2	Převozník 1	Převozník 2
Praha, Garáž	7:00	☑	☑	 Praha - Garáž 15 min. přestávka Brno, Zvonařka 30 min. přestávka <<<	
Praha, Florenc	8:00	Nájezd na směnu			
Brno, Zvonařka	10:30	Praha - Bratislava			
Bratislava, Mlynské Nivy	12:20		⊖		
Budapešť, Népliget	15:00	⊖	<<<		
Novi Žednik, EKO (čs)	19:30	>>>	⊖/h		
		⊖/h	⊖		
Ćuprija, EKO (čs)	23:40	⊖	<<<		
		>>>	⊖/h		
Kumanovo, LukOil (čs)	3:00	>>>	⊖		
Thessaloniki, Bus Station	7:30		>>>		 Leptokarya, AVIN 15 min. přestávka Lamia, Rest. Makedonia 30 min. přestávka
Katerini, Olympus Plaza	8:30				
Leptokarya, AVIN	9:00				
Larisa, Niavis	10:00	h	h		
Lamia, Rest. Makedonia	11:45				
Athény, KTEL	14:00				
Athény, odstav	14:15				

Tabulka 3: Pracovní dispozice řidičů a převozníků pro trasu Praha – Athény

Ve výše uvedené tabulce jsou zobrazeny oficiální symboly označující jednotlivé činnosti v průběhu pracovní doby řidiče. Rovněž je v ní zobrazen jeden symbol neoficiální, který užíváme ve firmě pro interní potřeby, avšak logicky vyplývá z významů těch ostatních. Kromě této tabulky jsou symboly používány primárně na tachografu, na kterém řidič manuálně zadává, kterou činnost zrovna provádí. Autobus však sám pozná, kdy je v pohybu a kdy stojí.

Vysvětlivky k symbolům

-  - Řízení
-  - Bezpečnostní přestávka / odpočinek
-  - Jiná práce
-  - Pracovní pohotovost
-  - Bezpečnostní přestávka na sedadle spolujezdce

Tabulka 4: Vysvětlivky k symbolům AETRu

6 Náklady na provoz linky

Nájezd autobusů na trase Praha – Athény a zpět činí přibližně 5 000 kilometrů, a to včetně případné kilometrové rezervy pro odstav autobusu nebo v případě nutnosti využití delší objízdné trasy. v mezinárodní dopravě, která v tomto případě není na území ČR provozována v závazku veřejné služby, není zisk garantován. Aby mohla firma provozem linky pokrýt veškeré náklady s ním spojené, a přitom dosáhnout přiměřeného zisku, musí být v první řadě schopna pokrýt následující náklady.

6.1 Vozidlo

6.1.1 Operativní leasing vozidla

Vozový park na této lince obměňujeme pravidelně každých pět let v rámci operativního leasingu. Znamená to, že autobus v celkové hodnotě 300 000 €, splácíme po dobu 60 měsíců částku 3 500 € včetně DPH měsíčně. Po splacení jej s předem nastavenou zbytkovou hodnotou vrátíme zpět výrobci, který se postará o jeho následný prodej, a do firmy dostaneme nové autobusy znovu na 5 let. Stát nám umožňuje žádat od finančního úřadu vratku DPH, která v tomto případě činí měsíčně 607 €. Výsledkem je tedy měsíční splátka 2 893 € bez DPH a o to nižší náklady.

6.1.2 Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Všechna naše vozidla jsou zákonně pojištěna. Pojištění se vztahuje na ochranu zdraví a majetku třetích osob, kterým byla provozem vozidel způsobena újma na zdraví, či finanční škoda. Cena povinného ručení u našich autobusů se pohybuje v rozmezí od 18 000 Kč do 27 000 Kč v závislosti na typu vozidla.

6.1.3 Havarijní pojištění

Sebemenší škoda na vozidle v celkové hodnotě převyšující 7 milionů korun může vyjít draze. I proto jsou všechna naše vozidla pojištěna nejen zákonně, ale je na ně sjednané i KASKO neboli havarijní pojištění, které se uzavírá pro případy živelných katastrof, krádeže, vandalismu, zneužití vozidla nebo v případě zaviněné havárie. Spoluúčast pro naše řidiče je nastavena na přijatelných 5 procent.

6.1.4 Pojištění čelního skla

Autobus, který se pohybuje převážně po dálnici, jezdící často za kamiony, či automobily, z nichž odlétávají kusy šterku, je velice náchylný k drobným oděrkám, či větším prasklinám na čelním skle.

Naše pojištění čelního skla navíc jistí i případné poškození vandalem, či následkem havárie. Pojistné činí 3 500 Kč a pro naše řidiče je bez spoluúčasti.

6.1.5 Pojištění asistenčních služeb a následný servis

Přesto, že si zakládáme na výborném technickém stavu všech našich vozidel, se může stát, že dojde k nepředvídatelné situaci, která znemožní autobusu pokračovat dále v cestě. Pro takové případy jsou všechna naše vozidla připojištěna nouzovým pojištěním asistenčních služeb. Řidiči u sebe mají rovněž k dispozici servisní karty OmniPlus, které umožní bezhotovostní úhradu nákladů na opravu autobusu v kterémkoliv z autorizovaných servisů koncernu EvoBus, kterých je na trase hned několik:

- Vestec (Praha)
- Brno-Vinohrady (Brno)
- Bratislava-Vajnorka (Bratislava)
- Budapešť-Albertvalfa (Budapešť)
- Szeged (Budapešť)
- Bělehrad-Krnjesevci
- Skopje-Keramidnica
- Thessaloniki-Pentalofos (Thessaloniki)
- Athény-Koropi (Athény)

6.1.6 Náhradní dopravci

V případě, že dojde k výše popsané nepředvídatelné události, jsme připraveni naše cestující přepravit do cíle co nejrychlejším způsobem za pomoci náhradního autobusu. Naše náhradní autobusy vyjíždí pouze k událostem, které se stanou na území Česka nebo Slovenska směrem do Athén. Smluvními dopravci pro ostatní případy jsou:

- Slovak Lines (pro území Slovenska pouze směrem do Prahy)
- Volánbusz (pro území Maďarska oběma směry)
- Lasta (pro území Srbska, v okolí měst Bačka Topola, Novi Sad a Bělehrad oběma směry)
- Niš Ekspres (pro území Srbska, v okolí měst Bělehrad, Paraćin, Niš a Vranje oběma směry)
- Transkop (pro území Makedonie oběma směry)
- KTEL N. Thessalonikis (pro území Řecka, v okolí měst Thessaloniki, Katerini oběma směry)
- KTEL N. Attikis (pro území Řecka, v okolí měst Larisa, Lamia, Athény oběma směry)

Vozidla všech dopravců jsou vybírána dle našich požadavků na kvalitu a bezpečnost.

6.1.7 Amortizace vozu

S přibývajícím kilometry na počítadle tachometru ztrácí vozidla na hodnotě, která je významná pro výpočet zbytkové hodnoty při zpětném odkupu firmou EvoBus, která je výrobcem a prodejcem vozů Mercedes-Benz, které provozujeme a zároveň leasingovou společností, která nám vůz pronajímá. Opotřeбенí vozidla je již zahrnuto v měsíční splátce, a protože nám zákon umožňuje uskutečňovat odpisy z pronajatého dlouhodobého majetku, účtujeme si fixní částku 60 € jako příplatek za amortizaci pneumatik, pístů, válců, výměnu olejů a podobně.

6.1.8 Pohonné hmoty

Každý týden v pondělí vychází v Rotterdamu na burze pohonných hmot aktuální cena nafty, která vychází v podobě tzv. Liste Preis. K dohodnutým cenám pohonných hmot si poté provozovatelé čerpacích stanic přidávají marži. Europe Travel, jakožto právnická osoba má smlouvu s firmami MOL a Shell, od nichž má rovněž palivové karty. Během tankování se firma neřídí stojanovými cenami, nýbrž těmi, které si každé úterý domluví vedení na týden dopředu s českým zástupcem dané společnosti provozující čerpací stanice na základě výsledků z výše zmíněné burzy v Rotterdamu. Na této lince tankujeme výhradně na čerpací stanici LukOil v Makedonii cestou do Athén, kde přijímají palivovou kartu firmy MOL Group a stojanová cena je zde v průměru kolem 22,80 Kč za litr nafty. Cestou zpět tankujeme výhradně na čerpací stanici RT Petrol, kde se cena pohybuje v průměru kolem 24,20 Kč za litr nafty, dle stojanu a akceptují zde palivovou kartu Shell, tudíž na obou čerpacích stanicích máme z těchto stojanových slev výrazné slevy. Transakce neprobíhá na místě přiložením karty k terminálu, nýbrž dvakrát do měsíce formou úhrady přijatých faktur, kde jsou již započítány naše smluvní slevy.

6.1.9 Mýtné

Trasa linky vede téměř po celé své délce po dálnicích. V roce 2017 byl zprovozněn nový tunel spolu s částí dálnice mezi městy Nei Pori a Leptokarya v Řecku, v roce 2018 došlo k otevření nového úseku dálnice A1 v Makedonii a v roce 2019 k otevření posledního úseku dálnice A1 v Srbsku. Ve všech zemích, kterými linka projíždí je za využití dálnice účtováno mýtné.

V České republice a na Slovensku je placeno bezkontaktně prostřednictvím elektronického systému napojeného na GPS bez nutnosti zastavit vozidlo a vztahuje se ke konkrétnímu úseku. v Maďarsku se mýtné hradí prostřednictvím nákupu dálniční viněty, tedy kupónu s roční platností. Tyto viněty jsou kontrolovány kamerovým systémem opět bez nutnosti zastavení vozidla a lze je využít po celé

dálniční síti v Maďarsku. V Srbsku, v Makedonii a v Řecku nalezneme mýtné brány s kontaktním výběrem mýtného. Na počátku placeného úseku jsou brány vždy bez obsluhy a přítomný automat zde pouze vytiskne lístek potvrzující místo nájezdu na zpoplatněný úsek, přičemž na jeho konci je po předložení lístku nutno konkrétní úsek zaplatit. V Srbsku a v Řecku se však postupně provoz na těchto branách automatizuje, a tak se lze setkat se srbským systémem ENP - „Elektronska Naplata Putarine“, či řeckým systémem e-Way, kdy se za pomoci mýtné jednotky umístěné ve vozidle otevře zápora automaticky po odečtení finančních prostředků z nabitého kreditu v zařízení. Výhodou je bezesporu rychlejší průjezd branou, neboť odbavení jednoho vozidla standardním kontaktním výběrem trvá přibližně jednu minutu, rovněž jsou na dálnici ve vzdálenosti 2 kilometrů od mýtné brány samostatné pruhy určené pro vozidla využívající tento systém a rovněž se zde uplatňuje sleva 10 % z ceny mýtného. v rámci všech států jsou autobusy vybavené motory splňující emisní normu Euro 6 zpoplatňovány nejnižšími možnostmi sazby.

Dále také platí, že čím starší je autobus, tím více zatěžuje životní prostředí a o to dražší je pro dopravce mýto. Přímou úměrou lze vypočítat i mýtné vzhledem k počtu náprav vozidla. Čím je autobus delší, tj. čím více má náprav, tím více zaplatí za využívání zpoplatněných úseků.

MÝTO

Česká republika	Slovensko	Maďarsko	Srbsko	Makedonie	Řecko
MytoCZ	eMyto.sk	HU - Go	Putevi Srbije	Macedonian Motorway	Aegean Motorway
CzechToll	SkyToll	E-Vignette	Elektronska Naplata Putarine		e-Way
Cena: 2 468,-	Cena: 1 263,-		Cena: 2 022,-		Cena: 505,-
Průjezd: 204,86 Kč > 8,11 €	Průjezd: 4,52 € > 1262,49 Kč	Ročně: 199 975 HUF > 14 956 Kč / ročně > 592,31€ / ročně > 41 Kč / den	Feketić - Novi Sad 480 RSD / 4,5 € Novi Sad - Bělehrad 710 RSD / 6,5 € Beograd - Niš 2620 RSD / 22.50 € Niš - Leskovač 430 RSD / 4 € Celkem: 4240 RSD / 37,5 €	Kumanovo - Miladinovci 150 MKD / 3,5 € Petrovec - Veles 220 MKD / 4,5 € Veles - Gradsko 180 MKD / 3,5 € Celkem: 550 MKD / 11,5 €	Malgara 3 € Aiginio 5,50 € Leptokarya 8 € Makrychori 6,30 € Pelasqia 8,70 € Mavromantilas 4,80 € Agias Triados 4,45 € Traganas 9,65 € Thiva 9,70 € Afidnes 8,30 € Celkem: 68,40 €
Praha - Athény > Celkem: 131,65 € / 3 324 Kč					

Tabulka 5: Ceník mýtného pro trasu Praha – Athény

6.1.10 Poplatky za vjezd do prostor autobusových nádraží

Naše firma chce nabídnout cestujícím nejvyšší možný komfort i kvalitu služeb v každém ohledu. Proto jsou naše zastávky, které jsou určeny pro nástup a výstup cestujících uskutečňovány, jak již bylo zmíněno, výhradně na ústředních autobusových nádražích. Oproti druhotným autobusovým nádražím mají pro cestující tu výhodu, že jsou umístěny v centru města, mají dobrou dostupnost na

MHD, případně návaznost na další spoje vnitrostátní i mezinárodní autobusové či vlakové dopravy. Pro lepší orientaci cestujících odjíždíme do Athén ze stejných nástupišť, jako firma Korona Travel.

6.1.10.1 Ústřední autobusové nádraží Praha, Florenc

Toto autobusové nádraží provozuje firma ČSAD Praha Holding, a.s. a je situováno v pražském Karlíně, odkud cestující mohou dále pokračovat do všech částí města, zejména s využitím linek metra B a C. Na autobusové nádraží se vjíždí přes závoru, která se otevře po nahlášení údajů o spoji dispečerům a přiložení karty ke čtecímu zařízení. To odečte příslušnou částku za vjezd. U naší mezinárodní linky do Athén činí poplatek 695 Kč za jeden vjezd. v případě potřeby zde může autobus za zvýhodněnou cenu parkovat i přes noc.

6.1.10.2 Ústřední autobusové nádraží Brno, Zvonařka

Jedno z dvou známých autobusových nádraží v Brně. Vyjíždí odsud několik linek obsluhujících jihomoravský kraj a přilehlé okolí. Nachází se nedaleko obchodního centra Galerie Vaňkovka, který jej propojuje s hlavním vlakovým nádražím a rovněž se průchodem lze dostat k druhému autobusovému nádraží na Benešově třídě u Hotelu Grand. Jednorázový vjezd autobusu vyjde naši firmu na 580 Kč.

6.1.10.3 Hlavná autobusová stanica Bratislava, Mlynské Nivy

Firma HB Reavis staví od počátku roku 2018 multifunkční areál nazvaný „Stanica NIVY“ na místě původního autobusového nádraží Mlynské Nivy, nacházejícího se ve stejnojmenné části města. Dnes, nedaleko původního nádraží, kde již stojí téměř vybudované nové funkční nádraží, které bude zároveň obchodním centrem, stojí dočasné autobusové nádraží. Částka za jeho využívání pro naše autobusy činí 8,25 € za jeden vjezd a platba funguje obdobně jako na nádraží v Praze, tedy prostřednictvím předplacené karty. Provozovatelem současného nádraží je firma Slovak Lines.

6.1.10.4 Budapešť, Népliget Autóbusz-Állomás

Firma Volánbusz, která provozuje síť autobusových linek v Maďarsku i mimo něj, je rovněž vlastníkem autobusového nádraží, které se nachází v části města Népliget, která je známá také pro svůj lesopark. Jedná se o ústřední autobusové nádraží pro Budapešť a přímo v podzemí jeho vestibulu lze nalézt přestup na linku metra M3, které jezdí směrem do centra. Mimo to je i zde možný přestup na další linky vnitrostátní i mezinárodní autobusové dopravy. Zde se poplatek platí

paušálně, v závislosti na počtu zastaveních za měsíc, které jsou předem dány ve smlouvě. V případě naší firmy činí poplatek 26 130 maďarských forintů, tedy necelé 2000 Kč.

6.1.10.5 Thessaloniki, InterCity Bus Station

Autobusové nádraží se nachází v části města Menemeni, která je nedaleko centra a je místem, odkud se lze příměstskými autobusy systému KTEL, což je obdoba českého ČSAD dostat téměř po celém Řecku. Jakožto partner dopravce KTEL N. Thessalonikis zde platíme ročně pouhých 300 €, jako neomezené povolení k vjezdu.

6.1.10.6 Larisa, Bus Station NIAVIS

Tato stanice je neoficiální autobusovou zastávkou, na které zastavuje většina řeckých dopravců obsluhující okolí, či projíždějící městem Larisa. Primárně se jedná o restauraci a obchod se zbožím, které je vhodné při cestování. Vzhledem k tomu, že se nejedná o autobusové nádraží, není vjezd nikterak zpoplatněn.



Fotografie 6: Larisa, Bus Station NIAVIS

6.1.10.7 Athény, KTEL Bus Station

Toto autobusové nádraží se nachází v městské části Thymarakia, která je na severním okraji Athén. Toto nádraží jsme si vybrali i proto, neboť autobus tak nemusí zajíždět do centra města a ztrácet tak čas. Do centra města se totiž lze snadno dostat metropolitním vlakem linky M1, které patří do systému metra, jehož stanice je vzdálena 2 minuty pěšky a cesta trvá přibližně 4 minuty. Nádraží patří naší partnerské firmě KTEL N. Attikis a roční paušál pro nás činí 350 € za vjezdy, které nejsou omezeny počtem. Současně máme na nádraží vyhrazené hlídané parkovací stání, kde autobus zůstává odstavený přes noc.

6.1.11 Silniční daň

Jedná se o přímou majetkovou daň, kterou musí platit osoby, které vlastní motorová vozidla a využívají je k podnikání, dle určitých kritérií a autobusy firmy Europe Travel, jakožto vozidla zabezpečující linkovou osobní mezinárodní dopravu této dani podléhají. Její výše se vypočítá obdobně jako cena mýtného, či pojistného, tedy na základě objemu motoru vozidla, jeho celkové hmotnosti, počtu náprav a míry zátěže životního prostředí. Zdaňovací období pro silniční daň je určená na jeden rok a lze jí splácet ve 4 zálohách. V případě jednoho z našich vozidel, dvounápravového autobusu Mercedes-Benz Travego 15 RHD, který plní emisní normu Euro 6, činí výše silniční daně za rok 2019 přesně 24 196 Kč s tím, že stejně jako u povinného ručení se zlevňuje ročně o jednotky procent při řádném splácení.

6.2 Zaměstnanci

Jak již bylo výše zmíněno, zaměstnance v naší firmě, kteří řídí naše autobusy, dělíme do dvou skupin. První skupinou jsou řidiči a tou druhou jsou převozníci. Převozníci jsou většinou nováčci, které chceme nejprve naučit všemu, co musí umět, aby naši firmu mohli správně reprezentovat, nebo čerství majitelé řidičského oprávnění skupiny D. Jezdí vždy počáteční či koncové části dlouhých tras, jejíž cestovní doba by nekorespondovala s nařízením č. 561 standardním řidičům. V jiných případech mohou zajišťovat odvoz prázdného autobusu. Druhou skupinou jsou řidiči. Ti, kteří vždy jezdí tu nejpodstatnější a nejnáročnější část trasy. Tito řidiči jsou v naší firmě již léty prověřeni a považujeme je za profesionály.

Snažíme se k našim zaměstnancům ve firmě chovat tak, aby u nás pracovali rádi, a v tomto duchu se snažíme tvořit směny i jejich finanční ohodnocení. Stejně tak jim nabízíme možnost kariérního růstu. Ať už z převozníka na řidiče nebo z řidiče vnitrostátní linky na řidiče linky mezinárodní.

6.2.1 Finanční ohodnocení řidičů

Práce řidičů si vážíme, a proto se snažíme nabídnout adekvátní platové podmínky. Finanční ohodnocení řidičů během jejich směny počítáme z dvou částí. Jedná se o část, kdy řídí a část, kdy se např. naváží na směnu, či čerpají povinný odpočinek v Athénách před cestou zpět do Prahy. Za řízení na části trasy Bratislava – Thessaloniki – Bratislava náleží jednomu řidiči odměna 5 800 Kč. Cesta za cestu z Bratislavy do Thessaloniki je ohodnocen polovinou, tedy částkou 2 900 Kč. Zbytek jeho pracovní doby je ohodnocen částkou 80 Kč na hodinu. Celkem si tedy za svou směnu, trvající od 7:00 prvního dne do 15:30 čtvrtého dne, tedy přibližně 80 hodin, vydělá 10 600 Kč hrubého.

6.2.2 Finanční ohodnocení převozníků

Práce našich převozníků si však vážíme stejně, a tak jsou během své pracovní doby hodnoceni fixní mzdou, která činí 160 Kč/hodinu. U obou kategorií zaměstnanců strháváme zákonné odvody na zdravotní a sociální pojištění, které činí 34 % z měsíčního platu.

6.2.3 Stravné řidičům

Podle zákoníku práce a příslušných vyhlášek náleží každému řidiči, který opustí v průběhu své směny naši republiku příspěvek na stravu, tedy tzv. dieta. Počítá se zpětně na základě reálného času stráveného za hranicemi republiky. Každá země má nastavenou částku za den jinak, avšak vždy platí, že nárok na stravné má řidič až ve chvíli, kdy v dané zemi stráví 5 hodin a více. Zde si pro příklad uvedeme výši stravného v případě časů dle jízdního řádu:

- Slovensko – 0 €
- Maďarsko – 11,67 €
- Srbsko – 11,67 €
- Makedonie – 0 €
- Řecko – 58,33 €

Jednomu řidiči tedy na stravném náleží 81,67 € za tuto čtyřdenní směnu.

6.2.4 Ubytování řidičů

Jak již bylo výše psáno, dopravce je povinen zajistit řidičům možnost ubytování a lůžka pro dobu denního odpočinku. Naši řidiči mají k dispozici po celou dobu pobytu v Athénách pokoj ve čtyřhvězdičkovém hotelu Victoria, za který firma platí výhodných 50 €.

7 Finanční stránka autobusové linky

7.1 Celková kalkulace nákladů během jedné cesty

Celková kalkulace nákladů během jedné cesty je u linkové dopravy velice důležitou a nezbytnou součástí, neboť právě z ní se počítá výše jízdného a lze určit, zda bude přijatelná pro cestující, oproti konkurenci a rentabilní pro dopravce. Musí zahrnovat veškeré náklady zmíněné v kapitole výše. Pokud se jedná o náklad placený ročně, musí být konkrétní částka vydělena 365, tedy počtem dní v roce. Z níže uvedené tabulky vyplývá, že reálné náklady na provoz linky v jednom směru činí přibližně na 53 100 Kč. Při plném obsazení autobusu dospělými cestujícími činí zisk přes 2 000 €, vychází Veškeré náklady, včetně výsledné částky jsou uvedeny v Eurech pro lepší orientaci. Kalkulace je vypočtena bez odvodů na daně z obrátu v jednotlivých státech.

Trasa Praha - Athény										
Náklad	Kilometry	Ročně	Měsíčně	Denně	Jednorázově	Úkolová	Časová	Cena za litr	Cena za km	Spotřeba
Praha, Garáž - Athény, Odstav	2 165				€ 735,00			23,90 Kč	8,50 Kč	35/100
Kilometrová rezervna	300				€ 102,00			23,90 Kč	8,50 Kč	35/100
Operativní leasing			€ 2 893,00	€ 97,00						
Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla		€ 1 070,00		€ 3,00						
Havarijní pojištění		€ 1 200,00		€ 4,00						
Pojištění čelního skla		€ 140,00		€ 0,40						
Pojištění asistenčních služeb		€ 700,00		€ 2,00						
Amortizace vozidla				€ 60,00						
Mýtné ČR					€ 8,11					
Mýtné SK					€ 4,52					
Dálniční kupón HU		€ 593,00		€ 1,70						
Mýtné RS				€ 37,50						
Mýtné MK				€ 11,50						
Mýtné GR				€ 68,40						
Vjezd - Praha, Florenc					€ 28,00					
Vjezd - Brno, Zvonařka					€ 23,00					
Vjezd - Bratislava, Mlynské Nivy					€ 8,25					
Vjezd - Budapešť, Népliget			€ 80,00	€ 2,70						
Vjezd - Thessaloniki, InterCity Bus Station		€ 300,00		€ 0,90						
Vjezd - Athény, KTEL Bus Station		€ 350,00		€ 0,95						
Silniční daň		€ 960,00		€ 2,65						
Mzdové náklady: řidiči						€ 235,00	€ 210,00			
Mzdové náklady: převozník 1							€ 35,00			
Mzdové náklady: převozník 2							€ 45,00			
Stravné - řidiči					€ 163,34					
Úbytování - řidiči					€ 50,00					
Náklady na zdravotní a sociální pojištění (34%)					€ 178,50					
Celková kalkulace reálných nákladů:					€ 2 118,42					

Tabulka 6: Kalkulace reálných nákladů jedné cesty

7.2 Druhy jízdenek

V našich autobusech na této lince přepravujeme cestující všech věkových skupin, a proto u nich také rozlišujeme výši jízdného, kterou jsou povinni uhradit. Plnou výši jízdného jsou u nás povinni uhradit dospělí. Za dospělé jsou považovány osoby ve věku od 12 let do 65 let. Výjimku mohou tvořit studenti do 26 let, kteří se při validaci jízdního dokladu prokážou platným průkazem, který potvrzuje

jejich trvajícím studium. Další skupinou jsou senioři, kterým je 65 let a více. Těm stačí k prokázání pouze průkaz totožnosti. Děti ve věku od 2 let do 12 let mají rovněž nárok na zlevněné jízdné a děti do 2 let cestují zdarma na vlastní sedačce.

7.3 Slevové průkazy

Naše firma uznává při validaci jízdních dokladů veškeré slevové průkazy vydané na jméno cestujícího bez ohledu na trasu platnosti například při dojíždění do školy. Uznáváme rovněž mezinárodní studentský průkaz ISIC, či potvrzení o studiu s razítkem školy.

7.4 Ceník jízdného

Díky výše uvedené tabulce reálných nákladů lze nyní snadno vypočítat výši jízdného. Veškeré ceny se budou odvíjet od ceny nejlevnější jízdenky na nejdelší vzdálenost, kterou je jízdenka pro seniory v trase Praha – Athény. Na základě celkových nákladů dojdeme vydělením počtem míst v autobuse s nejnižší kapacitou provozovaným na lince, která činí 49 míst, k výsledku 1 100 Kč, což je přibližně 43 € a jedná se o minimální možnou cenu jízdného, aby cestující v plném počtu uhradili veškeré náklady. K této částce si připočítáme 12 € zisk, čímž se dostáváme na cenu, od které se budou odvíjet ostatní. Rozdíl mezi nejlevnější jízdenkou pro seniory a nejdražší pro dospělé činí 30 % ceny jízdného. Cena jízdného se zvyšuje podle vzdálenosti od výchozí stanice. Cestující, kteří si zakoupí zpáteční jízdenku, mají nárok na 15 % slevu z celkové ceny jízdného.

<u>Praha - Athény</u>				
	Praha, ÚAN Florenc			
	Základní jízdné (12-65 let)	Děti (2-12 let)	Studenti (do 26 let)	Senioři (od 65 let)
Bratislava, Mlynské Nivy	25.00 €	20.00 €	15.00 €	10.00 €
Budapešť, Népliget aut.áll.	30.00 €	25.00 €	20.00 €	15.00 €
Thessaloniki, InterCity Bus Station	55.00 €	50.00 €	45.00 €	40.00 €
Leptokarya, Restaurant Autogrill	57.00 €	52.00 €	47.00 €	42.00 €
Katerini, Olympus Plaza	59.00 €	54.00 €	49.00 €	44.00 €
Larisa, Bus Station NIAVIS	62.00 €	57.00 €	52.00 €	47.00 €
Lamia, Restaurant Makedonia	65.00 €	60.00 €	55.00 €	50.00 €
Athens, KTEL Bus Station	70.00 €	65.00 €	60.00 €	55.00 €

<u>Athény - Praha</u>				
	Athény, KTEL Bus Station			
	Základní jízdné (12-65 let)	Děti (2-12 let)	Studenti (do 26 let)	Senioři (od 65 let)
Budapešť, Népliget aut.áll.	63.00 €	58.00 €	53.00 €	48.00 €
Bratislava, Mlynské Nivy	65.00 €	60.00 €	55.00 €	50.00 €
Brno, ÚAN Zvoňarka	67.00 €	62.00 €	57.00 €	52.00 €
Praha, Florenc	70.00 €	65.00 €	60.00 €	55.00 €

Tabulka 7: Ceník jízdného v trasách Praha – Athény a Athény – Praha

8 Rezervační systém

Náš vlastní rezervační systém je do jisté míry řešením problému obsazování míst volných na dlouhou vzdálenost cestujícími, kteří chtějí cestovat na krátkou vzdálenost. Jakožto každý dopravce, tak i my upřednostňujeme ty cestující, kteří s námi chtějí ujet delší vzdálenost. Z toho důvodu jsou nastaveny ceny méně výhodně na kratší vzdálenosti a výhodněji na delší vzdálenosti. Dalším opatřením je skutečnost, že jízdenky na konkrétní spoj začínáme prodávat 30 dní předem. V tomto prodeji lze zakoupit pouze trasu z Česka, Slovenska nebo Maďarska do Řecka. 10 dní předem se pro směr do Řecka spustí doprodej míst, která jsou zarezervovaná z jiného, než výchozího státu a lze tak koupit například místo v autobuse v trase z Prahy do Bratislavy, na které v Bratislavě nastoupí cestující mířící do Řecka. 5 dní předem spouštíme prodej všech neobsazených míst a lze nakoupit místa na jakoukoliv část trasy, která je povolena smluvními přepravními podmínkami.

8.1 Prodejní místa

Jízdenku na naši linku lze zakoupit ve všech státech v našich kancelářích, na autobusových nádražích u přepážky jeho provozovatele. Mimo tato místa lze zakoupit jízdné i na internetu, konkrétně přes webovou stránku firmy nebo v mobilní aplikaci IDOS. Zakoupená jízdenka není bez validace platná.

8.2 Náležitosti jízdenky

Jízdenka, kterou od nás cestující zakoupí je vždy vázaná na jeho jméno, neboť je v mezinárodní dopravě provozované mimo schengenský prostor nutné mít k dispozici jmenný seznam cestujících, který musí odpovídat skutečnému stavu v autobusu. Proto musí jízdenka obsahovat:

- Jméno a příjmení cestujícího
- Upřesnění míst nástupu a výstupu
- Datum uskutečnění nákupu jízdenky
- Datum uskutečnění cesty
- Rozlišení jednosměrné jízdenky od zpáteční
- Uplatňovaný tarif
- Cena jízdného
- Razítko kanceláře

Cestující je současně povinen před nákupem jízdenky předložit průkaz totožnosti, jehož číslo bude opsáno do seznamu cestujících, či ho zadat elektronicky během nákupu po internetu.

8.3 Validace jízdních dokladů

Jak je v několika bodech výše již uvedeno, jízdní doklad není platný bez validace, přičemž validovaná jízdenka je označena razítkem kanceláře. Třebaže lze jízdenky zakoupit na všech nádražích v každém státě, validovat je lze pouze v kancelářích naší firmy nebo přímo u autobusu. Před udělením razítka je totiž nutno zkontrolovat cestujícímu jeho cestovní pas, popřípadě občanský průkaz. Naše kanceláře, určené k validaci jízdních dokladů jsou vždy nedaleko autobusových nádraží.

- Praha, Hybernská 1271/32
- Brno, Trnitá 198/28
- Bratislava, Košická 6
- Budapešť, Elnök útca 24/12
- Thessaloniki, Ipsilantou 13
- Athény, Paraskevopoulou 102

Ve městech Leptokarya, Katerini, Larisa a Lamia nemá firma svou kancelář. Jízdenky proto nelze validovat před odjezdem. V těchto případech je nutná validace u řidiče, přímo před nástupem do autobusu, přičemž řidič doplní čísla průkazů totožnosti do seznamu cestujících ručně.



Fotografie 7: Kancelář v ulici Košická v Bratislavě

8.4 Zasedací pořádek a místenky

Na této lince provozujeme autobusy s kapacitou od 49 do 63 míst. Ze zkušeností z ostatních firem víme, že nedostatečná příprava zasedacího pořádku, či jen částečné umožnění nákupu místenek může působit cestujícím nepříjemnosti a dohady. Proto je u nás místenka samozřejmostí, a protože je pro naše cestující zároveň povinností, není nikterak zpoplatněna.

Cestující je během nákupu na prodejním místě, či přes internet vyzván, aby si vybral místa k sezení, která mu vyhovují nejvíce. Pochopitelně čím více cestujících zakoupí jízdenku, tím méně sedadel je později k dispozici. Z bezpečnostních důvodů zpravidla neobsazujeme sedadla 1-4. Ta mohou být v průběhu cesty využita personálem autobusu.

Zasedací pořádek

Mercedes-Benz Tourismo 17 RHD - 59 míst

Řidič		sedadlo spolujezdce	sedadlo spolujezdce
1 X	2 X	3 X	4 X
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	LEDNICE	WC
27	28		
29	30		
33	34	Kávovar	
37	38	31	32
41	42	35	36
45	46	39	40
49	50	43	44
53	54	47	48
55	56	51	52
		57	58
			59

Obrázek 5: Zasedací pořádek v autobusu Mercedes-Benz Tourismo 17 RHD

Závěr

Závěrem nutno říct, že provozování mezinárodní dopravy rozhodně není pro každého, už jenom kvůli nejistému zisku a velkým vstupním investicím. V současné době je však všechno mnohem jednodušší díky nejrůznějším půjčkám od bankovních subjektů, například ve formě operativního leasingu na firemní autobusy. Pokud však není alespoň část linky provozována v závazku veřejné služby, zisk je skutečně pouze jednou z možností, jak lze v podnikání na lince dopadnout.

Jednoznačně se stavím za názor, že by konkurence stávajícímu dopravci prospěla, neboť má ceny vsutku nadsazené a v této práci jsem dokázal, že lze dopravu provozovat až o 40 € na osobu levněji. Rovněž se domnívám, že by další dopravce, který nabídne na této trase své služby, nebyl ve ztrátě, neboť, jak již bylo v úvodu zmíněno, je Řecko skutečně jedním z hlavních cílů Čechů i Slováků při výběru místa dovolené a Česko je jednou ze zemí, kde žije mnoho Řeků, kteří v období po druhé světové válce emigrovali do ČR a založili zde rodiny a nyní jezdí navštěvovat své příbuzné.

Nelze však přijít na trh nepřipravený, a proto tato práce obsahuje, dle mého názoru, veškeré informace potřebné k porozumění dané problematice a k úspěšnému podnikání, neboť jeho nezbytnou součástí je nejen legislativa a kalkulace nákladů, ale i zmapování trhu a cílových zákazníků a ve finále není nakonec nic důležitějšího, než aby byl o linku skutečný zájem a nebyl jen jednorázový, ale díky propracovanému marketingu, ale také návazných služeb trvajících.

Provozování dopravy ale není jen o zisku. Je to určitá forma spojování národů a odbourávání bariér mezi jednotlivými kulturami. Věřím proto, že by moje firma přispěla svým provozem i v tomto ohledu, který se týká zejména sociálních vztahů mezi příslušníky jednotlivých států.

Zároveň bych rád poděkoval všem, kteří se podíleli na tvorbě mé maturitní práce a na získávání mých znalostí v oboru a ocenil jejich odbornou znalost problematiky, vstřícnost při odpovídání na veškeré mé dotazy a trpělivost i přes jejich množství. Jmenovitě se jedná zejména o následující:

- Ing. Karel Zíka, vedoucí práce, za pravidelné konzultace a korekce maturitní práce
- Zuzana Sochůrková, majitelka firmy Planet Line, za umožnění úzké spolupráce s firmou
- Roman Hrdlička, provozní ředitel firmy Planet Line, za poskytnutí všeobecného přehledu
- Robert Velek, hlavní dispečer firmy Planet Line, za profesionální školení o AETRu
- Monika Hulanová, mzdová účetní firmy Planet Line, za poskytnutí potřebných materiálů
- Jolana Květoňová, účetní firmy Planet Line, za podrobný výklad k finanční stránce dopravy
- Emílie Hošková, účetní firmy Planet Line, za výklad k systému fakturace v osobní dopravě
- Ing. Mgr. Petr Fleischman, za zprostředkování odborné praxe ve firmě Planet Line
- Ing. Michaela Landová, za konzultace při tvorbě celkové kalkulace nákladů
- Ing. Luboš Tříška, za konzultace ohledně přepravního řádu a jeho náležitostí
- Ing. Soňa Marková, za zprostředkování konzultací s firmou ČESMAD Bohemia
- Ing. Pavel Tůma, za konzultace podmínek pro získání Eurolicence a tranzitních povolení
- Mgr. Jarmila Kulíšková, za konzultace práce v programech MS Office

Na úplný závěr bych rád zmínil, že informace obsažené v této práci jsou kromě uvedených zdrojů, čerpány primárně ze znalostí, které jsem nabyl v průběhu studia na škole v odborných předmětech, od učitelů školy nebo jsem je získal během konání odborné praxe od zaměstnanců firmy Planet Line. Fotografie, které jsou v práci umístěny, byly vyfoceny mnou v průběhu cestování v daných lokalitách.

Zdroje

- *Ceny dálničních vinět v Maďarsku* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <http://toll-charge.hu/articles/article/e-vignette-rates>
- *Doplňující informace o nařízení č. 561 a AETRu* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <https://www.yespojisteni.cz/aetr-narizeni-c-561/>
- *Dopravní agentura Korona Travel, Ltd* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <https://www.koronatravel.gr/portal/cz/>
- *Informace o mýtných branách v RS, MK a GR* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <https://www.sixt.com/toll-roads/#/>
- *Kalkulačka stravného* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <https://www.uctovani.net/kalkulacka-zahranicni-cesty-stravne-kapesne.php>
- *Kalkulátor mýtného pro ČR* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <https://mytocz.eu/cs/sluzby-zakaznikum/kalkulator-mytneho/podle-trasy>
- *Kalkulátor mýtného pro RS* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <https://www.putevi-srbije.rs/index.php/en/kategorizacija-vozila-cenovnik-putarine-2>
- *Kalkulátor mýtného pro SR* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <https://www.emyto.sk/sk/sluzby-zakaznikom/kalkulator-myta/trasa>
- *Mezinárodní linková doprava na území států EHP a Švýcarska* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/mezinarodni-linkova-osobni-doprava-v-ramci-statu-ehp-a-svycarska-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EsS5tn0GE-27ZsNyB0vJEPakukZUZLWmsA/>
- *Náležitosti Eurolicence* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <https://info.odoprave.cz/eurolicence>
- *Podmínky udělení licence k provozování linky mimo území EU* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Mezinarodni-osobni-doprava-\(2\)/Mezinarodni-autobusova-doprava/Linkova-osobni-doprava/Rezim-s-neclenskými-staty-EU](https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Mezinarodni-osobni-doprava-(2)/Mezinarodni-autobusova-doprava/Linkova-osobni-doprava/Rezim-s-neclenskými-staty-EU)
- *Rozhodnutí rady EU o nařízení č. 561 vztahující se ke státům EHP* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0589:FIN:CS:PDF>
- *Rozhodnutí rady EU o nařízení č. 561* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/CS/COM-2018-664-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

- *Sazby mýtného pro MK* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z:
<http://www.roads.org.mk/416/toll-rates>
- *Servisní karta OmniPlus* [online]. [cit. 2020-02-06]. Dostupné z:
<https://www.omniplus.com/cz/home/>