

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra obchodu a financí



Diplomová práce

**Potenciál technických památek Jihočeského kraje v
cestovním ruchu**

Michaela Čepelková

© 2016 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Michaela Čepelková

Provoz a ekonomika

Název práce

Potenciál technických památek Jihočeského kraje v cestovním ruchu

Název anglicky

Potential of Technical Monuments of South Bohemia in Tourism

Cíle práce

Cílem diplomové práce je na základě analýzy a zhodnocení potenciálu technických památek v rámci cestovního ruchu Jihočeského kraje, vytvořit vlastní návrhy pobytových balíčků pro konkrétní cílové skupiny potenciálních klientů.

Metodika

Metodika teoretické části diplomové práce bude založena na studiu tematicky zaměřené odborné literatury a aktuálních internetových zdrojů. Teoretická východiska budou zpracována na základě metody zkoumání dokumentů a prostřednictvím komparace a syntézy sekundárních zdrojů. Následně bude zpracována praktická část práce (kapitola Vlastní práce), která bude vycházet z charakteristiky a potenciálu technických památek v rámci cestovního ruchu Jihočeského kraje. V závěru práce budou zpracovány vlastní návrhy pobytových balíčků pro konkrétní cílové skupiny potenciálních klientů za použití metody kalkulace.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

Cestovní ruch, destinace, cestovní kancelář, touroperátor, zájezd, služby.

Doporučené zdroje informací

INDROVÁ, Jarmila a kol., Cestovní ruch: (základy). Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2007. ISBN 978-80-245-1252-5.

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

MALÁ, Vlasta. Základy cestovního ruchu. Vyd. 1. V Praze: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2002. ISBN 80-245-0439-1.

MAZÁČ, Josef. Technické kulturní památky. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita, 2003. ISBN 80-248-0242-2.

PÁSKOVÁ, Martina a Josef ZELENKA. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2002. ISBN 80-239-0152-4.

Předběžný termín obhajoby

2016/17 ZS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Miroslava Navrátilová

Garantující pracoviště

Katedra obchodu a financí

Elektronicky schváleno dne 21. 10. 2015

Ing. Helena Čermáková, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 11. 11. 2015

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 29. 11. 2016

Čestné prohlášení

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

V Praze dne 30. listopadu 2016

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala paní Ing. Miroslavě Navrátilové za její odborné vedení, cenné rady a věnovaný čas při tvorbě této diplomové práce.

Potenciál technických památek Jihočeského kraje v cestovním ruchu

Souhrn

Tato diplomová práce je zaměřena na cestovní ruch a především na památky technického charakteru a jejich využití pro turismus. V první části práce je uvedeno několik definic turismu od různých světových autorů. Dále je zde vymezena typologie cestovního ruchu. Potenciál cestovního ruchu s faktory ovlivňujícími cestovní ruch je popsán v další kapitole. Práce pokračuje kapitolou o památkách a památkové péči. Následuje kapitola o technických památkách a již zavedených formách využití technických památek v cestovním ruchu.

Úvodní kapitola druhé části se zabývá porovnáváním nejvyhledávanějších turistických cílů České republiky v posledních letech a následně také turistických cílů Jihočeského kraje. Dále jsou popsány významné technické památky Jižních Čech. Kapitoly, které následují, se detailně věnují zapojení technických památek do dvou navržených tras. Obě navržené trasy jsou třídní, součástí popisu tras jsou podrobné kalkulace obou pobytových balíčků.

Klíčová slova: Cestovní ruch, destinace, cestovní kancelář, touroperátor, zájezd, služby

Potential of Technical monuments of South Bohemia in Tourism

Summary

This thesis is focused on tourism and especially on technical monuments and their possible use in tourism. In the thesis there are mentioned some definition of tourism from different world's writers. Following part is focused on typology of tourism. Potential of tourism with factors is described in next chapter. Following chapter is about monuments and care of the monuments. Next chapter is about technical monuments and about form of their possible use in tourism.

The opening chapter of the second part of the thesis introduces the most important places with regard to tourism in the Czech republic and Southern Bohemia in the last few years. Another part deals with significant monuments of technical history in Southern Bohemia. The last few chapters are dedicated to technical monuments that can be visited during two suggested three-day trips in Southern Bohemia. Both trips are described in details including the cost calculation.

Keywords: Tourism, destination, travel agency, touroperator, tour, service

Obsah

1 Úvod.....	10
2 Cíl práce a metodika	11
2.1 Cíl práce	11
2.2 Metodika	11
3 Teoretická východiska	13
3.1 Cestovní ruch	13
3.1.1 Typologie cestovního ruchu.....	14
3.1.2 Potenciál destinace cestovního ruchu	17
3.1.3 Služby cestovního ruchu	23
3.1.4 Podnikatelské subjekty v cestovním ruchu	27
3.1.5 Státní podpora cestovního ruchu.....	29
3.2 Památky.....	30
3.2.1 Památky technického charakteru	32
3.2.2 Trasy industriálního dědictví	33
4 Vlastní práce	36
4.1 Nejnavštěvovanější turistické cíle České republiky.....	36
4.2 Charakteristika destinace	39
4.2.1 Lokalizační předpoklady.....	40
4.2.2 Selektivní předpoklady	41
4.2.3 Realizační předpoklady.....	42
4.3 Technické stavby prohlášené národními kulturními památkami	42
4.4 Technické památky Jižních Čech.....	46
5 Zhodnocení výsledků a doporučení	49
5.1 Cesta s příběhem o technice	49
5.1.1 Kalkulace 1. pobytového balíčku.....	56
5.2 Česká Kanada a její technické skvosty	58
5.2.1 Kalkulace 2. pobytového balíčku.....	64
5.3 Vyhodnocení pobytových balíčků.....	65
6 Závěr.....	68
7 Seznam použitých zdrojů	70
8 Přílohy	75

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Turistické regiony České republiky	18
Obrázek č. 2: Předpoklady cestovního ruchu	19
Obrázek č. 3: Mapa Schwarzenberského plavebního kanálu	55
Obrázek č. 4: Trati úzkorozchodné železnice	61

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Bodové hodnoty atraktivit cestovního ruchu	23
Tabulka č. 2: Turistické cíle	36
Tabulka č. 3: Návštěvnost technických památek vůči jiným turistickým cílům	38
Tabulka č. 4: Národní kulturní památky	43
Tabulka č. 5: Itinerář 1. pobytového balíčku	50
Tabulka č. 6: Kalkulace 1. pobytu	56
Tabulka č. 7: Itinerář 2. pobytového balíčku	59
Tabulka č. 8: Kalkulace 2. pobytu	64

Seznam grafů

Graf č. 1: Nejnavštěvovanější turistické cíle v letech 2011 – 2015	37
Graf č. 2: Návštěvnost technických památek	38
Graf č. 3: Nejnavštěvovanější turistické cíle Jihočeského kraje v roce 2015	39

1 Úvod

V dnešní moderní době je možné hovořit o cestovním ruchu jako o jednom z předních a nejrychleji se rozvíjejících odvětví. Cestovní ruch bývá označován za tzv. průřezové odvětví, což v praxi znamená, že dokáže ovlivnit mnoho dalších hospodářských odvětví, která jsou s ním spjata. Pro některé světové ekonomiky má cestovní ruch naprosto zásadní roli. Jedná se o země, které mají příjmy z devizových prostředků, jako stěžejní položku rozpočtu. Jedná se především státy, které se specializují na příjezdy turistů do jejich letních či zimních rekreačních oblastí. Cestovní ruch je možné chápat jako formu aktivního či pasivního odpočinku.

Česká republika je země s bohatou historií, díky ní má na svém území nespočet zajímavých kulturních, historických a technických památek. Turisté upřednostňující pobyt v přírodě, mohou na území naší země navštívit množství chráněných krajinných oblastí, národních parků, či jiných míst, která budou účastníci cestovního ruchu vyhledávat především kvůli harmonické krajině.

Technické památky patří mezi hmotné prvky stavebního dědictví. Mnoho z nich chátrá, protože v dnešní době už neplní funkci, pro kterou byly postaveny, nebo jsou opuštěné a poničené. Cesta k obnově technických památek je jejich využití v cestovním ruchu, díky tomu je možné docílit udržení historického dědictví. Významné industriální památky jsou zařazeny na seznam chráněných objektů Státní památkové péče buď jako národní kulturní památka, či kulturní památka. V posledních letech jsou v tomto ohledu vysoce oblíbené zejména cíle, které disponují vhodnými podmínkami pro pořádání doprovodných aktivit.

Geografická poloha Jihočeského kraje již od minulosti významně ovlivňovala kulturní i hospodářský život a měla podstatný vliv na výrobní aktivitu obyvatel tohoto území. Zhmotněním této činnosti jsou dnes dochované technické památky různého charakteru. Již na konci 16. století zde byla budována důmyslná rybniční soustava na Rožmborském panství, nemající mezi okolními státy obdobu. O tom svědčí i nominace tohoto významného vodního díla na Listinu světového dědictví UNESCO. V jižních Čechách je možné navštívit starobylá města, plná života a kultury, majestátné gotické kostely, renesanční zámky, kláštery, památky lidového stavitelství, zajímavé technické stavby a přírodní scenérie, které lákají k návštěvě této lokality.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je na základě analýzy a zhodnocení potenciálu technických památek v rámci cestovního ruchu Jihočeského kraje vytvořit vlastní návrhy pobytových balíčků pro konkrétní cílové skupiny potenciálních klientů.

Pro řešení dané problematiky byl zvolen Jihočeský kraj.

Stanoveného cíle bude dosaženo splněním následujících úkolů:

- Výběr vhodných metod, které povedou k realizaci práce
- Zpracování teoretických východisek
- Charakteristika základních pojmů
- Charakteristika zvolené destinace popisnou analýzou
- Hodnocení faktorů potenciálu cestovního ruchu a regionální disparity
- Vlastní tvorba turistických tras
- Tvorba kalkulací pobytových balíčků
- Návrh možných změn a doporučení, které by zvýšily návštěvnost daných památek a dané destinace

2.2 Metodika

Pro teoretickou část práce byla použita odborná literatura v tištěné i elektronické formě zabývající se problematikou cestovního ruchu. Teoretická část diplomové práce je zaměřena na vymezení cestovního ruchu včetně souvisejících pojmů, na charakteristiku cestovního ruchu a jeho působení v různých oblastech národního hospodářství. Práce se rovněž zabývá typologiemi v turismu a dále službami. Dále se práce věnuje podrobnému rozvržení potenciálu destinace z pohledu cestovního ruchu, zde je použita metoda hodnocení předpokladů dle Mariotova modelu hodnocení předpokladů pro cestovní ruch.

Komparací a syntézou získaných dat byly získány informace, jež byly následně zpracovány do dílčích kapitol.

Komparace

Předpokladem komparace je přesnost předešlých metod – pozorování, popisu a měření. Při komparaci dvou či více jevů můžeme využít ukazatele podílu (relativní rozdíl), rozdílu (absolutní rozdíl) nebo index (podíl dvou hodnot téhož ukazatele).

Komparace je základní metodou hodnocení, srovnávací metody lze využít jak při získávání poznatků, tak při jejich zpracovávání (Závěrečné práce – metodika, 2016).

Syntéza

Syntéza představuje skládání určitých částí v jeden celek. Využívání této metody klade důraz na vzájemné souvislosti mezi jednotlivými složkami, čímž je možné zjistit vnitřní vazby či další možný vývoj daného jevu (Široký, 2010).

Popisná analýza

Sekundární data, která jsou dostupná převážně z veřejných zdrojů, jsou sbírána a používána v metodě popisné analýzy. Konkrétní přesné informace jsou zpracovávány v přesném sledu a musí na sebe navazovat. Prvním krokem je vymezení cíle a následuje konkretizace problému. V navazující části se sbírají a zkoumají dokumenty odborné literatury, data se syntetizují, zaznamenávají se výsledky a tvoří se grafy a tabulky. Setříděné informace se v konečné fázi analyzují a sestavuje se do hodnocení a závěru (Boučková, 2003).

Praktická část práce vychází z charakteristiky a potenciálu cestovního ruchu Jihočeského kraje. Dílčí kapitoly jsou rozděleny podle lokalizačních, selektivních a realizačních podmínek destinace. Součástí praktické části jsou návrhy turistických tras, které účastníky seznámí s krásami unikátních technických památek, které se nacházejí v této oblasti. Vzniku tras předcházelo důkladné prostudování map Jihočeského kraje. Navrhované trasy jsou součástí pobytových balíčků, které dále zahrnují ubytovací a stravovací služby pro dané účastníky.

Následně je zpracována podrobná kalkulace všech přímých a nepřímých nákladů daných pobytových balíčků.

- Přímé náklady na účastníky jsou náklady, které jsou přímo přiřaditelné k jednotlivým službám, není třeba je dále rozpočítávat. Mezi tyto náklady patří náklady na ubytování, stravování, dále finanční náklady na vstupy do památek, popř. jízdné ve vlaku.
- Nepřímé náklady jsou náklady, které je naopak nutné určitým způsobem rozpočítat. Nepřímé náklady jsou náklady na průvodce, náklady na různé tištěné podklady, agenturní provize (15%) a u prvního pobytového balíčku je zde zařazena také doprava mikrobusem.

Po sečtení všech přímých a nepřímých nákladů vyjdou celkové náklady na daný pobytový balíček. Po vydělení počtem účastníků vyjde z kalkulace také průměrná částka na osobu.

3 Teoretická východiska

3.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch je široký pojem, a proto neexistuje jeho jednotná charakteristika či jednotná definice. Autoři ve svých publikacích uvádějí různé definice podle jejich osobních preferencí. Každý má jiný pohled na tento složitý jev.

„Cestovní ruch je tedy nutno chápat v jednotě jeho dvou stránek:

- cestovní ruch jako způsob uspokojování potřeb, tedy jako oblast spotřeby,
- cestovní ruch jako oblast podnikatelských příležitostí v mnoha oborech lidské činnosti, a jako významnou součást ekonomiky společnosti“ (Indrová a kol., 2007).

Turismus se stává jevem průřezovým, mnohostranným, ve spotřebě obyvatelstva zaujímá značný prostor. Stejně tak má svou nezastupitelnou pozici při tvorbě národní i světové ekonomiky.

Z pohledu nabídky lze cestovní ruch definovat jako: „komplexní společenský jev, jako souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu, souhrn procesů, budování a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, souhrn politických a veřejně správních aktivit a rekreace místní komunity a ekosystému pro uvedené aktivity“ (Pásková a Zelenka, 2007).

V roce 1942 bylo vydáno dílo „Základy všeobecné nauky cestovního ruchu“ od autorů W. Hunzíkera a K. Krapfa, kteří byli považováni za klasiky cestovního ruchu. Jejich dílo a definice, které obsahovalo, bylo považováno za zásadní mezník ve zkoumání cestovního ruchu. Cestovní ruch popisují jako „souhrnné označení vztahů a jevů, vznikajících na základě cesty a pohybu místně cizích osob, pokud se pobytem nesleduje usídlení a pokud s ním není spojena žádná výdělečná činnost“ (Malá, 2002).

Cestovní ruch se neustále vyvíjí, a proto i jeho definic je velmi mnoho, nicméně úsilím mnoha mezinárodních organizací je sjednotit definici cestovního ruchu, na základě čehož by se mohla vytvořit databáze pro jeho statistické sledování. V červnu roku 1991 se konala Mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu. Pořádající organizací se stala Světová organizace cestovního ruchu (World Tourism Organization). V kanadské Ottavě se sešlo na 250 představitelů z 91 zemí světa, jejichž hlavním cílem byla unifikace základních pojmů souvisejících s cestovním ruchem. Došlo k vymezení pojmu „cestovní ruch“, který je definován jako „činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa

mimo její běžné životní prostředí (mimo místo bydliště), a to na dobu kratší než je stanovena (u mezinárodního cestovního ruchu tato doba činí 1 rok, u domácího cestovního ruchu šest měsíců), přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě“ (World Trade Organisation, 1991).

3.1.1 Typologie cestovního ruchu

Autoři odborné literatury v České republice, ale i v dalších zemích světa nemají jednotný názor na to, co je druh a co forma cestovního ruchu. Nejčastější členění bývá na formy cestovního ruchu, v nichž dominuje především hledisko motivace účasti na cestovním ruchu. Vedle forem turismu jsou tu i druhy cestovního ruchu, kde je sledován především jevový průběh turismu a způsob jeho realizace v závislosti na geografických, ekonomických a jiných podmínkách (Indrová a kol., 2007).

Bude uplatňováno společné kritérium typu cestovního ruchu, jako vyjádření jeho jevové formy, které umožní blíže charakterizovat účastníka cestovního ruchu z hlediska jeho motivace účasti, charakterizovat způsob realizace cestovního ruchu i účinky, které cestovní ruch pro společnost i jednotlivce přináší (Malá, 2002).

Typy cestovního ruchu dle převažující motivace

Rekreační cestovní ruch

U tohoto typu jde především o regeneraci fyzickou a duševní, o načerpání nových sil. Pro rekreační cestovní ruch se každoročně rozhodne největší počet účastníků cestovního ruchu. Jedná se obvykle o pobyt strávený ve vhodném rekreačním zařízení. V praxi nejde pouze o pasivní odpočinek, naopak je často doplňován o aktivní pobyt v přírodě a o různé sportovní aktivity. Do této skupiny spadá i chataření a chalupaření, což je specifická forma cestovního ruchu (Kesner a kol., 2008).

Kulturně poznávací cestovní ruch

Nejdůležitějším aspektem je zde výchovně vzdělávací funkce. Jde především o poznávání historie, kultury, tradic a zvyků v rámci vlastního nebo jiných národů. Dále může přispívat k všeobecnému přehledu obyvatelstva. Spadají sem veškeré kulturní návštěvy muzeí, galerií a obrazáren. Dále pak výlety za kulturně historickými památkami. Pro ilustraci lze uvést návštěvy hradů, zámků, historických skanzenů a různých kulturních akcí (Malá, 2002).

Cestovní ruch s náboženskou orientací

Je v praxi označován jako náboženský turismus či poutní turistika. Jedná se o celosvětově velmi významný typ turismu. Účastníci se mohou zúčastnit náboženských obřadů, navštívit církevní památky a posvátná místa (Gavlovský, 2002).

Cestovní ruch se vzdělávacími motivy

Hlavním motivem tohoto typu turismu je osobní popř. osobnostní růst. Tento typ je zaměřen na získávání dalších znalostí a dovedností spojených jak s profesním, tak s osobním životem. Velmi důležité je, aby zde byla zajištěna odborná pomoc a odborné vedení, na základě čehož pak absolvování toho kurzu povede ke zkvalitnění určité odbornosti (Kesner a kol., 2008).

Cestovní ruch se společenskými motivy

Je orientován na skupiny lidí, jejich společnou komunikaci a vzájemné soužití. Dá se hovořit o klubové turistice, kdy se cíleně vytvořené skupiny skládají z účastníků, kteří mají například společné zájmy a záliby, mohou se sejít za účelem určité sportovní, popř. kulturní aktivity. Pobyty v rámci klubové turistiky jsou bohaté na denní program, společné aktivity a také uplatňují vysokou míru animace (Beránek, 2013).

Sportovně orientovaný cestovní ruch

Je typ turismu zahrnující veškeré sportovní aktivity, jako jsou tracking, cykloturistika, lyžování, vodní sporty apod. Poněkud specifická forma sportovního turismu je tzv. lovecká turistika. Pasivní formou sportovně orientovaného turismu je pak diváctví. Účastníci mohou cestovat přes celý svět na různá mistrovství světa apod. Finanční prostředky, které jsou spojeny s touto aktivitou, nejsou zanedbatelné. Patří sem například pěší turistika, Česká republika má jedny z nejkvalitněji značených a udržovaných turistických cest v Evropě (Univerzita Hradec Králové, 2015).

Cestovní ruch orientovaný na poznání přírodního prostředí

Přírodní prostředí je nedílnou součástí prakticky všech předešlých druhů cestovního ruchu. Nicméně příroda jako taková může být pro určitou skupinu turistů hlavním motivem pro realizaci vhodné formy cestovního ruchu. Mnoho účastníků turismu se vydává na pobyty, které jsou specializovány na poznání přírody, přírodních památek, rezervací a neobvyklých divů v krajině. Specifický typ spadající do této kategorie je ekoturistika, což

je turistika doplněná o zásadní nenarušování životního prostředí, krajiny a přírodních zásad. Dalo by se hovořit o tzv. etice v přírodě (Kesner a kol., 2008).

Cestovní ruch s dobrodružnými motivy

Tento typ je v posledních letech hodně podporován díky zvyšující se oblibě extrémních sportů a dobrodružných výprav. Právě pro ně jsou určeny různé nebezpečné výpravy přírodou, sjezdy divokých řek, či například seskok padákem jakožto jednorázový zážitek jedné z mnoha extrémních aktivit (Kotíková, 2013).

Cestovní ruch s profesními motivy

Jedná se o ojedinelou formu cestovního ruchu z pohledu času, ve kterém je daný výjezd realizován. Předchozí uvedené typy jsou realizovány ve volném čase, oproti tomu je tento typ spojen s profesními zájmy a činnostmi a je realizován v pracovním čase účastníků. Nicméně zahrnuje i služby a prvky cestovního ruchu realizované ve volném čase. Jedná se obchodní cestovní ruch ve formě klasických služebních cest (Beránek, 2013).

Další typologie cestovního ruchu

Předchozí dělení turismu bylo zaměřeno na motivaci pro danou aktivitu v rámci cestovního ruchu. Následující typologie se zaměřují na jiná hlediska výběru, například na příjezdový cestovní ruch, který je z hlediska ekonomiky státu velmi podstatný.

Cestovní ruch dle místa realizace

Domácí cestovní ruch je definován jako turismus, při kterém rezidenti referenční země nepřekračují hranice vlastního státu. Jedná se tedy o cestovní ruch domácího obyvatelstva na vlastním území. Zahraniční cestovní ruch, při kterém naopak dochází vždy k překračování hranic daného území, je vždy hodnocen ve vztahu k dané zemi a má dvojitý charakter. Výjezdový a příjezdový cestovní ruch. **Výjezdový cestovní ruch** je označován také jako „outgoing“ nebo pasivní cestovní ruch. Opakem, kdy naopak sledujeme příjezdy ze zahraničí do referenční země, je **příjezdový cestovní ruch**. Zde se nabízí zmínit i specifickou formu příjezdového turismu, a to tranzitní turismus. Ten je představován průjezdem zahraničních účastníků přes území referenční země, která ovšem není cílovou destinací (Indrová a kol., 2007).

Cestovní ruch dle vztahu k platební bilanci státu

Aktivní cestovní ruch zahrnuje příjezdy zahraničních návštěvníků, jejichž výdaje na produkty turismu znamenají příliv devizových prostředků a kladně ovlivňují platební bilanci. Tento typ má na platební bilanci příznivý vliv stejně jako export zboží a služeb, proto se také dá použít označení neviditelný export. **Pasivní cestovní ruch** představuje výjezdy obyvatel sledovaného státu do zahraničí. Jejich výdaje na produkty znamenají odliv devizových prostředků, který záporně ovlivňuje platební bilanci. Opět bude mít podobný charakter jako import zboží a služeb a může být označován jako neviditelný import (Beránek, 2013).

Cestovní ruch dle délky pobytu

Krátkodobý, který je charakteristický krátkou dobou pro pobyt, obvykle do tří přenocování. **Dlouhodobý** zahrnuje časové rozmezí od tří přenocování, ale maximální délka pobytu nesmí být delší než 6 měsíců v domácím cestovním ruchu a více než jeden rok v cestovním ruchu zahraničním (Gavlovský, 2002).

Cestovní ruch podle způsobu zabezpečení cesty a pobytu

Cestovní ruch **organizovaný** je specifický tím, že cestu a další služby jako např. ubytování a stravu zprostředkovává cestovní kancelář či jiný subjekt s touto specializací. Podstatný rys pro organizovaný cestovní ruch tedy je, že účastník nakupuje zájezd, který je definován jako kombinace minimálně dvou základních služeb. **Neorganizovaný**, kde cestovní kancelář neplní žádnou roli a účastník si zařizuje vše sám (Malá, 2002).

3.1.2 Potenciál destinace cestovního ruchu

Česká republika má vyhovující podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. Potenciál cestovního ruchu je na území státu nerovnoměrný, a proto bylo zapotřebí rozdělit celou Českou republiku z pohledu potenciálu cestovního ruchu na turistické regiony. Ty jsou definovány jako území, pro něž je typický určitý druh cestovního ruchu, který jednotlivé prvky dané oblasti spojuje a sjednocuje, ale zároveň i odlišuje od ostatních regionů.

Česká centrála cestovního ruchu vymezila turistické regiony v letech 1998–1999. Výsledkem je členění na patnáct turistických regionů. Praxe ukázala, že zvolené členění z pohledu cestovního ruchu není nejšťastnější – jednotlivé regiony se velmi liší svou

velikostí, některé v rozporu s definicí regionu nemají na svém území podmínky, které by sjednocovaly produkty daného regionu (Kotíková a Schwartzhoffová, 2008).

„Turistický region je územní celek, jehož nabídka cestovního ruchu svým množstvím, kvalitou, rozmanitostí a atraktivitou vyvolává návštěvnost. Potenciál území vytváří vhodné předpoklady pro realizaci konkurenceschopné nabídky produktů cestovního ruchu s důrazem na příjezdový cestovní ruch a pro vybrané z nich jsou součástí národních produktů (jinak řečeno turistické regiony slouží k prezentaci potenciálu cestovního ruchu ČR. Turistický region je základní jednotkou národní propagace a marketingu cestovního ruchu republiky. Dále je možné jej členit na turistické oblasti (Agentura CzechTourism, 2016).

Obrázek č. 1: Turistické regiony České republiky



Zdroj: Agentura CzechTourism, 2016

„Potenciál cestovního ruchu je definován jako souhrnná hodnota všech předpokladů cestovního ruchu, oceněných obvykle na základě bodovací škály, snížená o zápornou hodnotu negativních faktorů rozvoje cestovního ruchu – zejména o špatný stav složek životního prostředí a konfliktní land-use daného území“ (Zelenka a Pásková 2012).

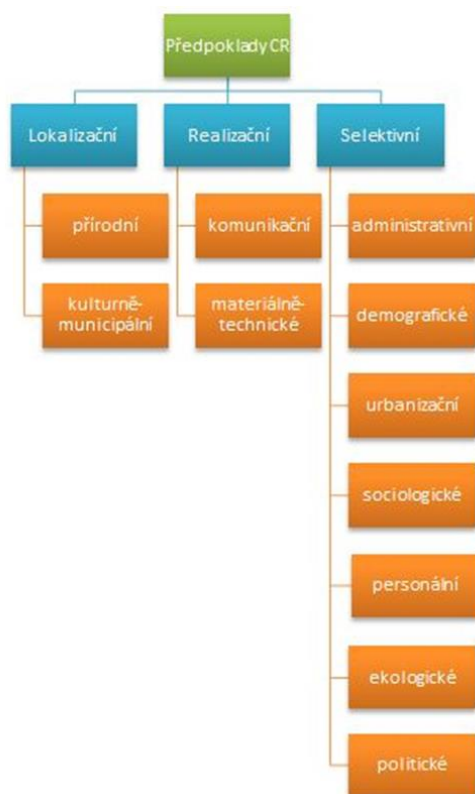
Cestovní ruch je výrazně regionálně diferencován, což závisí především na existujícím primárním potenciálu cestovního ruchu regionu, střediska, lokality, tedy především na jeho přírodních a kulturně-historických atraktivitách. Aby skutečně došlo

k využití existujícího primárního potenciálu cestovního ruchu, je nezbytná aktivace sekundárního a terciárního potenciálu cestovního ruchu. Dochází k budování základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu (ubytovací a gastronomická zařízení, sportovně-rekreační zařízení, dopravní infrastruktura a dostupnost) na jedné straně, na straně druhé fungující organizační struktury – destinační management, vytvářející vlastní nabídku produktů a programů cestovního ruchu v regionu, středisku, lokalitě (Štěpánková, 2010).

Předpoklady cestovního ruchu jsou definovány jako souhrn přírodních a antropogenních aspektů včetně jejich mnohoúrovňových vazeb, které vytvářejí předpoklady pro realizaci cestovního ruchu. Podle Mariota je lze dělit na lokalizační předpoklady cestovního ruchu, selektivní předpoklady cestovního ruchu a realizační předpoklady cestovního ruchu (Svobodová a kol., 2016).

Lokalizační předpoklady se dále dělí na přírodní a kulturně-historické, realizační předpoklady na komunikační a materiálně-technické, selektivní předpoklady se člení na politické, demografické, administrativní, urbanizační, sociologické, personální a ekologické“ (Drobná a Morávková, 2007).

Obrázek č. 2: Předpoklady cestovního ruchu



Zdroj: Svobodová a kol., 2013

Lokalizační předpoklady cestovního ruchu

Lokalizační předpoklady umožňují umístění aktivit cestovního ruchu do určité oblasti či lokality. Jejich příznivé hodnoty určují místo, kde se cestovní ruch může rozvíjet. Dělí se na předpoklady:

- Přírodní a přírodní atraktivity (povrch, podnebí, vodstvo, flóra, fauna atd.),
- kulturní (kulturně-manipální-historické), které vyplývají z výsledků tvořivé činnosti člověka a souvisejí s historickým vývojem území. Předmětem zájmu turistů jsou architektonické památky, muzea a galerie, archeologické lokality, technické památky, významné parky i památky lidové architektury (Drobná a Morávková, 2007).

Do skupiny společenských atraktivit můžeme začlenit:

Kulturně-historické památky – architektonická díla (hrady, zámky, kláštery), užitkové stavby (větrné mlýny), sídelní komplexy (městská jádra), památníky, sakrální stavby.

Kulturní zařízení – do této skupiny řadíme zařízení soustřeďující sbírky – muzea, galerie, knihovny a zařízení, jejichž prostřednictvím se kulturní akce realizují – divadla, hudební sály, kina, amfiteátry.

Kulturní akce – k těm počítáme hudební festivaly, taneční a divadelní festivaly, filmové festivaly, karnevaly, poutě.

Sportovní akce – dělí se na pravidelné a nepravidelné, patří sem například olympijské hry, mistrovství v různých sportech, ale různá sportovní utkání a soutěže.

Jiné akce – například konference, kongresy a sympozia; pивní festivaly, zábavní parky a další (Agentura CzechTourism, 2016).

Selektivní předpoklady cestovního ruchu

Selektivní předpoklady cestovního ruchu vyjadřují způsobilost společnosti dané oblasti či země podílet se na cestovním ruchu aktivně i pasivně. Umožňují vybrat ty obyvatele nebo ty oblasti, které mají nejlepší předpoklady pro účast na cestovním ruchu. Člení se nejčastěji na předpoklady objektivní a subjektivní.

Objektivní předpoklady zahrnují soubor faktorů, které ovlivňují cestovní ruch v území. Patří mezi ně zejména politická a bezpečnostní stabilita oblasti, ekonomická a životní úroveň jejich obyvatel, stav životního prostředí apod.

Do skupiny objektivních selektivních (stimulačních) faktorů řadíme:

Politické faktory – obecně platí, že cestovní ruch (stejně jako jakákoli smysluplná lidská činnost) se ve větší míře rozvíjí v mírovém uspořádání světa. Pak také záleží na vnitropolitické situaci uvnitř země a na charakteru politického systému.

Dosaženou životní úroveň a objem fondu volného času – finančně lépe situované vrstvy zpravidla vyhledávají místa dražší a vzdálenější destinace cestovního ruchu. Cestovní ruch také narostl díky trendu zkracování pracovní doby a prodlužování dovolených.

Životní prostředí – obyvatelé oblastí s poškozeným životním prostředím vyhledávají často formy venkovského cestovního ruchu nebo zdravotně orientovaného (lázeňského) cestovního ruchu, ať už jako individuální rekreaci nebo organizované lázeňské pobyty, ozdravné pobyty, školy v přírodě.

Demografickou strukturu – zahrnuje vše, co se týká obyvatelstva. Jedná se především o mentalitu, zvyky, vzdělanost, věkové složení, porodnost, úmrtnost, charakter osídlení a další skutečnosti (Agentura CzechTourism, 2016).

Subjektivní předpoklady ovlivňují rozhodování lidí o účasti na cestovním ruchu. Jejich účast závisí na příslušnosti k sociální a profesní skupině, na rodinných poměrech, ale také na četných psychologických faktorech. Často v rozhodování hrají významnou roli módnost návštěvy určitého střediska nebo oblasti, vliv reklamy a propagace cestovních kanceláří nebo středisek cestovního ruchu atd., ale i znalost jazyků.

Do skupiny subjektivních selektivních (stimulačních) faktorů patří např. řada psychologických pohnutek (např. vlastní zážitky a zkušenosti, poznatky o místních kulturách, vliv reklamy na jednotlivce apod.), kterými je ovlivňováno rozhodování jednotlivce nebo skupiny obyvatel k účasti na cestovním ruchu a k výběru lokality pro cestovní ruch. Velkou roli zde hraje reklama, propagace, zkušenost, módnost apod. (Drobná a Morávková, 2007).

Realizační předpoklady cestovního ruchu

Realizační předpoklady umožňují uskutečnit nároky účastníků cestovního ruchu v oblastech s příznivými lokalizačními podmínkami. Umožňují dopravit se do těchto míst a využívat je k pobytu, k rekreaci a k dalším aktivitám. Dělí se na předpoklady dopravní a materiálně-technické.

Dopravní předpoklady patří mezi základní podmínky. Doprava zajišťuje styk mezi výchozím místem účastníka a navštěvovanou oblastí a rozhoduje o využívání regionu, tedy daného turistického cíle, cestovním ruchem. O přitažlivosti území rozhoduje jednoduchost, bezpečnost, rychlost, pohodlnost dopravy a dále pak hustota a kvalita dopravní sítě. Je nutné si uvědomit, že čím je větší vzdálenost mezi zdrojovou zemí a cílovou destinací, tím jsou tyto dopravní předpoklady důležitější (Ryglová a kol., 2016).

Materiálně-technické předpoklady cestovního ruchu vyjadřují vybavení území ubytovacími, stravovacími, zábavními, kulturními, sportovními a dalšími zařízeními, která uspokojují potřeby účastníků cestovního ruchu. Kapacita těchto zařízení je do jisté míry určující pro množství návštěvníků, kteří mohou dané území využít.

Ústav územního rozvoje publikoval v roce 2010 tištěný materiál s názvem „Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice“. Publikace se zaměřuje na rozhodující aspekty ovlivňující rozvoj cestovního ruchu a rekreace v území a pracuje se správnými obvody obcí s rozšířenou působností (Bína, 2010).

Soubor územních podmínek a předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu vytváří složitý multidisciplinární systém. Do systému vstupují aspekty přírodního prostředí, hodnoty kulturně-historického dědictví i projevy aktuální činnosti lidské společnosti. Celkové postihnutí a kvantifikace tohoto systému jsou sotva možné, protože některé prvky působí nehmotně a neměřitelně (např. *genius loci* některých míst), u jiných prvků je jejich postižení a významová diferenciací velmi obtížnou záležitostí.

Podmínkou pro zkoumání tohoto systému je proto jeho zjednodušení a rozčlenění na měřitelné segmenty. Ty pak vystupují v pozici dílčích potenciálů cestovního ruchu a celkový potenciál je koncipován jako jejich souhrn. V bodovém vyjádření je dílčím segmentům přiřazován určitý počet bodů. Součet bodů pak představuje konečný potenciál cestovního ruchu – samozřejmě v limitech nutného zjednodušení souboru podmínek a předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu. Závěrečným metodickým krokem je přiřazení bodových hodnot skladebným prvkům potenciálu cestovního ruchu, tj. atraktivitám cestovního ruchu v jejich významových stupních a plochám a liniím v jejich intenzitních stupních.

Jako základ pro bodování byla použita metoda párového srovnávání, významu různých objektů a jevů. Na těchto pracích se podílela širší skupina pracovníků Ústavu územního rozvoje. Testové výsledky byly zprůměrovány s příp. odečtením výrazně se odlišujících maximálních nebo minimálních hodnot. Bodová hladina byla položena tak,

aby rámcově průměrný obvod ORP, jak pokud jde o jeho atraktivitu cestovního ruchu, tak o jeho plochy a linie ovlivňující cestovní ruch, měl počet bodů za oba dílčí potenciály zhruba vyrovnaný. V realitě takováto modelová situace nastává jen málokdy, většina obvodů ORP má pozitiva soustředěná výrazně buď na straně atraktivit, nebo na straně ploch a linií (Bína, 2010).

Tabulka č. 1: Bodové hodnoty atraktivit cestovního ruchu

Atraktivita cestovního ruchu	Významový stupeň			Nediferencováno
	A	B	C	
Přírodní pozoruhodnost	60	20		
Historický městský soubor	60	30		
Historický vesnický soubor	40	20		
Zámek	65	45	15	
Hrad, tvrz, zřícenina	60	40	15	
Křesťanská sakrální památka	60	40	15	
Židovská památka	60	40	15	
Vojenská památka	55	25		
Pietní památník	50	20		
Technická památka	55	25	10	
Archeologická památka	40	20		
Historické pozemí				40
Muzeum, galerie	50	25	10	
Muzeum v přírodě, skanzen	60	30		
Lázeňské místo	75	25		
Zoologická zahrada, zoopark	60	35		
Botanická zahrada, arboretum,	60	25		
Aquapark, plavecký bazén	50	25		
Golfové hřiště				35
Farma pro hipoturistiku				35
Vinařský věhlas				25
Pivovarnický věhlas				25
Jiná atraktivita cestovního ruchu	50	20		
Turistické informační centrum				15
Přidaná hodnota: památka UNESCO				100

Zdroj: Bína, 2010

3.1.3 Služby cestovního ruchu

Pro uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu v daných lokalitách slouží základní služby, do těchto služeb řadíme služby dopravní, ubytovací a stravovací. Ostatní služby cestovního ruchu se řadí mezi služby doplňkové (Svobodová a kol., 2016).

Ubytovací služby

Obsahem živnosti je poskytování ubytování ve všech ubytovacích zařízeních (například hotel, motel, kemp, ubytovna) a v bytových domech, rodinných domech nebo ve stavbách pro rodinnou rekreaci. V případě ubytování v bytových domech, rodinných

domech nebo ve stavbách pro rodinnou rekreaci s kapacitou do 10 lůžek (včetně přistýlek) podávání snídaní ubytovaným hostům. Ubytovací služby se jako (ohlašovací živnost) činnost volná řídí živnostenským zákonem (Štěpánková, 2010).

Hotel je ubytovací zařízení s nejméně 10 pokoji pro hosty, vybavené pro poskytování přechodného ubytování a služeb s tím spojených (zejména stravovací). Člení se do pěti tříd. Hotel Garni má vybavení jen pro omezený rozsah stravování (nejméně snídaně) a člení se do čtyř tříd. Motel je ubytovací zařízení s nejméně 10 pokoji pro hosty, poskytující přechodné ubytování a služby s tím spojené pro motoristy a člení se do čtyř tříd. Pension je ubytovací zařízení s nejméně 5 pokoji pro hosty, s omezeným rozsahem společenských a doplňkových služeb a člení se do čtyř tříd. Ostatní ubytovací zařízení jsou například kemp (tábořiště), chatová osada, turistická ubytovna a hotel (Agentura CzechTourism, 2016).

Služby se dělí na placené a neplacené. Placené služby jsou:

- základní ubytovací a stravovací služby,
- směnárenské služby,
- prodej vybraných druhů zboží,
- žehlení, čištění a praní prádla,
- nadměrné znečištění pokoje,
- úschova cenností v trezoru,
- půjčování sportovních potřeb, televizoru, automobilů,
- poskytování tlumočnických a průvodcovských služeb,
- občerstvení v lednici na pokoji,
- zařízení exkurzí, okružních jízd, jízdenek, vstupenek,

K neplaceným službám patří:

- podávání informací,
- buzení hostů,
- půjčování jízdních řádů, novin,
- úschova zavazadel,
- odnesení zavazadel,
- odeslání pošty,
- zprostředkování taxislužby, (Štěpánková, 2010).

Stravovací služby

Cílem stravovacích služeb je uspokojování základní potřeby, tedy výživy. Stravovací služby zvyšují podíl volného času účastníků cestovního ruchu.

Stravovací služby lze rozdělit:

1. služby základního stravování:

- prodej kompletního menu (oběd, večeře) a nápojů

2. služby doplňkového stravování a občerstvení

3. společensko-zábavní služby

- kulturní program, hudební produkce, další aktivity

Stravování v cestovním ruchu se dělí na společné stravování a individuální stravování. U společného stravování se jedná primárně o využití stravovacích služeb. Individuální stravování se realizuje v místech bez pohostinských zařízení a při pobytu ve vlastních ubytovacích zařízeních (Vančurová, 2016).

Stravovací služby během přepravy poskytují pohostinská zařízení. Jedná se o služby základního a doplňkového stravování. Uskuteční se přímo v dopravních prostředcích, kde je sortiment částečně omezen. Stravování probíhá v restauračním či bufetovém voze, v restauraci na lodi, palubě, popř. v letadle. U kratší letecké přepravy jde pouze o občerstvení na palubě, u delší letecké přepravy se jedná o kompletní stravování.

Stravovací služby v cílovém místě poskytují stravovací zařízení. Jedná se o objekty s prostory pro přípravu a prodej pokrmů, nápojů a pro doplňkový prodej polotovarů potravinářského charakteru. Jsou zde poskytovány i související služby, stravovací zařízení může být složeno z více odbytových částí (Pauserová, 2012).

Dopravní služby

Dopravu můžeme dělit podle nejrůznějších hledisek. V turismu se nejčastěji doprava dělí podle prostředí, ve kterém se odehrává na silniční, leteckou, vodní a železniční. Doprava vodní je využívána především jako trajektová nebo pro okružní plavby. Přepravou se rozumí úkony, jejichž účelem je přemístit osoby nebo věci pomocí dopravního prostředku a s tím související další úkony. Podle předmětu přemísťování rozdělujeme přepravu na osobní a nákladní (Gavlovský, 2002).

Silniční doprava

Silniční doprava je nejpoužívanějším druhem dopravy v cestovním ruchu. Dopravci nabízejí velký výběr autokarů od mikrobusů pro 10 lidí až po patrové autobusy s kapacitou 92 cestujících. Výhody silniční dopravy jsou vysoká mobilita, která umožňuje dosáhnout téměř jakékoliv turisticky zajímavé místo, vysoká pohotovost k přepravě a většinou nižší cena než v letecké dopravě. Nevýhody silniční dopravy jsou silná zátěž pro životní prostředí, vysoká nehodovost a nebezpečnost a vliv vnějších podmínek (např. počasí) na plynulost přepravy. Kromě vlastních přepravních služeb, patří mezi služby silniční dopravy také prodejní a informační služby, obchodně-prodejní služby, služby čerpacích stanic, asistenční, servisní a odtahové služby, služby zajišťující bezpečnost přepravy, pojišťovací služby, autopůjčovny apod. (Štěpánková, 2010).

Železniční doprava

V budoucnu se železniční doprava stane silnou konkurencí letecké dopravě na krátké vzdálenosti. Železniční doprava je v organizovaném cestovním ruchu používána pro zájezdy CK pouze výjimečně. Ostatní kanceláře spíše využívají speciální nabídky jako je např. jízda historických parních vlaků, jízda na úzkokolejných železnicích apod. Výhody železniční dopravy jsou hromadnost, ekonomická výhodnost, při použití vlaků tzv. vyšší kvality: rychlost, úplný komfort, pohodlí služeb, významný faktor bezpečnosti, nezávislost na přírodních vlivech, ekologický provoz elektrifikovaných tratí. Nevýhody železniční dopravy jsou menší dostupnost turistických cílů a delší doba přepravy (Rux, 2007).

Letecká doprava

Letecká doprava posiluje své postavení v cestovním ruchu. Ceny letenek u nízkonákladových společností nebo u charterových letů jsou často nižší než ceny jízdného v autobusové nebo železniční dopravě. Letecká doprava přestala být pro většinu turistů něčím mimořádným a stala se běžným druhem dopravy. Rychlost růstu letecké dopravy závisí na vývoji cen paliva, bezpečnostních a letištních poplatků. Probíhá výstavba a modernizace letišť a směry linek se mění i díky boomu nízkorozpočtových aerolinií. Podmínkou rozvoje kterékoliv destinace je její snadná dostupnost leteckou dopravou (Štěpánková, 2010).

Letecká doprava v ČR v souladu s celosvětovými trendy rychle narůstá. V letech 1990–2013 se přepravní výkony letecké dopravy zvýšily o 340 % (tj. na více než čtyřnásobek). K největšímu nárůstu letecké dopravy došlo, na rozdíl od automobilové

dopravy, v letech 2004 a 2005, tj. po vstupu ČR do EU. V posledních letech však výkon letecké dopravy stagnuje, případně i mírně klesá (Multimediální ročenka životního prostředí, 2016).

Výhody letecké dopravy jsou rychlost, využitelná především na střední a delší přepravní vzdálenosti, pohodlnost a kultura cestování, široké spektrum poskytovaných služeb a jejich vysoký standard, velká kapacita přepravovaných osob, zvláště při velkých přepravních vzdálenostech, bezpečnost přepravy (na 100 000 přepravených osob se udává pouhých 0,03 smrtelných nehod). Nevýhody letecké dopravy jsou strach z létání, který brání některým cestujícím využívat služby letecké dopravy častěji nebo dokonce vůbec, vysoké provozní náklady, relativně vyšší cena v porovnání s ostatními druhy dopravy, negativní vliv na životní prostředí, především velké množství zplodin a nadměrný hluk, často velká vzdálenost letišť od center měst a od turistických center což prodlužuje čas cesty a menší hustota dopravní sítě v porovnání s ostatními druhy dopravy, tj. snížená přístupnost pro část cestujících (Rux, 2007).

V České republice máme celkem 4 mezinárodní letiště: Letiště Václava Havla v Praze a dále letiště v Brně, Ostravě a Karlových Varech (Aeroweb, 2016).

3.1.4 Podnikatelské subjekty v cestovním ruchu

Mezi podnikatelské subjekty, které podnikají v turismu v České republice, mohou být zařazeny například cestovní kanceláře a cestovní agentury.

Cestovní kancelář

Cestovní kancelář je živnost koncesovaná. Pro její provozování stanoví Živnostenský zákon tyto podmínky:

- a) vysokoškolské vzdělání a 1 rok praxe v oboru, nebo
- b) minimálně vyšší odborné vzdělání a 3 roky praxe v oboru, nebo
- c) úplné střední odborné vzdělání a 6 roků praxe v oboru

Další povinnost je stanovena zákonem 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu. Cestovní kancelář musí mít uzavřeno pojištění proti úpadku (mmr, 2016).

Náplní práce cestovních kanceláří je nabízení a prodej zájezdů, nabízení, prodej a zprostředkování prodeje jednotlivých služeb ČR a organizování, nabízení, prodej a zprostředkování prodeje kombinací jednotlivých služeb ČR. V rámci živnosti lze

prodávat věci související s CR, zejména vstupenky, mapy, plány, jízdní řády, tištěné průvodce a upomínkové předměty (Indrová a kol, 2007).

V České republice působí bezmála tisíc cestovních kanceláří, všechny disponují platným pojištěním záruky pro případ úpadku. Nejúspěšnější cestovní kanceláří se pro období 2015/2016 stala, stejně jako v roce předchozím, cestovní kancelář VÍTKOVICE TOURS, která se specializuje na pobyty na Jadranu (Odborný portál pro cestovní ruch, 2016).

Cestovní agentura

Cestovní agentura je živnost ohlašovací vázaná. Pro její provozování stanoví živnostenský zákon tyto podmínky

- a) vysokoškolské vzdělání a 1 rok praxe v oboru, nebo
- b) úplné střední vzdělání a 3 roky praxe v oboru

Náplní práce je nabízení, prodej a zprostředkování prodeje jednotlivých služeb CR a organizování, nabízení, prodej a zprostředkování prodeje kombinací jednotlivých služeb CR, vyjma prodeje zájezdů. V rámci živnosti lze prodávat věci související s CR, zejména vstupenky, mapy, plány, jízdní řády, tištěné průvodce a upomínkové předměty (Business center, 2016).

Podstatný rozdíl mezi cestovní kanceláří a cestovní agenturou je pouze v jedné činnosti. Cestovní kancelář vytváří a prodává vlastní zájezdy a zájezdy dalších cestovních kanceláří. Cestovní agentura nesmí vytvářet a prodávat vlastní zájezdy, ale pouze zprostředkovávat prodej zájezdů cestovních kanceláří. Za zájezd vždy odpovídá cestovní kancelář, bez ohledu na to, kde zájemce zájezd koupil, zda přímo v cestovní kanceláři nebo v některé cestovní agentuře (Štěpánková, 2010).

Další služby cestovního ruchu dle funkčního hlediska:

- zprostředkovatelské služby,
- společensko-kulturní služby,
- sportovně-rekreační služby,
- animační služby,
- lázeňské léčebné služby,
- směnářské služby,
- obchodní služby,

- komunální služby,
- průvodcovské služby,
- pojistné služby,
- bezpečnostní služby,
- další veřejné služby,

3.1.5 Státní podpora cestovního ruchu

V České republice existuje řada státních organizací, které podporují rozvoj cestovního ruchu, jedná se o propagaci České republiky v zahraničí nebo zajištění legislativních opatření. Jednou z těchto organizací je Ministerstvo pro místní rozvoj.

Ministerstvo pro místní rozvoj

Je orgánem pro veškeré subjekty, které působí v cestovním ruchu. Jeho hlavní náplní je koordinace a metodika cestovního ruchu. Z tohoto důvodu ministerstvo vytváří střednědobé strategické plány pro rozvoj cestovního ruchu v ČR. Pro svou činnost využívá legislativní nástroje, kterými vytváří podmínky pro provoz cestovního ruchu. Realizuje navíc řadu projektů financovaných z fondů EU (mmr, 2016).

Agentura CzechTourism

Česká centrála cestovního ruchu je příspěvkovou organizací, která vznikla v roce 1993. Následně byla přejmenována na Českou centrálu cestovního ruchu – CzechTourism. Zřizovatelem agentury CzechTourism je Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, svou činnost vyvíjí v souladu s cíli zřizovatele, zřizovací listinou a platným statutem. Činnost agentury CzechTourism se řídí strategickým marketingovým dokumentem Marketingová koncepce cestovního ruchu 2013-2020 (CzechTourism) zpracovaným v návaznosti na Koncepti státní politiky cestovního ruchu 2013 – 2020 (MMR).

Základním cílem CzechTourism je propagace České republiky jako destinace cestovního ruchu v zahraničí i v České republice. K dosažení tohoto cíle plní CzechTourism v koordinaci s MMR ČR tyto hlavní úkoly:

- Koordinace činností v oblasti cestovního ruchu.
- Destinační marketing.
- Mediální prezentace ČR, odvětví cestovního ruchu i agentury CzechTourism.
- Informační podpora cestovního ruchu.

- Výzkumné a vzdělávací činnosti.
- Ekonomické a administrativní zajištění chodu agentury (Agentura Czechtourism, 2016).

3.2 Památky

“Za památku lze považovat takové dílo lidských rukou, které bylo provedeno za tím účelem, aby ve vědomí potomků udrželo živou paměť nějakého lidského činu” (Stefanovová a Lednický, 2016).

Památka má tedy v sobě odkaz historie, umění ale i estetiky. Další charakteristiku památky nabízí Výkladový slovník cestovního ruchu. „Památkou je hmotný nebo nehmotný objekt nebo jev spojený s minulostí země, přírody, nebo lidstva. Památky můžeme dělit na kulturní památky a přírodní památky (Pásková a Zelenka, 2007).

Ochrana památek je formálně a právně zabezpečena Zákonem o státní památkové péči.

Kulturní památka

Kulturní památkou rozumíme nemovitou nebo movitou věc, popřípadě soubor věcí, které jsou významnými doklady historického vývoje, životního stylu nebo mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem (Agentura Czechtourism, 2016).

Druhá kategorizace kulturních památek

- hrady, zámky, tvrze, paláce, zříceniny,
- sakrální (církevní) objekty,
- městské domy - domy obytné a občanské (školy, radnice, špitály, sirotčince, peněžní ústavy, muzea apod.),
- vesnické stavby,
- díla sochařství, malířství a uměleckých řemesel,
- technické památky – výrobní památky, dopravní památky (silnice, železnice, mosty, nádraží atd.) a jiné (např. rozhledny, přehrady),
- archeologické lokality,
- zahradní architektura (historické zahrady, parky, aleje, historické sadové úpravy apod.),

- historické, případně rodné domy, významná místa (území bitvy apod.), památníky obětem válek, dělnického hnutí a osvobození,
- ostatní – zařazení památek, které jednoznačně nezapadají do žádné z výše zvolených kategorií, např. základy kostela, zřícenina kostela, partyzánská zemljanka, most se sochou, mauzoleum, holubník (Kadlec a Svoboda, 2007).

a) Historická památka

Též nazývaná památka minulosti. Pochází z minulosti a vztahuje se k dějinám území, významným osobnostem nebo stavebním slohům.

b) Technická památka

Do povědomí se dostávají časem také technické památky, které „představují jedinečné nebo typické hmotné pozůstatky dokládající vývoj techniky a její úroveň v určitých historických podmínkách.“ Při pomyslném propojení pojmu „kultura“ a „technika“ nám vzniká pojem nový, a sice technická památka (Šourková a kol., 2007).

Kromě toho, že technické památky jsou nositelem kulturně-historických hodnot, jejich význam spočívá v tom, že mohou do budoucna vytvořit ucelenou, specifickou a atraktivní nabídku cestovního ruchu a tím na úrovni obcí a regionů napomoci k jejich odlišení a dále k vytvoření image „průmyslové“ turistické destinace (Heřmanová, 2012).

Typickými příklady jsou mlýny, těžní věže, železniční viadukty, kanály, vodní nádrže, přehrady a mnoho dalších.

Přírodní památka

Přírodní útvar menší rozlohy, zejména geologický, naleziště vzácných nerostů nebo ohrožených druhů ve fragmentech ekosystému. Příklady jsou velkoplošná chráněná území (národní parky a chráněné krajinné oblasti), maloplošná chráněná území (národní přírodní rezervace a národní přírodní památka) a NATURA 2000 (Turistik, 2016).

Zákon o státní památkové péči vymezuje pojmy:

- Kulturní památky, které se zapisují do Ústředního seznamu kulturních památek, který vede Národní památkový ústav.
- Národní kulturní památka.
- Památková rezervace (archeologická, městská, vesnická, ostatní).
- Památková zóna (krajinná, městská, vesnická).

Naše země má primát a významnou tradici i v územní památkové ochraně. Nalezneme u nás například 40 historických jader měst, více než 60 souborů lidové architektury a téměř 20 archeologických lokalit, které byly prohlášeny památkovými rezervacemi. Dalších více než 200 městských souborů, více než 160 souborů lidové architektury a několik krajinných celků tvoří chráněné památkové zóny (Agentura CzechTourism, 2016).

3.2.1 Památky technického charakteru

Technickým stavbám nebyla v minulosti věnována dostatečná pozornost, ani v dnešní době se nedá hovořit o takové pozornosti, kterou by si některá díla techniky zasloužila. Dlouhou dobu stály jaksi stranou z pohledu vnímání památek jako takových. Technických památek jsou na našem území stovky a existují desítky publikací o jejich jednotlivých kategoriích. Poslání je jednoduché - přiblížit historická díla, která měla pro naše předky nesmírnou hodnotu, novým generacím. Industriální památky dokazují vynalézavost a důmyslnost našich předků, kterou museli vynaložit, aby byl posunut technický pokrok a částečně usnadněn lidský život (Stefanovová a Lednický, 2016).

Industriální archeologie měla vždy více rovin, cílů a motivací. Předmětem zájmu bylo zachycení historie průmyslové výroby, odkrytí jejích pozůstatků, konzervování a péče o zachráněné objekty, poznání života a způsobu práce lidí, spjatých s rozvojem průmyslové výroby. Na základě toho se otvírají nové možnosti, jak můžeme porozumět kulturním a sociálním souvislostem proměny industriální společnosti (Dvořáková a kol, 2007).

Technické památky jsou tedy významným druhem kulturních památek a jsou často definovány též jako památky vědy a techniky. „Nejobecněji vzato rozumíme těmito památkami taková lidská díla, která dokládají vývoj techniky, vědy a výroby v historii společnosti (jejich rozmanitých základních forem a užití v různých oblastech společenského života a v různých společenskohistorických podmínkách), a jejichž kulturní hodnota je takového stupně, že je v zájmu společnosti jejich trvalé uchování“ (Mazáč, 2003).

Nicméně mezi technické památky nepatří pouze historická díla, ale také novodobé industriální stavby a zajímavosti v krajině. V další definici jde především o zachycení historické hodnoty díla. „Technické památky v sobě skrývají především uplatnění pokrokových technických principů, technologických metod a konstruktivních řešení, což představuje technickou hodnotu těchto památek“ (Lednický, 2004).

„V registru kulturních památek Národního památkového ústavu České republiky je evidováno přes 2600 kulturních památek technického typu. Z hlediska významnosti, ať již se jedná o jejich návštěvnost či o jejich jedinečnost svého druhu, bylo vybráno 171 technických památek, z toho 11 národních kulturních památek (NKP) a jedna památková rezervace (OPR)“ (Vystoupil a kol., 2006).

3.2.2 Trasy industriálního dědictví

V roce 2008 vydal Ústav územního rozvoje Brno materiál „Cestovní ruch a kulturní dědictví“ s podnázvem „Trasy industriálního dědictví“, kde je popsán technický vývoj a další pokrok především v oblasti pivovarnictví, vodárenství, hornictví a hutnictví.

Již od dávných věků provázely lidskou společnost technické pokroky, od prvotních vynálezů důmyslných nástrojů až po velké průmyslové areály. Cestu vědy, výroby a techniky doprovázela řada dochovaných pozůstatků, jak staveb, tak technologických zařízení (Lednický, 2004).

Ústřední seznam kulturních památek vede v současné době něco přes 40 000 kulturních památek, z nichž je na 2 800 objektů a areálů, které jsou dokladem technického dědictví. Představují různá stádia vývoje industrializace od středověku až po počátek 20. století.

„Průmyslové dědictví je nedílnou součástí kulturního bohatství naší společnosti a jako takové má historický význam pro pochopení civilizačního vývoje. Reprezentuje nejen dochované hmotné doklady průmyslové a výrobní činnosti, ale zahrnuje zkušenosti vědecko výzkumné, architektonické, umělecké a sociální, včetně jejich propojení v rámci Evropy i světa“ (Tomíšková a Šimková, 2008).

Nemovité technické památky

Téma jiného využití, konverze opuštěných a původní funkci už nesloužících budov a areálů se dostalo do popředí, až když přerostlo v závažný ekonomický, kulturní, do jisté míry i politický problém. Na počátku devadesátých let zažíváme restrukturalizaci průmyslu a zavedení útlumových programů. Následuje privatizace, střídání vlastníků průmyslových podniků a globalizace trhu. Všechny tyto skutečnosti značně narušily průmyslový vývoj, desítky průmyslových objektů a areálů zůstaly opuštěné. Bylo zřejmé, že původní funkci již tyto prostory sloužit nebudou (Karlínská studia, 2005).

Pro využití technických památek v cestovním ruchu je potřeba specifická forma podpory. Zdařilé rozdělení dle samotné povahy industriálních objektů popsal autor Václav Lednický.

První možností je v praxi nezměněná podoba objektu a vzhled krajiny příslušného místa, přestože byla provedena vnitřní rekonstrukce objektu. Zároveň byla nutná změna technického technologického vybavení na potřebnou současnou úroveň, aby bylo dosaženo potřebné rentability podnikání. Tím je umožněno pokračování výroby, přičemž původní vzhled i dispozice objektu jsou zachovány a pouze podrobeny pečlivé údržbě a řádným opravám za dohledu orgánů památkové péče a s možným finančním příspěvkem ze státních prostředků, případně ze sponzorských zdrojů. Tímto zásahem nedochází k narušení původního vzhledu lokality a případná přitažlivost místa se udrží (Lednický, 2004).

Další možností je citlivá přestavba průmyslových objektů po ukončení provozu na objekty pro veřejnost. Jedná se o zřizování muzeí, galerií, kongresových prostor, zábavních center, hotelů, restaurací i tržnic v podobě výrobně – technických objektů, přičemž přestavba by měla zachovat původní jedinečnost celého objektu nebo jeho části a současně vhodným způsobem připomínat i původní zaměření. Součástí myšlenky je i ocenění nápadu autorů Tejkla a Šatavy, kteří se domnívají, že značný potenciál mají nepoužívané budovy železnic. Jednalo by se například o atraktivní informační centra, penziony, stravovací zařízení a jiné objekty, jako půjčovny sportovního vybavení apod. Pro opuštěná nádraží by to znamenalo, že si místa zachovají své jedinečné „Genia loci“. Genius loci je z latiny přeloženo jako „duch místa“. Sousloví genius loci se často týká krajiny. „Hovořit dnes o krajině, jejím rázu a jejím působení znamená zejména hovořit o architektuře a urbanismu, protože ty z největší míry určují budoucí charakter naší země. Nejedná se přitom jen o domy, ale také o technické a liniové stavby, dálnice, vodní nádrže, sklady a parkoviště“ (Multimediální ročenka životního prostředí, 2016).

Následující možností je výstavba průmyslových skanzenů a tvorba účelově zaměřených muzeí a podnikových expozic, jako připomínka nejen tradice, ale i historie realizované průmyslové aktivity.

Čtvrtou možností je umožnění prohlídky historických provozů, kde se pro návštěvníky uchovala přitažlivá původní technologie. Turisticky zajímavé jsou například sklárny. V případě potravinářských provozů je velmi výhodné uplatnit daný produkt v navazujícím restauračním zařízení a tak představit místní gastronomické speciality.

Poslední možností je pak přebudování dříve průmyslových objektů na stavby sloužící k trvalému bydlení, na kanceláře nebo prodejní objekty a jiné provozy. Určitou podmínkou je však zachování původního vzhledu budov i dispoziční uspořádání, čímž se udrží žádoucí historický vzhled. K tomuto typu se váže původ loftových bytů (ateliérové bydlení), kde právě docházelo k přebudování průmyslových objektů nebo objektů technické infrastruktury. První známky těchto úprav pochází z konce šedesátých let minulého století z neworských uměleckých kruhů (Stefanovová a Lednický, 2016).

Movité technické památky

Movité technické památky jsou v dnešní době prezentovány jako sbírkové předměty v muzeích, popřípadě se stávají aktivními složkami funkčních expozic, kde lze předvádět staré výrobní postupy. Movité památky, které mohou návštěvníkům naznačit, či detailně předvést dřívější funkčnost a účelnost technických zařízení se stávají zajímavým produktem pro účastníky cestovního ruchu (Hesková, 2005).

4 Vlastní práce

4.1 Nejnavštěvovanější turistické cíle České republiky

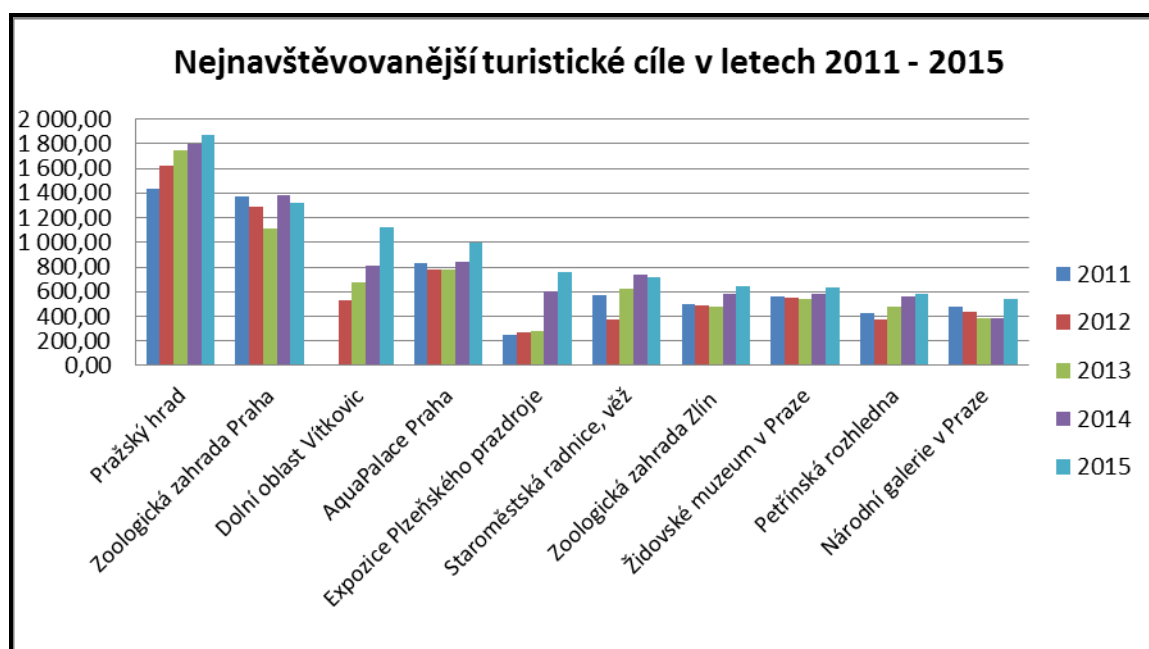
Agentura CzechTourism každý rok vydává tiskovou zprávu s názvem „Nejnavštěvovanější turistické cíle“. Struktura a forma zpráv je každý rok nepatrně jiná, ale základní myšlenka je zachována. Jedná se o zachycení nejnavštěvovanějších památek v daném roce. Tabulka níže zachycuje 20 turisticky nejúspěšnějších cílů roku 2011, 2012, 2013, 2014 a 2015. Z tabulky je patrný vývoj turistického potenciálu během daných pěti let a zároveň je možné sledovat nové turistické cíle, které se objevují se svými statistickými hodnotami až v průběhu sledovaného období (Agentura CzechTourism, 2016).

Tabulka č. 2: Turistické cíle

Turistický cíl	Počet návštěvníků (tis.)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Pražský hrad	1 430,0	1 623,0	1 748,0	1 799,3	1 875,8
Zoologická zahrada Praha	1 371,8	1 285,5	1 115,0	1 382,2	1 318,4
Dolní oblast Vítkovic a Landek Park	0,0	533,1	679,0	808,9	1 120,8
AquaPalace Praha	830,0	782,0	780,0	845,3	996,5
Pivovary a expozice Plzeňského prazdroje	252,2	270,0	275,8	600,0	756,0
Staroměstská radnice, věž	570,6	375,7	623,5	739,8	716,4
Zoologická zahrada Zlín (Lešná)	503,3	487,9	473,6	585,1	639,6
Židovské muzeum v Praze	560,7	553,0	541,0	580,0	629,1
Petřínská rozhledna	421,4	376,6	480,0	557,4	585,3
Národní galerie v Praze	476,7	435,2	386,2	380,2	543,3
Zoologická zahrada Dvůr Králové	411,4	370,3	408,4	464,2	494,1
Zoologická zahrada Ostrava	499,4	434,7	430,9	540,5	490,1
Zoologická zahrada Plzeň	461,0	422,9	401,4	427,4	436,8
iQLandia, Liberec	0,0	0,0	0,0	0,0	420,0
Zoologická zahrada Liberec	380,0	362,5	423,7	414,2	417,0
Státní zámek Lednice	304,7	312,7	330,5	378,1	405,3
Státní hrad a zámek Český Krumlov	319,7	316,0	321,6	367,6	401,6
Centrum Černá Louka, Ostrava	0,0	0,0	0,0	0,0	339,9
Bludiště na Petříně, Praha	323,1	292,5	309,0	363,7	339,0
Centrum Babylon Liberec	298,7	398,5	360,8	428,1	287,4

Zdroj: Agentura CzechTourism, 2016 (vlastní zpracování)

Graf č. 1: Nejnavštěvovanější turistické cíle v letech 2011 - 2015



Zdroj: Agentura CzechTourism, 2016 (vlastní zpracování)

Pro zobrazení v grafu bylo vybráno pouze 10 nejoblíbenějších cílů. Z grafu je patrné, že Pražský hrad je u turistů nejvíce vyhledávaným cílem ve všech sledovaných letech. Na druhém místě se umístila ve všech sledovaných letech Pražská zoologická zahrada. Třetí místo už nelze určit tak jednoznačně, jako v předchozích případech.

V roce 2015 se na třetím místě oblíbenosti turistických cílů umístila Dolní oblast Vítkovic a Landek park. Graf zároveň ukazuje hodnoty pouze od roku 2012, hodnoty pro rok 2011 nejsou dostupné, respektive daný cíl v předchozích letech nebyl téměř vyhledáván a až v roce 2012 se dostal mezi 20 nejvíce oblíbených cílů cestovního ruchu. Během let se dostal na třetí pozici a vzhledem k oblíbenosti technických památek můžeme očekávat další přírůstek návštěvníků v roce 2016 a v dalších letech. Dále je možné sledovat preferenci cílů v hlavním městě Praze, z deseti hlavních cílů je sedm pražských cílů.

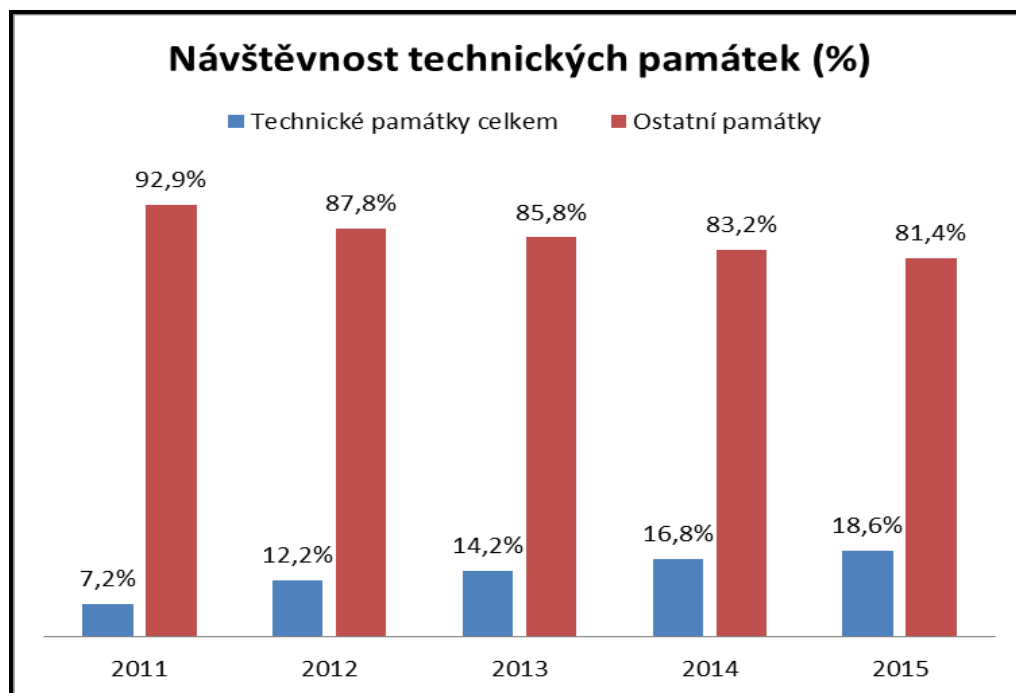
Následující tabulka a dále graf zobrazují poměr návštěvnosti technický památek vůči jiným turistickým cílům. Vybrána byla tři díla industriálního dědictví, která byla od roku 2011 až do roku 2015 zařazena do 20 nejvíce vyhledávaných cílů v celé České republice. V grafu je možné pozorovat nárůst účastníků cestovního ruchu, kteří se zajímají o technické památky. Je patrné, že zájem o technické památky má vzrůstající trend.

Tabulka č. 3: Návštěvnost technických památek vůči ostatním turistickým cílům

Turistický cíl	Počet návštěvníků (%)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Dolní oblast Vítkovic a Landek Park	0,0%	5,5%	6,7%	6,9%	8,5%
Pivovary a expozice Plzeňského prazdroje	2,7%	2,8%	2,7%	5,1%	5,7%
Petřínská rozhledna	4,5%	3,9%	4,8%	4,8%	4,4%
Technické památky celkem	7,2%	12,2%	14,2%	16,8%	18,6%
Ostatní památky	92,9%	87,8%	85,8%	83,2%	81,4%
Turistické cíle celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

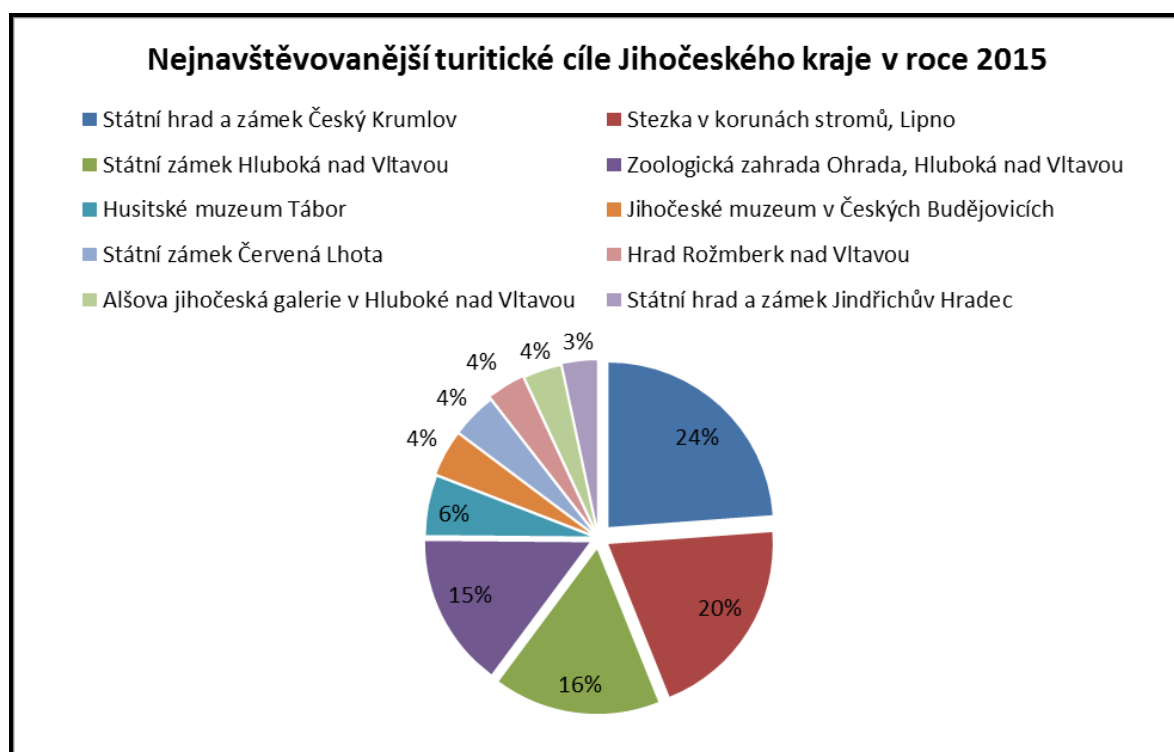
Zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 2: Návštěvnost technických památek



Zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 3: Nejnavštěvovanější turistické cíle Jihočeského kraje v roce 2015



Zdroj: Agentura CzechTourism, 2016 (vlastní zpracování)

Graf zobrazuje 10 nejvíce oblíbených turistických cílů Jihočeského kraje v roce 2015. Na prvním místě se umístil Státní hrad a zámek Český Krumlov, tuto památku navštívilo v minulém roce 401 600 návštěvníků. Na druhém místě je poměrně nový turistický cíl, jedná se o Stezku v korunách stromů, která přivítala první návštěvníky v červenci roku 2012. V loňském roce na stezku zavítalo 338 200 návštěvníků. Třetí a čtvrté místo patří zámku a zoologické zahradě v Hluboké nad Vltavou, obě tyto památky dohromady v roce 2015 přivítaly 525 800 návštěvníků. Pod hranici 100 000 návštěvníků za rok 2015 se nachází také Husitské muzeum Tábor, Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích, Státní zámek Červená Lhota, Státní zámek Červená Lhota, Hrad Rožmberk nad Vltavou, Alšova jihočeská galerie v Hluboké nad Vltavou a Státní hrad a zámek Jindřichův Hradec. Do výběru deseti nejvíce oblíbených cílů Jihočeského kraje se bohužel nedostala žádná technická památka.

4.2 Charakteristika destinace

Jižní Čechy jsou jednou z největších a nejoblíbenějších turistických oblastí České republiky. Rozmanitá krajina má mnoho podob. Půvabná selská lidová architektura se zde snoubí s historickými památkami a tradicí. Oblast má již dlouhodobě rekreační charakter.

Značnou část území pokrývají lesy a rybníky, které jsou často součástí chráněných přírodních území a biosférických rezervací.

4.2.1 Lokalizační předpoklady

Lokalizační předpoklady umožňují umístění aktivit cestovního ruchu do určité lokality, či krajiny.

Vodstvo

V Jihočeském kraji pramení řeka Vltava. Ze svých největších přítoků přibírá na území kraje Malší, Otavu a Lužnici s Nežárkou, která se do Lužnice vlévá ve Veselí nad Lužnicí. Na horním toku Vltavy byla postavena přehradní nádrž Lipno a na středním toku Orlík. Jižní Čechy jsou krajem rybníků. Mezi nejznámější rybníky patří Bezdrev, Dehtář, Volešek nebo Munický rybník nedaleko Hluboké nad Vltavou, dále Svět u Třeboně, největší český rybník Rožmberk, Horusický rybník, Dvořiště, Velký Tisý či Staňkovský rybník (Jižní Čechy, 2016).

Geografie

Velkou část Jihočeského kraje zaujímá Středočeská pahorkatina a dvě pánve, jedná se o Českobudějovickou a Třeboňskou. Na jihozápadě se táhne pohoří Šumava, na jihu se rozpínají Novohradské hory a od severovýchodu sem zasahuje Českomoravská vrchovina. Českobudějovická pánev se rozprostírá v prostoru od Českých Budějovic směrem na severozápad k Písku a Strakonícím. Její průměrná nadmořská výška se pohybuje okolo 400 – 450 metrů. Na východě je ohraničena částečně tokem Vltavy k Týnu nad Vltavou. Novohradské hory se rozprostírají při státní hranici České republiky s Rakouskem. Jsou krajem hlubokých lesů s nejstaršími pralesovitými rezervacemi, Žofínským a Hojnovodským pralesem. Nejvyšší vrchol je Kamenec s nadmořskou výškou 1072 metrů. Třeboňská pánev je rozsáhlá sníženina v okolí Třeboně. Nachází se převážně v povodí Lužnice. Jejím nejvyšším bodem je Baba s nadmořskou výškou 583 metrů. Střední část pánve je zahrnuta do Chráněné krajinné oblasti Třeboňsko (Šára, Regiony České republiky, 2016).

Kulturní předpoklady

Metropolí jižních Čech je krajské město České Budějovice. Vedle množství pozoruhodných památek stojí za návštěvu centrum města s náměstím, které je památkovou rezervací. Nedaleko Českých Budějovic najdeme vesničku Holašovice, jejíž 22 statků

bylo zařazeno na seznam památek kulturního dědictví UNESCO. Dalšími unikáty jsou lovecký zámek Ohrada a zámek v Hluboké nad Vltavou. Dalšími významnými jihočeskými městy jsou Písek, v jehož okolí se nacházejí hrad Zvíkov a zámek Orlik, husitské město Tábor, s historickým centrem, Husitským muzeem a zpřístupněným historickým podzemím (Kudy z nudy, 2016).

Město Český Krumlov je nazýváno perlou jižních Čech. Historické jádro města bylo v roce 1992 zapsáno na seznam památek kulturního dědictví UNESCO. Nad městem se zdvihá jeden z největších zámků ve střední Evropě, zámek Český Krumlov. Nedaleko Českého Krumlova se nachází hrad Rožmberk či malé Muzeum koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince v Bujanově. Technické památky reprezentují zbytky Schwarzenberského plavebního kanálu a vodní nádrž Lipno, která je oblíbenou vodní rekreační plochou. Na Prachaticku najdeme město Netolice, jehož historické jádro je městskou památkovou zónou. Dalším regionálním centrem je město Jindřichův Hradec. V tomto starobylém historickém sídle nalezneme jeden z největších zámků v České republice. Z dalších pozoruhodných památek se zde nachází areál minoritského kláštera. V expozici Okresního muzea v Jindřichově Hradci najdeme Krýzovy jesličky, největší pohyblivý lidový betlém na světě. Z města vedou dvě úzkorozchodné tratě. Jedna severním směrem na Obrataň a druhá vedoucí nejprve východně směrem na Kunžak se stáčí na jih do Nové Bystřice.

Dalším městem na jihu Čech je lázeňské město Třeboň. Jeho historické jádro je památkově chráněné. Rybí speciality, zámek, pivo Regent, rybník Svět, Schwanzerberská hrobka, to jsou synonyma Třeboně. Slavonice jsou zachovalou městskou památkovou rezervací, usilující o zápis do seznamu památek světového dědictví UNESCO (Jižní Čechy, 2016).

4.2.2 Selektivní předpoklady

Selektivní předpoklady vyjadřují způsobilost společnosti dané oblasti či země podílet se na cestovním ruchu aktivně i pasivně.

Demografické údaje

Rozloha kraje 10 056 km² představuje 12,8 % rozlohy státu. V kraji žije přes 638 397 obyvatel, z čehož vyplývá nejnižší hustota osídlení v zemi 63,4 obyvatel na km². V Jihočeském kraji je 623 obcí, z toho 53 měst (Český statistický úřad, 2016).

4.2.3 Realizační předpoklady

Realizační předpoklady umožňují realizovat nároky účastníků cestovního ruchu v oblastech s příznivými lokalizačními podmínkami.

Dopravní předpoklady

Dopravní infrastruktura patří dlouhodobě mezi slabé stránky Jihočeského kraje. Kvalitních silnic a dálnic i efektivní železniční dopravy je zde málo. Krajem prochází důležité mezinárodní silnice a severojižní železniční koridor z Prahy do Rakouska; důležitá železnice vede také z Českých Budějovic do Plzně. V poslední době se pomalu začala nahrazovat přetížená silnice I/3 z Prahy do Českých Budějovic a dále do rakouského Lince dálnicí D3. Nejlépe dostupné mezinárodní letiště je Letiště Václava Havla v Praze, popř. Letiště v Brně. Díky poloze na jihu republiky je ale také dostupné mezinárodní letiště v rakouské Vídni, popř. menší letiště v Linci (České dálnice, 2016).

Ubytovací předpoklady

Jihočeský kraj v roce 2015 disponoval 1 208 hromadnými ubytovacími zařízeními, což představuje 13,4 % ubytovacích kapacit v ČR a první místo v mezikrajském srovnání. Mezi jednotlivými typy ubytovacích zařízení se Jihočeský kraj umístil na prvním místě v počtu penzionů, kempů a chatových osad a turistických ubytoven, v počtu hotelů se umístil až na 6. místě. Ve všech hromadných ubytovacích zařízeních Jihočeského kraje se nacházelo 20 440 pokojů a v nich 59 247 lůžek. V počtu pokojů a lůžek se kraj umístil na druhém místě za Hl. m. Praha. V počtu míst pro karavany a stany (13 809) neměl Jihočeský kraj v porovnání s ostatními kraji konkurenci, Na jeho území se nacházelo 27,2 % všech těchto míst v ČR.

Nejvíce hromadných ubytovacích zařízení v kraji bylo k dispozici v okrese Český Krumlov (300 zařízení), čemuž odpovídá i největší lůžková kapacita (13 260 lůžek) i počet míst v kempech a tábořištích (4 828 míst). Na druhém místě následoval okres Jindřichův Hradec. Třetí příčka dle ubytovacích zařízení patřila okresu Prachatice, počtem lůžek i míst pro stany a karavany okresu České Budějovice (Český statistický úřad, 2016).

4.3 Technické stavby prohlášené národními kulturními památkami

Zvláště výjimečné stavby jsou prohlášeny za národní kulturní památky. V Jihočeském kraji je možné nalézt 35 těchto unikátních památek. Pouze osm staveb z daných 35 jsou památky technického charakteru, jedná se o tyto památky.

Tabulka č. 4: Národní kulturní památky

Národní kulturní památky - zapsané technické památky		
Památká	Okres	Zapsáno
Koněšpřežní železnice České Budějovice - Lince	České Budějovice	1971
Řetězový most ve Stádlci	Tábor	1989
Kamenný most v Písku	Písek	1989
Rožmberská rybníční soustava	Jindřichův Hradec	2002
Vodní mlýn v Hoslovicích	Strakonice	2008
Vodní pila Peníkov	Jindřichův Hradec	2014
Bechyňský most	Tábor	2014
Soubor plavebních kanálů na Šumavě	Prachaticko	2014

Zdroj: Národní památkový ústav, 2016 (vlastní zpracování)

Koněšpřežní železnice z Českých Budějovic do Lince

Snahy o urychlení dopravy z Čech směrem na jih daly vzniknout mnoha odvážným projektům, přes vybudování průplavu mezi Vltavou a Dunajem až po nápad zřídit železnou silnici. S tímto návrhem přišel prof. České polytechniky F. J. Gerstner v roce 1808. Realizace této první nejdelší koněšpřežní železnice na evropském kontinentu se ujal jeho syn F. A. Gerstner. Na základě zkušeností z anglických koněšpřežných drah vybuďoval v letech 1825 – 1832 trať vedoucí z Českých Budějovic do Lince, prodlouženou v roce 1836 do Gmundenu. Trasa začínala u solného skladu v Českých Budějovicích v Solní ulici a překračovala řeku Malši na koněšpřežné nádraží, kde se do současnosti dochoval staniční domek (dnes Muzeum koněšpřežky). Pak pokračovala trať do Holkova, kde byla první přepražní stanice – původně formanská hospoda. Přepražní stanice doplňovaly přilehlé stáje a kočárovna. V současné době lze shlédnout ukázkou původních kolejí a mostu při silnici na Dolní Dvořiště (Bujanov, 2016).

Muzeum koněšpřežné dráhy, jež v minulosti spojovala České Budějovice s Linzem, se nachází v objektu bývalého strážního domku v Bujanově, v těsné blízkosti dodnes zachovalé bývalé staniční budovy. V muzeu koněšpřežné dráhy je možné si prohlédnout plastický dobový model tehdejší stanice či model osobního vozu Hannibal (originál se nachází v železničním muzeu ve Vídni). Rovněž zde naleznete veškeré informace o historii koněšpřežky i dochovaných objektech na území okresu Český Krumlov. Před muzeem se nachází rekonstrukce dobových kolejí (Muzeumcb, 2016)

Most v Písku

V místech, kde řeka Otava opouští hluboké údolí pod Hradištským vrchem, vytváří její tok zákruty, ve kterých se usazoval zlatonosný otavský písek. Stopy rýžování zlata v těchto místech vedou až do doby bronzové. Drahý kov neušel pozornosti Slovanů, jejichž rýžovnická osada dostala to nejprostší pojmenování – Písek. Jméno osady se pak přeneslo také na královské město, které již na počátku své vlády, tedy v 50. letech 13. století, založil na pravém břehu řeky Přemysl Otakar II. Město s hadem mělo střežit nejen naleziště zlata, ale i přechod důležité zemské stezky přes Otavu. Dokladem významu, jaký král městu přikládal, byla stavba kamenného mostu přes Otavu, po pražském JUDITINĚ druhého nejstaršího v Čechách. Gotický kamenný most byl postaven okolo roku 1270. Jako důležitý strategický bod měl na obou koncích věže s branami a stal se tak součástí opevnění města. Původně osmiobloukový most má délku 111 metrů a šířku 4,5 metru (Mazáč, 2003).

Most byl několikrát poškozen povodněmi a několikrát byl opravován. Nejničivější byla povodeň z roku 1768, kdy její síla strhla věž a dva oblouky u levého břehu. Při opravě byly dva původní půlkruhové oblouky nahrazeny jedním segmentovým, věž již obnovena nebyla. Pravobřežní mostecká věž byla zbořena roku 1825. V roce 1729 byla na most umístěna první plastika svatého. Jednalo se o sochu svatého Jana Nepomuckého. Další ničivá povodeň zasáhla most v roce 2002, kdy voda dosahovala dva metry nad mostovku. Opravy mostu skončily v květnu následujícího roku a most vypadal opět jako dříve, snad i díky pevným základům z 13. století (Mošna, 2012).

Stádlec, řetězový most

Tento most původně spojoval břehy Vltavy nedaleko obce Podolska na Písecku. V roce 1847 jej tam postavila firma Vojtěcha Lanny podle projektu kanceláře Bedřicha Schnircha, předního stavitele visutých mostů v celém rakouském mocnářství. U Podolska tehdy Vltavu překračovala důležitá obchodní trasa vedoucí z Bavorska do Haliče. V lokálním měřítku to byla spojnice královských měst Písku a Tábora. Před postavením mostu zde byl pouze přívoz, a tak pokud šly ledy nebo byla velká voda, doprava se zcela zastavila. Nejbližší most byl tenkrát totiž v Týně nad Vltavou, vzdáleném přes 20 kilometrů proti proudu, opačným směrem pak až v Praze (Hlušičková a kol., 2004).

V letech 1938 – 1942 vyrostl nedaleko starého mostu velkorysý nový Podolský most, který převzal funkci. Oba mosty tu takto společně stály až do roku 1960. V souvislosti s výstavbou a napuštěním orlické nádrže hrozilo nebezpečí, že most bude zbořen a jeho zbytky zmizí v hlubinách přehradního jezera, hladina Vltavy se měla zvednout až o 19

metrů. Na základě těchto informací bylo rozhodnuto, že bude most rozebrán a jeho 2000 kamenných bloků a 1100 kovových součástí bude očíslováno a uloženo. Počátkem 70. let 20. století byl pak řetězový most znovu postaven u Markova mlýna na Lužnici.

Mostovku dlouhou 91 metrů a šířkou 6,5 metru nesou dvě dvojice ocelových řetězů. Řetězy jsou podepřeny dvěma kamennými empírovými branami vysokými přes 10 metrů. Od roku 1974 je most křižovatkou turistických cest, vede tudy i cyklostezka. Zajímavostí může být, že Česká pošta vydala v roce 1999 v sérii Krásy naší vlasti poštovní známku s vyobrazením mostu (Mošna, 2012).

Vodní mlýn v Hoslovicích

Ve spodní části obce Hoslovice u potoka stojí tři stavby. Areál unikátního hoslovického mlýna tvoří původní mlýnice s obytnou částí, chlěvy s kolnou a stodola, všechny kryté došky, roubené či zděné ze smíšeného zdiva. Patří k němu také rybníček s náhonem, sad a louky.

Obytný dům s mlýnicí je patrové stavení téměř čtvercového půdorysu o rozměrech asi 12 x 16 metrů. Široká valbová střecha je krytá došky. Unikátně je zde jednoduché české složení s jedním mlýnským kamenem, násypkou a ostatními potřebnými součástmi (Hlušíčková a kol., 2004).

Za mlýnem na svahu stojí stodola obdélného půdorysu o rozměrech 17 x 6 metrů. Sedlová střecha s bedněnými štíty je opět krytá došky. Obvodové konstrukce jsou částečně kamenné a částečně roubené, za stodolou se dochovala konstrukce žentouru s upraveným pozemkem. Mlýn byl poháněn vodou, přiváděnou vantroky z malého rybníka. Toto zachovalé vodní dílo zajišťované příkrým náspem a hrází se nachází bezprostředně nad budovou mlýna. Náhon je asi 150 metrů dlouhý a začíná nad malým jezem u potoka.

V areálu zakonzervovali tradiční venkovský způsob života – není zavedena elektřina, chybí sociální zařízení a obytné místnosti tvoří malou část budovy. Díky tomu je mlýn včetně dalších staveb a pozemků v autentickém stavu tak, jak jej znali obyvatelé Hoslovic a okolí po staletí. Mlýn je národní kulturní památkou od roku 2008 (Muzeum Stř. Pootaví, 2016).

Bechyňský most

V Bechyni byl roku 1928 postaven železobetonový most. Do mostovky, blíže jejímu návodnímu okraji, je zapouštěna železniční kolej. Pěším slouží chodníky vedené na krakorcích. Kombinovaný provoz na mostě vyžaduje regulaci dopravního režimu.

Zajímavostí je, že pokud jede po mostě vlak směrem, který odpovídá obvyklé jízdě vpravo, je povolen automobilový provoz pouze v protisměru. V opačném případě mohou jet automobily jen souběžně s vlakem. Most se stal národní kulturní památkou roku 2014 (Mošna 2012).

4.4 Technické památky Jižních Čech

Vodní elektrárna Dívčí kámen

Poblíž Českého Krumlova se nachází také unikátní malá vodní elektrárna, která pomyslně spojuje Křemežský potok a řeku Vltavu. Elektrárna především spojuje jejich hladiny, voda je vedena z hráze na potoce dvojitým potrubím podél potoka, dále pokračuje tunelem skrz skalní ostroh na druhou stranu k řece, kde díky rozdílu hladin ústí na skále asi 15 metrů nad hladinou Vltavy. Z těchto míst je potrubí vedeno kolmo dolů do budovy elektrárny. Elektrárna je funkční od roku 1926. Provoz elektrárny byl ukončen po pádu balvanu roku 1986 (technickepamatky.cz, 2016).

Mlýn Bártův

U obce Strýčice u Strýčického potoka můžeme nalézt mlýn Bártův. Voda z tohoto potoka byla vedena od jezu do dvoudílného rybníka, odtud pak náhonem po navezené hrázi ke mlýnu. Mlýn měl původně dvě mlýnská kola na svrchní vodu o průměru 4 metry, ta poháněla dvě česká složení a jeden pár stoup. Vodní kola se rovněž využívala k pohonu zemědělských strojů – mlátičky, řezačky, okružní pily aj. (Klempera, 2002).

Kovárna v Plástovicích

Bezpochyby nejznámější stavbou nejen v Plástovicích, ale na celých Zbudovských blatech je slavná zděná kovárna z roku 1852 v jižní části návsi. Kovárna má sedlovou střechu se dvěma křídlovými štíty bez volut, jen se střídou plochou výzdobou. Kovárna je součástí vesnické památkové rezervace, která byla v Plástovicích vyhlášena na jaře roku 1995. Vnitřní zařízení kovárny slouží k dekoraci a v současnosti je využívána jako klubovna, kde mají místní obyvatelé posezení (Pešta, 2004).

Rybník Bezdrev

Rybník Bezdrev na Bezdrevském potoce, jenž se nachází 4 km na západ od zámku Hluboká nad Vltavou, založil i se sousedním Munickým rybníkem v roce 1494 Vilém

z Pernštejna, který získal v roce 1490 od krále Vladislava II. do zástavy hlubocké panství. Zemní hráz rybníka, vysoká 7,8 m a dlouhá v koruně 400 m, vzdouvá vodu na vzdálenost 4,4 km. Plocha hladiny rybníka, zmenšená úpravami v 18. – 19. století, je 393,5 ha. Svou velikostí se řadí na druhé místo v České republice (Rybářství Hluboká, 2016).

Zámek Hluboká – zimní zahrada, vodárna

Dále je možné obdivovat litinovou konstrukci zimní zahrady (oranžerie) a verandy na zámku Hluboká. Jedná se o jeden z nejlepších příkladů monumentálního uplatnění železa v architektuře 19. století v Čechách. V té době vlivem průmyslové revoluce proniklo železo i do stavitelství a architektury v podobě samonosných litinových konstrukcí. Zimní zahrada je rozlehlá zasklená litinová hala na 33 vysokých sloupech s četnými kružbami, mřížovým a ozdobnými detaily. Tvoří spojnice mezi budovou zámku a bývalou jízdárnou, dnešní Alšovou jihočeskou galerií. Litinové verandy obklopují zadní průčelí zámku v délce asi 60 m a zasahují svými otevřenými prostory, sloupovým a točitými schodišti od přízemí až do druhého patra (David a Soukup, 2005).

Bývalá vodárna na užitkovou říční vodu je v domku z roku 1735, v místní části Podskalí, u silnice směrem na Zámostí. Původní vodárna pocházela z roku 1551. Pracovala jako vodní trkač. Pístovou pumpou, poháněnou vodním kolem, byla voda vytlačována až do úrovně 2. patra zámku (tehdy hradu), tj. do výšky asi 120 m, kde byla kašna. Z ní se voda rozváděla samospádem do příslušných místností zámku. Trkač byl v provozu do roku 1735 a v roce 1822 byl objekt upravován. Současné zařízení na vrchní vodu bylo instalováno roku 1932 v souvislosti s regulací Vltavy. Po generální opravě v roce 1989 je toto neobvyklé zavlažovací zařízení, které kromě jiného i odvodňuje lužní louky u řeky Vltavy, opět v provozu (Hlušičková a kol., 2004).

Mostek u obce Lenora

Mostek je unikátní svým systémem, kdy při nízkých stavech vody se podlahou lávky spustily do řečiště tyče, a ty plující dřevo zadržely až do doby, kdy se hladina opět zvedla natolik, že bylo splavení polen k místu určení jisté. Tyto mosty se nazývaly rechle. Svoji funkci rechle dávno ztratily, dnes slouží, pouze jako lávky přes řeku, a nebýt informačních tabulek, mnozí by si ani neuvědomili, že přecházejí po důmyslené technické památce. Rechle v Lenoře pochází z roku 1870. Jsou dlouhé 25 metrů a široké pouze 1,8 metru. Střechu mají krytou šindelem (Mošna, 2012).

Klenuté mosty mezi obcemi Stará Hlína a Nová Hlína

Dva historické mosty, po kterých původně vedla komunikace spojující Jindřichův Hradec a České Budějovice přes Třeboň. Oba inundační mosty byly postaveny z podnětu Schwarzenberků a jako projektant je uváděn Joseph Rosenauer. První menší pětiobloukový z kamenných kvádrů pochází z roku 1781. Most se klene přes rybník Vítek. V roce 2002 jej těžce poškodila povodeň a část se dokonce zřítla. Posléze byl obnoven a to dokonce za použití původního materiálu. O něco blíže k obci Stará Hlína se pak klene přes Lužnici delší a to dvanáctiobloukový most, který je mladší z roku 1799. Mosty byly v provozu ještě v 80. letech 20. století. Dnes je na prvním kratším mostě zákaz vjezdu, druhý delší slouží již jen jako účelová příjezdová komunikace k oblasti Hvížd'alka s váhovým omezením (Filmová místa, 2016).

Rybník Rožmberk

Mezi technické památky města Třeboň zařadíme rybník Rožmberk a vodárenskou věž z roku 1909 (ceskainspirace.cz, 2016).

5 Zhodnocení výsledků a doporučení

Turistický region Jižní Čechy nabízí nepřehledné množství turistických cílů pro všechny věkové kategorie. Jihočeský kraj ve svém pomyslném portfoliu nabízí širokou škálu technických památek, které vedle hlavních „lákadel“ tohoto kraje, jako jsou Zámek Český Krumlov, Zámek Hluboká a Stezka v korunách stromů, nemají u účastníků cestovního ruchu takový úspěch, nicméně dle poslední zprávy agentury CzechTourism se právě technické památky stávají rok od roku úspěšnějšími. V roce 2015 byly 3 z deseti nejvíce navštěvovanějších turistických cílů České republiky právě památky technického charakteru.

Součástí této práce je návrh turistických tras a kalkulace dvou pobytových balíčků, které představí krásy Jihočeského kraje. Zahrnuto je přírodní, kulturní a především technické dědictví, které nám tu zůstalo, po našich předcích.

5.1 Cesta s příběhem o technice

První pobytový balíček „Cesta s příběhem o technice“ je koncipován pro rodiny s dětmi. Program je navržen tak, aby se děti mohly zajímavou formou dozvědět něco málo z historie řemesel, stavitelství, ale i života v dávných dobách. Zároveň je pro ně připraven doprovodný program a tištěné materiály. Podrobný časový harmonogram, programová náplň a různé další průvodní mapky navštívených míst v tištěné podobě, jsou připraveny pro všechny účastníky. Kalkulace je sestavena na 20 osob, 10 dospělých osob a 10 dětí. Balíček nezahrnuje dopravu z měst České republiky do místa pobytu, 1. pobytový balíček začíná v Třeboni, do které je nutné se dopravit v rámci vlastních nákladů. Tento pobytový balíček je termínově zařazen do hlavní turistické sezony.

Tabulka č. 5: Itinerář 1. pobytového balíčku

Den	časový údaj - od kdy	časový údaj - do kdy	časový úsek (min)	počet km	Místo	Detail, poznámka
1. den	16:00	16:30			Třeboň	Penzion U Kapra, úvodní slovo
	16:30	17:30	60	4	Třebon	Pěší trasa, od náměstí k Schwarzenberské hrobce
	18:00	19:10	70		Třeboň	Prohlídka pivovaru
	19:10	21:00			Třeboň	Společná večeře v prostorách pivovaru
2. den	9:00	9:25	25	17,3	přesun	Přesun mikrobusem do Borovan, žel. Stanice, silnice č. 155
	9:30	11:30	120	7,5	Borovany	Naučná stezka "Totalita rozděluje - demokracie spojuje"
	11:30	11:45	15	9,4	přesun	Přesun mikrobusem k Buškovu Hamru, silnice č. 157
	11:45	12:45	60		Buškův Hamr	Občerstvení
	12:45	13:30	45		Buškův Hamr	Prohlídka hamru
	13:30	14:00	15		Buškův Hamr	Program pro děti - "pracovní listy"
	14:15	14:55	40	29,7	přesun	Přesun do Českého Krumlova, silnice č. 1567
	15:00	15:45	45		Český Krumlov	Zahrady zámku Český Krumlov, otáčivé hlediště
	15:45	16:00	15	0,95	Český Krumlov	Přesun ze zahrad ke grafitovému dolu
	16:00	17:10	70		Český Krumlov	Prohlídka Grafitového dolu
	17:20	17:30	10	5,2	Český Krumlov	Přesun do penzionu U Krumlova, Smín 78, Český Krumlov
	19:30	21:00	90		Smín	Večerní program pro děti, prezentace o technických památkách
3. den	9:00	10:30	90	56,2	přesun	Přesun ze Smína na Šumavu
	10:30	13:30	180	9	Jelení Vrch	Schwarzenberský plavební kanál, volnější tempo
	13:30	14:30	60		Nová Pec	Oběd Šumavská hospůdka, rezervace předem
	14:30	15:15	45	37	přesun	Přesun od Šumavské hospůdky
	15:30	16:30	60		Lipno nad Vltavou	Stezka korunami stromů
	17:00	18:30	90	77,3	Lipno nad Vltavou	Odjezd mikrobusu zpět do Třeboně

Zdroj: vlastní zpracování

První den: Třeboň

Program „Cesty s příběhem o technice“ začíná ve čtyři hodiny odpoledne, kdy se skupina sejde v Penzionu U Kapra v Třeboni. Po krátkém ubytování, následuje úvodní slovo průvodkyně o programové náplni víkendové cesty po krásách technického charakteru, poté se účastníci vydají na vycházku kolem místních rybníků. Třeboňská rybníční soustava je zapsána v registru jako Národní kulturní památka.

Rybníční soustava kolem lázeňského města Třeboň je tvořena Zlatou stokou, Starou řekou, Novou řekou, rybníkem Rožmberkem, Rožmberskou baštou, rybníkem Svět a dalšími nemovitými objekty. Rybníční soustava postupně budované vodohospodářské sítě je dílem stavitele Jakuba Krčína z Jelčan. Největším jeho dílem je rybník Rožmberk z let 1584- 1590. Na stavbě hráze pracovalo po dobu 5 let asi 700 – 800 lidí. V roce 1590 práce skončily a rybník se začal napouštět, hráz však po napuštění praskla. Celému kraji hrozilo obrovské nebezpečí. Krčín dal naverbovat asi 1600 lidí, kteří 14 dní pracovali na zpevnění a záchraně hráze. Od té doby hráz odolává všem vodním přívalům. Má úctyhodné rozměry – délku 2430 m, šířku u paty 80 m a výšku 12m (Mazáč, 2003).

Na šestou hodinu večerní je v Pivovaru Regent domluvená speciální večerní prohlídka. Prohlídka i s ochutnávkami trvá 70 minut.

Původní známky pivovarnictví v tehdejšímu Schwarzenberském pivovaru jsou již z roku 1379. Pivovar se během let několikrát rozšiřoval a v roce 1712 byl dokončen nový pivovar, který stál na místě dřívější rožmberské zbrojnice. V dnešní době je pivovar Regent kulturní památkou (Cuřínová, 2007).

Po komentované prohlídce následuje raut v prostorách pivovaru. Tento raut je předem objednan, proto je kalkulován na osobu a je také uveden v rozpočtu. Po společném večerním programu se účastníci přesunou zpět do penzionu, který je vzdálen pouze 700 metrů.

Druhý den: Třeboň – Borovany – Trhové Sviny – Český Krumlov - Srnín

Druhý den začíná v 9 hodin odjezdem z třeboňského Penzionu U Kapra. Cesta z Třeboně vede po silnici č. 155 přes Borovany, kde je první zastávka druhého dne. Mikrobus pojedí cca 25 minut a zastaví u vlakové stanice Borovany, kde začíná netradiční naučná stezka s názvem „Totalita rozděluje - demokracie spojuje“.

Celá stezka vede po zelené turistické značce a měří 7,5 kilometru. Tato turistická stezka má devět zastavení. Výchozí bod trasy je u borovanského vlakového nádraží a hned

druhé zastavení je u dochovaného betonového bunkru, který je zapuštěn do náspu železniční trati. Stezka dál prochází kolem říčky Stropnice, u které byla v letech 1936 až 1938 vybudována souvislá linie opevnění. Ta byla už během války a těsně po ní zbourána, nicméně dodnes je možné mezi stromy najít drobné zbytky železobetonových staveb. Jak opevnění původně vypadalo, můžete vidět na historickém leteckém snímku, který je vyvěšen na čtvrté zastávce trasy. Na zastavení poblíž Štíkova mlýna u Ostrolovského Újezda je možné si prohlédnout nový typ opevnění, budovaného po obsazení Rakouska fašistickým Německem. Informační tabule seznamují návštěvníky stezky s dobrými sousedskými vztahy Borovanska a severní oblasti Rakouska za éry Rakouska-Uherska i dříve, s jejich zhoršením po nástupu Hitlera k moci i s budováním pohraničních opevnění. Vypráví také o historii Borovanska za 2. světové války, jejím konci a vybudování železné opony za komunistického režimu (Borovansko, 2016).

Půl hodiny před polednem se skupina posune dále po své trase. Připravený mikrobusek pojedje po silnici č. 157 cca 9,4 kilometru. Následující zastávkou je parkoviště za obcí Trhové Sviny, která je kromě bývalého hamru, tedy kovárny na vodní pohon, známá především díky Kostelu Nanebevzetí panny Marie z 13. století. Skupina se během pěti minut přesune z parkoviště k samotné technické památce a následuje krátké občerstvení v prostorách hamru. Patnáct minut před jednou hodinou mají domluvenou prohlídku. Součástí prohlídky je výklad místního průvodce a zhlédnutí krátkého dobového filmu. Prohlídka trvá 45 minut. Po skončení prohlídky je připraven program pro děti.

Jedná se o velmi dobře zachovalou technickou památku, která poskytuje dobré zázemí pro návštěvníky s dětmi. Pro děti jsou připraveny pracovní listy, po správném vyplnění těchto materiálů, mohou získat odměnu. Provozovatel hamru je středisko pro volný čas a integraci Domeček, které sídlí v Trhových Svinech. Provozovatelé se během roku snaží pro návštěvníky pořádat doprovodné programy, například pohádkové stezky pro děti, jarmarky, menší hudební festivalové akce a různá divadelní představení, jak pro děti, tak pro dospělé.

Hamr byl založen v roce 1780 v těsném sousedství mlýna na kostní moučku. Hamr je jedním ze tří zachovalých funkčních hamrů na území České republiky. Zdejší unikátní dubový buchar s názvem Kobyla, jímž hamerníci opracovávali železné výkovky, je ovšem se svou hmotností kolem 300 kilogramů v republice největší. Dokáže kovat rychlostí až 150 úderů za minutu. Buškův hamr se nalézá v oblasti, kam průmysl pronikal jen velmi pomalu a i dnes se jedná spíše o krajinu zemědělskou s malým výskytem průmyslových podniků. Buškův hamr je funkční technickou památkou. Celé zařízení je poháněno třemi

vodními koly, jež uvádějí do chodu buchar, brus a dmyhadla u výhně. K přívodu vody na kola slouží hamru uměle vybudovaný náhon s přepadovou vodní kaskádou. Veškeré toto zařízení je za příznivého stavu vody v Klenském potoce možno vidět v provozu. Součástí expozice výrobní části hamru je i jedinečná kolekce náradí hamerníka. Dochovaná kladiva a kleště jsou předměty s velkou historickou hodnotou. Tyto nástroje si totiž každý z hamerníků vyráběl sám a ve značně svérázných podobách. V kovárnách zdejších hamrů se hamerníci zabývali zejména výrobou drobných železných nástrojů a náčiní. Jednalo se především o pluhy pro místní zemědělce a dále kladiva, sekery a lopaty (David a Svoboda, 2005).

Z dodnes zachovalých hamrů byl právě ten Buškův provozován nejdéle. Rodina posledního zdejšího hamerníka v obytném stavení u hamru žila ještě koncem 70. let dvacátého století. Do roku 1948 hamr ještě běžel, ale majitel Jan Bušek sám už pro nemoc nemohl své řemeslo provozovat. Postupně tak hamr ztrácel na svém významu, neboť nesmírně namáhavá práce byla nahrazena novými technologiemi přímo v zemědělských dílnách tehdejších státních statků. Hamr fungoval až do roku 1950. Rekonstrukce do současné podoby proběhla díky několika technickým nadšencům v letech 1990 až 1995 (Buškův hamr, 2016).

Ve dvě hodiny a patnáct minut se vydá mikrobus na východ po silnici č. 1567. Cesta trvá cca 40 minut, vzdálenost od Buškova hamru do Českého Krumlova, konkrétně k Zámecké zahradě je 29,7 kilometru. Po krátkém odpočinku a procházce v zahradě se účastníci sejdou v polovině zahrady, kde se nachází unikátní památka technického charakteru, kterou je otáčivé hlediště.

Otáčivé hlediště v zahradách zámku Český Krumlov, jehož autorem je scénárista a výtvarník Joan Brehm, se poprvé roztočilo v roce 1958 při inscenaci Weisenbornovy hry Ztracená tvář, kterou navštívilo 60 diváků. O tom, že hledištěm otáčeli lidé, nikoli technika, však tehdy ještě málokterý divák věděl. Už o rok později byla ale kapacita hlediště navýšena na 400 diváků, a to při inscenaci Jiráskovy Lucerny. V roce 1960 už má hlediště 550 míst. V dnešní době má hlediště 644 míst. Dílo prošlo několika rekonstrukcemi, pohon je nyní elektrizovaný (toulejse.cz, 2016).

Ve čtyři hodiny má skupina smlouvenou prohlídku grafitového dolu, který je v současné době jediné důlní dílo na grafit, které je zpřístupněno veřejnosti. Vzdálenost od zahrady k dolu je pouze 950 metrů, proto není potřeba využít mikrobus a skupina se během patnácti minut přesune přímo k dolu.

Důl byl založen v roce 1975. Prohlídky zde probíhaly již v době těžby a pokračují i po jejím ukončení. Veškeré vybavení dolu je originální a téměř kompletní. Prohlídková trasa s místním průvodcem zájemce zavede do rozsáhlého podzemí, ve kterém se důlní komplex nachází. Součástí prohlídky je i projížďka podzemní úzkorozchodnou drážkou, která je velmi oblíbená, nejen u návštěvníků z řad dětí. „Vláček“ jede 1200 metrů a poté je nutné se vydat 800 metrů pěšky, aby návštěvníci viděli ukázky práce s hornickou technikou, kterou si mohou sami vyzkoušet. Prohlídka trvá zhruba 70 minut (Grafitový důl, 2016).

Po prohlídce dolu skupina opět využije přistaveného mikrobusu a přesune se do nedalekého Penzionu u Krumlova, kde se ubytují a po večeři bude následovat stručná rekapitulace 2. dne. Pro zájemce bude následovat prezentace technických památek Jižních Čech, ke kterým se bohužel v rámci tohoto pobytu účastníci nepodívají. Po prezentaci bude připraven ještě doplňující program pro děti o technických památkách, kde budou mít možnost soutěžit o drobné ceny.

Třetí den: Srnín – Schwarzenberský plavební kanál – Lipno nad Vltavou - Třeboň

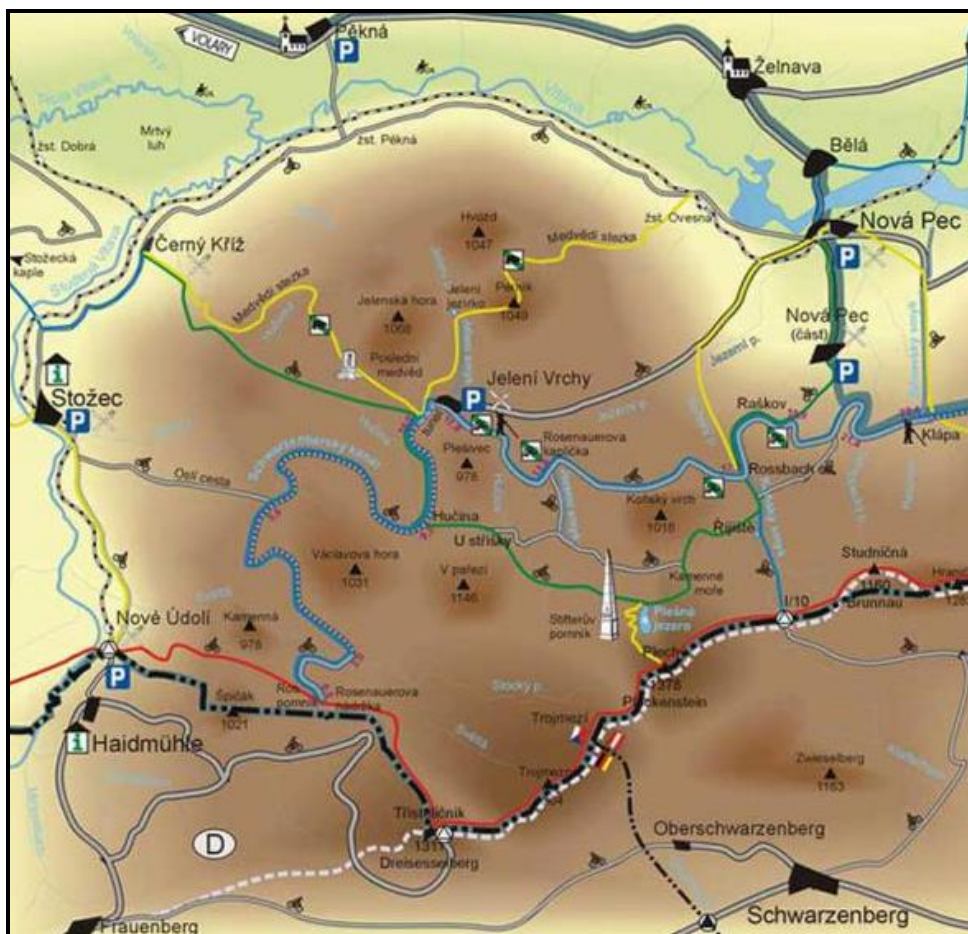
Třetí den pobytu začíná opět v Penzionu u Krumlova, odkud skupina zamíří na jih do Šumavských lesů. Skupina v devět hodin nasedne do mikrobusu a pojedje cca hodinu a půl po silnici č. 39. Během cesty bude připomenuta programová náplň dne a úvodní výklad se bude týkat významné technické památky z roku 1776. Jedná se o Schwarzenberský plavební kanál.

Naučná stezka, která vede kolem plavebního kanálu, spojuje na svých 9 km délky mnoho atraktivních částí technického díla: od tunelu s architektonicky vyvedenými vstupními portály, připojení Jeleního smyku vyústujícího z Jeleního jezírka, Rosenauerovu kapličku v místě křížení s Jezerním potokem přitékajícím z Plešného jezera, Jezerní smyk, akvadukt u Rossbachu, několik stavidel a bočních propustí po celé délce stoky. Návštěvnickou atrakcí dne je zajisté ukázkové plavení dřeva na kanálu (npsumava.cz, 2016).

Schwarzenberský plavební kanál byla nejdelsí stoka na plavení dřeva v českých zemích, šlo o unikátní vodohospodářské dílo, kde se podařilo propojit poprvé povodí Vltavy a Dunaje, vyprojektoval z popudu knížete Schwarzenberka lesní ing. J. Rosenauera v roce 1776. S vlastní realizací bylo započato až v roce 1789. V tomto roce byla vybudována první část v délce 26,8 km z části na českém, ale i na rakouském území. V tomto roce bylo provedeno i první pokusné plavení dřeva. Do roku 1793 byl kanál

vybudován v první části až k Jelením Vrchům. V letech 1821 – 1822 byla dobudována druhá část kanálu. Kanál je dlouhý 45 km a ústí do něho tři vodní smyky. Začíná v nadmořské výšce 916 m a celkový výškový rozdíl činí 255 m. Po celé délce je lemován lesní cestou. Nejnáročnější částí stavby je tunel, proražený v délce 419 m ve skalním masivu Plešivce pod Jeleními Vrchy. Hlavními zdroji vody bylo umělé Rosenauerovo jezírko na počátku kanálu, dále pak Jelení jezírko a Plešné jezero. Dřevo na české straně se na kanále plavilo do 60. let 20. století. Toto vodní dílo obsahuje řadu technických vymožeností, zejména důmyslné křížení s původními vodotečemi, jejichž vody mohly být využívány pro plavení. U křížení Jezerního potoka s kanálem pod Jeleními Vrchy byla v roce 1818 postavena tzv. Rosenauerova kaplička (Itras.cz, Schwarzenberský plavební kanál, 2016).

Obrázek č. 3: Mapa Schwarzenberského plavebního kanálu.



Zdroj: npsumava.cz, Schwarzenberský plavební kanál, 2016.

Po devíti kilometrech v malebné šumavské přírodě skupina dojde do obce Nová Pec, kde má zařízenou rezervaci v restauraci Šumavská Hospůdka. V půl třetí se účastníci

přesunou mikrobusem k Lipenské přehradě, kde si zájemci projdou Stezku korunami stromů. Stezka korunami stromů není řazena mezi technické památky, nicméně jedná se o zdařilý projekt cestovního ruchu a pro děti je to ideální turistický cíl, proto byl tento cíl zařazen do programu. Součástí Stezky jsou naučné didaktické prvky, které obohatí a rozšíří znalosti v oblasti přírody, její ochrany a funkce lesa. V pět hodin se účastníci přesunou opět k mikrobusu a vydají se zpět do Třeboně.

5.1.1 Kalkulace 1. pobytového balíčku

V následující tabulce jsou uvedeny přímé a nepřímé náklady na účastníky během prvního pobytového balíčku.

Tabulka č. 6: Kalkulace 1. pobytu

položka/cena/20 osob	rozpočet	poznámka
Přímé náklady		
Ubytování (1 noc, 10x dvoulůžkový pokoj)	9 600 Kč	Penzion U Kapra Třeboň, vč. Snídaně
Ubytování (1 noc, 10x dvoulůžkový pokoj)	9 500 Kč	Penzion U Krumlova, vč. Snídaně
Prohlídka pivovaru	2 600 Kč	noční prohlídka, 170 Kč/dosp., 90 Kč/děti
Večeře pivovar Regent	8 400 Kč	raut, nápojový balíček
Vstupy	1 500 Kč	Buškův Hamr, 100 Kč/dosp., 50 Kč/děti
Vstupy	1 410 Kč	Grafitový důl 160 Kč/dosp., 25 Kč/děti
Vstupy	2 900 Kč	Stezka korunami stromů, 160 Kč/dosp., 130 Kč/děti
Nepřímé náklady		
Doprava (veškeré náklady)	26 300 Kč	pronájem so, ne, čekání, spotřeba
Pronájem společenského prostoru	500 Kč	2 hodiny, sobotní večer
Tištěné materiály	500 Kč	pracovní listy
Průvodce	3 000 Kč	2,5 dne
Agenturní provize (15 %)	9 932 Kč	

Zdroj: vlastní zpracování

Kalkulace je sestavena pro 20 osob. Ubytování je vybráno pro první noc v Penzionu u Kapra. Penzion je vybrán díky poloze v centru města, ale zároveň díky ceně, která není příliš vysoká. Ceny ubytování v centru města v hlavní sezoně bývají vysoké, proto je volba tohoto penzionu, kde dvoulůžkový pokoj na jednu noc stojí 960 korun, adekvátní vzhledem k rozpočtu celé akce. Vybavení pokojů je jednoduché, nicméně je počítáno s faktem, že hosté nebudou mít požadavky na nadstandartní ubytování. V ceně je také zahrnuta snídaně.

Druhou noc stráví účastníci v menší vesnici Srnín, která je vzdálena zhruba 5 kilometrů od Českého Krumlova. Zde je rezervován Penzion U Krumlova, cena za dvoulůžkový pokoj zde vyjde na 950 Kč, jedná se o cenu se snídaní pro dvě osoby.

Další položkou v rozpočtu je doprava všech účastníků. Pro tento pobyt byl vybrán mikrobuss s 22 místy. Celkový počet najetých kilometrů za sobotní a nedělní den je 232,1 kilometru. Ke spotřebě za najeté kilometry je připočítán pronájem vozidla s řidičem a čekací doby vozidla. Výhoda je, že dopravce je místní, tudíž je počítáno s faktem, že se pan řidič přesune v sobotu večer do svého bydliště a zde přespí a druhý den zase přijede zpět k penzionu, díky tomu se ušetří na celkových nákladech za dopravu.

Další položka rozpočtu se týká už samotného programu výletu. Na páteční večer je naplánovaná prohlídka Třeboňského pivovaru Regent, jedná se o speciální večerní prohlídku s ochutnávkou piva a pivovarského chleba, pro dospělé stojí vstupenka 170 Kč a pro děti 90 Kč. Po prohlídce následuje raut, který je možné si v pivovaru předem objednat. Jedná se o raut za 400 korun, součástí rautu je také nápojový balíček v hodnotě 150 korun, nápojový balíček je omezený na hodinovou konzumaci. Poté už si účastníci musí platit své nápoje sami. Raut jako takový je složený z české kuchyně. K výběru bude guláš, bramboráčky, kuřecí a vepřové řízků, zelenina a pečiva. Je možné si doobjednat další pokrmy z menu.

Následující položkou v rozpočtu jsou vstupy do technických památek. Památky mají vstupné vždy rozděleny na ceny pro dospělé a pro děti. Vstupenky do prostor Buškova Hamru stojí pro dospělého 100 korun a pro děti poloviční cenu, teda 50 korun. Součástí této ceny pro děti jsou i vlastní pracovní listy, které si mohou děti vyplnit. Další vstup, který je kalkulován je vstup do Grafitového dolu Český Krumlov. Zde dospělí návštěvníci zaplatí 160 korun a děti 25 korun. Součástí této ceny je také přilba a plášť, aby si účastníci nezašpinili oblečení.

Devátou položkou v rozpočtu je pak pronájem společenské místnosti, kde proběhne společný program pro zájemce, především je určen dětem, ale i dospělí mají svou programovou část.

Poslední částí rozpočtu se týkají výplaty průvodce, který je po celou dobu konání se skupinou, tedy od pátečního odpoledne do nedělního podvečera. Díky určité exkluzivitě tohoto pobytového balíčku se podařilo nehradit náklady spojené s ubytováním průvodce. Což je běžná věc například u vstupů do památek, u ubytování to není tak běžné, ale díky dobrým vztahům a určité náklonosti provozovatelů ubytování právě tomuto konceptu se podařilo ubytování nehradit. Také vstupy do památek má průvodce zdarma, jediné

náklady, které skupina pomyslně za průvodce zaplatí, jsou náklady na dopravu a také náklady na páteční večeři v pivovaru.

V rozpočtu je také kalkulována agenturní provize, která je stanovena na 15 %. Při součtu všech výše zmíněných položek vycházejí celkové náklady na 76 142 Kč. Při rozpočítání na 20 osob vyjde průměrná cena na jednoho účastníka 3 807 Kč.

Cena pobytového balíčku určeného pro rodiny s dětmi vyjde na 3 807 Kč na osobu. Uvedené ceny jsou kalkulovány s 21% sazbou daně z přidané hodnoty.

5.2 Česká Kanada a její technické skvosty

Druhá nabídka pobytového balíčku, která je v této práci prezentována, má zcela jiný charakter, než výlet předchozí, první výlet byl uzpůsoben především dětem, respektive rodinám s dětmi. U tohoto druhého výletu půjde především o zdolání turistické trasy, načerpání nových sil v přírodě a v neposlední řadě zamyšlení se nad promítnutím technických památek do dnešního běžného života.

Přespání bude zařízeno v bývalém drážním domku v obci Hůrky, která je nedaleko Nové Bystřice. Jindřichohradecké místní dráhy, které spravují provoz železnice, v rámci podpory cestovního ruchu, nabízejí ubytování v plně vybavených apartmánech v nově rekonstruovaných budovách nádraží Střížovice, Hůrky, Kunžak-Lomy, Albeř a Nová Bystřice v srdci nádherné přírody jižních Čech a České Kanady. Domky jsou různě veliké, drážní domek v Hůrkách disponuje kapacitou až 18 osob ve třech apartmánech, proto se do konceptu výletu hodí právě nádraží v Hůrkách. Výhodou tohoto ubytování je fakt, že účastníci bydlí přímo na nádraží, tudíž se mohou pokochat projíždějícími vlaky, druhou výhodou tohoto ubytování je, že se nemusí již nikam přesouvat a poslední kladné hodnocení může být zkrátka jen „genius loci“ daného místa.

Tabulka č. 7: Itinerář 2. pobytového balíčku

Den	časový údaj - od kdy	časový údaj - do kdy	časový úsek (min)	počet km	Místo	Detail, poznámka	
1. den	15:00	15:45	45 min		Jindřichův Hradec	Muzeum čs. Armády 1938	
	15:45	16:10	25 min		Jindřichův Hradec	Přesun k vlakovému nádraží JH	
	16:24	17:30	66 min		přesun	Přesun vlakem do Hůrek	
	17:30				Hůrky	dražní budova, ubytování, program na 2. den	
2. den							
2. den	8:20				Hůrky	Sraz na vlakové stanici	
	8:30	8:45	15 min		přesun	Jízda vlakem do Nové Bystřice	
	8:45	9:45	75 min		Nová Bystřice	Muzeum úzkorozchodné železnice, Muzeum veteránů, občerstvení	
	9:45	12:30	165 min	10,8 km	Přesun	Přesun po Graselově stezce, dále po modré turistické značce	
	12:30	13:30	60 min		Kláster	Prohlídka Muzea čs. Opevnění	
	13:30	14:15	45 min	3 km	přesun	Přesun od muzea čs. Opevnění ke zřícenině Landštejn	
	14:15	15:00	45 min		Landštejn	Odpočinek	
	15:00	17:15	135 min	9,5 km	přesun	Cesta od Landštejnu k pile Peníkov, po modré	
	17:15	18:00	45 min		Peníkov	Prohlídka pily	
	18:00	18:45	45 min	2,5 km	Český Rudolec	Český Rudolec pivovar, ubytování	
	3. den						
	3. den	10:00	12:00	120 min	9,5 km	přesun	Cesta z Českého Rudolce do Dačic
12:00					Dačice	Možnost nahlédnutí do místních muzeí, poté odjezd	

Zdroj: vlastní zpracování

První den: Jindřichův Hradec - Hůrky

Začátek putování je stanoven na třetí hodinu odpolední, místo setkání je u pokladny před zámek v Jindřichově Hradci. Program bude začínat úvodním slovem a poté návštěvou Muzea čs. armády 1938, toto muzeum se nachází na 1. nádvoří Státního hradu a zámku Jindřichův Hradec.

Muzeum čs. armády 1938 J. Hradec vzniklo v roce 2010 a zahájilo provoz v červnu téhož roku. Klade si za cíl přiblížit návštěvníkům, zejména mladé generaci, populárně naučnou formou významnou etapu české vojenské historie - čs. armádu v září 1938.

Jednotlivé expozice seznámí zájemce s historií československé armády v letech 1918 - 1939, výstavbou pohraničního opevnění, mobilizací čs. armády a s rozložením jejích sil na území tehdejšího Československa v okamžiku přijetí Mnichovského diktátu a s boji o čs. státní hranici, svedenými v září 1938 mezi čs. ozbrojenými silami a sudetoněmeckými separatisty.

Po prohlídce se účastníci společně vydají k vlakovému nádraží Jindřichův Hradec, kde v 16:24 nastoupí do úzkorozchodné železnice a pojedou hodinu a šest minut do zastávky Hůrky. Cesta bude rychle utíkat díky výhledům, které místní krajina nabízí.

Tratě úzkokolejně železnice vedou z Jindřichova Hradce do Obrataně, tato trať je dlouhá 46 km. Trať druhá, tedy z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice měří 33 km. Rozchod kolejnic je 760 mm. Trať je považována za historickou památkou. Místní soupravy přepravují osoby dodnes, v létě vypravují parní vlaky, které jsou turisticky značně oblíbené, lokomotivy pocházejí z let 1898 – 1958. K samotné úzkorozchodné železnici se váže i Regionální úzkokolejné muzeum Nová Bystřice, jehož prostory jsou rozděleny do dvou stálých expozic. Stálá muzejní expozice je rozdělena do dvou částí. V přízemí nádražní budovy se nachází autenticky zařízená dopravní kancelář z období 1. republiky. V originálních muzejních vitrínách z 20. let 20. století je ve vedlejší místnosti instalována vlastní expozice, která ve fotografiích, dobových kartografických a písemných dokumentech i drobných artefaktech zachycuje vývoj jindřichohradeckých a gmündských úzkokolejek a neúspěšné pokusy o jejich propojení.

Druhá část expozice je umístěna v nedaleké budově bývalé výtopny z roku 1897. Návštěvníci si zde mohou prohlédnout pro místní dráhy typické nákladní vozy (Jindřichohradecké úzkokolejky, 2016).

Díky předem sjednanému ubytování přímo v jedné z drážních budov Jindřichohradecké úzkokolejky, jsou účastníci hned po výstupu z vlaku v místě ubytování. Následuje krátké ubytování a společné shrnutí následujícího dne výletu.

Obrázek 4: Tratiť úzkorozchodné železnice



Zdroj: Jindřichohradecké úzkokolejky, 2016

Druhý den: Hůrky – Nová Bystřice – Landštejn – Peníkov – Český Rudolec

Druhý den ráno vyrazí skupina na svou cestu již v 8:30 vlakem směr Nová Bystřice, v Nové Bystřici je vlak v 8:45. Je nutné jet tímto spojem, následující spoj jede až za dvě hodiny a to není příliš vhodné vzhledem k poměrně dlouhé programové náplni dne.

V Nové Bystřici mají účastníci na hodinu volný program. V obci se nachází Muzeum úzkorozchodné železnice a také Muzeu veteránů. Muzea jsou od sebe vzdálena pouze 500 metrů, proto každý může věnovat čas své oblíbené zálibě. V 9:45 skupina vyrazí na cestu. Cílem dnešního dne je obec Český Rudolec a vodní pila Peníkov.

Skupina se vydá po tzv. Graselově stezce (Jan Jiří Grassl - legendární vůdce bandy lupičů, který dal své jméno všem „grázlům“ až do dnešních dob.), po 6,8 kilometru se skupina dostane do obce Klášter, kde pokračuje po modré turistické značce. Po cca 4 kilometrech dojdou účastníci až k dochovaným Bunkrům čs. opevnění, dochované bunkry zde tvoří Muzeum čs. opevnění Klášter.

Muzeum bylo založeno již v roce 1992, je nejstarším muzeem tohoto druhu v jižních Čechách a jedním z nejstarších v České republice. V současnosti ho tvoří celkem 8 objektů lehkého opevnění vybudovaných v létě 1938 k obraně Československa před nacistickým

Německem. Hlavní expoziční objekt č. 159 (typ B2-100N) je vyzbrojen, vybaven výstrojí vojáků a dobovým zařízením (včetně funkčního periskopu a ručního ventilátoru) a uveden do stavu, v jakém se opevnění na jihu Čech nacházelo v době záříjové mobilizace 1938. Prohlídka je s odborným výkladem průvodce. Na dvou prohlídkových trasách (trasa "Landštejn" a trasa "Kláster") lze ještě spatřit dalších 6 objektů. Jeden z nich, č. 156 (typ A-160N), má náložemi zničené střílny, takže v poškozených místech může návštěvník vidět, jak byly objekty stavěny a jakou měly sílu stěn. Poblíž jsou zachovalé originální zákopy, vykopané za záříjové mobilizace 1938 příslušníky pěšího pluku 29, kteří opevnění na Jindřichohradecku obsazovali. Další objekt, č. 162 (typ A-160N), je částečně odkopán až na základy, aby si mohli turisté udělat představu o tom, do jaké hloubky byly bunkry zapuštěny do země. Součástí trasy je i dochovaný základ bývalé vojenské chaty z roku 1936, která sloužila k ubytování osádek opevnění (Muzeum čs. opevnění, 2016).

V půl druhé odpoledne se skupina vydává opět po modré turistické značce, čeká je tříčtvrtěhodinová trasa, která bude končit pod zříceninou hradu Landštejn, kde se účastníci zdrží cca dalších 45 minut a odpočinou si před druhou půlkou cesty.

Dějiny Landštejnu začínají nejpozději po roce 1222, kdy zemřel moravský markrabí Vladislav a správy tohoto území se ujal český král Přemysl Otakar I. Ve snaze zabezpečit zemské hranice budoval na sporných územích strážní hrady. Na zemské stezce přímo proti staršímu, snad stejnojmennému hradu rakouských pánů ze Zöbingu, byl založen královský hrad Landštejn. Střežil nejen zemskou stezku, ale i část hranice mezi českými zeměmi a Rakouskem (Hrad Landštejn, 2016).

Do obce Penikov skupinu čeká ještě 9,5 kilometru, krajinou České Kanady je provede modrá turistická značka. V Penikově má skupina v 17:15 domluvenou komentovanou prohlídku celodřevěné pily s vodním pohonem.

Úplnost, původnost i zachovalost vybavení je ojedinělé a pila je proto prohlášena za nemovitou kulturní památku. Cílem obnovy bylo pilu nejenom zachovat, ale uvést ji také do provozuschopného stavu a zpřístupnit ji veřejnosti. Doba vzniku pily a mlýna v Penikově není přesně známa. Spolehlivě se uvádí až letopočet 1865, do kterého je datováno současné vnitřní vybavení pily. Vodní pila je na seznamu Národních kulturních památek od roku 2014 (Pila Penikov, 2016).

Z Penikova skupinu čeká už jen poslední úsek dnešního dne a to, cesta do obce Český Rudolec, kde je připraven pro účastníky stručný výklad o místním malém zámeckém pivovaru, ochutnávky piv a také raut. Ubytování je zařízeno v nedalekém penzionu Rudolec. Zájezdní hostinec má také své ubytovací kapacity, nicméně cenově

vychází cca 2x dráž, tudíž bylo vhodnější udělat rezervaci pro skupinu v jiném penzionu, kde budou účastníci během 2 minut. Pro účastníky, kteří by chtěli zvolit o něco méně komfortní přespání, ale zato s větší dávkou adrenalinu a také s jedinečným zážitkem, usínat pod širým nebem, nabízí průvodce pár míst v okolí, kde se dá přespat v tábořištích. Tato varianta je ale víceméně neoficiální a tzv. „podpultová“ a účastníci by ji neměly příliš šířit. Na druhou stranu je to varianta, která příjemně dotvoří atmosféru dané trasy. Nutností při zvolení této varianty je celodenní nošení zavazadla, kde budou mít účastníci svou vlastní karimatku a spacák na přespání.

Třetí den: Český Rudole - Dačice

Poslední den skupina vyrazí po červené turistické značce na svou cestu v deset hodin dopoledne, cílem jsou nedaleké Dačice. Cesta do středu Dačic je dlouhá 9,5 kilometru, tudíž účastníkům zabere zhruba 2 hodiny nenáročné chůze. V Dačicích se nejprve skupina zastaví u tzv. památníku „Kostka cukru“. V Dačicích totiž drží světové prvenství výroby kostkové cukru a v místním muzeu je i expozice právě na toto téma. Žulový pomník vybudovaný v roce 1983 patří k turisticky nejvyhledávanějším místům ve městě. Jeho bezprostřední okolí bylo v roce 2012 osazeno pamětními deskami, které ve dvanácti cizích jazycích připomínají rok 1843, kdy se na své vítězné tažení evropskými a světovými trhy vydal dačický vynález - kostkový cukr.

Cukrová moučka získaná řezačkou z neúplně suchých homolí se prosila na prosívadlech a naplnila do otvorů mosazné desky, která měla 400 otvorů ve tvaru čtverce a byla usazena na spodní plnou měděnou desku. Obě desky se posunuly pod lis, kde se pomocí šroubového vřetena a otočného vahadla vtlačily do otvorů mosazné desky razníky umístěné na hlavě lisu. Tím se cukr v otvorech stlačil na poloviční objem. Kostky se nakonec lisem vytlačily na dřevěnou podložku a s tou byly dopraveny na police v sušárně, kde se sušily 10-12 hodin. Potom se cukr balil do balíčků po jedné libře. Balíčky kostek se dále ukládaly do beden, kam se jich vešlo 120 kusů. Kostky cukru se vyráběly ve dvou velikostech: jedna měla hranu o velikosti 3/5 palce (zhruba 2 cm) a druhá byla o rozměru 1/2 palce (1,2 cm). S pomocí 6 lisů se denně mohlo v Dačicích vyrobit až 1120 kg kostkového cukru (Muzeum Dačice, 2016).

Druhou zastávkou v Dačicích je pak Letecké muzeum Viléma Götha. Jedná se malé muzeum, které si původně ve své garáži zřídil pan Vlastimil Kolomazník. Soukromé muzeum bylo založené v roce 2004. Sídlí v centru města a ve svých prostorách ukrývá nepřehledné množství rozličných exponátů včetně informačních panelů s bohatou

fotografickou dokumentací a ucelenými informacemi o historii letectví na Dačicku. K trojrozměrným exponátům patří letadla, letecké motory, uniformy, modely, letecké přístroje, letoun Z-37 Čmelák, L-13 Blaník – v provedení RedBull a další (dacice.cz, 2016).

Ve městě Dačice končí dnešní vycházka a zároveň celý víkendový pobyt. Proběhne tedy shrnutí pobytu a před rozloučením se s účastníky, průvodce všem rozdává drobnou pozornost v podobě záložky do knihy, kde je zobrazena mapka celého výletu a kontaktní informace.

Z Dačic jezdí přímý autobus do Jindřichova Hradce, popř. do Třeboně a Českých Budějovic. Účastníci také mohou využít vlaku, který jede směrem na sever, první větší město do kterého přijede, je Telč a poté Jihlava.

5.2.1 Kalkulace 2. pobytového balíčku

Následující tabulka zahrnuje přímé a nepřímé náklady na účastníky během druhého pobytového balíčku, který účastníky provede krajinou České Kanady.

Tabulka č. 8: Kalkulace 2. pobytu

položka/cena/12 osob	rozpočet	poznámka
Přímé náklady		
Ubytování (1 noc, 12 osob)	5 160 Kč	Drážní domek Hůrky
Ubytování (1 noc, 12 osob)	5 040 Kč	Penzion Rudolec
Raut Zájezdní hostinec Český Rudolec	3 900 Kč	300 Kč/os., staročeské speciality
Jízdné úzkorozchodná dráha	676 Kč	jízdné pátek a sobota
Vstupy	240 Kč	20 Kč/os., Muzeum úzkorozch. železnice
Vstupy	1 560 Kč	130 Kč/os., Muzeum Veteránů
Nepřímé náklady		
Průvodce	2 400 Kč	2 dny
agenturní provize (15 %)	2 846 Kč	
CELKOVÉ NÁKLADY	21 822 Kč	
Průměrné náklady na účastníka (12 osob)	1 819 Kč	
případné další náklady		
<i>Občerstvení</i>	<i>960 Kč</i>	<i>snídaně v Penzionu Rudolec</i>
CELKOVÉ NÁKLADY	960 Kč	
Průměrné vícenáklady na účastníka (12 osob)	80 Kč	
Celkové náklady po přičtení vícenákladů	1 899 Kč	

Zdroj: vlastní zpracování

První položkou rozpočtu je ubytování v Hůrkách u Nové Bystřice, zde se jedná o bývalý drážní domek, který poskytuje 3 apartmány po 6 lůžkách, skupina by využila pouze dva apartmány. V případě, že by se přihlásilo více účastníků, nebyl by problém doobjednat i třetí apartmán, od provozovatele by agentura měla data, do kterých by se musela rezervace závazně potvrdit. Cena ubytování je 430 Kč bez snídaně. Druhá položka rozpočtu jsou opět náklady na ubytování. Jedná se o Penzion Rudolec v obci Český Rudolec, kde bude skupina druhý večer. Ubytování bez snídaně stojí v penzionu 420 Kč a je možné si přioobjednat snídaně za 80 Kč. V okolí Českého Rudolce se nachází několik tábořišť, takže pro zájemce se nabízí možnost přespání v přírodě. V případě, že by se někteří účastníci rozhodli pro tuto variantu, měli by pobyt pak levnější o daných 420 Kč z celkové částky.

Třetí položka rozpočtu se týká staročeského rautu v Zájezdním hostinci Český Rudolec, kde je součástí konzumace také prohlídka „mini pivovaru“. Jedná se o cenu pouze za večeri, nápoje nejsou zahrnuty v dané ceně. Hostinec nabízí tento raut za 300 Kč na osobu. V rozpočtu je kalkulován i raut pro průvodce, který půjde do nákladů celé akce.

Následující položkou je páteční a sobotní částka za jízdné úzkorozchodnou železnicí. Místní dráhy nenabízejí žádné skupinové slevy, proto je jízdné kalkulováno v částce 52 Kč na osobu. Vstupy do muzeí jsou následující položkou kalkulace. 20 korun stojí vstupné do Regionálního muzea úzkorozchodné železnice. Vstupné do Muzea veteránů pak stojí 130 Kč na osobu. U obou těchto cen se jedná o skupinovou slevu.

Dále je kalkulována odměna pro průvodce, který je se skupinou od pátečního odpoledne do nedělního poledne. Agenturní provize je stanovena na 15 %. Výše agenturní provize zůstává i v případě, že se účastníci rozhodnou pro přespání v přírodě.

Celkové náklady na všechny účastníky jsou 21 822 Kč. Při reálném počtu 12 účastníků je průměrná cena na osobu 1 692 Kč. Případné vícenáklady v podobě snídaně v neděli ráno zvyšují cenu na 1 819 Kč na osobu. Ceny jsou kalkulovány s 21% sazbou daně z přidané hodnoty.

5.3 Vyhodnocení pobytových balíčků

Na základě vybraných technických památek Jihočeského kraje byly navrženy dvě třídní trasy po Jihočeském kraji. Památky byly voleny dle vhodnosti pro danou skupinu. První trasa byla určena pro rodiny s dětmi, proto byly voleny památky, kde je výklad prezentován zábavnou formou, popř. si děti mohou vyplnit pracovní listy a dostat za

vyplnění odměnu, nebo například v dolech v Českém Krumlově je součástí prohlídky projížďka důlním „vláčkem“. Další hledisko výběru památek byla doprava. U první trasy bylo nutné zvolit jako dopravní prostředek mezi památkami mikrobus, pochopitelně by se dalo využít i transferu pomocí mobilních automobilů daných účastníků, nicméně tato forma, kdy je objednan mikrobus je mnohem komfortnější. Náklady na mikrobus jsou tedy nezbytné a zároveň značně navyšují rozpočet. Bylo nutné volit památky, které budou zajímat dospělé a především dětské účastníky dané trasy, ale zároveň aby skupina nestrávila celý den ve voze. Také bylo nutné uvažovat o místě a hlavně formě ubytování. Do konceptu technických památek by poměrně dobře zapadalo i ubytování v kempech, které jsou v Jižních Čechách hodně rozšířené, nicméně po průzkumu nabídek se ubytování v penzionu jeví jen o něco málo dražší a díky vlastnímu sociálnímu zařízení bylo rozumnější zařadit do pobytových balíčků právě penziony. Na základě těchto kritérií byla navržena daná trasa.

Náklady na jednoho účastníka jsou poměrně vysoké, respektive v případě, že by se tohoto pobytu zúčastnila čtyřčlenná rodina, znamenalo by to, že rodina zaplatí cca 15 000 Kč s tím, že v této ceně je kalkulována pouze páteční večere a sobotní a nedělní snídaně. Náklady by se tedy za stravování opět o něco navýšily. Pobyt se v této rovině stává poněkud luxusnější záležitostí.

Pobytový balíček byl sestaven pro účastníky cestovního ruchu, kteří mají rádi aktivní styl rodinné dovolené, balíček by mohl být propojen s další rekreací v Jižních Čechách, které jsou jednou z nejoblíbenějších lokalit právě na rodinnou dovolenou. Výhodou balíčků je, že se účastníci nemusí starat o programovou náplň, zkušený průvodce jim bude nápomocný po celé tři dny, během sobotního večera se bude věnovat především dětem, takže budou mít rodiče prostor na odpočinek. Další výhodou je cestování mikrobusem, kde si mohou účastníci během přejezdů odpočinout a nemusí řešit, kdo bude řidičem osobního automobilu mezi danými zastávkami. Slevy na vstupech v rámci skupiny jsou nepochybně další výhodou pobytového balíčku. Prodejnost tohoto pobytového balíčku by dále zajistila podpora například ze strany regionu, či kraje, tak, aby se technické památky a potažmo konkrétní pobytové balíčky lépe dostávali do povědomí účastníků cestovního ruchu.

Druhá trasa je určena spíše pro turisty, kteří jsou zvyklí na dlouhé trasy, jelikož sobotní trasa měří necelých 26 kilometrů. Není tedy vhodná pro malé děti, popř. pro příležitostné turisty apod. I v případě této trasy byly památky voleny dle umístění a zároveň dle ne příliš vzdálené vzdálenosti mezi danými cíli. Ubytování u tohoto

pobytového balíčku je poměrně specifické. První noc se odehrává v bývalém drážním domku v obci Hůrky, pronájem vyjde pro jednu osobu na 430,- Kč za noc, nicméně forma tohoto ubytování je považována za velmi ojedinělou a mnozí nadšenci do železniční dopravy by tuto částku jistě uhradili. Druhá noc je opět trochu specifická. Nabízí se zde dvě možnosti, první možnost je ubytování v penzionu, která není příliš zajímavá a druhou možností je přespání v přírodě v tábořišti. Přespání v přírodě, je v tomto případě ideální volbou pro ty, kteří na trasu nahlíží jako na 3 dny strávené v přírodě, navíc účastníci, kteří by se třeba rozhodli pro tuto volbu, nemusí platit 420,- Kč/noc v penzionu, díky tomu se celková částka za třídní balíček dostane na 1 336,- Kč na osobu. Nevýhodou zde může být, že v kalkulaci je zahrnuta pouze jedna večeře, a to sobotní v pivovaru, takže je nutné s sebou mít občerstvení na cestu a také v případě přespání v přírodě je nutné mít s sebou spací pytel a karimatku. Nicméně pro turisty, kteří jsou zvyklí trávit čas v přírodě a vydávat se do přírody na tzv. „vandry“, by to neměl být problém.

Součástí obou pobytových balíčků je finální zhodnocení absolvované trasy. Účastníci budou o finální evaluaci požádáni vždy na konci 3. dne. U prvního pobytového balíčku proběhne evaluace v mikrobuse při návratu do Třeboně, u druhého balíčku proběhne zhodnocení v obci Dačice, předtím než se průvodce s účastníky rozloučí. Tato výsledná evaluace je velmi důležitým přínosem právě pro průvodce a následně pro cestovní kancelář či agenturu, která pobytové balíčky nabízí. Na základě uvedených informací se poskytovatelé balíčků mohou poučit z chyb, zapracovat návrhy a doporučení daných účastníků, popř. se potěšit v případě pozitivní kritiky. Kladné ohodnocení od účastníků může být v tomto případě příjemnou a také jednou z nejdůležitějších satisfakcí za odvedenou práci.

Tento pobytový balíček byl určen pro účastníky cestovního ruchu, které zajímá především jedinečná krajina České Kanady a technické zajímavosti dané oblasti. Cena pobytového balíčku se zastavila pod hranicí 2 tisíce korun, což je velmi přijatelná cena, k této ceně budou vznikat další finanční náklady na občerstvení, nicméně tyto náklady se budou lišit, dle preferencí účastníků. Příjemným zpestřením zde dále bude průvodce, který má specializaci na danou lokalitou a její technické stavby. Opět by prodejnosti pobytového balíčku zajisté pomohla podpora ze strany turistického regionu. Tento pobytový balíček je ideálním produktem cestovního ruchu pro zájemce o techniku, industriální dědictví, přírodu a turistiku.

6 Závěr

Jak již bylo v této práci zmíněno, hlavním cílem bylo zhodnocení potenciálu technických památek v Jižních Čechách v oblasti cestovního ruchu a navrhnout pobytové balíčky, jejichž součástí jsou turistické trasy, které účastníkům nabídnou možnost vzdělávání se a objevování technických památek dané oblasti. Jihočeský kraj disponuje velkým potenciálem pro cestovní ruch, o čem svědčí fakt, že Jihočeský kraj se v prvním až druhém čtvrtletí roku 2016 zařadil na čtvrtou pozici, co se týče návštěvnosti hromadných ubytovacích zařízení. Potenciál byl sledován z několika hledisek, jedno z podstatných kritérií byla dopravní infrastruktura.

Zde je nutné připustit, že Jihočeský kraj má značné nedostatky, co se týče dopravní dostupnosti. V budoucnu by z hlavního města Prahy měla být dostavěna dálnice č. 3. V dnešní době je v provozu pouhých 42 km, což je závažný problém pro motoristy, kteří míří do této oblasti, cesta se díky nedostavěným úsekům významně prodlouží. Železniční infrastruktura, která je šetrnější k životnímu prostředí také nemá ideální podmínky pro rozvoj turismu. Nevýhodou je také fakt, že v kraji chybí mezinárodní letiště. V případě, že by v kraji mezinárodní letiště bylo, zlepšila by se především dostupnost kraje pro mezinárodní turisty. Rozšíření propagace na mezinárodní úrovni by pomohlo k většímu počtu mezinárodních turistů, kteří často ani nezařazují Jižní Čechy mezi své turistické cíle.

Z hlediska samotné propagace je velmi podstatná také přehlednost hlavních turistických webových stránek. Oficiální webové stránky Jihočeského kraje www.jiznicechy.cz nabízejí zájemcům poměrně přehledné webové rozhraní, kde si lidé mohou vyhledat památky a zajímavosti kraje. Webové stránky mají ve spodní části rozdělení, kde jsou turistické cíle uvedeny v tematických skupinách, nicméně technické památky v tomto rozdělení chybí. Několik technických památek v hlavním výběru je, ale nejsou pod záložkou technické památky, což je pro samotnou propagaci technických památek v kraji značná škoda. Jedna z hlavních záložek webových stránek odkazuje na tzv. návštěvnické balíčky, kde je poměrně zajímavý výčet možností, které se dají v dané lokalitě realizovat. Nicméně žádná z daných 27 možností nezahrnuje balíček, kde by hlavním lákadlem byly právě technické památky. V případě, že by alespoň jeden z balíčků byl právě o technických památkách, zcela určitě by lidé díky tomu získali větší povědomí o industriálním dědictví, popřípadě by se stali potenciálními zájemci o tento druh turismu.

Technické památky jsou nositelem kulturně-historických hodnot. Jejich význam spočívá ve vytvoření ucelené, specifické a atraktivní nabídky cestovního ruchu na úrovni

obcí a především turistických regionů. Dále mohou napomoci k jejich odlišení a k vytvoření image „průmyslové“ turistické destinace.

V této diplomové práci byly navrženy dvě turistické trasy, které účastníky seznámí s technickými památkami. Trasy jsou součástí pobytových balíčků, které zahrnují přímé a nepřímé náklady na účastníky. Balíčky by měly sloužit jako produkt cestovního ruchu pro cestovní kanceláře a cestovní agentury. Jak již bylo uvedeno, technické památky se stále více dostávají do povědomí obyvatelstva a získávají si své příznivce, proto by v budoucnu právě tyto nabídky mohly přinášet zisky cestovním kancelářím a agenturám.

Z úspěchu těchto pobytových balíčků by těžil do budoucna i samotný kraj, především provozovatelé ubytovacích a stravovacích zařízení a také další poskytovatelé služeb. Díky tomu by se mohla zlepšit ekonomická situace a oblíbenost kraje mezi občany České republiky a do budoucna by mohla vést k silnějšímu postavení mezi kraji České republiky a následnému vzestupnému zájmu zahraničních turistů a investorů, kteří by přinesli více finančních prostředků do krajské, ale i národní pokladny.

7 Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje:

1. BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Mag Consulting, 2013. ISBN 978-80-86724-46-1.
2. BÍNA, Jan. *Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice*. 2010.
3. BINDER, Milan a Daniel KOVÁŘ. *Technické památky Českých Budějovic*. 1. vyd. České Budějovice: Milan Binder, 2013. ISBN 978-80-87277-05-8.
4. BOUČKOVÁ, Jana. *Marketing: nové trendy, kvantitativní a kvalitativní metody a techniky, průběh a organizace, aplikace v praxi, přínosy a možnosti*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2003, xvii, 432 s. ISBN 80-717-9577-1.
5. CUŘÍNOVÁ, Petra. *České a moravské pivovary: stavební dědictví tradičního výrobního odvětví*. Brno: EXPO DATA, 2007. *Stavební kniha (EXPO DATA)*. ISBN 978-80-7293-182-8.
6. DAVID, Petr a Vladimír SOUKUP. *222 technických skvostů České republiky*. 1. vyd. Praha: Kartografie, 2005. ISBN 80-7011-867-9.
7. DROBNÁ, Daniela, MORÁVKOVÁ, Eva. *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna, 2007. ISBN 80-7168-901-7
8. DVOŘÁKOVÁ, Eva, FRAGNER, Benjamin, ŠENBERGER, Tomáš. *Industriál - paměť - východiska*. 1. vyd. Praha: Titanic, 2007. ISBN 978-80-86652-33-7.
9. GAVLOVSKÝ, Emil. *Teorie turismu*. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava. Ostrava 2002.
10. HESKOVÁ, Marie, GEHINOVÁ, Blažena. *Využití technických památek v produktech cestovního ruchu. JU v Č. Budějovicích, Zemědělská fakulta, Katedra cestovního ruchu v Táboře*. 2005
11. HLUŠIČKOVÁ, Hana (ed.). *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. I. - IV. Díl*. 1. vyd. Praha: Libri, 2004. ISBN 80-7277-160-4.
12. INDROVÁ, Jarmila a kol., *Cestovní ruch: (základy)*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2007. ISBN. 978-80-245-1252-5.
13. *Industriální stopy: architektura konverzí průmyslového dědictví v České republice 2000-2005*. Karlínská studia, Praha září - říjen 2005. V Praze: Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT, 2005. ISBN 80-239-5440-7.
14. KADLEC, Miloš, SVOBODA, Milan, *Památková péče, cestovní ruch a veřejná správa*. MMR. SCIENTIS-EU, Praha 2007

15. KESNER, Ladislav, MORAVEC, Ivo, NOVOTNÝ, Radek, ŠKODOVÁ-PARMOVÁ, Dagmar, Management kulturního cestovního ruchu. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha. Cultropa Praha 2008
16. KLEMPERA, Josef. Vodní mlýny v Čechách. 1. vyd. Praha: Libri, 2002. ISBN 80-7277-100-0.
17. KOTÍKOVÁ, Halina. Nové trendy v nabídce cestovního ruchu. 1. vyd. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4603-6.
18. KOTÍKOVÁ, Halina, SCHVARTZHOFFOVÁ, Eva. Nové trendy v pořádání akcí a událostí v cestovním ruchu. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR Praha 2008. ISBN 978-80-87147-05-4
19. LEDNICKÝ, Václav. Využití technických památek v českém cestovním ruchu. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2004. ISBN 80-248-0611
20. MALÁ, Vlasta. Základy cestovního ruchu. Vyd. 1. V Praze: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2002. ISBN 80-245-0439-1
21. MAZÁČ, Josef. Technické kulturní památky. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2003. ISBN 80-248-0242-2.
22. MOŠNA, Václav. Krásné mosty České republiky. 1. české vyd. Praha: Slovart, 2012. ISBN 978-80-7391-617-6.
23. Oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení České republiky. Česká centrála cestovního ruchu – CzechTourism. 2010 – 2012.
24. PAUSEROVÁ, Zuzana. Technika cestovního ruchu. Stravovací služby. 2012. Střední škola cestovního ruchu, s. r. o., Benešov
25. PÁSKOVÁ, Martina a Josef ZELENKA. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2002. ISBN 80-239-0152-4
26. PEŠTA, Jan. Encyklopedie českých vesnic II. díl. Jižní Čechy. Praha: Libri, 2004. ISBN 80-7277-149-3.
27. RYGLOVÁ, Kateřina, BURIAN, Michal, VAJČNEROVÁ, Ida. Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-4039-3.
28. RUX, Jaromír. Služby cestovního ruchu. Průvodce v cestovním ruchu – profesní znalosti a dovednosti. Praha 2007
29. STEFANOVÁ, Zuzana, LEDNICKÝ, Václav. Cestovní ruch a technické památky. Ekonomická fakulta VŠB – TU Ostrava. 2012

30. SVOBODOVÁ, Hana. Vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie státu. Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity. 2016.
31. ŠIROKÝ, Jan. Publikování a prezentace výsledků vědy a výzkumu. Olomouc: Moravská vysoká škola Olomouc, 2010. ISBN 978-808-7240-410.
32. ŠOURKOVÁ, Magdalena, TOMÍŠKOVÁ, Marie, ŠIMKOVÁ, Hana, DVOŘÁKOVÁ, Eva. Cestovní ruch a kulturní dědictví. Technické památky na území ČR pro cestovní ruch. Brno 2007
33. ŠTĚPÁNKOVÁ, Hana. Technika služeb cestovního ruchu. Učební text. Idea servis. 2010
34. TOMÍŠKOVÁ, Marie, ŠIMKOVÁ, Hana. Trasy industriálního dědictví. Úkol B.2/CR Cestovní ruch a kulturní dědictví. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2008.
35. VYSTOUPIL, Jiří. Atlas cestovního ruchu České republiky. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2006. ISBN 80-239-7256-1.
36. ZICHOVÁ, Jitka. Ekonomika cestovního ruchu I: základy. V Praze: VŠO, 2010. ISBN. 978-80-86841-24-3

Internetové zdroje:

1. Aeroweb. *Mezinárodní letiště v České republice*. [online]. [cit. 2016-11-25]. Dostupné z: <http://www.aeroweb.cz/katalog/letisteseznamvse.aspx>
2. Borovansko. *Stežka „Totalita rozděljuje – demokracie spojuje“*. [online]. [cit. 2016-11-08]. Dostupné z: <http://www.borovansko.cz/turistika/trip-detail/8-totalita-rozdeluje>
3. Bujanov. Muzeum koněspřežné dráhy. *Koněspřežka* [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://www.bujanov.cz/informace-o-obci/historie/konesprezka/>
4. Business center. *Cestovní agentury*. [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pojmy/p1484-cestovni-agentura.aspx>
5. Buškův Hamr. *Buškův Hamr* [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://www.buskuv-hamr.cz/view.php?cisloclanku=2008040001>
6. Cestovní ruch, služby, distribuce služeb, současné trendy v cestovním ruchu. *Stravovací služby*. [online]. [cit. 2016-11-25]. Dostupné z: <http://slideplayer.cz/slide/2975619/>
7. Czech tourism. *Turistický potenciál regionu*. [online]. [cit. 2016-10-20]. Dostupné z: <http://old.czechtourism.cz/didakticke-podklady/2-turisticky-potencial-regionu/>

8. Česká inspirace. *Technické památky města Třeboň*. [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://www.ceskainspirace.cz/trebon/turisticke-zajimavosti/>
9. České dálnice. *Dálnice D3*. [online]. [cit. 2016-10-20]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/>
10. Český statistický úřad. *Statistické údaje Jihočeský kraj*. [online]. [cit. 2016-10-20]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xc/1-xc>
11. Dačice. *Kostka cukru*. [online]. [cit. 2016-11-10]. Dostupné z: <http://www.dacice.cz/turistika-1/svetove-prvenstvi/>
12. Filmová místa. *Klenuté mosty mezi obcemi Stará Hlína a Nová Hlína* [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z <http://www.filmovamista.cz/>
13. Grafitový důl. *Grafitový důl v Českém Krumlově*. [online]. [cit. 2016-10-20]. Dostupné z: <http://www.grafitovydul.cz/>
14. Hrad Landštejn. *Historie hradu*. [online]. [cit. 2016-11-08]. Dostupné z: <https://www.hrad-landstejn.eu/cs>
15. Itras. *Schwarzenberský plavební kanál* [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z <http://itras.cz/schwarzenbersky-plavebni-kanal/>
16. Multimediální ročenka životního prostředí. *Genius loci* [online]. [cit. 2016-11-23]. Dostupné z <http://www.vitejtenazemi.cz/krajina/index.php?article=142>
17. Muzeum čs. opevnění. *Muzeum čs. opevnění*. [online]. [cit. 2016-11-08]. Dostupné z: <http://www.bunkry-jh.cz/klaster/klaster.htm>
18. Muzeum Středního Pootaví. *Mlýn Hoslovice*. [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://www.muzeum-st.cz/cs/mlyn-hoslovice/o-mlynu/>
19. Odborný portál pro cestovní ruch. *Velká cena cestovního ruchu 2015/2016*. [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://www.icot.cz/vccr-2015-2016/>
20. Pohoří, hory a pánve. *Jihočeský kraj*. [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://regiony.lusa.cz/jihocesky-kraj/pohori-hory-a-panve/>
21. Rybářství Hluboká. *Rybník Bezdrav* [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://www.rybarstvihluboka.cz/rybniky/chovne-rybniky>
22. Univerzita Hradec Králové – učební texty. *Sportovně-rekreační cestovní ruch*. [online]. [cit. 2016-10-01]. Dostupné z: <https://www.uhk.cz/cs-CZ/portal-cestovniho-ruchu/Multimedialni-strukturovane-ucebni-texty/Udrzitelny-cestovni-ruch/Cestovni-ruch-trendy,-druhy-a-formy>
23. Technické památky. *Vodní elektrárna Dívčí kámen* [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://www.technickepamatky.cz/>

24. Toulej se, tipy na výlety. *Otáčivé hlediště Český Krumlov* [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://www.toulejse.cz/tipy-na-vylety/technicke-pamatky/jihocesky-kraj/cesky-krumlov/otacive-hlediste-cesky-krumlov>
25. Turistik. Jižní Čechy. *Lokalita Jižní Čechy* [online]. 2000 - 2006 [cit. 2016-09-13]. Dostupné z <http://www.turistik.cz/cz/lokality/jizni-cechy/kategorie/krajina/vyletni-plavby/>
26. Úzkorozchodná železnice Jindřichův Hradec. *Jindřichohradecké úzkokolejky* [online]. [cit. 2016-09-13]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/sluzby/regionalni-uzkokolejne-muzeum-nova-bystrice>
27. Vodní pila Penikov. *Vodní pila Penikov* [online]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://pilapenikov.sweb.cz/vodnipila.htm>
28. World Trade Organization. *International Conference on Travel and Tourism Statistic*. [Online] 7. 1991. [cit. 2016-11-28]. Dostupné z <https://www.wto.org/>.
29. Závěrečné práce. *Metodika*. [online]. [cit. 2016-11-28]. Dostupné z: <http://lorenc.info/zaverecne-prace/metodika.htm>

8 Přílohy

Seznam příloh

Příloha č. 1: Znak Jihočeského kraje

Příloha č. 2: Naučná stezka „Totalita rozděluje – demokracie spojuje“

Příloha č. 3: Pracovní listy pro děti – Schwarzenberský plavební kanál

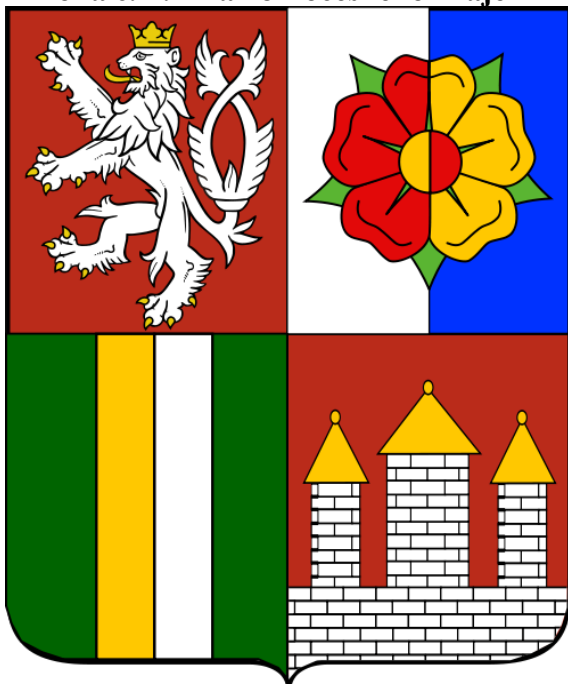
Příloha č. 4: Trasa 1. pobytového balíčku

Příloha č. 5: Pěší trasa 2. pobytového balíčku

Příloha č. 6: ORP Český Krumlov

Příloha č. 7: Vodní pila Penikov

Příloha č. 1: Znak Jihočeského kraje



Zdroj: <http://regiony.lusa.cz/jihocesky-kraj/>

Příloha č. 2: Naučná stezka „Totalita rozděluje – demokracie spojuje“



Zdroj: <http://trasy.kct.cz/#/?q=borovany&t=MI380>

Příloha č. 3: Pracovní listy pro děti – Schwarzenberský kanál



SCHWARZENBERSKÝ PLAVEBNÍ KANÁL



(Jelení Vrchy – Nová Pec, Láz)



 Schwarzenberský plavební kanál je jednou z největších a nejkrásnějších dochovaných technických památek na Šumavě. Proč vznikl a kudy vede?

.....

.....

 Kdy byl tento kanál vybudován a jak je dlouhý?

.....



 Jak vznikl název osady „Jelení Vrchy“?



.....

 Kdo byl Josef Rosenauer a proč je spojován se Schwarzenberským plavebním kanálem?

.....

.....

.....



 Jaká legenda se váže ke vzniku Rosenauovy kapličky?

.....

.....

.....



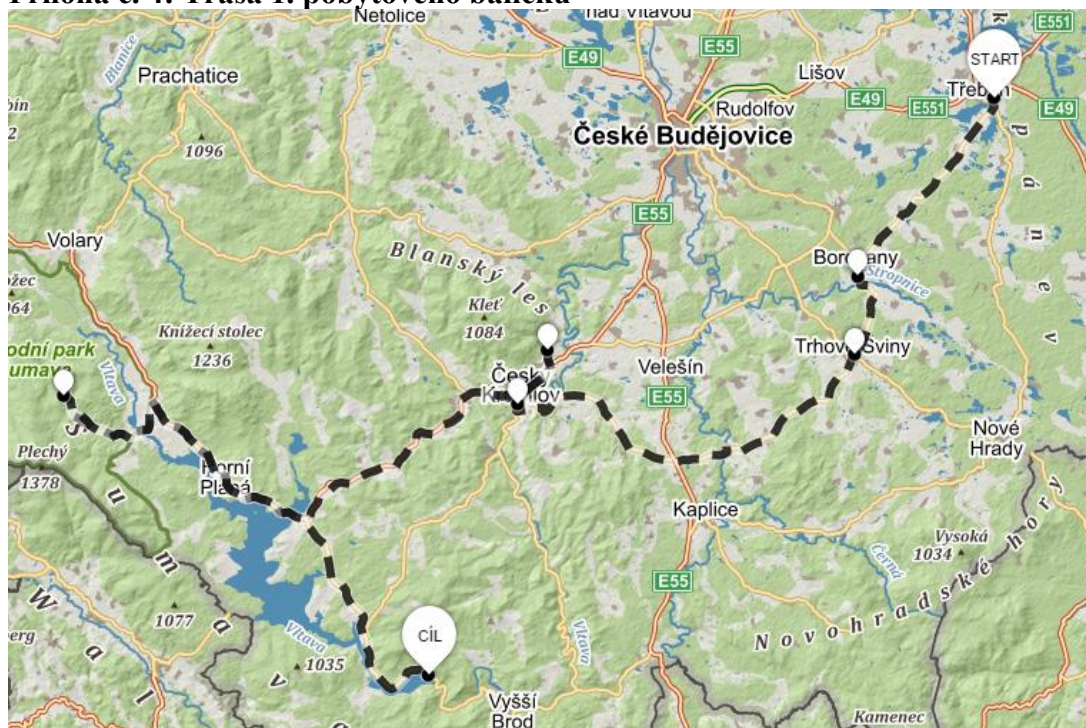
 Schwarzenberský plavební kanál přispěl k mohutnému rozvoji oblasti a vzniku četných sídel. Vypište alespoň tři z nich.

.....

.....

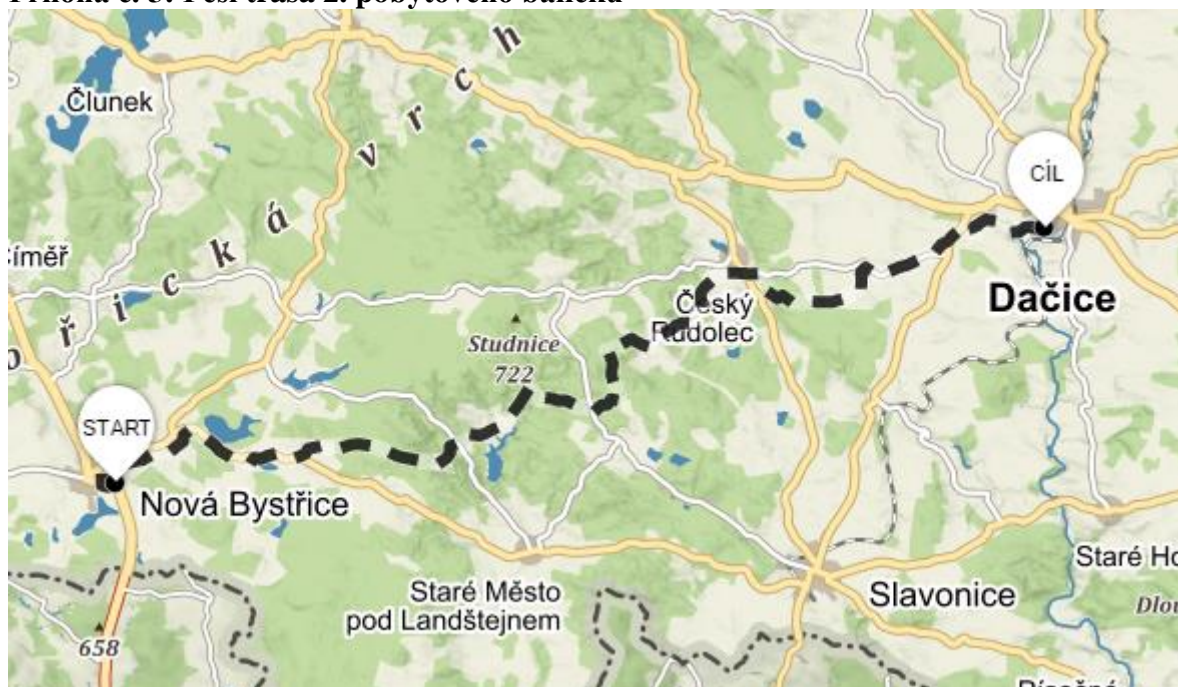
Zdroj: <http://www.npsumava.cz/cz/>

Příloha č. 4: Trasa 1. pobytového balíčku



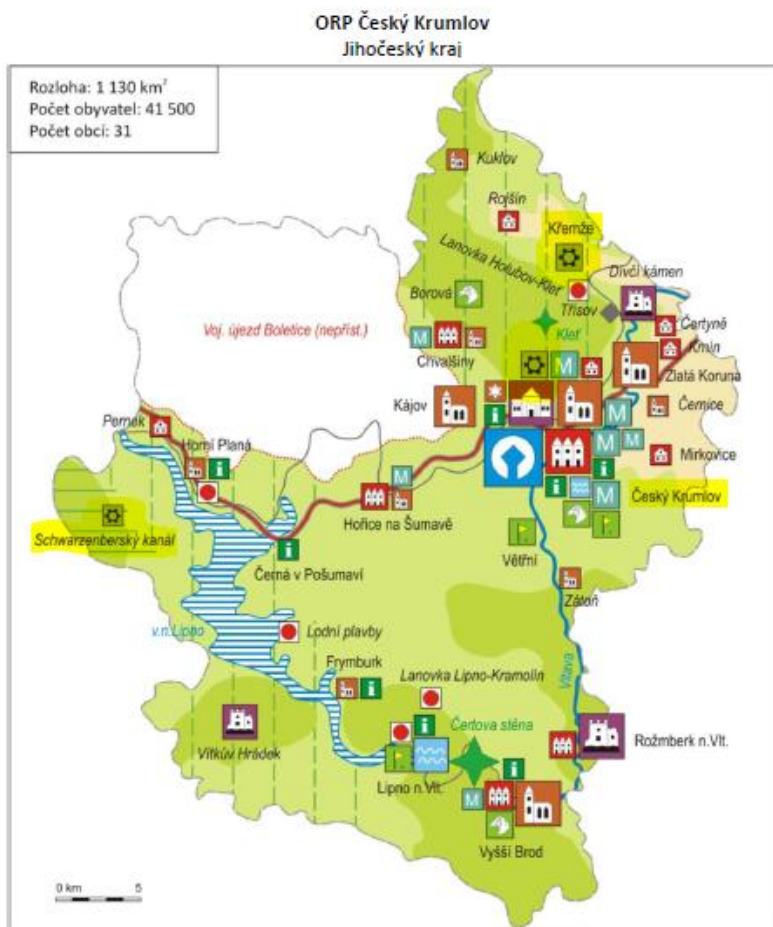
Zdroj: vlastní zpracování

Příloha č. 5: Pěší trasa 2. pobytového balíčku



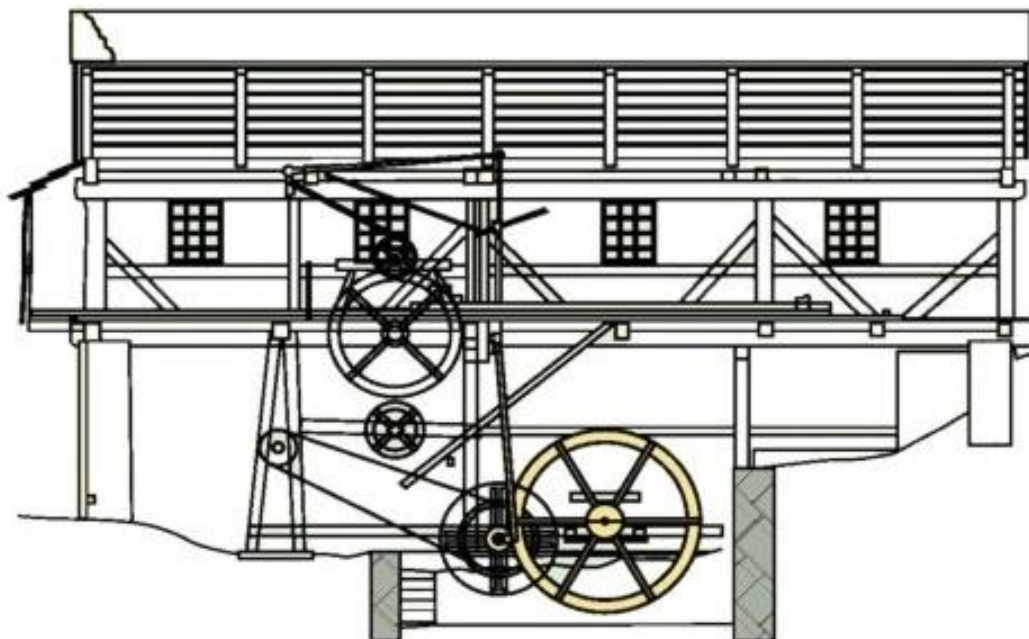
Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 6: ORP Český Krumlov



Zdroj: Bína, 2010

Příloha č. 7: Pila v Peníkově



Zdroj: Pila Peníkov, 2016