

Projekt přínosů multifunkčního polygonu pro regionální cestovní ruch

Bc. Zbyněk Dohnal

Diplomová práce
2012



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Ústav podnikové ekonomiky
akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Zbyněk DOHNAL**
Osobní číslo: **M100256**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Podniková ekonomika**

Téma práce: **Projekt přínosů multifunkčního polygonu pro regionální cestovní ruch**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Provedte průzkum literárních zdrojů a zpracujte literární rešerši pro zvýšení turistické atraktivnosti.
- Sepište analytické metody.

II. Praktická část

- Analyzujte současný stav Zlínského regionu v oblasti cestovního ruchu.
- Na základě analýzy navrhnete projekt ke zvýšení turistické atraktivity Zlínského regionu.
- Zhodnoťte přínosy, náklady a rizika projektu.

Závěr

Rozsah diplomové práce: **cca 70 stran**
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

FORET, M. a V. FORETOVÁ, Jak rozvíjet místní cestovní ruch. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 180 s. ISBN 80-247-0207-X.
HORNER, S. a J. SWARBROOKE, Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času. Praha: Grada, 2003. 488 s. ISBN 80-247-0202-9.
INDROVÁ, J. a kolektiv. Cestovní ruch I. 1. vydání. Praha: Oeconomica, 2004. 113 s. ISBN 80-245-0799-4.
JANEČKOVÁ, L. a M. VAŠTÍKOVÁ, Marketing měst a obcí. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1999. 184 s. ISBN 80-7169-750-8.
THEOBALD, WILLIAM, F. Global tourism. 3rd ed. Amsterdam: Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005. 561 s. ISBN 0-7506-7789-9.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.**
Ústav podnikové ekonomiky
Datum zadání diplomové práce: **18. června 2012**
Termín odevzdání diplomové práce: **13. srpna 2012**

Ve Zlíně dne 18. června 2012

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



doc. Ing. Boris Popesko, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevdělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlázení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 13. 8. 2012

Jakubal

⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Diplomová práce je zaměřena na problematiku regionálního cestovního ruchu. Cílem je navrhnout a zpracovat rámcový projekt multifunkčního asfaltového areálu. První teoretická část je zaměřena na definování základních pojmů v regionálním cestovním ruchu, typologii cestovního ruchu a použité analytické metody. Analytická část charakterizuje Zlínský kraj, přičemž důraz je kladen na potenciál a atraktivitu cestovního ruchu a také vysvětlení pojmu multifunkční polygon. Na základě poznatků z analýzy je v projektové části navržen víceúčelový areál. Projekt má vést k rozvoji sportovního cestovního ruchu a tím podpořit domácí a příjezdový cestovní ruch zlínského regionu.

Klíčová slova: Cestovní ruch, regionální cestovní ruch, multifunkční polygon, přínosy projektu, Zlínský kraj, analýza SWOT

ABSTRACT

This thesis is focused on regional tourism. The aim is to propose a framework and process asphalt multi-site project. The first theoretical part is focused on defining the basic concepts in regional tourism, tourism typology and analytical methods. The analytical part describes the Zlin region, with an emphasis on the potential and attractiveness of tourism and an explanation of the concept of multi-polygon. On the basis of analysis in the design of the proposed multipurpose facility. The project has lead to the development of sports tourism and promote the domestic and incoming tourism in the Zlín region.

Keywords: Tourism, regional tourism, multi-polygon, the benefits of the project, the Zlin region, the SWOT analysis

Rád bych poděkoval za velmi cenné připomínky a odbornou pomoc mé vedoucí diplomové práce Ing. Zuzaně Tučkové, PhD. a Ing. Janu Regnerovi, zástupci ředitele zlínské Barum Rally, za poskytnutí potřebných materiálů k vypracování práce a za ochotu být nápomocný kdykoliv jsem potřeboval. V neposlední řadě děkuji mé rodině za jejich psychickou podporu a trpělivost.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická, nahraná do IS/STAG, jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 DEFINOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ V REGIONÁLNÍM CESTOVNÍM RUCHU	12
1.1 CESTOVNÍ RUCH	12
1.2 PODSTATA CESTOVNÍHO RUCHU	12
1.2.1 Služby v cestovním ruchu	13
1.2.2 Turistická atraktivita	14
1.2.3 Destinace cestovního ruchu.....	14
1.3 REGIONÁLNÍ CESTOVNÍ RUCH.....	15
1.3.1 Postavení cestovního ruchu v regionu.....	18
1.3.2 Přínosy cestovního ruchu pro region.....	18
1.3.3 Negativní dopady rozvoje cestovního ruchu v regionu.....	20
1.4 TYPOLOGIE ÚČASTNÍKŮ CESTOVNÍHO RUCHU.....	20
1.4.1 Subjekt CR (poptávající).....	21
1.4.2 Objekt CR (nabídka)	22
1.5 TRH CESTOVNÍHO RUCHU	22
2 TYPOLOGIE CESTOVNÍHO RUCHU	24
2.1 DRUHY CESTOVNÍHO RUCHU	24
2.2 FORMY CESTOVNÍHO RUCHU	25
2.3 NOVÉ DRUHY A FORMY CESTOVNÍHO RUCHU	26
3 POUŽITÉ ANALYTICKÉ METODY	28
3.1 GEOGRAFICKÁ ANALÝZA	28
3.1.1 Lokalizační předpoklady	28
3.1.2 Selektivní předpoklady.....	28
3.1.3 Realizační předpoklady	28
3.2 SWOT ANALÝZA	29
3.3 NEFORMÁLNÍ ROZHOVOR	29
3.4 ŘÍZENÝ ROZHOVOR	30
II PRAKTICKÁ ČÁST	33
4 VŠEOBECNÁ ANALÝZA ZLÍNSKÉHO KRAJE	34
4.1 CHARAKTERISTIKA REGIONU.....	34
4.1.1 Správní uspořádání.....	34
4.1.2 Historie	35
4.2 HOSPODÁŘSTVÍ KRAJE.....	36
4.3 OBYVATELSTVO	38
4.4 PŘÍRODNÍ POTENCIÁL	39
4.5 KULTURNĚ-HISTORICKÝ POTENCIÁL	40
5 TURISTICKÉ ATRAKTIVITY ZLÍNSKÉHO KRAJE	43
5.1 NÁVŠTĚVNOST ATRAKTIVIT	46
6 ZLÍNSKÝ KRAJ Z POHLEDU CESTOVNÍHO RUCHU	50

6.1	MARKETINGOVÁ STRATEGIE	53
6.2	ORGANIZACE CESTOVNÍHO RUCHU V REGIONU VÝCHODNÍ MORAVA.....	54
6.3	SWOT ANALÝZA KRAJE	56
6.3.1	Silné stránky:.....	56
6.3.2	Slabé stránky:	57
6.3.3	Příležitosti:	57
6.3.4	Ohrožení:.....	57
6.4	ZHODNOCENÍ POTENCIÁLU CR ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	58
7	POLYGON V CESTOVNÍM RUCHU.....	60
7.1	POJEM „POLYGON“	60
7.2	VÝZNAM PRO CESTOVNÍ RUCH A EKONOMIKU REGIONU	61
7.3	DŮVODY VZNIKU.....	62
7.4	SROVNÁNÍ S RAKOUSKEM	64
8	ZÁVĚRY PRO PROJEKT	68
9	PROJEKT VÝSTAVBY MULTIFUNKČNÍHO POLYGONU VE ZLÍNĚ.....	69
9.1	CÍL PROJEKTU.....	69
9.2	KONKRÉTNÍ PODOBA	70
9.3	FÁZE PROJEKTU	73
9.4	INFORMACE O ZADAVATELI.....	76
9.5	DODAVATELÉ.....	78
9.6	KONKURENCE	80
9.6.1	Stávající konkurence	80
9.6.2	Potenciální konkurence	82
9.7	SWOT ANALÝZA PROJEKTU	83
9.8	CÍLOVÉ SKUPINY	83
9.8.1	Odhad poptávky	85
9.9	ODHAD PROVOZNÍCH PŘÍJMŮ.....	86
9.10	NASTÍNĚNÍ INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ	87
9.10.1	Provozní náklady.....	88
9.10.2	Návratnost	88
9.11	MOŽNOST FINANCOVÁNÍ PROJEKTU	88
9.11.1	Financování vlastními zdroji.....	88
9.11.2	Financování za přispění dotace z EU	89
9.11.3	Jiné možnosti financování.....	91
9.12	PŘÍNOSY PRO REGION A ČESKOU REPUBLIKU	92
	ZÁVĚR	93
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	94
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	99
	SEZNAM OBRÁZKŮ	100
	SEZNAM TABULEK.....	101
	SEZNAM GRAFŮ	102
	SEZNAM PŘÍLOH.....	103

ÚVOD

Tématem mé diplomové práce je problematika cestovního ruchu Zlínského kraje, s konkrétním zaměřením na jeho podporu prostřednictvím rozvoje sportovního cestovního ruchu. Tuto problematiku jsem si vybral proto, že se jedná o téma velmi důležité, složité a nanejvýš aktuální. Cestovní ruch je jedním z největších a nejrychleji se rozvíjejících průmyslových odvětví na celém světě. Zasahuje také do jednotlivých ekonomických oblastí a tím dokáže podporovat rozvoj daného území jako celku. Má pozitivní vliv na řešení problému nezaměstnanosti, příliv dodatečných finančních prostředků do rozpočtů měst i rozpočtu státního. Pozitivně působí také na investiční politiku a v konečném důsledku zlepšuje životní úroveň obyvatelstva dané destinace.

V teoretické části diplomové práce se zaměřím na definování základních pojmů v regionálním cestovním ruchu, typologii cestovního ruchu a také předložím teoretické podklady k použitým analytickým metodám

V následné analytické části se budu věnovat analýze současné situace v oblasti cestovního ruchu v dané lokalitě a nastíním vhodný směr pro další kroky a investice, které zajistí, aby pobyt v tomto regionu byl svou atraktivitou a výjimečností naprosto srovnatelný s jinými turisticky úspěšnými lokalitami.

Na základě těchto poznatků navrhuji konkrétní projekt na zatraktivnění Zlínského regionu.. Realizace navrženého multifunkčního areálu bude mít své klady nejen z ekonomického hlediska, ale pro Zlínský kraj to bude další cíl návštěvníků z okolních i vzdálenějších oblastí. Vzhledem k nabídce služeb to bude ideální místo ke strávení dovolené.

Prací na tomto tématu budu mít možnost seznámit se, s pro mě velmi zajímavou oblastí, motorismem, jakožto prostředkem pro turistickou atraktivnost.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DEFINOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ V REGIONÁLNÍM CESTOVNÍM RUCHU

1.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch se během posledních dvou desetiletí stal významným společensko-ekonomickým fenoménem jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti. Každoročně představuje největší pohyb lidské populace za rekreací, poznáním a naplněním vlastních snů z příjemné dovolené. Je součástí spotřeby a způsobu života obyvatel zejména ekonomicky vyspělých zemí. Řadí se vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem na třetí místo největších světových exportních odvětví. (Hesková, 2011, s. 7)

Existuje celá řada definicí cestovního ruchu. Například Susan Horner charakterizovala cestovní ruch takto: *„Obecně se cestovní ruch definuje jako krátkodobý přesun lidí na jiná místa než místa jejich obvyklého pobytu za účelem pro ně příjemných činností.“*

Nejčastěji používaná je definice Světové organizace cestovního ruchu (WTO), zahrnuje v sobě místní, časové i motivační vymezení. Podle zmíněné organizace zahrnuje cestovní ruch aktivity osob cestujících do míst mimo jejich obvyklé prostředí nebo pobývajících v těchto místech ne déle než jeden rok za účelem trávení volného času, sjednávání kontraktů pro následné podnikání, rekreace, rozvoje poznání a spojení mezi lidmi. Cestovní ruch je komplexní, mnoha oblastmi a z mnoha hledisek prolínající se společenský jev bez jakýchkoli pevně stanovených hranic. (Zelenka a Pásková, 2012, s. 15)

1.2 Podstata cestovního ruchu

Vědeckému bádání cestovního ruchu se začala systematická pozornost věnovat již začátkem minulého století. Mimo jiné byl zajímavý názor Hermanna von Schullarda z roku 1910, který poukázal na ekonomické aspekty cestovního ruchu. Cestovní ruch považoval za soubor operací zejména ekonomického charakteru, které se přímo vztahují na vstup, pobyt a pohyb cizinců vně i uvnitř určité země, města nebo regionu.

V současnosti je CR předmětem zkoumání několika vědních disciplín, např. ekonomie, geografie, sociologie, psychologie, pedagogiky, případně dalších. Každá disciplína ho zkoumá ze svého pohledu a s vlastním metodologickým aparátem, avšak všechny mají společný předmět zkoumání – CR. Ekonomie CR má za úkol zkoumat ekonomické aspekty CR spojené s produkcí a realizací služeb a zboží (produktu CR) specifického charakteru,

související s účastí na CR. Předmětem geografie CR je výzkum teritoriálních aspektů interakcí mezi CR a krajinou s cílem určit zákonitosti jejich vývoje. Sociologie CR zkoumá společnost s důrazem na sociální chování, konání a sociální interakci sociálních skupin jako návštěvníků CR. Psychologie CR se zabývá studiem psychiky návštěvníků CR s důrazem na motivaci účasti na CR, spokojenosti s dovolenou, poradenstvím v CR apod.

Cestovní ruch má tak interdisciplinární charakter, kde výsledky jedné vědní disciplíny využívají i jiné vědní disciplíny, čímž obohacují svoje poznání. (Hesková, 2011, s. 8-9)

1.2.1 Služby v cestovním ruchu

Službami všeobecně rozumíme ekonomické statky, které mají převážně nehmotný charakter. V cestovním ruchu plní úkol uspokojování potřeb návštěvníků. Vytvářejí je podniky cestovního ruchu. Tato produkce služeb má oproti produkci zboží rozdílné znaky. Jde o všeobecné znaky služeb, které se však vztahují i na služby v cestovním ruchu, a speciální znaky, charakteristické jen pro služby cestovního ruchu. Služby cestovního ruchu jsou určeny pro spotřebu návštěvníků v cestovním ruchu i pro spotřebu místního obyvatelstva. (Orieška, 2011, s. 7)

Tabulka 1: Znaky služeb

Znaky služeb	
Všeobecné znaky služeb (včetně služeb v cestovním ruchu)	Speciální znaky služeb (jen služeb cestovního ruchu)
01. nehmotnost služeb	06. časová a místní vázanost služeb na primární nabídku CR
02. vysoká spotřeba lidské práce při poskytování služeb	07. komplexnost a komplementárnost služeb
03. účast zákazníka na procesu poskytování služeb	08. zastupitelnost služeb
04. soulad poskytování služeb s jejich spotřebou	09. mnohooborový charakter služeb
05. pomíjivost služeb	10. nevyhnutelnost zprostředkování služeb
	11. dynamika a sezónnost poptávky po službách
	12. nevyhnutelnost poskytování informací o službách a jejich kvalitě
	13. neanonymita spotřebitele služby

Zdroj: Vlastní zpracování podle Orieška, 2011, s. 7

1.2.2 Turistická atraktivita

Pojem atraktivita cestovního ruchu nebo také turistická atraktivita můžeme chápat jako zajímavou součást přírody a přírodní podmínky, kulturní, sportovní, společenskou nebo jinou událost či objekt přitahující účastníky cestovního ruchu. Tyto atraktivity můžeme dělit na přírodní a společenské, které často vytvářejí celek kulturní krajiny, dále pak na hmotné (např. přírodní úkazy) a nehmotné (společenské události, folklór), na atraktivity mezinárodního, národního a místního významu, na atraktivity s potenciálem vyšších řádů (pro své využití vyžadují další investice do infrastruktury, propagaci či jinou přidanou hodnotu člověka). Některé lidmi vytvořené atraktivity včetně technických atraktivit CR vznikly jako součást infrastruktury CR (vysoké mosty, horské železnice apod.). Někdy je nesprávně místo termínu atraktivita cestovního ruchu používán termín atrakce CR, který má užší význam. Nejvýznamnější atraktivity jsou motivací návštěvy dané země, jsou součástí typických zájezdových tras, stávají se symboly návštěvy dané destinace. (Zelenka a Pásková, 2012, s. 49)

1.2.3 Destinace cestovního ruchu

Přírodní i antropogenní (vytvořený lidskou činností) potenciál vyjadřuje způsobilost územního celku vytvořit podmínky pro rozvoj cestovního ruchu, je rozmístěn nerovnoměrně a kvalitativně různorodě, přičemž se obvykle liší v rámci velkých územních celků.

Destinace cestovního ruchu je přirozeným celkem, který má z hlediska podmínek rozvoje cestovního ruchu jedinečné vlastnosti, rozdílné od jiných destinací. Podle WTO představuje destinace místo s atraktivitami a s nimi spojenými zařízeními a službami cestovního ruchu, které si účastník cestovního ruchu nebo skupina vybírá pro svou návštěvu a které poskytovatelé přinášejí na trh.

Podle výkladového slovníku cestovního ruchu Zelenky a Páskové se destinací cestovního ruchu se rozumí v užším slova smyslu cílová oblast v daném regionu s významnou nabídkou atraktivit a infrastruktury cestovního ruchu a v širším slova smyslu země, regiony, lidská sídla a další oblasti, které jsou typické velkou koncentrací atraktivit cestovního ruchu, rozvinutými službami a další infrastrukturou cestovního ruchu, jejichž výsledkem je velká dlouhodobá koncentrace návštěvníků. (Zelenka a Pásková, 2012, s. 105)

Pro mezinárodní návštěvníky může být destinací buď celá navštívená země, nebo některý její region, případně město. V některých zemích je území rozděleno do turisticky, historic-

ky nebo administrativně kompaktních destinací s tvorbou a propagací společného turistického produktu a případně i zpracováním statistik cestovního ruchu. (Királ'ová, 2003, s. 15-16)

1.3 Regionální cestovní ruch

Procesu, který vede k rozlišení území na základě prostorového uspořádání typových atraktivit a atraktivit cestovního ruchu v území (potenciálu krajiny), se říká **rajonizace** (regionalizace) cestovního ruchu. (Galvasová, 2008, s. 21)

Mezi základní úkoly rajonizace patří:

- ♠ vymezení oblastí cestovního ruchu,
- ♠ funkční a významové určení oblastí cestovního ruchu,
- ♠ směrné kapacity oblastí cestovního ruchu,
- ♠ určení pořadí komplexního budování a výstavby oblastí,
- ♠ vymezení území mimo oblasti cestovního ruchu,
- ♠ vymezení území pro krátkodobou rekreaci obyvatelstva městských a průmyslových aglomerací. (Hladká, 1997, s. 21-22)

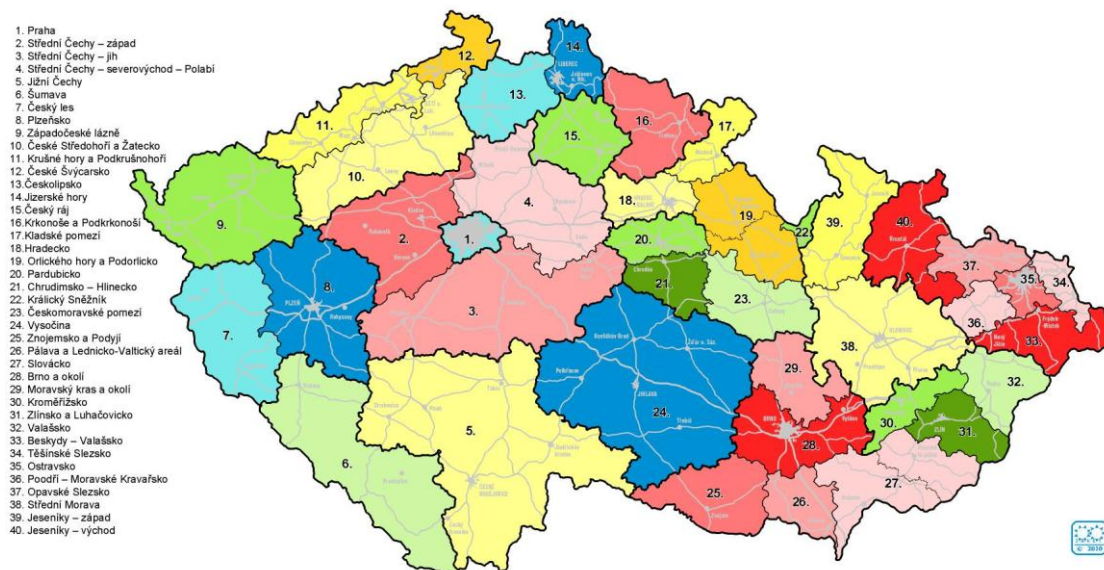
Dosud byly k rajonizaci cestovního ruchu použity tři základní přístupy. Nejvíce využívaným je v současné době marketingový přístup s cílem co nejúčelněji zajistit propagaci turistické nabídky území a připravit konkurenceschopné turistické produkty. Byl uplatněn při turistické regionalizaci území České republiky na marketingové regiony cestovního ruchu. Celkem bylo území ČR vymezeno v letech 1998 - 1999 na 15 turistických regionů, jejichž cílem je možnost komplexní prezentace země v zahraničí a podpora domácího cestovního ruchu. V roce 2010 vešlo v platnost nové členění České republiky na 17 turistických regionů. Přibyly dva turistické regiony (Východní Morava a Královehradecko) a došlo ke změně názvů, např. Český Sever – Českolipsko a Jizerské hory. Turistické regiony většinou neodpovídají územněsprávnímu členění státu a vnitřně se mohou členit na tzv. turistické oblasti, kterých je celkem 40. Ty slouží především pro domácí cestovní ruch a v jejich rámci fungují tzv. turistické lokality. (Galvasová, 2008, s. 23-24). Mapu turistických regionů a oblastí České republiky přikládám na Obrázku 1.

Obrázek 1: Turistické regiony a oblasti České republiky

Turistické regiony České republiky



Turistické oblasti České republiky



Zdroj: CzechTourism, ©2005-2012a

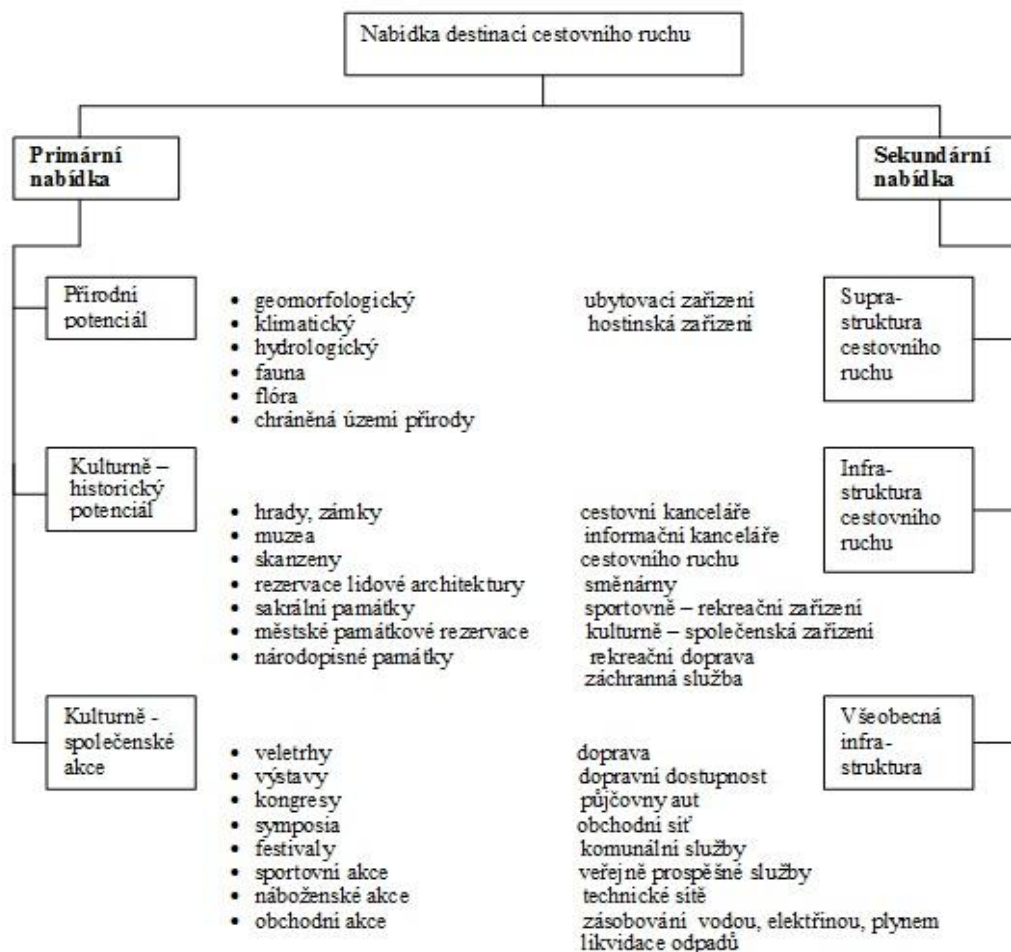
Podle D. Buhalise je pro region cestovního ruchu charakteristických šest komponentů, tzv. „šest A“:

- ♠ attractions - primární nabídka cestovního ruchu, která množstvím, kvalitou a atraktivitou vyvolává návštěvnost (přírodní, kulturně-historický potenciál),
- ♠ accessibility a ancillary services - všeobecná infrastruktura, která umožňuje přístup do destinace, pohyb za atraktivitami destinace, patří sem také služby využívané především místními obyvateli (telekomunikační, bankovní, zdravotnické, poštovní apod.),

- ♣ amenities - suprastruktura a infrastruktura cestovního ruchu, které umožňují pobyt v destinaci a využití jejich atraktivit (ubytovací, hostinská, sportovně-rekreační, kulturně-spoločenská a jiná zařízení),
- ♣ available packages - připravené produktové balíčky,
- ♣ activities - rozmanité aktivity. (Buhalis, 2000, s. 98)

Pro rozvoj cestovního ruchu v destinaci je důležitá kvalitní nabídka, která je schopna přilákat návštěvníky a následně uspokojit jejich potřeby a požadavky. Nabídku cestovního ruchu je možné rozdělit na primární a sekundární. Komponenty primární nabídky cestovního ruchu jsou utvářejícími podmínkami pro uspokojení potřeb a požadavků návštěvníků destinace. Struktura, rozmístění a úroveň sekundární nabídky cestovního ruchu je určujícím faktorem využitelnosti destinace pro aktivity cestovního ruchu. Podrobnější rozdělení nabídky destinací je uvedeno na schématu níže.

Obrázek 2: Schéma nabídky destinací cestovního ruchu



Zdroj: Vlastní studijní materiály

1.3.1 Postavení cestovního ruchu v regionu

Cestovní ruch v regionu může být považován za polarizující, indukované, případně neutrální odvětví.

Polarizujícím (hnacím) odvětvím se cestovní ruch v regionu stává v případě, že má bezprostřední vliv na hospodářský a sociální rozvoj regionu, výrazně ovlivňuje zaměření i jiných ekonomických aktivit a stává se tak určujícím faktorem ekonomické činnosti. V souvislosti s rozvojem a potřebami cestovního ruchu se v regionu rozvíjejí návazná i podpůrná odvětví, rozvíjí se i kooperace mezi regiony. Ekonomické podmínky umožňují podnikatelským subjektům, v porovnání s jinými regiony, dosahovat úspor a zvyšovat konkurenceschopnost na rozsáhlých trzích. Region se stává předmětem nabídky na mezinárodních trzích cestovního ruchu (Krkonoše, Šumava, Český Krumlov, Karlovy Vary, Český ráj apod.).

V regionu, kde má cestovní ruch na hospodářský a sociální rozvoj jen zprostředkovaný vliv, je indikovaným (hnaným) odvětvím. Znamená to, že rozvoj regionu stimuluje, ale není jejím dynamickým odvětvím (Praha, Jižní Morava, Český sever, apod.).

V případě, že cestovní ruch nemá v regionu vliv na jeho hospodářský a sociální rozvoj, ale je jeho důležitým doplňkem, je pro region neutrálním odvětvím (Severozápadní Čechy, Plzeňsko, apod.).

Komplikací v řízení cestovního ruchu v regionu je skutečnost, že "turistický region" může zahrnovat více municipalit či oblastí. Na řízení cestovního ruchu v regionu by měly participovat místní samosprávy, zástupci místních obyvatel, akademická obec, obchodní komory, zástupci podnikatelů apod., popř. i stát.

1.3.2 Přínosy cestovního ruchu pro region

Při kvalitním managementu je cestovní ruch přínosem pro region především v oblasti ochrany životního prostředí, sociálně-kulturní a ekonomické oblasti.

V oblasti ochrany životního prostředí se cestovní ruch stává pro region přínosem především, když:

- ♣ jsou příjmy ze vstupného do národních parků, jeskyní apod. použity na financování ochrany přírody

- ♣ daně a poplatky (například daně z příjmu, poplatky za rybářský a lovecký lístek, lázeňské poplatky, pronájem rekreačních zařízení apod.) pomáhají financovat ochranu přírodních zdrojů
- ♣ přispívá k uznání důležitosti ochrany životního prostředí veřejností a k výchově místních obyvatel k jeho ochraně
- ♣ důsledkem atraktivity přírodního prostředí a přírodních zdrojů pro cestovní ruch je vytvoření národních parků, přírodních rezervací apod.
- ♣ vytváří pracovní příležitosti a tím může zabránit devastování přírodního prostředí místními obyvateli (například pytláčení, ilegální kácení lesu apod.)
- ♣ reguluje počty návštěvníků v chráněných územích.

Pozitivní působení cestovního ruchu v sociálně - kulturní oblasti se v regionu projevuje:

- ♣ vytvářením pracovních míst a podporou sociálního rozvoje, přerozdělením příjmu, zmírňováním chudoby, což má za následek posilňování komunity v regionu
- ♣ prostřednictvím kulturně – výchovné funkce cestovního ruchu, kdy se lidi kontaktují a vnitřně se navzájem obohacují, více si rozumí a ztrácejí předsudky
- ♣ prostřednictvím funkce cestovního ruchu jako mírotvorného činitele
- ♣ zvyšováním životního standardu místních obyvatel, kdy mohou využívat zařízení, vybudovaná pro návštěvníky regionu
- ♣ prostřednictvím záchrany kulturních tradic, historie, tradičních řemesel apod.
- ♣ zainteresováním místních obyvatel na ochraně přírodních a kulturních hodnot, stimulací jejich pocitu hrdosti na tradice a historii.

V ekonomické oblasti je pozitivní vliv cestovního ruchu na region markantní především:

- ♣ ve zlepšení platební bilance státu prostřednictvím příjezdového cestovního ruchu (tzv. neviditelný export)
- ♣ prostřednictvím daní a poplatku, které zvyšují příjmy do místních i státního rozpočtu
- ♣ v oblasti podpory rozvoje malého a středního podnikání
- ♣ ve zvyšování zaměstnanosti

- ♣ v oblasti stimulování investic do místní infrastruktury (vodovody, kanalizace, elektrifikace, telekomunikace, silniční a železniční síť, letiště) apod.

1.3.3 Negativní dopady rozvoje cestovního ruchu v regionu

V souvislosti s uvedeným je možné vyčlenit tři nejdůležitější oblasti, na které může mít cestovní ruch v regionu negativní dopad, a to:

- ♣ životní prostředí - především v případě, kdy počet návštěvníků regionu překročí míru únosnosti a životní prostředí ztratí schopnost vypořádat se s nadměrným využíváním, což může vést nejen k jeho oslabení, ale i k jeho zničení (nejmarkantněji se v této souvislosti projevuje neúměrné využívání přírodních zdrojů, znečišťování přírodního prostředí či fyzické znečišťování)
- ♣ sociálně-kulturní oblast - změní se systém hodnot a chování místních obyvatel, čímž je ohrožen původní způsob života (změny často nastávají i ve struktuře komunity, rodinných vztazích, v tradičním životním stylu a morálce, cestovní ruch může způsobit změny v místní komunitě a hodnotách prostřednictvím přímého a nepřímého kontaktu návštěvníků s obyvateli regionu)
- ♣ ekonomická oblast - dopady rozvoje cestovního ruchu se v regionu projevují prostřednictvím skrytých nákladů, které vznikají jako následek rozvoje cestovního ruchu, ekonomické závislosti lokální komunity na cestovním ruchu, sezónního charakteru práce, ekonomické krize, vzniku tzv. enklávového cestovního ruchu a vzniku turistických ghett. (Királová, 2003, s. 24 - 26)

V případě „neřízení“ rozvoje cestovního ruchu v regionu mohou negativní vlivy převládnout a ohrozit, resp. vyloučit další rozvoj cestovního ruchu.

1.4 Typologie účastníků cestovního ruchu

Cestovní ruch je otevřený a dynamický systém, který tvoří dva podsystemy, a to subjekt CR a objekt cestovního ruchu včetně vzájemných vazeb. Vazby existují i mezi cestovním ruchem jako systémem a jinými systémy, které tvoří jeho okolí – vnější prostředí. Jde o prostředí ekonomické, politické, sociální, technicko-technologické a ekologické.

1.4.1 Subjekt CR (poptávající)

Subjekt CR reprezentuje účastník CR. Z ekonomického hlediska je jím každý, kdo uspokojuje své potřeby spotřebou statků CR v době cestování a pobytu mimo místo trvalého bydliště a obvykle ve volném čase. Je nositelem poptávky a spotřebitelem produktu CR. Z hlediska statistiky je účastníkem CR cestující označený jako:

♣ **Návštěvník** (*visitor*) je osoba, která v domácím CR cestuje na jiné místo v zemi svého trvalého bydliště na kratší dobu než 6 měsíců. V zahraničním CR cestuje do jiné země na dobu nepřesahující jeden rok s tím, že hlavní účel cesty je v obou případech jiný než výkon výdělečné činnosti.

♣ **Turista** (*tourist*) je osoba, která v DCR, resp. v ZCR splňuje návštěvníka. Účast turisty na CR je spojena minimálně s jedním přenocováním. Z hlediska délky pobytu se přitom rozlišuje:

- turista na dovolené (*holiday maker*), který pobývá na daném místě více než určený počet nocí nebo dní (např. v ČR 2 – 3 noci, ve Francii 7 – 8 nocí),

- krátkodobě pobývajícím turistu (*short-term tourist*), který cestuje na dobu nepřekračující určený počet nocí nebo dní, ale zahrnuje pobyt alespoň s jedním přenocováním.

♣ **Výletník** (*excursionist, same-day visitor*) je návštěvník, který cestuje na kratší dobu než 24 hodin s tím, že nepřenocuje v navštíveném místě.

Subjektem cestovního ruchu je také stálý obyvatel (*resident*). V domácím CR se jedná o osobu žijící alespoň šest měsíců v jiném místě před příchodem do jiného místa na dobu kratší než šest měsíců. V mezinárodním cestovním ruchu je to osoba žijící v zemi alespoň jeden rok před příchodem do jiné země na dobu kratší, než je jeden rok. Lze tedy konstatovat, že se jedná o občany a cizince, kteří splňují tato kritéria. (Hesková, 2011, s. 11-12)

Poptávka v cestovním ruchu je veličinou, která se sleduje za určitý časový úsek, zpravidla za jeden měsíc. Během hlavní sezóny poptávka po službách cestovního ruchu, a zpravidla i jejich cena, výrazně roste. Funkcí poptávky je za jinak shodných podmínek vztah mezi množstvím poptávaných produktů CR a jejich cenou. Křivka funkce poptávky vyjadřuje nepřímou úměru závislosti poptávaného množství produktu CR. Závislost poptávky na různých, ve velké míře necenových parametrech je široce využívána v různých marketingových strategiích v cestovním ruchu. (Zelenka a Pásková, 2012, s. 431)

1.4.2 Objekt CR (nabídka)

Objekt CR (*object of tourism*) je vše, co se může stát cílem změny místa pobytu účastníka CR. Zpravidla se jedná o kulturu, přírodu, hospodářství apod. Objekt CR je tedy nositelem nabídky. Tvoří ho cílové místo, podniky a instituce cestovního ruchu. Cílové místo představuje středisko CR, region nebo stát jako cestovní cíl neboli destinaci CR, kterou jsem charakterizoval v podkapitole 1.2.3.

Cílové místo musí mít vhodný přírodní a kulturní potenciál pro cestovní ruch, který se označuje i jako primární nabídka. S ohledem na svoji jedinečnost může tento potenciál mít místní, regionální, celostátní až mezinárodní význam. Umožňuje naplnit cíle (motivy) účasti na cestovním ruchu (oddych, zdraví, poznávání, apod.)

Prostředkem k dosažení tohoto cíle je různorodá infrastrukturní vybavenost, která se označuje jako sekundární nabídka. Jde o podniky, zařízení a instituce CR, které umožňují návštěvníkům cílového místa přechodně se ubytovat, stravovat a vykonávat různé rekreační, sportovní, kulturní a jiné aktivity typické pro CR. Z hlediska funkcí rozlišujeme městská střediska CR, lázeňská místa, rekreační střediska, rekreační obce a chatové oblasti. Cestovním cílem může být i stát, jehož přitažlivost není odvozena od zajímavosti jeho středisek a regionů CR, ale je pro návštěvníky zajímavý jako celek. (Hesková, 2011, s. 13 - 14)

1.5 Trh cestovního ruchu

Jednoduše charakterizovat trh tak rozsáhlého odvětví, jakým je CR, je velice obtížné. Pro cestovní ruch je obecně charakteristický výrazný převis nabídky nad poptávkou, což lze sledovat např. v míře využití zájezdů, obsazenosti ubytovacích zařízení, a v šířce nabídky zájezdů na poslední moment. Obecně je závislost ceny na množství poptávaného zboží vystižena situací, kdy cena zboží klesá s jeho nabízeným množstvím.

Trh CR je složitě ovlivňován mnoha faktory – sociálními, demografickými, politickými, ekonomickými, geografickými, historickými, kulturními a technologickými včetně informační technologie. Významný je také vliv státní politiky CR, neboť vytváří rámec pro selektivní podporu různých aktivit (granty, stanovení daní a další ovlivňování podnikatelského prostředí). Mezi konkrétní faktory ovlivňující trh CR patří mimo jiné:

- ♣ budování efektivního a levnějšího systému dopravy s rozsáhlou možností volby dopravního prostředku potenciálním klientem podle ceny, kvality, rychlosti a typu dopravního prostředku

- ♠ růst volného času – prodlužování dovolené, zkracování pracovní doby, práce na zkrácený úvazek, zaměstnání s volnou pracovní dobou
- ♠ větší mobilita seniorů, jejich větší ekonomické možnosti
- ♠ jiný životní styl s důrazem na vyhledávání nových zážitků (a módnost)
- ♠ výrazné zvýšení úrovně v nejvyspělejších státech, které současně patří mezi největší vysílající země (USA, Německo, Japonsko, Velká Británie aj.)
- ♠ postupný růst životní úrovně ve státech s velkým lidským potenciálem pro vysílání turistů (Čína)
- ♠ globalizace a doprovodné důsledky (služební a obchodní cesty, zvyšování informovanosti, standardizace spotřebních vzorců chování atd.)
- ♠ relativně snadný vstup podnikatele do odvětví CR – u mnoha podnikatelských subjektů CR malé fixní náklady, např. „kamenná“ cestovní kancelář nebo cestovní agentura, realizace E-business (např. virtuální cestovní kancelář)
- ♠ informační a komunikační technologie v propagaci, distribuci, vytváření a zlevňování služeb, bezpečnosti služeb. (Zelenka, 2010, s. 66)

2 TYPOLOGIE CESTOVNÍHO RUCHU

Cestovní ruch se v každodenní praxi projevuje v různých druzích a formách, které se neustále vyvíjejí a obohacují v závislosti na poptávce účastníků cestovního ruchu a technicko-technologických možnostech nabídky. Z tohoto důvodu by bylo nedostačující specifikovat cestovní ruch jen ve všeobecné rovině. Různorodost označení druhů a forem cestovního ruchu potvrzuje i jejich definice v odborné literatuře. Druhy a formy CR bývají některými autory označovány opačně, resp. autoři hovoří o tzv. typech cestovního ruchu, což může následně vyvolávat nejasnosti v teorii i praxi cestovního ruchu.

Do mé diplomové práce jsem si jako zdroj pro tuto kapitolu vybral autorku Heskovou a kolektiv. Ta ve svých publikacích hovoří o druzích cestovního ruchu tehdy, když jako základ posuzování cestovního ruchu vezmeme motivaci jejich účastníků, tj. účel, pro který cestují a pobývají přechodně na cizím místě. O formách cestovního ruchu pak mluvíme, když jako základ posuzování cestovního ruchu vezmeme různé příčiny, které ho ovlivňují, a důsledky, které přinášejí. (Hesková, 2011, s. 19)

2.1 Druhy cestovního ruchu

Z hlediska motivace účasti na cestovním ruchu bývají uvedeny zejména rekreační, sportovní a dobrodružný, myslivecký a rybářský, kulturní a náboženský (poutní), lázeňský a zdravotní, obchodní, kongresový a stimulační cestovní ruch. Většina druhů cestovního ruchu se v praxi nevyskytuje v čisté podobě, ale ve vzájemné kombinaci, přičemž velice často bývá jeden z nich dominantní. Například rekreační cestovní ruch se nejčastěji kombinuje se sportovním, zdravotním a kulturním cestovním ruchem, kongresový se stimulačním, lázeňský s kulturním a zdravotním cestovním ruchem apod. (Hesková, 2011, s. 20)

Tabulka 2: Druhy cestovního ruchu

Druhy cestovního ruchu	
♠ rekreační cestovní ruch	♠ lázeňský cestovní ruch
♠ sportovní cestovní ruch	♠ zdravotní cestovní ruch
♠ dobrodružný cestovní ruch	♠ obchodní cestovní ruch
♠ myslivecký a rybářský cestovní ruch	♠ kongresový cestovní ruch
♠ náboženský (poutní) cestovní ruch	♠ stimulační cestovní ruch

Zdroj: Vlastní zpracování podle Hesková, 2011, s. 19

2.2 Formy cestovního ruchu

Formy cestovního ruchu pomáhají blíže určit podstatu cestovního ruchu z hlediska potřeb a cílů jeho účastníků. Toto poznání pak dovoluje lépe připravit produkt a nabízet ho na trhu cílové skupině účastníků cestovního ruchu.

Formy cestovního ruchu lze členit na základě zvolených kritérií dle různých hledisek. Přehled těchto forem je uveden v Tabulce č. 3. (Hesková, 2011, s. 25)

Tabulka 3: Formy cestovního ruchu

Formy cestovního ruchu	
1. z geografického hlediska	6. podle převažujícího místa pobytu
<ul style="list-style-type: none"> - domácí cestovní ruch - zahraniční cestovní ruch - mezinárodní cestovní ruch - vnitřní cestovní ruch - národní cestovní ruch - regionální cestovní ruch 	<ul style="list-style-type: none"> - městský cestovní ruch - příměstský cestovní ruch - venkovský cestovní ruch - agroturistika (ekoagroturistika) - horský, vysokohorský cestovní ruch - přímořský cestovní ruch
2. podle počtu účastníků	7. podle ročního období
<ul style="list-style-type: none"> - individuální cestovní ruch - skupinový cestovní ruch - masový cestovní ruch - ekologický cestovní ruch 	<ul style="list-style-type: none"> - sezonní (zimní, letní) cestovní ruch - mimosezonní cestovní ruch - celoroční cestovní ruch
3. podle způsobu organizování	8. podle použitého dopravního prostředku
<ul style="list-style-type: none"> - individuální cesty - organizovaný zájezd/pobyt - klubový cestovní ruch 	<ul style="list-style-type: none"> - motorizovaný cestovní ruch - železniční cestovní ruch - letecký cestovní ruch - lodní cestovní ruch
4. podle věku účastníků	9. z hlediska dynamiky
<ul style="list-style-type: none"> - cestovní ruch dětí - mládežnický cestovní ruch - rodinný cestovní ruch - seniorský cestovní ruch 	<ul style="list-style-type: none"> - pobytový (statický) cestovní ruch - putovní (dynamický) cestovní ruch
5. podle délky účasti	10. ze sociologického hlediska
<ul style="list-style-type: none"> - výletní cestovní ruch - krátkodobý cestovní ruch - víkendový cestovní ruch - dlouhodobý cestovní ruch 	<ul style="list-style-type: none"> - návštěvy příbuzných a známých - sociální cestovní ruch - komerční cestovní ruch - etnický cestovní ruch

Zdroj: Vlastní zpracování podle Hesková, 2011, s. 19 - 20

Z výše uvedených definic druhu a formy cestovního ruchu je patrné, že zde dochází k určitým překryvům mezi jednotlivými pojmy. Antonín Franke a kolektiv dal ve své knize přednost termínu „typ cestovního ruchu“, který sjednocuje terminologii obou přístupů.

Nejvýznamnější typy cestovního ruchu, pro které má Česká republika nejlepší předpoklady a které by měly být v současném období přednostně podporovány a rozvíjeny, jsou podle Koncepce¹:

- ♣ **Městský a kulturně poznávací cestovní ruch** – kulturní dědictví, historická města, kulturně – historické památky včetně technických a církevních, muzea, divadla atd.
- ♣ **Dovolená v přírodě** – kempink, dovolená u vody, letní a zimní pobyty v horách, venkovský cestovní ruch a agroturismus, regionální a speciální produkty cestovního ruchu atd.,
- ♣ **Sportovní a aktivní dovolená** – všechny formy nejrozšířenějších sportů, turistika, cykloturistika, zimní sporty, vodní sporty, hipoturistika, lov, golf, atd.,
- ♣ **Lázeňský cestovní ruch** – zdravotní pobyty v lázních, wellness, zdravotní cestovní ruch atd.,
- ♣ **Kongresový a incentivní cestovní ruch**, obchodní cestovní ruch. (Koncepce, 2007, s. 22)

2.3 Nové druhy a formy cestovního ruchu

Asketický cestovní ruch - někteří lidé chtějí o dovolené zažít nedostatek, deprivaci, nebo dokonce bolest. Touto cestou hledají možnost, jak rozehnat stereotyp všedního života. Příkladem je drsný dietní režim nebo vězeňské hotely.

Odpovědný cestovní ruch – snaží se minimalizovat negativní dopad cestovního ruchu na životní prostředí; má aspekt ekologický, sociokulturní a ekonomický. Příkladem je výběr co nejekologičtější dopravy, tvorba minima odpadů, informovanost o cíli cesty, místní kultuře, zvyklostech, upřednostňování místních služeb, produktů a podnikatelů.

Dobrovolnický cestovní ruch – spojení dovolené s aktivní pomocí navštívené oblasti. Většinou účastníky těchto cest spojuje touha udělat něco dobrého a zároveň poznat nová

¹ Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007 - 2013

místa, kam by se jinak pravděpodobně nedostali. Typy pomoci jsou různé – od neodborných manuálních prací přes výuku jazyků až po např. vysoce odbornou lékařskou pomoc.

Temný turismus – je druh turistiky zaměřující se na místa spojená se smrtí, neštěstími a utrpením – ať již z dávné či poměrně nedávné minulosti. Motivací může být nejen vzdělání a pieta, ale i fascinace těmito místy. Například je to památník Terezín, Osvětim, Ground Zero v New Yorku, Černobyl, po stopách Jacka Rozparovače a další).

Krajanský cestovní ruch – je to dočasný návrat emigrantů do jejich rodné země, kam se vydávají jako turisté. Jejich cílem je poznání kulturního dědictví země svých předků, návštěva příbuzných a známých nebo investice v rodné zemi a příprava pro případný návrat.

Homosexuální cestovní ruch – tato skupina turistů většinou míří do destinací, které jsou tolerantní ke všem menšinám. Tito hosté jsou pro destinace velice atraktivní hlavně proto, že se jedná o velice bonitní klientelu.

CouchSurfing – je způsob cestování založený na konceptu bezplatného sdílení ubytování a na vzájemné recitě. Cílem je kromě minimalizace cestovních nákladů také navázání nových přátelství, šíření tolerance a zlepšení mezikulturního porozumění. (Franke, 2012, s. 25 – 26)

3 POUŽITÉ ANALYTICKÉ METODY

3.1 Geografická analýza

Geografická analýza se zabývá rozborem předpokladů rozvoje cestovního ruchu v regionu. Hrala (2002) dělí ve své publikaci tyto předpoklady do tří základních skupin, a to na předpoklady lokalizační, selektivní a realizační.

3.1.1 Lokalizační předpoklady

Tyto předpoklady představují primární nabídku cestovního ruchu v dané destinaci. Dělí se na atraktivitu přírodní a atraktivitu společenskou. Do atraktivit přírodních se zahrnují klimatické, hydrologické, geomorfologické poměry, fauna a flora. Atraktivita společenská jsou uměle vytvořené, jinak také nazývány antropogenní předpoklady, a doplňují atraktivitu přírodní. Konkrétně je představují lidové tradice, folklór, kulturně historické památky, dále kulturní zařízení a akce jako jsou muzea, galerie, knihovny, skanzeny, ale také divadelní a operní představení, koncerty, festivaly a náboženské slavnosti a poutě. Do společenských atraktivit můžeme zahrnout i sportovní zařízení a akce jako světová mistrovství, olympijské hry, karnevaly nebo býčí zápasy. Souhrnné ohodnocení lokalizačních předpokladů slouží k vyjádření potenciálu krajiny pro rozvoj cestovního ruchu.

3.1.2 Selektivní předpoklady

Selektivní předpoklady podněcují vznik cestovního ruchu na straně poptávky. Jsou dále rozděleny na faktory objektivní a subjektivní. Mezi objektivní faktory jsou řazeny demografické předpoklady, urbanizace, politická situace, stav životního prostředí a sociálně ekonomické předpoklady. Subjektivní faktory vyplývají z psychologických stimulů, které ovlivňují rozhodování obyvatel. Jde zejména o reklamu a propagaci, které tvoří pohnutky vnějšího charakteru a působí na módnost dané destinace, nebo se jedná o pohnutky vnitřního charakteru vycházející z konkrétní situace, tedy fond volného času, vzdělání, preference, ekonomická nebo rodinná situace. Stručně řečeno, subjektivní faktory určují, kdo a jak často se zúčastňuje cestovního ruchu.

3.1.3 Realizační předpoklady

Realizační podmínky slouží pro skutečnou realizaci cestovního ruchu, které tvoří v rámci geografické analýzy dominantní postavení. Mezi tyto podmínky řadíme dopravu, ubytovací, stravovací a ostatní zařízení poskytující služby cestovního ruchu, souhrnně tedy materi-

álně technickou základnu cestovního ruchu. Realizační podmínky umožňují propojení lokalizačních a selektivních podmínek a v jejich souvislosti bývá často zmiňován pojem infrastruktura cestovního ruchu.

Konkrétní charakteristika jednotlivých předpokladů pro region Zlínského kraje je obsažena ve 4. kapitole diplomové práce.

3.2 SWOT analýza

Charakteristika SWOT analýzy podle Kotlera: „*Výtah ze zjištěných interních a externích auditů, který upozorňuje na klíčové silné a slabé stránky organizace, ale také na příležitosti a hrozby, jimž firma čelí.*“ (Kotler, 2007, s. 97)

Jakubíková tvrdí, že: „*Cílem SWOT analýzy je identifikovat to, do jaké míry jsou současné strategie firmy a její specifická silná a slabá místa relevantní a schopná se vyrovnat se změnami, které nastávají v prostředí.*“ (Jakubíková, 2008, s. 103)

SWOT analýza podává informace jak o silných (Strength) a slabých (Weakness) stránkách regionu, tak i o možných příležitostech (Opportunities) a hrozbách (Threats). Cílem regionu je většinou omezit slabé stránky, podporovat své silné stránky, využívat příležitostí okolí a snažit se předvídat a jistit proti případným hrozbám. To je jediný způsob k dosažení konkurenční výhody nad ostatními. K tomu je však zapotřebí dostatek kvalitních interních informací i informací z okolí. Silné a slabé stránky se zabývají zpravidla vnitřní situací firmy/regionu. Vyhodnocují se především zdroje firmy/regionu a jejich využití, plnění cílů firmy/regionu. Příležitosti a hrozby přicházejí z vnějšího prostředí (makroprostředí) konkrétních trhů, které obklopuje danou firmu či region a působí na ni prostřednictvím nejrůznějších faktorů. (Kozel, 2006, s. 39)

SWOT analýza může být formou velice užitečného shrnutí dalších analýz, jako je analýza konkurence či strategických skupin. Nevýhoda SWOT analýzy spočívá v tom, že je příliš statická a subjektivní. Přínos této analýzy navíc není příliš podstatný pro tvorbu strategických marketingových dokumentů. (Jakubíková, 2008, s. 104)

Podrobná SWOT analýza Zlínského kraje se nachází v 6. kapitole diplomové práce.

3.3 Neformální rozhovor

Neformální rozhovor spočívá ve spontánním generování otázek v přirozeném průběhu interakce. Nashromážděná data se potom liší rozhovor od rozhovoru. V případě neformální-

ho rozhovoru můžeme tedy s jednou osobou provést klidně i více takovýchto rozhovorů. Otázky se pak mění a probíhající interview se dá postavit na otázkách předchozích. Tazatel může rozvíjet předchozí témata, nebo hledat témata nová.

Přínos neformálního rozhovoru spočívá v tom, že zohledňuje individuální přístupy a názory, náhlé změny situace atd. I otázky tak mohou být individualizovány, aby tazatel mohl dosáhnout hloubkové analýzy, dostatečně využít prostředí, celkovou situaci a posílit tak konkrétnost a bezprostřednost rozhovoru.

Naopak slabší stránkou této metody sběru dat spatřujeme v tom, že získání patřičných informací může zabrat delší dobu. Celková kvalita rozhovoru je zcela závislá na schopnostech tazatele, aby vůbec dokázal vést takový rozhovor, aby získaná data měla nějakou váhu a byla použitelná pro účely výzkumu. Analýze rozhovoru musí být věnován dostatek času, aby tazatel našel a vytřídil informace pro něj (ne)podstatné.

Neformálním rozhovorem může být i rozhovor volný, které má předem určené téma, popřípadě i záchytné body. Může být používán v počátečních fázích výzkumu, pro získání přehledu o problému, a přesně pro takový případ ho použijeme v této diplomové práci, pro získání informací od zástupce obce. (Hendl, 2005, s. 175)

3.4 Řízený rozhovor

Řízený rozhovor, jinak též strukturovaný, je jedna z metod kvalitativního výzkumu. Rozhovor neboli Interview je založen na předem připravených podkladech, tazatel však v závislosti na průběhu rozhovoru upravuje otázky a volně směřuje obsah rozhovoru. Velkou výhodou řízeného rozhovoru je získání odpovědí, které by nebylo možné získat nejen pevně danými uzavřenými otázkami s výběrem předem připraveného spektra odpovědí, ale ani pevně danými otevřenými otázkami s volnou odpovědí. Dobře vedený řízený rozhovor by měl být téměř nerozeznatelný od běžné konverzace. Nevýhodou je obtížnost vyhodnocení kvalitativních výstupů, které mohou být částečně pro vyhodnocení předváděny na kvantitativní výstupy, např. pomocí vhodného způsobu třídění, klasifikace odpovědí a analýzy jejich struktury. (Zelenka, 2010, s. 31)

Příklady řízeného rozhovoru:

♣ Příjímání pohovor – typický příklad řízeného rozhovoru. V tomto případě ho řídí příjímání pracovník, žadatel o zaměstnání je v pozici tázaného. Tazatel chce rychle a prav-

divě zjistit, je-li žadatel takový pracovník, jakého hledá, a právě proto musí být pohovor efektivní. V tomto případě více než jindy platí, že čas jsou peníze.

♣ Dotazník - je dobře skrytou formou řízeného rozhovoru, mnoho lidí si neuvědomuje, že by bylo „obětí“ řízeného rozhovoru. Přestože má psanou podobu, účel má úplně stejný jako například pracovní pohovor, tedy rychle a efektivně zjistit konkrétní informaci.

♣ My školou povinní - ve školství je řízený rozhovor cílenou součástí vzdělávací metodiky. Každý z nás ho mnohokrát zažil při vyvolávání a zkoušení u tabule na vlastní kůži. A nedá se říci, že by to bylo vždy příjemné.

Příprava rozhovoru

Zásady, jak si počínat během řízeného rozhovoru, jsou velmi podobné, ať už je naším úkolem něco o druhém zjistit, tedy máme-li za úkol provést řízený rozhovor, nebo ať stojíme na opačné straně barikády.

Předně je důležitá už příprava před samotným rozhovorem. Jako tazatel si v mnohém ulehčíme práci a přispějeme k pozdějšímu úspěšnému rozhovoru, pokud se dopředu důkladně připravíme. Taková příprava zahrnuje připravení témat nebo dokonce konkrétních otázek, na které chceme získat odpovědi. Dále je součástí přípravy rozhovoru jeho orientační časový harmonogram. Neméně důležité je také zjistit si o dotazovaném co nejvíce informací předem. Vlastní rozhovor pak bude vlastně jen ověřením dříve získaných informací a budeme moci jít v našem poznávání druhého více do hloubky. (Chovancová, Pilík, Podaná, 2008)

Příprava na rozhovor obsahuje výběr osoby, shromáždění informací o ní, příprava otázek a prostředí a způsob záznamu.

Otázky, které si budeme připravovat, mohou mít různou podobu (Mikuláščík, 2010, s. 143):

- primární, hlavní otázky se týkají pochopení tématu, zdůvodní, proč je interview děláno,
- rozvíjející otázky se používají, pokud chceme poznat problematiku ve větší šíři anebo pokud něčemu nerozumíme,
- otevřené otázky vedou dotazovaného k rozvíjení vlastních názorů a myšlenek bez nějakého omezení,
- uzavřené otázky jsou takové, které vyžadují jednoznačnou odpověď,

- přímé otázky - jsou to otázky na specifické informace,
- nepřímé otázky – na rozdíl od přímých otázek dávají dotazovanému určité vodítko, kterého se může při odpovědi držet,
- věcné otázky slouží k získávání věcných informací,
- osobní otázky se týkají postojů, názorů, pocitů dotazovaného,
- neutrální otázky - nevypovídají o tom, jaký je postoj dotazovaného k problematice.

Dále se objevují také otázky tendenční čili řídicí, otázky řešící problém, nevhodné a zavádějící otázky, nápovědné, podněcující nebo hypotetické otázky.

Výsledek rozhovoru závisí z velké části na způsobu zahájení. Doporučuje se zpravidla, aby tazatel vysvětlil smysl a cíl výzkumu, stejně také to, proč byl pro rozhovor vybrán právě dotazovaný, na kterého se obrací. (Zich, 2004, s. 41)

Při ukončení rozhovoru bychom neměli zapomenout dotazovanému poděkovat. Dotazovaní lidé často chtějí slyšet, že nám svým rozhovorem pomohli. Nezbytné je také říct, jak bude interview použito. (Mikuláščík, 2010, s. 153)

Interview je tedy terénní výzkumnou metodou, která umožňuje zachytit nejen fakta, ale i hlouběji proniknout do motivů a postojů respondentů a tím i do zmapování celé problematiky, což je hlavní důvod, proč jsem tuto metodu zvolil. Tyto rozhovory považuji za stěžejní součást výzkumu v analytické části mé práce a jejich cílem bude zjištění většiny důležitých informací o projektu výstavby polygonu.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 VŠEOBECNÁ ANALÝZA ZLÍNSKÉHO KRAJE

Úvod praktické části je věnován všeobecné analýze Zlínského kraje. Nejdříve se zaměřím na vymezení polohy, správního uspořádání a charakteru regionu. Stručně také shrnu historické události v kraji. Než se dostaneme k hlavní analýze, tedy analýze cestovního ruchu, okrajově se budu snažit zhodnotit vývoj hospodářství, průmyslu, zemědělství, dopravní infrastrukturu a strukturu obyvatelstva. Stěžejní data pro tento výzkum jsem čerpal zejména z údajů Českého statistického úřadu.

4.1 Charakteristika regionu

Zlínský kraj je atraktivní turistickou oblastí. V této oblasti se nachází množství přírodních, kulturních a historických památek, které nenalezneme nikde jinde v České republice. Nabízí svým návštěvníkům současně hory, zahradní architekturu, lázně, vinařská údolí, pozůstatky Velkomoravské říše, řadu církevních památek a historicky cenných staveb i ojedinělý příklad moderní baťovské funkcionalistické architektury. Skutečnost, že se zde setkávají tři národopisné celky: úrodná Haná, pohostinné Slovácko a svérázné Valašsko také výraznou měrou přispívá k originalitě kraje.

4.1.1 Správní uspořádání

Zlínský kraj byl ustanoven k 1. lednu 2000 na základě ústavního zákona č. 347 ze dne 3. prosince 1997 o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Vznikl sloučením okresů Zlín, Kroměříž a Uherské Hradiště a okresu Vsetín. Nachází se na východě republiky, kde jeho východní okraj tvoří 103 km dlouhou hranici se Slovenskem (kraj Trenčinský, v menší míře i kraj Žilinský). Na jihozápadě sousedí s Jihomoravským krajem, na severozápadě s Olomouckým a v severní části s krajem Moravskoslezským. Svou rozlohou 3 964 km² je čtvrtým nejmenším krajem v republice. Má celkem 305 obcí (z toho 30 měst), ve kterých na začátku roku 2012 žilo 589 030 obyvatel, což z něho činí 8. nejlidnatější kraj v ČR. Správním centrem je osmdesátitisícové město Zlín, kde sídlí rovněž krajský úřad. Hustota zalidnění 149 obyvatel/km² výrazně převyšuje republikový průměr. (ČSÚ, © 2012)

Obrázek 3: Mapa Zlínského kraje (resp. Region Východní Morava) a Regionu soudržnosti Střední Morava



Zdroj: Zlínský kraj, internetové stránky města Valašské Meziříčí, 2012

Pro potřeby spojené s realizací a koordinací politiky hospodářské a sociální soudržnosti, jejímž hlavním cílem je zejména využívání finančních prostředků z předvstupních a strukturálních fondů EU, bylo vymezeno osm Regionů soudržnosti NUTS II. Zlínský kraj společně s Olomouckým krajem tvoří Region soudržnosti NUTS II Střední Morava.

4.1.2 Historie

Počátky osídlení Zlínského kraje sahají až do dob mýtů a legend. První písemná zmínka o osídlení zdejší oblasti byla zaznamenána v 7. a 9. století, kdy sem zasahovala Sámova a později Velkomoravská říše. Regiony Kroměřížsko a Uherskohradištsko, tedy západní část kraje, byly převážně orientovány na zemědělskou prvovýrobu, na kterou navazoval rozvinutý zpracovatelský průmysl – cukrovary, mlýny, mlékárny, sladovny apod. Naproti tomu oblast Vsetínska, Vizovických vrchů a Bílých Karpat se vyznačovala těžbou dřeva s příslušným zpracovatelským průmyslem a zemědělskou činností orientovanou na živočišnou výrobu.

Vznikem samostatného československého státu začíná výrazná industrializace regionů vstupem průmyslových odvětví. Hlavní roli v této industrializaci ve Zlínském regionu hrál

podnikatel Tomáš Baťa se svou výrobou obuvi, kterou rozšířil do celého kraje, státu i Evropy. Baťa stále rozšiřoval výrobu obuvi a také pokračoval v diverzifikaci do chemického průmyslu, zpracování pryže, strojírenství, stavebnictví atd. Ve 30. letech se přidává zbrojní průmysl na jihovýchodě regionu (Vsetín, Uherský Brod), v 50. letech slaboproudý elektro-technický průmysl v Rožnově pod Radhoštěm a chemický průmysl ve Valašském Meziříčí a v 60. letech výroba letadel v Kunovicích.

Průmyslový potenciál Zlínska dosáhl evropské a světové konkurenceschopnosti a bylo nutné zlepšit infrastrukturu. Byla vybudována železniční trať Hranice – Vsetín – Púchov a souběžně vedená silnice I/57. Železniční trať Břeclav - Přerov svou existencí ovlivňovala hospodářský rozvoj v zemědělských oblastech okresů Kroměříž a Uherské Hradiště. Souběžně s touto tratí je vedena silnice I. třídy Hulín - Otrokovice - Uherské Hradiště.

Rozdělením Československa region velice utrpěl, a to především ztrátou východních trhů. To se projevilo sníženou ekonomickou výkonností mikroregionů, které se staly hospodářsky nevyvážené a v oblasti technické infrastruktury zaostávající, což jsou silné překážky pro jejich další rozvoj.

Ani po roce 1990 nedošlo k zásadní změně strategického postavení hospodářství kraje. To se projevuje i pod vlivem dosud platné koncepce výstavby silniční sítě, včetně programu výstavby rychlostních komunikací a jejich napojení na budovanou celostátní dálniční a rychlostní silniční síť. Důsledkem je podprůměrná tvorba hrubého domácího produktu, přestože region je stále vnímán jako bohatá a dynamická oblast v rámci České republiky. (Historie Zlínského kraje, Zlínský kraj, 2012)

4.2 Hospodářství kraje

V nedávné minulosti býval zlínský region plným právem považován za ekonomicky silnou oblast s výraznou koncentrací velkých průmyslových podniků. **Vyhlášenými produkty** tradičně spojovanými s centrem regionu byly obuv (Baťa), pneumatiky (Barum-Continental), zbraně (Zbrojovka Uherský Brod) či stroje a letadla (LET). Přibližně od poloviny 90. let se hospodářsky stabilní pozice Zlína a celé východní Moravy začala zhoršovat v důsledku privatizace a restrukturalizace průmyslu, viz výše.

Ekonomika v kraji byla a je založena především na zhodnocování vstupních surovin a polotovarů. Špatná poloha kraje v rámci ČR má negativní vliv na export. V tvorbě hrubého domácího produktu zaujímá Zlínský kraj deváté místo mezi kraji v ČR. V roce 2010 do-

sáhla průměrná hodnota HDP na 1 obyvatele kraje 301 442 Kč (v běžných cenách). (ČSÚ, © 2012a)

Nejvíce lidí je zaměstnáno v těchto oborech:

1. průmysl
2. stavebnictví
3. doprava, skladování a spoje
4. oblast obchodu, pohostinství, ubytovacích služeb a oprav motorových vozidel
5. obchod s nemovitostmi. (CELÝSVĚT, © 2005-2012)

Dosavadní **průmyslový potenciál** kraje je založen na existenci dříve klíčových strojírenských výrobních podniků. Značný význam mají závody zpracovatelského průmyslu, zejména: obuvnického, kovodělného, dřevozpracujícího, elektrotechnického, textilního průmyslu a gumárenství. Ovšem srovnáme-li je s ostatními podniky v ČR, zjistíme, že jejich charakteristickou stránkou je nízká úroveň modernizace výroby. (ČSÚ, © 2012a)

Podíl pracovníků zaměstnaných v **zemědělství** je pod průměrem České republiky. Region lze geograficky rozdělit do dvou základních částí. První z nich tvoří nížinné oblasti převážně kolem toku Moravy, které nabízejí příhodné podmínky pro pěstování pšenice, cukrovky a sladovnického ječmene. Druhou oblast tvoří horská, dosud téměř nedotčená území. Horské louky a pastviny včetně CHKO Bílé Karpaty a CHKO Beskydy poskytují možnosti nejen pro pěstování brambor a píce, ale také pro specifické formy zemědělské produkce, například pěstování ovčáctví a další aktivity, jež souvisí se zachováním svébytného rázu krajiny i kultury. Jde o turisticky atraktivní projekty, které však dosud nejsou dostatečně využity (např. venkovský CR, ekoagroturistika). (CELÝSVĚT, © 2005-2012)

Dopravní infrastruktura představuje z hlediska rozvojových záměrů nejnaléhavější prioritu Zlínského kraje. Hustota silniční sítě je nízká a v regionu byla dlouhodobě historicky podfinancována a zanedbána. Navíc rozdělením republiky došlo k přetržení funkčních dopravních vazeb, což se momentálně projevuje na nedostatku komunikací dálničního typu i nízkém počtu železnic. Páteř železniční dopravy tvoří trať číslo 330 Přerov – Břeclav a 280 Hranice na Moravě – Střelná, které jsou současně se silnicemi I/55 resp. I/57 součástí významných dopravních koridorů. Do Zlínského kraje není provozována pravidelná letecká doprava, v kraji jsou tři civilní letiště, z nichž jedno (v Kunovicích) má statut mezinárodního veřejného letiště. Rozvoj dopravní infrastruktury podmiňuje ekonomický růst a kvalitu

obsluhy území Zlínského kraje. Z těchto důvodů je do dopravní infrastruktury regionu přednostně investováno a Zlínský kraj se na koncepční řešení této oblasti intenzivně zaměřuje. Lodní doprava je využívána především na řece Moravě a Bečvě. Nejznámější vodní cestou Zlínského kraje je Bařův kanál neboli Průplav Otrokovice – Rohatec. Původně byl určen k dopravě lignitu, v současné době je využíván převážně turisty. Průplav je dlouhý 52 km a má 13 plavebních komor.

Výše uvedenou plavbu na Bařově kanále je možné doplnit i **cykloturistikou**, neboť v okolí kanálu se nachází cyklostezka dlouhá 80 km. Další významnou trasou je Cyklostezka Bečva, která vede od pramenů Rožnovské a Vsetínské Bečvy až po soutok s Moravou a má celkem 141 km. V současné době probíhají jednání o dobudování dalších úseků mezi Valašským Meziříčím a Hustopečemi a dále do Skaličky. Ve Zlínském kraji bylo v roce 2009 vybudováno nejvíce cyklistických stezek v rámci České republiky, celkem 53 km, přičemž v Olomouckém kraji, který byl druhý v pořadí, to bylo o polovinu méně.

Vývoj míry registrované **nezaměstnanosti** v kraji v zásadě kopíruje vývoj nezaměstnanosti v ČR. Ke konci roku 2011 dosáhla 9,35 %, což znamená snížení o 1,39 % oproti roku 2010. Ve srovnání s celou republikou byla míra nezaměstnanosti v kraji na konci roku o 0,73 procentního bodu vyšší. Mezi uchazeči o zaměstnání převažovali muži (51,4 %). (ČSÚ, ©2012b)

4.3 Obyvatelstvo

Koncem roku 2011 žilo na území Zlínského kraje 589 030 obyvatel, což z něho činí 8. nejlidnatější kraj s 5,6%ním podílem na obyvatelstvu celé ČR. Populace je z velké části tvořena venkovským obyvatelstvem. V kraji se nenachází žádné město s více než 100 000 obyvateli, největším městem je krajské město Zlín se 75 660 obyvateli. (ČSÚ, ©2012c)

Tabulka 4: Věková struktura obyvatelstva

Věková struktura obyvatelstva	
do 15ti let	14,0%
15 - 64 let	69,8%
nad 65 let	16,2%

Zdroj: Vlastní zpracování dle Statistické ročenky ZK, 2010

Vývoj **věkového složení** obyvatel je charakterizován zvyšujícím se podílem obyvatel v poproduktivním věku, proti roku 2009 se podíl obyvatel starších 64 let zvýšil z 15,8 %

na 16,2 %. I přesto počet mladých lidí převyšuje počet důchodců, což oblasti poskytuje dostatek pracovních sil pro rozvoj v nejbližších letech. Průměrný věk obyvatel Zlínského kraje v roce 2010 byl 41,2 let. (Statistická ročenka ZK, 2010)

Z hlediska **ekonomické struktury** obyvatelstva je nejvyšší podíl obyvatelstva v sekundárním sektoru (průmysl), pak v terciálním sektoru (služby) a nejméně lidí pracuje v primárním sektoru (zemědělství). Vývoj nezaměstnanosti ve Zlínském kraji kopíruje vývoj v celé České republice. Tempo růstu průměrné mzdy je ve Zlínském kraji nižší než činí republikový průměr. Průměrná hrubá mzda ve Zlínském kraji je pod průměrem České republiky (26 276,- Kč). Dosahuje jen 23 744,- Kč, což je druhá nejnižší v celé ČR. (Hospodářský vývoj Zlínského kraje v roce 2011, ČSÚ, 2011)

4.4 Přírodní potenciál

Území má členitý charakter. Z převážné části je tvořený pahorkovitým a kopcovitým terémem, který v některých částech přechází v pohoří. V oblasti povodí Moravy se táhne rovinná úrodná oblast - Haná na Kroměřížsku a Slovácko na Uherskohradištsku. V severní části kraje se tyčí Moravskoslezské Beskydy s nejvyšší horou Čertův mlýn (1 206 m), na východě se rozkládají Javorníky a dále směrem k jihu Bílé Karpaty, které také tvoří hranici se Slovenskem. Směrem k jihu od Moravskoslezských Beskyd vybíhá Hostýnsko - Vsetínská hornatina a Vizovická vrchovina.

Na jihozápadě kraje se zvedá nevysoká lesnatá pahorkatina Chřiby s nejvyšším bodem Brdo (587 m). Mezi Chřiby a výše zmíněnými pohořími probíhá od západu z Olomouckého kraje Hornomoravský úval přes okres Kroměříž až do okresu Zlín. Kolem řeky Moravy, v okrese Uherské Hradiště, probíhá Dolnomoravský úval, který dále pokračuje do Jihomoravského kraje. Od západu k jihu, přes oba úvaly, protéká největší řeka kraje Morava, do které se vlévá většina toků protékajících územím. Největší přítoky jsou řeky Bečva a Olšava, z dalších menších toků bych zmínil Senici, Vlárův či Dřevnici.

Velkoplošná území Zlínského kraje zabírají dvě chráněné krajinné oblasti, Beskydy a Bílé Karpaty, která zahrnují zhruba 30 % území. V CHKO Beskydy můžeme navštívit národní přírodní rezervace Radhošť (zbytky jedlovobukového pralesa, socha pohanského boha úrody Radegasta, poutní dřevěná kaple sv. Cyrila a Metoděje) a Pulčín – Hradisko (skalní bloky, archeologické naleziště) nebo známé turistické cíle, kterými jsou vrcholy vsetínských vrchů Cáb a Tanečnice. CHKO Bílé Karpaty patří mezi šest biosférických rezervací

UNESCO v republice. Na území kraje se dále nachází 38 přírodních rezervací, z toho 6 národních a 122 přírodních památek, z toho 2 národní. V červenci 2000 bylo založeno sdružení právnických osob Euroregion Bílé - Biele Karpaty, zaměřené na všestranný rozvoj přeshraniční spolupráce regionů na území chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty. Mezi turisticky nejvděčnější lokality Bílých Karpat patří NPR Javořina (vrchol a přilehlé svahy nejvyšší hory Velké Javořiny s bukovým pralesem) a další hraniční areály Velký Lopeník a Moravské kopanice. Mimo obě CHKO leží národní přírodní památka Chropýňský rybník (zámecký areál s rybníkem a pobřežními porosty), přírodní památky Čertovy skály (horolezecký terén ve Vizovické vrchovině) a Kazatelna (výrazná izolovaná skála na hlavním hřebetu Chřibů). (ČSÚ, ©2012a)

Kraj má celkem příznivé klimatické podmínky. Z klimatických hodnot naměřených v meteorologické stanici na území kraje byla zjištěna v roce 2010 průměrná teplota vzduchu 8,6 °C a celkový úhrn srážek 828 mm/m².

Kraj je chudý na nerostné suroviny. Celorepublikový význam mají pouze ložiska cihlářských hlín a šterkopísků, místní význam má těžba stavebního kamene a pískovce. V omezené míře se zde vyskytují naleziště ropy a zemního plynu. Z celkového půdního fondu kraje je 49,0 % zemědělské a 51,0 % nezemědělské půdy. (ČSÚ, ©2012a)

4.5 Kulturně-historický potenciál

Už od pravěku procházela Pomoravím hlavní cesta kupců od jižního Jaderského moře k severnímu Baltskému moři. Výhodná poloha, úrodná půda podél řeky Moravy a příznivé klimatické podmínky vytvořily dobré předpoklady pro osídlování. Také proto se právě zde tvořily první státní útvary - v 7. století Sámova a v 9. století pak říše Velkomoravská.

Díky dlouhé a bohaté historii se dodnes na území dochovaly významné církevní památky, pozůstatky Velkomoravské říše, historicky cenné stavby, folklór, lidová řemesla, vinařství, lázně, manýristická zahradní architektura i moderní funkcionalistická architektura.

V kraji se střetávají vlivy tří výrazných kulturních etnografických celků – Valašska s lidovou kulturou horského typu, Hané a Slováků s lidovou kulturou nížinného typu. Každý z těchto tří kulturně odlišných typů má své zvyky, tradice, obyčeje, písně, lidové kroje, dialekty, folklór a další odlišnosti, které se na území dodržují dodnes. Na základě ovlivnění těchto tří kultur se pořádají různé akce a některé z nich se stávají vyhledávaným cílem turistů.

Nejvíce je kraj ovlivněn Valašskem, protože je situováno převážně na tomto území. Typickou roubenou architekturou regionu Valaško je možné spatřit ve Valašském muzeu v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm, které je nejstarším muzeem v přírodě ve střední Evropě (založeno v roce 1925). Hlubokou tradici na Valašsku má i ovocnářství a páleníctví, především slivovice. (Program rozvoje ČR Zlínského kraje, 2003, s. 1)

Slovácko a Haná zasahují ve větší míře i do jiných krajů. Typický příklad objektů hanácké lidové architektury se nachází ve skanzenu v Rymicích (chalupy s typickými doškovými střechami a roubené domy omazané hlínou). Z tradiční lidové výroby se dodnes zachovala např. hanácká výzdoba velikonočních vajec, kraslic lepených slámou. Národopisná tradice Slovácka je každoročně prezentována řadou akcí, jako jsou např. Kopaničářské slavnosti, Vlčnovské slavnosti s jízdou králů či Dolňácké slavnosti. Osobitý ráz Slovácka je zachovaný v původní lidové architektuře (bílá fasáda s modrou podrovnávkou a lidovými malbami s květinovými motivy). Slovácko je proslulé vinařskými oblastmi, produkujícími velké množství velmi kvalitních vín a nelze opomenout ani místní kuchyni.

Národní kulturní památky ve Zlínském kraji:

- ♣ Valašské muzeum v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm
- ♣ Barokní hřbitov ve Střílkách
- ♣ Arcibiskupský zámek v Kroměříži s Květnou a Podzámeckou zahradou (zároveň i památka UNESCO)
- ♣ Velehrad – významné poutní místo
- ♣ Hrad Buchlov a Zámek Buchlovice
- ♣ Toleranční kostel ve Velké Lhotě
- ♣ Areál fojtství v Kozlovicích
- ♣ Pustevny – útulny Libušín a Maměnka
- ♣ Památník protifašistického odboje v Ploštině
- ♣ Zámek Vizovice
- ♣ Hradiště sv. Klimenta u Osvětiman
- ♣ Soubor památek velkomoravské sídelní aglomerace St. Město-Uherské Hradiště-Modrá (ESMEDIA, ©2012)

Silným potenciálem Zlínského kraje jsou zejména:

- nejznámější místa kraje - Luhačovice (lázeňství), Skanzen Rožnov pod Radhoštěm, zahrady a zámek Kroměříž (památko UNESCO), ZOO Lešná (nejvíce navštěvované místo kraje), Velehrad u Uherského Hradiště;
- významná města nadregionálního významu - Kroměříž, Uherské Hradiště (Velká Morava), Uherský Brod, Zlín (historie obuvnictví), Valašské Meziříčí;
- historické a folklórní oblasti - Velká Morava, Valašsko, Slovácko, Haná (Kroměřížsko);
- nejvýznamnější zámky - Kroměříž, Buchlovice, Vizovice;
- nejvýznamnější hrad - Buchlov;
- nejvyhledávanější církevní památky a lokality - kostel Nanebevzetí Panny Marie (Svatý Hostýn), bazilika minor a lapidárium na Velehradě;
- produkty marketingové značky - Valašské království, Luhačovicko;
- osobnosti - Cyril a Metoděj, Jan Amos Komenský, Tomáš Baťa;
- hory a pohoří - Beskydy, Bílé Karpaty, Chřiby.

5 TURISTICKÉ ATRAKTIVITY ZLÍNSKÉHO KRAJE

Nádherné památky, rozmanitá příroda, jedinečné tradice, originální gastronomie nebo zajímavé akce. To je Východní Morava, atraktivní region, v němž se střetávají národopisné oblasti Valašsko, Slovácko a Haná, region, který návštěvníci vyhledávají stále raději.

Zlín

Hlavní město funkcionalismu, Baťova proslulá metropole. Po roce 1926 se Zlín stal moderním městským centrem, vyrostly tu kolonie typických „baťovských“ rodinných domků, ale také průmyslové a výškové budovy. Nejproslulejší stavbou z této doby je 77,5 m vysoký sedmnáctipatrový mrakodrap – „Jednadvacítka“. Byl postaven v letech 1938 – 1939 J. A. Baťou jako administrativní centrum a šlo o nejvyšší budovu v tehdejším Československu. Součástí vnitřního vybavení byla klimatizace, rychlovýtahy, potrubní pošta, telefonní ústředna a další na tehdejší dobu špičkové vybavení. Unikátem Jednadvacítky je výtah o rozměrech 6 x 6 metrů, který fungoval jako pojízdná kancelář ředitele firmy. Do této netradiční pracovny byla zavedena teplá a studená voda, fungovala klimatizace i telefon. Výtah mohl zastavit v kterémkoli patře budovy a J. A. Baťa tak měl možnost rychlého kontaktu s kýmkoli v budově.

Ve zlínském Obuvnickém muzeu jsou k vidění, jak jinak, boty rozličných tvarů a funkcí i nejrůznějšího stáří. Sbírkový fond sleduje vývoj obouvání od nejstaršího období českých dějin až po současnost. Průřez baťovskou produkcí tak dává návštěvníkům příležitost nahlédnout do historie nejslavnější české firmy. V současné době je Zlín vzkvétajícím univerzitním městem a mezi tamními kulturními akcemi vyčnívá především Mezinárodní festival filmů pro děti a mládež.

Zoologická zahrada Zlín - Lešná

Patří k nejoblíbenějším českým zoo, každoročně ji navštěvuje kolem půl milionu návštěvníků. Rozlehlé přírodní expozice se společným chovem více druhů zvířat, tropická hala Yucatan s rostlinami a zvířaty z pralesa Střední Ameriky, nová expozice Etiopie, průchozí výběhy a voliéry, romantický zámek Lešná i krásný park ji řadí k výjimečným nejen v ČR, ale také v Evropě. Celý areál je rozdělen podle jednotlivých kontinentů. Návštěvníci tak během jednoho dne „procestují“ Afriku, Asii, Austrálii a Ameriku a seznámí se s 210 druhy zvířat. Vítaným zpestřením návštěvy zoo může být i prohlídka interiérů zámku Lešná. Zajímavostí Zoo Zlín také je, že má otevřeno každý den v roce.

Valašské muzeum v přírodě Rožnov pod Radhoštěm

Je druhým nejstarším muzeem v přírodě ve střední Evropě (hned po Polabském národopisném muzeu v Přerově nad Labem). Počátky Valašského muzea, našeho největšího a patrně nejznámějšího muzea v přírodě sahají do roku 1925, kdy sourozenci Jaroňkovi a muzejní spolek poprvé otevřeli areál v městském parku Hájnice. Postupně vzniklo „Dřevěné městečko“ s originály roubeného měšťanského domu, radnice a hospody z Rožnovského náměstí. K nim byla postupně dostavěna kopie kostela sv. Anny z Větrkovic a fojtství z velkých Karlovic. Posledním objektem postaveným v roce 1974 je rekonstrukce Žingorova domu z rožnovského náměstí. Dalšími součástmi areálu jsou „Mlýnská dolina“, která shromažďuje stavby spíše technického rázu (valcha, mlýn, pila, hamr, lisovna oleje) a „Valašská dědina“ jakožto nejrozsáhlejší část skanzenu staveb (hospodářská stavení, salaše, stáje, kovárna, větrný mlýn apod.).

Slovácké muzeum

Slovácké muzeum v Uherském Hradišti zaujímá v síti českých a moravských muzeí významné postavení. Nejen svým stářím či množstvím sbírkových předmětů, ale především zaměřením a pracovními výstupy poutá zájem odborné i laické veřejnosti. Není typicky vlastivědným zařízením. Již od svého vzniku se profilovalo etnografií a archeologií, později výtvarným uměním a historií. Výzkumný a sběratelský záběr na celou národopisnou oblast Slovácka jej řadí mezi regionální instituce. Z původně malého kulturního zařízení, zrozeného z obětavého úsilí a nadšení vlastenecky zaměřených pracovníků, vznikla profesionální a vysoce odborná instituce, která slouží veřejnosti v několika budovách.

Hlavní budova ve Smetanových sadech v Uherském Hradišti je věnována expozici Slovácko a národopisným, archeologickým a historickým výstavám. V Galerii Slováckého muzea v Otakarově ulici v Uherském Hradišti je možnost seznámit se s výtvarným uměním jiho-východní Moravy a s díly našich i zahraničních autorů. V Památníku Velké Moravy ve Starém Městě se nachází expozice dokumentující významnou část dějin naší země. Ve dvou zemědělských usedlostech, památkách lidového stavitelství v obci Topolná lze zhlédnout expozici lidového bydlení a kovářství. Ve čtyřech archeologických lokalitách v Uherském Hradišti, Starém Městě, Modré u Velehradu a u Osvětiman, které jsou vyhlášeny národními kulturními památkami, je možno prohlédnout si rekonstruované základy velkomoravských chrámových staveb a expozici Leteckého muzea Kunovice, kterou tvoří 22 historických letadel a vrtulník Mi-4.

Kroměříž

Kroměřížský zámek a přilehlá zahradní architektura, od roku 1998 památka UNESCO, je klenotem mezi českými a moravskými pamětihodnostmi. Květná zahrada zbudovaná v 17. století vznikla na neplodné bažinaté půdě za hradbami tehdejšího města – z nevábného nikým nevyužívaného prostoru se během deseti let zrodil ranně barokní park v geometrickém stylu francouzské zahrady s typickými exteriérovými prvky. Starší Podzámecká zahrada (původně již z 15. století) zahrnuje rozsáhlé, z větší části udržované travnaté plochy, a také unikátní sbírku stromů. Celková kompozice dvou rozlehlých zahrad a mohutné zámecké architektury nemá ve střední Evropě obdoby. Ovšem Kroměříž nejsou jen památky UNESCO. Za pozornost stojí také tři historicky cenné sakrální stavby – kostel sv. Mořice, kostel sv. Jana Křtitele a kostel Nanebevzetí Panny Marie, dále pak kaple svatého Kříže, Mlýnská brána, biskupská mincovna, arcibiskupské vinné sklepy, malebná podloubí měšťanských domů na centrálním náměstí anebo Muzeum Kroměřížska.

Bařův kanál

Ve 30. letech minulého století vodní cesta sloužící k přepravě lignitu z Ratíškovice do Otrokovice, dnes jeden z nejznámějších a nejpřitažlivějších turistických cílů ve Zlínském kraji. Bařův kanál spojuje Rohatec na Hodonínsku a Otrokovice, má délku 53 km a každoročně jej navštíví na 70 tisíc lidí. Plavební hladinu udržuje 13 jezů s plavebními komorami, vodní cestu překlenuje 50 mostů. Počet lodí na kanále vzrůstá meziročně o 5 procent – nyní trvale brázdí vodní trasu zhruba 50 plavidel. Dalších 50 menších lodí si přivážejí jejich majitelé na sezonu. Turisté mohou využít osm přístavů a 16 přístavišť. Není bez zajímavosti, že se díky stavbě slovenského přístavu Skalica stal Bařův kanál mezinárodní vodní cestou. Turistickému ruchu velmi prospělo otevření 80 kilometrů dlouhé páteřní cyklostezky, po níž se cyklisté dostanou z Kroměříže až do Hodonína.

Lázně Luhačovice

Luhačovice se řadí k lázním mezinárodního významu. Jedná se o čtvrté největší lázně v Česku a největší na Moravě. Lidé si po desetiletí léčí nejrůznější nemoci dýchacího ústrojí, trávení a také obezitu. Lázně, vklíněné mezi Bílé Karpaty a Vizovické vrchy, vděčí za svůj věhlas především minerálním pramenům. V Luhačovicích jich přírodní cestou vyvěrá šest, desítky dalších jsou uměle navrtané. Nejproslulejším pramenem luhačovických lázní je pak bezesporu pramen Vincentka. V lázeňském areálu zanechal svou nesmazatelnou stopu architekt Dušan Jurkovič, jehož stavby ve stylu lidové

secese dotvářejí specifický luhačovický kolorit. Lázeňský život v Luhačovicích však zdaleka neustrnul na počátku minulého století. V současné době zažívá valašské lázeňské město nevídaný stavební boom, který je doprovázen rozkvětem turistické infrastruktury. Příkladem jsou nové hotely špičkové úrovně (např. Augustiánský dům, Alexandria Spa & Wellnes hotel), nedávno dostavěný krytý městský bazén nebo moderní aquapark v nedalekých Pozlovicích. Luhačovice také dlouhodobě aspirují na zápis do seznamu UNESCO.

Barum Rally

Zástupcem sportovních atraktivit Východní Moravy je kromě Zlínského hokejového klubu také automobilový svátek Barum Czech Rally Zlín. „Barumka“ je dlouhodobě jednou z nejvýznamnějších motoristických akcí v České republice, v roce 2012 se pojede už podvaačtyřicáté. Tradice zlínské soutěže úzce souvisí s popularitou rallysportu v této zemi, kvůli barumce se rok co rok na Zlínsko vydává několik desítek tisíc nadšených motoristických příznivců. Velkou důležitost této akce dokládá i nebývalý zájem médií, jen v loňském roce se akreditovalo celkem 322 novinářů z pětadvaceti států světa!

Film festival Zlín

Film festival Zlín je mezinárodní filmový festival určený pro děti a mládež. Letos proběhl 52. ročník. Jedná se o jeden z nejvýznamnějších filmových festivalů v Evropě s velkým množstvím různorodých filmů z celého světa. Každoročně se uděluje několik cen: Zlatý střevíček pro nejlepší hraný film pro děti, Zlatý střevíček pro nejlepší hraný film pro mládež, Zlatý střevíček pro nejlepší animovaný film pro děti, Cena Evropa pro nejlepší první film evropských tvůrců. Festival má výhodu, že se tradičně koná začátkem léta, kdy většinou bývá ve Zlíně nádherné počasí, takže kromě filmového programu poskytuje i řadu mimofilmových atrakcí. Proto je tolik oblíben svými hosty. Je třeba také zdůraznit, že si zde na své přijdou i dospělí filmoví fanoušci.

5.1 Návštěvnost atraktivit

Tato podkapitola je zpracována na základě uveřejněných informací ze zdrojů Czech Tourismu a Centrály cestovního ruchu Východní Moravy (CCRVM). Níže uvedené průzkumy návštěvnosti byly v diplomové práci použity pro analyzovanou oblast CR ve Zlínském kraji, protože dle vymezení cestovního ruchu Zlínský kraj odpovídá turistickému regionu Východní Morava. CCRVM má vytipovaných zhruba 40 referenčních míst regionu (informační centra, hrady a zámky, lyžařská střediska, turistické cíle - rozhledny, ZOO, Bařův kanál, galerie, festiva-

ly), kde jsou evidovány počty návštěvníků těchto míst. Tyto čísla ale nejsou součástí statistických dat hromadných ubytovacích zařízení z důvodu, že se jedná zejména o jednodenní výlety. I přes tento fakt jsou tyto průzkumy velmi cenné, jelikož počet jednodenních návštěvníků se každým rokem zvyšuje a dosahuje hodnoty kolem 2 milionů výletníků.

5 nejvíce navštěvovaných míst Zlínského kraje v roce 2009: (CzechTourism, ©2005-2012b)

1. ZOO Zlín - Lešná	507 tis. turistů
2. Valašské muzeum v přírodě (Rožnov pod Radhoštěm)	253 tis. turistů
3. Arcibiskupský zámek a zahrady v Kroměříži	143 tis. turistů
4. Slovácké muzeum Uherské Hradiště	106 tis. turistů
5. Bařův kanál	70 tis. turistů

5 nejvíce navštěvovaných míst Zlínského kraje v roce 2010: (CzechTourism, ©2005-2012c)

1. ZOO Zlín – Lešná	442,5 tis. turistů
2. Valašské muzeum v přírodě (Rožnov pod Radhoštěm)	238,1 tis. turistů
3. Slovácké muzeum v UH (včetně výstav)	122,1 tis. turistů
4. Arcibiskupský zámek a zahrady v Kroměříži	117,3 tis. turistů
5. Zámek Buchlovice	85,6 tis. turistů

5 nejvíce navštěvovaných míst ve Zlínském kraji v roce 2011:

1. Zoologická zahrada Zlín (Lešná)	503,3 tis. turistů
2. Valašské muzeum v přírodě (Rožnov pod Radhoštěm)	277,8 tis. turistů
3. Arcibiskupský zámek a zahrady v Kroměříži	124,9 tis. turistů
4. Slovácké muzeum v Uherském Hradišti	??? tis. turistů
5. Zámek Buchlovice	83,7 tis. turistů

Pořadí na dalších místech:

6. Barum rally 240 tis., 7. Film Festival 108 tis., 8. Bařův kanál 65 tis., 9. hrad Buchlov 61,7 tis., Lázně Luhačovice 30 tis., Master sof Rock 25 tis., Obuvnické muze-

um 20 tisíc turistů. (různé zdroje – výroční zprávy zoo a skanzenu, kudyznudy.cz apod.)

K nejvýznamnějším turistickým cílům Zlínského kraje patří Zoologická zahrada v Lešné, která se už několik let umísťuje na špici žebříčku. V roce 2011 ZOO opět pokořila hranici půl milionu návštěvníků. Valašské muzeum v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm navštívilo loni téměř 280 tisíc osob, což je o 30 tisíc osob více než v roce 2010. Nejvíce lidí, okolo 25 tisíc, zavítalo do skanzenu během akce Velikonoce na Valašsku. Starodávňý jarmark, který se tradičně koná v srpnu, přilákal kolem 15-ti tisíc lidí. Tyto dvě atraktivity – ZOO a Skanzen - vykazují největší počet turistů a mají tedy významný vliv na celkovou návštěvnost kraje. O třetí místo se perou Arcibiskupský zámek a zahrady v Kroměříži a Slovácké muzeum v UH. Předloni tento „boj“ vyhrálo muzeum i se svými externími výstavami, vítěze roku 2011 neznám, jelikož stále nejsou zveřejněny počty návštěvníků muzea za tento rok. Jak je patrné, v roce 2010 byl menší úbytek zejména návštěvníků atraktivit pod širým nebem z důsledku špatného počasí, loni už ale opět návštěvníků přibylo nejen ZOO, ale také Skanzenu, Baťovu kanálu, rozhledně a dalším. Pátým nejnavštěvovanějším místem se loni stejně jako předloni stal zámek Buchlovice s 84 tisíci návštěvníky. Mezi 5 nejvýznamnějších lákadel Východní Moravy se unikátní vodní cesta Baťův kanál v roce 2011 sice nedostala, i tak ale přilákala přibližně 65 tisíc návštěvníků, což není zanedbatelné číslo a je to návrat k 70-ti tisícové hranici z roku 2009 po špatném předloňském roku s pouhými 40-ti tisíci turisty. Jeho atraktivitu zvyšuje i velmi oblíbená cyklostezka, která vede po jeho břehu. Hojně navštěvovaná je také cyklostezka Bečva na Vsetínsku. (COT Business, duben)

Nesmíme ale také opomenout velké kulturní a sportovní akce, zejména pak motoristický svátek **Barum Czech Rally Zlín**, která přiláká každoročně kolem 250 tisíc automobilových fanatiků. Na přelomu srpna a září, kdy se tato akce koná, jsou hromadné ubytovací kapacity dlouho dopředu obsazeny téměř v celém Zlínském kraji a jejich majitelé zažívají žně. Z kulturních akcí bych rád zmínil hlavně **Zlín Film Festival**, který navštívilo letos přes 100 tisíc filmových fanoušků a v neposlední řadě hudební festivaly jako je **Masters of Rock**, **Vizovické Trnkobraní** či festival **Hrachovka**.

Turisté si začínají nacházet i **poutní stezky na Velehrad a Svatý Hostýn**. Rekordní počet návštěvníků zavítal loni do jedenadvaceti kostelů Zlínského kraje přihlášených do projektu Otevřené brány. Od května do září si je s průvodcem prohlédlo přes 95 tisíc turistů, z toho více než 10,5 tis. cizinců. Největšímu zájmu se těšil kostel sv. Mořice v Kroměříži, který si

prohlédlo na 24 tisíc příchozích. Otevřené brány jsou zatím v ČR ojedinělým projektem Zlínského kraje, Arcibiskupství Olomouckého kraje a měst a obcí v regionu. Předloni je navštívilo 75 tisíc zájemců, o rok dříve, tedy v roce 2009, kdy projekt začal, jich bylo okolo 25 tisíc. Počet kostelů zapojených do projektu byl ale tehdy nižší. Navíc letos Svátý Hostýn slaví 100. výročí korunovace Panny Marie, a protože v roce 1912 se tato událost stala jednou z největších náboženských akcí na Moravě, očekávají se i letos davy poutníků – k tomu si v roce 2013 také připomeneme 1150. výročí příchodu sv. Cyrila a Metoděje na Velkou Moravu. Jedná se o významnou mezinárodní událost a při této příležitosti se již nyní připravují nejrůznější projekty. Chystá se celovečerní film o Cyrilu a Metodějovi, v rámci předsednictví ČR zemím V4 předseda vlády ČR spolu s ČBK zahájí přípravy cyrilometodějského jubilejního roku slavnou bohoslužbou a koncertem pořádaným Zlínským krajem pod záštitou premiéra, ČBK a kardinála Erdö. Pozváni jsou také premiéři a ministři kultury ostatních zemí V4. Účast papeže Benedikta XVI. na Velehradě je v současné době v jednání. (COT Business, leden, s. 36, COT Business, duben, s. 42)

Velký význam pro region Zlínského kraje má také lázeňství. Do lázní Luhačovice každoročně zavítá na třicet tisíc návštěvníků. Většina sem sice přijíždí, aby ulevila svým nejrůznějším neduhům, ale pro mnohé jsou stejně tak ideálním místem k odpočinku a relaxaci. V roce 2009 lázně Luhačovice navštívilo 28 000 hostů a Zlínský kraj se tak stal druhým nejnavštěvovanějším lázeňským krajem po Karlovarském kraji, kde se však nachází téměř 50% lázeňské lůžkové kapacity ČR.

Data, na základě kterých byla zpracována tato část diplomové práce, poskytlo více zdrojů, zejména ale Centrála cestovního ruchu Východní Moravy a také časopis COT Business.

6 ZLÍNSKÝ KRAJ Z POHLEDU CESTOVNÍHO RUCHU

V úvodu této kapitoly bych si dovolil začít Českou republikou jako celkem, na což pak plynule navážu statistikami cestovního ruchu ze Zlínského kraje. Pro tuto kapitolu jsem ve většině případů využíval data z Českého statistického úřadu a Centrály cestovního ruchu.

Příjmy České republiky z mezinárodního cestovního ruchu dosáhly v roce 2011 celkem 135 miliard korun, saldo platební bilance za cestovní ruch skončilo přebytkem 54,4 miliardy korun. Vyplyvá to ze statistiky platební bilance, kterou zveřejnila Česká národní banka (CzechTourism, ©2005-2012d).

Podle údajů ČSÚ přijelo do českých hromadných ubytovacích zařízení v roce 2011 celkem více než 6,7 milionu zahraničních turistů, což bylo o 7,9 procenta více než v předchozím roce a současně nejvíc v historii. Návštěvnost zahraničních turistů zlomila rekord z roku 2007, kdy do ČR přijelo necelých 6,7 milionu zahraničních turistů. Výrazně vzrostl i počet přenocování zahraničních turistů, když dosáhl 19,9 milionu, což bylo o 8,1 procenta více než v roce 2010.

V posledním desetiletí se v hromadných ubytovacích zařízeních (HUZ) v České republice ubytovalo ročně v průměru 12 milionů turistů, přičemž podíl domácích a zahraničních turistů je velice vyrovnaný (Franke, 2012, s. 20). Následující údaje charakterizují cestovní ruch se zaměřením na Zlínský kraj v porovnání s ostatními kraji České republiky.

Tabulka 5: Návštěvnost HÚZ cestovního ruchu podle krajů v roce 2010

ČR, kraje	Hosté		Přenocování		Průměrný počet přenocování		Průměrná doba pobytu (dny)	
	celkem	z tohonerzidenti	celkem	z toho nerezidenti	celkem	nerezidenti	celkem	nerezidenti
Česká republika	12 211 878	6 333 996	36 908 811	18 365 947	3,0	2,9	4,0	3,9
Hl. m. Praha	4 743 373	4 116 867	12 121 133	10 947 878	2,6	2,7	3,6	3,7
Středočeský	631 356	142 575	1 688 986	353 063	2,7	2,5	3,7	3,5
Jihočeský	892 962	287 703	2 712 135	617 720	3,0	2,1	4,0	3,1
Plzeňský	484 178	154 122	1 384 556	355 733	2,9	2,3	3,9	3,3
Karlovarský	670 457	458 499	4 219 001	3 063 977	6,3	6,7	7,3	7,7
Ústecký	289 528	98 001	876 807	251 521	3,0	2,6	4,0	3,6
Liberecký	632 568	148 269	2 206 479	555 533	3,5	3,7	4,5	4,7
Královéhradecký	804 270	207 992	3 133 903	748 220	3,9	3,6	4,9	4,6
Pardubický	317 087	45 516	960 906	118 929	3,0	2,6	4,0	3,6
Vysočina	336 225	46 690	852 046	103 543	2,5	2,2	3,5	3,2
Jihomoravský	1 042 070	379 674	2 034 734	641 380	2,0	1,7	3,0	2,7
Olomoucký	377 748	88 817	1 416 140	183 468	3,7	2,1	4,7	3,1
Zlínský	462 676	57 939	1 568 053	160 870	3,4	2,8	4,4	3,8
Moravskoslezský	527 380	101 332	1 733 932	264 112	3,3	2,6	4,3	3,6

Zdroj: Vlastní zpracování dle ČSÚ, ©2012d

Z důvodu nekompletnosti údajů za loňský rok, vycházím z dostupných údajů předloňského roku. Jak je patrné z tabulky uvedené výše, v roce 2010 se ve Zlínském kraji ubytovalo 463 676 turistů, z toho 57 939 zahraničních, což znamená až 10. místo mezi ostatními kraji ČR. V hotelech, penzionech, kempech a dalších ubytovacích zařízeních ve Zlínském kraji se loni ubytovalo více návštěvníků než v roce 2010. Jejich služeb využilo celkem 473 768 lidí, což představuje roční nárůst o 2,4 %. Hosté ale strávili v ubytovacích zařízeních regionu meziročně méně nocí, to však lze pozorovat v cestovním ruchu obecně už delší dobu. Vyplývá to z údajů Českého statistického úřadu.

Tabulka 6: Počet HÚZ, lůžek, hostů a přenocování ve Zlínském kraji

	2007	2008	2009	2010	2011
Hromadná ubytovací zařízení celkem (k 31. 12.)	366	352	338	348	351
Lůžka celkem (k 31. 12.)	21 564	20 926	20 126	20 884	21 826
Hosté	532 482	497 452	448 222	462 676	473 768
Přenocování	1 832 753	1 682 314	1 555 059	1 568 053	1 531 553

Zdroj: Vlastní zpracování dle ČSÚ, ©2012e

Návštěvníci kraje loni strávili v hromadných ubytovacích zařízeních téměř 1,54 milionu nocí, meziročně se jejich počet snížil o 1,9 %. Z hlediska domácích hostů počet nocí klesl dokonce o 4,6 % na 1,34 milionu, v případě zahraničních návštěvníků ale naopak vzrostl o 21,1 % na číslo 194 806.

Majitelům a provozovatelům hotelů a penzionů ve Zlínském kraji loni výrazně přibýlo zahraničních hostů. V regionu se jich ubytovalo 73 221, což je o 26,4 % více než předloni. To je nejvyšší nárůst zahraničních hostů oproti ostatním krajům České republiky. Naproti tomu počet domácích hostů se snížil, a to o jedno procento na 400 547.

Tabulka 7: Rozdíl domácích a zahraničních turistů

	Hosté celkem	Domáci	Zahraniční
Rok 2011	473 768	400 547	73 221
Index 2011/2010	102,4	99,0	126,4

Zdroj: COT business

Jak je vidět v tabulce níže, struktura zahraničních hostů se meziročně příliš nemění. Do Zlínského kraje jezdí nejvíce Slováků, Němců a Poláků. Tyto tři národy tvoří více než polovinu (57 %) z celkového počtu zahraničních turistů. Čtvrtí v pořadí jsou Rakušané následovaní Italy. Znovuoživení cestování Rusů, Nizozemců a Britů přineslo fakt, že celá tato trojice se pohybovala okolo hranice 1500 turistů za rok 2010. Nejvyšší počet přenocování byl zaznamenán u návštěvníků z Izraele a to těžko uvěřitelných téměř 11 nocí, který převyšoval více než dvakrát druhé v pořadí - Rakušany.

Tabulka 8: Struktura zahraničních turistů 2010

Země	Počet hostů	podíl (% z celk.)	Počet přenocování	podíl (% z celk.)	Prům. počet přenocování
Hosté celkem	57 939	100%	160 870	100%	2,8
z toho nejčtenější:					
Slovensko	18 124	31,28	43 995	27,35	2,4
Německo	9 501	16,40	27 703	17,22	2,9
Polsko	5 449	9,40	11 353	7,06	2,1
Rakousko	4 114	7,10	22 517	14,00	5,5
Itálie	2 055	3,55	4 696	2,92	2,3
Rusko	1 689	2,92	5 607	3,49	3,3
Nizozemsko	1 543	2,66	4 906	3,05	3,2
Velká Británie	1 439	2,48	3 269	2,03	2,3
Izrael	361	0,62	3 881	2,41	10,8

Zdroj: Vlastní zpracování dle Statistická ročenka ZK, 2011

Jednou z nejsilnějších stránek cestovního ruchu Zlínského kraje je lázeňství. Po Karlovarském kraji je to druhé nejvýznamnější lázeňské centrum. V Tabulce 9 je možné pozorovat, že od roku 2000 se zvyšoval počet hostů až do roku 2007, kdy dosáhl svého maxima a převýšil hodnotu 70 tisíc hostů. Ve stejném roce bylo dosaženo také zatím nejvyšší číslo v počtu přenocování – téměř 600 tisíc nocí. Od roku 2007 počet hostů v lázeňských ubytovacích zařízeních i počet přenocování klesá. Tento trend je však podobný ve všech lázeňských oblastech celé České republiky. Je to způsobeno změnou legislativy ve zdravotnictví týkající se hrazených lázeňských pobytů, šetřením obyvatelstva a tím pádem zkracováním doby pobytu. Zlínskému kraji patří v rámci ČR druhé místo za Karlovarským krajem v počtu celkových lázeňských hostů i v počtu cizinců přijíždějících do lázeňských ubytovacích zařízení. Celkový podíl Zlínského kraje na celkovém počtu lázeňských hostů v rámci České republiky činí 9,1 %.

Tabulka 9: Návštěvnost v lázeňských ubytovacích zařízeních Zlínského kraje v letech 2000 - 2011

Rok	Zlínský kraj					
	Počet hostů	nerezidenti	rezidenti	Počet přenocování	nerezidenti	rezidenti
2000	43 758	6 142	37 616	429 633	48 322	381 311
2001	49 271	6 717	42 554	556 800	60 912	495 888
2002	56 389	7 785	48 604	593 945	68 771	525 174
2003	53 272	6 656	46 616	560 611	64 005	496 606
2004	59 509	6 786	52 723	594 857	61 812	533 045
2005	58 739	6 090	52 649	586 203	57 459	528 744
2006	60 888	6 710	54 178	570 211	60 168	510 043
2007	72 501	7 023	65 478	598 391	50 864	547 527
2008	67 943	5 723	62 220	585 382	49 042	536 340
2009	65 656	5 625	60 031	571 004	46 303	524 701
2010	65 649	5 058	60 591	565 645	40 627	525 018
2011	65 013	5 216	59 797	528 885	39 622	489 263

Zdroj: Vlastní zpracování dle ČSÚ, ©2012f

6.1 Marketingová strategie

Dnešní tvorba turistických produktů každého regionu se již neobejde bez jasně definované a dlouhodobě realizované marketingové strategie. Každá marketingová strategie je kombinace cílových trhů a marketingových mixů, kterou daný region používá. Marketingová strategie je tedy kombinace používaných marketingových nástrojů (např. produkt, propagace, způsob prodeje, programy atd.), které region používá na jednotlivé cílové skupiny.

Cílem marketingové strategie ve Zlínském kraji je, aby se Východní Morava stala jednou z nejlepších adres v České republice, pokud hovoříme o kvalitě života. Z tohoto hlediska jsou vyhledávány lukrativní cílové skupiny, u kterých se sleduje chování, potřeby, preference a tendence. Následně jsou pak produkty upravovány tak, aby se Zlínský kraj jevil této skupině jako vysoce žádaný.

Cíle do roku 2015:

- vytvořit silnou, atraktivní a žádanou značku: „Východní Morava“,
- definovat a rozvíjet atraktivitu, akce a produkty v regionech,
- aktivovat zájem a širokou spolupráci napříč subjekty a regiony.

Zlínský kraj je reprezentován:

- vlastním logem (květina + barvy regionu)
- přírodním a kulturním charakterem oblasti,
- atraktivitou a akcí v regionech.

Charakteristika značky Východní Moravy:

„Východní Morava? To je mozaika zážitku. Významné turistické atraktivity v jednom jediném regionu! Díky staletým folklórním a kulturním kořenům naprosto unikátní! Panenskost přírody, nekomerčnost kraje a pohostinnost lidí Vás vezmou za srdce. Víte co je na tom nejlepší? Všechno je tam živé! Folklór, příroda, zvyklosti! Východní Morava je živý kraj!“

6.2 Organizace cestovního ruchu v regionu Východní Morava

Oficiálním portálem cestovního ruchu Zlínského kraje je www.vychodni-morava.cz.

Krajský úřad Zlínského kraje (www.kr-zlinsky.cz)

V organizační struktuře krajského úřadu není oddělení ani odbor, který by se primárně zabýval cestovním ruchem. Toto pověření a vybrané kompetence byly v roce 2007 předány na Centrálu cestovního ruchu Východní Moravy, o. p. s. Kraj si ponechal v rámci činnosti odboru strategického rozvoje kompetence s vazbou na zákon o krajích (tedy rozvojové koncepce a strategie se vztahem k cestovnímu ruchu, komunikace v oblasti státní politiky cestovního ruchu, administrace výboru zastupitelstva pro cestovní ruch a informace). V této oblasti rovněž spolupracuje s Centrálou cestovního ruchu Východní Moravy.

Centrála cestovního ruchu Východní Moravy, o. p. s.

Centrála cestovního ruchu Východní Moravy je nestátní nezisková organizace s právním statutem obecně prospěšné společnosti. Jako organizace cestovního ruchu koordinuje rozvoj cestovního ruchu v turistickém regionu Východní Morava se zaměřením na maximální využití turistického potenciálu území. Společnost byla založena 20. 6. 2007 a jediným zakladatelem je Zlínský kraj. Společnost je nositelem ceny Destinační management ČR 1993-2010, která jí byla udělena agenturou CzechTourism.

Centrála CR Východní Moravy, založená Zlínským krajem, se podpoře domácího cestovního ruchu velmi významně věnuje. Ze dvou realizovaných projektů pro období 2010-2014 je jeden zaměřen pouze na podporu domácí klientely (podpora domácího cestovního

ruchu na Východní Moravě). V rámci tohoto projektu CCRVM připravuje speciální produkty, tiskoviny a kampaně na podporu příjezdů domácích hostů. Stranou nezůstávají ani prezentace na veletrzích a výstavách ČR, poznávací cesty pro média a Cestovní kanceláře, stejně jako práce v terénu v těch regionech ČR, odkud do ZK míří nejvíce hostů. (COT businesss, leden 2012, s. 41-42)

Kroměřížsko – sdružení pro cestovní ruch, o. s. (www.region-kromeriz.cz)

Jedná se o dobrovolné sdružení fyzických a právnických osob, jehož smyslem je vzájemná spolupráce všech jeho členů i dalších obcí, měst, podnikatelů, organizací, spolků a jiných subjektů, které mají zájem na dalším rozvoji cestovního ruchu v oblasti.

Sdružení Valašsko – Horní Vsacko (www.valassko-hornivsacko.cz)

Dobrovolný svazek obcí Sdružení Valašsko – Horní Vsascko vznikl v roce 2007.

Mikroregion Valašskomeziříčsko – Kelečsko

Svazek zaměřený na podporu a rozvoj cestovního ruchu.

Mikroregion Rožnovsko

Svazek obcí zaměřený na podporu a rozvoj cestovního ruchu na daném území.

Mikroregion Hornolidčansko

Svazek obcí sdružených v zájmu rozvoje cestovního ruchu.

Tyto čtyři mikroregiony úspěšně suplují destinační management pro turistickou oblast Valašsko.

Zlínsko a Luhačovicko

V této turistické oblasti převzalo koordinační roli zabývající se rozvojem cestovního ruchu a sebe statutární město Zlín a město Luhačovice.

Region Slovácko – Sdružení pro rozvoj cestovního ruchu (www.slovacko.cz)

Rozvojem cestovního ruchu v turistické oblasti Slovácko se zabývá sdružení pro rozvoj cestovního ruchu Region Slovácko. Svou činnost vyvíjí na území dvou krajů – Zlínského a Jihomoravského. Činnost a spolupráce s kraji v území s mezikrajským přesahem je ošetřena smlouvou mezi oběma kraji. (COT duben, 2012, s. 40)

Informační centra

Informační centra (IC) zabezpečují kontakt návštěvníků a občanů se subjekty cestovního ruchu v regionu a poskytují jim bezplatný informační servis. Ve Zlínském kraji je jich evidováno 14 (ve skutečnosti jich je ale více, neboť ne všechna se ČCCR přihlásila). Nejvíce jich je na Vsetínsku a největší IC jsou v Kroměříži, Uherském Hradišti, Zlíně a Luhačovicích. Uvedenou síť městských a obecních IC doplňují střediska soukromých podnikatelů. Z celorepublikového hlediska je počet IC v kraji nedostatečný.

Mezi informačními centry v kraji jsou navázány vztahy vzájemné spolupráce. Nabídky kulturních, sportovních a poznávacích akcí v oblastech Slovácka, Valašského království a Hané dosahují počtu až 300 akcí ročně, nabídky přeshraničního regionu Bílé Karpaty je doplňují dalšími několika desítkami akcí.

6.3 SWOT analýza kraje

SWOT analýza je tvořena na základě dat Českého statistického úřadu, programového a prováděcího dokumentu regionu i vlastních zkušeností. V rámci SWOT jsou jednotlivé body rozčleněny do čtyř skupin – silné a slabé stránky (statické údaje, které popisují realitu), příležitosti a ohrožení (dynamické údaje, které zjišťují, co se může v budoucnu stát). Na základě vzájemného působení těchto skupin získáme informace, z nichž budeme čerpat v návrhové části.

6.3.1 Silné stránky:

- ♣ vysoká kvalita životního prostředí (CHKO, nejlesnatější kraj),
- ♣ výskyt léčivých pramenu (Luhačovice patří mezi přední české lázně),
- ♣ Baťův kanál jako významná vodní atraktivita,
- ♣ vhodné podmínky pro cykloturistiku, pěší turistiku,
- ♣ rozsáhlé kulturní a církevní památky,
- ♣ folklórní tradice, krajová kuchyně (Valašsko, Slovácko),
- ♣ vyhledávané lyžařská střediska (Poustevny, Bílé Karpaty, Javorníky),
- ♣ zlepšující se úroveň marketingu CR kraje,
- ♣ kvalitní internetová prezentace možností CR ve Zlínském kraji,
- ♣ aktivně pracující mikroregiony,
- ♣ konkurenceschopnost cen. služeb poskytovaných v oblasti CR,
- ♣ krajem prochází železniční koridor,

- ♣ zahájena výstavba dálnice,
- ♣ existence významné veřejné vysoké školy (Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně)
- ♣ relativně levná a kvalitní pracovní síla.

6.3.2 Slabé stránky:

- ♣ nedostatečné možnosti zábavních a společenských center,
- ♣ nedostatečná jazyková vybavenost obyvatel a pracovníků CR,
- ♣ nedostatečný podnikatelský kapitál pro investice v oblasti CR,
- ♣ nízký podíl příjezdu do ubytovacích zařízení z hlediska celé CR,
- ♣ nízký podíl zahraničních turistů,
- ♣ pokles počtu obyvatelstva a vysoký podíl starších obyvatel
- ♣ nízká porodnost
- ♣ nevyužití stávajících letišť
- ♣ nízká hustota silniční sítě,
- ♣ vysoká intenzita provozu na hlavních tazích,
- ♣ špatná dopravní dostupnost kraje z hlavních národních a mezinárodních silničních tahů,
- ♣ negativní hodnocení dopravní infrastruktury.

6.3.3 Příležitosti:

- ♣ rostoucí počet zahraničních turistů,
- ♣ rostoucí zájem o domácí cestovní ruch,
- ♣ rozšiřování spolupráce regionu,
- ♣ prodloužení sezónnosti – turistika, cykloturistika, vodní sporty, lyžování,
- ♣ rostoucí zájem o vlastní zdraví a o lázeňskou turistiku,
- ♣ větší možnosti využití jednotlivých lokalit kraje,
- ♣ růst poptávky pro kongresový CR,
- ♣ rostoucí význam využití informačních technologií,
- ♣ odstranění technické zaostalosti stávající silniční sítě,
- ♣ napojení regionu na systém dálnic a mezinárodní trasy,
- ♣ využití železničního koridoru,
- ♣ možnost čerpání finančních prostředků z fondu EU.

6.3.4 Ohrožení:

- ♣ náhlý rozvoj CR a tím způsobené poškozování životního prostředí,

- ♣ stavební zásahy do krajiny, ohrožení lidové tradice,
- ♣ nedostatečná propagace akcí v kraji,
- ♣ nedostatečné využívání čerpání zdrojů z fondu a programu EU,
- ♣ silné postavení okolních regionu na trhu cestovního ruchu,
- ♣ prohlubující se finanční krize,
- ♣ podcenění významu rozvoje CR a jeho přípravy,
- ♣ nízká atraktivita pro investory,
- ♣ neodpovídající reakce na zvyšující se důraz na kvalitu služeb,
- ♣ nedostatečná podpora podnikatelských aktivit v kraji,
- ♣ zhoršení stavu technické infrastruktury,
- ♣ pokles zájmu o kraj při neřešení problému dopravní dostupnosti,
- ♣ ztráta konkurenceschopnosti doposud místně významných odvětví (textilní a oděvní průmysl).

6.4 Zhodnocení potenciálu CR zlínského kraje

Z výše uvedené SWOT analýzy je zřejmé, že největším problémem Zlínského kraje je jeho dopravní infrastruktura a s ní související špatná dostupnost kraje pro subjekty cestovního ruchu. Této problematice by měla být věnována hlavní pozornost, neboť špatná dopravní dostupnost vytváří nepříznivé podmínky nejen pro turisty, ale také pro podnikatele, kteří mohou napomoci k ekonomickému rozvoji území. Naopak největším potencionálem kraje je rozmanitost jeho území. Region má mimořádný přírodní potenciál a množství kulturně-historických památek což přispívá k jeho atraktivitě a umožňuje mu příznivé podmínky pro další rozvoj turistiky, rekreace a CR. Originalita kraje tkví především v tom, že na jednom místě se současně nachází řada různých lákadel. Lze se zde setkat s kulturními, technickými i církevními památkami, zahradní a funkcionalistickou architekturou, pozůstatky Velkomoravské říše, vinařskými oblastmi i možností lázeňství či sportovního vyžití v horách. Bohužel velká část kulturních památek v regionu je nepřístupná z důvodu jejich špatného stavu způsobeného nedostatkem financí pro jejich opravu. Jejich počet je vzhledem k rozloze území pod průměrem ČR. Průměrný je počet muzeí a galerií v kraji. Ojedinělou skutečností území je setkání tří kulturních etnografických celků Hané, Slovácka a Valašska, s níž se jinde v ČR nelze setkat. Kraj vyniká v množství přírodních amfiteátrů, v republikovém srovnání zaujímá 3. místo. Region nabízí možnost téměř celoročního vyžití ve volném čase a jsou zde zastoupeny takřka všechny formy CR.. Území má zároveň velmi příznivé

přírodní podmínky pro pěší turistiku a cykloturistiku. Ve srovnání s ostatními kraji ČR je výjimečná jeho rozloha velkoplošných chráněných území rozprostírajících se na 30% rozlohy regionu.

7 POLYGON V CESTOVNÍM RUCHU

7.1 Pojem „POLYGON“

Cizí slovo polygon bývá v literatuře překládáno jako mnohoúhelník, v mé diplomové práci má však zcela jiný význam. Pojem multifunkční polygon bych charakterizoval jako víceúčelový sportovní areál, ve kterém se nachází asfaltový/betonový okruh se zázemím pro jeho provozovatele a uživatele. Využití tohoto areálu je opravdu velmi široké, zejména pak v souvislosti s motorovými vozidly.

Polygon může sloužit jako:

- ♣ Výcvikové středisko řidičů – výuka řízení motorových vozidel v simulovaných extrémních podmínkách a situacích
- ♣ Autocvičiště pro výuku žáků v autoškolách, možnost individuálních kondičních jízd s osobním automobilem mimo silniční provoz
- ♣ Dětské dopravní hřiště, soutěže a dopravní výuka žáků ZŠ, kola, šlapací autíčka, provoz i pro veřejnost
- ♣ Kurzy bezpečné jízdy
- ♣ Kurzy sportovní jízdy
- ♣ Závodní okruh – mistrovské závody Karting (Motokáry), Rallycross, Rally (Super speciální RZ) Minibiky, Slalom, Drifting
- ♣ Testování a tréninky motokár, motocyklů, vozů a jiných motorových vozidel
- ♣ Půjčovna motokár, bugin, minibiků pro veřejnost, možnost zapůjčení různých typů pro děti, dospělé i pokročilé, pořádání týmových soutěží
- ♣ Parkoviště závodních strojů – osvětlení, rozhlas, bufet, el. přípojky, tribuna, kompletní bezbariérové sociální zařízení, sprechy
- ♣ Pronájmy areálu pro různé sportovní a společenské akce, srazy nebo soutěže
- ♣ Restaurace, učebna, jednací místnost, tiskové středisko
- ♣ Výstavy a burzy
- ♣ Festivaly a koncerty
- ♣ Skatepark
- ♣ Tréninkové centrum pro záchranné složky (policie, záchranná služba, hasiči)
- ♣ Tréninkové centrum pro pořadatele a činovníky rally
- ♣ Rally škola (před obdržení licence) a další...

Projekt výstavby multifunkčního areálu pro výcvik bezpečné jízdy vychází zejména z potřeb stále více se rozvíjejícího automobilismu a nezbytnosti zvýšení bezpečnosti na silnicích. Podobné výcvikové areály jsou součástí většiny závodních okruhů na světě, ale na mnoha místech dokonce existují zcela samostatně.

Celé středisko by mělo být složeno z jízdních drah, kde by bylo možné navodit nejrůznější krizové situace, jako jsou aquaplaning, jízda na náledí, klesání, stoupání, smykové prostředí v nejrůznějších modifikacích. Za použití kluzných ploch, skrápění a vytápění jednotlivých rozvodů bude možné fungování polygonu po celý rok. Součástí by mělo být také školicí středisko se zázemím pro teoretickou výuku a v budoucnu také restaurační či ubytovací zařízení.

7.2 Význam pro cestovní ruch a ekonomiku regionu

Polygony jsou uměle vytvořené areály, jejichž cílem je nabídnout návštěvníkům nevšední zážitky. Vytvářejí prostředí kontrastující s každodenním světem, které především baví, může ale sloužit i ke vzdělávání či rozvíjení určitých dovedností. Základní koncept všech těchto zařízení (polygony, aquaparky, zábavní parky, dinoparky,..) vychází z touhy lidí zapomenout na starosti všedního dne a práce, touhy poznat a najít jiný svět a odpočinout si (Goronzy, 2006).

Ekonomické dopady jakýchkoli podobných zařízení jsou spojovány především s nárůstem cestovního ruchu v regionu a s ním spojeným vznikem nových pracovních příležitostí nejen přímo uvnitř komplexu, ale také v nově vzniklé turistické infrastruktuře. Multifunkční polygon se tak může stát hlavním pull-faktorem cestovního ruchu oblasti. To se zpravidla stává jen tehdy, je-li výstavba těchto víceúčelových areálů podporována veřejným sektorem jakožto nástroj posílení regionálního rozvoje regionu. V případě, že podporována není, existuje riziko, že se komplex stane jakousi „katedrálou v poušti“², tedy zařízením bez jakékoliv vazby na své okolí. Převaha jednodenních návštěvníků, kteří generují podle Jonese a Robinetta (1998) jen asi 20 % příjmů návštěvníků vícedenních a zároveň svým

² Pojem je převzat z teorie územních dělb práce, jehož autorkou je Doreen Massey (1995 cit. v Blažek, Uhlíř, 2002). Autorka však pojem používá v poněkud jiném významu, pro tzv. podnik dvojí podřízenosti – jednak v oblasti řízení a rozhodování a jednak v oblasti výroby, kdy je daná pobočka zaměřena jen na jednu fázi výroby. Tyto charakteristiky zábavní komplexu nespĺňujú. Autorka však ve své teorii zdůrazňuje izolovanost takových závodů od ostatních podniků v regionu a tím i jejich malé regionální dopady. V tomto bodě se mohou zábavní komplexy s tímto typem závodů shodovat, proto byl daný pojem použit.

příjezdem zatěžují infrastrukturu i životní prostředí regionu, je naopak jedním z nejobvyklejších negativ zábavních komplexů.

7.3 Důvody vzniku

Důvodů pro vznik podobného cvičiště právě ve Zlínském kraji je hned několik. Jedním z hlavních je například zatraktivnění Zlínského regionu pro účastníky cestovního ruchu. Zlínský region je vyhlášený nejen podnikatelem Baťou a dobrou slivovicí, ale je to také region zaslíbený motoristickému sportu. Na podnik Barum Czech Rally Zlín každoročně přijíždí několik desítek tisíc nadšených motoristických příznivců nejen z České republiky, ale ze všech koutů světa. Jednou z největších hudebních událostí letní festivalové sezóny je bezesporu rokový festival Masters of Rock. Díky velké návštěvnosti mají organizátoři problémy se zajištěním hladkého chodu festivalu v nedostatečně velkém areálu likérky. Festival každoročně zvyšuje svou návštěvnost, což dělá tento problém stále závažnějším. Z tohoto důvodu se objevily spekulace o tom, že organizátoři v budoucích letech festival přemístí do větších prostor. Proto multifunkční polygon s řadou lákadel jak pro motoristy, rockery či fandy jiné hudby i pro celou širokou veřejnost určitě není projekt zbytečný a své místo a návštěvníky by si jistě našel. Zrealizováním projektu by tak došlo jednoznačně i k pozvednutí image regionu a vytvoření několika desítek pracovních míst.

Dalším důvodem je chystaná novela zákona o autoškolách, podle které, zjednodušeně řečeno, by měl mít každý kraj v ČR svůj polygon se školicím střediskem pro výuku žáků autoškol, s širokou nabídkou vzdělávacích programů pro všechny kategorie vozidel a řidičů, pro teoretickou výuku, ale třeba i restaurační a ubytovací zařízení. Polygon se službami dostupnými široké řidičské veřejnosti by pak mohl alespoň malým dílem přispět i k postupnému zvyšování obecné bezpečnosti na českých silnicích a snižování počtu dopravních nehod s těmi nejsmutnějšími následky. (e-region.cz, ©1999-2012)

Akreditovaná střediska bezpečné jízdy jsou v České republice k dnešnímu dni pouze čtyři: Most, Sosnová, Ostrava a Jihlava. Polygon by měl sloužit nejen pro školení řidičů za účelem odpočtu bodů z registru řidičů, ale hlavně ve zdokonalovací výchově řidičů. Tzn. pro účely školení řidičů začátečníků v době držení řidičského průkazu s podmínkou, řidičů profesionálů a ostatních řidičů se zájmem o své sebevzdělávání a zdokonalování se. Řidiči profesionálové by zde měli zázemí pro získávání i prodlužování průkazů profesní způsobilosti na profesionální úrovni.

Je nasnadě, že na takovýchto projektech by se mohl podílet přímo příslušný městský či krajský úřad se spoluprací soukromého sektoru. Nejde totiž jen o vybudování technicky náročných ploch, ale i zajištění schopných profesionálních pracovníků z řad lektorů a zkušebních komisařů. Ale jelikož návrh novely zákona o autoškolách dosud není schválen, je zatím ve hvězdách, zda-li bude možné financovat projekt částečně i z veřejných prostředků. O chystané novele se dočtete více níže.

Bodový systém

Bodový systém byl v ČR zaveden 1. 7. 2006. Za tu dobu došlo k nespočtu změn v obodování či výši pokut jednotlivých přestupků, hlavní poslání – zvýšení bezpečnosti a snížení počtu dopravních nehod – zůstalo stejné. Jednou z nejdůležitějších změn je ale možnost umazávání bodů po absolvování speciálního kurzu.

Čtyři trestné body z karty řidiče mohou zmizet také automaticky v případě, že řidič celý další rok po jejich připsání nespáchal ani jediný přestupek. Ale pro ty, kteří nechtějí rok čekat, případně mají bodů už deset a bojí se, že by přišli o „papíry“, existuje právě možnost odpočtu dalších 4 bodů po návštěvě speciálního kurzu na polygonu. A jelikož už každý desátý Čech dostal alespoň jeden trestný bod, a k funkci umazání bodů jsou akreditovány v ČR zatím jen 4 polygony, je zájem českých řidičů o kurzy opravdu velký a je nutné si zarezervovat místo dlouho dopředu. Na „umazávku“ pak může přijít každý pouze jednou za rok.

A jak takový kurz v ceně zhruba od čtyř do pěti a půl tisíce korun vypadá? *"Náplň i průběh je přímo stanoven zákonem. Celý kurz trvá jeden den. Tři hodiny se probírá teorie, což je defenzivní ježdění, dopravní psychologie, zásady bezpečné jízdy. Další tři a půl hodiny se jezdí, trénují se všechna pravidla i takzvaná škola smyku. Pak následuje ještě půlhodinová diskuse v učebně, kdy si všichni vzájemně vyměňují získané informace a vyhodnocují přínos školení,"* popisuje šéf mosteckého polygonu Jiří Patera, jehož cvičišťem prošlo za tři roky zhruba 3 200 "odpočtářů". (MAFRA, ©1999–2012)

Chystaná novela zákona o autoškolách

Pokud parlament schválí novelu zákona o autoškolách, bude polygon velice potřebný v každém kraji. Vizí ministerstva dopravy je zřízení jednoho celostátního zkušebního centra, které bude mít krajské pobočky a zkušební místa pouze ve větších městech (cca nad 30 000 obyvatel). Zkoušky by se tak nemohly konat v menších městech, kde podle tvůrců novely není dostatečně složité dopravní prostředí. Od 1. ledna 2014 by tedy mimo jiné

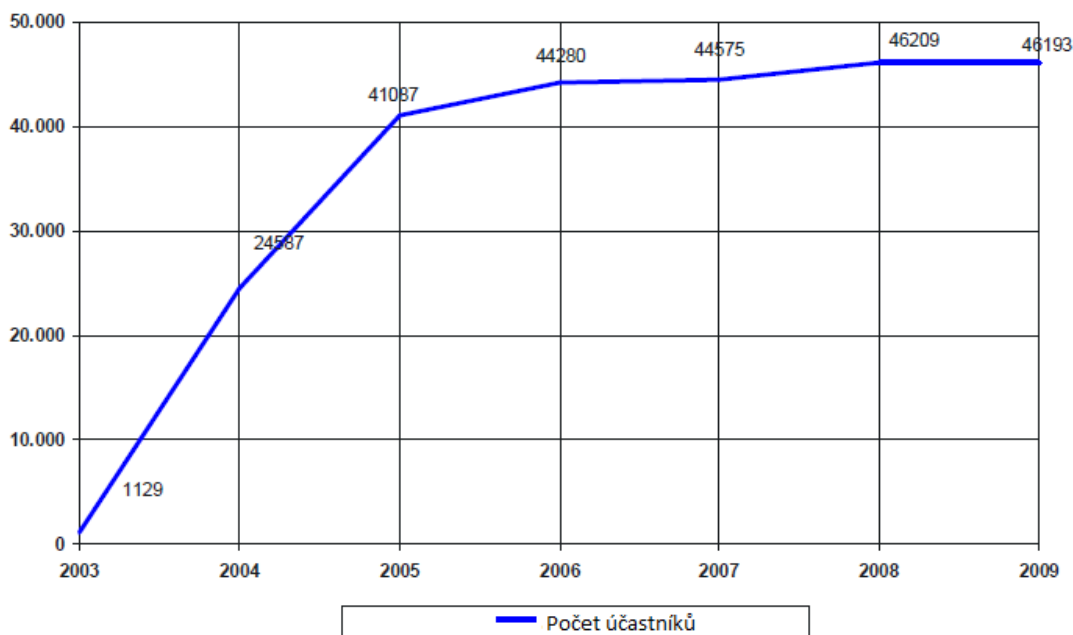
změny měl žák autoškoly absolvovat nejdříve teoretickou část výuky a své první jízdy poté praktikovat jen v areálu autoškoly. Do běžného provozu se podívá až po vykonání testů z pravidel. Celý zkušební test se bude absolvovat v plném a rušném provozu pod dohledem kamer, které bude mít zkušební komisař u sebe, aby mohla být celá zkouška řádně zadookumentována. V chystané novele zákona o autoškolách se také počítá například s tím, že po třetí neúspěšné zkoušce bude schopnosti adepta posuzovat psycholog, jenž mu může navždy znemožnit řízení auta. (Borgis, ©2003–2012, i.clanky.cz, 2012)

7.4 Srovnání s Rakouskem

První profesionální centrum bezpečné jízdy bylo postaveno roku 1987 v Teesdorfu v Dolním Rakousku. Polygony jsou střediska odbornosti a mobility a mohou být charakterizovány jejich: multifunkčním využitím (školení, incentive, akce), širokou nabídkou vzdělávacích programů pro všechny kategorie vozidel, všechny cílové skupiny, speciální požadavky zákazníků, vysokou kvalitou nezávislou na místě pokud jde o technické vybavení a personál. Zaměřují se na školení řidičů aut, motocyklů, výcvik studentů autoškol, výcvik profesionálních řidičů autobusů a kamionů, různé programy pro mládež i seniory.

ÖAMTC (Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club) Fahrtechnik provozuje v Rakousku 9 center pro školení bezpečnosti v silničním provozu, jedno off-roadové centrum a 4 zimní tréninková centra. V roce 2010 bylo v těchto centrech zaměstnáno 88 lidí a cca. 200 instruktorů, počet účastníků se blížil číslu 119 000 a obrat dosáhl 16,1 milionů eur. Od roku 2003 je v Rakousku ze zákona povinné vícefázové školení pro řidiče začátečníky zahrnující mimo jiné také jízdy na polygonu a to jak pro osobní automobily tak i motocykly. Noví řidiči dostávají tzv. řidičský průkaz na zkoušku na dobu dvou let. Během této doby se nesmí řidič dopustit žádných závažných dopravních přestupků a musí navštívit několik školení, teprve pak dostane plnohodnotný řidičský průkaz. Podobné je to i v sousedním Německu. Výsledkem těchto opatření dosáhli v Rakousku snížení nehod způsobených začátečníky o 17,5 % a snížení smrtelných nehod mladých řidičů o 34,7 %.

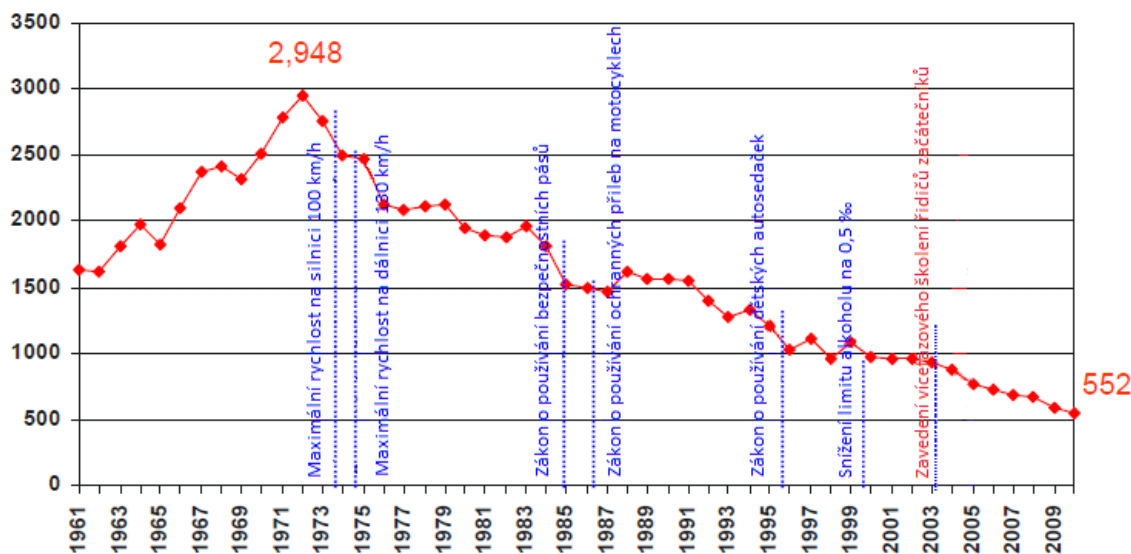
Graf 1: Počet účastníků vícefázového školení pro řidiče začátečníky v Rakousku



Zdroj: Interní materiály, Statistik Austria, 2009

V grafu uvedeném výše můžeme pozorovat stoupající tendenci počtu účastníků vícefázového školení pro začínající řidiče. V roce 2003 byla schválena změna legislativy a od tohoto roku se zvyšoval význam polygonů v Rakousku, které navštíví ročně kolem 50ti tisíc nových uchazečů o řidičské oprávnění.

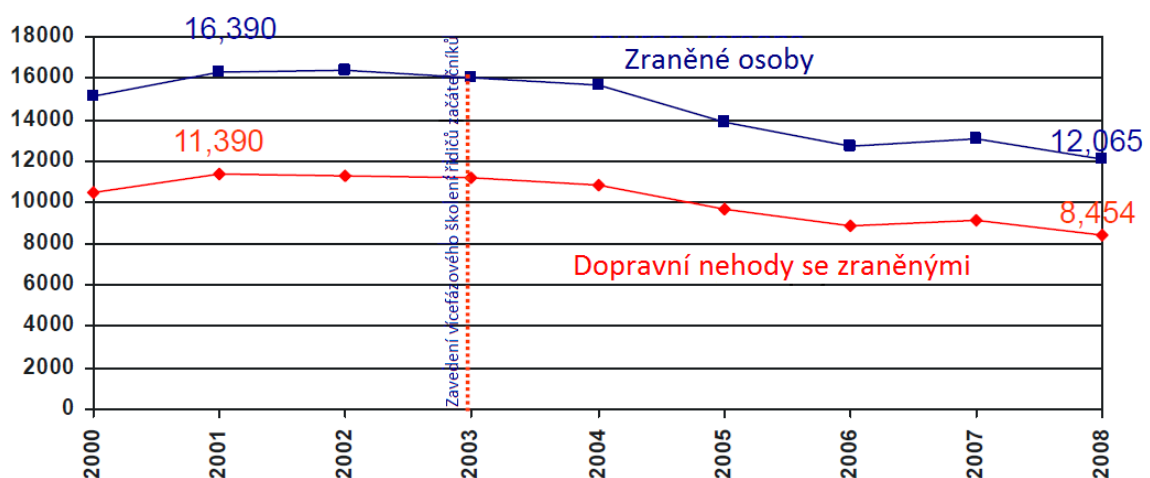
Graf 2: Úmrtí při dopravních nehodách v Rakousku



Zdroj: Interní materiály, Statistik Austria, ©2012

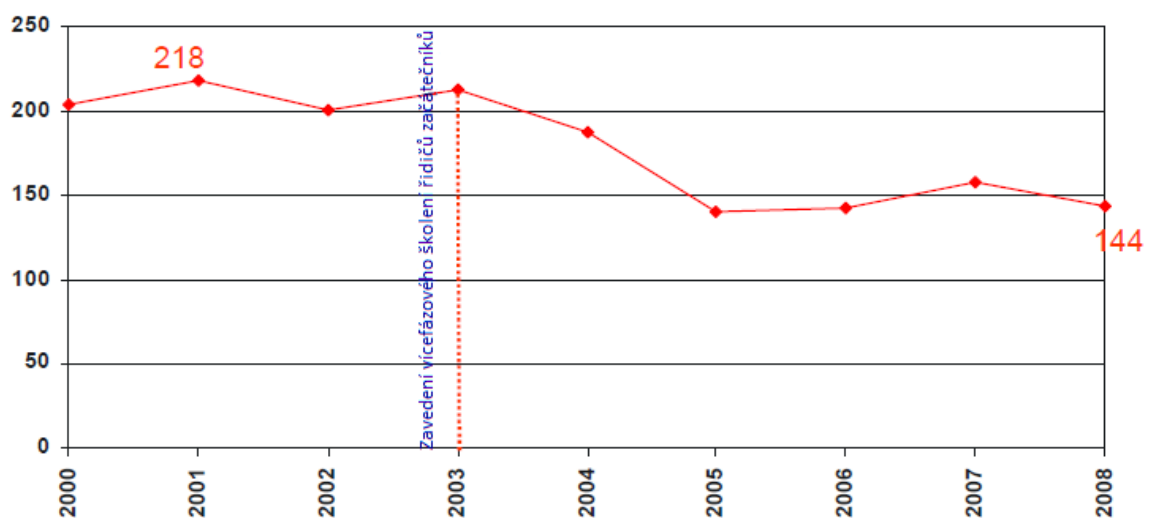
Z grafu 2 lze vypočítat, že nejen posledních 10 let se Rakousku daří snižovat počet lidí usmrčených při dopravních nehodách. Podobně si počíná i Česká republika, kdy v roce 2005 bylo evidováno 1127 a v roce 2011 už „jen“ 703 usmrčených osob. V Rakousku ale po zavedení vícefázového školení řidičů klesá úmrtnost ještě strmějším tempem než doposud. V roce 2003 to bylo kolem 1000 osob, v roce 2011 pak už „jen“ více než polovina, přesně 523 úmrtí.

Graf 3: Počet dopravních nehod (nehody se zraněnými a počet zraněných osob) v rizikové skupině řidičů začátečníků ve věku 18 – 24 let v Rakousku



Zdroj: Interní materiály, Statistik Austria, 2008

Graf 4: Úmrtí při dopravních nehodách v rizikové skupině začínajících řidičů ve věku 18 – 24 let v Rakousku



Zdroj: Interní materiály, Statistik Austria, 2008

V grafech 3 a 4 opět vidíme význam polygonů ve školení začínajících řidičů a celkové bezpečnosti silničního provozu na rakouských silnicích. Na konci roku 2003 bylo při 11,5 tisících dopravních nehodách zraněno 16 tisíc mladých řidičů a přes 200 jich nepřežilo. Od tohoto roku sledujeme víceméně klesající tendenci počtu nehod, počtu zraněných i usmrčených osob.

Povinné školení profesionálních řidičů autobusů a kamionů začalo v září 2008, resp. v září 2009. Profesionální řidiči kamionů musí absolvovat školení, které obsahuje 5 kroků v rámci 5ti let (podle nařízení EU). Jsou to moduly: školení o bezpečnosti jízdy, bezpečnost při nakládání, ekonomické školení, zdravotní a bezpečnostní předpisy, právní předpisy.

Přínosy tréninkových center bezpečné jízdy v Rakousku

- snížení úmrtí o cca. 35 % od roku 2002 do roku 2006 v rizikové skupině začátečníků po zavedení povinných jízd na polygonu,
- snížení nákladů o 40 % u nehod účastníků některého ze školení, sestaveného podle specifických potřeb zákazníka,
- snížení nákladů o 70 % u nehod účastníků školení bezpečnosti nakládání, sestaveného podle specifických potřeb zákazníka,
- školení je rozšířené po celé Evropě a dokonce plní funkci součásti vnitřních zdravotních a bezpečnostních norem pro společnosti jako je BP, Aral, ÖMV, Shell,
- udržitelné snížení spotřeby paliva o 5 % po účasti na školení zaměřeného na spotřebu paliv. Tento druh tréninku jde ruku v ruce s bezpečným a defenzivním stylem jízdy. (Interní materiály)

8 ZÁVĚRY ANALÝZ PRO PROJEKT

Z výše uvedených analýz vyplývají tyto hlavní závěry pro projekt:

- časy prosperity a bohatství kraje jsou pryč, příležitostí projektu je nastartování ekonomiky v kraji a zvýšení životní úrovně obyvatel
- je žádoucí vytvořit nové pracovní pozice a snížit tak poměrně vysokou nezaměstnanost
- v zemědělství v kraji pracuje čím dál méně lidí, proto lze pozemky využít i k jiným účelům než právě zemědělství
- ve srovnání s ostatními kraji ČR nízká poptávka po cestovním ruchu – až 10. místo
- zájem o motorismus je v kraji dlouhodobě zakořeněn, hlavně díky Barum Rally
- absence a potřebnost podobného zařízení
- překážky pro projekt představují nekvalitní dopravní infrastruktura, nedostatečně rozvinutá síť ubytovacích a stravovacích zařízení a omezené množství společenských a zábavních center. Jedná se o předpoklady cestovního ruchu ovlivňující návštěvnost celého regionu

9 PROJEKT VÝSTAVBY MULTIFUNKČNÍHO POLYGONU VE ZLÍNĚ

Na základě výše provedené analýzy potenciálu cestovního ruchu a v rámci mého řešení rozvoje nejen sportovního cestovního ruchu Zlínského kraje předkládám konkrétní návrh projektu, a to vybudování multifunkčního polygonu v dané lokalitě. Velkou část informací jsem také čerpal z rozhovorů s panem Regnerem (zástupce firmy Rallye Zlín) a nejmenovaným panem investorem. Tento projekt s sebou přinese pozitivní dopad na nízku poptávku po CR a nabídne návštěvníkům a obyvatelům nové příležitosti jak trávit volný čas. V této kapitole diplomové práce se zaměřím na cíl projektu, nastíním konkrétní podobu projektu, uvedu informace o zadavateli, dodavatelích a konkurenci. Definuji zde také konkrétní fáze projektu, sestavím SWOT analýzu projektu a určím cílové skupiny. V dalších částech kapitoly se budu věnovat odhadu poptávky, provozních příjmů a nastínění investičních nákladů. V závěru kapitoly uvedu možnosti financování a přínosy projektu.

9.1 Cíl projektu

Speciální školící středisko by bylo v republice ojedinělým projektem zejména z pohledu variability využití a mělo by vlastní školící zázemí pro teoretickou výuku, ale i restaurační zařízení. Cílem a smyslem projektu je nejen na základě teoretické a praktické přípravy zkvalitňovat a zdokonalovat úroveň řidičů, ale i zlepšovat jejich řidičské a rozhodovací návyky, chování a jednání v silničním provozu a zvyšovat dovednost v krizových dopravních situacích.

Centrum bude určeno pro řidiče a obyvatele území Zlínského kraje a celého euroregionu. Bude vytvářet a nabízet prostor především pro uchazeče o řidičské oprávnění, pro školení a zvyšování kvalifikace řidičů všech kategorií. Hlavní důraz bude kladen na cílové skupiny řidičů dálkové kamionové přepravy, obchodních a distribučních společností, instruktory autoškol, řidiče integrovaných záchranných systémů, jako je policie, záchranná služba, služební řidiči ministerstev a velkých institucí, či hasiči. Pochopitelně bude pamatováno i na soukromý sektor a jednotlivce, včetně handicapovaných řidičů a seniorů.

Účelem stavby je rozšíření nabízených služeb nejen pro zájemce o automobilový sport, ale i pro držitele řidičských průkazů, kteří jsou účastníky běžné silniční dopravy. Záměrem stavebníka je nejen vyrovnat se podobným zařízením v Evropě jako jsou např. Melk/Wachauring v Rakousku, kde byly vytvořeny důstojné podmínky, jak technické, tak i

společenské, pro podobně probíhající výuku, ale hlavně předčít podobné areály v České republice zejména v mnohem rozsáhlejší nabídce využití a multifunkčnosti areálu jako celku.

Pozornost zřizovatele polygonu se zaměří na děti, mladé a i starší řidiče aut a motorek. Všichni, kteří si chtějí zlepšit svůj řídičský um, budou mít možnost právě zde. Je jedno, jestli přijdou kvůli zábavě z aktivního řízení, nebo kvůli tomu, že se chtějí cítit bezpečněji v silničním provozu, pro každého odborně vyškolení pracovníci vyberou ten správný trénink. Ať už bude mít zákazník trénink na motorce, v osobním nebo nákladním automobilu, pod profesionálním vedením trenérů to pro něho bude určitě obohacující zkušenost. Účastníky našich plánovaných kurzů nechceme jen vzdělávat, ale také inspirovat.

Velký důraz při vytváření projektu je kladen na multifunkčnost areálu. Realizace záměru umožní výrazné kvalitativní zlepšení doposud poskytovaných služeb a rozšíření nabídky ve Zlínském kraji a potažmo v celé České republice o možnost teoretického školení ve speciálních výukových prostorách, o kurzy profesionálních řidičů i závodních jezdců pro získání nebo obnovení závodnické licence a rozšíření o další zařízení jako například dětské dopravní hřiště. Jelikož má město Zlín ideální podmínky pro kongresový cestovní ruch, nabízí se možnost spojení kongresového a incentivního cestovního ruchu. Právě v areálu zlínského polygonu by se mohly takzvané „bílé límečky“ odreagovat od celodenního jednání a vyčistit si hlavu před dalším pracovním dnem. Cílem projektu je vytvoření velkorysé výstavní, festivalové či jinak využitelné plochy, kde by se mohly konat ty největší akce jako je například pořádání hudebních koncertů, festivalů, pořádání výstav. Nikde jinde ve Zlínském regionu se totiž nenachází opravdu odpovídající kapacita hodná pro největší město kraje. Jednalo by se o plochu cca 15 tisíc m², tedy asi pro 15 tisíc lidí. Mezi další cíle projektu můžeme zařadit snížení vysoké nezaměstnanosti, jelikož polygon přinese nové pracovní pozice. A to už jak při fázi budování, tak i při fázi provozní.

9.2 Konkrétní podoba

Konkrétní podoba areálu zlínského polygonu zatím není známa. Návrh projektu ale bude vycházet především z dlouholetých zkušeností z rakouských škol bezpečné jízdy jako je například Fahrsicherheitszentrum Teesdorf, Marchtrenk nebo Melk/Wachauring.

Předmětem projektu je vybudování cvičiště pro výcvik řidičů firemních i soukromých vozidel osobních, nákladních i speciálních. Vezmeme-li v potaz vybavení konkurenčních

polygonů v ČR a také Rakousku, neměly by pro praktický výcvik na Zlínském chybět cvičné kluzné plochy jako jsou rovina s hydraulickou deskou, dynamická plocha a aquaplaningový úsek, dráha pro stoupání a klesání se zatáčkami, obvodová dráha s kluznou zatáčkou, plocha pro základní výcvik a plocha s různými povrchy.

Při rozpravě s panem investorem mi bylo nastíněno, že vizí připravovaného projektu jsou jednotlivé oddělené zóny. Tyto zóny na sobě nebudou závislé, tudíž bude možné využívat více služeb najednou.

Srdcem celého polygonu bude závodní okruh, který by se měl nacházet uprostřed pozemku. Bude se zde nacházet velkorysá metráž asfaltu, aby se zde mohly prohánět všechny at' již dvou-, čtyř- nebo vícekolová motorová vozidla. Další částí, která by byla bezpečně oddělená zřejmě betonovou zdí od výše zmíněné hlavní části, bude 5 tisíc m² velká jednolitá asfaltová plocha. Zde by se proháněly děti od 5-6ti let věku a to v motokárách nebo bezpečných autíčkách „obalených“ polyuretanem. V areálu je plánované také minihřiště, kde mohou lidé se svými dětmi či celé školky a školy simulovat dopravní provoz na bezpečném „plácku“ opět odděleným od hlavního okruhu. Zatím poslední částí je plánována dráha a systém zatáček a vodních stěn a ploch pro školu smyku a kurzy bezpečné jízdy.

Zařízení by poskytovalo službu závodní školy a školky. Ve zlínském regionu, kde má motorismus velice dlouhou tradici a oblíbenost, by tak rodiče své potomky mohli vést ke sportu, který oni sami dělat nemohli, jelikož takovýto areál na Zlínsku chybí/chyběl.

Areál bude uzpůsobený tak, aby poskytoval další možnosti využití. Nabízí se příležitost konání různých hudebních festivalů. Svou rozlohou a vybavením nebude mít areál ve zlínském kraji konkurenci. Na plochu cca 12 – 15 ha je reálné počítat s 12-15ti tisíci návštěvníky. Když bude festival vícedenní, na přilehlé desetihektarové louce, která může mimo jiné sloužit jako parkoviště, může vyrůst stanové městečko, kde mohou návštěvníci festivalu campovat a budou tak mít centrum dění na dohled.

V neposlední řadě lze zlínský polygon využít pro různé výstavy a veletrhy. Je ale otázka, zda-li budou exponáty vystavovány vevnitř či venku. Vnitřní prostory nejspíše nebudou tak velkorysé, z toho důvodu by bylo dobré se zaměřit spíše na specializované průmyslové, technologické a jiné oblasti. Souvislost s tímto vystavováním vnukla investorovi další myšlenku. Konkrétně by se jednalo o spolupráci se společnostmi Barum – Continental, která by mohla na asfaltovém okruhu, který by byl po celém obvodu areálu, testovat své výrobky – pneumatiky.

Projekt bezpečné školy smyků by také měl být doplněn o obslužnou část, kam je zahrnuta správní budova s výukovým střediskem, kde se bude odehrávat teoretická část výuky, parkoviště a dopravní dětské hřiště. V této budově by se dále nacházely administrativní prostory a kanceláře a prostory pro technické zázemí, které je nutné pro výuku.

Ať už se v areálu budou konat jakékoliv akce, budou se zde nacházet lidé. Někdy to bude jen pár jednotlivců, někdy několik desítek a někdy i stovek až tisíc lidí. Proto je po zaběhnutí provozu polygonu poměrně žádoucí vybudovat také stravovací restaurační zařízení včetně sociálního zařízení. Obsazenost se samozřejmě bude odvíjet od pořádaných akcí, proto bude nutné toto plánovat dopředu.

Více denní akce s sebou logicky přináší další ideu – vybudování ubytovacích kapacit. Zatím tento úmysl nebyl více upřesněn, lze však říci, že ubytování se k takovému areálu hodí. Příkladem úspěšného fungování mohou být některé polygony v Německu a Rakousku.

Časem by mohly přímo v areálu či těsně vedle přibývat další části, jako je například Paddock – technické zázemí se servisními službami pro všechny auto-moto návštěvníky či jezdce. Služba autoservisu a pneuservisu by pak mohla být poskytována zcela nezávisle celému obyvatelstvu. V blíže neupřesněném časovém horizontu se nabízí na tomto okruhu provozovat například půjčovnu luxusních vozů, čtyřkolek apod. Zejména čtyřkolky jsou v současnosti velmi módní záležitosti. A jelikož provoz těchto vozidel je po většině lesních cest zakázán a řidiči si proto koledují o pokutu, mohlo by se v areálu najít místo pro terénní okruh. Vizí má pan investor opravdu nepřehledné množství. Měl jsem tu možnost strávit s ním nějaký čas při konzultacích a pokaždé měl další a další nápady.

Akce a programy, které by se mohly konat na zlínském polygonu, jsem čerpal zejména z informací polygonů ze sousedního Rakouska. Svými parametry, zejména pak rozlohou cca 13 ha, by se měl nejvíce podobat právě polygonu u města Melk v Rakousku. Proto bych si dovolil napsat zde o něm pár řádků.

Tento polygon byl otevřen v roce 2003 na západě Dolního Rakouska mezi městy St. Pölten a Amstetten. Má rozlohu 12,5 ha a je na něm 5 drah pro kurzy bezpečnostní jízdy s různými zatáčkami, vodními překážkami, povrchy, sklony a také rychlostní úsek jen pro zkušené řidiče. V pestré nabídce dále nechybí aquaplaningové sekce, dětské hřiště se simulací provozu, off roadový „koutek“ a další. Vše vybaveno nejmodernějšími technologiemi. Kolem celého polygonu vede závodní okruh, který měří 1,2 km. Často využívána je také

750 m dlouhá trať pro motokáry. Mnoho příležitostí nabízí také konferenční místnosti s nejlepším vybavením a designem pro 20 – 130 lidí. Součástí areálu je restaurace se salátovým barem.

Velkorysý investiční záměr zlínského polygonu je pochopitelně finančně vysoce náročný, jde však o projekt, který by mohl mít zajímavou návratnost. Mohl by být zajímavý i z hlediska dodržování směrnic Evropské unie pro dálkovou kamionovou dopravu a autobusy. Současné studie totiž mluví o rapidním nárůstu nehodovosti zaviněné řidiči nákladních vozidel a autobusů, kteří jsou nedostatečně vyškoleni v základních dovednostech a správných návycích.

9.3 Fáze projektu

V rámci projektu je dobré rozplánovat si ho na jednotlivé části. V projektu polygonu Zlín je ale nutné se nejdříve rozhodnout, jak postupovat. Existuje totiž možnost spolupráce s rakouskou firmou Test & Training International Planning and Service GmbH, která se zabývá projektováním areálů pro výuku bezpečnosti jízdy.

Zatím nebylo rozhodnuto, zda Rallye Zlín, spol. s.r.o. a jejich partneři využijí nabídku této společnosti. Z rozhovorů, které jsem vedl s panem Regnerem (zástupce společnosti Rallye Zlín) a panem investorem, to jednoznačně nevyplývalo. Podle mého osobního dojmu se pan Regner spíše přiklání k přijetí nabídky k realizace alespoň prvního kroku (viz níže) s využitím služeb společnosti Test & Training International. Naopak pan investor měl touhu spíše vytvořit vlastní projekt po nastudování problematiky a „obhlédnutí terénu“ zejména rakouských polygonů.

Po „rozhození sítí“ v kuloárech v oblasti motosportu a autoškolství bylo zjištěno, že prvním bodem je založení sdružení či společnosti, které si určí jasné cíle a další kroky. Pod křídly této společnosti budou sdružení všichni investoři, partneři a další zainteresované osoby, kteří usilují o společný cíl. Jménem této společnosti bude dále jednáno například s městem či krajským úřadem a dalšími institucemi.

1. Fáze: Projekt pomoci pro investiční rozhodnutí - sestavení základního business plánu.

Mezi firmou Czech Rally Zlín a Test & Training International proběhla nezávazná komunikace ohledně možnosti vytvoření projektu polygonu ve Zlínském kraji. Obsahem velice

rozsáhlého dokumentu tohoto prvního kroku je koncepční plán a dokumentace, která pomůže investující straně udělat konečné rozhodnutí. V tomto dokumentu je uvedena:

- definice vzájemných obchodních cílů a rozhodnutí o plánovaných zařízeních
- koncepční plán polygonu Zlín – orientační rozmístění budov a jednotlivých zařízení pro kurzy bezpečné jízdy - tzv. zevrubný Masterplan.
- celková kalkulace a technická proveditelnost
- odhad investičních nákladů (bez ohledu na topografii – předpoklad je rovná plocha a standardní půdní podloží)
- možnosti využití multifunkčního polygonu
- bussines plán - kompletní ekonomická analýza bude provedena na základě rozložení plánu, spočívající ve výnosech, počátečních nákladech, investičních nákladech a odpisech, personálních nákladech a personální požadavcích, provozních nákladech, výkazu zisku a ztrát, výkazu peněžních toků.

Údaje a čísla odrážející specifickou situaci na domácím trhu si vyžádá společnost TTI na základě dotazníku zasláného klientovi – tedy naší vytvořené společnosti na provoz polygonu. Doručení výše uvedených dokumentů lze uskutečnit 6 týdnů po potvrzení objednávky a dokladu o úhradě.

České straně byla nabídnuta výhodnější cena 20 tis. euro místo obvyklé ceny 30 tis. euro. Polovina této částky, tedy 10 tisíc euro, by měla být zaplacená předem, zbytek částky by česká společnost zaplatila po doručení obsáhlé projektové dokumentace. I přes tuto zajímavou nabídku je nutné promyslet a vyhodnotit řadu faktorů, jelikož by se mohlo ukázat, že projekt ve vybrané lokalitě nebude možné zrealizovat a tím pádem by investující strana „vyhodila z okna“ na české poměry velice vysokou sumu, kterou lze jistě investovat i do jiných projektů.

2. Plánovací a stavební fáze až do otevření areálu (bylo by už nejspíše realizováno vlastními zdroji)

Obsahem této fáze je:

- kompletní rozmístění budov a jednotlivých zařízení pro kurzy bezpečné jízdy a celkové rozvržení jednotlivých oddělených zón – detailní Masterplan
- příprava dokumentů územního plánu

- strukturální analýza
- doporučení ověřených stavebních firem
- stavební dozor.

V současnosti probíhají jednání o nákupu vybraných nemovitostí, ale z důvodu ochrany investičních záměrů nemohu uvést přesné a detailní informace. U obhajoby mé diplomové práce Vám samozřejmě rád podklady k nahlédnutí poskytnu. Pozemky areálu jsou v mírném jižním svahu na samotě v lokalitě Zlínského okresu. Pozemky jsou bez závad s možností napojení na všechny inženýrské sítě mimo splaškovou kanalizaci a centrální ČOV a mimo plynovod. Počítá se se základní cenou pozemku dle cenového předpisu, tedy 50,-Kč/m². Areál se nachází mimo zastavěnou část obce, ale je velmi dobře příjezdný zpevněnou komunikací s nedalekým napojením na rychlostní komunikaci R 55. V blízkosti areálu se nachází kompletní infrastruktura a základní občanská vybavenost. Další výhodou je, že areál má již zpracované veškeré podklady pro ochranu ŽP a je v daném místě již etablován. Cena této nemovitosti byla oceněna znaleckým posudkem na 3 500 000,- Kč. Tato cena však investující stranou nebyla schválena, jelikož je na zdejší poměry příliš vysoká. Pro srovnání, cena jiných pozemků ve zlínském regionu se pohybuje okolo 10 Kč/m² a proto probíhají další jednání.

Tato fáze by byla velice prospěšná pro celý region, zejména obor stavebnictví, jelikož by přinesla řadu pracovních příležitostí pro místní firmy. Tím pádem by se snížila nezaměstnanost regionu.

3. Poskytnutí operativního know – how a asistence až do otevření areálu (nebude vyžadováno a používáno – moc drahé)

Třetí krok podle společnosti TTI obsahuje předávání znalostí a zkušeností v celé řadě činností. Cena doručení know-how od této společnosti je velice individuální, liší se podle konkrétních požadavků služeb ze strany klienta a může se pohybovat od minima 70 tisíc euro až po 295 tisíc euro. S téměř stoprocentní jistotou lze říci, že ze strany zlínského polygonu nebude tato služba vyžadována. Jedná se o školení zaměstnanců v marketingu, managementu, instruktorů autoškoly, údržby, programy pro děti, osobní automobily, motocykly, nákladní automobily atd.

4. Servis po otevření – 10 let (nebude využito)

Tohoto pootevřacího servisu také nebude využito. Když totiž Zlínský polygon nevyužije krok 3 – tedy objednání a zaplacení know-how od TTI, nemůže pak vyžadovat žádný servis.

Takto jsou charakterizovány fáze v případě, že by byla navázána spolupráce s firmou TTI. V případě, že by bylo rozhodnuto, že se s výše zmíněnou firmou spolupracovat nebude, bude probíhat všechno ve vlastní režii. Je otázka, zda-li je výhodnější pro českou stranu využít služby TTI nebo si všechny projekty, dokumentace, povolení, dodavatele apod. zajistit vlastními silami a zdroji. Protože rakouská firma má již bohaté zkušenosti se stavbou podobných areálů, je téměř jisté, že bude v začátcích projektu postupovat rychleji. Mají už standardizované postupy a zkušené projektanty a stavbyvedoucí a vědí, jak si s kterým problémem poradit. Přece jenom 20 let zkušeností je dlouhá doba a za měsíc tyto jejich nabyté vědomosti do našich českých hlav nedostaneme. To je jednoznačný faktor pro spolupráci s firmou TTI.

Druhým zásadním faktem je cena za tuto spolupráci. Jak je výše uvedeno, za první krok je nutné zaplatit 20 tisíc euro. To není zrovna malá částka, navíc když zde existuje riziko, že sice budeme mít projekt, ale nebude možné, ať už z jakýchkoliv důvodů, ho zrealizovat. A to ještě není konečná cena za tyto služby. Po dokončení všech stavebních prací (krok 2) a zkolaudování stavby je ještě nutné zaplatit 6 % provizi z celkové sumy nákladů na realizaci projektu. A jelikož se náklady budou pohybovat ve výši několik desítek milionů, jednalo by se o nemalou částku.

Je tedy důležité určit si priority, zda si ušetřit trápení a mnoho chyb, které by při budování jistě nastaly a nebo jestli to za takový balík peněz stojí a ušetřit tak velké množství času potažmo i nákladů. Protože čas jsou peníze. Neoptimističtější reálný předpoklad horizontu začátku stavebních prací jsou tři roky, tzn. rok 2015.

9.4 Informace o zadavateli

Hlavním iniciátorem projektu je společnost Rallye Zlín spol. s r.o., která na českém trhu působí již od roku 1992. Naše hlavní aktivity se úzce dotýkají automobilového sportu a zejména rally, které v České republice patří mezi nesmírně populární sportovní odvětví. Prioritní oblastí je pořádání známé Barum Czech Rally Zlín, která se už několik let započí-

távaná do Mistrovství Evropy jezdců, prestižního seriálu Intercontinental Rally Challenge a rovněž do Mezinárodního mistrovství České republiky.

Firma Rallye Zlín je rovněž silným hráčem v oblasti výroby materiálů pro potřeby jiných automobilových soutěží. Spektrum produkce je opravdu pestré, v nabídce figurují itineráře, jízdni výkazy, mapy, plakáty, samolepky, programy a mnohé další položky. Neméně pestré je i portfolio našich zákazníků, mezi něž se řadí jak řada domácích rally a sprintrally, tak věhlasné zahraniční podniky MS, IRC či ME jako jsou např. Rally Deutschland, Rally Sweden, Rally Finland, Cyprus Rally, Croatia Rally, Jänner Rallye a mnohé další.

Přidružené Středisko automobilového sportu Zlín pravidelně pořádá kurzy pro ty, kteří chtějí začít s automobilovým sportem. Je vydavatelem národních i mezinárodních licencí FAS AČR, které držitelé opravňují k účasti v automobilových rally. Kromě této tzv. rally školy také na začátku každé sezony organizuje hromadné školení, kde se stávající jezdci seznamují s aktuálními novinkami v oblasti motoristického sportu.

Mezi významné aktivity firmy Rallye Zlín spol. s r.o. patří autoškola, která zajišťuje výcvik pro skupiny motorových vozidel AM, A-1, A, B, a poskytuje také školení řidičů z povolání a referentských vozidel. Důležitou sekcí firmy je rovněž dopravní zdravotní služba, jejíž sanitky mají základnu na poliklinice v Otrokovicích.

Prozatím se jedná o projekt soukromých právnických osob. Již z úvodních informací lze vypozařovat, že projekt bude náročný po všech stránkách. Zejména po stránce finanční, jde totiž o projekt v řádech desítek milionů korun. Z tohoto důvodu v současné době jedná s možnými partnery, pro které je projekt z jakéhokoliv hlediska zajímavý. Rýsují se už náznaky nějakých spoluprací, ale v této fázi by nebylo moudré prozrazovat detaily. Mohu říci, že jsem měl možnost mluvit s více zainteresovanými osobami v tomto projektu. Pro účely diplomové práce a v zájmu všech pro dobro věci projektu nazvu tohoto pána označením „investor“ či „investující strana“ apod. Všichni, kteří se snaží uvést tento projekt v život, se shodli na tom, že by bylo velice vhodné a žádoucí, kdyby se do projektu zapojilo jedno z měst Otrokovice nebo Zlín a to v jakémkoliv formě účasti. Je důležité zdůraznit, že přínosy tohoto projektu nejsou zanedbatelné. Polygon přinese nová pracovní místa, bude mít společenský, sportovní, kulturní a další význam. Bez významné spoluúčasti města a fondů EU nebude však soukromý sektor mít na vybudování tohoto projektu dostatek financí.

9.5 Dodavatelé

V rámci projektu je nutné zjistit, jaké je na trhu množství dodavatelů, kteří budou schopni zajistit stavbu daného projektu. V našem případě to je ale docela složité. Jediným dodavatelem, který je schopný naplánovat, připravit dokumentaci a následně postavit celou stavbu, je společnost Test & Training International Planning and Service GmbH, sídlící v Teesdofu v Rakousku. Její služby jsou ale na české poměry hodně vysoké a proto zde také existuje možnost, že by se tato firma do projektu vůbec nezapojila a projekt by byl naplánován jinak. Pan Regner se spíše přiklání k možnosti spolupráce s firmou TTI, naopak pan investor si věří natolik, že by raději využil vlastní zdroje a myšlenky. Každopádně ve druhé fázi projektu už by na scénu nastoupily zejména regionální a české stavební firmy, které by tak měly za úkol postavit jednotlivé části polygonu. Ať už by se jednalo o terénní úpravy, konstrukce, kanalizace, cestáře, vodaře, topenáře apod., byla by to příležitost snížit poměrně vysokou nezaměstnanost v kraji. Stejně tak fáze provozní by přinesla nová místa. Nemá cenu tady vyjmenovávat široké spektrum firem, za všechny dodavatele uvedu tedy společnost TTI.

Test & Training International

Test & Training International sestává ze dvou společností – TTI SAM, což je držitel know-how a práv a TTI Planning and Service GmbH, vykonavatel plánování, příprav, výzkumných projektů a poskytovatel doprovodných služeb klientům.

System testování a tréninku byl vyvinut ve spolupráci s ÖAMTC (Rakouským automobilovým, motocyklovým a cestovatelským klubem) před více než 20ti lety. Tento klub je známý na globální úrovni jako průkopník vzdělávacích dopravních systémů v oblasti bezpečnosti.

Duchovním otcem a také generálním manažerem TTI je Franz Wurz. Po konci úspěšné kariéry v rallycrossu, ve kterém získal jako jezdec několik titulů mistra Evropy, se už více než 20 let věnuje testování a bezpečnosti. Pod jeho vedením se společnost stala předním světovým poskytovatelem školení bezpečnosti silničního provozu s mnoha centry v Rakousku i jinde ve světě.

Alex Wurz byl zapojen do činností firmy prostřednictvím svého otce. V průběhu své 12ti-leté kariéry jako pilot Formule 1 se stal tváří a propagátorem bezpečnosti silničního provozu. Společně pak v roce 2006 založili firmu TTI s cílem šíření myšlenky testování odborné

přípravy a znalostí na silnicích. Jako veřejně známý sportovec je Alex vzorem zejména pro mladé řidiče. TTI ale není jen otec a syn, tito dva jsou podporováni silným týmem zkušených psychologů, trenérů a bezpečnostních expertů. Všichni mají jediný cíl: Aby se silnice na celém světě staly bezpečnější, snížil se počet dopravních nehod a úmrtí prostřednictvím lepšího vzdělávání.

Dosažené úspěchy TTI:

- ♣ První profesionální školící středisko na světě. Multifunkční modulární systém s technologií, která je dnes standardem po celém světě.
- ♣ Snížení o více než 25 % počtu usmrcených mladých řidičů v Rakousku (od zavedení vícefázového školení pro získání řidičského průkazu, která přispěla k rozvoji TTI)
- ♣ 2,8 milionu účastníků TTI hřišť v Evropě.
- ♣ Více než 2 miliony dětí v Evropě informováno o brzdné dráze a významu bezpečnostních pásů.
- ♣ Pokročilé školení řidičů z povolání v milionech za rok v Evropě, úspory pro podniky v miliardách eur nákladů na pojištění.
- ♣ Předávání know-how partnerům po celém světě, včetně FIA, Mezinárodní asociace automobilových klubů.

V níže uvedené tabulce je uveden počet účastníků jednotlivých druhů školení provozovaných v areálech patřící společnosti TTI. Jak je vidět, největší význam má stále školení pro získání nového řidičáku následované komerčními akcemi. Celkově využilo v roce 2010 některého ze široké škály školení v centrech TTI 119 000 lidí z toho 15 900 v Melku/Wachauringu.

Tabulka 10: Počty účastníků na jednotlivých druzích tréninku TTI

Druh tréninku	Počet účastníků v roce 2010
Vícefázové školení	44 800
ŘOP osobní auta	20 500
ŘOP motocykly	5 000
Průkaz na moped	5 600
Školení řidičů z povolání	9 700
Incentiva a akce	30 580
Jiné tréninky	2 820
Celkem	119 000

Zdroj: Vlastní zpracování dle propagačních materiálů Fahrtechnik ÖAMTC 2010

9.6 Konkurence

Každý budoucí podnikatel si musí uvědomit, že vedle zákazníka a jeho podniku bude na trhu také konkurence. V případě plánovaného zlínského polygonu to tedy logicky budou všechny polygony v České republice, zejména pak ty v sousedících krajích. Níže se dočtěte, jaké polygony už u nás fungují a také co nabízejí. Často se chybí v tom, že se zapomíná na potenciální konkurenci, tj. kdo by podnikání mohl v blízké budoucnosti konkurovat. I na to jsem se v této podkapitole zaměřil, jelikož v souvislosti se změnou legislativy v roce 2014, kdy ministerstvo dopravy plánuje po vzoru sousedního Rakouska polygon v každém kraji, se stane z pohledu podnikatelů takovýto areál velice zajímavý podnikatelský záměr.

9.6.1 Stávající konkurence

Polygon Jihlava – Autoškola Musil

Polygon byl dokončen a zkolaudován už 15. 11. 2010, ale teprve v březnu 2012 stavba dostala od kraje takzvanou vyšší akreditaci na umazávání trestných bodů. Jedná se o čtvrtý areál v České republice po Mostě, Sosnové u České Lípy a Ostravě. Jejím majitelem je Antonín Musil - 1. Soukromá autoškola v Jihlavě. Cvičiště o rozloze 7 ha nabízí motoristické veřejnosti:

- základní kurzy bezpečné jízdy,
- školení za účelem odpočtu bodů,
- výcvik pro žáky autoškol,
- výcvik na dětském dopravním hřišti.

Při výstavbě byly použity moderní technologie a řada pracovišť funguje v automatickém režimu. Nespornou výhodou také je relativně dlouhá historie autoškoly, kterou prošlo už 24 000 žáků, což by mohli být potenciální klienti i pro jiné programy a školení. Další předností je poloha celého areálu takřka ve středu republiky, blízko dálnice mezi Prahou a Brnem. Provozní doba je v Jihlavě celoročně od pondělí do pátku 8:00 hod. – 19:00 hod.

Centrum bezpečné jízdy Libros Ostrava

Centrum bezpečné jízdy Libros Ostrava, které funguje od roku 2011 v Ostravě - Přívoze. Je to společný investiční projekt dvou partnerů - Statutárního města Ostravy a společnosti Libor Václavík – LIBROS Ostrava.

Polygon v Ostravě je vybaven současnou evropskou nejmodernější technologií - skrápění ploch speciálními tryskami, kruhová smyková plocha, aquaplaningová vana nebo hlavní přímá smyková plocha. Srdcem celé stavby Centra je speciální smyková deska pro simulaci náhlého smyku vozidla. Je dimenzována i pro nákladní vozidla a je v České republice jediná.

Absolutní novinkou ve střední Evropě je použití speciální smykové desky pro motocyklisty, kteří si tak budou moci vyzkoušet své dovednosti pouze v tomto Centru. Polygon nabízí kurzy pro řidiče z povolání i širokou veřejnost včetně školení pro seniory, handicapované nebo děti.

Autodrom Sosnová u České Lípy

Sosnová nabízí možnost uspořádání akce pro zaměstnance, klienty či partnery. Zázemí Autodromu v Sosnové u České Lípy má parametry závodní arény, na které se pořádají velkolepé akce, jakými jsou například závody Mistrovství světa, Evropy a republiky.

Doba provozu je odvozena od klimatických a světelných podmínek jednotlivých ročních období. Provoz je standardně zajišťován: Leden – prosinec 8:00 hod. – 16:00 hod. V době průběhu jakékoli akce je provozní doba upravena dle dohody.

V nabídce služeb polygonu v Sosnové nechybí základní kurzy bezpečné jízdy, školení bezpečné jízdy s odpočtem bodů, kurzy sportovní jízdy s rally jezdce Martinem Semerádem, kurzy bezpečné jízdy pro ženy a další individuální kurzy bezpečné jízdy dle požadavku klienta.

Součástí Autodromu je také offroadový polygon. Je vhodný jak pro plnohodnotné offroad vozy tak i pro automobily specifikace SUV a nabízí 11 různých stanovišť pro nácvik téměř jakékoli situace, se kterou se řidič terénního vozu může mimo silnice setkat. Jsou to například kamenné pole, prudké sjezdy a výjezdy se zpevněným/ nezpevněným povrchem, přejezd schodů, modul pro simulaci a ukázkou křížení náprav, několikametrový brod, boční náklon, "tobogán" s bočním náklonem a vodou a další.

Polygon Most

Multifunkční Polygon Most je ojedinělou stavbou nejen z technologického hlediska. Areál Polygonu Most začal vznikat v prosinci 2003 na třinácti hektarech bývalé výsypky povrchového uhelného lomu v dosud nevyužitém prostoru diváckého svahu Autodromu Most. Centrum je určeno pro výcvik bezpečné jízdy profesionálními řidiči i široké veřejnosti,

ale i pro prezentaci a testování vozů či pneumatik. Výcvikový areál protkaný komunikacemi, na kterých je možné simulovat téměř všechny možnosti nepříznivých až krizových podmínek silničního provozu, je zatím pořád největším a také nejmodernějším komplexem tohoto druhu v ČR.

Výhodou polygonu je, že je součástí prvního českého speciálního závodního okruhu, který vznikl na místě bývalého dolu Vrbenský, jelikož Autodrom má už více než 60-ti letou historii, lidé v tomto kraji si k němu našli cestu. Dlouholeté zkušenosti a odpovídající vzdělání lektorů, celosvětově osvědčená metodika výcviku a technologicky vyspělý areál, jsou významné předpoklady, které lákají klienty i ze vzdálenějších krajů – tedy i Zlínského.

Co najdete v areálu polygonu Most:

Aquaplaningová dráha, kluzná plocha s hydraulickou úhybnou deskou pro nácvik zvládnutí smyku, kluzná plocha se zatáčkou pro nácvik jízdy z kopce i do kopce se 7% stoupáním, modul pro nácvik brzdění a vyhýbání se svahu s 9% stoupáním, kruhové kluzné plochy pro nácvik průjezdu zatáčkou, vodní stěny a vodní trysky na všech plochách, osvětlení ploch i jednotlivých překážek umožňující večerní provoz, off road dráha o rozloze více než 3,5 ha, administrativní budova se 3 učebnami a restaurací, parkoviště pro více než 100 vozů.

Dále také polygon nabízí zapůjčení osobních vozů, jízdy na závodním okruhu Autodrom Most, motokárová dráha, catering, ubytování.

Provozní doba je v areálu v Mostě celý rok od pondělí do pátku 8:00 hod. – 19:00 hod.

9.6.2 Potenciální konkurence

Polygon Brno

Už v roce 2010 plánovala společnost A. B. R. Invest, která je mimo jiné prostřednictvím firmy Rafas Holding většinovým majitelem brněnského automotodromu, vznik dalšího podobného areálu poblíž Brna, v němž by mohli řidiči automobilů z řad profesionálů i amatérů procházet výcvikem řízení v extrémních podmínkách. Zkušební polygon o rozloze osm hektarů odhadem za 210 milionů korun by měl vyrůst u Troubska na Brněnsku, ale jeho budoucnost je nyní nejistá.

Plánované Centrum bezpečné jízdy by se skládalo z pěti ploch. Na nich by se řidiči učili zvládat smyky, reakcím na prudké změny podélného sklonu či nahodilé překážky, například v podobě vodních clon. Tedy potíže, se kterými se mohou setkat i v běžném silničním provozu.

9.7 SWOT analýza projektu

Tabulka 11: SWOT analýza projektu

SWOT analýza projektu	
S.	W.
velmi atraktivní	velká finanční náročnost
dlouhá životnost	velká časová náročnost
realizace projektu v blízkosti města	založeno na hrubých odhadech
dostatek volné pracovní síly	
tradice motorsportu v regionu	
víceúčelovost zařízení	
O.	T.
neustále rostoucí sektor sportovního CR	nezískání financí ze soukromého sektoru ani z dotace EU
zvyšující se nároky obyvatel i turistů na kvalitně poskytované služby	možnost v substitutu v jiném adrenalinovém centru či činnosti
partneři projektu	pokles zájmu o motorsport
zbavení se neukázněných řidičů	nová konkurence
nabídne nová pracovní místa	
z turistického ruchu budou plynout příjmy obcím, které poblíž ní leží	
změna legislativy o autoškolách - potřeba areálu	

Zdroj: Vlastní zpracování

9.8 Cílové skupiny

Začínající řidiči a řidiči „rabiáti“

Průzkumem u autoškol ve Zlínském kraji bylo zjištěno že 30 % začínajících řidičů by dalo přednost zahájení praktické výuky bezpečným jízdám na uzavřeném areálu autoškoly, tedy polygonu, než aby museli vyjet ihned do ostrého provozu. A každý zlínský řidič jistě potvrdí, že situace mezi „hlavními městy“ kraje, Zlínem a Otrokovicemi je velice nepřehledná i pro zkušeného řidiče, ne tak pro začátečníky. Dá se očekávat, že právě kvůli plánované změně legislativy v roce 2014 se z výše zmíněného 30ti procentního požadavku stane sto procentní povinnost. Jelikož každý 4. šofér má v současné době nějaké body v registru řidiče za porušení předpisů, je velice záslužná činnost ukázněvat tyto rabiáty školením bezpečné jízdy.

Řidiči z povolání a řidiči záchranných složek

Zájem ze strany široké veřejnosti a státních organizací o tyto služby je značný. Jedná se především o řidiče, na které jsou kladeny nároky na ovládání motorového vozidla v extrémních podmínkách a situacích (kamionová doprava, vozidla s právem přednosti v jízdě – záchranné složky), pro které je nutné zkapacitnit a zkvalitnit možnost jejich výcviku. Záměrem je vybudovat na Polygonu ve Zlíně cvičiště, které bude patřit mezi ta lépe vybavená zařízení s nejšířší nabídkou služeb v porovnání s ostatními tuzemskými areály.

Místní obyvatelstvo – turistická lokalita Střední Morava

Jelikož polygon má nadregionální význam a dosažitelnost, je možné považovat za místní obyvatelstvo nejen lidi s místem trvalého bydliště ve Zlínském kraji, ale také sem můžeme zahrnout celou turistickou lokalitu Střední Morava nebo region Východní Morava. Mezi hlavní cíle turistického regionu Střední Morava patří zejména rozvoj tohoto regionu a rozvoj ČR v tomto regionu. Tento region nepatří bohužel mezi nejnavštěvovanější regiony ČR. Na prvním místě v návštěvnosti je Praha, druhá Jižní Morava a třetí Severní Morava a Slezsko. Z níže uvedené tabulky lze vyčíst počet hostů a počet přenocování (tuzemských i zahraničních turistů celkem) od roku 2005 až do roku 2010.

Tabulka 12: Počet hostů a počet přenocování v regionu Střední Morava

Rok	Počet hostů	Počet přenocování
2005	278 192	929 096
2006	278 645	878 195
2007	299 078	857 396
2008	277 808	771 205
2009	248 158	719 064
2010	255 440	714 174

Zdroj: ČSÚ, ©2012f

Děti a mládež

Očekává se, že nejsilnější cílovou skupinou budou děti a mládež. Už od 6-7mi let pro ně bude možnost začít s mini motokárami. V areálu bude také bezpečné dětské hřiště simulující dopravní provoz, které by mohly využívat školy pro naučení dětí bezpečnosti na silnicích jak pěšky, tak třeba i na kole. V plánu je pořádání různých sezení např. se známými tvářemi motorismu, které budou šířit osvětu mezi dětmi a omladinou jakožto účastníky silničního provozu, ať už pasivně na místě spolujezdce, tak aktivně např. na kole nebo na motorce.

Fanoušci motorismu a turisté tuzemští i zahraniční

Velice zajímavou skupinou jsou motorističtí nadšenci, kteří se rok co rok vracejí, aby viděli Barum Rally. „Členové“ této skupiny jsou ze všech koutů České republiky a ti, kteří jsou z velké dálky, zůstávají na jednu i více nocí. A pro takové fajnšmekry bude vyzkoušení nové „atrakce“ jistě příjemným zpestřením pobytu. Zahraničních turistů přijíždí do ČR stále více a jsou proto jednou z nejdůležitějších cílových skupin, stejně jako tuzemští turisté (tedy obyvatelé ČR). V blíže neurčené budoucnosti je také nákup několika luxusních vozů, které budou dalším lákadlem pro fanoušky motorismu z ČR i zahraničí.

Nezaměstnaní

Projekt svou realizací ovlivní také cílovou skupinu nezaměstnaných. Realizací projektu dojde k vytvoření nových pracovních míst. Nezaměstnanost v kraji je každoročně o něco vyšší než je průměr ČR. Snížení nezaměstnanosti, která v roce 2011 byla naměřena 9,35 %, je jedním z dílčích cílů projektu. Hlavní potřebou nezaměstnaných je právě zvýšení počtu pracovních míst a pracovních příležitostí.

Zájmové skupiny

V tomto případě se jedná o cílovou skupinu, která se především soustředí na provozování adrenalinové turistiky v rámci svého volného času. Tuto formu sportovního vyžití vyhledávají a aktivně provozují. Zájmovými skupinami jsou ale také např. sponzoři (tedy budoucí možní partneři projektu), kteří budou moci poté např. využívat bezplatné reklamy na webových stránkách projektu či na reklamních plochách uvnitř areálu. Předpokládá se, že tito partneři budou především ze sportovní oblasti. Mezi další zájmovou skupinu patří školy a firmy.

9.8.1 Odhad poptávky

Odhad poptávky, tedy odhad návštěvnosti budoucího polygonu Zlín je pro tento projekt velmi důležitý, a to pro odhad provozních příjmů, které z projektu budou plynout. Jediné, z čeho je možné v této chvíli alespoň orientačně odhadnout poptávku, jsou zkušenosti z rakouských center bezpečnosti. Jak jsem uváděl v předchozích podkapitolách, takovým „vzorem“ zlínského projektu by mělo být centrum v Melku. Je otázka, které školení účastníci navštívili, jelikož cena se liší druh od druhu. Druhou otázkou je, kolik utratili v centrech peněz za další služby, například občerstvení apod.

Tabulka 13: Počet účastníků na polygonech v Rakousku

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum	Počet účastníků v roce 2010
Teesdorf	33 300
Melk/Wachauring	15 900
Marchtrenk	16 300
Saalfelden/Brandlhof	13 000
Innsbruck	11 700
Röthis	5 600
St. Veit a. d. Glan	10 600
Lang/Lebring	8 100
Kalwang	3 600
Stotzing	900
Celkem	119 000

Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů ÖAMTC Fahrtechnik

9.9 Odhad provozních příjmů

Odhad provozních příjmů pro multifunkční polygon je velice složité počítání. Může se zde konat nepřeborné množství sportovních, kulturních a společenských akcí. Dalo by se ale určit tímto způsobem:

Požadavkem investora je roční výnosnost minimálně 10 %. Cca 130 000 000 Kč je cena investičních nákladů. Požadovaný roční výnos je 1,3 milionu, požadovaná denní (250 pracovních dní v roce) výnosnost 5 200 Kč / den. To už nevypadá tak hroživě. Samozřejmě by se pak muselo počítat s vyšším výnosem, jelikož budou vznikat také provozní náklady, ale i přes tento fakt je podle mého názoru v možnostech polygonu těchto čísel bez problémů dosáhnout.

9.10 Nastínění investičních nákladů

V této podkapitole se budu snažit velice hrubými odhady spočítat investiční náklady projektu. Přehledně jsou uvedeny v tabulce

Tabulka 14: Předpokládané celkové investiční náklady

Předpokládané celkové investiční náklady	
Sestavení základní business plán od firmy TTI	510 000 Kč
Nemovitost 1	3 500 000 Kč
Nemovitost 2	4 500 000 Kč
Převod orné půdy na stavební parcelu	150 000 Kč
Výstavba polygonu (bez zázemí)	100 000 000 Kč
Zázemí	20 000 000 Kč
Celkem	128 660 000 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Jak je z tabulky vidět, projekt je opravdu velice finančně náročný. Úhrnná částka se blíží 130 mil. Kč. Vycházel jsem zejména z údajů, které mi byly poskytnuty při rozhovorech s panem Regnerem a panem investorem.

První částka je již výše zmiňovaných 20 tisíc euro na sestavení základního business plánu přepočítané průměrným kurzem 25,50 Kč/ 1 euro k datu 12. 8. 2012. Tato částka se v konečném rozpočtu nakonec nemusí vyskytnout, jestliže se nakonec partneři projektu dohodnou, že nevyužijí služeb firmy Test & Training International.

O nemovitosti 1 jsem se výše, v podkapitole 8.3 také zmiňoval. Jedná se o pozemek ve Zlínském regionu o rozloze cca 2,4 ha. S napojením na inženýrské sítě a se zpevněnou příjezdovou cestou. Zde bylo vycházeno z poskytnutých materiálů a to konkrétním znaleckým posudkem. Cena byla určena na 3,5 mil. Kč.

U nemovitosti 2 jsem opět vycházel z propočtů investora, kdy bylo počítáno 30 Kč/m². Potřebný pozemek o rozloze cca 15 ha by tedy vyšel na 4,5 mil. Kč. V současné době je usilováno o pozemky, které jsou vedeny jako orná půda. Bylo by tedy nutné je vyjmout a vykoupit z půdního fondu a převést na stavební pozemky. Odhadem by tato operace stála 1 Kč za převod 1 m², v tom případě by celá transakce přišla na cca 150 tis. Kč.

Největší část z celkové sumy zaujímá samotná výstavba 12ti hektarové plochy polygonu. Zde jsou zahrnuty terénní úpravy, instalace systémů kanalizace, technologie pro kurzy bezpečnosti, elektrické rozvody a kompletace celého areálu. Částka 100 mil. Kč na 10 ha

plochy, je velmi hrubý odhad, který byl sdělen české straně při nezávazných jednáních o možnosti výstavby polygonu v českých luzích a hájích.

V tomto hrubém přehledu celkových nákladů není počítáno s provizí společnosti TTI, jelikož je v současné chvíli málo pravděpodobné plné využití služeb tohoto dodavatele. V případě, že by tomu nakonec bylo naopak, bylo by nutné připočíst 6 % z dosavadních celkových nákladů, tj. cca 772 tis. O tomto procentu by se ale dalo ještě jednat.

9.10.1 Provozní náklady

O provozních nákladech v současné době nemá cenu hovořit. Zatím není jasné, jakým způsobem bude projekt financován a zda se v dohledné době uskuteční, natož abychom spekulovali o počtu zaměstnanců, jejich mzdách a podobných detailech. Nyní vycházíme z opravdu hrubých čísel a prioritou je najít partnera/y ze soukromého či státního sektoru.

9.10.2 Návratnost

U zlínského polygonu je počítáno s návratností maximálně 10 – 15 let a roční výnosností 10 – 15 %. Z důvodu nemožnosti vypočítat cashflow projektu je tento údaj neověřitelný, ale je podložený informacemi ze zkušeností provozovatelů rakouských i českých polygonů. Navíc s potenciálem Barum Rally a možností pořádání na polygonu speciální supererazy a dalších akcí se doba návratnosti může ještě zkrátit.

9.11 Možnost financování projektu

V současné době probíhá vyhledávání a jednání s potencionálními partnery a investory. Je to ale běh na dlouhou trať, jelikož se jedná o opravdu velkou investici. Projekt může být financován několika způsoby, a to např.:

- ♠ vlastními zdroji,
- ♠ za příspěví dotace z EU,
- ♠ z rozpočtu města Zlín nebo Otrokovice,
- ♠ jiné možnosti financování.

9.11.1 Financování vlastními zdroji

Tato varianta se zdá být čím dál více složitější. Nejen, že je nutné sehnat dostatečný počet partnerů a investorů, ale čím více jich bude, tím bude těžší a časově náročnější, aby se na

čemukoli dohodli. V podmínkách České republiky se zdá být tato varianta nereálná, jelikož zde existuje mnoho úskalí a rizik. Přímou se ale nabízí zapojit do projektu město Otrokovice nebo Zlín. Pod křídly města či kraje by měl projekt mnohem reálnější šanci na úspěch. Toto je potřeba zdůraznit. S pomocí města a kraje by také existovala větší šance na získání dotace z fondů od EU.

9.11.2 Financování za přispění dotace z EU

Nejprve je nutné vybrat vhodnou dotaci, a to z aktuální nabídky programů, které jsou schváleny pro období 2007 – 2013. Vzhledem k zaměření projektu je možné uvažovat o regionálním operačním programu (ROP NUTS II Střední Morava) na podporu rozvoje ČR. Jelikož město Zlín je součástí turistického regionu Střední Morava, tak v rámci tohoto regionu se pak jedná o prioritní osu na podporu ČR.

ROP NUTS II Střední Morava

Tento program je určen pro region soudružnosti Střední Morava sestávající ze Zlínského a Olomouckého kraje. Zaměřuje se na zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu včetně modernizace prostředků veřejné dopravy, podporu rozvoje infrastruktury i služeb ČR, přípravu menších podnikatelských ploch a zlepšování podmínek k životu v obcích a na venkově hlavně prostřednictvím zkvalitnění vzdělávací, sociální a zdravotnické infrastruktury, odstraňování ekologických zátěží. Pro tento program je vyčleněno 657,39 mil. €, což činí cca 2,46 % veškerých prostředků určených z fondů EU pro ČR.

O podporu můžou žádat kraje, obce, svazky obcí, organizace zřizované nebo zakládané kraji a obcemi, Správa železniční dopravní cesty, provozovatelé drážní dopravy, zájmová sdružení, nestátní neziskové organizace, podnikatelé, vlastníci nemovitostí v památkových zónách aj. Tento program má na starosti Regionální rada regionu soudružnosti Střední Morava a je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

ROP NUTS II Střední Morava obsahuje 4 prioritní osy, které rozdělují program na logické celky, a ty jsou dále konkretizovány prostřednictvím tzv. oblastí podpory, jenž vymezuje, jaké typy projektů můžou být v rámci příslušné osy podpořeny. Mezi tyto 4 prioritní osy patří: doprava, integrovaný rozvoj a obnova regionu, cestovní ruch, technická pomoc.

V rámci zaměření projektu lze uvažovat o prioritní ose Cestovní ruch nebo Integrovaný rozvoj a obnova regionu. Na prioritní osu 3 je z fondů EU vyčleněno 121,6 mil. €, tj. 18,5% ROP NUTS II Střední Morava. V rámci této osy jsou financovány např. projekty:

rozvoj a obnova infrastruktury pro aktivní a kulturně-poznávací formy CR a lázeňství včetně návazné infrastruktury, vybudování jednotného systému turistických okruhů, naučných stezek a navigačních tabulí, rekonstrukce kulturní či technické kulturní zajímavosti vč. návazné infrastruktury, **modernizace, výstavba nebo rozšíření ubytovacího zařízení včetně sportovních zařízení, služeb v rámci incentivní a kongresové turistiky**, rozvoj a obnova areálu pro lyžování vč. Návazné infrastruktury, komplexní a jednotný marketing turistické destinace, propagace regionálních produktů CR apod.

Na prioritní osu Integrovaný rozvoj a obnova regionu je z fondů EU vyčleněno 259,0mil.€, tj. 39,4 % ROP SM. Do této osy spadají např. přeložky a výstavba technického a dalšího vybavení území, obnova a výstavba infrastruktury a místních a účelových obslužných komunikací, projektová příprava, projektová dokumentace, architektonická soutěž, odstranění nevyužitelných staveb a ekologických zátěží, hrubé terénní úpravy a úpravy veřejných prostranství vč. výsadby okrasné zeleně, obnova a rekonstrukce stávajících objektů, vzdělávací, sociální a zdravotnická infrastruktura, **infrastruktura pro poskytování zájmových a volnočasových aktivit, vč. kulturních, sportovních a multifunkčních zařízení**, pořízení vybavení ke zvýšení kvality poskytovaných služeb a technologický rozvoj, rekonstrukce, modernizace a revitalizace objektů pro podnikání vč. brownfields, infrastruktura pro zvýšení bezpečnosti, prevenci a řešení rizik apod.

Požadavky na dotaci

Pro získání dotací je nutné dodržet určité stanovené požadavky dokumentů. Mezi stěžejní dokumenty patří analýza proveditelnosti, analýza rizik projektového záměru, analýza cílových skupin a jejich potřeb pro odhad budoucí poptávky, analýza konkurence, stanovení nákladů a výnosů. Kvalita projektu a jeho přijatelnost patří mezi nejhlavnější kritéria při rozhodnutí o přijetí či zamítnutí žádosti o dotaci. (Fondy EU, ROP NUTS II Střední Morava, 2012)

Jelikož se dotace z EU poskytuje zpětně, je nutné aby město prokázalo schopnost zajistit dočasného financování z vlastních zdrojů, tedy z rozpočtu města. Zatím nebyla navázána spolupráce ani s městem Zlín ani Otrokovicemi. Pro zajištění dostatečného množství finančních prostředků na realizaci projektu je spolupráce velmi žádoucí. Jedná se sice o velkou počáteční částku, ovšem byla by to „služba lidu“. Navíc Zlínský kraj má motoristický sport hluboko zakořeněn, proto by si polygon jistě své pravidelné návštěvníky našel. Tím pádem by se investice vrátila během plánovaných 10-15 let. Celkový rozpočet Zlínského

kraje se pohybuje v letech 2004 – 2011 v rozmezí 7,1 – 9,2 mld. Kč, z toho investiční výdaje v jednotlivých letech dosahují výše 0,6 – 1,9 mld. Kč. Největší podíl investičních výdajů jde jednoznačně na oblast dopravy. Velké investice kraj vynakládá i ve zdravotnictví, sociálních službách, školství a na rozvoj.

Dotace na akci se poskytují na úhradu investičních nebo neinvestičních nákladů spojených s realizací jedné akce (projektu), přičemž akce je vymezena věcně a časově. Akce může být rozčleněna do více etap či fází, ale všechny tyto části musí tvořit věcně jeden celek a být časově omezeny kalendářním rokem a zároveň datem zahájení a ukončení celé akce. Dotace na akci se poskytují zejména příjemcům, kteří mají sídlo ve městě nebo zde vyvíjí činnost, nebo na akce, které s městem souvisí, na akce veřejně prospěšné či na akce mimořádného významu (např. investiční akce, akce regionální, republikové či mezinárodní akce). (Otrokovice, informace pro žadatele, 2012)

9.11.3 Jiné možnosti financování

V případě, že by město nebo soukromý investor neměl dostatek vlastních finančních prostředků, může požádat o dotaci ze státního rozpočtu ČR nebo využít možnosti municipálního úvěru (tedy úvěru vhodného pro město). Například ČSOB poskytuje účelový úvěr určený obcím, městům, svazům obcí, krajským úřadům a příspěvkovým organizacím, jejichž zřizovatelem je kraj, město nebo obec. Tento úvěr financuje krátkodobé i dlouhodobé investiční projekty a rozvojové programy. Lze ho využít právě i k předfinancování dotací a spolufinancování projektů podporovaných z fondů EU, státu a dalších institucí. Úvěr lze čerpat v korunách nebo vybraných zahraničních měnách, úroková sazba je zde pevná nebo pohyblivá a úvěr lze zajistit buďto nemovitostí, depozitem nebo zárukou Českomoravské záruční a rozvojové banky. Je nutné doložit určitou dokumentaci jako např. výkaz zisků a ztráty, prokázání ekonomické a finanční způsobilosti žadatele apod. ČSOB poskytuje ještě speciální produkt ČSOB Program na spolufinancování projektů podporovaných z fondů EU. Tento program nabízí dva úvěrové produkty, a to: příslib úvěru nebo úvěr na předfinancování dotace a na spolufinancování projektu. Účelem úvěru je úhrada uznatelných nákladů projektu, které jsou spláceny z dotací fondů EU či státního rozpočtu nebo úhrada uznatelných nákladů projektu, které nejsou pokryty ani dotací ani vlastními zdroji klienta. Čerpání je na základě předložených dokladů (faktur) a v souladu se závaznými parametry projektu. Úroková sazba je v období čerpání pohyblivá vázaná PRIBOR a po splacení po-

slední splátky z dotace EU nebo ze státního rozpočtu může být fixní. Financování projektu polygonu formou úvěru je ale velmi nepravděpodobné.

9.12 Přínosy pro region a českou republiku

Přínosy vyplývající z realizace projektu jsou následující:

- ♠ Větší atraktivita regionu Zlínsko, jak pro domácí, tak pro zahraniční turisty.
- ♠ Prodloužení pobytu potenciálních návštěvníků v regionu, díky návštěvě sportovního - centra a možnosti ubytování přímo v komplexu (v budoucnosti).
- ♠ Rozšíření možností jak trávit volný čas pro místní obyvatelstvo.
- ♠ Vytvoření nových pracovních míst (úspora výdajů spojených s nezaměstnaností).
- ♠ Zvýšení přísunu peněz do rozpočtu města Zlína.
- ♠ Zařízení podobného typu nemá zatím v regionu ani v blízkém okolí konkurenci.

ZÁVĚR

Cílem mé diplomové práce bylo navržení projektu, který by přispěl ke zvýšení turistické atraktivnosti zlínského regionu a zvýšit tak počty účastníků cestovního ruchu v této oblasti. Zlínský region může být pro návštěvníky velmi zajímavou oblastí, a to díky rozmanitému spektru krajinné scenérie, folklóru, historických i technických památek. Žádná jiná oblast v České republice nenabízí současně hory, manýristickou zahradní architekturu, lázně nebo vinobraní. Stávající přírodní a kulturní podmínky jsou dobrým základem pro rozvoj turistiky v této oblasti, která je zatím z hlediska cestovního ruchu nevyužitá.

Východiskem zpracování mé diplomové práce se staly informace z odborné literatury, Českého statistického úřadu a internetu. Na základě těchto dat jsem provedl analýzu současného stavu cestovního ruchu v dané lokalitě. Získané údaje jsem porovnával s daty z předchozích let. Součástí této analýzy byla i SWOT analýza kraje. Na základě těchto analýz jsem navrhl možné řešení, které napomůže k rozvoji domácího a příjezdového cestovního ruchu této lokality.

Tímto řešením je výstavba víceúčelového asfaltového okruhu. Projekt vychází zejména z potřeb stále více se rozvíjejícího automobilismu a zvýšení bezpečnosti na silnicích a také současných trendů vyzkoušet adrenalinový zážitek. Projekt je zatím „v plenkách“, ale region, kde mají lidé motorismus v krvi, je příslibem úspěchu. Existuje zde však velké riziko, že když se nepovede dohodnout spolupráci s městem, nepovede se sehnat dostatečné množství peněz na realizaci. Domnívám se ale, že pro město by tento projekt mohl být zajímavý.

Realizace projektu Zlínského multifunkčního polygonu bude v celé své šíři překračovat hranice Česka. Zlínský kraj získá další atraktivní turistický cíl, který přiláká spoustu návštěvníků z blízka i daleka a napomůže v budoucnu získávání finančních zdrojů do obecních a městských pokladen a také zaručí vytvoření nových pracovních příležitostí, které napomohou snížit nezaměstnanost.

Díky zpracování vybraného tématu jsem měl možnost komunikovat s odborníky a velmi zajímavými osobnostmi v oblasti motorismu a cestovního ruchu, kteří mě obohatili o spoustu nových informací a postřehů z praxe. Naučil jsem se také zásady, pro zpracování projektu a pracovat pod stresem.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografie

BUHALIS, Dimitrios. *Marketing the Competitive Destination of the Future*. In: *Tourism Management: Research Policies Practice*, 1/2000. ISSN 02615177.

FRANKE, Antonín. *Zmírňování regionálních disparit prostřednictvím rozvoje cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012, 301 s. ISBN 978-80-7357-718-6.

GALVASOVÁ, Iva. *Průmysl cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2008, 264 s. ISBN 978-80-87147-06-1.

GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. 1. Vyd. Brno : Paido, 2000, 207 s. ISBN 80-85931-79-6.

GORONZY, F. (2006): *Erlebniswelten. Grundlagen, Untersuchung, Auswertung*. VDM Verlag Dr. Müller, Saarbrücken, 181 s.

HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: Základní metody a aplikace*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7367-040-2.

HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2011, 216 s. ISBN 978-80-7373-107-6.

HLADKÁ, Jitka. *Technika cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing, a.s. 1997, 168 s. ISBN 80-7169-476-2.

HORNER, Susan a John SWARBROOKE. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada, c2003, 486 s. ISBN 80-247-0202-9.

HRALA, V. *Geografie cestovního ruchu*. 4. vyd. Praha: Idea servis, 2002. 173 s. ISBN 80-85970-43-0.

CHOVANCOVÁ, Miroslava, Michal PILÍK, Michaela PODANÁ. *Marketing II*. 2. vydání. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2008. 255 s. ISBN 978-80-7318-764-4.

INDROVÁ, Jarmila, Petr HOUŠKA a Zdenka PETRŮ. *Kvalita ve službách cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2011, 169 s. ISBN 978-80-245-1766-7.

JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Strategický marketing*. Praha: Grada. 2008. ISBN 978-80-247-2690-8.

KIRÁĽOVÁ, Alžběta. *Marketing: destinace cestovního ruchu*. 1. vydání. Praha: Ekopress, 2003, 173 s. ISBN 80-86119-56-4.

KOTLER, Philip. *Moderní marketing*. Praha: Grada. 2007. ISBN 978-80-247-1545-2.

KOZEL, Roman. *Moderní marketingový výzkum*. 1. vyd. Praha: Grada, 2006, 277 s. ISBN 802470966x.

MIKULÁŠTÍK, Milan. *Komunikační dovednosti v praxi*. 2., dopl. a přeprac. vyd. Praha: Grada, 2010, 325 s. ISBN 978-80-247-2339-6.

ORIEŠKA, Ján. *Služby v cestovním ruchu Banská Bystrica*. 1. vyd. DALI-BB pre Slovak-Swiss Tourism, 2011, 140 s. ISBN 978-80-89090-93-8.

VYSTOUPIL, Jiří. *Metody pro tvorbu strategických a programových dokumentů cestovního ruchu*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita: Ekonomicko-správní fakulta, 2007. 113 s. ISBN 978-80-210-4290-2.

ZELENKA, Josef. *Marketing cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2010, 240 s. ISBN 978-80-86723-95-2.

ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, 768 s. ISBN 978-80-7201-880-2.

ZICH, F. *Úvod do sociologického výzkumu*. 1. vydání. Praha: Express, 2004. 155 s. ISBN 80-86754-19-7.

Institut rozvoje podnikání. *Program rozvoje cestovního ruchu Zlínského kraje*, Institut rozvoje podnikání, 2003. 70 s.)

Elektronické zdroje

AUTO.IDNES. Trestné body: jak je můžete získat a jak je zase umazat. *auto.idnes.cz*. [online]. MAFRA, ©1999-2012 [cit. 2012-07-25]. Dostupné z: http://auto.idnes.cz/trestne-body-jak-je-muzete-ziskat-a-jak-je-zase-umazat-p0w-/automoto.aspx?c=A110104_144917_automoto_fdv

CZECHTOURISM. Cestovní ruch přinesl Česku 135 miliard korun. *Czechtourism.cz* [online]. ©2005-2012d [cit. 2012-07-27]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/vyzkum/aktualni-informace/cestovni-ruch-prinesl-cesku-135-miliard-korun.html>

CZECHTOURISM. Mapa turistických regionů. *Czechtourism.cz* [online]. ©2005-2012a [cit. 2012-07-02]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/pro-odborniky/mapa-turistickych-regionu-a-oblasti/>

CZECHTOURISM. Návštěvnost turistických cílů v ČR 2009. *Czechtourism.cz* [online]. ©2005-2012b [cit. 2012-07-20]. Dostupné z: http://www.czechtourism.cz/files/servis_pro_novinare/navstevnost_tur_cilu/25_08_10_navstevnost_turistickych_cilu_2009.pdf

CZECHTOURISM. Návštěvnost turistických cílů v ČR 2010. *Czechtourism.cz* [online]. ©2005-2012c [cit. 2012-07-20]. Dostupné z: http://www.czechtourism.cz/files/servis_pro_novinare/navstevnost_tur_cilu/08_08_11_navstevnost_2010.pdf

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Cestovní ruch. *Czso.cz* [online]. ©2012e [cit. 2012-08-01]. Dostupné z: http://www.czso.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/cestovni_ruch-xz

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Cestovní ruch – časové řady. *Czso.cz* [online]. ©2012f [cit. 2012-07-10]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cru_cr

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Hospodářský vývoj Zlínského kraje. *M.czso.cz* [online]. 2011 [cit. 2012-07-09]. Dostupné z: [http://m.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/aktualni_statisticke_udaje_c_2_2012/\\$File/Infolist_2011.pdf](http://m.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/aktualni_statisticke_udaje_c_2_2012/$File/Infolist_2011.pdf)

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Charakteristika kraje. *Czso.cz* [online]. ©2012a [cit. 2012-07-07]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/nezamestnanost_ve_zlinskem_kraji_na_konci_roku_2011_podle_mpsv

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení cestovního ruchu podle krajů v roce 2010. *Czso.cz* [online]. ©2012d [cit. 2012-07-09]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011ediciplan.nsf/krajkapitola/721011-11-r_2011-16

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Nezaměstnanost ve Zlínském kraji na konci roku 2011 podle MPSV. *Czso.cz* [online]. ©2012b [cit. 2012-07-09]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2012. *Czso.cz* [online]. ©2012c [cit. 2012-07-09]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/00002BD91A/\\$File/13011203.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/00002BD91A/$File/13011203.pdf)

E-REGION. Polygon na mosteckém regionu. *E-region.cz* [online]. ©1999-2012 [cit. 2012-08-09]. Dostupné z: <http://www.e-region.cz/aktualne/clanek-207-Polygon-na-mosteckem-autodromu.aspx>

FONDY EVROPSKÉ UNIE. ROP NUTS II Střední Morava, *Strukturalni-fondy.cz* [online]. 2012 [cit. 2012-08-10]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/d67b43ba-143b-4541-9624-8f9943ac3c15/ROP-NUTS-II-Stredni-Morava>

IČLÁNKY. Plánované změny v zákoně o autoškolách. *Iclanky.cz* [online]. 2011 [cit. 2012-07-08]. Dostupné z: <http://www.iclanky.cz/auto-moto/planovane-zmeny-v-zakone-o-autoskolach-%E2%80%93zpriseneni-zkousek/>

MĚSTO VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ. Zlínský kraj. *Valasskemezirici.cz* [online]. [cit. 2012-07-02]. Dostupné z: <http://www.valasskemezirici.cz/doc/22968/>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007 - 2013. *Mmr.cz* [online]. [cit. 2012-07-08]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=9436a891-44cd-426a-88b9-373e4ce4900a>

NOVINKY.CZ. Na získání řidičáku bude mít každý jen tři pokusy. *Novinky.cz* [online]. Borgis ©2003-2012 [cit. 2012-08-08]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/domaci/243138-na-ziskani-ridicaku-bude-mit-kazdy-jen-tri-pokusy.html>

STATISTIK AUSTRIA, Unfälle mit Personenschaden, *Statistik.at* [online]. ©2012 [cit. 2012-07-08]. Dostupné z: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/index.html

ZLÍNSKÝ KRAJ. Historie Zlínského kraje. *Zlinskykraj.net* [online]. [cit. 2012-07-12]. Dostupné z: <http://www.zlinskykraj.net/okraji.php?okraji=historie>

ZLÍNSKÝ KRAJ. Národní kulturní památky ve Zlínském kraji. *Kr-zlinsky.cz* [online]. ESMEDIA, ©2012 [cit. 2012-07-15]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/narodni-kulturni-pamatky-ve-zlinskem-kraji-cl-875.html>

Statistická ročenka Zlínského kraje 2010. *Zlin.czso.cz* [online]. 2010 [cit. 2012-07-08].

Dostupné

z:

[http://www.zlin.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/F5003105B4/\\$File/72101110.pdf](http://www.zlin.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/F5003105B4/$File/72101110.pdf)

Další zdroje:

Časopis COT Business, čísla leden – červen 2012

Interní materiály a dokumenty

Materiály Fahrtechnik ÖAMTC

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

aj.	a jiné
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
CR	Cestovní ruch
ČSÚ	Český statistický úřad
ha	Hektar
HUZ	Hromadná ubytovací zařízení
Kč	Korun českých
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
Popř.	Popřípadě
TIC	Turistická informační centra
TTI	Test & Training International

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1: Turistické regiony a oblasti České republiky</i>	16
<i>Obrázek 2: Schéma nabídky destinací cestovního ruchu</i>	17
<i>Obrázek 3: Mapa Zlínského kraje (resp. Region Východní Morava) a Regionu soudržnosti Střední Morava</i>	35

SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1: Znaky služeb</i>	13
<i>Tabulka 2: Druhy cestovního ruchu</i>	24
<i>Tabulka 3: Formy cestovního ruchu</i>	25
<i>Tabulka 4: Věková struktura obyvatelstva.....</i>	38
<i>Tabulka 5: Návštěvnost HÚZ cestovního ruchu podle krajů v roce 2010</i>	50
<i>Tabulka 6: Počet HÚZ, lůžek, hostů a přenocování ve Zlínském kraji</i>	51
<i>Tabulka 7: Rozdíl domácích a zahraničních turistů.....</i>	51
<i>Tabulka 8: Struktura zahraničních turistů 2010.....</i>	52
<i>Tabulka 9: Návštěvnost v lázeňských ubytovacích zařízeních Zlínského kraje v letech 2000 - 2011.....</i>	53
<i>Tabulka 10: Počty účastníků na jednotlivých druzích tréninku TTI.....</i>	79
<i>Tabulka 11: SWOT analýza projektu</i>	83
<i>Tabulka 12: Počet hostů a počet přenocování v regionu Střední Morava</i>	84
<i>Tabulka 13: Počet účastníků na polygonech v Rakousku.....</i>	86
<i>Tabulka 14: Předpokládané celkové investiční náklady.....</i>	87

SEZNAM GRAFŮ

<i>Graf 1: Počet účastníků vícefázového školení pro řidiče začátečníky v Rakousku</i>	<i>65</i>
<i>Graf 2: Úmrtí při dopravních nehodách v Rakousku</i>	<i>65</i>
<i>Graf 3: Počet dopravních nehod (nehody se zraněnými a počet zraněných osob) v rizikové skupině řidičů začátečníků ve věku 18 – 24 let v Rakousku.....</i>	<i>66</i>
<i>Graf 4: Úmrtí při dopravních nehodách v rizikové skupině začínajících řidičů ve věku 18 – 24 let v Rakousku</i>	<i>66</i>

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA P I: