

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Bakalářská práce

**Možnosti využití technických památek v cestovním
ruchu v Jihomoravském kraji**

Margita Azizi

© 2021 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Margita Azizi

Ekonomika a management
Provoz a ekonomika

Název práce

Možnosti využití technických památek v cestovním ruchu v Jihomoravském kraji

Název anglicky

Possibilities of using technical monuments in tourism in the south Moravian region

Cíle práce

Bakalářská práce se bude zaměřovat na využití technických památek pro rozvoj cestovního ruchu v Jihomoravském kraji. Teoretická část bude obsahovat základní informace ohledně cestovního ruchu a také bude přibližovat termín technická památka. Obsahovat bude i informace ohledně marketingu, který je s cestovním ruchem spjatý. V praktické části bude cílem vytvoření programu pro několikadenní pobyt v tomto regionu. Program bude obsahovat technické památky, ale také kulturní památky. Součástí praktické části bude i spojení marketingu s vybranými technickými památkami a návrhy na zlepšení.

Metodika

Bakalářská práce je rozdělena na část teoretickou a praktickou. K teoretické části bude vybrána relevantní knižní literatura a budou využity i další informační zdroje. Na základě znalostí čerpaných z těchto materiálů budou vymezeny pojmy spjaté s cestovním ruchem, technickými památkami apod. V teoretické části bude použit především vědecký popis.

V praktické části bude vytvořena vzorová turistická trasa obsahující především technické památky. Tato část bude obsahovat i návrhy marketingových koncepcí k navýšení návštěvnosti vybraných technických památek.

V různé míře budou dále použity metody analýzy, syntézy, komparace, indukce a pozorování.

Doporučený rozsah práce

30-40 stran

Klíčová slova

technická památka, cestovní ruch, Jihomoravský kraj, turistická trasa, region, turismus

Doporučené zdroje informací

ČSÚ Statistická ročenka České republiky 2019, ČSÚ, Praha, 2019, 832 s., ISBN 978-80-250-2955-8

INDROVÁ, J. Cestovní ruch : (základy). Praha: Oeconomica, 2009. ISBN 978-80-245-1569-4.

LEDNICKÝ, V. Technické památky v cestovním ruchu, Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2004

MALÁ, V: Základy cestovního ruchu, Praha, Oeconomica, 2002. ISBN 80-245-0439-1.

ŠÍROVÁ-MOTYČKOVÁ, Kamila a Jiří ŠÍR. Technické památky České republiky, 1. vyd. Olomouc: Rubico, 2012, ISBN 978-80-7346-141-6.

UNWTO Tourism Highlights: 2019 Edition, UNWTO 2019, Madrid, ISBN: 978-92-844-2114-5

ZELENKA, J. a PÁSKOVÁ, M. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: Linde Praha, 2012. ISBN 978-80-7201-880-2

Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Zbyněk Kuna, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomiky

Elektronicky schváleno dne 30. 10. 2020

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 5. 11. 2020

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 11. 03. 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Možnosti využití technických památek v cestovním ruchu v Jihomoravském kraji" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15. 3. 2021

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Zbyňku Kunovi za odborné vedení, cenné rady, připomínky a rychlou komunikaci.

Možnosti využití technických památek v cestovním ruchu v Jihomoravském kraji

Abstrakt

Tato bakalářská práce řeší využití především technických památek v oblasti cestovního ruchu v Jihomoravském kraji. V první části se zabývá vymezením pojmů spjatých s cestovním ruchem, jeho typologií, formami, druhy či porovnává statistické ukazatele a popisuje historický vývoj cestovního ruchu od dob pravěku až po 21. století. V další části se zaměřuje na Jihomoravský kraj a jeho geografickou a ekonomickou situaci. Dále také popisuje nejen technické atraktivity kraje a jeho realizační podmínky. Také jsou v této části představeny pojmy marketing, marketingový mix a sociální síť. Praktická část zahrnuje navržený harmonogram turistické trasy a popis jednotlivých dnů trasy se zaměřením na technické památky. Součástí praktické části je dále kalkulace nákladů spojených s programem. Poslední částí práce jsou návrhy na zlepšení návštěvnosti technických památek pomocí marketingových nástrojů.

Klíčová slova: cestovní ruch, technická památka, Jihomoravský kraj, jižní Morava, turistická trasa, turismus, region, náklady, ubytování, marketing, sociální síť

Possibilities of using technical monuments in tourism in the South-Moravian Region

Abstract

This bachelor thesis deals with the use of mainly technical monuments in the field of tourism in the South Moravian Region. The first part deals with the definition of concepts related to tourism, its typology, forms, types or comparative statistical indicators and describes the historical development of tourism from prehistory to the 21st century. The next part is focused on the South Moravian Region and its geographical and economic situation. It also describes not only the technical attractivities of the region and its implementation conditions. In this section are also introduced terms marketing, marketing mix and social networks. The practical part includes the proposed schedule of the tourist route and a description of the individual days of the route with a focus on technical monuments. The practical part also includes calculations of costs associated with the program. The last part of the work contains suggestions for improving the attendance of technical monuments using marketing tools.

Keywords: tourist industry, technical monument, South-Moravian Region, south Moravia, tourist route, tourism, region, cost, accommodation, marketing, social networks

Obsah

1 Úvod.....	12
2 Cíl práce a metodika	13
2.1 Cíl práce	13
2.2 Metodika	13
3 Literární rešerše	14
3.1 Definice cestovního ruchu.....	14
3.1.1 Hlediska cestovního ruchu.....	17
3.1.2 Historie cestovního ruchu	21
3.1.3 Základní pojmy v oblasti cestovního ruchu.....	24
3.1.4 Formy cestovního ruchu	25
3.1.5 Druhy cestovního ruchu.....	28
3.1.6 Mezinárodní cestovní ruch.....	31
3.1.7 Cestovní ruch v České republice	34
3.1.7.1 Cestovní ruch dle krajů v České republice	35
3.1.8 Cestovní ruch a COVID-19	36
3.2 Jihomoravský kraj	38
3.2.1 Rozdělení Jihomoravského kraje	38
3.2.2 Obyvatelstvo Jihomoravského kraje.....	39
3.2.3 Geografie Jihomoravského kraje	39
3.2.4 Historie.....	39
3.2.5 Ekonomické ukazatele	40
3.3 Cestovní ruch v Jihomoravském kraji.....	41
3.3.1 Realizační podmínky Jihomoravského kraje	41
3.3.2 Kulturní atraktivity Jihomoravského kraje	42
3.4 Technické atraktivity.....	43
3.4.1 Členění technických památek	43
3.4.2 Technické památky v krajích ČR.....	44
3.4.2.1 Technické památky v Jihomoravském kraji	46
3.5 Marketing	48
3.5.1 Marketingový mix.....	49
3.6 Sociální síť	49

4	Vlastní práce	50
4.1	Návrh sedmidenního turistického pobytu v Jihomoravském kraji.....	51
4.1.1	Časový harmonogram zájezdu	51
4.1.2	Den první.....	54
4.1.3	Den druhý.....	55
4.1.4	Den třetí.....	57
4.1.5	Den čtvrtý.....	58
4.1.6	Den pátý	60
4.1.7	Den šestý	62
4.1.8	Den sedmý.....	63
4.2	Celková kalkulace nákladů zájezdu	65
4.2.1	Náklady na ubytování	65
4.2.2	Náklady na stravování.....	66
4.2.3	Náklady na dopravu	67
4.2.4	Náklady na služby a jednotlivé dny programu.....	68
4.3	Zlepšení návštěvnosti technických památek	69
4.3.1	Využití sociálních sítí.....	69
4.3.2	Využití webových stránek.....	70
4.3.3	Využití slevových akcí.....	70
5	Závěr.....	71
6	Seznam použitých zdrojů.....	74
7	Přílohy	80

Seznam tabulek

Tabulka 1 Vstupy různých oborů do oblastí cestovního ruchu	20
Tabulka 2 Mezinárodní příjezdy turistů (2010-2019) – Svět celkem, v milionech	31
Tabulka 3 Příjmy z mezinárodního cestovního ruchu (v mld. dolarů) – Svět celkem	32
Tabulka 4 Příjezdy zahraničních turistů do České republiky	34
Tabulka 5 Příjmy České republiky z mezinárodního cestovního ruchu v mil. dolarů.....	34
Tabulka 6 Cestovní ruch v České republice dle krajů z roku 2019 (počet přenocování)	35
Tabulka 7 Časový harmonogram zájezdu v Jihomoravském kraji	51
Tabulka 8 Náklady na ubytování	65
Tabulka 9 Náklady na stravování	66
Tabulka 10 Počet najetých kilometrů a náklady na dopravu	67
Tabulka 11 Ceny vstupného za jednotlivé dny	68

Seznam grafů

Graf 1 Mezinárodní příjezdy dle kontinentů (regionů) v roce 2019 (podíl v %).....	32
Graf 2 Příjmy z mezinárodního cestovního ruchu dle kontinentů (regionů) v roce 2019 (podíl v %)	33
Graf 3 Mezinárodní příjezdy turistů podle měsíců v roce 2020 ve srovnání se stejným obdobím roku 2019 za svět celkem (změna v %).....	36
Graf 4 Mezinárodní příjezdy turistů do ČR – srovnání roku 2019 a 2020 v tis.	37

Seznam příloh

Příloha 1 Instagramový profil s názvem jihomoravskykraj	80
Příloha 2 Fotografie Znojemského viaduktu na Instagramovém profilu	81
Příloha 3 Fotografie visuté lávky ve Vranově na Instagramovém profilu.....	82
Příloha 4 Fotografie zámku Lednice na Instagramovém profilu	83
Příloha 5 Návrh webové stránky Nové mlýny - přehradní nádrže	84
Příloha 6 Navrhnutý leták na propagaci technických památek.....	85
Příloha 7 Fotografie Znojemského viaduktu na Instagramovém profilu	85

1 Úvod

Bakalářská práce je zaměřena na možnosti využití technických památek pro rozvoj cestovního ruchu v Jihomoravském kraji. Cestovní ruch je velmi důležitou součástí světové ekonomiky. Je považován za odvětví budoucnosti s ohledem na jeho přínos pro rozvoj národního hospodářství. V osobním pojetí přináší pro jedince odpočinek či možnost získávat nové poznatky cestováním. V pohledu společensko-politickém a mezinárodním dokáže pozitivně ovlivňovat vztahy mezi národy a umožňuje poznávat cizí kultury. Z pohledu ekonomického zajišťuje vyšší životní úroveň, příznivě ovlivňuje zaměstnanost, podílí se na tvorbě hrubého domácího produktu, tvoří příjmy státního rozpočtu, pozitivně tedy ovlivňuje také platební bilanci státu, příjmy místních rozpočtů či jeho rozvoj podporuje investiční aktivity. Technické památky jsou součástí bohatství lidstva a také cenným svědectvím jeho vývoje. Je tedy důležité tyto památky udržovat v dobrém stavu nejen jako velkolepá díla minulosti, avšak také jako zdroj vědomostí a poznání. Problematika spočívá v častém opomíjení těchto památek a s tím spojený nedostatek finančních prostředků na jejich údržbu. Bakalářská práce má poukázat na tuto problematiku a navrhnout možnosti zlepšení návštěvnosti těchto památek.

V teoretické části bakalářské práce je využit vědecký popis pro popsání terminologie spojené s cestovním ruchem a vývoje cestovního ruchu. Dále teoretická část obsahuje mezinárodní srovnání a srovnání mezi kraji v České republice. Věnuje se popisu Jihomoravského kraje a jeho rozdělení, obyvatelstvu, geografii, historii, ekonomickými ukazateli či jeho realizačními podmínkami. Dále poukazuje na památky kulturní, přírodní, a především památky technické v rámci republiky a Jihomoravského kraje. Zaměřuje se také na marketing, marketingový mix a sociální sítě.

Praktická část obsahuje časový harmonogram sedmidenní turistické trasy a popis jednotlivých dnů trasy se zohledněním především na technické památky, ale také památky kulturní či přírodní. Součástí je kalkulace nákladů, pro 18 osob, spojených s trasou. V posledním dílčím úseku praktické části jsou obsaženy návrhy na zvýšení povědomí o technických památkách pomocí marketingových metod. Propagace památek na sociálních sítích, založení webových stránek či navrhnutí slevové akce.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem bakalářské práce je vymezit pojem cestovní ruch a navrhnout možnosti zlepšení návštěvnosti technických památek. Dílčími cíli v teoretické části bakalářské práce je definovat pojmy spjaté s cestovní ruchem, jeho rozdělení dle jednotlivých kritérií a popis vývoje cestovního ruchu. Dále také charakteristika Jihomoravského kraje a popis atraktivit kraje se zaměřením na technické památky. Dalším dílčím cílem v teoretické části je přiblížit pojmy marketing, marketingový mix a sociální sítě. Dílčím cílem v praktické části bakalářské práce je zpracovaný harmonogram a návrh sedmidenní turistické trasy se záměrem zvýšit povědomí o technických atraktivitách v kraji. Součástí je i kalkulace nákladů spojených se zájezdem. Dalším dílčím cílem praktické části je využití marketingových nástrojů ke zvýšení povědomí o vybraných technických památkách.

2.2 Metodika

Bakalářská práce je zpracována na základě vybrané, relevantní knižní literatury, pramenů z Národní digitální knihovny Kramerius, z ověřených internetových zdrojů a dalších informačních zdrojů vztahujících se k tématu práce.

Na základě získaných dat z odborné literatury je zpracována teoretická část týkající se problematiky cestovního ruchu. Je zde použit především vědecký popis. Metoda analýzy byla použita při sběru dat především z Českého statistického úřadu, přičemž byla analyzována statistická data ohledně cestovního ruchu v České republice, Jihomoravském kraji a dále také mezinárodní srovnání. Metoda syntézy byla použita při sumarizaci poznatků získaných dat z Českého statistického úřadu. Dále také metoda komparace, využita u srovnávání statistických údajů.

V praktické části je návrh turistické trasy, který byl zpracován na základě prostudované literatury, vlastních poznatků z kraje a z internetových zdrojů. Je tedy využívána metoda pozorování. V této části práce se také vyskytuje metoda indukce, která je použita při návrhu produktu marketingového pojetí.

3 Literární rešerše

3.1 Definice cestovního ruchu

Ve většině publikací zabývajících se cestovním ruchem se dočteme, že definovat cestovní ruch není ani zdaleka jednoduché. Můžeme na definici pohlížet několika způsoby. V knize Výkladový slovník cestovního ruchu citují slova Milla Morrisona. „*Cestovní ruch vždy zahrnuje cestování, ale ne každé cestování je cestovním ruchem. Cestovní ruch zahrnuje rekreaci, ale ne každá rekreace je cestovním ruchem. Cestovní ruch se uskutečňuje ve volném čase, ale ne celý volný čas je věnován cestovnímu ruchu.*“ Tato slova dokazují, že definovat cestovní ruch je velmi komplikované. (Zelenka, 2012)

Cestovní ruch je charakteristický svou mnohooborovostí a průřezovostí. I když není zařazován a zkoumán jako samostatný vědní obor, do mnoha vědních oborů zasahuje. Názory spojené s tímto tématem se liší. Například autor Leiper by v budoucnu rád viděl cestovní ruch jako samostatnou vědní disciplínu. Tento autor také tvrdí, že na cestovní ruch je třeba pohlížet skrze holistickou perspektivu, než se omezovat na hlediska jednotlivých oborů a disciplín. Oborů a disciplín zabývajících se tímto tématem je celá řada. Jsou jimi například ekonomie, ekologie, psychologie, klimatologie, epidemiologie, demografie, geografie a další. Kvůli jeho průřezovosti má vliv i na několik dalších hospodářských odvětví, mezi které patří potravinářství, doprava, stavebnictví, kultura, obchod atd. Značně ovlivňuje také návštěvnost kulturních, historických, technických a přírodních atraktivit. Současně se podílí na sociálním rozvoji, je důležitý pro podporu mezinárodního porozumění, míru a prosperity, je nástrojem individuálního a kolektivního uspokojení, zdroj sebevzdělání, vzájemné tolerance a má také ekonomický význam. (Ryglová, 2011)

Z hlediska ekonomického získává cestovní ruch v posledních letech na stále větším významu. Popularita cestovního ruchu roste v návaznosti na jeho stále významnější postavení ve světové ekonomice. Podle WTTC (World Travel and Tourism Council – světová rada cestování a turismu) a jejího fiktivního satelitního účtu se v roce 2019 podílel na celosvětovém HDP z 10,3 % a vytvářel 330 milionů pracovních míst (1 z 10 pracovních pozic).

Díky složitosti definování pojmu cestovní ruch se můžeme setkat s několika dalšími formulacemi. Každý na tuto problematiku pohlíží z jiného úhlu, s jinou motivací, a tak se verze definic liší.

V roce 1931 definoval Borman cestovní ruch jako „*cesty, jež se podnikají za účelem zotavení, zábavy, obchodu a povoláním nebo i z jiných příčin /za zvláštními událostmi/, při nichž dochází k dočasné změně místa bydliště. Nepatří sem však dojíždka za prací.*“ (Indrová, 2009)

H. Posera (1993) chápe cestovní ruch jako „*Lokální nebo územní hromadění cizinců s přechodným pobytem, které podmiňuje vznik vzájemných vztahů mezi cizinci na jedné straně a domácím obyvatelstvem na straně druhé.*“ (Malá, 2002, s. 8)

V definici R. Gluckmanna (1935), podobně jako v předchozí definici H. Posery, najdeme zdůraznění vztahů mezi lidmi, které při cestování vznikají. Je evidentní, že autorovo pojetí vzniká v oblasti sociologie. Je to podle něj „*Suma vztahů mezi lidmi, kteří se nacházejí v nějakém místě přechodně, a mezi obyvateli tohoto místa.*“ (Kopšo, 1985, s. 15)

F.W.Ogilvie a J.A. Norval (1936) vnímají pojem cestovní ruch zase z jiného pohledu, a to z toho ekonomického. Cestovní ruch vidí jako „*ekonomický jev spojený se spotřebou hmotných i nehmotných statků, hrazených z prostředků získaných v místě trvalého bydliště.*“ (Indrová, 2009)

E. Fedor (1937) pojímá cestovní ruch jako „*periodický příliv a odliv lidí do určitého místa nebo státu z jiného místa nebo státu*“ Autor zde v definici zdůrazňuje opět další aspekt cestovního ruchu, a to především přemístění, přepravu a vztahy mezi místem bydliště a cílovým místem cestovního ruchu. (Indrová, 2009, s. 9)

Za velice důležitou definici je považována formulace z díla „*Základy všeobecné nauky cestovního ruchu*“ z roku 1942. Dílo vydali W. Hunziker a K. Krapfa a považují cestovní ruch jako „*souhrnné označení vztahů a jevů, vznikajících na základě cesty a pobytu místně cizích osob, pokud se pobytem nesleduje usídlení a pokud s ním není spojena žádná výděleční činnost.*“ V poválečném období se tato definice stala východiskem dalšího vývoje v definování cestovního ruchu. (Indrová, 2009)

Obdobně chápou cestovní ruch E. Kopšo, V. Dohnal (1969) a J. Kašpar (1985). E. Kopšo: „*Cestovní ruch je forma uspokojování potřeb reprodukce fyzických a duševních sil člověka mimo běžné životní prostředí a ve volném čase.*“ (Indrová, 2009)

V. Dohnal říká: „*cestovní ruch je cesta uspokojování potřeb lidí v oblasti rekreace, turistiky a kultury, pokud k němu dochází mimo běžné životní prostředí a ve volném čase.*“ (Indrová, 2009)

J. Kašpar chápe cestovní ruch jako „*cestování a dočasný pobyt lidí mimo místo trvalého bydliště, obvykle ve volném čase, a to za účelem rekreace, poznání a spojení mezi lidmi.*“

Nelehkost vysvětlení pojmu cestovní ruch potvrzuje i V. S. Preobraženský (1976), který říká, že „*cestovní ruch je složitý socioekonomický jev, který není možné určit jednoznačně. Tímto termínem se současně vyjadřují tyto základní pojmy:*

- *Zvláštní druh migrace obyvatelstva (vymezení pojmu turista), který studuje demografie, geografie obyvatelstva a právní vědy;*
- *Odvětví ekonomiky, které je jednou ze sfér uspokojování sociálně kulturních potřeb obyvatelstva: studuje ekonomika a socioekonomická geografie;*
- *Způsob trávení volného času mimo trvalé bydliště; studuje sociologie a geografie cestovního ruchu.*

Cestovní ruch jako složitý jev nezkoumá proto jedna, ale mnoho věd, které mohou vystupovat jako soubor nebo jako systém věd.“ (Wokoun, 1987, s. 14)

Definice AIEST (Mezinárodní sdružení vědeckých expertů cestovního ruchu) říká, že „*cestovní ruch je soubor všech jevů a vztahů, které vyplývají z cestování a pobytu osob mimo trvalé bydliště a pracoviště a není motivováno usazením nebo trvale výdělečnou činností.*“ (Wokoun, 1987)

Švýcarský profesor C. Kaspar (1989) chápe cestovní ruch jako „*souhrn jevů a vztahů, které vyplývají z cestování a pobytu osob, pro které místo pobytu (rozuměj místo cestovního ruchu) není ani místem trvalého bydliště ani místem pracoviště.*“ (Indrová, 2009)

Zlomový moment však nastal, když byla svolána konference Světovou turistickou organizací OSN (United Nations World Tourism Organization – UNWTO) a klasifikovala pojmy spjaté s cestovním ruchem a cestováním obecně. Konference se konala v roce 1991 v Kanadském hlavním městě Ottawa. Výsledkem konference byla jedna definice, kterou můžeme považovat za platnou. Je také zapsána ve většině publikací zabývajících se cestovním ruchem. Definice zní: „*Za cestovní ruch (tourism) se považuje činnost osoby, cestující na přechodnou dobu (u mezinárodního cestovního ruchu maximálně jeden rok, u domácího šest měsíců) do místa mimo své trvalé bydliště, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávat výdělečnou činnost v navštíveném místě (trvalý či přechodný pracovní poměr). Může se však jednat o služební, obchodní či jinak pracovní motivovanou cestu, jejíž zdroj úhrady vyplývá z pracovního poměru u zaměstnavatele v místě bydliště nebo v místě sídla firmy.*“ (Foret, 2001, s. 16)

Tato definice tedy nezahrnuje pravidelné cesty do zahraničí, dočasné přestěhování za prací, dlouhodobou migraci a cesty v rámci místa bydliště.

Shrneme-li však podstatné stránky cestovního ruchu v dostatečné míře všeobecnosti, můžeme uvést tyto základní rysy cestovního ruchu:

- Dočasnost změny místa stálého bydliště a dočasnost pobytu mimo něj
- Nevýdělečný charakter cesty a pobytu
- Vztahy mezi lidmi, jež cestovní ruch vyvolá

(Indrová, 2009)

3.1.1 Hlediska cestovního ruchu

V následujícím textu je shrnutí hledisek a přístupů k cestovnímu ruchu, která se při jeho zkoumání uplatňují.

- **Geografické** hledisko zkoumá cestovní ruch z hlediska jeho vazby na geografické prostředí a všímá si významu tohoto prostředí pro rozvoj cestovního ruchu. Toto hledisko rozlišuje domácí, zahraniční a mezinárodní cestovní ruch.

- Domácí cestovní ruch zahrnuje cestování a pobyt obyvatelstva na území vlastního státu. „*V ekonomicky vyspělých zemích se stal historicky základem rozvoje zahraničního cestovního ruchu, naopak v turisticky atraktivnějších rozvojových zemích (moře, hory, kulturně-historické památky) je základem rozvoje často zahraniční cestovní ruch, protože chudé domácí obyvatelstvo má velmi omezené možnosti v účasti na cestovním ruchu.*“ (Gúčík, 2010)
- Zahraniční cestovní ruch zahrnuje cestování a pobyt obyvatelstva nějakého státu v zahraničí.
- Mezinárodní cestovní ruch se označuje i jako vnitřní cestovní ruch – „souhrn domácího a příjezdového cestovního ruchu a národní cestovní ruch (domácí a výjezdový cestovní ruch). V odborné literatuře i v praxi se hovoří také o regionálním cestovním ruchu, čímž se rozumí cestovní ruch v regionech a v zemích jako cílových oblastech.“ (Šauer, 2015, s. 134) V České republice se to týká například cestovního ruchu regionu Krkonoš, Jihomoravského kraje, Moravského krasu. (Šauer, 2015)

- **Ekologické** hledisko, které se zabývá vztahem cestovního ruchu a životního prostředí, včetně jeho ochrany. Ekologizace cestovního ruchu je „*dlouhodobý proces „očišťování“*“

podnikatelských aktivit cestovního ruchu od praktik poškozujících životadárné funkce. Nástroje ekologizace jsou zejména legislativa, doporučení, výchova a vzdělávání návštěvníků, místních obyvatel a podnikatelů v oboru, ale i asociacemi a nevládními organizacemi.“ (Zelenka, 2012, s. 132) Ekologický cestovní ruch přispívá k trvale udržitelnému rozvoji cestovního ruchu.

- **Ekonomické** hledisko, *„které zkoumá cestovní ruch z pohledu ekonomických procesů nutných k zajištění účasti lidí na cestovním ruchu i z hlediska účinků cestovního ruchu v ekonomice států, regionů i ekonomice světové.“ (Malá, 2002, s. 6) Ekonomický význam cestovního ruchu přináší do cílové destinace dodatečnou poptávku po statcích a službách. Slouží tedy jako zdroj příjmů, vytváří zaměstnanost, přispívá místním ekonomikám v obcích a regionech. S pozitivními ekonomickými dopady přichází i ty negativní jako jsou kriminalita, znečištění vody, odpady, hluk, poškozování krajiny a přírody, poškozování sociálního a kulturního dědictví, nemoci. Tyto negativní aspekty, které nemají primárně ekonomickou povahu, se v konečném důsledku projeví požadavky na veřejné finanční zdroje. Pro řadu států je cestovní ruch dominantním zdrojem příjmů národního hospodářství. Díky tomu mají zvýšenou citlivost na nečekané situace, jako jsou například přírodní katastrofy nebo celosvětová epidemie. Pro tyto státy to může mít katastrofické důsledky na jejich ekonomiku. (Indrová, 2009)*

- **Sociologické a psychologické** hledisko si všímá cestovního ruchu ve vztahu k člověku, jeho potřebám a jeho motivům. Všímá si vzájemných vztahů mezi cestujícími a obyvatelstvem míst cestovního ruchu. Cestovní ruch může způsobit změnu místní identity, tradic, hodnot. Objevují se také kulturní střety, rozdílnost s ohledem na náboženství, hodnoty, životní styly atd. Sociologické hledisko zahrnuje také pozitivní aspekty – posílení sociálního rozvoje, rozvoje, porozumění, rozvíjí oboustranné pochopení a tím pádem zmírňuje předsudky a přispívají k míru. (Malá, 2002)

- **Historický** přístup *„zahrnuje analýzu institucí a aktivit v cestovním ruchu z hlediska jejich vývoje. Hledá příčiny inovací, zda se ujaly, či ustoupily, a zabývá se posunem zájmu turistů o různé nabídky. Přestože cestovní ruch existuje již celá staletí, jeho reálný rozmach nastal až po druhé světové válce v šedesátých a sedmdesátých letech minulého století.“ (Goeldner, 2014, s. 18)*

- **Manažerský** přístup se zabývá firmami, které podnikají v oblasti cestovního ruchu. Zabývá se aktivitami managementu, které jsou potřebné k řízení firmy podnikající v této oblasti. Aktivity jako je výzkum, plánování, stanovování cen, marketingové řízení atd. Manažerské

cíle se postupem času mění, stejně tak jako produkty, instituce i společnost. (Goeldner, 2014, s. 18)

- **Interdisciplinární** přístup integruje přístupy a hlediska. Jelikož se cestovní ruch prolíná do téměř všech aspektů naší společnosti. *„Existuje cestovní ruch zaměřující se na kulturu a kulturní dědictví, který si žádá antropologický přístup. Jelikož lidé se chovají velmi různě a cestují z různých důvodů, je nutné používat i psychologický přístup k tomu, abychom dokázali určit nejlepší způsob, jak propagovat a uvádět na trh nové produkty cestovního ruchu.“* (Goeldner, 2014, s. 20) Dalším aspektem jsou politické vědy. *„Vzhledem k tomu, že turisté překračují hranice a potřebují víza od státních úřadů a že většina zemí má vládou spravované úřady pro rozvoj cestovního ruchu, zjišťujeme, že cestovní ruch se týká i politických institucí.“* (Goeldner, 2014, s. 21) Z toho vyplývá, že se tomu nevyhnou ani legislativní orgány, které vytvářejí předpisy a zákony.

V běžném životě je sice cestovní ruch vnímán poměrně jednoznačně – je spojován hlavně s cestováním, změnou místa pobytu a pro většinu lidí znamená hlavně dovolenou. (Matějová, 2012) Avšak za pojmem cestovní ruch se skrývá mnohem více. Následující tabulka č.1 znázorňuje interdisciplinaritu cestovního ruchu „*vstupy různých oborů do oblasti cestovního ruchu*“ (Goeldner, 2014)

Tabulka 1 Vstupy různých oborů do oblasti cestovního ruchu

Studium cestovního ruchu	Agroturistika	Zemědělství
	Krajino tvorba	Architektura
	Management životního prostředí a kulturního dědictví	Studium životního prostředí
	Rozvoj nových podniků	Podnikatelská sféra
	Geografie cestovního ruchu	Geografie
	Strategické otázky	Politické vědy
	Vztah hostitel/návštěvník	Antropologie
	Motivace v CR	Psychologie
	Sociologie v CR	Sociologie
	Ekonomie CR	Ekonomie
	Vzdělávání v oblasti CR	Vzdělávání
	Správa hotelů a restaurací	Studie pohostinství
	Studie přepravy	Přeprava
	Management kasin	Hazardní hry
	Management organizací v oblasti CR	Obchodní činnost
	Sportovní a zdravotní turistika	Kineziologie
	Právo v oblasti CR	Právo
	Historie CR	Historie
	Marketing CR	Marketing
Plánování a rozvoj CR	Městské a krajské plánování	
Management rekreace	Přírodní parky a rekreace	

Zdroj: vlastní zpracování převzaté: Jafar Jafari, University of Wisconsin-stout

„Vedle ekonomie, geografie, ekologie, sociologie a psychologie má cestovní ruch vztah i k celé řadě dalších vědních disciplín, jako např. ke klimatologii, hydrologii, hygieně, epidemiologii, demografii, ale také k řadě úsekových ekonomik, zejména k ekonomice dopravy, obchodu, kultury, stavebnictví, ale i k oboru financí, práva a dalších.“ (Indrová, 2009, s. 8)

3.1.2 Historie cestovního ruchu

Autoři Vystoupil Jiří a Šauer Martin, pojednávají o historii cestování a rozdělují ji na potřeby a motivy. *„Jak se lidstvo vyvíjelo a měnily se jejich potřeby, docházelo současně i ke změnám ve vývoji motivů cestování. Historie ukazuje, že cestování nebylo vždycky příjemnou záležitostí spojenou s relaxací a regenerací sil, jak je tomu v současnosti.“ (Vystoupil, 2006, s. 44)*

Prvním obdobím, o kterém pojednávají je **pravěk**. V tomto období patřilo mezi prvotní motivy uspokojování fyziologických potřeb. Lidé se snažili uživit, a tak i přežít. Cestovali a stěhovali se do úrodnějších oblastí nebo do oblastí s mírnějším klimatem. Tudíž cestovali za potravou a lepšími životními podmínkami.

Druhým obdobím je **starověk**, kdy se lidé zlepšovali v dovednostech, vytvářeli výrobky, které se později staly součástí výměnného obchodu. Díky této potřebě směny, se budovala infrastruktura, jejíž součástí byly obchodní cesty. Destinacemi, které byly v té době nejvíce vyhledávané, byly Asie, Afrika a Blízký východ. Dále se k cestování připojily politické a ekonomické motivy. V té době již například Egypťané jezdili po území a od občanů vybírali daně. Vylepšovala se dopravní infrastruktura a s tím spojené budování pohostinských center v blízkosti hlavních cest. Dalšími milníky byl vznik peněžní měny, který nahradil potřebu cestovat kvůli směně zboží a rozšíření řeckého jazyka, který umožňoval snadnější komunikaci. Také se díky rozšíření řeckého jazyka zvýšila poptávka po cestování k moři. Dle Charlse R. Goeldnera je počátek éry moderního cestování určen jedním z dějinných milníků – vynálezem peněz. Sumerové (Babyloňané) vynalezli peníze a tím pádem se rozvíjel i trh. Stalo se tak okolo roku 4000 před naším letopočtem. Díky tomu lidé mohou platit za cestování (přepravu a ubytování) penězi nebo také barterovou směnou. Prvním známým cestujícím a účastníkem cestovního ruchu se stal řecký geograf a historik Herodotos. Z cestování se stávalo poznávání tradic a zvyků. Právě Herodotos využíval cestování na toto poznávání a jeho motivy byly také léčebné a poutní. Vznik Olympijských

her v roce 771 př. n. l. zapříčinil cestování za zábavou. Aktivní nebo pasivní účast na sportovních akcích. Dle Charlse R. Goeldnera byli vytvořeny další národní festivaly, kterými byly kromě již zmíněných Olympijských hrách, Pýthijské hry, Istmijské hry a Nemejské hry. Dalším důvodem cestování mohlo být vyhledávání věštců. Především mocné osobnosti chtěli radu před důležitým rozhodnutím. Existovali takzvaní proxenové. To byli lidé, kteří měli za úkol pomáhat a asistovat lidem, kteří přicestovali. Měli také poskytovat pohostinství, půjčky nebo například také vyjednávat výkupné. V této době, podle Hérodotose, převažovali lidé, kteří cestovali za obchodem, léčbou či festivalovou zábavou. Jen málokdo cestoval pro pouhé potěšení. (Goeldner, 2014)

Římané měli dobovatelské ambice, avšak vojenské důvody nebyly jediným motivem cestování. Dalšími motivy byla například přelidněnost v Římě a jiných větších městech, a to mělo za následek cesty do méně zalidněných míst. Především tak cestovali v létě. A tak dle Vystoupila Jiřího „*můžeme hovořit o předchůdcích dnešního druhého bydlení.*“ (Vystoupil, 2006, s. 45) Taktéž pojednává o zálibě Římanů v lázeňských termálních pramenech (lázeňský cestovní ruch).

V období **středověku** se stalo cestování obtížnějším a nebezpečnějším. Důvodem byl zánik Římské říše a úpadek cest. Cestovali převážně jen úředníci, studenti a poutníci. Poutníci cestovali do náboženských center, do Říma, Santiaga de Compostela a Jeruzaléma. Počátek obchodních, objevitelských a kolonizačních cest do zámoří můžeme přisuzovat 13. století. Hlavními motivy bylo zvyšování bohatství a s tím spojené snahy o dobytí nových území. Vedlejšími motivy bylo ale též poznávání nových zemí a kultur. Ital, kterému můžeme přisuzovat začátek velkých zámořských výprav a objevitelských plaveb, se jmenoval Marko Polo. Koncem 13. století znovuobjevil cestu z Evropy do Asie, která byla přínosná jak z ekonomického a politického hlediska tak z pohledu získávání nových informací a poznatků. Dalším milníkem bylo objevení nového kontinentu Kryštofem Kolumbem v 15. století. Kontinent byl následně pojmenován po jiném italském mořeplavci Amerigo Vespuccim. (Vystoupil, 2006)

V období **novověku** se stalo jedním z hlavních motivů cestování za získáváním zkušeností a vzdělávání. Mladí lidé cestovali do světa za univerzitami, např. Oxford, Cambridge, Salamanca, Sorbona atd.

V období **osvícenství** dochází k vývoji cestovního ruchu za přírodou. Mnozí spisovatelé, přírodovědci a básníci tomu napomohli svými díly, které později nalákaly účastníky cestovního ruchu cestovat za přírodou (např. do Alp)

Dopady průmyslové revoluce se projeví a měly významný vliv na motivy cestování. Rozvoj byl zaznamenán především v dopravě (železniční, silniční). Se zaváděním pevné pracovní doby, měli obyvatelé více volného času a začali ho využívat. Motivem cestování se tedy staly potřeby regenerace, rekreace nebo uskutečňování volnočasových aktivit. „*Cestovní ruch tak nevzniká jen jako touha cestovat a spatřit různé zajímavosti, ani není důsledkem nějakého migračního pudu lidí, ale vzniká na základě materiálních podmínek života společnosti a jejich vývoje.*“ (Lednický, 2004, s. 28)

Na začátku **20. století** zaznamenáváme Anglického občana Thomase Cooka, který začal organizovat skupinové cesty, poznávací zájezdy po Evropě a později i po světě. „*V roce 1841 začal Thomas Cook v Anglii provozovat speciální výletní vlak z Leicesteru do Loughborough, což byl cca dvacetikilometrový výlet. Dne 5. července 1841 vezl Cookův vlak 570 pasažérů za cenu zpáteční jízdenky v hodnotě jednoho šilinku na osobu. Jedná se zřejmě o první veřejně inzerovaný výletní vlak, proto může být Cook po právu považován za prvního zprostředkovatele výletů po železnici.*“ (Goeldner, 2014) V roce 1841 založil první cestovní kancelář, která patřila mezi špičky ve světě. V roce 2019 z finančních důvodů zkrachovala, avšak v roce 2020 společnost odkoupil čínský konglomerát a měla by se v nějaké podobě na trh vrátit.

Němec Karl Beadecker v roce 1827 vydal prvního knižního turistického průvodce, který obsahoval informace o kulturně-historických památkách i přírodě a také obsahoval informace o nabídce ubytování, stravování a dopravě, a to včetně jejich cen. Smyslem vydání bylo zpřístupnění a ulehčení cestování i středním vrstvám obyvatelstva. (Hesková, 1999)

Český klub turistů, který byl založen v roce 1888 v Praze, poskytoval také hromadné zájezdy. „*Jejich první výstava směřovala do Paříže na Světovou výstavu (1889). Dále následovaly zájezdy do Krakova a Tater (1892), o dva roky později na Island, v roce 1897 do Dalmácie, Černé Hory a Bosny. Cestovali nejen po Evropě, ale také do Afriky (poušť Sahara) či Ameriky.*“ (Vystoupil, 2006)

Ve 20. století se rozvíjel masový cestovní ruch, který se až na doby, kdy byly světové války a hospodářská krize, rozvíjel. Zpřístupněním letecké dopravy veřejnosti se zvyšovala poptávka po organizovaných zájezdech a vyvolala také zaměření se na budování doprovodné

infrastruktury, kterou je například ubytovací či stravovací zařízení. Současně byl i vyvoláván tlak na zkvalitňování poskytovaných služeb.

Rozvoj cestovního ruchu začal přinášet i více negativní vlivy. Jako například koncentrace obyvatelstva, průmyslu a dopravy do velkých měst a s tím spojené následky – zhoršování životního prostředí a odsun obyvatelstva od přírody. „*Uvedené faktory jsou dnes rozhodující z hlediska rozvoje cestovního ruchu, který se stal masovým jevem ve vyspělé společnosti s hlavním cílem regenerovat pracovní schopnost a rozvíjet osobnost člověka. Masovost se projevuje jednak v růstu účasti obyvatelstva na cestovním ruchu a jednak v kvalitativním vlivu cestovního ruchu na socioekonomický rozvoj měst, oblastí a států. Masovost cestovního ruchu je třeba spojovat i s pravidelností, s jakou účastníci cestovního ruchu navštěvují určitá místa, oblasti a státy jako cestovní cíle.*“ (Vystoupil, 2006, s. 45) Avšak nerozvíjel se jen masový cestovní ruch, ale i ten individuální. Který přispíval především poznáváním nových končin a rozšířením znalostí a zkušeností jedinců.

Současné **21. století** je typické rozvojem vědy a techniky. Existují rychlejší a přesnější způsoby uspokojování potřeb. Moderní informační technologie nám umožňují rychle a vcelku levně získávat informace a zároveň dokáží zprostředkovávat určité služby, jako je například zarezervování letenky, zájezdu, hotelu atd.

„*V České republice můžeme hovořit o třech etapách: etapa mezi dvěma světovými válkami, etapa po II. světové válce do roku 1989 a etapa po roce 1989.*“ (Vystoupil, 2006, s. 46)

3.1.3 Základní pojmy v oblasti cestovního ruchu

V následujícím textu jsou vymezeny další pojmy, které se týkají podrobnějšího rozlišení typů účastníků cestovního ruchu. Jedná se o pojmy spojené jak s domácím cestovním ruchem, tak s mezinárodním cestovním ruchem a byly stejně jako definice cestovního ruchu schváleny na mezinárodní konferenci v Ottawě.

Stálý obyvatel (rezident) – v mezinárodním cestovním ruchu ve vztahu k dané zemi se jedná o osobu, která žije v zemi alespoň jeden rok před příjezdem do jiné země na dobu kratší jednoho roku. V domácím cestovním ruchu je to osoba, která v místě žije alespoň šest po sobě jdoucích měsíců před příjezdem do jiného místa na dobu kratší šesti měsíců.

Návštěvník (visitor) – je v mezinárodním cestovním ruchu osoba, která cestuje do jiné země, než v které má trvalé bydliště. A to na dobu nepřekračující jeden rok, přičemž

hlavní účel její cesty nesmí být vykonání výtěžné činnosti v navštívené zemi. V domácím cestovním ruchu je to osoba s trvalým bydlištěm v dané zemi, která cestuje na místo mimo své bydliště. Cestuje v rámci dané země na dobu kratší, než je šest měsíců, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výtěžné činnosti.

Turista (tourist) – v mezinárodním cestovním ruchu jde o osobu cestující do jiné země, než ve které má své trvalé bydliště, na dobu ne delší, než je jeden rok a tato doba zahrnuje alespoň jedno přenocování. Hlavním účelem cesty není výtěžná činnost v navštívené zemi. V domácím cestovním ruchu je turistou osoba, cestující do jiného místa, nežli je její běžné místo. Cestuje na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování, ale není v místě jiném déle, než je šest měsíců. Hlavní účel cesty je jiný než vykonávání výtěžné činnosti v navštíveném místě.

Výletník (excursionist) – je v mezinárodním cestovním ruchu osoba, která cestuje do jiné země, než kde je její trvalé bydliště na dobu kratší než 24 hodin, bez toho, aby v navštívené zemi přenocovala. Hlavním účelem cesty nesmí být vykonávání výtěžné činnosti. V domácím cestovním ruchu je to osoba, která je trvale usídlená v dané zemi a cestuje do odlišného místa, než je její trvalé bydliště a běžné životní prostředí na dobu kratší, než je 24 hodin, bez přenocování, s hlavním cílem cesty jiným, než je vykonávání výtěžné činnosti v navštíveném místě. (Indrová, 2009)

Dle konference v Ottawě se dají jako rozhodující atributy považovat: změna místa běžného životního prostředí, dočasnost cesty a pobytu a nevýtěžný charakter.

3.1.4 Formy cestovního ruchu

Forem cestovního ruchu je spousta. Dle místa se to týká domácího či zahraničního cestovního ruchu. Podle času se jedná o krátkodobý či dlouhodobý. Dle způsobu organizace se jedná o skupinový či individuální atd. Za základní se považuje členění dle účelu, motivu, cíle. S tímto rozlišením dělíme cestovní ruch na:

Rekreační, uskutečňovaný ve vhodném rekreačním prostředí s cílem zotavení, obnovení fyzické a psychické kondice. Tento rekreační druh cestovního ruchu neznamena jen pasivní odpočinek, ale také aktivní pohyb v přírodě. Je v něm zahrnuto i pobyt na chatách a chalupách, což je specifické právě pro Českou republiku.

Kulturně-poznávací, zaměřený především na poznávání historie, tradic, kultury a zvyků vlastního či jiného národa. Přispívá k rozšíření kulturně společenského rozhledu

obyvatelstva. Zahrnuje návštěvy kulturně historických památek, jako jsou hrady, zámky a dalších kulturně historických objektů. Kulturních zařízení jako jsou muzea, galerie, knihovny a další. Dále také zahrnuje kulturní akce, jako jsou festivaly nebo lidové slavnosti. Návštěvy přírodních zajímavostí, kterými jsou jeskyně, vodopády, lesy, zahrady, parky. Nebo také technické památky (mosty, mlýny, průmyslové objekty, vinné sklepy).

Nábožensky orientovaný, je označován i jako poutní turistika. Hlavním motivem je návštěva poutních a posvátných míst, církevních památek, a také účast na církevních obřadech a oslavách.

Vzdělávací, jehož hlavní motiv je něco se naučit. I přesto, že většina druhů cestovního ruchu v sobě zahrnují vzdělávací aspekty, jako je poznávání jiných zemí, kultur, zvyklostí, přírody apod.), je vzdělávací cestovní ruch vyčleněn jako samostatný druh. Hlavní cíl je tedy další vzdělání či poznání. Například to může být zájezd s výukou jazyků, sportů, jógy, zájezdy do historických míst s odborným programem.

Společenský, který je zaměřen na společenské styky a komunikaci mezi lidmi. Jde o setkávání příbuzných, vytváření známostí s lidmi a obecně jde o společenský život. Jedná se také o sloučení lidí se stejnými zájmy a zálibami (klubová rekreační střediska, vzpomínkové akce, sportovní akce)

Zdravotní, orientovaný na zdravotní prevenci, rehabilitaci, rekonvalescenci či léčení následků nemocí v lázních či jiných zdravotních střediscích. Tento typ cestovního ruchu hraje významnou roli ve zdravotním stavu obyvatelstva. Zahrnuje různé pobyty zaměřené na cvičení, relaxaci, hubnutí, ovládnání stresu.

Sportovní, kdy se jedná nejen o vlastní sportovní aktivity, ale i o krátkodobé či dlouhodobé pobyty se sportovní náplní. Může zahrnovat horskou či vysokohorskou turistiku, cykloturistiku, pěší turistiku a řadu dalších forem. Dále je do sportovního cestovního ruchu zařazováno i tzv. sportovní diváctví neboli pasivní účast na sportovních akcích (pokud se jedná o návštěvu mimo místa bydliště účastníků).

Cestovní ruch orientovaný na poznávání přírody (flory a fauny). Podobně jako u vzdělávacího druhu cestovního ruchu v sobě většina ostatních druhů zahrnuje přírodní prostředí. Avšak může se to stát dominantním motivem účasti na cestovním ruchu. Je orientován především na poznávání přírody a života v ní – flory a fauny. Součástí bývá návštěva přírodních rezervací, národních parků, chráněných krajinných oblastí nebo také pralesů, safari, pouští, arktických oblastí)

Dobrodružný, spojený s nebezpečím nebo testováním svých fyzických či morálních vlastností. Může se jednat o loveckou výpravu, sjíždění divokých řek, výpravy do ledových oblastí, skákání z výšek či extrémní sporty.

Profesní, pojednávající o obchodních služebních cestách, účastech na kongresech, veletrzích, výstavách, nebo také incentivní (oceňující, stimulační, motivující, povzbuzující) cestovní ruch. Je to cestovní ruch, který má zlepšit vztahy mezi zaměstnanci, případně s klienty.

Specifický, je takový cestovní ruch, který má různé specifické motivy. Může to být například cestování za nákupy, ať už do zahraničí nebo v domácím prostředí. Většinou se jedná o výhodné nákupy v zahraničí. Politický cestovní ruch, který zahrnuje sjezdy či shromáždění politických stran. (Foret, 2001)

Dle Miroslava Foreta a Miroslavy Foretové uvedený výčet druhů cestovního ruchu můžeme dále rozšiřovat. Například by se dal uvést ještě venkovský cestovní ruch, který spojuje rekreaci s nabídkou venkovských možností. Dále by to mohlo být cestování do vzdálených míst, které může být zdůvodněno touhou poznat rodinné kořeny či cestovat za mořem. Dále také druh cestovního ruchu, o kterém se mnoho autorů nezmiňuje, a tím je sociálně nežádoucí cestovní ruch. Orientuje se na snadnější dostupnost alkoholu, drog, hazardních her či prostituce. Využívá ekonomických nedostatků (zvýšená nabídka, nízké ceny), legislativních nedostatků (žádná nebo minimální omezení) či správních nedostatků.

Autoři Vystoupil Jiří a Šauer Martin uvádí další rozlišení cestovního ruchu a tím dle nich je:

Kongresový cestovní ruch, který pojednává o účasti na kongresech, konferencích a seminářích sloužících k výměně informací.

Veletržní cestovní ruch, který zahrnuje veletrhy a výstavy, při kterých jsou nabízeny produkty a služby s cílem zaujmout potenciální klienty či vytvořit si kontakty a zajistit si tím tak potenciální budoucí prodej.

Incentivní cestovní ruch, kterému se někdy přezdívá stimulační či motivační cestovní ruch. Tento cestovní ruch je využíván zaměstnavateli a má za úkol zlepšit vztahy se zaměstnanci, případně se zákazníky. Je pro něj charakteristické, že náklady na tento typ cestování je zcela nebo převážně hrazeno zaměstnavatelem. Může mít různé podoby, jako například zájezd pro nejúspěšnějšího prodejce, odborné semináře, školící programy pro zaměstnance apod. (Šauer, 2015)

Podle autorů Charterse a Ali-Knight je další formou cestovní ruch vinařský a gastronomický cestovní ruch.

Vinařský cestovní ruch, je cestovní ruch, kdy jsou účastníci „*motivováni poznáváním způsobu pěstování vína v tradičních vinařských oblastech, návštěvami vinohradů, ochutnávkami vín, procítěním atmosféry vinných sklípků, vináren a vinoték, nákupem archivních i nových vín*“ (Zelenka, 2012, s. 605) V České republice je tento typ cestovního ruchu typický právě pro Jihomoravský kraj.

Gastronomický, gurmánský, kulinářský cestovní ruch je dle Zelenky a Páskové forma cestovního ruchu, kdy jsou účastníci *motivováni „požitkem z konzumace, kultury stolování, testování a seznamování se s vybranými pokrmy a nápoji.“* (Zelenka, 2012, s. 192)

3.1.5 Druhy cestovního ruchu

Cestovní ruch dle místa realizace – členění dle území, na kterém cestovní ruch probíhá

- Domácí cestovní ruch, při kterém účastníci cestovního ruchu nepřekračují hranice své země.
- Zahraniční, při němž vždy dochází k překračování hranic. Zahraniční cestovní ruch můžeme dále dělit na **výjezdový** cestovních ruch neboli zahraniční cestovní ruch pasivní – „outgoing“ (výjezdy občanů dané země do zahraničí). Dále na **příjezdový** cestovní ruch nebo také zahraniční cestovní ruch aktivní – „incoming“ (příjezdy zahraničních návštěvníků do dané země). A třetí je tranzitní cestovní ruch, který se týká zahraničních účastníků, kteří projíždějí území určitého státu s tím, že cíl účasti na cestovním ruchu je uskutečňován na území dalšího státu.
- Cestovní ruch světový, jenž zahrnuje veškerý cestovní ruch světový, kde dochází k překračování hranic. Jedná se o souhrn veškerého příjezdového a výjezdového cestovního ruchu všech států světa. (aktivní i pasivní)
- Cestovní ruch světa, jenž představuje veškerý cestovní ruch, který je na světě realizován. Je to tedy souhrn domácího a zahraničního cestovního ruchu všech států světa.

Cestovní ruch dle vztahu k platební bilanci státu – je zde zdůrazňováno kritérium účinku cestovního ruchu na národní ekonomiku ve vztahu k zahraničí. (vliv na platební bilanci státu)

- Zahraniční cestovní ruch aktivní, zahrnující příjezdy zahraničních návštěvníků do určité země. Pobyt návštěvníků v dané zemi znamená spotřebu zboží a služeb na daném navštíveném místě a s tím spojené hrazení tohoto zboží a služeb z devizových prostředků návštěvníků. Což znamená příliv deviz do platební bilance státu a v důsledku kladný vliv na ni.
- Zahraniční cestovní ruch pasivní, jež pojednává o výjezdech obyvatel určitého státu do zahraničí, kdy je jejich pobyt, spotřeba zboží a služeb je realizována za vyvezené devizové prostředky. Což pro stát znamená odliv devizových prostředků a s tím spojený pasivní vliv na platební bilanci státu.

Cestovní ruch dle délky pobytu

- Krátkodobý, s pobytem zpravidla do tří přenocování.
- Dlouhodobý, charakteristický pobytem delším, než jsou 3 přenocování, ne však více než šest měsíců v domácím cestovním ruchu, a ne více než jeden rok v zahraničním cestovním ruchu.

Cestovní ruch podle způsobu zabezpečení cesty a pobytu – záleží na skutečnosti, kdo zajišťuje cestu a pobyt účastníků na cestovním ruchu

- Organizovaný, je ten cestovní ruch, který je zajišťován s pomocí cestovní kanceláře či jiných subjektů poskytujících zprostředkovatelské služby. Účastník si kupuje ucelený zájezd, nejméně však dvě základní služby.
- Neorganizovaný, kdy si veškeré služby zajišťuje účastník cestovního ruchu s vlastní pomocí.

Cestovní ruch dle počtu účastníků

- Individuální, kdy účastník cestuje sám nebo s rodinou.
- Skupinový, kdy je cesta a pobyt zajišťována hromadně pro kolektivy lidí.

Cestovní ruch dle způsobu financování

- Komerční, kdy si veškeré náklady spojené s účastí na cestovním ruchu účastník platí zcela sám.
- Sociální, kdy je část nákladů uhrazena s pomocí nějaké instituce či organizace.

Cestovní ruch dle věků účastníků

- Cestovní ruch dětí, při kterém se většinou jedná o organizované pobyty dětí do 15 let, bez rodičů. Různé pobytové, sportovní či jinak zaměřené tábory, školy v přírodě, školní výlety a další.
- Cestovní ruch mládeže neboli mladých lidí, obvykle ve věku od 15-24 let. Do skupiny patří mládež, která nejezdí na dovolenou se svými rodiči a zároveň ještě nejezdí se svojí vlastní rodinou.
- Cestovní ruch seniorů, důchodců, který je soustředěn na osoby takzvaného třetího věku.
- Cestovní ruch rodin s dětmi
- Cestovní ruch věkové skupiny lidí mezi 40-50, tuto skupinu můžeme oddělit samostatně, jelikož většina lidí v tomto věku už má odrostlé děti, dostatek volného času, jsou v dobrém fyzickém stavu a v ekonomicky činném období. A to jim většinou umožňuje intenzivně cestovat.

Cestovní ruch dle převažujícího prostředí pobytu

- Městský cestovní ruch, s převážně krátkodobým charakterem. Hlavním cílem návštěvy bývají turisticky zajímavá města, jejich historické památky a další atraktivity.
- Venkovský cestovní ruch, který je většinou realizován v příznivém prostředí venkova. Může se jednat o pobyty na farmách, statcích či jiných zemědělských hospodářství.
- Lázeňský cestovní ruch, čehož je převážně součástí dlouhodobý pobyt s léčením, ve zdravotně příznivém prostředí lázeňských prostorů.
- Cestovní ruch ve střediscích cestovního ruchu, což může být například horské či přímořské středisko.

Další kritéria, která jsou užívána v typologii cestovního ruchu:

- Dle ročního období (letní, zimní, sezónní, mimosezónní)
- Dle způsobu ubytování (hotel, motel, stan, lůžkové vozy)
- Dle použitého dopravního prostředku (doprava: železniční, silniční, vodní, speciální)

(Indrová, 2009)

Cestovní ruch dle použitého dopravního prostředku

- Motorizovaný cestovní ruch, který označuje formu cestovního ruchu spojenou s využitím dopravního prostředku, nejčastěji automobilu či motocyklu. Je spojen také s rychlostí přepravy a s nezávislostí na hromadné osobní dopravě. Součástí může být i autobusový cestovní ruch, který je využíván pro přepravu většího kolektivu lidí.
- Železniční cestovní ruch, který souvisí s přepravou cestujících po železnici. Může se jednat o přepravu cestujících v sedě či v lůžkovém nebo lehátkovém voze. Především se to týká organizovaného cestovního ruchu, kdy cestovní kancelář je organizátorem. Většinou je součástí i stravovací služba.
- Letecký cestovní ruch, je forma cestovního ruchu organizována cestovní kanceláří letecké společnosti. Ve většině případů je tato forma spojená i s klasickou pozemní dopravou. Dále je tato forma přepravy nejrychlejší, avšak projeví se to pouze při přepravě na větší vzdálenost.
- Lodní cestovní ruch, kdy může jít o linkové či rekreační plavidlo. Tato forma je spojená s pobytem na říční, mořské lodi nebo jachtě. (Hesková, 2011)

Dle Vystoupila Jiřího a Šauera Martina uvedený výčet druhů není úplný. „*Doplňují ho mnohé smíšené formy, které není možné jednoznačně přiřadit k jednomu druhu anebo formě cestovního ruchu. Výrazná změna v motivaci jakož i vliv vnějších faktorů vede k neustálé tvorbě nových variant forem a druhů cestovního ruchu. Tato skutečnost se projevuje ve snižující se popularitě zájezdů a příklonu k individuálním formám cestovního ruchu.*“ (Vystoupil, 2006, s. 40)

3.1.6 Mezinárodní cestovní ruch

Tabulka 2 Mezinárodní příjezdy turistů (2010-2019) – Svět celkem, v milionech

2010	2017	2018	2019
956	1 329	1 408	1 460

Zdroj: Vlastní zpracování dle webových stránek e-unwto.org

Mezinárodní příjezdy turistů od roku 2010 do 2019, mezi těmito roky zaznamenáváme rozdíl 504 milionů. Od roku 2010 mezinárodní příjezdy turistů rostly, avšak v pozdějších letech nebyl vidět tak markantní rozdíl. (International Tourism Highlights, 2019 edition, 2019)

Dle UNWTO bylo odvětví cestovního ruchu v roce 2020 nejvíce zasaženým odvětvím v důsledku vypuknutí celosvětové pandemie (COVID-19). Byla zasažena jak poptávka, tak nabídka po cestování. Vzhledem k stále se vyvíjející situaci je příliš brzy na úplný odhad dopadů této pandemie. Avšak UNWTO bere v potaz scénář z roku 2003, kdy bylo narušeno cestování v důsledku SARS. Odhaduje, že v roce 2020 by mohly klesnout mezinárodní příjezdy turistů mezi 20-30 % (oproti předpovědi z ledna 2020, kdy byl odhadován nárůst 3-4 %). (TOURISM AND COVID-19, 2020)

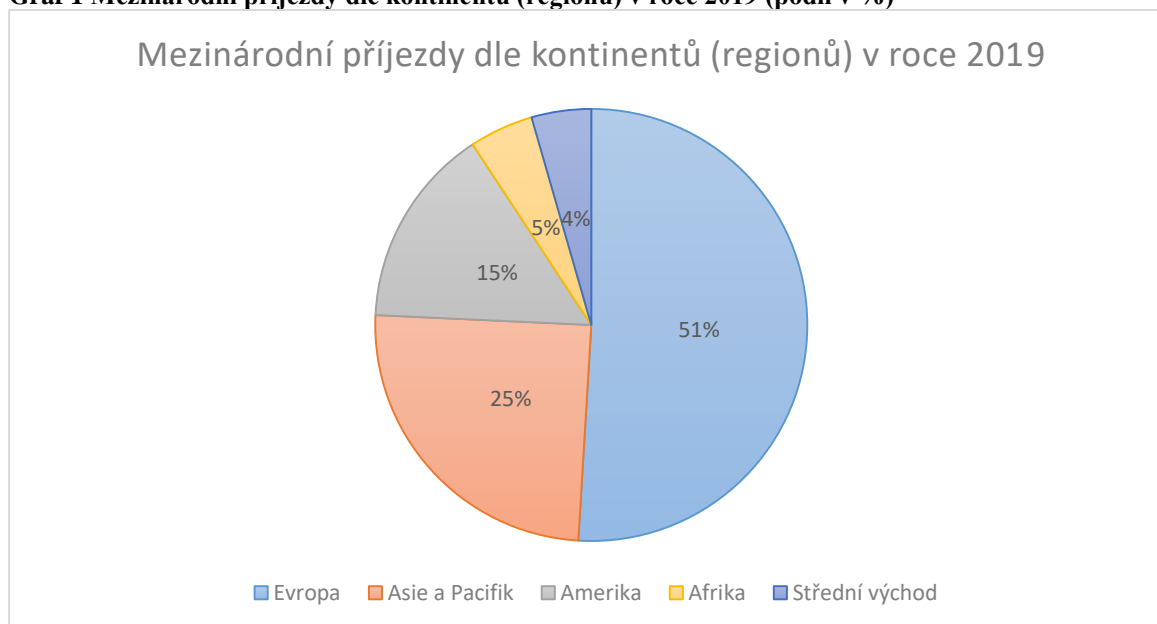
Tabulka 3 Příjmy z mezinárodního cestovního ruchu (v mld. dolarů) – Svět celkem

2010	2017	2018	2019
980	1 346	1 460	1 481

Zdroj: Vlastní zpracování dle webových stránek e-unwto.org

Celosvětové příjmy z cestovního ruchu v miliardách dolarů mezi lety 2010 a 2019 se lišily o 501 miliard dolarů. Dle předpovědi UNWTO ze dne 13. března 2020 by se mohla do statistik promítnout ztráta kvůli pandemii až do výše 30 až 50 miliard dolarů. Avšak UNWTO zdůrazňuje, že jakékoli odhady nemusí být přesné z důvodu nejistého vývoje. (TOURISM AND COVID-19, 2020)

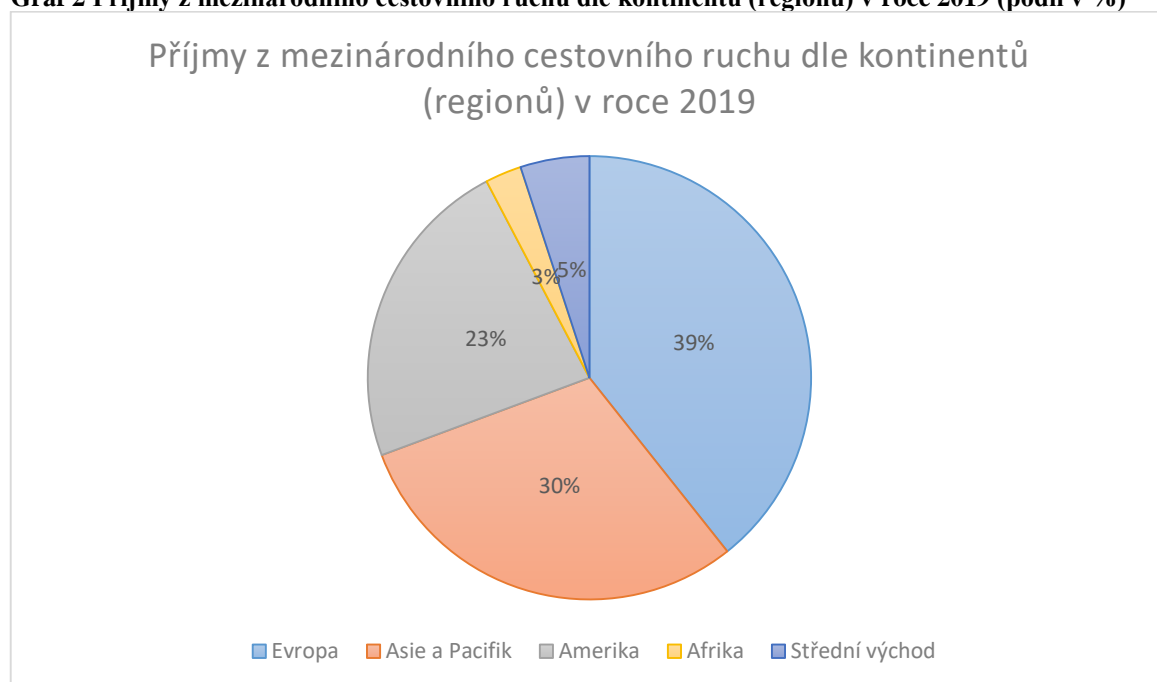
Graf 1 Mezinárodní příjezdy dle kontinentů (regionů) v roce 2019 (podíl v %)



Zdroj: vlastní zpracování dle webových stránek e-unwto.org

V grafu č.1 mezinárodní příjezdy dle kontinentů (regionů) za rok 2018 můžeme vidět, že Evropa byla v tomto roce nejnavštěvovanější a to z 51 %, druhým nejnavštěvovanějším byla Asi a Pacifik z 25 %, další v pořadí byla Amerika z 15 %, Afrika z 5 % a Střední východ ze 4 %.

Graf 2 Příjmy z mezinárodního cestovního ruchu dle kontinentů (regionů) v roce 2019 (podíl v %)



Zdroj: vlastní zpracování dle webových stránek e-unwto.org

V grafu č.2 jsou uvedeny podíly z celkových příjmů z mezinárodního cestovního ruchu dle kontinentů (regionů) za rok 2019. Evropa měla v tomto roce nejvyšší příjmy, s 39 %, odpovídá to tedy hodnotám v grafu č.1, kdy je Evropa současně nejnavštěvovanějším kontinentem. Druhým v pořadí je Asie a Pacifik, což také odpovídá grafu č.1. Kontinent Amerika má také příjmy odpovídající návštěvnosti. Avšak pořadí nesedí u Středního východu, s 5 % je na čtvrtém místě, a co se týče návštěvnosti, je na místě posledním. A dále nesedí u Afriky, kdy je s 3 % na místě posledním. Z toho můžeme odvodit nižší průměrné výdaje na turistický pobyt v Africe ve srovnání s oblastí Středního východu.

3.1.7 Cestovní ruch v České republice

Tabulka 4 Příjezdy zahraničních turistů do České republiky

2010	2017	2018	2019
8 629 000	13 665 000	14 283 000	-

Zdroj: vlastní zpracování dle webových stránek e-unwto.org

Mezi lety 2010 a 2018 byl rozdíl v počtu zahraničních turistů, kteří přijeli do České republiky, 5 654 milionů. Za rok 2019 nejsou informace o příjezdech zahraničních turistů prozatím dostupné.

Tabulka 5 Příjmy České republiky z mezinárodního cestovního ruchu v mil. dolarů

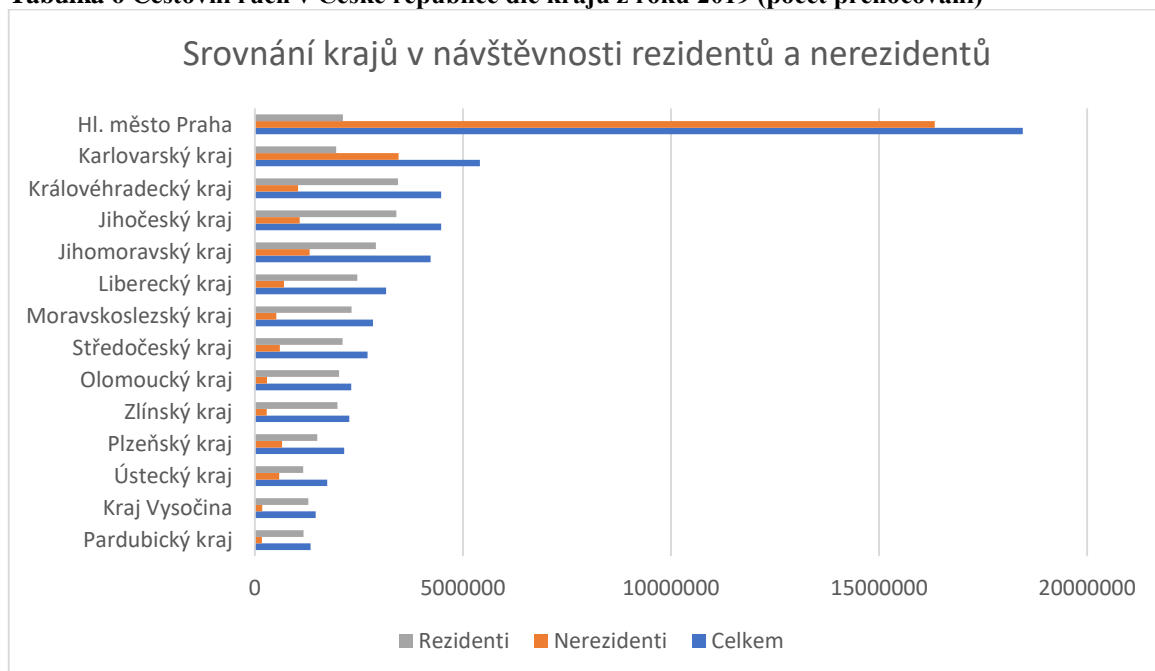
2010	2017	2018	2019
7 172	6 933	7 451	7 303

Zdroj: vlastní zpracování dle webových stránek e-unwto.org

Tabulka číslo 5 vyjadřuje příjmy České republiky z mezinárodního cestovního ruchu v milionech dolarů. V roce 2010 byly příjmy 7 172 milionu dolarů, v roce 2017 byly příjmy nižší o 239 milionu dolarů. V porovnání s tabulkou číslo 4, kde jsou vyjádřeny příjezdy zahraničních turistů do České republiky, přijelo do země v roce 2017 o 5 036 milionů více turistů než v roce 2010 a přesto byly příjmy v roce 2017 nižší.

3.1.7.1 Cestovní ruch dle krajů v České republice

Tabulka 6 Cestovní ruch v České republice dle krajů z roku 2019 (počet přenocování)



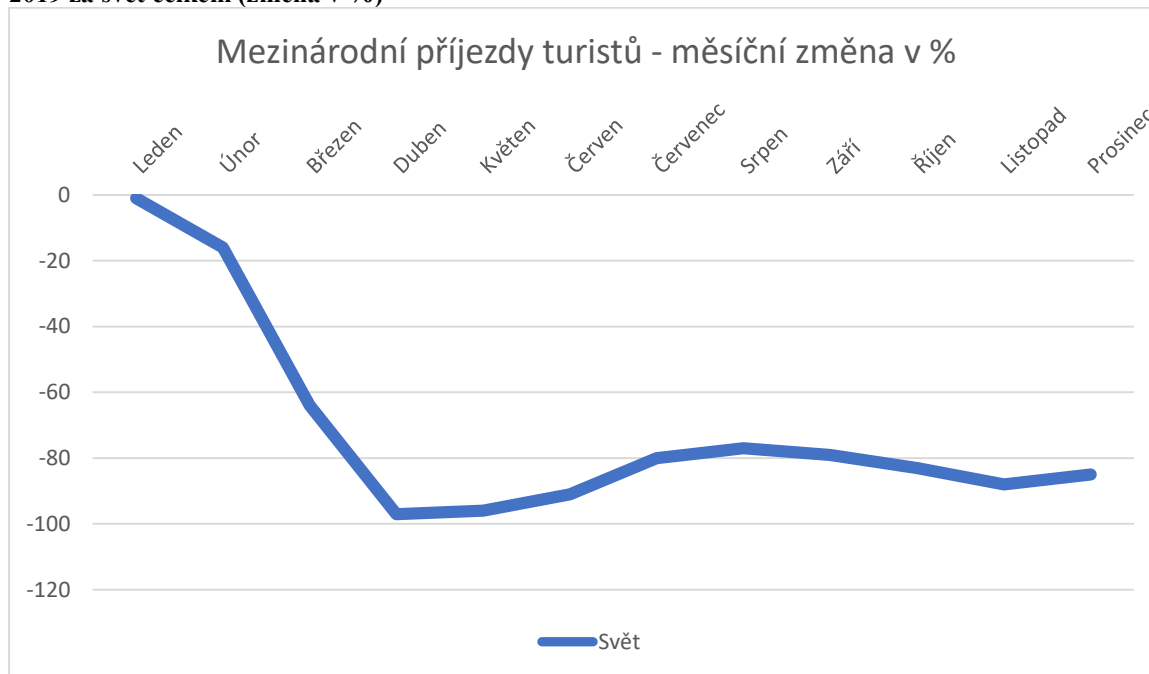
Zdroj: vlastní zpracování dle webových stránek czso.cz

Z hlediska celkového počtu přenocování turistů v České republice v roce 2019 připadlo 27 182 761 na nerezidenty a 29 827 136 na rezidenty. Z tabulky č. 6 můžeme vidět, že nejvíce navštěvovaným bylo hlavní město Praha s celkem 18 456 261 přenocování, z toho 16 340 315 nerezidentů. Další v pořadí byl Karlovarský kraj, který navštívilo celkem 5 404 973 turistů, z toho 3 452 823 nerezidentů. Na dalším místě se umístil Královéhradecký kraj s celkovým počtem 4 480 162 a z toho 1 039 695 nerezidentů. Dále Jihočeský kraj, s celkovým počtem 4 473 864, z toho 1 073 712 nerezidentů. Posléze Jihomoravský kraj, ve kterém přenocovalo celkem 4 225 133 turistů a z toho 1 316 452 nerezidentů. Dále Liberecký, Moravskoslezský, Středočeský, Olomoucký, Zlínský, Plzeňský, Ústecký kraj, kraj Vysočina a poslední Pardubický kraj.

Jelikož je cestovní ruch odvětvím, které pozitivně ovlivňuje zaměstnanost, má vliv na příjmy místních rozpočtů a tím i podporuje rozvoj investičních aktivit v krajích, bylo by pro Jihomoravský kraj velice přínosné, kdyby se z aktuálního jednostranného orientování na hlavní město Prahu diverzifikoval i do ostatních krajů České republiky.

3.1.8 Cestovní ruch a COVID-19

Graf 3 Mezinárodní příjezdy turistů podle měsíců v roce 2020 ve srovnání se stejným obdobím roku 2019 za svět celkem (změna v %)



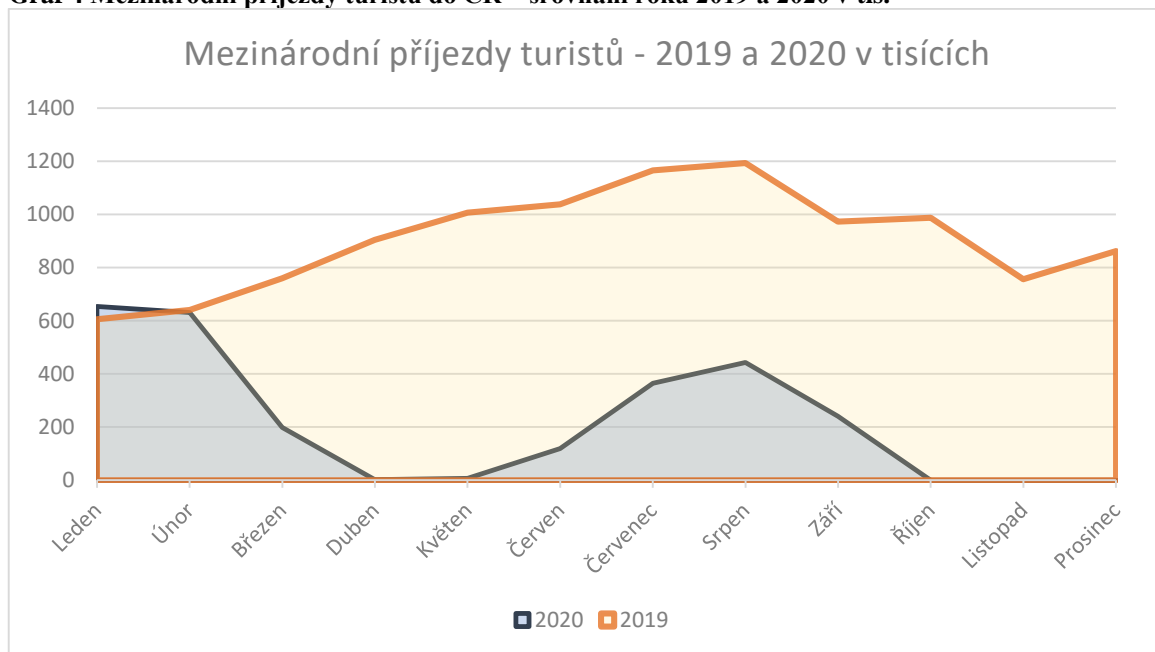
Zdroj: vlastní zpracování dle webových stránek e-unwto.org

V současné době čelíme bezprecedentní celosvětové zdravotní, sociální a ekonomické krizi spojené s pandemií COVID-19. Graf č. 3 za svět celkem dokládá výrazný propad mezinárodního cestovního ruchu, kdy je znázorněna procentická změna počtu turistů v roce 2020 ve srovnání se stejným měsícem roku 2019. Cestování a cestovní ruch patří mezi nejvíce zasažená odvětví. Po celý rok (s výjimkou ledna 2020) mezinárodní příjezdy klesaly na celém světě. Největší pokles byl zaznamenán v dubnu, kdy ve srovnání s rokem 2019 došlo v roce 2020 k poklesu o 97 %. Později v letních měsících, v červnu, červenci a srpnu, se křivka mírně zvedla, avšak ne markantně. Od září se pokles mezinárodních příjezdů turistů opět prohluboval. (INTERNATIONAL TOURISM AND COVID-19, 2020)

Odhadovaný pokles mezinárodního cestovního ruchu odpovídá ztrátě přibližně 1 miliardy příjezdů a ztrátě příjmů o 1,1 bilionu dolarů. Tento pokles by mohl vyústit v odhadovanou ekonomickou ztrátu celosvětového HDP ve výši více než 2 biliony dolarů. Do budoucna se očekává, že zavedení vakcíny bude postupně zvyšovat důvěru turistů a současně bude přispívat ke zmírnění cestovních omezení.

Dle UNWTO a jejich scénářů na období od 2021 do 2024, se předpokládá pomalé oživení mezinárodního cestovního ruchu v druhé polovině roku 2021. Avšak na úroveň, která byla v roce 2019, by se mohl mezinárodní cestovní ruch vrátit teprve za 2,5 až 4 roky. (World Tourism Barometr, 2020)

Graf 4 Mezinárodní příjezdy turistů do ČR – srovnání roku 2019 a 2020 v tis.



Zdroj: vlastní zpracování dle webových stránek e-unwto.org

Grafu č. 4 poskytuje data o mezinárodních příjezdech turistů do České republiky ve srovnání roku 2019 s rokem 2020. Data za rok 2020 byla dostupná jen do října. Z grafu č. 4 je možno vyčíst, že jediným měsícem, kdy byly mezinárodní příjezdy turistů vyšší než v roce minulém, byl leden. Od února do května mezinárodní příjezdy jen klesaly. Od června do srpna byl zaznamenán mírný růst a v září opět pokles. V budoucnu se předpokládá, že poroste zájem o domácí cestovní ruch. (INTERNATIONAL TOURISM AND COVID-19, 2020)

3.2 Jihomoravský kraj

Jihomoravský kraj je jedním ze čtrnácti krajů České republiky. Je to samosprávná územní jednotka ČR, která byla ustanovená správní reformou - 1. ledna 2000. Do 30. května 2001 se teď už Jihomoravský kraj nazýval Brněnský kraj. Krajským městem je Brno, které je současně i největší město Moravy a druhé největší město České republiky. Plochou a počtem obyvatel je kraj čtvrtý v pořadí. (David, 2007)

Je vymezen okresy Blansko, Brno-město, Brno-venkov, Hodonín, Břeclav, Znojmo a Vyškov a je rozčleněn na 21 správních obvodů obcí s rozšířenou působností. Jak název napovídá, poloha kraje se nachází na jihu Moravy. V rámci Evropské unie má kraj za sousedy Slovensko a Rakousko, v rámci republiky sousedí s krajem Jihočeským, Vysočinou a krajem Pardubickým, Olomouckým a Zlínským.

Hejtmanem byl do 11. listopadu 2020 JUDr. Bohumil Šimek, který se narodil v roce 1959 v Brně, který se v roce 1991 stal držitelem titulu JUDr. z Právnické fakulty Masarykovy univerzity. (HEJTMAN JIHOMORAVSKÉHO KRAJE, 2016)

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje 11. listopadu 2020 na zasedání rozhodlo o novém hejtmanovi, kterým se stal Mgr. Jan Grolich (KDU-ČSL) a náměstkem pověřeným zastupováním hejtmana byl zvolen Lukáš Dubec (Piráti). Mgr. Jan Grolich se narodil v roce 1984 v Brně. Vystudoval právo na Právnické fakultě Masarykovy univerzity. V roce 2020 byl lídrem KDU-ČSL a obhájil mandát zastupitele kraje s 12 172 preferenčními hlasy. (PROBĚHLO USTAVUJÍCÍ ZASEDÁNÍ JIHOMORAVSKÉHO ZASTUPITELSTVA, HEJTMANEM SE STAL JAN GROLICH, 2020)

3.2.1 Rozdělení Jihomoravského kraje

Jihomoravský kraj se rozděluje na 7 okresů, kterými jsou Blansko, Brno-venkov, Brno-město, Břeclav, Vyškov, Hodonín a Znojmo, má 673 obcí, které jsou rozděleny na 21 správních obvodů obcí s rozšířenou působností. Sídlní struktura Jihomoravského kraje je od roku 2006 stálá, tvoří ji 50 měst, 39 městysů, 583 obcí a 1 vojenský újezd. Z toho téměř třetina obyvatel žila v krajském městě, ve městech kraje žilo 734 200 obyvatel a podíl městského obyvatelstva tvořil 61,6 % obyvatel.

Obec s největším počtem obyvatel je Brno (381 346 obyvatel), okres Brno-město. Pak je také v Jihomoravském kraji 5 okresních měst ve velikostní skupině 20 až 50 tisíc obyvatel. Naopak je v kraji 109 obcí, ve kterých žije méně jak 200 obyvatel. Obcí

s nejmenším počtem obyvatel jsou Zblovce (43 obyvatel), okres Znojmo a vojenský újezd Březina nemá žádné obyvatele. (Nej ... Jihomoravského kraje, 2020)

3.2.2 Obyvatelstvo Jihomoravského kraje

Dle statistického úřadu k datu 31. 12. 2019 žilo v kraji 1 191 989 obyvatel, přitom se za rok počet navýšil o 4 322 osob. Přičemž nejvíce obyvatelstva přibylo v okrese Brno-venkov. Migrační přírůstek obyvatel od roku 2003 neustále trvá. Počet cizinců dosáhl v roce 2019 maxima, 52 700 osob. Podle státní příslušnosti bylo nejvíce osob ze Slovenska, 13 600 osob. (STATISTICKÁ ROČENKA JIHOMORAVSKÉHO KRAJE, 2020)

3.2.3 Geografie Jihomoravského kraje

Dle Dolečka Jana je s výměrou 7 195 km² čtvrtým největším krajem. Dle statistického úřadu došlo v roce 2016 ke změně a rozloha kraje k 31. 12. 2019 činila 7 188 km². Na jeden kilometr čtvereční připadalo 165,8 obyvatel a hustota osídlení byla tak mezi kraji třetí nejvyšší, po Praze a Moravskoslezském kraji. Největší hustota zalidnění byla v Brně, 1 656,7 obyvatel na km² a v Kuřimi, 303 obyvatel na km² a v Hodoníně, 212,2 obyvatel na km². (Jihomoravský kraj, 2008)

Krajinný reliéf je na severu vrchovatý a přechází k rovinaté jižní části. Největšími řekami v kraji jsou Dyje, Jihlava, Svatava, Morava a Svitava. (David, 2007)

Území kraje nabízí čtyři různé charaktery krajiny. Severní část nabízí nejstarší chráněnou krajinnou oblast, Moravský kras. Jižní část kraje je z větší části rovinatá, s poli, loukami, vinicemi, lužními lesy a vybudovanými vodními plochami. Ve východní části se krajina pozvolna zdvíhá do kopců Bílých Karpat. Kolem města Brna je krajina ovlivněna existencí městské aglomerace.

Nejvýše položeným bodem je Durda s výškou 842 m n.m. v okrese Hodonín. Naopak nejnižší položeným bodem je soutok řek Moravy a Dyje, 150 m n.m., okres Břeclav. (STATISTICKÁ ROČENKA JIHOMORAVSKÉHO KRAJE, 2020)

3.2.4 Historie

Současný Jihomoravský kraj se do 30. května 2001 nazýval Brněnský kraj. A k 1. lednu 2005 bylo přesunuto 25 obcí z Vysočiny přesunuto do Jihomoravského kraje. Jižní Morava je proslavená také Dolními Věstonicemi, kde se našly památky z doby lovců mamutů, z nich nejznámější památkou je věstonická Venuše. Jižní Morava byla také jedním

z center Velkomoravské říše v 9. a 10. století. A jednou z nejvíce známých událostí byla bitva tří císařů u Slavkova, která se odehrála 2. prosince 1805. Císař Napoleon vyhrál nad rakouským císařem Františkem a ruským carem Alexandrem. (David, 2007)

3.2.5 Ekonomické ukazatele

Dle statistického úřadu dosáhl regionální HDP Jihomoravského kraje v roce 2019 hodnoty 601 779 mil. Kč běžných cen, v přepočtu to tedy představovalo 505 896 Kč na jednoho obyvatele. Rok 2018 představoval dosavadní maximum v přepočtu HDP na jednoho obyvatele. Kraj se v roce 2018 na republikovém HDP podílel z 10,8 %, a tudíž byl mezi kraji 3. nejvyšší. V roce 2019 přepočet HDP na jednoho obyvatele mírně klesl na 10,5 %. Výše podílu tak téměř odpovídá podílu obyvatelstva v kraji na obyvatelstvu České republiky. Republikový průměr výše HDP na jednoho obyvatele z obrovské míry ovlivňuje hlavní město Praha, a to svou vysokou ekonomickou úrovní, v roce 2019 bylo HDP na obyvatele 1 190 611 Kč a podíl vykazoval jednu čtvrtinu. Hlavní město ovlivňuje ukazatel do té míry, že všechny ostatní kraje jsou pod průměrem ČR. Avšak Jihomoravský kraj se řadí na druhé místo v pořadí. Pro zajímavost nejnižší hodnota HDP byla v Karlovarském kraji, 341 512 Kč na jednoho obyvatele s podílem na celkovém HDP 1,75 %.

Ve skladbě hrubé přidané hodnoty podle sektorů se zvyšuje podíl sektoru služeb, ale na úkor podílu zemědělství a průmyslu. V roce 2019 primární sektor (zemědělská odvětví) HPH dosáhl na 2,6 %. Dále v roce 2019 činil podíl sekundárního sektoru, který zahrnuje dobývání nerostných surovin, průmysl a stavebnictví, 26,1 %. A terciární sektor, který tvoří oblast služeb, obchodu, stravování, dopravy, ubytování, podnikatelské činnosti, veřejné správy, vzdělání, zdravotnictví atd., dosáhl v roce 2019 na hodnotu 64,3 %.

Průměrná hrubá měsíční mzda v Jihomoravském kraji v roce 2019 činila 35 356 Kč. U mužů tato částka dosahovala na 38 545 Kč a 31 356 Kč u žen. Průměrná hrubá měsíční mzda byla ve srovnání s jinými kraji třetí nejvyšší. Oproti roku 2018 se tato mzda zvýšila o 2 717 Kč.

V roce 2019 podle výsledků VŠPS žilo v Jihomoravském kraji 999 000 obyvatel starších patnácti let. Pracovní sílu tvořilo 600 700 osob, z toho 332 000 mužů a 268 600 žen. Pracovní sílu tvořilo 588 000 zaměstnaných a 12 700 nezaměstnaných. V již zmiňovaném roce tvořila obecná míra nezaměstnanosti 2,1 % a byla tak pátá nejvyšší mezi kraji a mírně nad úrovní ČR, kde byla 2 %. Podíl nezaměstnaných osob na obyvatelstvu činil 3,48 %.

V mezikrajském porovnání byl tento podíl třetí nejvyšší. Pro zajímavost byl nejvyšší podíl nezaměstnaných vykázán v Moravskoslezském kraji s 4,44 % a nejnižší v Praze s 1,90 %. (STATISTICKÁ ROČENKA JIHOMORAVSKÉHO KRAJE, 2020)

3.3 Cestovní ruch v Jihomoravském kraji

3.3.1 Realizační podmínky Jihomoravského kraje

V roce 2019 v Jihomoravském kraji nabízelo své služby 857 hromadných ubytovacích zařízení. K dispozici bylo 45 360 lůžek v 18 233 pokojích. Ve srovnání s rokem 2013 se počet ubytovacích zařízení snížil o 15, avšak počet míst pro stany a karavany se zvýšil o 1 138 míst. Ve stejném roce využilo ubytovacích služeb přes 2,1 milionu hostů, kteří tam přespali více než 4,2 milionu nocí. Více než 60% hostů se ubytovalo v hotelech, upřednostňovali také hotely vyšších kategorií.

V roce 2019 činila délka silnic a dálnic 4 446 km, z toho 160 km dálnic a 4 286 silnic. Přeprava cestujících veřejné autobusové dopravy v rámci kraje čítala 62 249 000 přepravených osob. Městská hromadná doprava přepravila celkem 365,5 milionu osob, z toho nejvíce používaným dopravním prostředkem byly tramvaje s 195,2 miliony přepravených osob. Provozní délka železničních tratí činila 783 km celkem. Přeshraniční spojení je do Rakouska a na Slovensko. Krajem prochází 1. a 2. železniční koridor. Vodní doprava měla délku 45 km.

Významnou roli z hlediska zahraničních vazeb, včetně turistických příjezdů, má letiště Brno – Tuřany. V roce 2019 odbavilo 543 633 cestujících a je dnes druhým největším letišťem v ČR. Pravidelné osobní letecké linky v roce 2020 vedly do Londýna, Milána a Berlína. V současné době, v souvislosti s epidemiologickou situací, byl na nich provoz přerušen. Od března 2021 se počítá s obnovou linky do Londýna a od dubna 2021 by měl být zřízen i nový spoj do Kyjeva. V zimním období 2020/2021 tak fungují, v rámci pravidelné letecké dopravy, pouze nákladní linky. Zejména v letních měsících jsou ve velkém rozsahu z Brna vypravovány i charterové turistické lety. (BRNO AIRPORT, 2020)

Instalovaných pevných přípojek k internetu téhož roku celkem bylo 947,4 tisíc. Z nich bylo aktivních 272,6 tisíc a neaktivních 674,8 tisíc. Počítače vlastnilo v Jihomoravském kraji 79,4 % domácností a internet celkem 81,4% domácnostní. (STATISTICKÁ ROČENKA JIHOMORAVSKÉHO KRAJE, 2020)

3.3.2 Kulturní atraktivita Jihomoravského kraje

Kulturní atraktivita neboli kulturní památka je souborem movitých a nemovitých věcí nebo jen movitá či nemovitá věc, která je významným dokladem historického vývoje. Tato památka může mít přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem či mít významný vztah k důležitým jevům, osobnostem a událostem dějin a kultury. Kulturní památky jsou ve většině států předmětem ochrany s možností převozu do zahraničí. (Zelenka, 2012)

Dle ministerstva kultury, lze prohlásit za kulturní památku movitou a nemovitou věc, popřípadě jejich soubory, které jsou pro společnost významným dokladem historického vývoje, prostředí společnosti či životního způsobu. Z památky se stává zdroj poznání minulosti a duchovně obohacuje i přítomnost. Mají pro společnost význam pro jejich historické, umělecké, revoluční, vědecké či technické hodnoty.

Památkový fond obsahuje zejména:

- 1) movité památky a jejich soubory, ke kterým patří zejména památky malířství, sochařství, památky technické a archeologické, památky uměleckých řemesel apod.
- 2) nemovité památky a jejich soubory, které ukazují vývoj společnosti a stavební kultury. Jsou jimi například hrady a zámky, kostely, kláštery, zemědělské usedlosti, brány, hradby, historické zahrady a parky apod.
- 3) soubor movitých a nemovitých věcí, které nám připomínají historické osobnosti či události
- 4) chráněná památková území, čímž jsou památkové rezervace či zóny vesnické, městské, archeologické, krajinné nebo specifická památkově chráněná území, kterými může být například území s archeologickými nálezy.
- 5) Národní památkový ústav eviduje všechny kulturní památky v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky. Každý půlrok ministerstvo kultury vydává přehled nových prohlášení o kulturních památkách. (Kulturní památky, 2009)

V památkovém katalogu národního památkového ústavu je uvedeno přes 250 kulturních dědictví v Jihomoravském kraji. Z movitých památek uveden například obraz Madona z Veveří, který náleží mezi nejvýznamnější gotická malířská díla v České republice a s největší pravděpodobností vznikl v polovině 14. století či sousoší sv. Cyrila a Metoděje, které je umístěno na Petrově v Brně.

Hrad Veveří, hrad Osiky, hrad Bítov, hrad Pernštejn nebo zámek Lednice či vila Tugendhat, které jsou zapsány v seznamu UNESCO a mnoho dalšího z nemovitých památek.

A z chráněných památkových území je to například ochranné pásmo pro historické jádro města Brna, Vranovsko-Bítovsko, ochranné pásmo městské zóny Lomnice či Veselí nad Moravou a mnoho dalších území. (Ústřední seznam kulturních památek)

3.4 Technické atraktivity

Je všeobecně známo, že je v České republice spousta kulturních a historických památek. Je tu ale i mnoho technických památek, které někdy nejsou tak známé, avšak právě technické památky *„jsou cenným svědectvím o dovednosti českých rukou, o jejich významném podílu na rozvoji techniky i průmyslu.“* (Novotná, 2004, s. 5)

Kulturní bohatství naší společnosti tvoří i technické a průmyslové dědictví. Má pro lidstvo význam pro pochopení civilizačního vývoje. Mezi tyto památky se řadí doklady vědy, výroby a techniky, tudíž objekty a zařízení, které souvisí s těžbou, výrobou, dopravou a skladováním. Toto dědictví reprezentuje dochované hmotné doklady výrobních činností, ale zahrnuje i vědecké zkušenosti, výzkumné, architektonické, umělecké a sociální zkušenosti, včetně jejich propojení v rámci Evropy či světa. (Technické památky)

Dle Zelenky a Páskové je technická památka neboli technická atraktivita stavba nebo technické zařízení, které je *„jedinečné nebo zajímavé svým provedením, vztahem k okolním stavbám či krajině, velikosti, historickým nebo současným významem, designem apod.“* (Zelenka, 2012, s. 564)

3.4.1 Členění technických památek

Památky komunikačního stavitelství, kterými jsou například silniční, železniční mosty, železniční tratě, viadukty, lávky apod.

Památky hornictví a hutnictví, do kterých se řadí uhelné či rudné doly, hamry, vysoké pece, hutě apod.

Památky textilní výroby, do kterých patří prádelny, tírny lnu či textilky apod.

Památky výroby sklářské a keramické, jimiž jsou například porcelárky či sklárny

Památky vodního stavitelství, kterými jsou vodní nádrže, hráze, vodní elektrárny, vodní kanály či přehrady

Památky zpracování zemědělských produktů, kam se řadí větrné mlýny, vodní mlýny nebo pivovary

Ostatní technické památky, jako jsou například papírny, mincovny, vysílače, bludiště, výstaviště, kolonády apod.

(Vystoupil, 2006)

Dle národního památkového ústavu je v současné době registrováno více než 2500 technických objektů a zařízení jako motivá či nemovitá kulturní památka. V registru jsou z 37% zastoupeny památky komunikačního stavitelství, z 26% památky vodního stavitelství, z 19% památky na zpracování zemědělských produktů, z dalších 9% památky hornictví a hutnictví, ze 4% jsou zastoupeny ostatní technické památky, ze 3% památky výroby sklářské a keramické a z posledních 2% jsou to památky textilní výroby. (Vystoupil, 2006)

3.4.2 Technické památky v krajích ČR

Největší zastoupení technických památek náleží **Jihočeskému kraji**, ve kterém se zaznamenává 26 technických památek, nejzáměššími jsou kamenný most ve Stádleci, koněspřežná železnice, která vede z Českých Budějovic do Lince, Rožmberská rybníční soustava či gotický kamenný most v Písku. Jsou to tedy především technické památky komunikačního a vodního rázu.

Shodně je na tom Liberecký a Jihomoravský kraj, v krajích je 19 technických památek. V **Libereckém kraji** jsou to především památky textilní a sklářské výroby. Patří tam však i přehradní hráze nádrže Mšeno nebo Harcov a také dřevěný most v Bystré nad Jizerou či kamenný železniční viadukt v Sychrově. Nejznámější technickou památkou z tohoto kraje je horský hotel a vysílač Ještěd.

V **Jihomoravském kraji** je nejpočetnější koncentrace památek typu větrný mlýn, kterými jsou Rudice, Kloubouky u Brna nebo Kuželov. Dalšími památkami jsou zámecký most v Milovicích, závěsná lávka ve Vranově nad Dyjí či Bařův kanál. V Jihomoravském kraji se nachází také vodní mlýn ve Slupi a jediná „technická“ památková rezervace v České republice, Stará huť v Josefském údolí u Olomučan.

Podle počtu technických památek v krajích ČR je na dalším, čtvrtém místě **Středočeský kraj**, který registruje 17 technických památek. V tomto kraji dominuje město Příbram se třemi rudnými doly, které jsou součástí hornického skanzenu. Dále registruje také památky vodního a komunikačního stavitelství, kam patří například jezový most v Mířejovicích.

Kraj **Vysočina**, jenž zaznamenává především technické památky komunikačního stavitelství. Příkladem je roubená krytá lávka v Černvíru či „malý moravský Karlův“ most na Náměstí nad Oslavou. Dále jsou tam také památky sklářské a textilní výroby, sklárna Huť Jakub či tírna lnu v Jimramově.

V **Plzeňském kraji** se nachází 12 technických památek a do těchto dvanácti památek se řadí plzeňský pivovar Prazdroj, kamenný most v Dobřívě či most s městskou věží ve Stříbře a další.

Mezi 11 významných technických památek v **Ústeckém kraji** se řadí například kamenný čtyřobloukový most v Děčíně, zřícenina větrného mlýnu Windsor či tížní hráz nádrže Kamenička.

Další v pořadí s 10 technickými památkami je **hlavní město Praha**, kde má přední místo Karlův most, který je současné národní kulturní památkou, dále také bludiště, Staroměstská mostecká věž či Sovovy vodní mlýny.

Z 8 technických památek v **Karlovarském kraji** je možné jmenovat například mincovnu v Jáchymově, kolonádu v Mariánských lázních, porcelánku v Horním Slavkově, důl Svornost, železniční viadukt a další.

Stejný počet technických památek registruje **Královehradecký kraj**, kde stojí například přehradní hráz Les Království v Bílé Třešné, vodní mlýn v Ratibořicích či dřevěný most s věžovým objektem v Novém Městě nad Metují.

V **Pardubickém kraji** je také 8 technických památek a řadí se mezi ně například hřebčín v Kladrubech nad Labem, vodní mlýn Žumberk či Opatovický vodní kanál.

Osm technických památek zaznamenává i **Moravskoslezský kraj**, kde se v Ostravě nachází rozvodna a důl Michal a Hlubina. Dále pak větrné mlýny v Cholticích a ve Staré Vsi u Bílovce.

Ve **Zlínském kraji**, kde se nachází 6 technických památek, především dominují větrné mlýny, kterými jsou Velké Těšany, Rožnov pod Radhoštěm či Rymice. Avšak nachází se v kraji i významné památky vodního stavitelství, jako například kamenná hráz přehrady Bystřička.

Posledním v pořadí je **Olomoucký kraj**, s 5 technickými památkami. Na území kraje se nachází například papírna ve Velkých Losinách, větrný mlýn v Partutovicích či přečerpávací elektrárna Dlouhé Stráně.

(Vystoupil, 2006)

Příklady známých technických památek po celém světě uvádí Zelenka a Páskové ve svém díle Výkladový slovník cestovního ruchu, dle Vystoupila a Tomíškové: mosty – Golden Gate Bridge (San Francisco, USA), Coronado Bridge (San Diego, USA), Karlův most (Praha, Česká republika); tunely – Eurotunel, který je více jak 50 km dlouhý, podmořský tunel pod Lamanšským průlivem, spojující anglický Folkestone a francouzský Coquelles; mlýny vodní i větrné; důlí věže; železniční viadukty; železné hamry; kanály vedoucí po mostě (Německo, Nizozemsko); rozhledny – Eiffelova věž (Paříž, Francie) a mnoho dalších. (Zelenka, 2012)

3.4.2.1 Technické památky v Jihomoravském kraji

Jihomoravský kraj je tedy na druhém místě, jestliže se jedná o koncentraci technických památek v krajích. Shodně s Libereckým krajem nabízí 19 technických atraktivit.

Větrný mlýn Kuželov, je mlýn holandského typu, který leží zhruba 12 kilometrů jihovýchodně od Veselí nad Moravou, poblíž hranice se Slovenskem. V současné době mlýn spravuje Technické muzeum Brno a funguje jako muzeum s možností prohlídek. Tento větrný mlýn byl vybudován v roce 1842 kvůli nedostatku mouky.

Větrný mlýn Klobouky, je mlýn německého typu, který se nachází ve Ždánickém lese, který je asi 29 kilometrů jihovýchodně od Brna. Je jediným mlýnem, který se v okolí Klobouk dochoval a současně je to i mlýn nejstarší. S největší pravděpodobností byl vybudován v roce 1748 a fungoval do roku 1938. O dva roky později byl zpřístupněn veřejnosti, avšak v roce 1945 Rudá armáda mlýn srovnala se zemí. Obyvatelé klobouk mlýn v roce postavili znovu a v roce 1985 opět zpřístupnili veřejnosti. (Hoňková, 2010)

Vranovská přehrada, která byla postavena kvůli výrobě elektrické energie, regulaci občasných přívalových vod. Dalším důvodem bylo vytvoření rekreační oblasti. Rozhodnutí o stavbě této přehrady bylo učiněno vládou Československé republiky v roce 1929. Stavba přehrady trvala dva roky a byla dokončena v roce 1934, stavebním inženýrem tohoto díla byl Ferdinand Schmidt. Za přehradou se z Dyje a Želetavky vytvořilo jezero, které je hluboké 45 m a zatopená plocha činí 762,5 ha. Přehradní jezero je využíváno pro rekreaci a vodní sporty. Hráz se nachází přibližně 1 kilometr od centra Vranova nad Dyjí. Toto dílo dodnes plní účel, pro který byl vybudován. (Vranovská přehrada, 2012)

Závěsná lávka ve Vranově nad Dyjí neboli visutá lávka vede přes Švýcarskou zátoku, její rozpětí dosahuje 252 metrů. Konstrukce byla postavena v roce 1933 v čele s Jiřím Stránským – autorem projektu. (Vranov nad Dyjí - visutá lávka)

Baťův kanál, je historická vodní trasa, která byla vybudována v letech 1934-1938 a spojovala Otrokovice s Rohatcem. Regulace řeky Moravy zaujala velkopřemyslníka Tomáše Baťu. Pět let poté co zemřel, se jeho plánu ujal Jan Antonín Baťa, pro kterého tato regulace měla několik významů. Nejen, že výstavba měla smysl pro něj samotného, ale i pro firmu Baťa. Jednalo se o přepravu lignitu z dolu v Ratíškovicích do tepláren a továren v Otrokovicích, ta byla totiž po železnici nevýhodná z finančních důvodů. (Historie Baťova kanálu, 2020) Projekt tohoto závlahově plavebního díla vypracoval ing. Horák, který byl sekčním šéfem ministerstva zemědělství. Rozpočtový náklad byl vyčíslen na 25,4 mil. Kč a podílel se na něm stát – ministerstvo zemědělství, ministerstvo sociální péče, firma Baťa, země Moravskoslezská a ostatní zájemci sdružení do vodního družstva. Celková délka vodní cesty činila 50,155 kilometrů. Kanál byl uzpůsoben pro plavbu lodí s celkovou nosností 150 tun. K tažení člunů na říčních úsecích sloužily remorkéry – Baťa I a Baťa II, které dosahovaly rychlosti až 5 km/h. V kanálových úsecích byly čluny taženy koňskými potahy, které byly zanedlouho vyměněny za traktory, zvládly utáhnout dva čluny, dohromady o váze 300 tun s rychlostí přibližně 3-4 km/h. Dále byla zajišťována vyhlídková plavba pro 25 osob. Dnes na Baťově kanálu podnikají dopravci, cestovní kanceláře a půjčovny lodí a je tak uznávanou turistickou vodní cestou. (Hlušíčková, 2001)

Stará huť v Josefském údolí u Olomučan, je památková rezervace s monumentální vysokou pecí a také s vápenickými pecemi a dalšími objekty. Je dochovaným historickým důkazem o výrobním provozu. Dokládající technologii hutnictví v 18. a 19. století. (Stará Huť v Josefském údolí u Olomučan, 2015)

3.5 Marketing

Marketing je dle Kotlera oblast v podnikání, která je více než kterákoliv jiná založená na vztazích se zákazníky. Základ moderního marketingového myšlení a praxe, jejímž základem je vytváření hodnot pro zákazníka a uspokojování jeho potřeb a přání. Dle Kotlera je snad nejjednodušší definice marketingu tato: „*marketing je uspokojení potřeb zákazníka na straně jedné a tvorba zisku na straně druhé. Cílem marketingu je vyhledávat nové zákazníky uspokojením jejich potřeb, a současně vytvářet zisk.*“ (Kotler, 2004, s. 33) Dále lze pojem marketing chápat jako „umění prodávat produkty“, v širším slova smyslu je to umění a věda výběru cílových trhů, získávání a také udržování rostoucího počtu zákazníků s pomocí vytváření a dodávání vysoké spotřebitelské hodnoty. (Zelenka, 2010)

Vymezení marketingu dle Kotlera nejčastěji vycházejí ze dvou přístupů – sociálního či manažerského. Úlohou marketingu je poskytování vyššího životního standardu, respektive, že má marketing poskytovat jiné služby skupině, která využívá marketing ve vztahu k cílové skupině, z toho vychází sociální definice. Manažerské definice vycházejí z toho, že je marketing chápán jako umění prodávat produkty. (Zelenka, 2010)

Významný teoretik managementu Peter Drucker, uvádí: „*Lze předpokládat, že i v budoucnu bude existovat určitá potřeba prodeje. Cílem marketingu je však učinit prodej nadbytečným. Jeho cílem je poznat zákazníka a jeho potřeby tak dokonale, aby se výrobky pro něj určené prodávaly samy. Ideální marketing musí dosáhnout toho, aby zákazník byl plně připraven koupit si daný výrobek. Pak již stačí, aby byl tento výrobek k dispozici.*“ (Kotler, 2001)

V oblasti cestovního ruchu je základním předpokladem rozvoje svoboda člověka cestovat, dále také volný čas a dostatek finančních prostředků. Oblast cestovního ruchu je blízce vázána na poskytování služeb. Základními provozními jednotkami jsou cestovní kanceláře a agentury. Služby, které se pojí s cestovním ruchem jsou především ubytovací služby, stravovací služby, dopravní služby a dále také průvodcovské služby a turistická informační centra. (Jakubíková, 2009)

3.5.1 Marketingový mix

Marketingový mix je dle Jakubíkové „soubor marketingových nástrojů, které firma využívá k tomu, aby dosáhla marketingových cílů na cílovém trhu.“

(Jakubíková, 2009, s. 182)

Vhodně zvolenou kombinací tento mix dokáže firmě zajistit dosažení cílů, a to prostřednictvím uspokojení potřeb, přání a řešení problémů cílového trhu.

Základní podoba marketingového mixu obsahuje „čtyři P“ a těmi jsou: product (produkt), price (cena), place (místo, distribuce), promotion (marketingová komunikace)

V oblasti služeb cestovního ruchu jsou dále přiřazovány tyto prvky: people (lidé), packaging (balíčky služeb), programming (tvorba programů), partnership (spolupráce), processes (procesy), political power (politická moc). (Jakubíková, 2009)

3.6 Sociální sítě

Sociální sítě slouží především ke sdílení informací, dále také komunikaci a propagaci. V současné době jsou velice populární a těší se stále většímu úspěchu. Staly se tak všeobecnou komunikační platformou, kterou již nemusí používat jen pár odborníků, ale i široká populace. Uživatelé tak mohou tvořit obsah a sociální sítě jim k tomu poskytují prostor. (Bednář, 2011)

Dle Českého statistického úřadu byly první sesbírané údaje o počtu uživatelů používajících sociální sítě z roku 2009, kdy bylo na sociálních sítích 5% osob. Za další tři roky došlo k nárůstu počtu uživatelů na 31%. V dalších letech růst vykazuje průměrný roční přírůstek 2,8 procentního bodu. Ze zkoumané skupiny, šestnáctiletých osob a starších, používá alespoň jednu sociální síť 95% osob.

Podniky se snaží stále více udržovat kontakt se svými zákazníky právě na sociálních sítích. Například v roce 2019 mělo na sociálních sítích typu Facebook či Instagram profil 45% firem s deseti a více zaměstnanci. Sociální sítě typu Twitter využívalo 9% takových firem. (Sociální sítě, 2020)

4 Vlastní práce

Součástí praktické části bakalářské práce je navrhnutá turistická trasa, která v první řadě zahrnuje kulturní, přírodní, historické památky a především se zaměřuje na památky technické. Turistická trasa je vedena v oblasti Jihomoravského kraje a jejím cílem je prezentovat Jihomoravský kraj tuzemským turistům. Je zaměřena na tuzemské turisty vzhledem k aktuální situaci spojenou s pandemií. V průběhu trasy se turisté seznámí s kulturou, historií a průmyslem kraje. Dále také vyzkouší zajímavé aktivity a tradiční nápoje či pokrmy. V další části jsou sepsány návrhy na zlepšení návštěvnosti technických památek pomocí marketingových metod.

Cílovými zákazníky zájezdu jsou především dospělé osoby, které jsou v maximálním počtu 18 osob a ovládají český jazyk. Po celou dobu trvání zájezdu bude účastníkům k dispozici průvodce, který jim bude nápomocí při případných komplikacích a především bude zákazníky provázet atraktivitami Jihomoravského kraje. Turisté by neměli mít zdravotní omezení, která by později mohla přerušit celou turistickou trasu. O zájezdu do Jihomoravského kraje se mohou turisté dozvědět ze sociálních sítích, konkrétně jimi mohou být Facebook či Instagram. Dále také prostřednictvím reklamy v katalozích, případně v cestovních kancelářích.

Doprava je pro účastníky zajištěna prostřednictvím pronajatého minibusu, který bude po celou dobu trvání pobytu k dispozici. Pronajatým vozem se minimalizují komplikace spojené s hromadnou dopravou, jako je zpoždění či omezené časy příjezdů hromadné dopravy.

Výchozím bodem pro tuto trasu je druhé největší město České republiky, Brno, z důvodu nejlepší dostupnosti pro turisty. Účastníci zájezdu se dopraví na hlavní nádraží v Brně. Na tomto místě je pronajatý minibus vyzvedne a na konci zájezdu i vyloží.

Ubytování je pro turisty zajištěno na všech šest nocí zpravidla ve tří a čtyřhvězdičkových hotelech, penzionech nebo apartmánech. Účastníci zájezdu si budou moci vybrat mezi dvou, tří či čtyřlůžkovými pokoji. V každém ubytování je zajištěna snídaně formou teplého a studeného bufetu, případně lze ubytovací zařízení předem požádat o produkty uzpůsobené dietám. Dále je pro účastníky zajištěn 1x oběd a 4x večeře.

Bližší informace, kalkulace nákladů a celková cena zájezdu bude uvedeno dále v textu.

4.1 Návrh sedmidenního turistického pobytu v Jihomoravském kraji

4.1.1 Časový harmonogram zájezdu

Tabulka 7 Časový harmonogram zájezdu v Jihomoravském kraji

Časový harmonogram zájezdu	
čas	program
1. den	
10:00	Sraz na hlavním vlakovém nádraží v Brně
10:30-10:48	Přesun MHD do hotelu v centru Brna
11:00	Ubytování v penzionu (Penzion Dvořákova)
12:00-13:00	Oběd v restauraci poblíž penzionu
13:10-13:16	Pěší přesun k hradu Špilberk
13:30-16:00	Prohlídka hradu Špilberk
16:00-16:40	Procházka v Denisových sadech - možnost občerstvení
16:40-17:15	Prohlídka katedrály sv. Petra a Pavla
17:15-19:00	Procházka po centru Brna - Římské náměstí, Masarykova ulice, Zelný trh, Stará radnice, náměstí Svobody
19:00-20:00	Večeře v restauraci v blízkosti penzionu
20:00	Volný program
2. den	
7:30-9:00	Snídaně v penzionu
9:10	Přesun autobusem do vily Tugendhat
9:30-11:30	Návštěva vily Tugendhat
12:00-13:00	Oběd v restauraci v Brně
13:10-13:25	Přesun autobusem k technickému muzeu v Brně
13:30-15:30	Návštěva technického muzea v Brně a přehlídky automobilové techniky
15:30-15:45	Přesun autobusem do čtvrti Obřany
15:45-16:00	Esslerova přádelna
16:00-16:12	Přesun autobusem do čtvrti Zábrdovice
16:12-16:30	Textilní náměstí Cejl
16:30-16:37	Přesun autobusem do městské části Černovice
16:37-17:00	Vlněna a Mosilana
17:00-18:30	Přesun autobusem do Vranova nad Dyjí
18:30-19:00	Ubytování v hotelu (Baby – mlýn Karolínka)
19:00-20:00	Večeře v hotelu
20:00	Volný program

3. den	
7:00-9:00	Hotelová snídane
9:10	Sraz před hotelem
9:10-9:30	Procházka Felicitiným údolím k hradu
9:30-10:15	Prohlídka zámku Vranov nad Dyjí
10:15-10:25	Přesun autobusem k nástupišti lodní dopravy
10:30-11:30	Plavba výletní lodí k hradu Bítov
11:45-13:15	Prohlídka hradu Bítov
13:30-14:30	Plavba výletní lodí zpět k Vranovské hrázi- součástí plavby zpět je oběd
14:30-15:15	Procházka k Vranovské pláži přes visutou lávku
15:15-18:00	Pobyt na Vranovské pláži - využití volnočasových aktivit
18:00-18:20	Přesun autobusem zpět na ubytování
18:20-20:00	Večeře na hotelu
20:00	Volný program

4. den	
7:00-9:00	Hotelová snídane
9:10	Sraz před hotelem
9:15-9:30	Přesun autobusem do Lukova
9:30-11:15	Procházka národním parkem Podyjí do vesnice Čížov
11:15-11:35	Přesun autobusem do Znojma (po cestě Znojemský viadukt)
12:00-13:00	Oběd v centru
13:00-13:30	Procházka po centru Znojma
13:30-14:15	Exkurze v pivovaru
14:15-15:15	Areál přemyslovského hradu
15:15-15:35	Přesun autobusem k vodnímu mlýnu Slupi
15:35-16:15	Prohlídka vodního mlýnu Slupi
16:15-17:00	Přesun autobusem do Pasohlávek
17:00-18:00	Ubytování v hotelu
18:00-20:00	Večeře v hotelu (Hotel Termal Mušov)
20:00	Volný program

5. den	
7:30-9:00	Hotelová snídaně
9:10	Sraz před hotelem
9:10-10:00	Přejezd autobusem podél nádrží se zastávkami - výhled na polo zatopenou obec Mušov, Dolní Věstonice a další
10:00-10:10	Přejezd do Mikulova
10:15-10:45	Procházka uličkami Mikulova, náměstí
10:45-12:15	Prohlídka zámku a zámecké zahrady
12:15-13:15	Oběd v restauraci
13:15-13:35	Výšlap na Svatý kopeček
13:35-14:00	Vyhlídku na Svatém kopečku, odpočinek
14:00-14:30	Cesta k apartmánům a ubytování (Apartmány s vinným sklepem – Guesthouse Slavia)
14:30-19:00	Volný program (průvodce navrhne několik možností využití volného času, viz. text)
19:00	Degustace vín s občerstvením ve vinném sklípku

6. den	
7:30-8:30	Hotelová snídaně
8:40	Sraz před ubytováním
8:40-8:55	Přejezd do Lednicko-valtického areálu
9:00-12:00	Prohlídka Lednicko-valtického areálu
12:00-13:00	Oběd v restauraci
13:00-14:15	Přejezd autobusem k větrnému mlýnu Kuželov
14:15-15:15	Prohlídka větrného mlýnu
15:15-16:00	Přejezd k Baťovu kanálu
16:15-17:30	Projížďka po Baťově kanálu
17:30-18:00	Ubytování v hotelu (Hotel U Hejtmana Šarovce)
18:00-20:00	Večeře v hotelu
20:00	Volný program

7. den	
7:30-9:00	Snídaně
9:10	Sraz před ubytováním
9:10-10:35	Přejezd do moravského krasu
10:35-12:05	Prohlídka punkevních jeskyň - propast Macocha
12:05-13:05	Přesun do Rudic a oběd v restauraci
13:05-14:05	Prohlídka větrného mlýnu Rudice
14:05-14:15	Přejezd autobusem do Josefova údolí
14:15-15:15	Prohlídka Staré hutě u Adamova
15:15-15:50	Přejezd do Brna na nádraží

4.1.2 Den první

První den začíná v pondělí srazem v 10:00 hod. na hlavním nádraží v hlavním krajském městě Brně, které je vybráno kvůli nejlepší dostupnosti. Na nádraží je bude očekávat průvodce, který turistům předá itinerář s naplánovaným programem na další dny. V 10:30 hod. doprovodí turisty do ubytovacího zařízení. Z hlavního nádraží je naplánovaný odjezd městskou hromadnou dopravou v 10:40 hod.

Prvním ubytováním, je penzion, v ideální lokalitě pro pozdější pěší přesuny k naplánovaným aktivitám. Penzion s názvem Penzion Dvořákova se nachází od hlavního nádraží v Brně cca 6 minut městskou hromadnou dopravou – tramvají číslo 4 či 9. V 11:46 přijedou turisté k penzionu. Ubytování v penzionu je možné od 14:00 hod., je ale možné ponechat si zavazadla v místnosti pro to určené. (Penzion Dvořákova, 1996–2021) Turisté si tedy odloží zavazadla do místnosti. Od 12:00 do 13:00 je naplánován společný oběd v nedaleké restauraci v centru Brna.

Po obědě, tedy cca v 13:00 hod. se turisté s průvodcem pěšky přesunou k hradu Špilberk, který se od restaurace nachází cca 6 minut pěšky. Hrad Špilberk tvoří výraznou dominantu města Brna, ve kterém v minulosti vytvářel pocit bezpečí a ochrany. Hrad byl založen kolem poloviny 13. století na skalnatém vrchu nad historickým centrem Brna. Byl založen na popud českého krále Přemysla Otakara II. z dynastie Přemyslovců, jako opora panovnické moci a současně jako sídlo vládců Moravy. Avšak v průběhu staletí se úloha hradu měnila a stala se z něj barokní pevnost, „žalář národů“ (nejtěžší vězení rakouské monarchie) či vojenská kasárna. V roce 1959 Špilberk opouští československá armáda a následujícím rokem se hrad stává sídlem Muzea města Brna. Roku 1962 byl prohlášen národní kulturní památkou. Turisté budou mít zajištěné vstupné, které jim umožní prohlídku kasemat, což jsou klenuté prostory, v minulosti využívané pro úkryt vojenských posádek či vojenského materiálu v případě bombardování. Na hradě Špilberk měly později jiné využití. Císař Josef II. se rozhodl část pevnosti přebudovat na vězení pro nejtěžší a nejnebezpečnější zločince v monarchii. Později byly kasematy využívány také gestapem. Dále turisté poznají cennou sbírku kamenických a kamenosochařských artefaktů v chrámu kamene či vystoupí na vrch rozhledny, ze které se jim naskytne výhled na celé město Brno. Časová náročnost prohlídky hradu a jeho okolí je odhadnuta na dvě a půl hodiny. (HRAD A PEVNOST ŠPILBERK, 2020)

V 16:00 hod. čeká turisty společně s průvodcem procházka Brnem, nejdříve zavítají na kolonádu s kašnou a výhledem v Denisových sadech, kde se budou mít možnost zakoupit si občerstvení, které nabízí kavárna v sadech. V Denisových sadech se také nachází katedrála sv. Petra a Pavla, kam budou mít turisté přístup na věže a do klenotnice katedrály. Procházka pokračuje přes římské náměstí, Masarykovu ulici, zelný trh a dále ke staré radnici, kam mají také turisté zajištěné vstupné. Po návštěvě radnice se turisté přemístí na náměstí Svobody, kde si mimo jiné budou moci prohlédnout tzv. časostroj, který je vyroben z černé žuly, je vysoký téměř šest metrů, tvarem má připomínat gigantický náboj a ze kterého každý den v jedenáct hodin vypadává skleněná kulička. (Poznejte Brno)

Po prohlídce města budou mít turisté volný program, a jelikož večere není součástí ubytování, budou jim doporučeny restaurace v okolí penzionu.

4.1.3 Den druhý

V ranních hodinách proběhne snídane formou bufetu v penzionu. Po snídani na účastníky bude čekat pronajatý autobus, do kterého si uloží svoje zavazadla a nastoupí. Posléze turisty čeká přesun autobusem k vile Tugendhat. Vila Tugendhat byla v letech 1929-1930 vilou manželů Grety a Fritze Tugendhatových, navržena architektem Ludwigem Miesem van der Rohe. Dnes je jedinou dochovanou památkou moderní architektury v České republice a současně je zapsána na Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. V letech 2010-2012 byla vila restaurována do původní podoby z roku 1930. Restaurováno bylo i technické zázemí vily jako prostory vzduchotechniky, molová komora, kotelna i strojovna spouštěcích oken. Součástí prohlídky je expozice, která představuje osoby žijící či podílející se na vile předtím, než utekli před hrozbou druhé světové války. Turisté budou mít k dispozici vstupenky na II. okruh, který zahrnuje tzv. ložnicové patro, hlavní obytný prostor a je rozšířený o zmiňované technické patro. III. okruh, kterým je okruh zahrada, je pro turisty dobrovolný a není součástí zájezdu. Délka prohlídky je odhadnuta na hodinu a půl. (Villa Tugendhat, 2021)

Po návštěvě vily následuje hodinová pauza na oběd v restauraci poblíž. Cca v jednu hodinu odpoledne se turisté opět přesunou autobusem k technickému muzeu v Brně. Cesta k technickému muzeu bude trvat přibližně patnáct minut. V 13:15 tedy budou turisté před technickým muzeem a bude je čekat prohlídka největšího technického muzea na Moravě, který je v současné době přímo řízeno Ministerstvem kultury České republiky. Nabízí

sedmnáct stálých expozic, ve kterých se návštěvníci mohou dozvědět zajímavosti o železářství, časostrojích, parních či vodních strojích a dalším. Součástí muzea je i Technická herna, která návštěvníky interaktivní formou seznámí se zákony fyziky a jejich technickými aplikacemi. Zajišťuje také workshopy ve výtvarně-technické dílně, které jsou zaměřené na tradiční řemeslné a výtvarné techniky. Pod správou technického muzea je i přehlídka automobilové techniky, která pro skupiny zajišťuje prohlídky historických užitkových vozidel, autobusů, hasičských, vojenských technik a také okružní jízdy historickými autobusy. Prohlídka technického muzea a automobilové techniky je odhadnuta na dvě hodiny. (TECHNICKÉ MUZEUM V BRNĚ, 2021)

To, co učinilo Brno velkoměstem, byl textilní průmysl, který se později změnil v modernější přádelny, tkalcovny či barvírny. Proto se turisté po návštěvě muzea přesunou pronajatým autobusem do Brněnské čtvrti Obrány, kde si budou moci prohlédnout budovu Esslerovy přádelny z roku 1912. V době svého fungování zpracovávala rostlinné materiály či vlnu pro výrobu textilních vláken a v roce 1945 byla převedena pod národní podnik Mosilana. Svou úlohu vykonávala až do roku 1992 a v současnosti čeká na rekonstrukci. (Esslerova přádelna)

Dalším cílem bude městská čtvrť Zábrdovice, kde se nachází textilní náměstí Cejl a turisté mohou obdivovat paláce tehdejších průmyslníků, pozůstatky textilních provozů či pavlačové domy, ve kterých bydlely dělníci. (Původní textilní předměstí Cejl)

Třetím a zároveň posledním cílem odpoledního programu je Vlněna a Mosilana v Charbulově ulici. V roce 1949 se z národního podniku Mosilana staly dvě samostatné firmy – Lanus a Vlnap. Deset let poté se z názvu Lanus stal název Vlněna, která později převzala majetek z Vlnapu. V roce 1967 byl například do výroby zařazen produkt, který byl později v mnoha socialistických domácnostech – vázaný kobereček Tapiko. Vlnářství v Brně však nepřežilo vlnu privatizací po roce 1989, tak se výroba postupně zastavovala. V současnosti se v Brně zabývá vlnářskou výrobou pouze podnik Nová Mosilana a.s., který vlastní italský národní podnik, a tak se látky vyrábí výhradně pro export. (Vlněna, Mosilana a Nová Mosilana)

Poté se turisté přesunou pronajatým autobusem do dalšího hotelu, který je umístěn ve městě Vranov nad Dyjí. Cesta z Brna do Vranova nad Dyjí bude trvat přibližně jednu hodinu a půl. Očekávaný příjezd je tedy v 18:30 hod., kde se turisté ubytují v Baby – mlýnu Karolínka. Baby – mlýn Karolínka je ubytovací zařízení, které se nachází pouze 400 metrů od zámku Vranov nad Dyjí, nabízí restauraci, výhled na řeku a má k dispozici také bazén.

Hosté se tedy ubytují a v 19:00 hod. bude v ubytování připravena večeře. Po večeři budou mít volný program, který mohou využít návštěvou bazénu či vířivky nebo sauny za poplatek. (Baby - mlýn Karolínka, 1996–2021)

4.1.4 Den třetí

Třetí den začíná snídaní v hotelu, která je formou švédských stolů a je k dispozici od 8:00-9:00 hod. Po snídani se turisté sejdou v 9:10 před hotelem a vydají se pěšky k zámku Vranov nad Dyjí.

Cesta k zámku vede přes Felicitino údolí a trvá přibližně 20 minut pěší chůze k zámku. Zámek Vranov nad Dyjí je přestavený zeměpanský hrad, s první zmínkou z roku 1100, na barokní zámek. Současná podoba zámku je ze sklonku 17. století, podílel se na ní císařský architekt Johann Bernhard Fischer z Erlachu a hraběcí rod Althannů. Nachází se v západní části Národního parku Podyjí a je pod správou Národního památkového ústavu. Turisté budou mít zajištěn vstup na prohlídkový okruh do honosných interiérů a současně je průvodce seznámí s historií rodu Althannů ze 17. a 18. století. (Státní zámek Vranov nad Dyjí) Prohlídka bude trvat přibližně 45 minut a po skončení bude turisty očekávat autobus, se kterým přejedou k třetímu nástupišti lodní dopravy.

U nástupiště na ně bude čekat výletní loď Viktorie, která turisty proveze po Vranovské přehradě až k hradu Bítov. V průběhu plavby budou mít možnost spatřit zříceninu hradu Cornštejn ze 14. století, krásnou krajinu obklopující přehradu a již zmiňovaný hrad Bítov z vodní hladiny. Součástí plavby je ochutnávka vín a oběd formou bohatého rautu. Bude zajištěno zpáteční jízdné, které výletníky převezde od Vranovské hráze z třetího nástupiště k hradu Bítov, kde skupina s průvodcem vystoupí a posléze se pěšky přesune k hradu Bítov. (Vyhlídkové plavby lodí Viktorie, 2021)

Hrad Bítov, ležící před soutokem řek Dyje a Želetavky, je pravděpodobně nejstarší hrad moravsko-rakouského Podyjí. Hrad byl založen v 11. století a v minulosti měl chránit jižní hranici přemyslovského státu. V současnosti je ve státním vlastnictví a od roku 2001 je zapsán na seznamu národních kulturních památek. Vstupenky budou zajištěny do hradu a do hladomorny, mučírny a vězení. Vstup zahrnuje prohlídku hradního pivovaru, ležáckých sklepů či dobové hospody, dále také prohlídku nádvoří, novogotické kaple, výběhů a voliér s exotickým ptactvem a další. (Hrad Bítov) Odhadnutý čas prohlídky je 90 minut. Poté se turisté odeberou zpět k výletní lodi a vrátí se s ní k Vranovské hrázi.

Od Vranovské hráze půjdou společně s průvodcem směrem k Vranovské pláži. Cesta od hráze k pláži vede přes visutou lávku ve Vranově, která se tyčí přes Švýcarskou zátoku od roku 1993. Lávka má rozpětí 252 metrů a pylony o 28 metrech do tvaru písmene A. Autorem projektu je Jiří Stránský s pomocí projektového střediska Brno a Dopravních staveb Olomouc. (Vranov nad Dyjí - visutá lávka) Přes lávku se dostanou k pláži, kde je zajištěno vstupné a od té doby budou mít volný program.

Vranovská pláž nabízí spoustu volnočasových aktivit, jako je například lanový park, houpačka či půjčovna vodních šlapadel, elektroskútrů, elektrokol, kanoí, kajaků, paddleboardů a dalšího. Volnočasové aktivity si turisté hradí sami. Možností je jen odpočívat na pláži či zajít do jedné z mnoha restaurací na pláži. (VOLNOČASOVÉ AKTIVITY, 2021) V případě nepříznivého počasí se turisté vrátí autobusem zpět do hotelu, kde mohou využít hotelového wellness, jehož součástí je i například vnitřní bazén, finská sauna či různé druhy masáží.

Z Vranovské pláže je také výhled na Vranovskou hráz (přehradu), která byla vybudována na řece Dyji v letech 1929-1933. Hráz přehrady dosahuje výšky 60 metrů a je dlouhá 292 metrů. Vranovská přehrada dnes slouží jako významná zásobárna pitné vody, dále je využívána jako centrum rekreace a turistického ruchu. Je také přezdívána Moravský Jadran. (Vranovská přehrada, 2012)

Po skončení volného programu se autobusem přesunou zpět na hotel, kde jim bude zajištěna večeře. Po večeři budou mít opět volný program.

4.1.5 Den čtvrtý

Čtvrtý den začíná opět snídaní, která je hostům k dispozici do devíti hodin. V 9:10 hod. bude na turisty čekat autobus, do kterého si naloží své věci a bude následovat přesun k národnímu parku Podyjí, přesněji do okresu Znojmo a městyse Lukov. Zde je naplánovaná procházka, která je přibližně odhadnuta na hodinu a třičtvrtě. Procházka povede od městyse Lukov do vesnice Čížov přes národní park. Národní park Podyjí je zachovalé říční údolí v zalesněné krajině, nabízí krásné scenérie i louky podél řeky Dyje, současně je nejmenším a nejmladším národním parkem v České republice. Je zalesněn z 84 % a rozloha parku činí 63 km². Park dělí hranice s Rakouskem a navazuje na něj přeshraniční Nationalpark Thayatal. (SPRÁVA NÁRODNÍHO PARKU PODYJÍ, 2012)

Ve vesnici Čížov turisty vyzvedne autobus a bude s nimi pokračovat na další zastávku, kterou je město Znojmo. Přesun autobusem bude trvat přibližně dvacet minut. Cestou se zastaví u železničního viaduktu přes údolí Dyje, který je nejvyšším železničním mostem na jižní Moravě. Je přemostěním v podobě železné mřížové nýtové konstrukce, 220 metrů dlouhá a 48 metrů vysoká konstrukce, cestujícím se tak naskytl velkolepý výhled na staré Znojmo. První vlak s cestujícími zde přešel v roce 1871 a od té doby přes most přejíždělo denně zhruba čtyřicet vlakových souprav. Avšak v roce 1992 mostová konstrukce dosloužila. (Železniční viadukt přes údolí Dyje, 2008)

Do Znojma přijedou zhruba v 11:35, pěšky se přesunou do historického centra, kde jim průvodce doporučí restaurace k naobědvání. V jednu hodinu odpoledne se sejdou s průvodcem, který je provede po historickém centru a dalších zajímavých místech.

Město Znojmo je královské město, založené Přemyslem Otakarem I. Nachází se zde spousta zachovalých historických památek, městské opevnění, gotické, renesanční a barokní domy. Průvodce turisty provede po Masarykově náměstí, kde je mimo jiné k vidění morový sloup, který byl postaven v letech 1679-1682 na paměť morové epidemie, tento ve Znojmě patří k nejstarším na území České republiky. Procházka pokračuje různorodými uličkami města. Dalším cílem je Kostel sv. Mikuláše, který je největší dominantou Znojma, nachází se na ostrohu nad řekou Dyje a severozápadním okrajem historického města. Budován byl od roku 1338 do druhé poloviny 15. století. Vstupné do kostela je zdarma.

Dále se s průvodcem přesunou k pivovaru, kde je pro ně připravena krátká exkurze. Znojmo se převážně orientováno na víno, avšak tradice piva je zde také dlouholetá, od roku 1278. Technologické zařízení v pivovaru je z roku 1930 a je vyrobeno ve Škodových závodech v Plzni. Po exkurzi se turisté přesunou do areálu přemyslovského hradu, kde uvidí Rotundu svaté Kateřiny, která je jedinečnou, zcela dochovanou románskou stavbou, postavenou před rokem 1100, mimořádně významné jsou nástěnné malby uvnitř rotundy. Dále také samotný Znojmský hrad, který byl v 18. století přestavěn na barokní zámek. Později sloužil také jako občanská kasárna a vojenský špitál. V současnosti interiéry hradu interpretují život raně novověké společnosti. Návštěvníci si mohou prohlédnout pánský salónek, dámský salónek či empírový hudební salón a mnoho dalšího.

Poté si turisté projdou Karoliny sady a Rajskou zahradu, kde jsou vysázeny odrůdy vinné révy, typické právě pro tuto oblast. Nabízí krásnou procházku cestičkami s terasami a vyhlídkami na údolí řeky. (Historie a památky, 2021)

Po prohlídce města Znojmo turisté nasednout zpět do autobusu a bude je čekat přibližně dvacet minutový přejezd k vodnímu mlýnu Slupi. Vodní mlýn Slupi je pozoruhodnou renesanční stavbou se čtyřmi funkčními vodními koly a mlýnským náhonem. Turisti si projdou expozici Vývoj mlynářství, za kterou získalo Technické muzeum v Brně první místo v soutěži Gloria musaealis. Návštěvník si prohlédne staročeské mlýnské složení, kašník, americké a válcové mlýnské složení. Bude jim vysvětlen celý proces mletí obilí a také jim bude ukázán Krhovicko-jaroslavický náhon, který je také technickou památkou, dosahuje délky přes třicet metrů a leží na ni celý mlýn. (Vodní mlýn ve Slupi, 2021)

Po zhruba hodině prohlídky mlýna, přejedou turisté autobusem do Pasohlávek, kde se také ubytují. Hosté se ubytují ve tříhvězdičkovém hotelu Termal Mušov, který je umístěn v oblasti Pasohlávky – Mušov. Nachází se v krajině u vodního díla Nové Mlýny. Pokoje zahrnují výhled na jezero, řeku či do zahrady. Vybavením hotelu jsou dva kryté bazény, lázně, wellness a bar. Hotel také zahrnuje restauraci, kde se po ubytování turisté navečeří. (Hotel Termal Mušov, 1996–2021)

4.1.6 Den pátý

Pátý den zájezdu začíná opět snídaní formou bufetu v hotelu. Po snídani v 9:00 hod. se sejdou turisté před hotelem se zabalenými věcmi. Budou autobusem přejíždět podél vodních nádrží a postupně vystupovat, přičemž uvidí kaskádu tří vodních nádrží pod Pálavou – Novými mlýny. Nové mlýny jsou soustavou tří přehradních nádrží, které byly postaveny v 70. letech 20. století, aby předcházely záplavám a současně zvýšily intenzitu zemědělské výroby. Kromě krásné přírody a různých druhů ptactva uvidí i ostrůvek, kde stojí zbytky kostela sv. Linhart, který byl součástí v současnosti již zatopené obce Mušov. Dále také druhý ostrov, který je dnes archeologickou lokalitou, na níž bylo nalezeno více než 2000 hrobů z období Velkomoravské říše. (Vodní nádrž Nové Mlýny, 1999-2021)

Autobus se s turisty zastaví také v Dolních Věstonicích, kde byla nalezena soška z keramiky, která je nejstarším a současně velice hodnotným uměleckým předmětem z keramiky na světě. Přejezd podél vodních nádrží se zastávkami bude trvat přibližně 50 minut. Poté autobusem popojedou k městu Mikulov.

Město Mikulov se nachází v okrese Břeclav a čítá přibližně 7 500 obyvatel. Je obklopené vinicemi a nabitě památkami a podniky. Prohlídka města začíná na náměstí, na kterém se vyjímají renesanční domy, jako například dům U Rytířů, který má fasádu

zdobenu takzvaným sgrafitem. Následuje procházka malebnými uličkami a návštěva barokního zámku. Zámek Mikulov byl postaven ve 13. století, kdy se o něj starali Liechtensteinové a později v 16. století Dietrichteinové. Na zámku v současnosti sídlí regionální muzeum. Součástí zámku je také sklep, ve kterém se nachází sud, který pojme až sto tisíc litrů vína. Součástí zámku je také zámecká zahrada, ve které rostou teplomilné rostliny a keře ze středomoří a je z ní krásný výhled na krajinu Pálava. Turisti budou mít možnost podívat se do zámeckého areálu, zámecké kaple, do sklepení s obřím sudem a navštívit vinařskou expozici „Tradiční vinařství na Moravě“, kde budou informováni o historii pěstování vinné révy, výroby vína a historii jeho prodeje. (Zámek Mikulov, 2016)

Po návštěvě zámku je naplánována hodinová pauza na oběd, průvodce turistům doporučí restaurace v blízkosti. Po obědě bude následovat výstup na Svatý kopeček, který se dříve jmenoval Tanzberg. Je kopec posetý kapličkami, nahoru vede křížová cesta, která má po cestě 14 kapliček a je jednou z nejstarších křížových cest v České republice. Byla založena olomouckým kardinálem Františkem z Dietrichteina. Výšlap nahoru trvá přibližně 20 minut a vede ke kapli sv. Šebestiána. Z vrcholu je vidět z jedné strany Rakousko a Novomlýnské nádrže a ze strany druhé je pohled na celý Mikulov a Děvín.

(Svatý kopeček, 2008)

Skupina se ubytuje v apartmánech s vinným sklepem – Guesthouse Slavia. Apartmány se nachází v lokalitě, odkud jsou všechny atraktivity Mikulova v blízké vzdálenosti. Součástí ubytování je také vinný sklípek, sluneční terasa či zahradní gril. K dispozici mají hosté i kuchyňský kout zásobený základními potravinami. (Guesthouse Slavia - apartmány s vinným sklípkem, 1996–2021)

Po příjezdu k apartmánům mají hosté volný program. Průvodce jim doporučí několik alternativ, jak čas využít. Mohou se pěšky vydat k lomu u Mariánského mlýna, který je od ubytování vzdálený přibližně 1 kilometr. Lom u Mariánského mlýna, známý také jako lom Janičův vrch je zatopený vápencový lom, který má právě kvůli vápencům mimořádně čistou vodu. V blízkosti lomu se nachází Mariánský mlýn, který si turisté mají také možnost prohlédnout. Další atraktivitou je asi deset minut chůze vzdálený Kozí hrádek, který byl kdysi dělostřeleckou věží a sloužil k obraně zámku. Poskytuje krásný výhled na město. Či se mohou vydat přibližně 15 minut pěšky k židovskému hřbitovu, na kterém se nachází kolem 4000 náhrobků a patří k nejvýznamnějším památkám tohoto druhu v České republice. Na večeři mohou zajít do nedalekých podniků Café Bárta, KUK Bistro nebo

Tanzberg Restaurant či mají možnost využít kuchyňského koutu a grilu v ubytování a uvařit si, ugrilovat si dle libosti.

Od 19:00 bude pronajatý vinný sklípek přímo v ubytování. Je objednána ochutnávka 6 vzorků vín a 6 druhů sýrů. Degustace je odhadnuta na jednu hodinu, je však možnost si pobyt ve vinném sklípku prodloužit a případně si za doplatek doobjednat víno či občerstvení.

4.1.7 Den šestý

Předposlední den začíná tradičně snídaní formou bufetu v ubytování od 7:30-9:00 hod. Posléze se turisté sejdou v 9:10 před apartmánem, kde je bude očekávat autobus s průvodcem a převezve je k Lednicko-valtickému areálu. Následně mají zajištěnou prohlídku areálu. Lednicko-valtický areál je nejrozsáhlejší systematicky upravenou krajinou na celém světě, která je současně od roku 1996 zapsána na seznam památek UNESCO. V areálu o rozloze takřka 300 km² se potkává barokní architektura s novogotickou a místy se v areálu nachází stavby v romantickém stylu. Prohlídka areálu začíná ve Valticích, kde je i barokní zámek a zámecký park. Poté se turisté přesunou do Lednice, kde je čeká procházka zámeckým parkem, přesněji francouzskou zahradou do anglického parku a k Miinaretu, odkud je krásná vyhlídka na celý areál. (LEDNICKO-VALTICKÝ AREÁL)

Bude následovat oběd v restauraci u zámku Lednice a přibližně hodinový přejezd autobusem k větrnému mlýnu Kuželov. Po příjezdu je naplánovaná prohlídka mlýnu, který je jeden z mála dochovaných mlýnů takzvaného holandského typu, je zděný a má otáčivou střechu. Postaven byl v roce 1842 a byl využíván zemědělci v okolí. V roce 1946 jeho využití skončilo a následně prošel rekonstrukcí a stal se exponátem pro Technické muzeum v Brně. Součástí expozice je ukázka hornáckého bydlení a způsobu malovýrobního hospodaření z konce 19. století a začátku 20. století, ukázka nástrojů používaných k údržbě mlýna a další. (Větrný mlýn v Kuželově)

Posléze turisté opět nasednou do autobusu a společně se přesunou, přibližně 45 minut cesty, do Kostelan nad Moravou. Z Kostelan nad Moravou je naplánovaná plavba po Baťově kanálu. Stavba Baťova kanálu byla zahájena roku 1934 a dokončena na podzim roku 1938, rozpočet stavby vyšel přibližně na 35 miliónů korun. V současnosti je to historická vodní cesta o délce 52 kilometrů, která dříve spojovala Otrokovice a Rohatec a dnes je využívána pro aktivní dovolené. (Historie Baťova kanálu, 2021) Loď vyjíždí v 16:15 hod. z Kostelan nad Moravou, plavba bude trvat přibližně jednu hodinu a končí v Uherském Hradišti.

Poté se skupina ubytuje ve čtyřhvězdičkovém hotelu v Uherském Hradišti. Hotel s názvem U Hejtmana Šarovce se nachází v centru města a poskytuje ubytování v klimatizovaných pokojích s obývací částí, televizí, minibarem a vlastní koupelnou se sprchovým koutem. Součástí hotelu je i restaurace, kde se hosté také navečeří. Po večeři následuje volný program, který mohou využít dle svého uvážení. (Hotel U Hejtmana Šarovce, 1996–2021)

4.1.8 Den sedmý

Program sedmého a zároveň posledního dne začne snídaní v hotelu, po snídani se turisté sejdou před hotelem v 9:10 hod. Bude následovat přejezd autobusem do Moravského krasu, kde je naplánována prohlídka punkevních jeskyň.

Moravský kras patří k jedné z nejvýznamnějších krajových oblastí ve střední Evropě. V roce 1956 bylo území prohlášeno za chráněnou krajinnou oblast. Po celém území krasu se nachází více než 1100 jeskyní, z nichž jen pět je přístupných pro veřejnost. Pro turisty je naplánována návštěva Punkevních jeskyní, které jsou zároveň nejnavštěvovanějšími jeskyněmi. Součástí prohlídky je nahlédnutí až na dno Macochy, největší propasti ve střední Evropě, hluboké více jak 138 metrů. Návštěvníci také poplují lodičkou přes první, druhé a třetí jezero k pravděpodobně nejkrásnější jeskyni Krasu, takzvanému Pohádkovému domu. Celková doba prohlídky je odhadnuta na jednu hodinu, včetně vodní plavby. (Moravský kras, 2005-2020)

Následuje krátký přesun autobusem do obce Rudice, kde se skupina naobědvá. Ve stejné obci se nachází větrný mlýn Rudice. Tento větrný mlýn je mlýnem holandského typu, postavený roku 1865. V současnosti je památkově chráněnou stavbou a poskytuje zajímavé expozice, jako například 3D videoprojekci, která turisty zavede do nepřístupných prostor Rudického propadání, expozice odrůd křemenů a mimo jiné se také návštěvníci dozvědí o historii železářství a hornictví v Rudici a jejím okolí. Celá expozice bude trvat přibližně jednu hodinu. (Muzeum "Větrný mlýn")

Ve dvě hodiny odpoledne popoveze autobus turisty do Josefova údolí, kde je naplánovaná prohlídka staré hutě. Stará huť u Adamova je významnou technickou památkou, je pozůstatkem hutnického komplexu. Část Moravského krasu byla významnou oblastí v železářství, kterou nechal v první polovině 18. století vybudovat kníže Jan Adam z Lichtensteina. Ke konci 19. století byl však komplex uzavřen z důvodu nevýdělečnosti.

V průběhu prohlídky je k vidění vysoká železářská dřevouhelná pec, který produkovala tekuté železo, které bylo následně odléváno do forem pro kovářské zpracování. Areál Staré huti u Adamova je ve správě Technického muzea v Brně a roku 1971 byl vyhlášen technickou rezervací, zároveň je také nejstarší dochovanou železářskou hutí z období insdustriální revoluce. Prohlídka celého komplexu zabere skupině přibližně jednu hodinu. (Stará huť u Adamova)

Bude následovat cesta zpět k autobusu a ještě v odpoledních hodinách se autobusem dopraví na autobusové nádraží v Brně.

4.2 Celková kalkulace nákladů zájezdu

Celkové náklady za ubytování včetně rekreačních poplatků a daní činí 61 082 Kč. Náklady na stravování započteném v zájezdu vycházejí 12 940 Kč. Celkové náklady na dopravu městskou hromadnou dopravou a pronajatým autobusem činí 13 628 Kč. Vypočtená cena za vstupné do objektů v rámci programu je 55 325 Kč. Služby průvodce za 7 dní vychází na 5250 Kč. Zisk pro zajišťující agenturu je stanoven na 10 800 Kč. Celková cena pobytu pro 20 osob tedy činí 159 025 Kč. Turistů se zúčastní zájezdu osmnáct, pro jednoho turistu tedy celková cena za zájezd vychází 8 835 Kč.

4.2.1 Náklady na ubytování

Ubytování je různorodé, turisté budou ubytováni v penzionu, hotelech a apartmánech. Budou mít možnost vybrat si typ pokojů, ze dvou-, tří-, čtyř- lůžkových pokojů. Celková cena za ubytování je první den pro 19 osob a další dny pro 20 osob vypočtena na 61 082 Kč, z toho jeden pokoj je vymezen pro řidiče autobusu, který přijede až druhý den a další pokoj je určen pro průvodce, který bude skupině k dispozici po celou dobu zájezdu. Za jednu osobu je to tedy 3054 Kč. Rekreační poplatky a daně jsou již zahrnuty v ceně ubytování.

Tabulka 8 Náklady na ubytování

Název ubytování	Počet osob	Počet nocí	Celková cena v Kč
Penzion Dvořákova	19	1	10 268
Baby mlýn Karolínka	20	2	19 529
Hotel Termal Mušov	20	1	10 163
Guesthouse Slavia - apartmány s vinným sklípkem	20	1	11 064
Hotel u Hejtmana Švarovce	20	1	10 058
Σ		6	61 082

4.2.2 Náklady na stravování

Pro turisty je zajištěna 6 x snídaně v ubytování, 1x oběd v průběhu plavby na lodi a 4x večeře v ubytování. Malé občerstvení v průběhu dne, obědy a dvakrát večeře si turisté hradí sami. Avšak budou jim doporučeny restaurace v rámci programu. Celková cena za stravování hrazené v rámci zájezdu činí 12 940 Kč. Za jednu osobu je to tedy 518 Kč.

Tabulka 9 Náklady na stravování

Den pobytu	Snídaně	Oběd	Večeře
1. den	x	není součástí zájezdu	není součástí zájezdu
2. den	snídaně v penzionu (v ceně ubytování)	není součástí zájezdu	večeře v hotelu 1 os./110 Kč
3. den	snídaně v hotelu (v ceně ubytování)	oběd na lodi (v ceně plavby lodí)	večeře v hotelu 1 os./110 Kč
4. den	snídaně v hotelu (v ceně ubytování)	není součástí zájezdu	večeře v hotelu 1 os./180 Kč
5. den	snídaně v hotelu (v ceně ubytování)	není součástí zájezdu	není součástí zájezdu
6. den	snídaně v apartmánu (v ceně ubytování)	není součástí zájezdu	večeře v hotelu 1 os./118 Kč
7. den	snídaně v hotelu 1 os./129 Kč	není součástí zájezdu	x
Σ	129 * 20 = 2580 Kč	x	518 * 20 = 10360 Kč

4.2.3 Náklady na dopravu

První den se turisté přemístí z hlavního nádraží do ubytování pomocí městské hromadné dopravy, jedna jízdenka (na 15 minut) stojí 20 Kč za osobu. Na následující dny bude pronajatý autobus, přesněji Minibus MB/VW pro 19 +1 osob. Pronájem minibusu stojí 20,50 Kč za 1 ujetý kilometr. Celkový počet najetých kilometrů za zájezd je 501,1. Celková cena za najeté kilometry je tedy 10 272,55 Kč. Společnost si dále účtuje čekání autobusu za 1 hodinu – 170 Kč. Jelikož má řidič hrazené ubytování, stravu a některé vstupy do památek stejně jako turisté, cena za čekání autobusu se nebude účtovat třetí a pátý den. Sečtená cena za čekání ostatní dny činí 3315 Kč. (Ceník, 2021) Parkování se hradí jen u druhého ubytování, u ostatních je zcela zdarma.

Parkování $2 \cdot 20 \text{ Kč} = 40 \text{ Kč}$. Celkově náklady na dopravu vyjdou 13 628 Kč.

Tabulka 10 Počet najetých kilometrů a náklady na dopravu

Den pobytu	Počet najetých kilometrů	Celková cena v Kč	Čekání autobusu (hod.)	Celková cena za čekání
1. den	x	jízdenka na MHD $20 \text{ Kč} \cdot 20 = 400$	x	x
2. den	115,6 km	$115,6 \cdot 20,5 = 2369,8$	5	$5 \cdot 170 = 850$
3. den	17,6 km	$17,6 \cdot 20,5 = 360,8$	x	x
4. den	96,1 km	$96,1 \cdot 20,5 = 1970,05$	6	$6 \cdot 170 = 1020$
5. den	30,5 km	$30,5 \cdot 20,5 = 625,25$	x	x
6. den	125,3 km	$125,3 \cdot 20,5 = 2568,65$	5	$5 \cdot 170 = 850$
7. den	116 km	$116 \cdot 20,5 = 2378$	3,5	$3,5 \cdot 170 = 595$
Σ	501,1 km	10272,55	19,5	3315

4.2.4 Náklady na služby a jednotlivé dny programu

V tabulce jsou sečteny ceny všech vstupenek do památek v jednotlivých dnech dle harmonogramu. Celková cena za vstupné činí 55 325 Kč, na jednu osobu to vychází 3 075 Kč. V tabulce č. 11 nejsou započteny služby průvodce, které jsou 750 Kč na den. Cena za služby průvodce za týden je tedy 5 250 Kč. Zisk pro agenturu, která bude zájezd zajišťovat, byl stanoven na 600 Kč na jednu osobu, což při 18 cestujících činí 10 800 Kč. Celková cena nákladů za služby a vstupné činí 71 375 Kč.

Tabulka 11 Ceny vstupného za jednotlivé dny

Den pobytu	Cena za osobu v Kč	Celková cena v Kč
1. den	405	7295
2. den	589	10600
3. den	614	11040
4. den	245	4400
5. den	570	10250
6. den	325	5850
7. den	327	5890
Σ	3075	55325

4.3 Zlepšení návštěvnosti technických památek

V následující části bakalářské práce jsou využity marketingové metody, které mají napomoci propagaci a zvýšení povědomí o technických památkách. Je vytvořen profil na sociální síti Instagram, kam jsou přidány fotografie technických památek i památek kulturních či přírodních. Pro začátek jsou zde přidány fotografie, které mají uživatele zaujmout a přilákat je k návštěvě Jihomoravského kraje, a především návštěvě technických památek. Dále je vytvořena webová stránka pro vodní nádrže Nové mlýny, která má potencionální návštěvníky informovat o historii nádrží a jejich technickém využití a má je současně zaujmout s cílem návštěvy této technické památky vodního stavitelství. Jako další metoda je použita slevová akce, přičemž je navrhnout plakát, který informuje o týdnu, kdy budou vstupy do mnoha technických památek v Jihomoravském kraji zdarma.

4.3.1 Využití sociálních sítí

Sociální sítě jsou nedílnou součástí dnešního světa. Pro zvýšení povědomí o technických památkách byl založen uživatelský profil s názvem „jihomoravskykraj“ na sociální síti Instagram. Tato sociální síť byla vybrána z důvodu vysoké návštěvnosti a stále rostoucí popularity. Ve světě využívá aktivně tuto síť miliarda lidí měsíčně a stráví tam průměrně 53 minut denně. Dalším důvodem, proč byl vybrán právě Instagram je ten, že lze přidávat fotky, krátce je komentovat a používat označení místa či takzvané hashtagy, přes které se později mohou další uživatelé sítě snadno dostat na označený profil. Lze tak jednoduše oslovovat větší skupinu lidí, bez jakékoli placené propagace. Byl tedy založen profil, který má v druhém názvu napsáno „Technické památky“, díky čemuž se příznivci právě těchto památek mohou snadno dozvědět o profilu. Přidáno je prozatím 44 fotografií, které jsou buď pořízené přímo autorkou či jsou v popisu označeny zdroje. K fotografiím jsou krátké popisy, hashtagy a označení polohy fotografie. Uživatelé by mohli na profilu hledat inspiraci právě v podobě fotografií a mohlo by to vést ke zvýšení návštěvnosti památek, které budou vyzdviženy na profilu. Tento typ propagace je zcela zdarma. Návrh Instagramového profilu viz přílohy 1, 2, 3 a 4.

4.3.2 Využití webových stránek

Zvýšit návštěvnost technických památek lze také pomocí webových stránek, které jsou součástí propagace produktu. Jestliže lidé hledají inspiraci či informace, především je hledají pomocí internetu. Byla navržena webová stránka, která by zajišťovala informace ohledně vodních přehrad Nové mlýny. Dále by na stránce byly popsány typy na ubytování, výlety, činnosti v okolí nádrže. Návrh webové stránky viz příloha 5.

4.3.3 Využití slevových akcí

K propagaci technických památek byla využita metoda slevové akce, která je propagovaná pomocí letáku, jehož součástí jsou informace, kdy a kde se akce koná, kolik stojí atd. Byl navrhnut leták, který má zaujmout a přilákat turisty k návštěvě technických atraktivit. Akce se bude konat první týden v měsíci červenec a láká turisty na vstupy do mnoha technických památek v Jihomoravském kraji zdarma. Akce má mít přínos spíše z dlouhodobého hlediska. Má přilákat turisty, kteří o technických památkách nemají příliš informací, a není pro ně jejich návštěva lákavá. Zaujmout by je především mohly vstupy zcela zdarma. Z dlouhodobého hlediska by turisté, kteří v tomto týdnu památky navštíví, mohli navštívit další technické památky v tomto kraji či o památkách informovat jiné potencionální návštěvníky. Příjmy ze vstupného jsou jedním z velice důležitých zdrojů financování institucí, avšak pokud by se tato akce konala jednou do roka, nemuselo by to institucím tolik uškodit a z dlouhodobého hlediska by to mohlo přinést více užitku. Návrh letáku viz příloha 6.

5 Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo vymezit pojem cestovní ruch a navrhnout možnosti zlepšení návštěvnosti technických památek. V literární rešerši byla uvedena definice cestovního ruchu, která se podle jednotlivých autorů liší. Na cestovní ruch je totiž možno pohlížet z několika úhlů a s rozdílnou motivací. Obecně však můžeme říct, že základními rysy cestovního ruchu jsou dočasnost změny místa stálého bydliště a dočasnost pobytu mimo něj, nevýdělečný charakter a vztahy mezi lidmi, jež cestovní ruch vyvolá. Není zkoumán jako samostatný vědní obor, ale do mnoha vědních oborů zasahuje. Obory a disciplíny, které se cestovním ruchem zabývají, jsou například ekonomie, ekologie, psychologie, klimatologie, epidemiologie, demografie, geografie a celá řada dalších. Takzvaná průřezovost cestovního ruchu, vede k vlivu i na několik dalších hospodářských odvětví, kterými jsou například potravinářství, doprava, stavebnictví, kultura a další. Značně ovlivňuje také návštěvnost kulturních, technických, historických a přírodních atraktivit.

Téma bakalářské práce bylo určeno již v roce 2019, kdy ještě ve světě nebyla pandemická krize, kvůli které se stal cestovní ruch jedním z nejvíce zasažených odvětví. Byla zasažena jak poptávka, tak nabídka po cestování. V roce 2019 se cestovní ruch ve světě podílel na HDP z 10,3 % a vytvářel tak 330 milionů pracovních míst, z čehož vyplývá, že zaštilil 1 z 10 pracovních míst. V roce 2020 byl největší pokles mezinárodních příjezdů zaznamenán v dubnu a to o 97 % oproti roku minulému. Odhadovaná ztráta z příjmů cestovního ruchu se pohybuje okolo 1,1 bilionu dolarů. Vzhledem ke stále se vyvíjející situaci, stále ještě není možno vyčíslit všechny ztráty spojené s pandemií. Předpokládá se však, že poroste zájem o domácí cestovní ruch, což by bylo pro Jihomoravský kraj příhodné. Do budoucna se očekává, že zavedení vakcíny a proočkování společnosti bude postupně zvyšovat důvěru turistů a současně bude přispívat ke zmírnění cestovních omezení.

V teoretické části byla dále popsána historie cestovního ruchu od pravěku, kdy lidé cestovali za potravou a lepšími životními podmínkami až po současné 21. století, které je typické pro rozvoj vědy a techniky. Byly popsány a vysvětleny pojmy typů účastníků cestovního ruchu, formy a druhy cestovního ruchu. Teoretická část se také věnuje mezinárodnímu srovnání, přičemž byla v roce 2019 nejnavštěvovanějším kontinentem Evropa a současně měla i nejvyšší příjmy z mezinárodního cestovního ruchu. Ve srovnání krajů v České republice z hlediska celkového počtu přenocování za rok 2019 bylo nejvíce navštěvovaným hlavní město Praha s celkem 18,5 miliony přenocování. Hlavní město Praha

také navštívilo nejvíce nerezidentů. Mezi další kraje s nejvyšším počtem přenocování patří Karlovarský, Královehradecký, Jihočeský a Jihomoravský kraj. V Jihomoravském kraji přenocovalo v roce 2019 celkem 4,2 milionu turistů, z toho 1,3 milionu nerezidentů. Jelikož je cestovní ruch odvětvím, které pozitivně ovlivňuje zaměstnanost, má vliv na příjmy místních rozpočtů a tím i podporuje rozvoj investičních aktivit v krajích, bylo by pro Jihomoravský kraj přínosné, aby se současné jednostranné orientování na hlavní město Prahu diverzifikovalo i do ostatních krajů České republiky.

Jihomoravský kraj je podle počtu obyvatel čtvrtým nejlidnatějším krajem a současně svou výměrou je čtvrtým největším krajem a na republikovém HDP se podílel z 10,8 %, tudíž byl mezi kraji třetí v pořadí. V roce 2019 nabízelo v kraji své služby 857 hromadných ubytovacích zařízení. Z hlediska zahraničních vazeb má pro kraj významnou roli letiště Brno-Tuřany, na kterém byl v současnosti (období zimního letového řádu 2020/2021) v souvislosti s epidemiologickou situací přerušena provoz pravidelných linek. V Jihomoravském kraji se také nachází mnoho kulturních, technických či přírodních atraktivit, z nichž některé jsou zapsány v seznamu UNESCO. Největší zastoupení technických památek náleží Jihočeskému kraji. Jihomoravský je shodně s Libereckým krajem na druhém místě s 19 technickými památkami.

Navrhnuté možnosti zlepšení návštěvnosti technických památek byly popsány v praktické části, jejíž součástí je navrhnutý harmonogram, který zahrnuje kulturní, přírodní, ale především technické památky. Byl vytvořen program na 7 dní pro 18 turistů, který byl vzhledem k situaci spojenou s pandemií, zaměřen na tuzemské turisty. Dále byly v práci podle harmonogramu popsány jednotlivé dny programu, se stručným představením památky či aktivity, kterou budou turisté navštěvovat či vykonávat. Technické památky jsou do programu zakomponovány tak, aby turisty program zaujmul, dozvěděli se přínosné informace, a to i s nápomocí průvodce, který je jim po celou dobu k dispozici. Součástí pobytu bylo ubytování, přesněji ubytování v hotelech, penzionech a apartmánech. Zajištěno bylo také stravování a doprava, která je zajištěna pronajatým minibusem.

Dílním cílem byla dále kalkulace nákladů spojených se zájezdem. V této části byly vypočteny náklady za ubytování, stravování, dopravu, služby a jednotlivé dny programu. Celkové náklady za turistickou trasu byly vypočteny na 159 025 Kč, přičemž pro jednu osobu vychází cena za zájezd na 8 835 Kč.

Posledním dílčím cílem bylo využití marketingových nástrojů ke zvýšení povědomí o vybraných technických památkách. Tato část byla zvolena z důvodu nedostatečné propagace a nedostatku informací o technických památkách na internetu. Byl vytvořen profil na sociální síti Instagram, kam byly přidány fotografie především technických, ale i kulturních či přírodních památek. Profil nese název „jihomoravskykraj“ a podnázev „Technické památky“. K jednotlivým fotografiím byly přidány krátké popisky, hashtagy a označení místa. Profil byl založen z důvodu propagace technických památek Jihomoravského kraje. Uživatelé této sociální sítě se tak můžou podívat na krásy kraje, dozvědět se z krátkého popisku zajímavé informace, a tak se inspirovat k návštěvě kraje a zmíněných památek. Lze také přes tuto síť propagovat různé akce, například přidat fotografii letáku, který byl také dále vytvořen v praktické části. Leták má za úkol zaujmout a motivovat turisty k návštěvě technických památek. Byla využita metoda slevové akce, přičemž byl nabídnut vstup do mnoha technických památek zdarma v prvním měsíci letních prázdnin. Akce má přínos spíše z dlouhodobého hlediska. Turisté, kteří by v tomto týdnu památky navštívili, zaujali by ho a z toho důvodu by byli motivováni navštívit další technické památky či by se o zájem mohli podělit se známými, kteří by mohli být potencionálními návštěvníky. Navržena byla také webová stránka, která má turisty informovat a inspirovat k návštěvě památky vodního stavitelství, přehrad Nové mlýny.

6 Seznam použitých zdrojů

Seznam použité literatury

BEDNÁŘ, Vojtěch, 2011. *Marketing na sociálních sítích: prosad'te se na Facebooku a Twitteru*. 1. vydání. Brno: Computer Press. ISBN 978-80-251-3320-0.

DAVID, Petr a Vladimír SOUKUP, 2007. *Velká turistická encyklopedie*. 1. vydání. V Praze: Knižní klub. ISBN 978-80-242-2014-7.

FORET, Miroslav a Věra FORETOVÁ, 2001. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vydání. Praha: Grada. Manažer. ISBN 80-247-0207-X.

GOELDNER, Charles R. a J. R. Brent RITCHIE, 2014. *Cestovní ruch: principy, příklady, trendy*. 1. vydání. Brno: BizBooks. ISBN 978-80-251-2595-3.

GÚČIK, Marian, 2010. *Cestovní ruch: Úvod do štúdia*. 1. vydání. Banská Bystrica: Dali-BB. ISBN 9788089090808.

HESKOVÁ, Marie, 1999. *Základní problémy cestovního ruchu*. 1. vydání. Praha: Vysoká škola ekonomická. ISBN 80-707-9047-4.

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

HLUŠIČKOVÁ, Hana, 2001. *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. díl. Praha 5: Libri. ISBN 978-80-7277-043-4.

HOŇKOVÁ, Iva, 2010. *Větrné mlýny v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vydání. Praha: Olympia. Navštivte.. ISBN 978-80-7376-201-8.

INDROVÁ, Jarmila, 2009. *Cestovní ruch: (základy)*. Vyd. 2., přeprac. V Praze: Oeconomica. ISBN 978-80-245-1569-4.

JAKUBÍKOVÁ, Dagmar, 2009. *Marketing v cestovním ruchu*. 1. vydání. Praha: Grada. Marketing (Grada). ISBN 978-80-247-3247-3.

Jihomoravský kraj: města a obce Jihomoravského kraje : tradice, historie, památky, turistika, současnost, 2008. 1. vydání. Rožnov pod Radhoštěm: Proxima Bohemia. ISBN 978-80-260-5904-2.

KOPŠO, Emil, Marian GÚČIK a Štefan BAXA, 1985. *Ekonomika cestovního ruchu: národohospodárske otázky : vysokoškolská učebnica*. 1. vydání. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladateľstvo.

KOTLER, Philip, 2001. *Marketing management*. 10. rozš. vyd. Praha: Grada. Profesionál. ISBN 80-247-0016-6.

KOTLER, Philip a Gary ARMSTRONG, 2004. *Marketing*. 1. vydání. Praha: Grada. ISBN 80-247-0513-3.

LEDNICKÝ, Václav, 2004. *Využití technických památek v českém cestovním ruchu*. 1. vydání. Ostrava: VŠB - Technická univerzita. ISBN 80-248-0611-8.

MALÁ, Vlasta, 2002. *Základy cestovního ruchu*. 1. vydání. Praha: Oeconomica. ISBN 80-245-0439-1.

MATĚJOVÁ, Eliška, 2012. *Směry výzkumu geografie cestovního ruchu*. Brno. Bakalářská práce. MUNI. Vedoucí práce M. Šauer.

NOVOTNÁ, Daniela, 2004. *Technické památky v Čechách, na Moravě, ve Slezsku*. 1. vydání. Praha: Olympia. Navštivte---. ISBN 80-703-3831-8.

RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ, 2011. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vydání. Praha: Grada. ISBN 978-802-4740-393.

ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL a Andrea HOLEŠINSKÁ, 2015. *Cestovní ruch : učební text*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita. ISBN (brožováno).

VYSTOUPIL, Jiří, 2006. *Atlas cestovního ruchu České republiky*. 1. vydání. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. ISBN 80-239-7256-1.

VYSTOUPIL, Jiří a Martin ŠAUER, 2006. *Základy cestovního ruchu: distanční studijní opora*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. ISBN 80-210-4205-2.

WOKOUN, René a Jiří VYSTOUPIL, 1987. *Geografie cestovního ruchu a rekreace*. 1. vydání. Praha: Státní pedagogické nakladatelství. Učební texty vysokých škol. ISBN 0415335612.

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

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

Seznam internetových zdrojů

Baby - mlýn Karolínka, 1996–2021. Booking [online]. Amsterdam: Booking.com™ [cit. 2021-02-11]. Dostupné z: <https://www.booking.com/hotel/cz/baby-mlyn-karolinka.cs.html>

BRNO AIRPORT, 2020. Letiště Brno, a. s. [online]. Brno [cit. 2021-01-12]. Dostupné z: <http://www.brno-airport.cz/>

Esslerova přádelna. GO TO BRNO [online]. Brno: TIC BRNO, příspěvková organizace [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: <https://www.gotobrno.cz/misto/technicke-pamatky-esslerova-pradelna/>

Guesthouse Slavia - apartmány s vinným sklípkem, 1996–2021. Booking [online]. Amsterdam: Booking.com™ [cit. 2021-02-11]. Dostupné z: <https://www.booking.com/hotel/cz/pension-slavia.cs.html>

HEJTMAN JIHMORAVSKÉHO KRAJE, 2016. Www.kr-jihomoravsky.cz [online]. Brno: Krajský úřad Jihomoravského kraje [cit. 2020-12-20]. Dostupné z: <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=324354&TypeID=1>

Historie a památky, 2021. Oficiální stránky města Znojma [online]. Znojmo: vismo [cit. 2021-02-09]. Dostupné z: <https://www.znojmocity.cz/>

Historie Bařova kanálu, 2020. Bařův kanál [online]. [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://www.batacanal.cz/vodni-cesta/historie.html#menu>

Historie Bařova kanálu, 2021. Bařův kanál [online]. Jižní Morava: BAŘŮV KANÁL, O. P. S., reCAPTCHA [cit. 2021-02-10]. Dostupné z: <https://historie.batacanal.cz/#karticka>

Hotel Termal Mušov, 1996–2021. Booking [online]. Amsterdam: Booking.com™ [cit. 2021-02-11]. Dostupné z: <https://www.booking.com/hotel/cz/termal-musov.cs.html>

Hotel U Hejtmana Šarovce, 1996–2021. Booking [online]. Amsterdam: Booking.com™ [cit. 2021-02-10]. Dostupné z: <https://www.booking.com/hotel/cz/u-hejtmana-sarovce.cs.html>

HRAD A PEVNOST ŠPILBERK, 2020. PromoPlanet [online]. Brno [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <https://www.spilberk.cz/>

Hrad Bítov. Hrad Bítov [online]. Národní památkový ústav [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: <https://www.hrad-bitov.cz/cs/informace-pro-navstevniky/prohlidkove-okruhy>

INTERNATIONAL TOURISM AND COVID-19, 2020. UNWTO: World tourism organization [online]. Madrid: UNWTO [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://www.unwto.org/international-tourism-and-covid-19>

International Tourism Highlights, 2019 edition, 2019. UNWTO [online]. Madrid: World Tourism Organization [cit. 2021-01-03]. Dostupné z: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>

Kulturní památky, 2009. Mkr [online]. Ministerstvo kultury [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://www.mkcr.cz/kulturni-pamatky-260.html>

LEDNICKO-VALTICKÝ AREÁL. České dědictví UNESCO [online]. Česká republika: World Media Partners, s.r.o [cit. 2021-02-10]. Dostupné z: https://www.unesco-czech.cz/lednicko-valticky-areal/prohlidka-arealu/?photoID=10#page_start

Moravský kras, 2005-2020. CHKO Moravský kras [online]. Moravský kras [cit. 2021-02-10]. Dostupné z: <http://www.moravskykras.net/index.html>

Muzeum "Větrný mlýn". Rudice: Geografický střed Moravské krasu [online]. Rudice: Obec Rudice [cit. 2021-02-10]. Dostupné z: <http://www.rudice.cz/index.php?page=informacni-stredisko>

Nej ... Jihomoravského kraje, 2020. Czso [online]. Brno: Český statistický úřad [cit. 2020-12-20]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/121034173/33010320j01.pdf/4e72ed87-b961-4bb4-bc1c-461b36380883?version=1.1>

Penzion Dvořákova, 1996–2021. Booking [online]. Amsterdam: Booking.com™ [cit. 2021-02-11]. Dostupné z: <https://www.booking.com/hotel/cz/penzion-na-dvorakove.cs.html>

Poznejte Brno. GO TO BRNO [online]. TIC BRNO, příspěvková organizace [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <https://www.gotobrno.cz/poznejte-brno/poznejte-brno-maly-okruh/>

PROBĚHLO USTAVUJÍCÍ ZASEDÁNÍ JIHOMORAVSKÉHO ZASTUPITELSTVA, HEJTMANEM SE STAL JAN GROLICH, 2020. Kr-jihomoravsky [online]. Brno: Krajský úřad Jihomoravského kraje [cit. 2020-12-20]. Dostupné z: <https://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=427204&TypeID=2>

Původní textilní předměstí Cejl. GO TO BRNO [online]. TIC BRNO, příspěvková organizace [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: <https://www.gotobrno.cz/misto/technicke-pamatky-puvodni-textilni-predmesti-cejl/>

Sociální síť, 2020. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. Český statistický úřad [cit. 2021-01-27]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/122362692/5.pdf/c6667fb7-1e65-429e-a496-8037bfb4ce82?version=1.1>

SPRÁVA NÁRODNÍHO PARKU PODYJÍ, 2012. NÁRODNÍ PARK PODYJÍ [online]. Správa Národního parku Podyjí: Creative Commons [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: <https://www.nppodyji.cz/>

Stará huť u Adamova. TECHNICKÉ MUZEUM V BRNĚ [online]. Brno: Pixelfield [cit. 2021-02-10]. Dostupné z: <https://www.technicalmuseum.cz/pamatky/stara-hut-u-adamova/>
Stará Huť v Josefském údolí u Olomučan, 2015. Národní památkový ústav [online]. Národní památkový ústav [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/stara-hut-v-josefskem-udoli-u-olomucan-7663526>

STATISTICKÁ ROČENKA JIHOMORAVSKÉHO KRAJE, 2020. Czso [online]. Brno: Český statistický úřad [cit. 2020-12-20]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/121034173/33010320.pdf/c8990c2d-1115-47a4-82ce-af3727711ec6?version=1.5>

Svatý kopeček, 2008. Mikulov: Město s vůní jihu [online]. Mikulov: SYMBIO [cit. 2021-02-09]. Dostupné z: <http://www.mikulov.cz/turistika/pamatky-a-prohlidkove-objekty/svaty-kopecek/>

TECHNICKÉ MUZEUM V BRNĚ, 2021. TECHNICKÉ MUZEUM V BRNĚ [online]. Brno: Pixelfield [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: www.tnbrno.cz

Technické památky. Národní památkový ústav [online]. Creative commons [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://www.npu.cz/technicke-pamatky>

TOURISM AND COVID-19, 2020. UNWTO [online]. Ženeva: World Tourism Organization [cit. 2021-01-03]. Dostupné z: https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-04/COVID19_NewDS_.pdf

Ústřední seznam kulturních památek. Památkový katalog [online]. Národní památkový ústav [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/uskp/podle-relevance/1/seznam/?kraj=Jihomoravsk%C3%BD+kraj&chranenoTed=1&hlObj=1&fulltext>

Větrný mlýn v Kuželově: ***národní kulturní památka*** / Větrný mlýn holandského typu z roku 1842. TECHNICKÉ MUZEUM V BRNĚ [online]. Brno: Pixelfield [cit. 2021-02-10]. Dostupné z: <https://www.tnbrno.cz/pamatky/vetrny-mlyn-v-kuzelove/>

Villa Tugendhat, 2021. Villa Tugendhat [online]. Brno: Atelier Zidlicky [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: www.tugendhat.eu

Vlněna, Mosilana a Nová Mosilana. GO TO BRNO [online]. Brno: TIC BRNO, příspěvková organizace [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: <https://www.gotobrna.cz/misto/vlnena-mosilana-a-nova-mosilana/>

Vodní mlýn ve Slupi: národní kulturní památka, 2021. TECHNICKÉ MUZEUM V BRNĚ [online]. Brno: Pixelfield [cit. 2021-02-09]. Dostupné z: <https://www.tnbrno.cz/pamatky/vodni-mlyn-ve-slupi/>

Vodní nádrž Nové Mlýny, 1999-2021. České hory [online]. eProgress s.r.o. [cit. 2021-02-09]. Dostupné z: <https://nove-mlyny.ceskehory.cz/>

VOLNOČASOVÉ AKTIVITY, 2021. Vranovská pláž [online]. HS design [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: <https://www.vranovska-plaz.cz/cs/aktivity/>

Vranov nad Dyjí - visutá lávka. Databáze mostů a tunelů ČR [online]. [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <http://www.mosty-tunely.cz/objekty/detail/vranov-nad-dyji-visuta-lavka/>

Vranovská přehrada, 2012. Vranovsko [online]. Turistický informační server Vranovsko [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <http://www.vranovsko.cz/vranovska-prehrada-jak-vzniklo-toto-vodni-dilo/>

Vyhlídkové plavby lodí Viktorie, 2021. Znovín Znojmo: Vína hrdá na svůj původ [online]. Znojmo: webProgress [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: <https://www.znovin.cz/vyhlidkove-plavby-lodi-viktorie-po-vranovske-prehrade-s-ochutnavkami-znovinskych-vin>

World Tourism Barometr: December 2020, 2020. UNWTO: World tourism organization [online]. Madrid: UNWTO [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/wtobarometereng.2020.18.1.7>

Zámek Mikulov, 2016. REGIONÁLNÍ MUZEUM V MIKULOVĚ [online]. Mikulov: Regionální muzeum v Mikulově [cit. 2021-02-09]. Dostupné z: <https://www.rmm.cz/czech/expozice.html>

Železniční viadukt přes údolí Dyje, 2008. Znojmo [online]. Znojmo: vismo [cit. 2021-02-09]. Dostupné z: <https://www.znojmocity.cz/67-zeleznicni-viadukt-pres-udoli-dyje/d-2954>

7 Přílohy

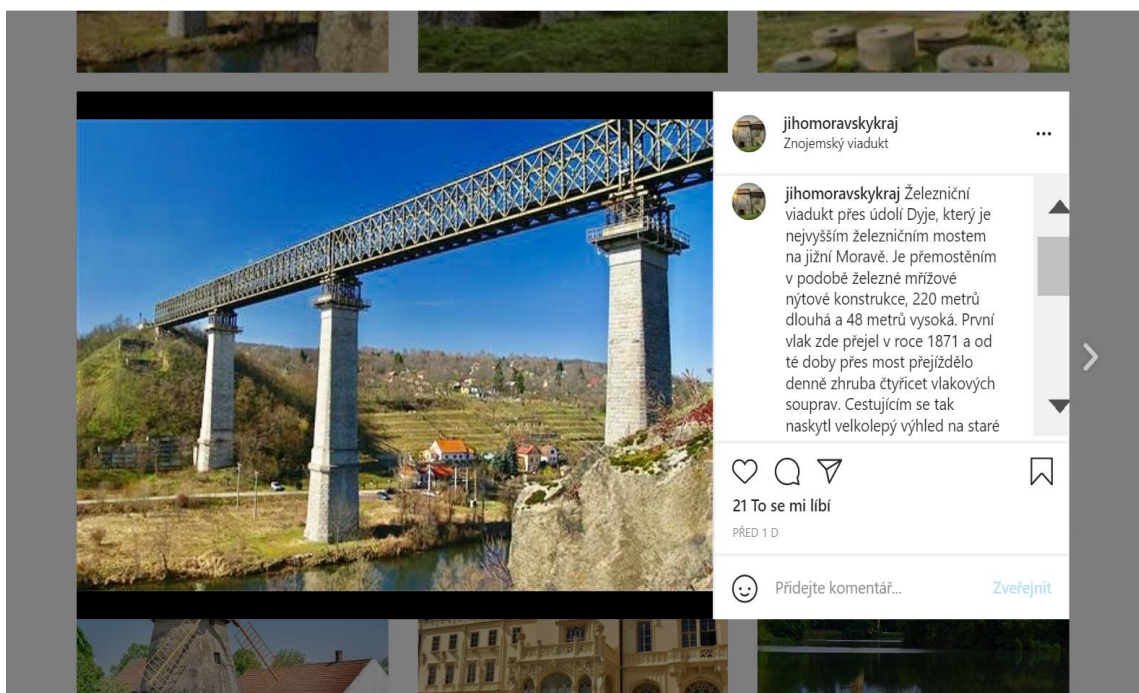
Příloha 1 Instagramový profil s názvem jihomoravskykraj



Zdroj: vlastní zpracování

Fotografie použity z webových stránek: libortesar.cz, kudyznudy.cz, viatravel.cz, jiznimorava.cz, znojmcity.cz, itras.cz, vlastní

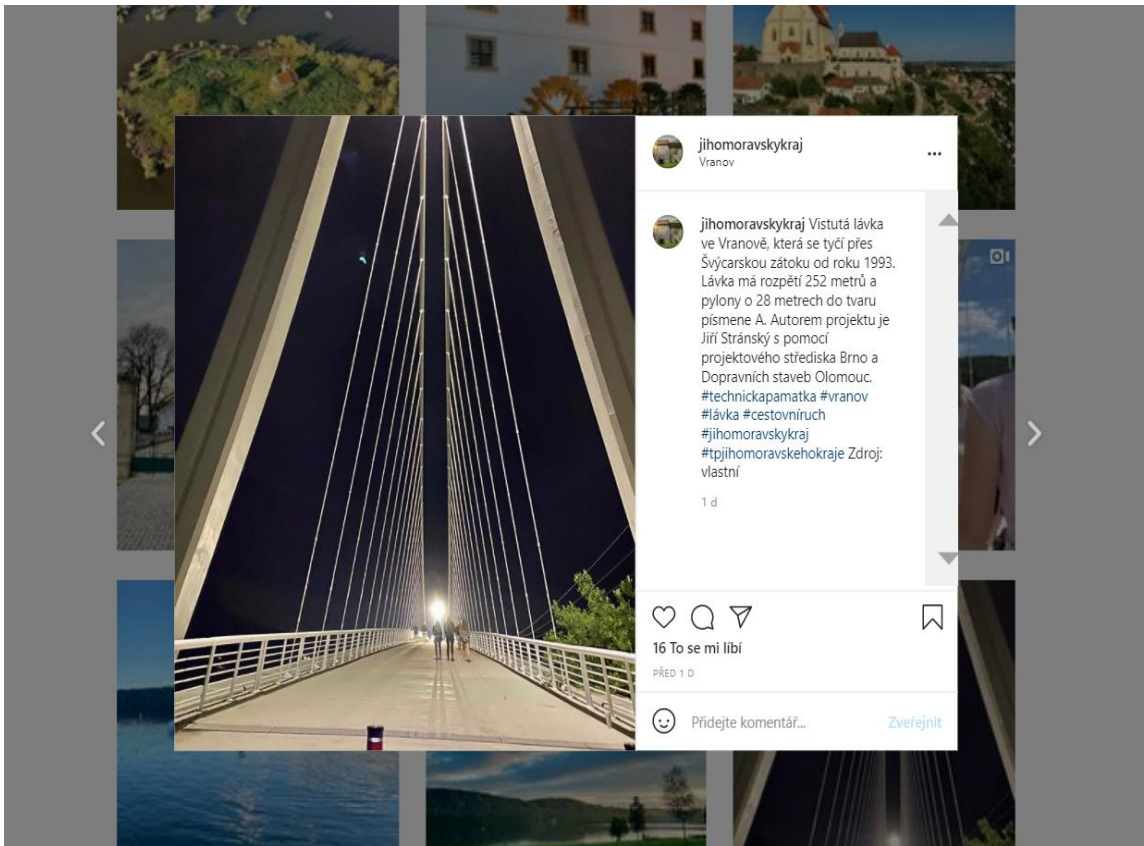
Příloha 2 Fotografie Znojemského viaduktu na Instagramovém profilu



Zdroj: vlastní zpracování

Fotografie použita z webové stránky: znojmcity.cz

Příloha 3 Fotografie visuté lávky ve Vranově na Instagramovém profilu



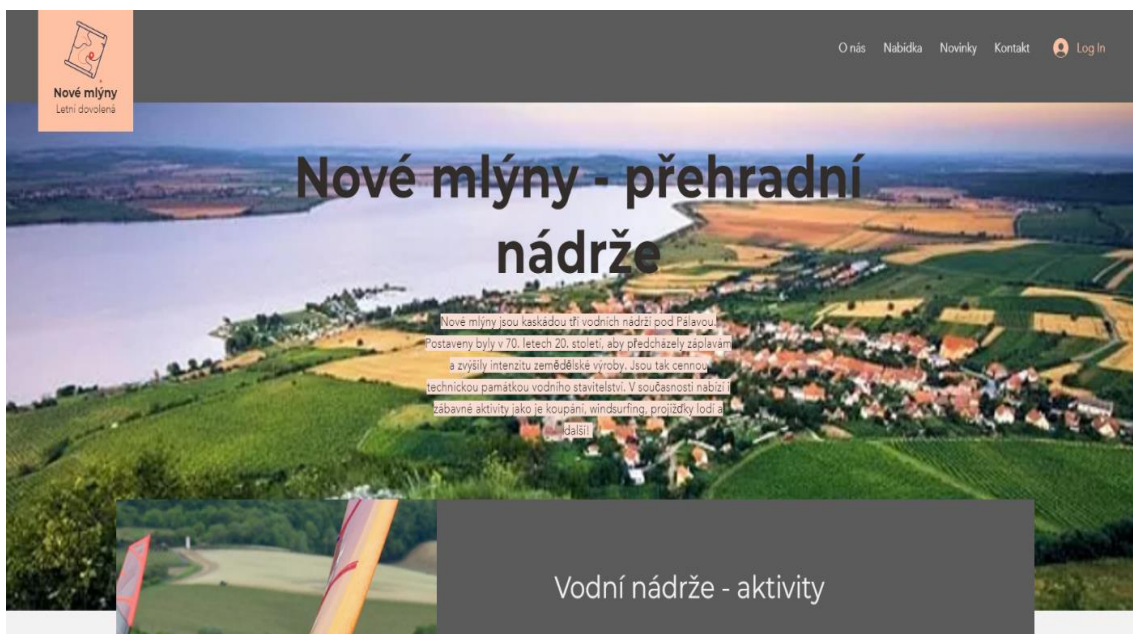
Zdroj: vlastní zpracování
Fotografie pořízena autorkou

Příloha 4 Fotografie zámku Lednice na Instagramovém profilu



Zdroj: vlastní zpracování
Fotografie pořízena autorkou

Příloha 5 Návrh webové stránky Nové mlýny - přehradní nádrže



Zdroj: vlastní zpracování

Fotografie použita z webové stránky: itras.cz

TECHNICKÉ PAMÁTKY

VSTUP ZDARMA

1.-8.7. 2021

JIHOMORAVSKÝ KRAJ

První týden v červenci vstup ZDARMA!
Navštivte technické památky, které jsou zdrojem poznání a vědomostí a současně cenným svědectvím vývoje lidstva.

Seznam technických památek s volným vstupem na:
www.tnbrno.cz

Zdroj: vlastní zpracování

Fotografie použity z webových stránek kudyznudy.cz, gotobrno.cz, jiznimorava.cz, vlastní