

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Judita Rybová

Cestovní ruch v pobaltských zemích

Diplomová práce

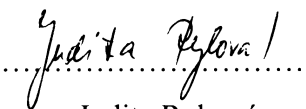
Praha 2007

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Jiří Vágner, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně za použití uvedené literatury a zdrojů informací.

V Praze, 20. srpna 2007


.....
Judita Rybová

Poděkování

Ráda bych na tomto místě poděkovala RNDr. Jiřímu Vágnerovi, Ph.D. za odborný dohled a cenné připomínky během vypracování této diplomové práce.

Abstrakt

Cestovní ruch je stále důležitějším ekonomickým, sociologickým a geografickým fenoménem dnešní doby. Stal se perspektivním a dynamicky se rozvíjejícím hospodářským odvětvím tohoto tisíciletí, a kromě uspokojování potřeb člověka má zásadní význam pro rozvoj průmyslu a obchodu.

Cílem této práce je zhodnotit vývoj, stav a perspektivy pobaltských zemí Litvy, Lotyšska a Estonska, určit priority rozvoje cestovního ruchu, silné i slabé stránky, zmapovat příležitosti a potencionální hrozby. Práce analyzuje cestovní ruch v minulosti i současnosti, a to včetně dopadů souvisejících se vstupem do evropského prostoru. Dále provádí průzkum nabídky cestovních kanceláří na českém trhu a struktury jejich klientů prostřednictvím dotazníkového šetření. Pro posouzení možností dalšího rozvoje cestovního ruchu v oblasti je nezbytným krokem také hodnocení potenciálu cestovního ruchu daného území. V úvodu práce jsou stanoveny základní hypotézy, které určují strukturu celé práce a v jejím závěru jsou na základě získaných faktických poznatků vyhodnoceny.

Diplomová práce je rozdělena do dvou základních částí. První část je teoretická a můžeme do ní zařadit první tři kapitoly, které se zabývají úvodem a vymezením cílů a hypotéz, dále diskusí s literaturou, terminologií cestovního ruchu a metodickým zpracováním práce. Druhá část je praktická a je rozčleněna do několika kapitol, které korespondují s cíli a hypotézami, jež si tato práce předurčila.

Závěr práce je věnován syntéze dílčích poznatků, na základě které jsou nastíněny možné perspektivy a podmínky budoucího rozvoje cestovního ruchu ve vymezené oblasti. Následuje naznačení dalších možných směrů a možností výzkumu v tomto regionu.

Abstract

Tourism is becoming a more and more important economic, sociologic and geographic phenomenon of today. It has become a dynamically developing economic industry of this millennium with good prospects, and in addition to satisfying the human needs, it is of a fundamental importance for development of industry and trade.

This dissertation is aimed at assessment of development, status and prospects of the Baltic countries Latvia, Lithuania and Estonia, at specification of priorities of tourism development, strengths, as well as weaknesses, the use of opportunities and elimination of potential threats. The dissertation analyses tourism in the past, as well as at present, this including impacts relating to accession to the European area. Besides, it carries out a research of the offer of travel agencies on the Czech market and the structure of their clients through a questionnaire inquiry. To assess the possibilities of further development in this area, it is also necessary to perform assessment of the potential of tourism in the given territory. Basic hypotheses are stated at the beginning of the dissertation which determine the structure of the whole dissertation, and in the end, they are assessed based on the gained factual knowledge.

The dissertation is divided into two basic parts. The first part is purely theoretical, and we can allocate into it the first three chapters dealing with introduction and specification of aims and hypotheses, discussion with literature, terminology of tourism and methodological treatment of the dissertation. The second part is practical and it is divided into several chapters which comply with the aims and hypotheses predefined by the dissertation.

The dissertation conclusion deals with synthesis of partial knowledge based on which the possible prospects and conditions of the future tourism development in the given territory are outlined. The following part provides indication of further possible directions and possibilities of research in this region.

OBSAH

Obsah tabulek, grafů a obrázků.....	7
Seznam použitých zkratk.....	9
1. ÚVOD A CÍL PRÁCE.....	10
1.1 Úvod.....	10
1.2 Vymezení cílů a hypotéz.....	11
2. LITERATURA A ZÁKLADNÍ POJMY.....	13
2.1 Obecná charakteristika cestovního ruchu v literatuře.....	13
2.2 Základní pojmy v geografii cestovního ruchu.....	18
2.3 Typologie cestovního ruchu.....	19
2.4 Předpoklady cestovního ruchu.....	22
2.5 Literatura o sledovaném území.....	25
3. METODIKA PRÁCE.....	28
4. POTENCIÁL POBALTÍ PRO CESTOVNÍ RUCH.....	31
4.1 Lokalizační předpoklady.....	33
4.1.1 Přírodní podmínky.....	33
4.1.2 Kulturně-historické předpoklady.....	37
4.2 Selektivní předpoklady.....	40
4.2.1 Demografická charakteristika.....	40
4.2.2 Socioekonomické podmínky.....	44
4.3 Realizační předpoklady.....	47
4.3.1 Doprava.....	47
4.3.2 Ubytovací a stravovací zařízení, služby.....	52
4.3.3 Ostatní zařízení.....	54
5. VÝVOJ A STRUKTURA CESTOVNÍHO RUCHU V POBALTÍ.....	56
5.1 Postavení pobaltských zemí v evropském a světovém cestovním ruchu.....	56
5.2 Historický vývoj cestovního ruchu v pobaltských zemích.....	59
5.3 Vývoj návštěvnosti v pobaltských zemích.....	63
5.4 Důsledky členství v Evropské unii na rozvoj cestovního ruchu v Pobaltí.....	72
6. SOUČASNÝ STAV CESTOVNÍHO RUCHU V POBALTÍ.....	78
6.1 Současný stav cestovního ruchu v pobaltských zemích.....	78

6.2	SWOT analýza cestovního ruchu v Pobaltí	87
6.3	Priority rozvoje cestovního ruchu v pobaltských zemích.....	94
7.	POLITIKA CESTOVNÍHO RUCHU V POBALTSKÝCH ZEMÍCH.	97
7.1	Litva.....	97
7.2	Lotyšsko.....	99
7.3	Estonsko.....	102
8.	CESTOVNÍ KANCELÁŘE.....	107
8.1	Výsledky dotazníkového šetření.....	107
9.	ZÁVĚR	112
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ	115
	Tištěné publikace	115
	Internetové zdroje	117
	PŘÍLOHY	122
	Příloha 1 – Dopis pro cestovní kanceláře	122
	Příloha 2 – Dotazník pro cestovní kanceláře	123

Obsah tabulek, grafů a obrázků

Obrázek 1: Pobaltské státy.....	31
Obrázek 2: Administrativní členění v pobaltských zemích.....	32
Obrázek 3: Fyzicko-geografické členění Litvy, Lotyšska a Estonska.....	36
Obrázek 4: Přírodní a kulturní bohatství Litvy, Lotyšska a Estonska.....	39
Tabulka 1: Rozloha, počet obyvatel a hustota zalidnění v roce 2006.....	42
Tabulka 2: Národnostní struktura v pobaltských zemích.....	43
Graf 1: Národnostní struktura v pobaltských zemích.....	43
Tabulka 3: Reálný růst HDP (%) v pobaltských zemích v letech 1997–2006.....	44
Tabulka 4: Vývoj HDP na obyvatele v pobaltských zemích v letech 1995–2005 (v EUR).....	45
Tabulka 5: Zaměstnanost v pobaltských zemích dle jednotlivých sektorů v roce 2004.....	46
Tabulka 6: Vývoj počtu cestujících (tis.) leteckou dopravou v letech 1998–2006.....	49
Graf 2: Vývoj počtu cestujících (tis.) leteckou dopravou v letech 1998–2006.....	49
Obrázek 5: Dopravní dostupnost Litvy.....	50
Obrázek 6: Dopravní dostupnost Lotyšska.....	51
Obrázek 7: Dopravní dostupnost Estonska.....	51
Obrázek 8: Cyklistická síť Eurovelo.....	53
Obrázek 9: Lázeňská centra v pobaltských zemích.....	54
Graf 3: Vývoj počtu zahraničních turistů ve světě v letech 1950–2004.....	56
Graf 4: Rozdělení devizových příjmů dle oblastí světa v roce 1991.....	57
Graf 5: Rozdělení devizových příjmů dle oblastí světa v roce 2005.....	57
Graf 6: Vývoj počtu příjezdů zahraničních turistů ve světě a v Evropě v letech 1990–2005.....	58
Graf 7: Rozdělení devizových příjmů z cestovního ruchu v evropských regionech v roce 2005.....	59
Tabulka 7: Vývoj počtu příjezdů zahraničních turistů v letech 1995–2005 (v tis.).....	64
Graf 8: Vývoj počtu příjezdů zahraničních turistů v letech 1995–2005 (v tis.).....	65
Graf 9: Vývoj počtu příjezdů zahraničních turistů v letech 1995–2005 přepočteno na 1 000 obyvatel.....	65

Graf 10: Vývoj příjezdového a výjezdového cestovního ruchu v Litvě v letech 1995–2003	66
Graf 11: Vývoj příjezdového a výjezdového cestovního ruchu v Lotyšsku v letech 1996–2006	67
Graf 12: Vývoj příjezdového a výjezdového cestovního ruchu organizovaného estonskými cestovními kancelářemi v Estonsku v letech 1991–2005	68
Graf 13: Vývoj počtu hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v letech 1995–2005	69
Tabulka 8: Průměrná délka pobytu domácích turistů v hromadných ubytovacích zařízeních v letech 2000, 2003, 2005.....	70
Tabulka 9: Průměrná délka pobytu zahraničních turistů v hromadných ubytovacích zařízeních v letech 2000, 2003, 2005	70
Graf 14: Vývoj devizových příjmů z cestovního ruchu v pobaltských zemích v letech 1995–2005 (na 1 obyvatele v EUR).....	71
Graf 15: Vývoj HDP v pobaltských zemích v letech 1995–2005 (na 1 obyvatele v EUR)	71
Obrázek 10: Oficiální logo Litvy.....	73
Obrázek 11: Oficiální logo Lotyšska	74
Obrázek 12: Oficiální logo Estonska	76
Graf 16: Bilance příjmů a výdajů z cestovního ruchu v pobaltských zemích v roce 2005.....	79
Graf 17: Příjezdový cestovní ruch podle země původu (% návštěvníků).....	80
Graf 18: Důvody překročení hranic u příjezdového cestovního ruchu v Pobaltí	81
Graf 19: Výjezdový cestovní ruch podle cílové země v roce 2005 (% návštěvníků).....	84
Tabulka 10: Počet turistů v hromadných ubytovacích zařízeních podle krajiny původu v roce 2005.....	85
Graf 20: Procentuální podíl turistů v hromadných ubytovacích zařízeních podle krajiny původu v roce 2005	85
Tabulka 11: Makroekonomické ukazatele v roce 2006	86
Tabulka 12: Seznam cestovních kanceláří.....	108

Seznam použitých zkratk

AČCKA	Asociace českých cestovních kancelářů a agentur
AIEST	International Association of Scientific Experts in Tourism
CK	cestovní kancelář
EE	Estonia / Estonsko
EU	Evropská unie
HDP	hrubý domácí produkt
LT	Lithuania / Litva
LV	Latvia / Lotyšsko
NATO	North Atlantic Treaty Organisation
NP	národní park
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNWTO	United Nations World Tourism Organization
WTC	World Trade Center
WTTC	World Travel & Tourism Council

1. ÚVOD A CÍL PRÁCE

1.1 Úvod

Cestovní ruch se zařazuje mezi jedno z nejperspektivnějších a nejdynamičtějších hospodářských odvětví třetího tisíciletí. Hraje významnou roli jak v zaměstnanosti, tak při vytváření nových pracovních příležitostí. Je důležitým finančním zdrojem světových, národních, ale především regionálních ekonomik a přispívá tak k rozvoji území, k jeho větší atraktivitě.

Z ekonomického a sociologického hlediska je cestovní ruch velmi důležitým fenoménem doby, který naplňuje a uspokojuje určitou část lidské touhy a seberealizace. S narůstající hodnotou životní úrovně člověka, jeho vyšší potřebou relaxace, změny prostředí, naplnění společenských potřeb a neustále se zvyšujícím podílem volného času a prostředků je cestovní ruch doslova „životně“ potřebnou součástí dnešní společnosti.

Úkolem cestovního ruchu není jen uspokojovat nezbytně nutné potřeby současného člověka, ale zároveň naplňovat jeho touhy a realizovat v přirozeném prostředí nesplnitelné sny. Prostřednictvím cestovního ruchu člověk odpočívá, získává nové estetické vjemy, vstřebává kulturní a společenské rozdíly, poznává odlišné geografické regiony, a v neposlední řadě také uspokojuje své ego, dotváří obraz své společenské prestiže a tvaruje tak svůj obecný charakter.

Kořeny historického vývoje cestovního ruchu klade většina autorů do starověku a územně je váže s letními a léčebnými centry, která navštěvovali příslušníci majetnějších vrstev obyvatelstva. V tomto období, o kterém je však předčasné mluvit jako o období zrodu cestovního ruchu, byl nevyhnutelnou podmínkou velký fond volného času a svoboda pohybu, které působily jako selektivní faktor.

Počátky moderního cestovního ruchu lze vložit do období 16. – 18. století. Šlo téměř výhradně o individuální cestovní ruch splňující velmi podobné nároky jeho účastníků jako v současnosti. V širším měřítku se cestovní ruch začal rozvíjet až v průběhu 19. století pod vlivem průmyslové revoluce. Vedle vzniku a rozvoje dopravy, ubytovacích zařízení, cestovních kanceláří a tištěných průvodců dochází také k rozvoji průvodcovské činnosti. Počátkem 20. století se systematicky prodlužoval volný čas a rozšiřoval okruh možných účastníků cestovního ruchu. Rozvoj průmyslu a zvyšování stupně urbanizace vyvolávají snahu lidí navracet se k přírodě. Největší rozmach cestovního ruchu nastává až po druhé světové válce, kdy se stal běžnou základní

potřebou člověka. V tomto období postupně získal rysy globálního hospodářského odvětví. Začala se v něm projevovat globalizace zasahující hlavně do oblasti infrastruktury, rozvoje technologií a komunikace. Přibližně od stejné doby se také objevily mnohé negativní dopady cestovního ruchu, a to převážně na životní prostředí.

Vývoj cestovního ruchu je podmíněn celou řadou politických, společenských, ekonomických a technologických souvislostí, které ho postupně formovaly a umožnily mu tak rozvoj do dnešní známé podoby (Attl 2004).

V současné době je cestovní ruch neoddělitelnou součástí života. Každoroční mezinárodní migrace obyvatel v důsledku turistiky a cestovního ruchu dosáhla v roce 2006 počtu 842 milionů turistů z celého světa. Podle údajů Světové organizace cestovního ruchu (UNWTO) a Světové rady cestování a cestovního ruchu (WTTC) se cestovní ruch v roce 2006 podílel 10,3 % na tvorbě světového HDP. I když jde o odvětví neustále se rozvíjející, do jeho vývoje v novém tisíciletí zasáhla vlna teroristických útoků. Největším a nejvíce medializovaným byl útok na WTC v roce 2001 a v roce 2003 jej negativně ovlivnil válečný konflikt v Iráku a šíření smrtelně nebezpečné nemoci SARS.

Současný statut cestovního ruchu jako ekonomického, sociologického a geografického fenoménu je platný samozřejmě nejen pro uspokojování potřeb člověka, ale hlavně pro rozvoj průmyslu a obchodu. Není jen důležitou položkou ve státním rozpočtu, ale svým progresivním vývojem vede k rozšiřování a rozvoji dalších služeb. Příkladem jsou rozvoj stravovacích zařízení, ubytovacích služeb, nárůst počtu a obratu cestovních kanceláří, vznik specializovaných škol pro odborné pracovníky a následné snížení nezaměstnanosti na základě vytvoření nových pracovních profesí, rozvoj informačních a reklamních služeb pro potřeby cestovního ruchu, výroba a prodej tématických upomínkových předmětů, apod. Je zřejmé, že cestovní ruch jako vědní obor si rozhodně zaslouží naši pozornost a oprávněný zájem.

1.2 Vymezení cílů a hypotéz

Tato práce je zaměřena na problematiku rozvoje cestovního ruchu v pobaltských zemích. Termín pobaltské země označuje státy Litvu, Lotyšsko a Estonsko. Pro stejnou oblast je v této práci také používáno označení Pobaltí. Hlavním cílem práce je postihnout vývoj, stav a perspektivy rozvoje cestovního ruchu v této oblasti.

Jedním z cílů práce je hodnocení potenciálu cestovního ruchu daného území, což je nezbytný krok pro posouzení možností dalšího rozvoje cestovního ruchu v oblasti.

Dále zhodnocení úrovně cestovního ruchu a postavení pobaltských zemí v evropském a světovém měřítku. Věnovat se bude také analýze vládní politiky cestovního ruchu a institucionální struktury. Provede průzkum trhu se zaměřením se na cestovní kanceláře, jež pořádají zájezdy do Pobaltí, zhodnotí jejich nabídku a strukturu klientů. Posledním cílem práce je syntéza hlavních poznatků a ověření či vyvrácení stanovených hypotéz.

Stanoveny byly následující **hypotézy**:

- Dominantní formou zahraničního cestovního ruchu v pobaltských zemích je poznávací cestovní ruch zaměřený na návštěvu historických památek.
- Hlavní potenciál cestovního ruchu v pobaltských zemích představuje měkký cestovní ruch, jehož význam není i přes nárůst počtu zahraničních návštěvníků stále dostatečně doceňován.
- Vrcholící přípravy na vstup do Evropské unie v letech 2002–2004 měly pozitivní dopad na posílení vlastní identity a zvýšily zájem zahraničních návštěvníků, což se v důsledku projevilo pozitivní platební bilancí z cestovního ruchu.
- Rozvoj cestovního ruchu v pobaltských zemích odpovídá vývoji makroekonomických ukazatelů.
- Převážnou část návštěvníků tvoří návštěvníci ze sousedních zemí.
- Z porovnání pobaltských zemí vychází Estonsko jako jednoznačně nejvýznamnější stát ve všech ekonomických aspektech cestovního ruchu.

Výše uvedené cíle a hypotézy předurčují strukturu diplomové práce. Úvodní kapitoly se zaměří na diskusi literatury, základní terminologie a metodiku. Další kapitoly se budou věnovat charakteristice vybrané oblasti, hodnocení potenciálu cestovního ruchu, analýze cestovního ruchu v minulosti i současnosti včetně dopadů souvisejících se vstupem do evropského prostoru. Závěrečná část práce provede syntézu dílčích poznatků, na jejímž základě budou nastíněny možné perspektivy a podmínky budoucího rozvoje cestovního ruchu ve vymezené oblasti.

2. LITERATURA A ZÁKLADNÍ POJMY

Otázka výběru a studia odborné i regionální literatury byla podstatnou při zpracování této práce. V dnešní době se nabízí řada odborných i populárně naučných informačních zdrojů, odkud lze čerpat.

V první řadě jde o tiskové materiály publikované pro účely odborné veřejnosti a o tiskoviny pro širší veřejnost, jejichž význam je naučný a z odborného hlediska neúplný. Obě tyto kategorie však ve své součinnosti vytváří plnohodnotný obraz o cestovním ruchu jako celku a přitom vzájemně komunikují a mapují veškeré atributy komplexního vědecko-společenského oboru.

Dalším, z hlediska kvantity informačních hodnot neméně důležitým zdrojem je internet. Ač z vědeckého a ryze odborného hlediska neslučuje jen informace, jejichž potenciál je pro tuto práci relevantní, lze při podrobném a trpělivém přístupu dosáhnout na určité zdroje, které úspěšně konkretizují a dotváří faktický obraz získaný ze studia tiskových podkladů uznávaných a respektovaných kapacit v oboru. Internet byl v mém případě velmi užitečným vodítkem a rozcestníkem pro získávání jak obecných, tak převážně konkrétních a aktuálních informací faktického rázu.

Jak vyplývá z výše uvedeného, spojením těchto dvou kategorií jsem usilovala o maximální možnou efektivitu při čerpání dat a informací potřebných k co nepřesnějšímu a nejaktuálnějšímu vykreslení tématu této práce.

2.1 Obecná charakteristika cestovního ruchu v literatuře

Samotné definování termínu „cestovní ruch“ prošlo dlouhým a bohatým vývojem. Existuje řada interpretací tohoto výrazu od různých autorů. Obtížnost v jednotném pojmenování vychází přímo ze samotného obsahu pojmu, který v sobě zahrnuje mnoho funkcí, oborů, služeb aj. Jednotliví autoři zdůrazňují ve svých definicích různé stránky či formy cestovního ruchu. Obecně můžeme rozeznat dva základní směry ve vývoji definování cestovního ruchu. První část autorů nahlíží na cestovní ruch z hlediska účastníka. Zdůrazňují především jeho obsah, motivaci, funkci, činnosti, vztahy a podobně. Druhá skupina autorů zdůrazňuje převážně hledisko institucí a odvětví, která cestovní ruch zabezpečují – materiálně technickou základnu, výkony ubytování, stravování a dalších služeb, množství účastníků apod. V posledních několika letech můžeme sledovat snahu o zahrnutí obou pohledů a vyjádření komplexní definice

z hlediska účastníků, prostředí, materiálně technického vybavení, ekonomického, sociologického a zdravotního hlediska.

Nejstarší definice si kladly za cíl odlišit pojem cestovní ruch od obecného termínu „cestování“. Definice vychází ze znalostí aspektů cestovního ruchu a to jak ekonomických, tak i sociálních a jiných. V roce 1931 definuje Borman cestovní ruch jako „cesty, které se podnikají za účelem zotavení, zábavy, obchodu a povoláním nebo i z jiných příčin, při nichž dochází k dočasné změně místa bydliště“ (Kopšo a kol. 1985, str. 15). Nepatří sem však dojíždka za prací.

V definici H. Posera (1933) najdeme vystižení změn, které cestovní ruch v místech způsobuje: „Cestovní ruch je lokální nebo územní hromadění cizinců s přechodným pobytem, které podmiňuje vznik vzájemných vztahů mezi cizinci na jedné straně a domácím obyvatelstvem na straně druhé.“ (Malá a kol. 2002, str. 8).

R. Glücksmann (1935) definuje cestovní ruch jako „sumu vztahů mezi lidmi, kteří se nacházejí v nějakém místě přechodně, a mezi obyvateli tohoto místa“ (Kopšo a kol. 1985, str. 15). Z uvedené definice je zcela zřejmé, že autorovo pojetí vychází z oblasti sociologie. Zdůrazňuje stránku cestovního ruchu, při které dochází ke styku mezi lidmi, účastníky cestovního ruchu navzájem, ale i mezi účastníky cestovního ruchu a místním obyvatelstvem.

E. Fedor (1937) chápe cestovní ruch jako „periodický příliv a odliv lidí do určitého místa nebo státu z jiného místa nebo státu“ (Malá a kol. 2002, str. 7). Autor v definici zdůrazňuje nepravidelnost, dočasnost cest, přemísťování, přepravu a vztahy mezi cílovým a výchozím místem.

Ve třicátých letech minulého století je jistým mezníkem definice F. W. Ogilvieho a J. A. Norvala, kteří již vnímají ekonomickou stránku cestovního ruchu, neboť cestovní ruch chápou jako „ekonomický jev spojený se spotřebou hmotných i nehmotných statků, hrazených z prostředků získaných v místě trvalého bydliště“ (Malá a kol. 2002, str. 8). Dalším mezním okamžikem této definice je chápání cestovního ruchu jako spotřeby, od tohoto pojetí pak již není daleko k pochopení, že cestovní ruch je potřebou.

Velkým zlomem je dílo švýcarských profesorů W. Hunzikera a K. Krapfa, kteří v roce 1942 položili základ ucelené teorie cestovního ruchu. Cestovní ruch definují jako „souhrnné označení vztahů a jevů, vznikajících na základě cesty a pobytu místně cizích osob, pokud se pobytem nesleduje usídlení a pokud s ním není spojena žádná výdělečná činnost“ (Kopšo a kol. 1985, str. 15). Všechny definice poválečného období vychází právě z tohoto pojetí.

Na uvedenou definici navazuje definice AIEST (Mezinárodní sdružení vědeckých expertů cestovního ruchu): „Cestovní ruch je soubor všech jevů a vztahů, které vyplývají z cestování a pobytu osob mimo trvalé bydliště a pracoviště a není motivováno usazením nebo trvale výdělečnou činností.“ (Wokoun, Vystoupil 1987, str. 13). Tato definice, podobně jako předchozí, má platnost dodnes, ale nevyjadřuje společenskou podmíněnost cestovního ruchu, vztah k životní úrovni, využití volného času a jeho vliv na krajinu.

V. Dohnal (1969) chápe „cestovní ruch jako cestu uspokojování potřeb lidí v oblasti rekreace, turistiky a kultury, pokud k němu dochází mimo běžné životní prostředí a ve volném čase“ (Malá a kol. 2002, str. 8). Obdobně vymezil cestovní ruch i E. Kopšo. Ten svou původní definici rozšířil a vychází z ní i J. Kašpar, který chápe cestovní ruch jako „cestování a dočasný pobyt lidí mimo místo trvalého bydliště, obvykle ve volném čase a to za účelem rekreace, poznání a spojení mezi lidmi“ (Malá a kol. 2002, str. 9).

Naproti tomu C. Kaspar (1989) pojímá cestovní ruch jako „souhrn jevů a vztahů, které vyplývají z cestování a pobytu osob, pro které místo pobytu není ani místem trvalého bydliště ani místem pracoviště“ (Malá a kol. 2002, str. 9). Nedostatkem této definice je, že v podstatě ztotožňuje účastníky dopravy s účastníky cestovního ruchu. Jinak ovšem poměrně všeobecně definuje cestovní ruch.

Z hlediska geografie mělo značný význam v 80. letech vystižení cestovního ruchu ruským autorem V. S. Preobraženským (1976), který říká, že „cestovní ruch je složitý socioekonomický jev, který není možné určit jednoznačně. Tímto termínem se současně vyjadřují tyto základní pojmy:

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

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

Z výše uvedeného vyplývá složitost jednoznačné definice. Z uvedených definic lze však formulovat určité společné prvky cestovního ruchu. Jde o následující rysy.

- dočasnost změny místa stálého bydliště

- nevýdělečný charakter cesty a pobytu
- navázání vztahů a kontaktů mezi lidmi v průběhu cesty či pobytu

(Malá a kol. 2002).

V roce 1991 se v kanadské Ottavě konala mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu, kterou pořádala Světová organizace cestovního ruchu. Tato konference přinesla zlomový moment nejen v oblasti terminologie cestovního ruchu. Mezi závěry konference patří i jasná a platná definice cestovního ruchu. „Cestovní ruch“ nebo-li „tourism“ je definován jako „činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, a to na dobu kratší než je stanovena, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě. Doba, kterou může turista maximálně strávit mimo místo svého bydliště, je v případě mezinárodního cestovního ruchu stanovena v délce jednoho roku, v případě domácího cestovního ruchu je tato doba pouze šest měsíců.“ (Malá a kol. 2002, str. 10). Výše uvedená definice z pojmu cestovní ruch vylučuje:

- cesty v rámci místa bydliště
- pravidelné cesty do zahraničí
- dočasné přistěhování za prací
- dlouhodobé migrace

Ve výkladovém slovníku cestovního ruchu najdeme definici cestovního ruchu v podání M. Páskové, J. Zelenky (2002, str. 45): „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 reakce místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity.“

Na závěr lze shrnout čtyři nejdůležitější hlediska, která se uplatňují při zkoumání cestovního ruchu, který, jak už bylo řečeno, je velmi složitým, mnohostranným a průřezovým jevem.

„**Hledisko ekonomické**, které zkoumá cestovní ruch z pohledu ekonomických procesů nutných k zajištění účasti lidí na cestovním ruchu i z hlediska účinků cestovního ruchu v ekonomice států, regionů i ekonomice světové.“ (Indrová a kol. 2004, str. 8). Cestovní ruch se stal samostatným odvětvím, které přispívá k rozvoji mnoha regionů, podporuje malé a střední podnikání, pomáhá snižovat nezaměstnanost a je významným zdrojem příjmů obecních i státních rozpočtů.

Dle J. Indrové a kol. (2004) lze ekonomické souvislosti cestovního ruchu posuzovat ze dvou stran:

- „ze strany spotřebitele, tj. cestovní ruch jako nástroj uspokojování individuálních potřeb
- jako oblast podnikatelských příležitostí v mnoha oborech lidské činnosti, a jako významnou součást ekonomiky společnosti.“

Vliv na ekonomiku a zaměstnanost lze ještě dělit na přímý a nepřímý. Přímě působí cestovní ruch na subjekty, jež se svými výkony bezprostředně podílejí na uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu. Nepřímě, zprostředkovaně, působí ta odvětví, která vytvářejí všeobecné podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. Mezi tato odvětví patří zejména stavebnictví, zemědělství se svou produkcí potravin a celá řada odvětví průmyslu (např. sklářský, nábytkářský, strojírenský). Nedocení nepřímého vlivu často vede k podceňování jeho celkové role v národním hospodářství (Indrová a kol. 2004).

„**Hledisko ekologické**, které si všímá zejména hodnocení potenciálu území pro cestovní ruch a vzájemného vztahu cestovního ruchu a životního prostředí, včetně jeho ochrany.“ (Indrová a kol. 2004, str. 8). V této souvislosti proto stále více dochází k rozvoji nových, šetrných forem cestovního ruchu, které životní prostředí narušují v nejmenší možné míře – jako např. měkký cestovní ruch, agroturistika, přírodně orientovaný a další.

Jedním z požadavků pro rozvoj cestovního ruchu je, že: „cestovní ruch je možno rozvíjet pouze ve zdravém a čistém prostředí, kdy může plnit svou základní funkci a to obnovu fyzických a duševních sil člověka“ (Trnková 1993).

V posledních několika letech je stále více zdůrazňována myšlenka dlouhodobé udržitelnosti cestovního ruchu v krajině. Vymezení udržitelného cestovního ruchu úzce souvisí s problematikou udržitelného rozvoje obecně. Základním dokumentem z této oblasti je tzv. Agenda 21. Je to dokument, který si klade za cíl vyřešit naléhavé úkoly v oblasti životního prostředí a rozvoje na základě celosvětového partnerství. Je nejrozsáhlejším a nejdůležitějším výsledkem konference OSN o životním prostředí a rozvoji konané v roce 1992 v Rio de Janeiru v Brazílii. Stručná definice udržitelného cestovního ruchu zní takto: „Udržitelný cestovní ruch je takový cestovní ruch, který dlouhodobě nenarušuje přírodní, kulturní a sociální prostředí“ (Pásková, Zelenka 2002, str. 302). Tato definice stručně a výstižně vystihuje podstatu obsahu pojmu udržitelný cestovní ruch. Obsáhlejší a oficiální definice udržitelného cestovního ruchu dle Světové

organizace cestovního ruchu zní: „Udržitelný cestovní ruch spojuje potřeby současných turistů a cílových oblastí s ochranou a zvyšováním rozvojových možností v budoucnu. Mělo by být zajištěno směřování všech prostředků k tomu, aby byly uspokojeny ekonomické, sociální a estetické potřeby místních obyvatel a zároveň byla zachována jejich kulturní identita, udrženy základní ekologické procesy, biodiverzita a životaschopnost prostředí.“ Udržitelným cestovním ruchem rozumíme takový, který zohledňuje myšlenku mezigenerační solidarity. I v cestovním ruchu by tak mělo být dbáno na ochranu národní, regionální a místní kultury a životního prostředí, aby i budoucí generace měly možnost využívat okolní prostředí minimálně na stejné úrovni jako generace současná.

„**Hledisko geografické**, které si všímá cestovního ruchu z pohledu jeho vazby na geografické prostředí, význam tohoto prostředí pro rozvoj cestovního ruchu, jakož i vztahem mezi místy bydliště a místy cestovního ruchu.“ (Indrová a kol. 2004, str. 8). Lidé z velkoměst stále častěji volí aktivní dovolenou ve venkovském prostředí, naopak lidé z malých měst a vesnic preferují tradiční turistická letoviska.

„**Hledisko sociologické a psychologické**, všímající si cestovního ruchu zejména ve vztahu k člověku, jeho potřebám, jeho motivům účasti na cestovním ruchu a dále oblasti vzájemných vztahů mezi lidmi, zejména vztahů mezi účastníky cestovního ruchu a místním obyvatelstvem.“ (Indrová a kol. 2004, str. 8)

2.2 Základní pojmy v geografii cestovního ruchu

V následující kapitole jsou vysvětleny pojmy, které se budou objevovat v jednotlivých tematických okruzích práce a musí tedy být ještě před použitím objasněny. Mezinárodní konference v Ottavě kromě definice cestovního ruchu schválila i následující pojmy (Malá a kol. 2002):

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

Návštěvník – v mezinárodním cestovním ruchu jde o osobu cestující do jiné země, než té, v níž má trvalé bydliště, a to na dobu nepřekračující jeden rok. Hlavní účel cesty je jiný, než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi. V domácím prostředí je návštěvníkem osoba, která má trvalé bydliště v dané zemi a která cestuje

na jiné místo v zemi mimo své bydliště na dobu kratší než šest měsíců. Hlavní účel cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.

Turista – je v mezinárodním cestovním ruchu osoba cestující do jiné země než kde má své obvyklé bydliště na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování, avšak ne delší než jeden rok. Hlavní účel cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi. V domácím cestovním ruchu je za turistu považována osoba trvale usídlená v zemi, která cestuje do jiného místa odlišného od jejího běžného životního prostředí na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování, ale ne na dobu delší šesti měsíců. Hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.

Výletník (jednodenní návštěvník) – je v mezinárodním cestovním ruchu osoba, která cestuje do jiné země než kde má své trvalé bydliště na dobu kratší než 24 hodin, aniž by v navštívené zemi přenocovala. Hlavní účel cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi. V domácím cestovním ruchu je to osoba trvale usídlená v dané zemi, která cestuje do místa odlišného od místa jejího trvalého bydliště na dobu kratší 24 hodin, aniž by v navštíveném místě přenocovala. Hlavní účel cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.

2.3 Typologie cestovního ruchu

Odborná literatura člení cestovní ruch z hlediska jeho formy a druhů. **Formy** cestovního ruchu mají jako dominantní hledisko motivy účasti na cestovním ruchu. **Druhy** cestovního ruchu zohledňují převážně způsob jeho realizace v závislosti na geografických, ekonomických, společenských a jiných podmínkách a jeho účinky. V praxi se však tato hlediska prolínají a terminologie není jednotná. Proto je lepší hovořit spíše o **typech**, zahrnujících obě hlediska. Takto je možno členit cestovní ruch dle následujících kritérií: podle převažující motivace účasti na cestovním ruchu, místa realizace, vztahu k platební bilanci státu, podle délky pobytu, způsobu zabezpečení cesty a pobytu, počtu účastníků, způsobu financování, věku účastníků, převažujícího prostředí pobytu a ostatních kritérií (Indrová a kol. 2004).

Typy cestovního ruchu podle převažující motivace účasti na cestovním ruchu

Rekreační cestovní ruch představuje nejširší účast obyvatelstva na cestovním ruchu. Je realizován ve vhodném přírodním prostředí s cílem odpočinku, regenerace

a zlepšení fyzické a psychické kondice. Zahrnuje též příměstskou rekreaci a to zpravidla krátkodobější (víkendovou) na chatách, chalupách a zahradách.

Kulturně poznávací cestovní ruch je zaměřen především na poznávání historie, kultury, tradic a zvyků národa vlastního i jiných. Plní významnou výchovně vzdělávací funkci a přispívá k rozšíření kulturně společenského rozhledu obyvatelstva. Zahrnuje návštěvu kulturně historických památek (hrady, zámky), kulturních zařízení (muzea, galerie, knihovny), kulturních akcí (divadelní představení, festivaly, folklórní a lidové slavnosti), ale také návštěvy kulturní krajiny (parky, zahrady), atd.

Náboženský cestovní ruch zahrnuje návštěvy poutních a posvátných míst, církevních památek a účast na církevních obřadech a oslavách.

Cílem **vzdělávacího cestovního ruchu** je naučit se nové věci, sebevzdělávat se (cestování za výukou jazyků, sportovních odvětví, uměleckých a řemeslných dovedností...)

Cestovní ruch se společenskými motivy je orientován na společenský styk a komunikaci mezi lidmi jako jsou např. návštěvy přátel, příbuzných a známých, návštěvy různých společenských akcí a událostí.

Zdravotně orientovaný cestovní ruch je zaměřen především na zdravotní prevenci, rehabilitaci, rekonvalescenci i léčení následků nemocí v lázních či jiných zdravotně příznivých prostředích.

Sportovně orientovaný cestovní ruch zahrnuje krátkodobé či dlouhodobější pobyty se sportovní náplní, zaměřené na udržování a posilování zdraví. Jako příklad se uvádí moderní sporty v přírodě, ale lze sem zahrnout i pasivní účast na sportovních akcích.

Cestovní ruch zaměřený na poznávání přírodního prostředí má podobu návštěv přírodních rezervací, národních parků, patří sem i ekoturistika, z hlediska motivů se zde hovoří o návratu k přírodě v podobě měkkého (zeleného) cestovního ruchu.

Cestovní ruch s dobrodružnými motivy je spojen s nebezpečím, testováním fyzických a psychických vlastností účastníků. Nejznámější jsou sjíždění divokých řek a vodopádů, skoky z výšek a další extrémní sporty.

Cestovní ruch s profesními motivy zahrnuje služební cesty (obchodní turistika), účasti na kongresech (kongresová turistika), veletrzích a výstavách (turistika veletrhů a výstav) a incentivní (oceňující, odměňující, povzbuzující) cestovní ruch, který má za úkol zejména zlepšit vztahy zaměstnavatelů se zaměstnanci, případně i se zákazníky.

Specificky orientovaným cestovním ruchem je například nákupní cestovní ruch, politický cestovní ruch atd.

Typy cestovního ruchu podle místa realizace

Toto členění je používáno z hlediska území, na němž je cestovní ruch realizován. Při **domácím cestovním ruchu** účastníci nepřekračují státní hranice své země. Jde o cestovní ruch domácího obyvatelstva na „domácí“ půdě. Při **zahraničním cestovním ruchu** vždy dochází k překračování hranic. Z hlediska konkrétního státu tak může mít dvojí charakter. Jednak je to *výjezdový cestovní ruch* (nebo také zahraniční či pasivní - outgoing) a jednak *příjezdový cestovní ruch* (zahraniční cestovní ruch aktivní - incoming). V této typizaci je ještě sledován tzv. *tranzitní cestovní ruch*, představovaný průjezdem zahraničních účastníků cestovního ruchu přes území určitého státu s tím, že vlastní cíl účasti na cestovním ruchu je realizován až na území dalšího státu. Světová organizace cestovního ruchu uvádí ještě dva typy: *cestovní ruch vnitrostátní*, zahrnující veškerý cestovní ruch na území určitého státu, tedy jak cestovní ruch domácí, tak aktivní zahraniční cestovní ruch a *cestovní ruch národní*, zahrnující veškerý cestovní ruch obyvatelstva určitého státu, tedy domácí a výjezdový cestovní ruch. Nejširším pojmem z hlediska územní realizace cestovního ruchu je **mezinárodní cestovní ruch**, zahrnující pohyby účastníků mezi státy bez konkrétního teritoriálního určení.

Typy cestovního ruchu dle vztahu k platební bilanci státu

Z tohoto pohledu je důležitým kritériem účinek cestovního ruchu na národní ekonomiku ve vztahu k zahraničí, a to v podobě vlivu na platební bilanci státu. Vztahuje se pouze k zahraničnímu cestovnímu ruchu a členění je následující:

Zahraniční cestovní ruch aktivní, zahrnující příjezdy návštěvníků do určité země. Jejich pobyt je spojen se spotřebou místního zboží a služeb, hrazených z devizových prostředků a tudíž znamená příliv deviz do platební bilance státu. Má na ni kladný vliv.

Zahraniční cestovní ruch pasivní má naproti tomu zcela opačný účinek na platební bilanci. Zahrnuje výjezdy obyvatel určitého státu do zahraničí a tím představuje vývoz devizových prostředků.

Typy cestovního ruchu podle délky pobytu

Základní rozlišení tohoto typu cestovního ruchu je na **krátkodobý**, charakteristický krátkou dobou pobytu (ve většině zemí do tří přenocování)

a na **dlouhodobý**, spojený s pobytem nad tři přenocování, ale nepřekračující šest měsíců v domácím cestovním ruchu a jeden rok v zahraničním cestovním ruchu.

Typy cestovního ruchu podle způsobu zabezpečení cesty a pobytu

V tomto případě je důležité, kdo zajišťuje cestu a pobyt účastníků. Člení se na **organizovaný**, zajišťovaný zejména cestovními kanceláři a na **neorganizovaný**, kde si veškeré služby zajišťuje účastník sám.

Typy cestovního ruchu podle počtu účastníků

Takto se člení cestovní ruch na **individuální**, přičemž účastník cestuje sám nejvýše s rodinou a na **skupinový**, při kterém jsou cesta a pobyt zajišťovány hromadně pro zájmově či jinak vytvořené kolektivy.

Typy cestovního ruchu dle převažujícího prostředí pobytu

Městský cestovní ruch má spíše krátkodobější charakter s hlavním motivem návštěvy turisticky zajímavých měst, **venkovský cestovní ruch** bývá realizován převážně v příznivém životním prostředí venkova. Jde o pobyt na farmách, statcích nebo jiných zemědělských usedlostech obvykle spojený s aktivní účastí jejich provozu. **Lázeňský cestovní ruch** zahrnuje dlouhodobé pobyty spojené s léčením. **Cestovní ruch ve střediscích cestovního ruchu** představuje pobyty např.: v horských střediscích a přímořských letoviscích.

Ve výčtu typologií by bylo možné pokračovat, neboť v odborné literatuře je pro členění cestovního ruchu používána ještě celá řada dalších kritérií, např.: členění dle ročního období, způsobu ubytování, použitého dopravního prostředku, věku účastníků, atd.

2.4 Předpoklady cestovního ruchu

Při zkoumání rozvoje cestovního ruchu bylo objeveno, že ne všechny oblasti jsou pro tento rozvoj stejně vhodné. Snahou bylo pokusit se určit hlavní okolnosti a podmínky, které vedou k nerovnoměrnému rozmístění a rozvoji cestovního ruchu. Výsledkem bylo sestavení tří základních skupin, které hrají různou úlohu při lokalizaci, objemu, časovém rozmístění a struktuře cestovního ruchu.

1. skupina – lokalizační předpoklady (faktory)
2. skupina – selektivní předpoklady (faktory)
3. skupina – realizační předpoklady (faktory)

Uvedeného členění se drží řada autorů, např.: P. Mariot (1992), S. Mirvald (1996), V. Hrala (1997) a další.

Lokalizační předpoklady

Tyto předpoklady zaujímají rozhodující postavení při konkrétním umístění cestovního ruchu. Rozhodují o funkčním využití určité oblasti cestovním ruchem z hlediska přírodních možností, charakteru a kvality společenských podmínek či aktivit. Tvoří základní schéma pro územní uspořádání realizace cestovního ruchu. Z hlediska přírodních podmínek je tak zapotřebí při rozhodování o lokalizaci brát v úvahu např. klimatické poměry, které hrají důležitou roli v sezónnosti cestovního ruchu. V globálním měřítku patří k nejdůležitějším lokalizačním podmínkám hydrologické poměry. Podzemní vody vytvářejí předpoklady pro bodovou koncentraci cestovního ruchu. Uvádí se zejména minerální prameny, které daly vzniknout lázeňským střediskům. Pro cestovní ruch jsou stěžejní povrchové vody, zejména moře, jezera, umělé vodní plochy a řeky. V lokalizačních faktorech je dále důležitý reliéf a morfologické poměry a to jak horizontální, tak vertikální členitost zemského povrchu. Rostlinstvo a živočišstvo má ve srovnání s ostatními podmínkami relativně menší význam, přesto se mohou stát také důležitým činitelem. Společenské podmínky a atraktivita uspokojují poptávku po vzdělání a zábavě. Člení se na kulturně historické památky, kulturní zařízení, kulturní a jiné akce a sportovní a zábavní podniky a akce. Kulturně historické památky mají zvláštní uměleckou a historickou hodnotu. Z hlediska kulturních zařízení mají pro cestovní ruch největší význam muzea a galerie. Některá města obohacují kulturní život pořádáním různých koncertů, divadelních a operních představení. Své místo si v cestovním ruchu našly i nejrůznější zábavní podniky a sportovní zařízení.

Selektivní (stimulační) předpoklady

„Selektivní předpoklady dokumentují způsobilost společnosti zúčastnit se cestovního ruchu. Ze všech obyvatel umožňují vybrat ty, na něž nejintenzivněji působí podněty pro účast v cestovním ruchu. Z ekonomického hlediska určují charakter a velikost poptávky obyvatelstva po účasti v cestovním ruchu.“ (Mariot, Müllerová 1992, str. 18).

Selektivní faktory se člení na objektivní a subjektivní.

Objektivní faktory

Představují „základní politické reality světového charakteru i místního významu, vnitropolitickou situaci odvozenou z politické struktury, ekonomické předpoklady, demografické skutečnosti, kvalitu životního prostředí“ (Hrala 1997, str. 10). Pro rozvoj cestovního ruchu je také důležité mírové uspořádání světa a stabilita vnitropolitické situace. Mezi klíčové skutečnosti podporující rozvoj cestovního ruchu patří dosažená životní úroveň a množství volného času. Významným faktorem je i proces urbanizace, kdy velkoměsta patří k oblastem s největšími požadavky na cestovní ruch. Dalším významným podnětem je zhoršující se stav životního prostředí.

Subjektivní faktory

Mezi tyto faktory patří řada „psychologických pohnutek, kterými je ovlivňováno rozhodování obyvatel k účasti na cestovním ruchu. Důležitou roli hraje také reklama a propagace, které mohou v relativně krátkém čase zvýšit příliv návštěvníků a postupně vyvolat značné změny v rozmístění mezinárodního cestovního ruchu v širších oblastech.“ (Hrala 1997, str. 12)

Realizační předpoklady

Tyto předpoklady hrají dominantní postavení v konečné fázi uskutečňování různých forem cestovního ruchu – umožňují oblasti cestovního ruchu dosáhnout a využívat je, a to pomocí dopravy a prostřednictvím ubytovacích a stravovacích kapacit.

Doprava

Patří mezi základní podmínky realizace cestovního ruchu. Zajišťuje styk mezi výchozím místem účastníka cestovního ruchu a navštěvovanou oblastí. S rozvojem poptávky po cestovním ruchu roste význam dopravy a dochází k zapojování stále rozsáhlejších i nových oblastí do vnitrostátního i mezinárodního cestovního ruchu zvyšováním jejich dostupnosti. Automobilová doprava přispěla k masovému rozvoji cestovního ruchu. Vedle pozitivních hledisek má i značně negativní vliv. Zejména individuální automobilová doprava představuje jednoho z největších znečišťovatelů životního prostředí. Své místo si našla i vodní vnitrozemská doprava, i když se uplatňuje spíše ve výletní a okružní přepravě. Železniční a letecká doprava se prosadila hlavně při přepravě na velké vzdálenosti. V mezikontinentálním měřítku dominuje letecká doprava.

Ubytovací a stravovací zařízení

Tvoří podstatnou část materiální základny zabezpečující realizaci cestovního ruchu. Jejich rozsah a úroveň limituje využití přírodních možností a kulturně historických nebo jiných atraktivit konkrétní oblasti a intenzitu jejich zapojení do vnitrostátního či mezinárodního cestovního ruchu.

2.5 Literatura o sledovaném území

Pro získání informací týkajících se sledovaného území, tedy oblasti Pobaltí, byla využita celá řada různých zdrojů. Šlo především o publikace, které nabízí odborná Geografická knihovna Přírodovědecké fakulty, odborné a populárně-naučné časopisy, jak v tištěné, tak i elektronické podobě, informace získané na základě e-mailové komunikace a materiály, které jsou dostupné na internetu.

Obecné informace o jednotlivých státech Pobaltí poskytuje encyklopedie „Lexikon zemí světa“ vydaná společností Kartografie Praha (2001). Každé zemi je věnována jedna strana, v níž jsou zachyceny nejvýznamnější charakteristiky a stav hospodářství, fyzicko-geografické poměry, stručná historie a zajímavosti. Další publikace, která se zabývá problematikou cestovního ruchu jednotlivých regionů je „Geografie cestovního ruchu“ od autorů Štěpánek, Kopačka, Šíp (2001), důraz je kladen na Evropu. Pobaltské státy jsou zde zmíněny v kapitole Východní Evropa na půl stránky formátu A5. Autoři uvádí, že pro turistický ruch je překážkou „okrajová poloha, chladnější podnebí a úplná absence přírodních atraktivit“. Větší rozsah jednotlivým zemím Pobaltí je věnován v díle „Geografia turystyczna swieta“, Warszyńska (2000). V úvodní části je vždy uveden stručný demografický popis, dále poloha a povrch a také historie. Podrobněji se dílo věnuje vybrané charakteristice nejvýznamnějších měst z hlediska historie a také turisticky atraktivním místům.

Dalším zdrojem faktických informací byly publikace tištěných průvodců. Autorka Krutilová (2000) v průvodci nazvaném „Pobaltské republiky – Litva, Lotyšsko, Estonsko“ rozdělila publikaci do tří hlavních částí, které se věnují každému státu zvlášť. Další podkapitoly jsou věnovány všeobecné části, turistické části, praktickým informacím a celou kapitolu uzavírá místopisná část. V této publikaci chybí širší vnímání pobaltských republik jako celku, autorka zde neuvádí ani úvod či celkové zasazení oblasti Pobaltí do širšího kontextu. Naopak v publikaci od autora Miškovského (2002) „Pobaltí – turistický průvodce“ je nejprve první část věnována geografické charakteristice států jako celku, pak následují kapitoly věnované jednotlivým zemím

Pobaltí s popisem turisticky atraktivních míst a závěr je věnován praktickým informacím pro návštěvníky. Fakticky nejobsáhlejší průvodce pochází z edice Lonely Planet, „Estonsko, Lotyšsko, Litva“ od autorů Williams, Hermann, Kemp (2004). Obsahuje jednak velmi podrobnou část věnovanou faktům o regionu, a dále se soustředí na jednotlivé země Pobaltí, které jsou rozpracovány do jednotlivých administrativních částí, v nichž je obsažena řada známých a méně známých míst, cestovatelských tipů a praktických informací. Měla jsem možnost seznámit se také s tištěnými průvodci, které jsou již značně dobově poplatní, a to konkrétně s publikací „Turistická střediska SSSR – průvodce“, jejímž autorem je Braginskij (1983) a „Sovětský svaz – průvodce. SSSR: zeměpis, dějiny, současnost. Pamětihodnosti měst SSSR“ od autorky Dubinské (1986), kdy byly pobaltské republiky ještě pod plnou nadvládou Sovětského svazu.

Vědecky psaná práce autorky Zájedové (2006) „Pobaltská regionální spolupráce“ se zabývá vzájemnými vztahy mezi pobaltskými zeměmi v různých oblastech spolupráce a problematikou vytvoření regionální identity.

V obsáhlé publikaci „North – South: Contrasts and Connections in Global Tourism“ sestavené autory Toivonen, Honkanen (2001), která vznikla na základě konference konané v Savonlinně ve Finsku v červnu roku 2000, je příspěvek od autora Bachvarova (2001) „Střední a Východní Evropa z hlediska příjezdového cestovního ruchu v novém geopolitickém uspořádání“. Autor zde hodnotí vývoj cestovního ruchu po roce 1989 a analyzuje nedávné trendy, které ovlivnily příjezdový cestovní ruch ve výše zmíněné oblasti.

Nejpřínosnější publikací bylo dílo „Tourism in the New Europe. The Challenges and Opportunities of EU Enlargement“ od autorů Hall, Smith, Marciszewska (2006). Kromě obecné problematiky cestovního ruchu v souvislosti s rozšiřováním EU a jejími důsledky, která je popsána v první části knihy, se autoři také věnují jednotlivým oblastem v rámci Evropy, u nichž popisují trendy vývoje cestovního ruchu. Regionu Pobaltí je věnováno v této publikaci téměř 60 stran. Tato sekce je rozdělena do čtyř částí. První se zabývá Pobaltským nástupem z finského pohledu. Těžištěm této kapitoly je stručně prozkoumat důsledky pro finský cestovní ruch po vstupu pobaltských zemí do EU. Jsou zde nastíněny vztahy mezi Finskem a Estonskem, dopady transformace a rozšíření EU v oblasti kolem Baltského moře. Druhá část se věnuje Estonsku a důsledkům členství v EU na rozvoj cestovního ruchu. Kapitola obsahuje vývoj turistického průmyslu v Estonsku, včetně sovětské éry cestovního ruchu, stručně se zabývá i Estonským národním rozvojovým plánem a hodnotí příjezdový cestovní

ruch v roce 2004. Třetí část je věnována Lotyšsku. Popisuje rozhodující faktory na rozvoj cestovního ruchu, lehce se dotýká také managementu a administrace cestovního ruchu a hodnotí současný stav včetně turistických produktů. Poslední část věnovaná regionu Pobaltí se soustředí na Litvu. Důraz je kladen na trvale udržitelný rozvoj venkovského cestovního ruchu, včetně rámcové politiky a řízení udržitelnosti venkovského cestovního ruchu. Závěr této části je věnován třem případovým studiím.

Jak bylo zmíněno v úvodu dalším zdrojem informací se staly časopisy. Byly to zeměpisný a cestovatelský měsíčník „Země Světa“ (č. 1, 2006), který se celý tématicky věnuje oblasti Pobaltí, stejně tak jako Magazín Hospodářských novin „Exportér“ (č. 3, 2005). Dále to byly jednotlivé články, z časopisu COT business (č. 2, 2006) to byl článek o Estonsku autorky Gullové, dále články z lotyšských časopisů „Ģeogrāfiski Raksti Folia Geographica“ (č. 8, 2000) a (č. 12, 2004) o rozvoji cestovního ruchu v kontextu udržitelného rozvoje a o důležitosti lotyšských měst v cestovním ruchu. V elektronické podobě je výborným časopisem titul Navýchod (www.navychod.cz), kde je celá řada zajímavých článků o jednotlivých zemích v Pobaltí.

V rámci diplomové práce byly rovněž využity koncepční materiály strategické povahy, konkrétně: Národní programy rozvoje cestovního ruchu v jednotlivých zemích Pobaltí, Národní plány rozvoje cestovního ruchu, Akční plány, Směrnice rozvoje politiky cestovního ruchu, Zákony o cestovním ruchu a Marketingové strategie.

Další podklady pro diplomovou práci byly čerpány z Internetu. Především Reporty cestovního ruchu, které jsou poskytovány na webových stránkách jednotlivých zemí Pobaltí (viz Použitá literatura a zdroje) a Reporty WTTC. Dále byly použity tyto publikace v elektronické podobě: „The Baltics as a Business Location for Information Technology and Electronics Industries“, Nissinen (2002); „Analysis of the Current Situation of Inbound Conference Tourism in Latvia and it's Future Development Possibilities“, Iijina, Sçrdiene (2004); „Tourism Development Strategy of Põlva County“, Pilt (2006); „Estonia Brand Book“; Estonian Institut (2001); „Marketing Solutions in Rural Tourism Development in Lithuania“; Ramanauskienė, Gargasas, Ramanauskas (2006); „Focus Lithuania – in Depth Report on Inland Shipping Opportunities“, Intrasea (2005); „A Brand for the Nation of Latvia“, Frasher, Hall, Hildreth, Sorgi (2003); „Livonian Ring – New Estonian – Latvian Tourism Product“, Livonia Maritima (2007).

3. METODIKA PRÁCE

Pro vytvoření této diplomové práce bylo nezbytné získání, prostudování a analytické zpracování dostupné literatury (podrobněji se touto problematikou zabývá druhá kapitola Literatura a základní pojmy, především pak podkapitola 2.5 Literatura o sledovaném území). Dalším nezbytným úkolem byl sběr primárních a sekundárních dat a informací.

Primární data a informace byla získána na základě e-mailové komunikace s cestovními kanceláři (CK), které organizují zájezdy do Pobaltí.

Nejprve byl sestaven seznam CK, které zájezdy do pobaltských zemí pořádají. Protože neexistuje žádná centrální evidence těchto CK, bylo nutno čerpat informace z různých informačních kanálů, jež se dají dohledat na Internetu. Nejprve byly využity internetové stránky www.sopka.cz/cestovky_list.php, kde se podle zvolené cílové destinace zobrazí CK pořádající zájezdy do vybrané lokality. Dalším zdrojem byly internetové stránky Asociace českých cestovních kanceláří a agentur (AČCKA), kde se v sekci „Členové AČCKA“ dají vyhledat CK, které pořádají zájezdy buď do Pobaltí nebo do Litvy, Lotyšska a Estonska zvlášť. Nevýhodou tohoto zdroje bylo, že se zde dají nalézt pouze registrovaní členové AČCKA, jichž není mnoho. Dalším zdrojem byl Registr ekonomických subjektů, který je pod správou Českého statistického úřadu. Registr obsahuje informace o počtu jednotlivých subjektů, kde se podle klíčového slova předmětu podnikání (v mém případě to byly Cestovní kanceláře) dají dohledat CK. Nevýhodou tohoto informačního zdroje byl fakt, že informace velmi často bývají zastaralé, neboť řada subjektů již nepůsobí v daném oboru činnosti podnikání. Poslední způsob získávání informací o zainteresovaných CK do oblasti Pobaltí bylo pečlivé a velmi podrobné prohledávání Internetu, kde do vyhledávače Google byly zadány kombinace různých klíčových slov. Výsledkem tohoto úsilí bylo vytvoření seznamu potenciálních CK, jež byly později osloveny ke spolupráci.

Prostředkem pro získání primárních dat se stalo dotazníkové šetření (viz Příloha 2). Dotazník obsahuje 22 položek, důvodem relativně velkého rozsahu byl předpoklad nízkého počtu CK, jež organizují zájezdy do pobaltských zemí. Z hlediska formy dotazníku bylo použito základního systematického třídění otázek na uzavřené, otevřené a polootevřené (Surynek, Komárková, Kašparová 2001). V případě uzavřených otázek šlo o tzv. selektivní otázky, jež nabízely možnost volby odpovědi,

příčemž v některých otázkách bylo možno vybrat více variant, někde byl výběr omezen maximálně na tři odpovědi a jinde pouze na jednu odpověď. Pouze v jednom případě byla použita tzv. alternativní (dichotomická) otázka, a to otázka 14. Otevřené otázky byly využity v položkách 21, 22 a nepředkládaly respondentům CK žádnou variantu odpovědi předem. Polootevřené otázky (např. 3, 4, 8), jež jsou spojením otázek otevřených a uzavřených, daly nabídku předem daných odpovědí včetně možnosti doplnění vlastní alternativní odpovědi. Výsledná verze dotazníku byla zaslána na příslušné e-mailové adresy CK ve dvou vlnách s odstupem tří měsíců. Do druhé vlny byly zahrnuty pouze CK, které nereagovaly ve vlně první. Získané informace CK byly poté statisticky vyhodnoceny (viz kapitola 8).

Sekundární data a informace byly také čerpány z internetu. Vedl k tomu ten fakt, že tištěné publikace, pokud vůbec existují, obsahují již zastaralé údaje. Omezenější zdroje dat je možno získat z internetových stránek UNWTO, kde jsou informace o počtu zahraničních turistů a výši devizových příjmů. Dalším zdrojem informací se staly Reporty WTTC. Přehledným zdrojem informací, byly internetové stránky EUROSTATu, kde jsou uváděny některé vybrané dlouhodobé ukazatele v oblasti cestovního ruchu pro členské státy EU (příjmy a výdaje za cestovní ruch, průměrná délka pobytu domácích a zahraničních turistů v hromadných ubytovacích zařízeních aj.), a v neposlední řadě byly použity údaje statistických úřadů Litvy, Lotyšska a Estonska. Odtud byly čerpány informace o národnostní struktuře, příjezdovém a výjezdovém cestovním ruchu, počtu hostů v hromadných ubytovacích zařízeních apod. Zpracovat statistické údaje o cestovním ruchu v těchto zemích není jednoduchým úkolem. Problémem je, že jednotlivé statistické úřady využívají odlišné metodiky sběru dat. Např. u Estonska se příjezdový a výjezdový cestovní ruch sleduje pouze u návštěvníků, jež jsou organizováni přes cestovní kanceláře, nebo u důvodů překročení hranic jsou vymezeny různě detailní kategorie u jednotlivých států. Dále je třeba zmínit fakt, že každý statistický úřad udává data za různě dlouhé časové období, proto je nezbytné vždy u jednotlivých zpracovaných ukazatelů sledovat rok, pro který byla data k dispozici. Při porovnávání získaných údajů jsem také zjistila, že se stejné ukazatele značně liší z různých zdrojů, i když by správně měly odpovídat. Pokud to bylo možné, byla zpracovaná data maximálně využita ze statistických úřadů jednotlivých zemí.

Další zjištěním bylo, že vládní agentura Czechtourism nemá aktuální statistické ročenky, které jsou každoročně vydávány UNWTO. K dispozici jsou zde pouze data do roku 2004. Za zmínku také stojí, že Euromonitor International

(www.euromonitor.com) poskytuje velmi obsáhlé studie o cestovním ruchu v jednotlivých zemích světa, bohužel požaduje velmi vysoké částky (např. Litva, Lotyšsko, Estonsko celkem za 780 liber). Návrh, zda by Czechtourism případně neobjednala výše zmíněné studie do své knihovny, byl zamítnut z důvodu omezenému rozpočtu agentury.

Zásadní komplikací při zpracovávání této diplomové práce bylo, že oficiální internetové stránky jednotlivých zemí často neposkytují úplné a přesné mutace v některém ze světových jazyků a nejsou řádně aktualizované. Tím se obtížnost získávání dat a informací dále ztížila.

V diplomové práci byly při třídění, rozboru a práci s daty využity běžné kvantitativní metody. Všechny sledované ukazatele byly znázorněny grafy (spojnicovými či výsečovými) nebo tabulkami. Využito bylo textového editoru Word a tabulkového editoru Excel.

4. POTENCIÁL POBALTÍ PRO CESTOVNÍ RUCH

Litva, Lotyšsko a Estonsko jsou menší přímořské státy, ležící při východním pobřeží Baltského moře. Litva je svou rozlohou 65 300 km² největší, následuje Lotyšsko s 64 589 km² a Estonsko, zahrnující 45 228 km². Západní a severní hranici pobaltských států tvoří Baltské moře s Rižským a Finským zálivem. Na východě tyto státy sousedí s Ruskem (Estonsko a Lotyšsko) a Běloruskem (Lotyšsko a Litva). Na jihu sousedí Litva dále s Polskem a Ruskem (Kaliningradskou oblastí) (viz Obrázek 1).

Obrázek 1: Pobaltské státy



Zdroj: www.lib.utexas.edu/maps/commonwealth/balticstates.jpg

Z hlediska administrativního členění se Litva dělí na 10 krajů a 60 obcí. Lotyšsko se administrativně člení na 7 samostatných měst a 26 okresů. Kulturně a historicky je rozděleno na 4 kraje (Kurzemsko, Zemgalsko, Vidzemsko včetně Rigy, Latgalsko). Estonsko je rozčleněno na 15 krajů (viz Obrázek 2).

4.1 Lokalizační předpoklady

4.1.1 Přírodní podmínky

Oblast Pobaltí náleží z geologického hlediska k Ruské tabuli. Je to prahorní a starohorní povrchový útvar. Na něm leží v Estonsku, Lotyšsku a na severu Litvy horniny staroprvohorního stáří, zejména devonského a silurského. Zbývající část Litvy je pokryta druhohorními horninami. Celé Pobaltí je již dlouho tektonicky velmi klidnou oblastí bez zlomů (www.answers.com, www.estonica.org).

Z geomorfologického pohledu patří celé Pobaltí k Východoevropské rovině. Rovinatý charakter Baltské nížiny je pouze na východě Pobaltí vystřídán nízkými vysočinami. Ve čtvrtohorách pokrýval celou oblast několikrát kontinentální ledovec, který sahal přes celou severní Evropu a část střední Evropy, a výrazně přemodeloval zdejší reliéf. Poslední zalednění mělo největší intenzitu před dvaceti tisíci lety a mělo mocnost až 3 000 metrů (Miškovský 2002). Pozůstatkem po tomto zalednění jsou například četná jezera, která jsou všechna ledovcového původu, zbytky morén a bludné balvany, přinesené ledovcem z území dnešního Finska (www.li.lv, www.estonica.org). Nejvyšším bodem Estonska a zároveň nejvyšší horou celého Pobaltí je Suur Munamägi (318 m n. m.), který leží při jihovýchodním okraji země v pohoří Haanja. I přes plochý ráz krajiny je celá oblast vyhledávaným a oblíbeným střediskem zimních sportů se sjezdovkami i lyžařskými vleky. Okolní vyvýšeniny jsou vyhlášené desítkami kilometrů špičkově upravených běžeckých tras (www.celotajs.lv). Nejvyšším lotyšským vrcholem je Gaiziņkalns (312 m n. m), který se nachází na východě země ve Vidzemské vysočině. Na východě u běloruské hranice leží nejvyšší vrchol Litvy Juozapinė (294 m n. m.) (www.answers.com).

Rovinatý charakter pobaltských zemí umožňuje nenáročnou cykloturistiku (viz dále v podkapitole 4.3.2).

Přestože jsou všechny pobaltské státy přímořské, má jejich podnebí zvláště na východě spíše přechodný charakter. Příčinou je relativní izolovanost Baltského moře

od světového oceánu a poloha ve srážkovém stínu Skandinávského pohoří. Celé území spadá do mírného klimatického pásu. Teploty klesají nejen od jihu k severu, ale také od západu k východu. Směrem na východ přibývá také kontinentalita podnebí, tedy klesá úhrn srážek a rostou teplotní rozdíly mezi létem a zimou. Průměrná roční teplota v Estonsku je 4,5 °C, v červenci je průměrná teplota 17 °C, v lednu -5,2 °C (www.en.wikipedia.org). V Lotyšsku se průměrná teplota pohybuje od 4,1 °C (na východě) až do 6,5 °C (na západě), přitom průměrná teplota v červenci je 15,8 °C a v lednu -4,5 °C (www.li.lv). V Litvě dosahuje průměrná roční teplota 6 °C, v červenci 17,2 °C a v lednu -4,8 °C (www.hridir.org). Roční úhrn srážek v přímořských oblastech dosahuje přibližně 650–950 mm a ve vnitrozemí 550–700 mm. Z toho je asi 75 % ve formě dešťových a 25 % sněhových. Nejdeštivějším měsícem je červenec, dále srpen a červen. Nejméně srážek naopak spadne v březnu, dále v únoru a dubnu (Miškovský 2002).

V pobaltských zemích jsou velmi typickým krajinným prvkem jezerní plochy. Podle určitých součtů je jich zde okolo 9 000, ačkoli v některých případech jsou těžko rozlišitelné od přírodních rybníků. Jezera jsou většinou malá (maximálně v desítkách km²) a mělká. Nejvíce jich leží v Litvě a Lotyšsku, především v jejich jihovýchodních a severovýchodních vyvýšeninách (Williams, Hermann, Kemp 2004). Největší jezero v Lotyšsku je Lubāns (81 km²), v Litvě pak Drukšiai (45 km²). V Estonsku zaujímají jezera 4,7 % rozlohy země. Čudské jezero (Peipsi järv) na estonsko–ruské hranici měří 3 555 km² a se sousedním Pskovským tvoří páté největší jezero v Evropě. Võrtsjärv (271 km²) na jihu Estonska je největší jezero, které leží celé na území země (www.estonica.org, www.answers.com, www.li.lv).

Nejvýznamnějšími řekami v Litvě jsou Nemunas (Němen, celková délka 937 km, z toho na území Litvy 475 km) a Neris, v Lotyšsku Daugava (Západní Dvina, celková délka 1005 km, z toho se na území Lotyšska nachází 352 km) a Gauja (měří 452 km) a v Estonsku Pärnu (140 km) a Narva, která vytéká z Čudského jezera a tvoří přirozenou hranici s Ruskem (Miškovský 2002, www.estonica.org).

Velké množství vodních toků a ploch je využíváno pro vodní turistiku a rybaření. Kanoistika a rafting jsou obzvláště populární v Lotyšsku na řekách Gauja a Salaca.

Lesy pokrývají v Pobaltí relativně velké plochy. V zemědělské Litvě sice pouze 31 %, ale v Lotyšsku 46 % a v Estonsku 44 % celkové rozlohy. V chráněných územích tento podíl většinou přesahuje 60 % (Miškovský 2002, www.li.lv, www.estonica.org). Lesy jsou domovem mnoha druhů divokých zvířat, která se neobjevují všude

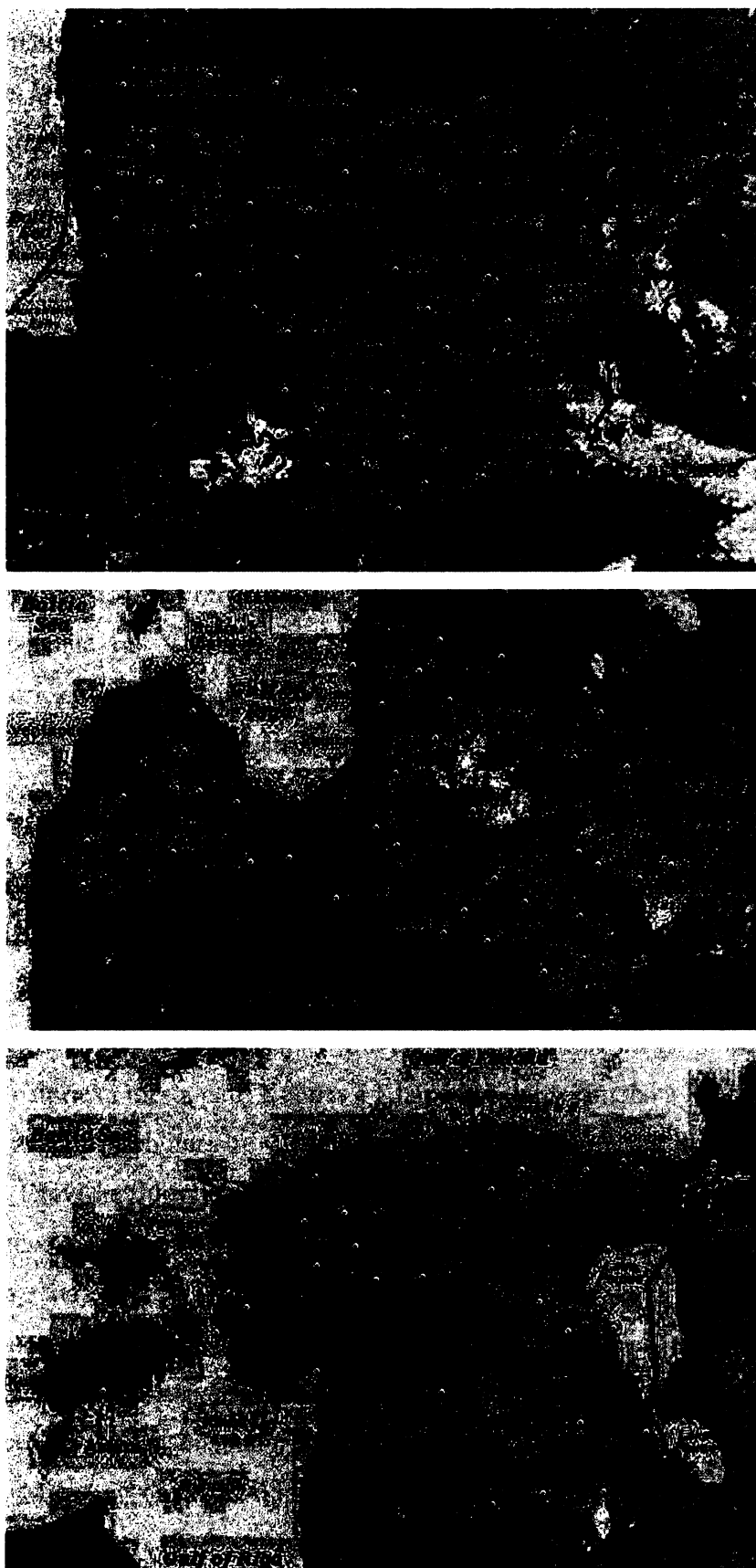
po Evropě, ale zde se vyskytují v hojném počtu. Jedním z mnoha druhů aktivní dovolené v Pobaltí je právě lov zvěře. Například v Lotyšsku jsou nejlepší lovecké revíry v severním Kurzemsku a severním Vidzemsku a po celém Latgalském regionu (www.latma.lv). Dalším typickým prvkem krajiny pobaltských zemí je velké množství bažin, močálů, mokřin a blat. Ty pokrývají více jak pětinu Estonska a desetinu Lotyšska (Williams, Hermann, Kemp 2004, www.li.lv).

Symbolem venkovské krajiny v Pobaltí jsou čápi, zejména pak v Litvě a Lotyšsku. Sídlí zde jedna osmina celosvětové populace a celá třetina jejich evropské populace. Znak čápa je často používán v heraldice a symbolice. Pro turisty jsou organizovány výlety za pozorování ptáků do ornitologických stanic, které jsou rozšířeny ve všech třech pobaltských státech (Williams, Hermann, Kemp 2004, www.lotyssko.unas.cz).

V 90. letech došlo k obrovskému nárůstu plochy chráněných území. Lze je rozdělit na národní parky, přírodní rezervace a ostatní chráněná území, kam patří především přírodní parky a krajinné rezervace. V Estonsku je pět národních parků. Jsou to Lahemaa, Soomaa, Vilsandi, Karula a Matsalu. Lotyšsko má tři národní parky o rozloze 150 tisíc hektarů – Gauja, Slītere a Ķemeri. Dalším zajímavým místem v Lotyšsku, které je vyhledávaným cílem turistů, je město Sabile, které leží v údolí řeky Abava. Pro svou malebnost bývá nazýváno kurzemským „Švýcarskem“. O jeho významu svědčí i skutečnost, že je toto údolí uvedeno na seznamu UNESCO mezi sto nejunikátnějších a nejohroženějších míst na světě. Sabile je také zapsáno v Guinnessově knize rekordů jako nejsevernější vinice na světě (nachází se na 57° severní šířky), konají se zde vinařské slavnosti (www.mfa.gov.lv). Nejvyšší podíl chráněných území leží v Litvě, tvoří 11 % rozlohy. Litevskými národními parky jsou Aukštaitija, Žemaitija, Dzūkija, Trakai a Kurská kosa (od roku 2000 na Seznamu světového dědictví UNESCO) (www.en.wikipedia.org, www.whc.unesco.org).

Mezi další přírodní zdroje v Pobaltí můžeme řadit lázně, které jsou díky své vysoké kvalitě služeb oblíbeným místem i pro zahraniční návštěvníky (viz dále v podkapitole 5.3.2).

Obrázek 3: Fyzicko-geografické členění Litvy, Lotyšska a Estonska



Zdroj: www.travelersdigest.com

4.1.2 Kulturně-historické předpoklady

Bohatá historie pobaltského regionu vytvořila příznivé podmínky pro cestovní ruch. Jsou zde historická města s rozmanitou architekturou od období gotiky až po současnost. Různé národnostní vlivy zanechaly historickým budovám i jiným uměleckým dílům svoji specifickou tvář.

Z pobaltských států má nejvíce míst zapsaných na Seznamu světového dědictví UNESCO Litva. Její historické centrum hlavního města Vilnius bylo přidáno na Seznam movitých památek UNESCO v roce 1994. Vyhledávanými místy jsou kostel sv. Anny, kostel sv. Petra a Pavla, Gediminasův hrad a Brána úsvitu (www.travel.lt). Významným místem, které bylo v roce 2004 přidáno na Seznam světového dědictví UNESCO je archeologické naleziště Kernavė (ve 13. století bylo hlavním hospodářským a politickým centrem Litvy), ležící 35 km severozápadně od Vilnius. Vykopávky odhalily, že první obyvatelé tu žili již v 9. století př. n. l. (Miškovský 2002). Asi 25 km západně od Vilnius leží další význačné místo vyhledávané turisty, Trakaiský historický národní park, kde se nachází Ostrovní hrad. Jedna z největších atrakcí celé země, která byla zapsána v roce 2001 na Seznam nemovitých památek UNESCO, je Křížový vrch, který se nachází zhruba 10 km severně od města Šiauliai. Je to umělý pahorek, který je poset desítkami tisíc křížů, které tu zanechali křesťané i turisté z celého světa. Za komunismu bylo místo několikrát zničeno buldozery jako nežádoucí náboženský symbol, ale okolní obyvatelé kříže pokaždé znovu vztyčili. Tento vrch je proto nejen posvátným křesťanským místem, ale i symbolem odporu proti komunismu (Miškovský 2002, www.travel.lt, www.unesco.org). Mezi další navštěvovaná historická města patří Kaunas a Klaipėda a dále přímořská Palanga.

Většina zahraničních turistů v Lotyšsku míří do oblasti hlavního města Rigy a přímořského letoviska Jūrmaly. Historické centrum hlavní metropole, přesněji jeho secesní část, která je významově srovnatelná pouze s Vídní, Barcelonou a Petrohradem, byla zapsána na Seznam světového dědictví UNESCO v roce 1997 (www.portal.unesco.org, www.wikipedia.org). Ve Staré Rize se nalézá Dómská katedrála, která je plošně největším kostelem v Pobaltí. Uvnitř katedrály jsou čtvrté největší varhany na světě. Známa místa jsou také dům Černohlavců, Rižský hrad, Prašná věž a Muzeum okupace, které dokumentuje období nacistické a sovětské okupace Lotyšska v letech 1940–1991 (Williams, Hermann, Kemp 2004, www.riga.lv). V městečku Pilsrundāle stojí barokní zámek Rundāle, postavený slavným ruským

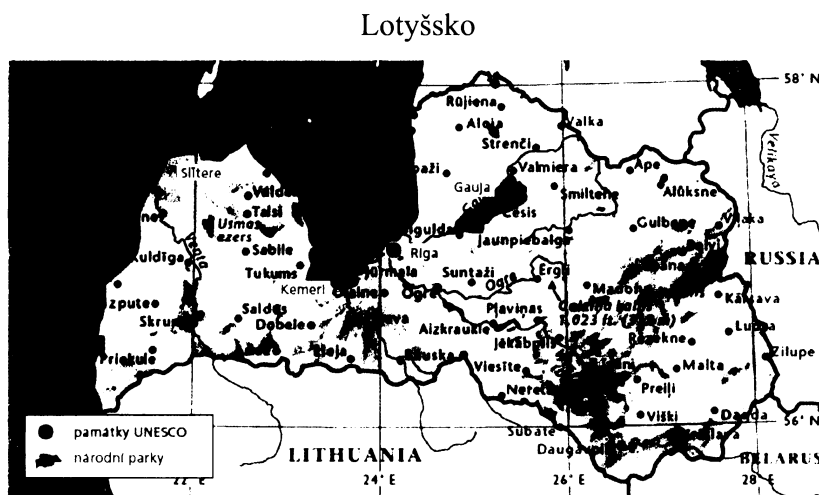
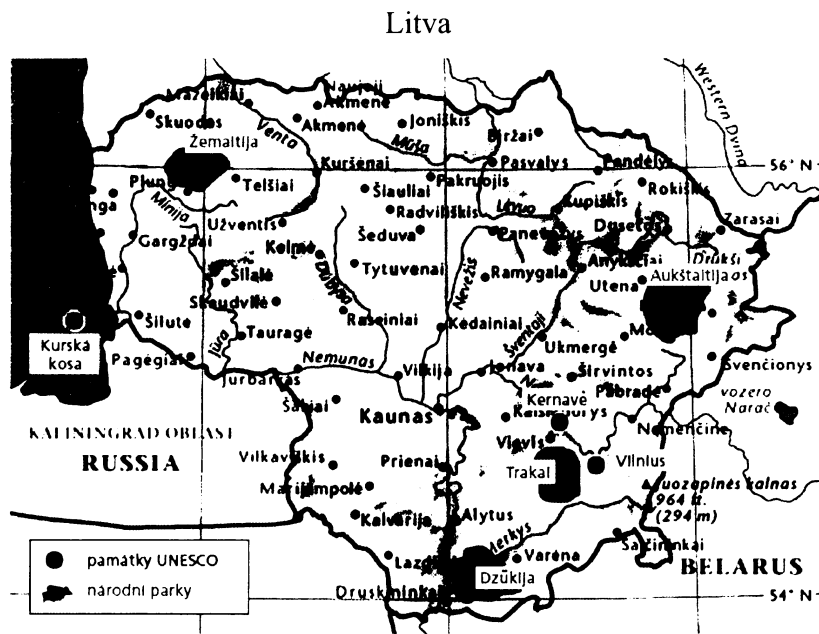
architektem italského původu Rastrellim (stavěl také Ermitáž v Petrohradu). Je považován za nejvýznamnější soubor barokních budov ve všech pobaltských zemích (www.pobalti.net).

Historické centrum estonského hlavního města Tallinnu je součástí Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO od roku 1997. Kromě katedrály Alexandra Něvského, radnice a hanzovních domů je velkou atraktivitou Radniční lékárna, jež je nejstarší fungující lékárnou na světě (prvně zmíněna roku 1422) (www.tourism.tallinn.ee). Panoramatický výhled na Staré město a přístav umožňuje několik vyhlídkových míst na vrchu Toompea, který je podle legendy považován za pohřební mohylu bájného estonského národního hrdiny (www.pobalti.net). Další historická města jsou Tartu, druhé největší město Estonska, které je známé jako sídlo téměř 400 let staré univerzity a Narva, jejíž hlavní dominantou je pevnost tyčící se přímo nad stejnojmennou řekou, která je největším hradním komplexem Estonska. Údajně nejhezčí pláže v Estonsku jsou v okolí pobřežního města Pärnu. Nedaleko Tallinnu leží skanzen lidové architektury Rocca al Mare (Miškovský 2002, www.wikipedia.org).

Všemi pobaltskými zeměmi prochází Struve Geodetic Arc, který byl zapsán na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO v roce 2005. Tento triangulační řetěz se táhne od Hammerfestu v Norsku až k Černému moři. Celkem prochází deseti státy a měří přes 2 820 kilometrů. Řetěz byl založen a používán F. G. W. von Struvem v letech 1816 až 1855 ke stanovení přesné velikosti a tvaru země (www.unesco.org).

Významným kulturním fenoménem v Pobaltí je lidová kultura. Místní folklór přežil staletí cizí nadvlády díky bohaté ústní tradici písní a básní s tematikou ročních období, lásky a mýtů. Písně hrály důležitou roli při obnově národního uvědomění v 19. století a za sovětské okupace. Proces obnovení nezávislosti pobaltských států na konci 80. let bývá často nazýván „Zpívající revoluce“ (www.travel.lt). V roce 2003 zařadilo UNESCO na Seznam nemovitých památek „Pobaltské písně a taneční slavnosti“ (www.unesco.org). Jedinečnou příležitost k setkání s folklorní hudbou a tancem nabízí pobaltské folklorní festivaly, zvláště každoroční Baltika. Tento mezinárodní festival se koná od roku 1987 každoročně střídavě ve všech hlavních městech – obvykle v první polovině července. V roce 2006 se konal v Lotyšsku a v roce 2007 bude XX. ročník hostit Estonsko. Představení lidových tanců a hudby se také pravidelně konají v Rocca al Mare, v etnografickém muzeu v Rize a v litevském Muzeu venkova v Rumšiskėsu blízko Kaunasu (Williams, Hermann, Kemp 2004).

Obrázek 4: Přírodní a kulturní bohatství Litvy, Lotyšska a Estonska



Zdroj: www.go.hrw.com, vlastní úprava

4.2 Selektivní předpoklady

4.2.1 Demografická charakteristika

Území Pobaltí začali první lidé osídlovat před jedenácti tisíci lety po ústupu kontinentálního ledovce, kterým skončila poslední doba ledová. Prvními předchůdci dnešních obyvatel byli ugrofinští lovci z východu, kteří pravděpodobně dorazili do Estonska a částí Lotyšska mezi lety 3 000 – 2 000 př. n. l. Jejich následovníci Estonci a dnes již téměř vymřelí Livové jsou příbuzní s jinými ugrofinskými národy, jako jsou Finové, Laponci a Maďaři. Předkové dnešních Litevců a Lotyšů, známí jako Baltové, pravděpodobně přišli do oblasti z jihovýchodu někdy kolem roku 2 000 př. n. l. (Williams, Hermann, Kemp 2004).

V Estonsku během prvního tisíciletí vznikala vesnická sdružení nazývaná kihelgund, která se spojovala do větších společenstev zvaných maakond (tímto slovem se dodnes označují estonské správní celky na úrovni našich zaniklých okresů). Pro baltské (tedy lotyšské a litevské) obyvatelstvo bylo od poloviny prvního tisíciletí charakteristické kmenové uspořádání. K hlavním baltským kmenům patřili Prusové, Jatvingové, Kurové, Sélové, Zemgalové, Latgalové, Aukštaitové a Žemaitové. Významnou národností byli v této době také Livové, obývající především lotyšské pobřeží (Miškovský 2002).

V průběhu 10. a 11. století musely pobaltské země čelit četným nájezdům Vikingů. Historie Estonců a Lotyšů je od 13. století spjata s téměř neustálou nadvládou okolních velmocí, která později zasáhla i Litevce.

Důležitým obdobím je nadvláda řádu německých rytířů na území Lotyšska a Estonska od 13. do 16. století, což působilo na místní obyvatelstvo spíše negativně. Znamenala však odklon od Ruska a nástup západoevropské kultury v Pobaltí. I díky tomu se dnešním pobaltským republikám daří lépe se začlenit do Evropy, na rozdíl od ostatních postsovětských zemí, patřících spíše k ruskému kulturnímu okruhu.

Během 13. a 14. století se řada měst v Estonsku a Lotyšsku stala členy Hanzy (byla svazem německých obchodních cest, která provozovala dálkový obchod).

Na počátku 18. století proběhla Severní válka, během níž byla Litva a část Lotyšska připojena ke Švédsku. Zbývající část Lotyšska a Estonsko získalo Rusko. To v průběhu 18. století zcela ovládlo území Lotyšska a Litvu.

Celé 19. století bylo Pobaltí pod vlivem ruského cara. Zvláště ve druhé polovině 19. století, kdy bylo toto území rusifikováno.

K vyhlášení nezávislosti všech tří pobaltských států došlo v roce 1918, ale až v roce 1920 sovětské Rusko podepsalo mírové dohody s demokratickými republikami, čímž uznalo jejich nezávislost (Krutilová 2000).

Období nezávislosti pobaltských států trvalo necelých dvacet let. Následoval podpis paktu (Molotov–Ribbentrop) o neútočení mezi Německem a SSSR v roce 1939, jehož tajným dodatkem bylo rozdělení sfér vlivu ve středovýchodní Evropě. Litva, Lotyšsko a Estonsko měly připadnout SSSR (Krutilová 2000).

V roce 1940 byly všechny tři pobaltské státy násilně připojeny k SSSR. Do Pobaltí se nastěhovaly ruské rodiny, klíčové vedoucí pozice byly v rukou Rusů, a bylo snahou, aby pobaltské národy splynuly s ruským. Během sovětské éry přišlo do Pobaltí (zejména do Lotyšska) například 200 000 sovětských vojáků s rodinami. Mnohem horší však bylo násilné deportování obyvatel opačným směrem, tzn. Estonců, Lotyšů a Litevců do jiných částí SSSR. Státisíce režimu nepohodlných osob byly odeslány na Sibiř a do Střední Asie. V důsledku masových přesunů obyvatelstva tvořili Rusové na konci 80. let téměř třetinu obyvatel Estonska i Lotyšska a desetinu obyvatel Litvy (Miškovský 2002).

Po desetiletích sovětské vlády se na konci 80. let ozval dlouho potlačovaný pobaltský odpor k Sovětům spolu s vlnou masových požadavků samostatnosti. Dne 23. 8. 1989 (50. výročí podpisu Molotovova–Ribbentropova paktu) vytvořily asi dva miliony Litevců, Lotyšů a Estonců živý řetěz na podporu svobody táhnoucí se po 600 km dlouhé silnici od Tallinnu přes Rigu do Vilnius. Demonstrovaly tím svou odvahu, soudržnost a schopnost zorganizovat další akce. Tato událost vešla do dějin jako „pobaltská cesta“ (Miškovský 2002). Úplná nezávislost a samostatnost jednotlivých zemí Pobaltí byla uznána v září v roce 1991 většinou států světa a přijetím pobaltských republik do OSN.

Pobaltské země se řadí svojí rozlohou mezi menší evropské státy, počtem obyvatel a hustotou zalidnění dosahují v rámci Evropy velmi podprůměrných hodnot. Nižších hodnot hustoty zalidnění vykazují pouze skandinávské státy a Rusko (viz Tabulka 1).

Tabulka 1: Rozloha, počet obyvatel a hustota zalidnění v roce 2006

	Rozloha (km²)	Počet obyvatel (tis.)	Hustota zalidnění (obyv. / km²)
Litva	65 300	3 403,3	52,1
Lotyšsko	64 589	2 294,6	35,5
Estonsko	45 228	1 344,7	29,7

Zdroj: www.epp.eurostat.ec.europa.eu

V průběhu devadesátých let se všechny tři pobaltské republiky začaly potýkat s nepříznivým vývojem počtu obyvatel a s jeho poklesem především ve městech. Došlo k úbytku obyvatel, který v tomto regionu patřil k nejvyšším na světě. Nejpriznivější situace byla v katolické Litvě, která se do přirozeného úbytku dostala až ve druhé polovině devadesátých let (1995 -1,1 ‰, 2000 -1,3 ‰, 2005 -3,9 ‰). Obavy vyvolává pokles počtu obyvatel v Lotyšsku, kterých mezi lety 1999 a 2000 ubylo 13,8 ‰, a Lotyšsko se tak zařadilo na 4. místo mezi zeměmi s největším úbytkem obyvatel (1995 -7 ‰, 2000 -5,1 ‰, 2005 -4,9 ‰). Tento trend je vysvětlován jednak emigrací Rusů zpět do Ruska, ale hlavně nízkou porodností. Lotyšsko je považováno za zemi s nejnižší porodností na světě (Williams, Hermann, Kemp 2004). V Estonsku je demografická situace o něco příznivější (1995 -5,1 ‰, 2000 -3,9 ‰, 2005 -2,2 ‰). Pro srovnání v České republice byl přirozený úbytek v roce 2004 -0,9 ‰. Plodnost (fertilita) je ukazatel vyjadřující průměrný počet potomků na jednu ženu. Za hraniční hodnotu potřebnou k zachování populace se obvykle považuje hodnota 2,1 potomků na jednu ženu. V Pobaltí, ale také v České republice a v mnoha okolních státech je v současné době plodnost hluboko pod touto hranicí. Její pokles, který nastal po roce 1990, se většinou připisuje společenským změnám, které v porovnání s obdobím komunistického režimu umožnily nesrovnatelně větší uplatnění jedince a individualismus. Plodnost v roce 2005 byla v Litvě 1,27, Lotyšsku 1,31 a Estonsku 1,5 potomků na jednu ženu (www.std.lt, www.csb.lv, www.stat.ee).

Při porovnání míry kojenecké úmrtnosti v rámci zemí Evropy jsou hodnoty v pobaltských zemích nadprůměrné. V roce 2004 dosahovala nejnižších hodnot v Estonsku 6,3 ‰, v Litvě 7,9 ‰ a nejvyšší míra byla v Lotyšsku 9,4 ‰ (vyšších hodnot dosahují již jen Bulharsko, Rumunsko a Turecko). V témže roce míra kojenecké úmrtnosti byla v Česku 3,7 ‰ (www.epp.eurostat.ec.europa.eu).

Národnostní příslušnost v pobaltských zemích zůstává citlivým problémem. Litva má ze všech tří zemí nejvíce národnostně homogenní obyvatelstvo. Naopak v Estonsku

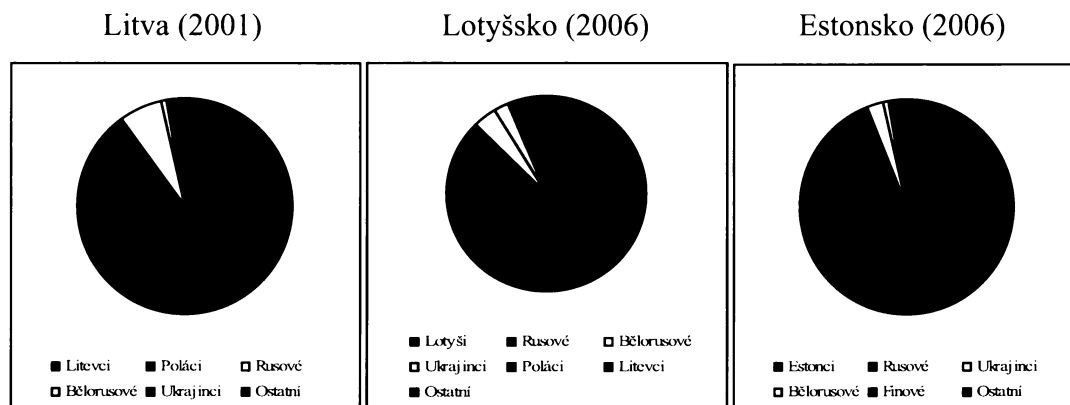
a především v Lotyšsku tvoří rodilí Estonci a Lotyši stěží většinu (viz Tabulka 2, Graf 1). Nejvíce Rusů žije v Lotyšsku (28,5 %). Před druhou světovou válkou tvořil podíl Rusů v Litvě přibližně 3 %, v Lotyšsku 10 % a Estonsku 8 %. Jejich dnešní vysoký podíl je následkem přistěhovalectví v sovětské éře, kdy jich mnoho přicházelo za prací v rostoucím průmyslu. Populace etnických Rusů je soustředěna hlavně ve velkých městech, v Tallinnu tvoří 47 % obyvatel, v Rize 43,7 % a ve Vilniusu asi jednu pětinu. Další národnostní skupiny přítomné v Pobaltí jsou Poláci, Židé, Tataři, Němci a národy bývalého Sovětského svazu.

Tabulka 2: Národnostní struktura v pobaltských zemích

Litva (2001)		Lotyšsko (2006)		Estonsko (2006)	
Národnost (%)					
Litevci	83,4	Lotyši	59,0	Estonci	68,6
Poláci	6,7	Rusové	28,5	Rusové	25,7
Rusové	6,3	Bělorusové	3,8	Ukrajinci	2,1
Bělorusové	1,2	Ukrajinci	2,5	Bělorusové	1,2
Ukrajinci	0,7	Poláci	2,4	Finové	0,8
Ostatní	1,7	Litevci	1,4	Ostatní	1,6
		Ostatní	2,4		

Zdroj: www.std.lt, www.csb.lv, www.stat.ee

Graf 1: Národnostní struktura v pobaltských zemích



Zdroj: www.std.lt, www.csb.lv, www.stat.ee

Litevci jsou z pobaltských národů nejvíce rozptýleni po světě, což je důsledek emigrace z politických a ekonomických důvodů v 19. a 20. století a krvavé historie druhé světové války. V zahraničí žijí více než tři miliony Litevců včetně 800 000 v USA, převážně v Chicagu. Další komunity jsou v Kanadě, Jihoafrické republice, Velké Británii a Austrálii. Kolem 200 000 Lotyšů a přibližně 80 000 Estonců žije

v západních zemích a dalších zhruba 60 000 Estonců v Rusku (Williams, Hermann, Kemp 2004).

4.2.2 Socioekonomické podmínky

Začlenění pobaltských republik do Evropské unie a NATO v roce 2004 poskytlo větší možnosti pro rozvoj ekonomik nových členských států. V dlouhodobém pohledu to znamená nové možnosti plynoucí ze začlenění do širších mezinárodních uskupení, zejména v oblasti ekonomického rozvoje, využití jednotného a stabilního trhu, volného pohybu zboží, služeb, kapitálu a pracovní síly.

Vyhlášení nezávislosti v roce 1991 neznameno automatickou nezávislost ekonomiky. Téměř padesát let byly pobaltské republiky integrovanou součástí Sovětského svazu, závislé na surovinách, palivu, energii a po obnovení nezávislosti musely velmi rychle rozvíjet samostatnou ekonomiku. Nejdůležitějším úkolem byla transformace plánované ekonomiky na tržní a její liberalizace, privatizace hospodářských subjektů.

Hospodářský vývoj v Pobaltí čelil po znovuzískání státní nezávislosti značnému ekonomickému propadu. V roce 1993 došlo k obratu a oživení pokračovalo během druhé poloviny devadesátých let. Konec devadesátých let přinesl hospodářskou recesi, příčinou byla ruská finanční krize v roce 1998. Od roku 2000 všechny tři pobaltské ekonomiky opět rostly (viz Tabulka 3). Tempo růstu v Lotyšsku patří mezi nejvyšší v celé Unii.

Tabulka 3: Reálný růst HDP (%) v pobaltských zemích v letech 1997–2006

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Litva	8,5	7,5	-1,5	4,1	6,6	6,9	10,3	7,3	7,6	7,5
Lotyšsko	8,4	4,7	3,3	6,9	8,0	6,5	7,2	8,7	10,6	11,9
Estonsko	11,1	4,4	0,3	10,8	7,7	8,0	7,1	8,1	10,5	11,4

Zdroj: www.epp.eurostat.ec.europa.eu

Stálý růst hrubého domácího produktu (HDP) na jednoho obyvatele dokumentuje Tabulka 4. V roce 2005 dosáhl podíl HDP na jednoho obyvatele v Estonsku 8 200 EUR, v Litvě 6 040 EUR a Lotyšsku 5 600 EUR (v České republice 9 700 EUR).

Tabulka 4: Vývoj HDP na obyvatele v pobaltských zemích v letech 1995–2005

(v EUR)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Litva	1 356	1 778	2 445	2 808	2 906	3 545	3 894	4 329	4 761	5 276	6 040
Lotyšsko	1 506	1 789	2 221	2 453	2 852	3 580	3 957	4 238	4 290	4 800	5 600
Estonsko	1 985	2 568	3 104	3 557	3 790	4 329	4 884	5 490	6 002	6 900	8 200

Zdroj: www.epp.eurostat.ec.europa.eu

Ukazatel HDP na obyvatele má daleko širší využití, než je pouhé srovnávání vyspělosti jednotlivých zemí. Stejný ukazatel používá například i Evropská unie při rozdělování příspěvků z evropských fondů. Rozdělování probíhá tak, že zemím v nichž je HDP na obyvatele vyšší, náleží nižší příspěvky z evropských fondů, a naopak. Index změny HDP činil v roce 2005 oproti roku 1995 u Lotyšska 3,4, u Estonska 3,9 a u Litvy dokonce 4,2. V případě HDP podle parity kupní síly dosahuje index změny mezi roky 2005 a 1995 hodnoty 2,2 v případě Litvy a Lotyšska, v Estonsku je hodnota 2,5.

Nezaměstnanost vykazuje v posledních pěti letech mírně klesající tendenci. EUROSTAT uvádí za rok 2005 míru nezaměstnanosti v Litvě 8,3 %, v Lotyšsku 8,9 % a v Estonsku 7,9 %. Jde však o nezaměstnanost registrovanou na Úřadech práce. Skutečná nezaměstnanost přesahuje 10 % (www.mzv.cz). Všechny tři pobaltské země mají v posledních letech stabilní měnu (inflace v roce 2005 činila v Litvě 2,7 %, v Lotyšsku 6,9 %, v Estonsku 4,1 %). Díky stabilní měně má Litva všechny předpoklady k tomu, aby byla mezi prvními zeměmi, které přijmou Euro. Oficiální vládní plán konvergence počítá s přijetím evropské měny nejpozději do roku 2008 (www.mzv.cz).

Během devadesátých let došlo v Pobaltí k poklesu významu zemědělství a částečně i průmyslu a k nárůstu významu služeb. Zaměstnanost v jednotlivých sektorech v roce 2004 uvádí Tabulka 5.

**Tabulka 5: Zaměstnanost v pobaltských zemích dle jednotlivých sektorů
v roce 2004**

	Zaměstnanost (2004)		
	primér (%)	sekundér (%)	terciér (%)
Litva	16,3	28,3	55,4
Lotyšsko	13,3	27,2	59,5
Estonsko	5,4	35,1	59,5

Zdroj: www.bfs.admin.ch

Zemědělství má v pobaltských republikách větší význam než v České republice. Zejména v Litvě hraje mimořádnou úlohu z několika důvodů. I když stále klesá počet obyvatelstva zaměstnaného v tomto sektoru (před deseti lety to byla čtvrtina obyvatelstva), dnešních 16,3 % zaměstnaných je stále vysoký počet a převyšuje zvyklosti v Evropě. V Litvě žije na venkově 32,8 % obyvatel (narozdíl od Evropské unie, kde je podíl venkovského obyvatelstva 17,5 %). V Evropské unii se v průměru jen 5 % populace zabývá zemědělstvím (www.mzv.cz). V rostlinné výrobě dominuje pěstování obilovin, následované cukrovkou, bramborami, zeleninou a lnem. V živočišné výrobě je rozšířen chov skotu, prasat a drůbeže, v Estonsku ještě navíc chov ovcí a koz a v Litvě chov koní.

Všechny tři země mají obecně nedostatek přírodních zdrojů s výjimkou dřeva. Estonsko a Lotyšsko mají ve svých mokřadech užitečné zásoby rašeliny, Estonsko má navíc hořlavé břidlice, které se těží na severovýchodě země. Litva má ropnou rafinerii a omezené zásoby ropy, ale téměř všechna ropa a plyn se musí dovážet.

Elektrická energie v Estonsku je získávána téměř výhradně z tepelných elektráren (99 %), v Lotyšsku převažují hydroelektrárny (68 %). Oba státy jsou bez atomových elektráren. Naopak jaderná energetika dominuje v Litvě. Jediná atomová elektrárna Ignalina na východě země pokrývá téměř 75 % spotřeby elektřiny ve státě, což v tomto ohledu řadí Litvu na první místo na světě (Miškovský 2002). Tato jaderná elektrárna vyráběla ve dvou reaktorech 1 500 MW elektrické energie. Vyrábí tak proud za podstatně nižší výrobní náklady, než je světový standard. Podmínkou uzavření kapitoly Energetika, v přístupových jednáních před vstupem do EU byl souhlas s uzavřením Ignaliny, elektrárny černobylského typu. První reaktor byl proto odstaven k 1. 1. 2005, druhý blok má být uzavřen v roce 2009. Jde o politické rozhodnutí, nikoliv technickou nezbytnost. Litva tak bude muset ve spolupráci s odborníky hledat

alternativní plán, jak situaci vyřešit, aby měla co nejmenší hospodářský a sociální dopad (www.mzv.cz).

Z průmyslových odvětví je nejdůležitější potravinářství, následované strojírenským, dřevozpracujícím, textilním a ve velkých městech i chemickým průmyslem.

Nejdůležitějšími obchodními partnery pro Litvu jsou ve vývozu Německo, Lotyšsko, Rusko, Francie, Švédsko a v dovozu Rusko, Německo, Polsko, Nizozemsko a Dánsko. Nejvýznamnějšími obchodními partnery Lotyšska jsou ve vývozu Velká Británie, Německo, Švédsko, Litva a Estonsko a v dovozu Německo, Litva, Rusko, Estonsko a Finsko. Hlavními obchodními partnery Estonska jsou ve vývozu Finsko, Švédsko, Německo a Lotyšsko a v dovozu Finsko, Švédsko, Německo a Rusko (www.answers.com, www.exporter.ihned.cz, www.mzv.cz).

Všechny pobaltské republiky jsou hodnoceny jako země s velkou mírou hospodářské svobody. Americká Heritage Foundation, která každoročně publikuje tento žebříček, zařadila Litvu na 23. místo. Ačkoliv jde o místo relativně prestižní, o jedno místo si oproti předchozímu roku pohoršila. Na 1. místě je tradičně Hong Kong, Lotyšsko je na 39. místě, na které v posledních dvou letech kleslo z 28. místa. Estonsko je na 7. místě, i když je toto umístění velmi dobré, kleslo ze 4. místa v roce 2004 (Česká republika se umístila na 21. místě) (www.heritage.org).

4.3 Realizační předpoklady

4.3.1 Doprava

Všechny tři pobaltské republiky mají strategickou zeměpisnou polohu, která je předurčuje k roli tranzitní země. Litva má příznivou polohu mezi západem a východem. V souvislosti se vstupem do Evropské unie vzrostl význam Litvy jako tranzitního území mezi zeměmi SNS a Evropskou unií. Litva je též důležitým tranzitním územím mezi Ruskem a Kaliningradskou enklávou. V současné době se zde realizují projekty, které mají na jedné straně usnadnit Litvě a vůbec pobaltským zemím přístup do zemí západně od Litvy.

Dálnice Via Baltica by měla spojit Varšavu s Kaunasem, Rigou, Tallinnem a Helsinkami. Ačkoliv se mluví o dálnici, většina úseků je jen široká silnice s jedním jízdním pruhem. Litevská vláda si stěžuje, že polská strana nevěnuje tomuto spojení patřičnou pozornost, ale pro Polsko není budování silnic na východě země prioritou.

Další hlavní tepny pro mezinárodní silniční dopravu jsou označovány jako Via Hanseatica a Latgalská magistrála. Investiční prostředky jsou soustředěny především na severojižní Via Balticu, jejíž posílení je z části financováno i z prostředků Evropské unie (www.viabaltica.org, www.transport.lv).

Oblíbeným způsobem přepravy pro turisty je zapůjčení automobilu. Nejsnazší je pronajmout si auto v hlavních městech, ale menší pobočky jsou i mimo metropole. Hlavní mezinárodní společnosti pronajímající auta jsou např. Avis, Hertz, Europcar a Budget. Dovolují vyzvednout auto v jednom městě a vrátit v jiném (www.latviatourism.lv, www.tourism.ee). Moje osobní zkušenost s půjčením vozu v menší autopůjčovně Autorenta ve Vilniusu byla velice dobrá. Všechny nezbytné formality jsme vyřešili prostřednictvím e-mailové komunikace. Pronájem auta na 14 dní v roce 2005 stál 365 EUR.

Železniční síť je v Pobaltí výrazně řidší než v České republice. Převažuje tu 1 524 mm široký, tzv. sovětský rozchod (o 89 mm širší než evropský). V Litvě je důležitá tranzitní přeprava nákladů, umožňující spojení přístavu Klaipėda s Běloruskem, Ruskem a Ukrajinou. Napojením na evropskou železnici je úsek 22 km ze Šeštokai na hranice s Polskem, kudy jezdí mezinárodní osobní vlak Baltic Express z Tallinnu do Varšavy (www.mzv.cz). Lotyšské železnice jsou nejvíce využívány pro dopravu zboží mezi Ruskem a Baltským mořem, kde se nacházejí dva lotyšské přístavy Ventspils a Liepāja. Základním železničním uzlem je hlavní město Riga (www.transport.lv). V Estonsku je železniční doprava kromě tranzitu zboží a ropy z Ruska do přístavů využívána málo. Již delší dobu existuje projekt Rail Baltica, který by měl propojit Berlín a Varšavu s Kaunasem, Rigou a Tallinnem nově vybudovanou tratí evropského rozchodu. Práce se mají zahájit v roce 2008 a budou také z velké části financovány z prostředků Evropské unie (www.mzv.cz, www.exporter.ihned.cz).

Mezinárodní letiště jsou ve Vilniusu, Rize a Tallinnu, dále v litevském Kaunasu a Palanze a v lotyšské Liepāji a Ventspils. Vývoj počtu cestujících leteckou dopravou, kteří využili letiště v hlavních městech uvádí Tabulka 6 a Graf 2. Nejvýznamnějším leteckým uzlem celého Pobaltí je mezinárodní letiště v Rize, které zaznamenalo obrovský nárůst počtu cestujících v posledních letech. Způsoben byl jednak vstupem do Evropské unie, ale také investicemi do stavby nového terminálu a rozšířením kapacity letiště. V roce 2004 se zvýšil počet pasažérů o 49 % a v roce 2005 o 77 % v porovnání s rokem předchozím (www.riga-airport.com). V Pobaltí operuje několik leteckých společností např. Lithuanian Airlines a její dceřinná společnost Air Lithuania,

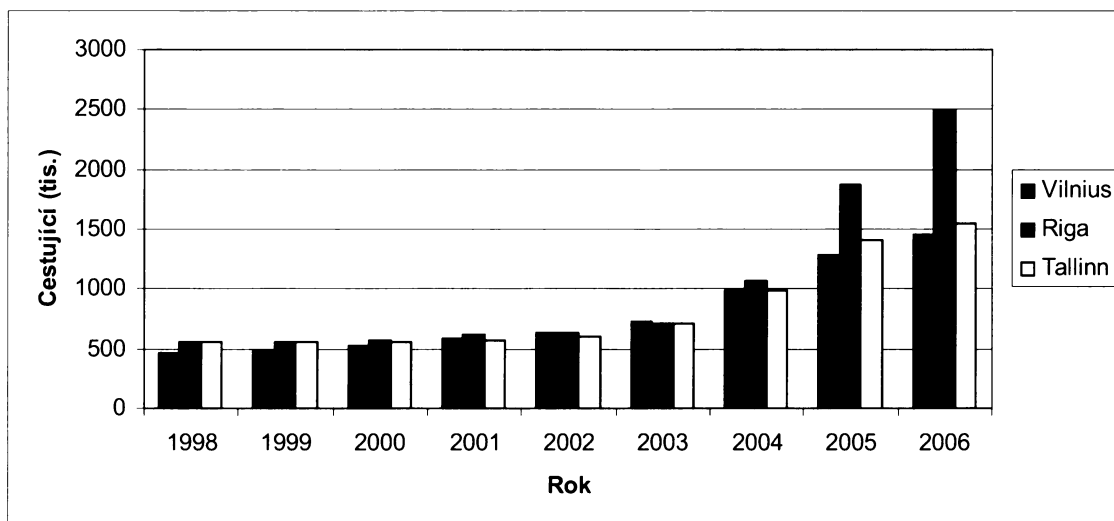
Air Baltic, Estonian Air, EasyJet a Ryanair (nízkonákladové společnosti) (www.azworldairports.com, www.transport.lv).

Tabulka 6: Vývoj počtu cestujících (tis.) leteckou dopravou v letech 1998–2006

Letiště	Cestující leteckou dopravou (tis.)								
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Vilnius	462	481	522	584	635	720	994	1 282	1 451
Riga	555	562	574	623	633	712	1 060	1 878	2 495
Tallinn	563	551	560	573	606	716	997	1 401	1 542

Zdroj: www.vilnius-airport.lt, www.riga-airport.com, www.tallinn-airport.ee

Graf 2: Vývoj počtu cestujících (tis.) leteckou dopravou v letech 1998–2006



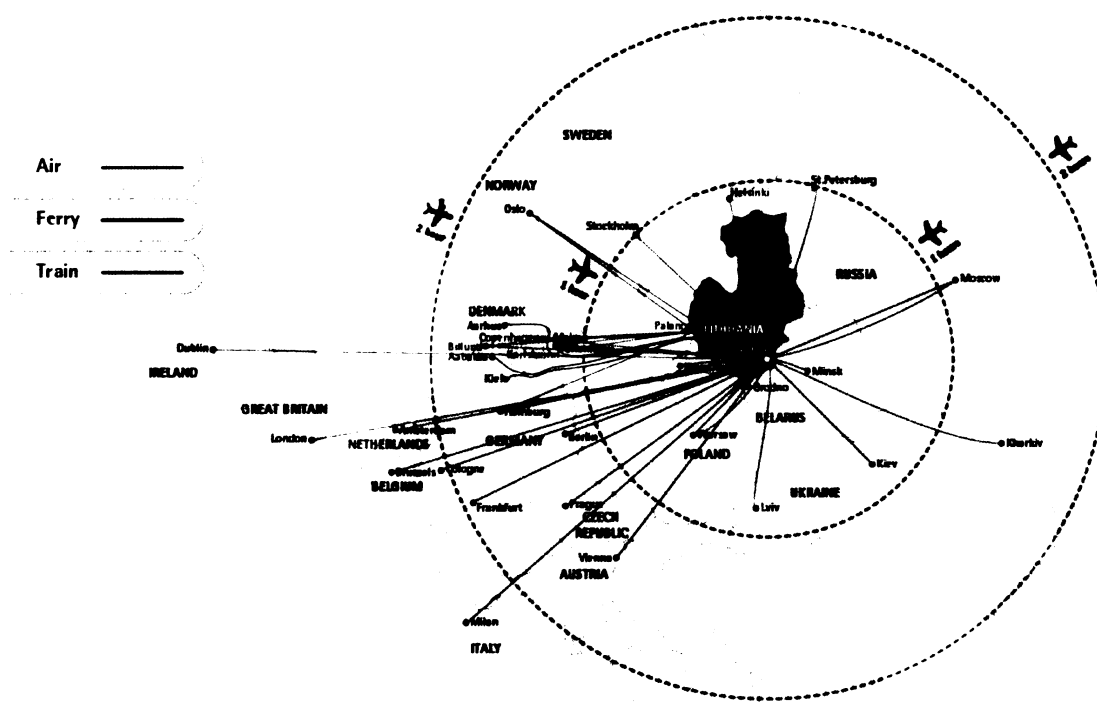
Zdroj: www.vilnius-airport.lt, www.riga-airport.com, www.tallinn-airport.ee

Nejdůležitějším přístavem v Litvě je Klaipėda. Nezamrzající přístav, který má pro Litvu značný ekonomický a dopravní význam. Klaipėda má pravidelné spojení s přístavy v Německu, Polsku, Dánsku a Švédsku (www.mzv.cz). V Lotyšsku existuje nepříliš významná osobní lodní doprava, kterou představují pravidelné linky z Liepāje, Rigy a Ventspilsu do Švédska a Německa. Naopak zásadní význam, z pohledu nákladní dopravy a ekonomiky Lotyšska vůbec, mají tři největší přístavy - Ventspils, který se z hlediska objemu přepraveného nákladu řadí dlouhodobě k největším přístavům Baltského moře, dále Rižský obchodní přístav a přístav v Liepāje. Význam přístavů je dán vhodnou geografickou polohou a příznivými podmínkami (nezamrzající moře). Přístavy jsou využívány především k tranzitu ruské ropy (Ventspils) a surovin ze zemí SNS do Evropy i dalších částí světa (www.transport.lv). V Estonsku představuje lodní

doprava slibné odvětví. Spojení s Helsinkami prostřednictvím trajektů funguje vícekrát za den a existuje i spojení s dalšími evropskými přístavy. Lodní dopravu může ovlivnit počasí, protože Finský záliv při výjimečných zimách zamrzá (www.exporter.ihned.cz).

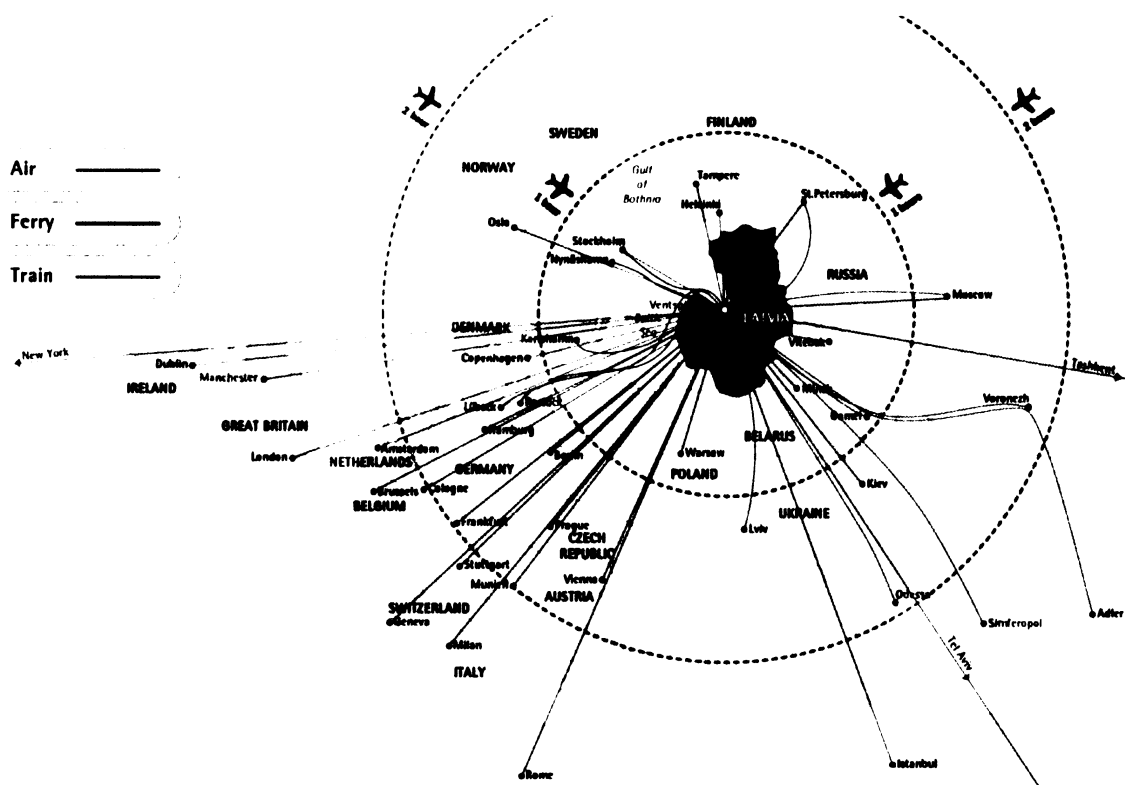
Dopravní dostupnost jednotlivých pobaltských států je patrná na přehledných Obrázcích 5, 6 a 7. Červeně jsou znázorněny letecké spoje, kružnice vyznačují přibližnou délku letu. Modrá barva poukazuje na hlavní trajektové trasy a světle fialová barva je určena železničním tahům.

Obrázek 5: Dopravní dostupnost Litvy



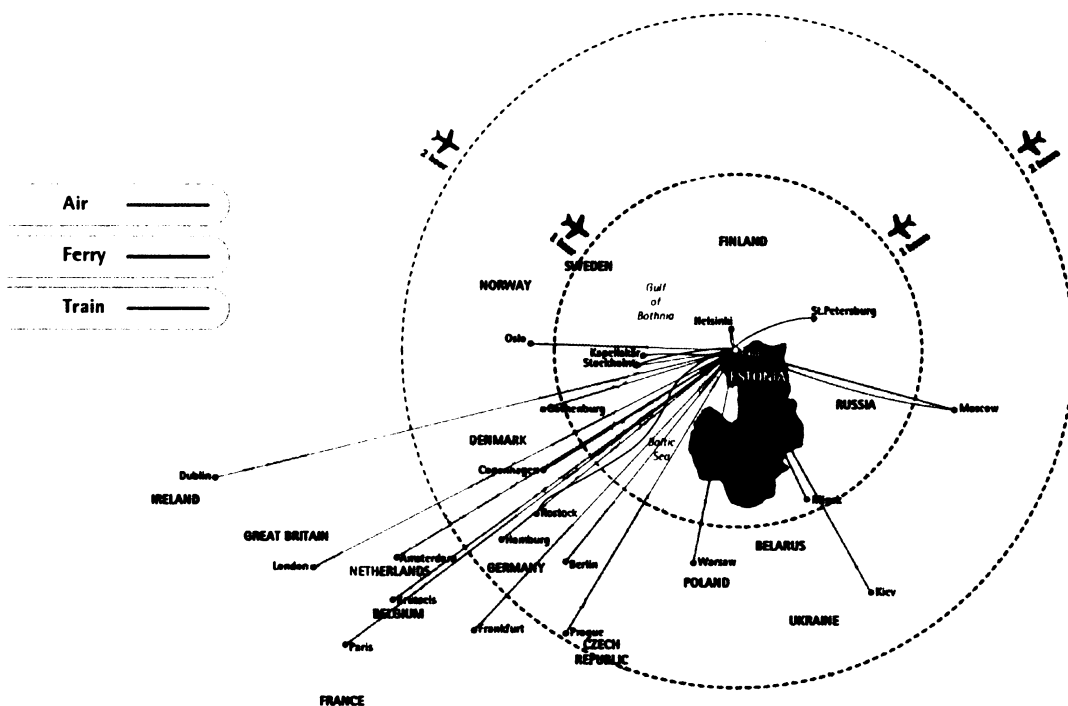
Zdroj: www.visitbaltics.org

Obrázek 6: Dopravní dostupnost Lotyšska



Zdroj: www.visitbaltics.org

Obrázek 7: Dopravní dostupnost Estonska



Zdroj: www.visitbaltics.org

4.3.2 Ubytovací a stravovací zařízení, služby

Oblast Pobaltí umožňuje využít širokou škálu ubytovacích a stravovacích kapacit, které jsou svou kvalitou vyhovující, především v hlavních turistických regionech. Možnosti ubytování jsou v hotelech ve všech cenových kategoriích a dále v hostelech a v kempech. Nejrozvinutější síť hostelů má Estonsko, následované Litvou a naopak Lotyšsko jich má velmi málo (Williams, Hermann, Kemp 2004). Jedním z nejatraktivnějších typů ubytování v Pobaltí je pobyt v soukromí, na farmách, venkovských statcích či chalupách situovaných na venkově i na pobřeží (www.celotajs.lv).

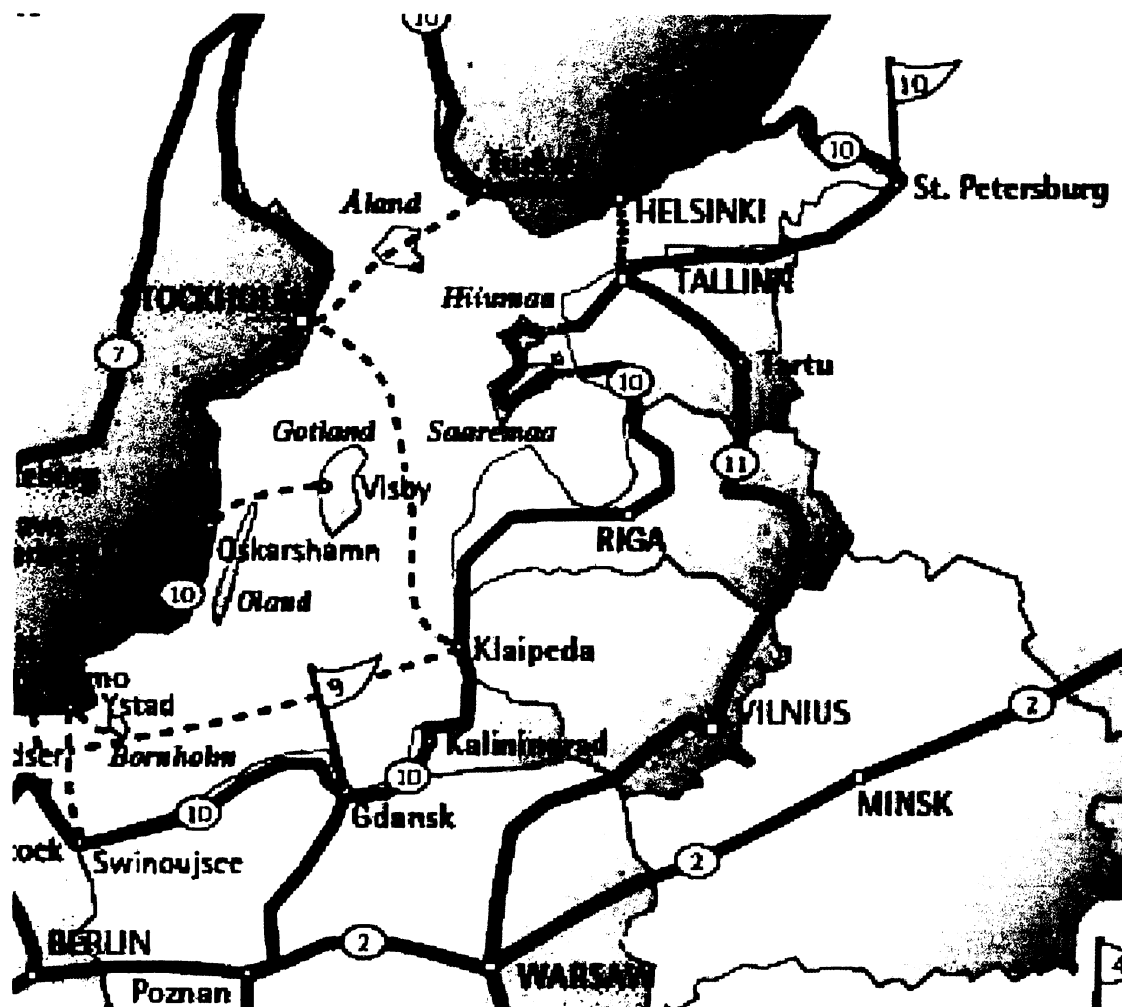
Stravovací služby jsou také mnohem rozvinutější v hlavních městech a turisticky atraktivních lokalitách. Naopak v některých venkovských oblastech či menších městech je obtížné najít jakékoli místo, kde by se dalo najíst. Důvodem je finanční situace obyvatel, kteří zde žijí a nemohou si dovolit stravovat se mimo domov (Williams, Hermann, Kemp 2004).

Podrobněji o ubytovacích zařízeních bude pojednáno v následující kapitole číslo 5 Vývoj a struktura cestovního ruchu v Pobaltí.

Díky vhodným fyzicko-geografickým podmínkám je oblast Pobaltí vhodná pro cykloturistiku a lázeňství.

Rovinatý charakter v pobaltských zemích umožňuje nenáročnou cykloturistiku. Přes Pobaltí vedou dvě trasy sítě Eurovelo (číslo 10 a 11, viz Obrázek 8). První trasa je okruh kolem Baltského moře (Baltic Sea Cycle Route – Hansa circuit, celková délka 7 980 km), který prochází přes Narvu–Tallinn–Hiiumaa–Saaremaa–Pärnu–Rigu dále pokračuje přes Liepāju–Klaipėdu a Kurskou kosu. Druhá trasa je součástí East Europe Route (Nordkapp–Athény, celková délka 5 984 km) a protíná tato města: Tallinn–Tartu–Rēzekne–Daugavpils–Vilnius–Lazdijai. Nepracovanější síť národních a lokálních cyklotras má Estonsko (www.ecf.com, www.lotyssko.skandinavie.cz).

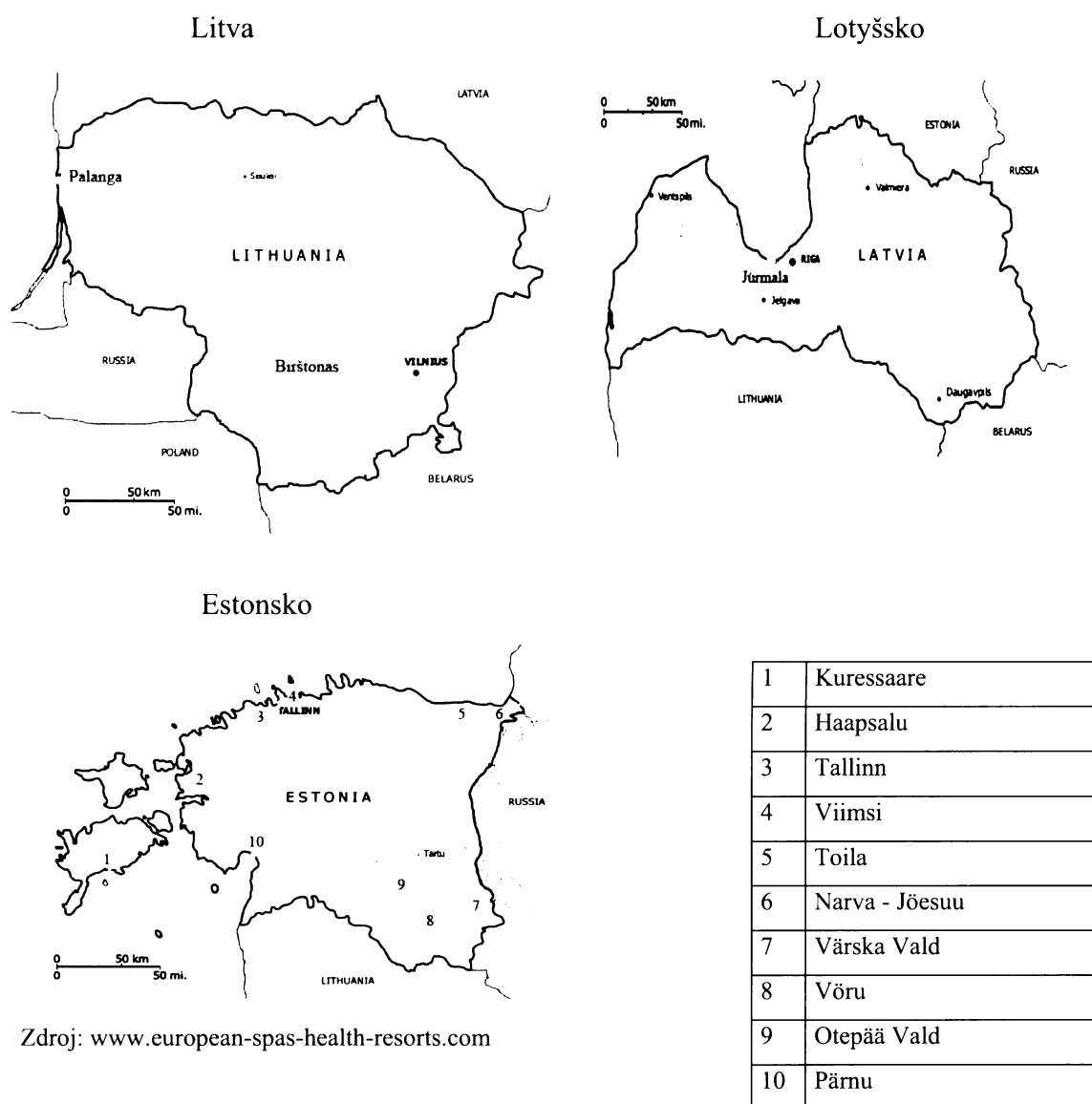
Obrázek 8: Cyklistická síť Eurovelo



Zdroj: www.ecf.com

Lázeňství představuje pro oblast Pobaltí značný potenciál pro rozvoj cestovního ruchu. Evropská lázeňská asociace uvádí nejvýznamnější centra vhodná pro lázeňství v jednotlivých pobaltských zemích. V Litvě jsou to Birštonas a Palanga, v Lotyšsku Jūrmala a v Estonsku deset center (viz Obrázek 9).

Obrázek 9: Lázeňská centra v pobaltských zemích



Zdroj: www.european-spas-health-resorts.com

4.3.3 Ostatní zařízení

Ostatní zařízení pro turisty jako jsou kluby, sportovní zařízení a zábavní centra jsou situována především v hlavních městech a přímořských letoviscích. Pobaltské metropole hostí bohatý repertoár festivalů a koncertů, počínaje vážnou hudbou, přes folk, pop a konče rockem. Litva je proslulá Mezinárodním divadelním festivalem ŽIVOT a Mezinárodním festivalem jazzu, který se každoročně koná v Kaunasu (Williams, Hermann, Kemp 2004). Největší pobaltské město Riga je také hlavním centrem zábavy a nočního života (www.riga.lv). V Estonsku je Tallinn velice oblíbeným místem k noční zábavě a pití alkoholu, především pro Skandinávce. Dají se zde ovšem v hojné míře najít také různé kluby a sportovní centra. V menších městech je

výběr omezen, převládá zde hlavně nabídka sportu a venkovních atraktivit (www.tourism.tallinn.ee).

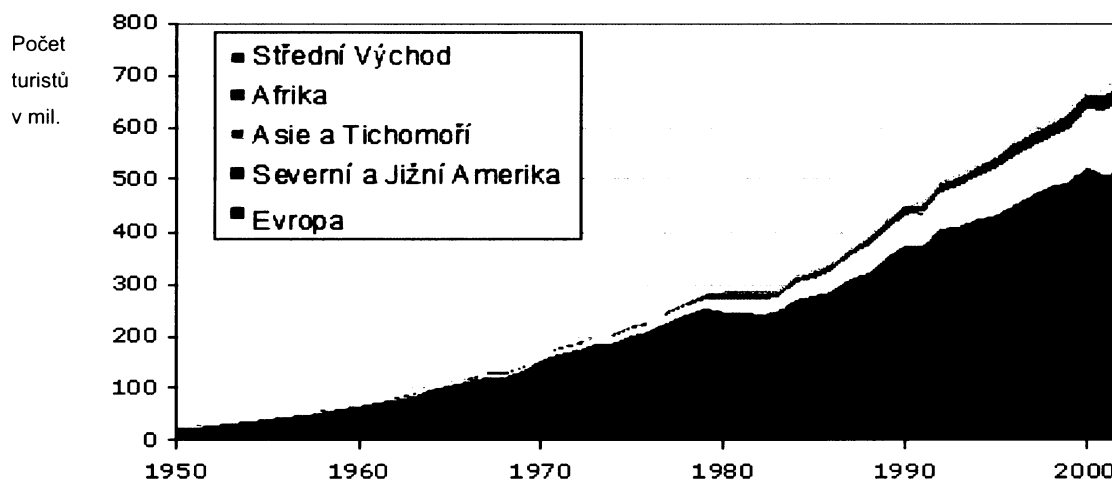
5. VÝVOJ A STRUKTURA CESTOVNÍHO RUCHU V POBALTÍ

5.1 Postavení pobaltských zemí v evropském a světovém cestovním ruchu

Význam cestovního ruchu zaznamenává značný rozvoj až po druhé světové válce, zejména v posledních dvaceti letech. Podle údajů UNWTO došlo mezi lety 1950 až 2005 k nárůstu počtu zahraničních turistů z pouhých 25 milionů na téměř 807 milionů, je to více než třicetinásobný nárůst. To koresponduje s průměrným ročním nárůstem o 6,5 %. V roce 2006 dosáhl počet mezinárodních příjezdů 842 milionů. Nebývalý růst tohoto odvětví svědčí o jeho významu, který významně napomohl k hospodářskému oživení ekonomik celé řady zemí světa.

Z hlediska příjezdového cestovního ruchu dominovala těsně po válce Evropa (viz Graf 3), která s 66% podílem představovala nejnavštěvovanější region světa. Druhou nejvýznamnější destinací byla Amerika (především Severní) téměř s 30% podílem. Význam Afriky na poli světového cestovního ruchu je doposud velmi malý, s počtem 37,3 milionů příjezdů (4,6 % z celkového podílu) v roce 2005 se řadí na poslední místo v rámci kontinentů světa. Největší dynamiku růstu vykazuje region Asie a Tichomoří. Počet turistů se v průběhu 90. let zdvojnásobil na téměř 100 milionů a v roce 2005 činil 155,4 milionů (19,2 % z celkového podílu příjezdového cestovního ruchu).

Graf 3: Vývoj počtu zahraničních turistů ve světě v letech 1950–2004

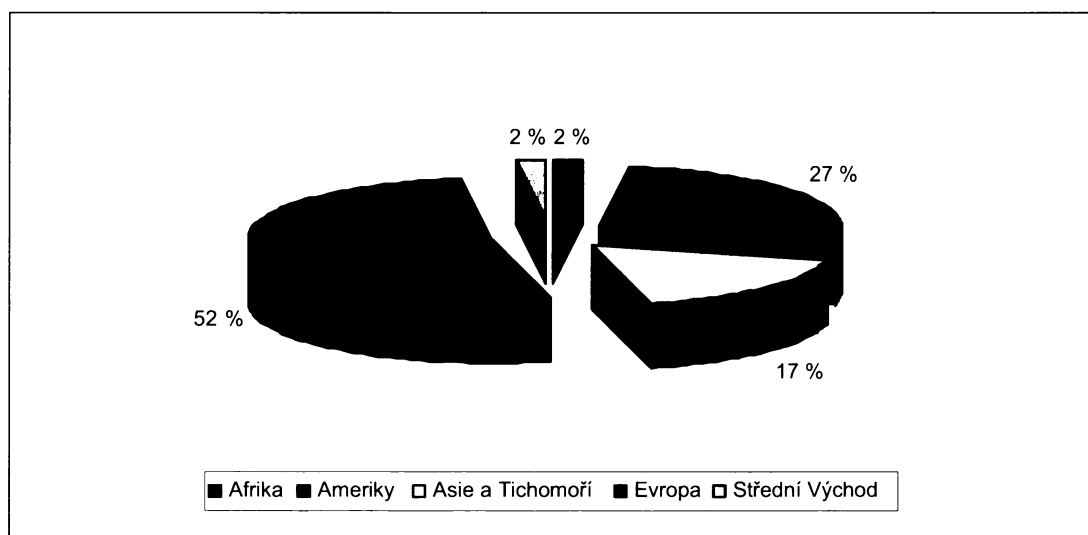


Zdroj: www.unwto.org

V posledních pěti letech dynamicky roste také oblast Středního Východu. Největší návštěvnost si však po více než 50 let udržela Evropa. Té dnes náleží 55% podíl na počtu zahraničních turistů ve světě. Je to dáno především vysokou životní úrovní většiny Evropanů, výhodnými ekonomickými podmínkami, kvalitní turistickou infrastrukturou a také politickou stabilitou.

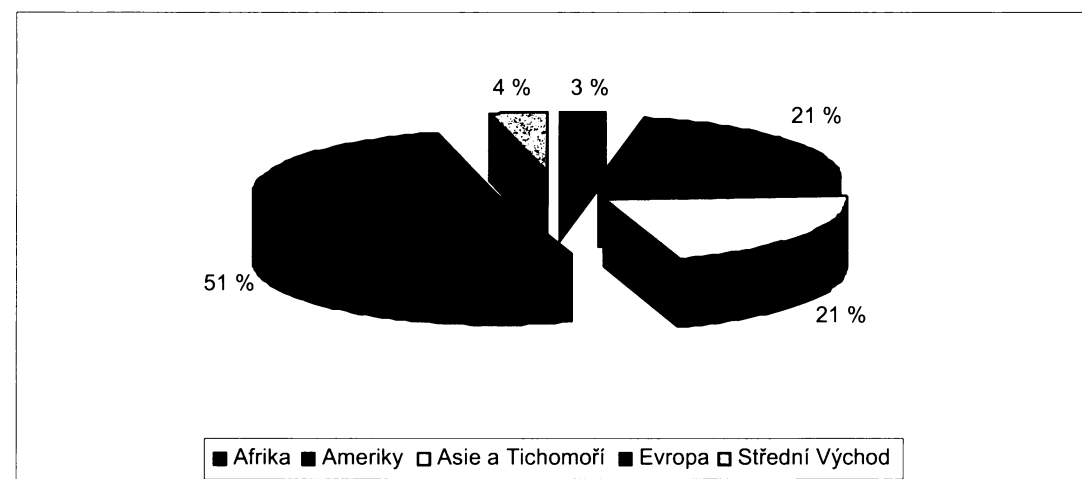
Následující Grafy 4 a 5 vystihují vývoj rozdělení devizových příjmů dle oblastí světa v roce 1991 a 2005. Stále rostoucí zájem o region Asie (jižní a východní) a Tichomoří se projevuje rostoucím podílem z hlediska mezinárodních příjmů. Dochází tak k poklesu tradičních turistických oblastí jako jsou Evropa a Severní Amerika.

Graf 4: Rozdělení devizových příjmů dle oblastí světa v roce 1991



Zdroj: www.unwto.org

Graf 5: Rozdělení devizových příjmů dle oblastí světa v roce 2005

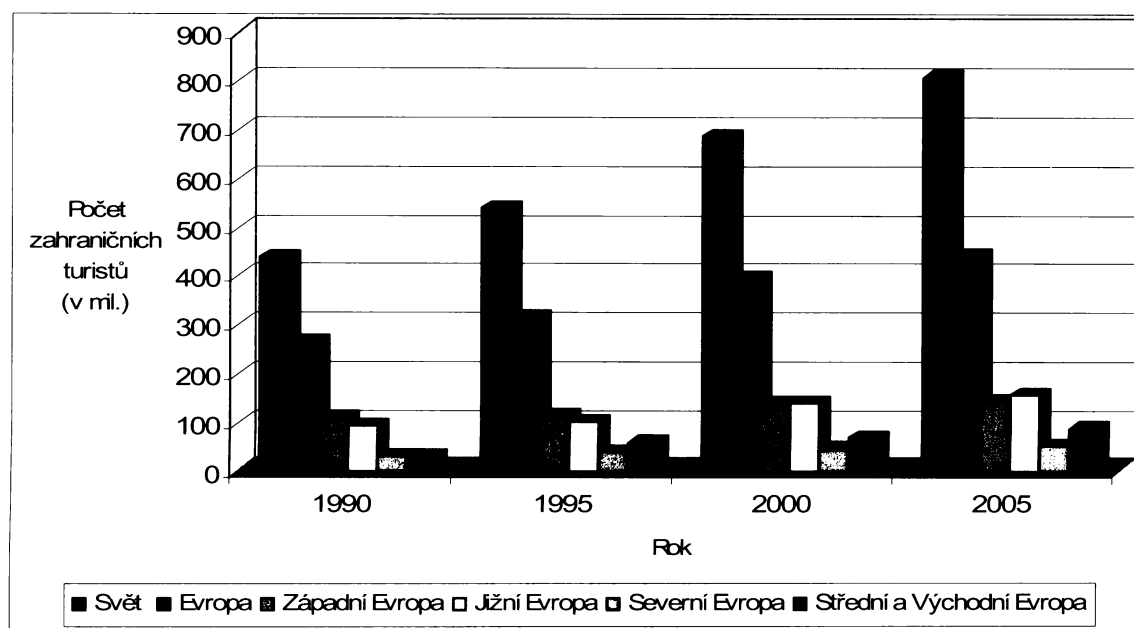


Zdroj: www.unwto.org

Přesto došlo mezi lety 1995 až 2005 také v Evropě k velkému nárůstu počtu zahraničních turistů. Během zmíněného období navštívilo evropský kontinent o více než 130 milionů turistů více. Velký nárůst zaznamenala také Střední a Východní Evropa. V souvislosti s pádem železné opony dochází od počátku 90. let k obrovskému růstu příjezdového cestovního ruchu v postkomunistických zemích. UNWTO uvádí, že zatímco v roce 1950 pouze 15 destinací obsáhlo 88 % všech mezinárodních příjezdů, v roce 1970 byl podíl již 75 % a v roce 2005 klesl na 57 %, důvodem je „objevení“ nových destinací na poli cestovního ruchu.

Z Grafu 6 je patrné, že region Střední a Východní Evropa vykazuje stále rostoucí trend v oblasti incomingového cestovního ruchu. UNWTO právem předpokládá, že se cestovní ruch v oblasti Východní a Severní Evropy stane do roku 2020 nejrychleji rostoucím v porovnání s ostatními regiony v rámci Evropy.

Graf 6: Vývoj počtu příjezdů zahraničních turistů ve světě a v Evropě v letech 1990–2005



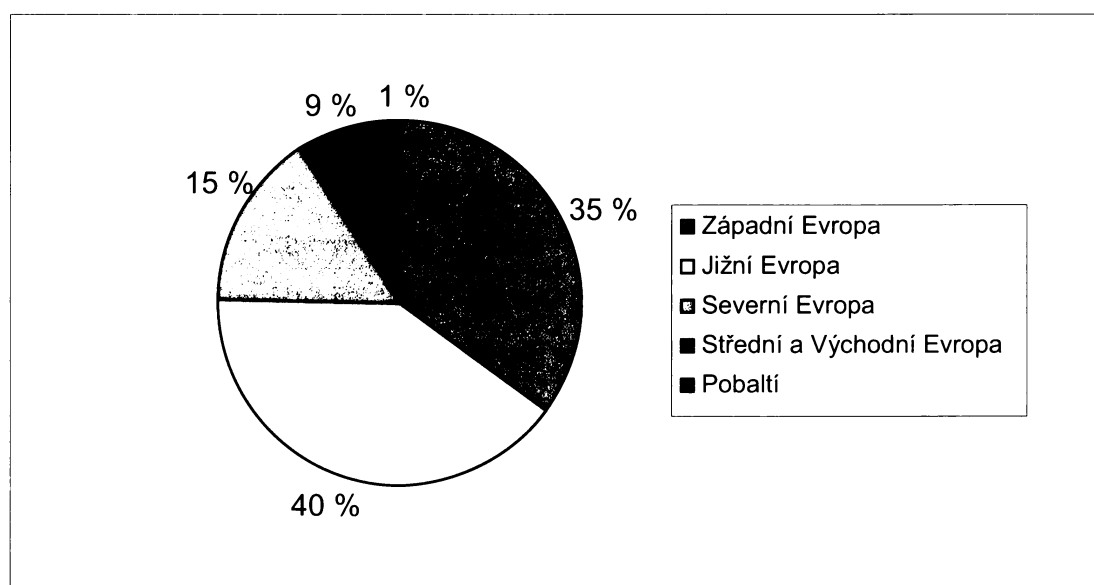
Zdroj: www.unwto.org

Jedním z důvodů, které stojí za rozmachem cestovního ruchu ve výše zmíněné oblasti je, že se jednalo o nové, dosud západními turisty „neobjevené“ země. Dalším pozitivním vlivem je neustálý růst průměrné úrovně vzdělanosti obyvatel. Při plánování dovolené bude důležitou úlohu hrát rostoucí role umění, kultury a historie. Díky politické stabilitě, pocitu bezpečnosti, přírodním zajímavostem, kulturně-historickým

památkám a příznivým cenám můžeme očekávat, že poroste poptávka po destinacích Střední a Východní Evropy včetně Pobaltí.

Devizové příjmy z cestovního ruchu v rámci Evropy tvořily v pobaltských zemích v roce 2005 necelé 1 %. V porovnání s ostatními giganty na poli evropského cestovního ruchu je tento podíl téměř zanedbatelný. Je třeba vzít v úvahu, že pobaltský region je tvořen třemi, rozlohou malými zeměmi, které se svou okrajovou polohou a chladnějším podnebím nemohou srovnávat se státy, které jsou lokalizovány v oblasti Středomoří.

Graf 7: Rozdělení devizových příjmů z cestovního ruchu v evropských regionech v roce 2005



Zdroj: www.unwto.org

5.2 Historický vývoj cestovního ruchu v pobaltských zemích

Kořeny rozvoje cestovního ruchu v Pobaltí sahají až do 19. století. Podobně jako na mnoha jiných místech v Evropě, také zde byly počátky cestovního ruchu spjaty s lázeňským cestovním ruchem. Důraz byl kladen na mořské koupele a přímořský vzduch, minerální prameny a bahenní koupele. Poté, co byly objeveny terapeutické účinky mořského bahna v okolí města Haapsaly, se Estonsko v souladu s trendy lázeňského cestovního ruchu stalo pro návštěvníky primární atrakcí. Následně byly městským lékařem Carlem Abrahamem Hunniusem postaveny první lázně, které se ihned po otevření v roce 1825 staly populární pro ruskou aristokracii (včetně ruského

cara Nikolaje II.), intelektuály a umělce, stejně také pro místní pobaltské Němce. Tento zájem vedl k růstu podobných lázní v průběhu celého 19. století, v Pärnu (1838), Saaremaa (1840) a Narva-Joesuu (1872) (www.balticsww.com). V dnešní době je lázeňský cestovní ruch v Lotyšsku upřednostňován především zámožnými Rusy. V porovnání cen s Moskvou či Petrohradem je Lotyšsko levné, životní úroveň je poměrně vysoká a ruský jazyk není v Jürmale nevíтан. Estonské lázně jsou žádaným místem pro finské a švédské turisty, někteří vyhledávají relaxaci či léčbu, jiní pouze ubytování blízko moře. Litevské lázně jsou populární pro německé turisty, především v oblasti kolem města Nida, kde německý jazyk často bývá stejně běžný na ulicích jako litevský (www.balticsww.com).

První geopolitická změna, která postihla region Pobaltí, byla 1. světová válka, která měla zásadní dopad na turistický průmysl, především v oblasti zahraničního cestovního ruchu. V zájmu ozdravení poválečného hospodářství přistoupila řada států k ochranářské politice, důsledkem byla určitá administrativní omezení (víza, cla, pasy,...). Dalším faktorem ovlivňujícím rozvoj zahraničního cestovního ruchu byla ve 30. letech světová hospodářská krize, která opět zbrzdila dynamiku jeho rozvoje. I přesto se cestovní ruch nadále stával významnou složkou životního stylu nejen u vyšších a středních tříd obyvatelstva, ale i u pracujících. V meziválečném období se cestovní ruch stává stále důležitější součástí státních ekonomik. Vlivem technologického pokroku dochází k výraznému posunu v oblasti dopravy a následnému vzniku moto- a autoturistiky. V této době se také začíná diferenciací cestovního ruchu do různých forem a druhů (letní, zimní) a hlavně díky stoupajícímu vlivu na platební bilanci turisticky atraktivních států vzrůstá celkový význam tohoto odvětví. Následkem toho roste i význam mezinárodního cestovního ruchu, nutnost řešit jeho problémy na mezinárodní úrovni a vznikají první mezinárodní organizace cestovního ruchu.

Druhá světová válka znamenala pro rozvoj cestovního ruchu drastický útlum, po kterém následoval opět růst a ekonomický rozvoj jeho významu. Evropa byla v tomto období zásadně poznamenána bipolárním politicko-ekonomickým rozdělením trvajícím až do 90. let 20. století. Pobaltské země ztratily svou nezávislost a v roce 1941 se staly součástí socialistický republik Sovětského svazu. Sověti uzavřeli hranice, veškerá mezinárodní ekonomická a kulturní spolupráce byla minimální a striktně kontrolována donucovací sovětskou politikou a opatřeními. Struktura volnočasového

cestovního ruchu, který existoval před 2. světovou válkou byl shledán sovětskými okupanty jako „neproduktivní“ průmysl a jeho smysl byl předefinován buď jako nástroj propagandy nebo jako prostředek ke zotavení pracujících (Hall, Smith, Marciszewska 2006). Turistický průmysl v pobaltských zemích byl přidružen k tuzemskému či vnitřně republikovému domácímu cestování. Cestovní ruch se sice začal na konci 50. let rozvíjet, ale byl organizován sovětskými státními turistickými operátory (např. Inturist, Sputnik). V rámci sovětských socialistických republik byly charakteristické oficiální kulturní, politické a dělnické delegace, které utvářely formu sovětského cestovního ruchu po následujících 30 let. Cestovní ruch se stává nezastupitelnou složkou spotřeby obyvatelstva. Účastní se ho všechny vrstvy společnosti a v období 50. a 60. let je formou dovolené vnímán jako odpočinek po práci. Charakteristická byla stále rostoucí poptávka účastníků a její převis, způsobený nedostatečnou kapacitou zařízení cestovního ruchu. Nárůst poptávky byl vyvolán rostoucím významem užívání osobního automobilu jako levného dopravního prostředku. Technický vývoj však ovlivňuje poptávku i z jiného hlediska, a to díky razantnímu zhoršování životního prostředí v průmyslových aglomeracích.

Impulsem pro mezinárodní cestovní ruch bylo obnovení trajektového spojení z Estonska do Finska v červnu roku 1965. Trajekt Vanemuine plul dvakrát do týdne mezi Tallinnem a Helsinkami a během prvního roku existence přepravil 10 000 cizinců do Estonska na přidělový systém související s dostupností lůžkového prostoru. „Kapitalističtí“ turisté měli dovoleno zůstat pouze ve schváleném ubytování pro mezinárodní hosty a očekávala se od nich i koupě „balíčku“ předem připravené cesty po Tallinnu.

V 70. letech vzrostla segmentace do nejrůznějších forem cestovního ruchu a volný čas se začal rozkládat do období celého roku. Zásadním milníkem pro místní cestovní ruch bylo otevření 829-lůžkového hotelu Viru v roce 1972, jehož výstavba měla kompenzovat rostoucí poptávku po ubytování v Tallinnu, na kterou již hotel Tallinn (otevřen 1963) kapacitně nestačil. Na výstavbě a organizaci provozu se výrazně podílela agentura Inturist a hotel Viru se stal ikonou cestovního ruchu v této oblasti a tomto období (www.viru.ee). Zásluhou rozvoje letecké dopravy se cestovní ruch rozšířil také teritoriálně. 80. léta přinesla výraznější roli rozvojových zemí na mezinárodním trhu cestovního ruchu a hlavním motivačním faktorem účastníků nebyl jen odpočinek, ale touha po změně a netradičním zážitku. I přes rostoucí poptávku zaznamenal cestovní ruch nárůst přebytku nabídky a byl kladen veliký důraz na rozvíjení kvality stravování,

ubytování, ale i sportovních, kulturních a zábavních středisek. Budovala se tzv. komplexní střediska cestovního ruchu.

Po rozpadu Sovětského svazu a opětovném osamostatnění pobaltských zemí, následoval i krach plánovaného hospodářství v roce 1991. Společně s privatizací půdy a budov, dostalo velké množství obyvatel zpět svůj majetek, včetně toho s historickou a kulturní hodnotou (kostely, zámky aj.) a pozemky v oblasti chráněných území. V následujících letech tyto změny zásadně ovlivnily poskytování těchto míst jako turistických atrakcí a ubytovacích zařízení, stejně jako rozvoj a konkurenci mezi místními podniky a pobaltskými i evropskými společnostmi z oblasti cestovního ruchu. Do rozpadu Sovětského svazu byl na celém pobaltském území omezený počet rekreačních zařízení a to převážně těch pro zahraniční turistický ruch. Osamostatněním pobaltských států se výrazně zvýšila životní úroveň a např. v Lotyšsku se počet registrovaných automobilů zvýšil z 380 tisíc na více než 686 tisíc, což otevřelo nové příležitosti lokálnímu autoturismu (Hall, Smith, Marciszewska 2006). Zároveň se tím nabídla větší dostupnost služeb cestovního ruchu mimo oblast velkých měst a zvýšila se konkurence mezi destinacemi a turistickými atrakcemi.

Pro správné pochopení vývoje cestovního ruchu v pobaltských zemích po jejich osamostatnění, při jednání o evropské integraci a následném vstupu do evropských a světových politických struktur, je třeba vnímat souvislosti s vývojem hospodářské a politické situace ve sledovaných regionech. Od roku 1991 vykazovaly všechny tři státy tendence ke svému začlenění zpět do západní (svobodné) Evropy, což z historického hlediska představovalo pouze návrat ke kulturní identitě, která byla těmto zemím nedobrovolně odebrána. Pobaltské země tento faktor velmi zdůrazňovaly, což se ukázalo jako výrazně užitečné a mimořádně důležité pro definici spojování s EU a s dalšími evropskými strukturami. Při volbě správné strategie evropské integrace se stal rozhodujícím regionální a geopolitický vývoj, který přímo determinoval způsob začlenění se po bok ostatních západních zemí. Kromě výrazné orientace na EU bylo třeba obnovovat a upevňovat vztahy s ostatními severskými státy, státy kolem Baltského moře a v neposlední řadě s pobaltskými vnitřními hospodářskými a bezpečnostními strukturami. Tato snaha se následně ukázala jako zásadní pro rychlý vývoj turismu a cestovního ruchu ve všech pobaltských zemích.

Podle reakcí západní Evropy na snahu pobaltských států o začlenění do EU se dá vypořádat určitý despekt, který byl dán jak geopolitickou polohou, tak historickou zkušeností. Jejich hranice s Německem, Skandinávií a Ruskem neposkytovaly dostatečnou míru důvěryhodnosti a vzdálenost regionu od evropských metropolí tento faktor jen umocňovala. Přesto Evropská komise vyhověla tlaku pobaltských zemí a v roce 1995 došlo k podepsání asociačních dohod. To, že si Evropa plně uvědomovala „výjimečnost“ pobaltských zemí jako celku dokazují i určité nestandardní části dohody, které vyzdvihují dobré sousedské vztahy a spolupráci s ostatními zeměmi baltského regionu. Tento fakt bývá interpretován jako výzva EU k zachování a upevňování trilaterální spolupráce, kterou EU považovala za stejně důležitou jako vlastní integraci pobaltských zemí. Pobaltské státy přes tuto výzvu, i přes oficiální deklarace spolupráce v rámci pobaltského regionu volily raději cestu samostatného směřování do „západní“ Evropy. Jejich cíl byl však společný, a proto vznikalo a vzniká řada společných mezinárodních programů a projektů, které posilují hospodářskou úroveň a konkurenceschopnost celého regionu. Asi největším přínosem pro cestovní ruch byla studie o rozvíjení bezpečného dálničního a železničního spojení, které vyústilo realizací důležitých evropských transportních koridorů (Via Baltica a Rail Baltica). Z výše uvedeného vyplývá, že přestože nevystupovaly pobaltské země vždy jako jeden celek, dokázaly spolu udržovat stálé a oboustranně prospěšné vztahy, které vedly k vytvoření ideálního prostředí pro rozvoj nejen hospodářských, kulturních a sociálních výhod, ale také pro rozvoj cestovního ruchu ve všech jeho podobách. Kdyby země trvaly na své absolutní suverenitě a odmítaly vzájemnou spolupráci, nemohl by jít vývoj cestovního ruchu takovým směrem jako nyní.

5.3 Vývoj návštěvnosti v pobaltských zemích

Obecně se dá říci, že návštěvnost cílové země je ovlivněna řadou faktorů, které se vzájemně prolínají. Jsou to jednak ekonomické, sociální, psychologické, kulturní, demografické, ekologické, technologické a politické faktory, kteří působí různou intenzitou. Někteří návštěvnost stimulují, jiní ji modifikují či limitují. V konkrétní podobě jde například o tempo ekonomického růstu a hospodářský vývoj zdrojových a cílových zemí, míru inflace, úroveň cenové hladiny v cílové zemi, kvalitu a rozsah turistické infrastruktury a turistických služeb, vývoj investic veřejného i soukromého sektoru v oblasti cestovního ruchu, úroveň propagace, z pohledu marketingu působení

vlivů z vnějšího prostředí a vlivy vnitřní, mezinárodní i lokální bezpečnostní situace apod. Všechny tyto faktory mají vliv na vývoj návštěvnosti v pobaltských zemích.

Zhodnocení vývoje cestovního ruchu v Pobaltí bude provedeno na základě několika vybraných charakteristik. Budou to jednak počty příjezdů zahraničních turistů, vývoj příjezdového a výjezdového cestovního ruchu v Litvě, Lotyšsku a Estonsku. Další série statisticky sledovaných ukazatelů zahrnuje vývoj počtu hostů v hromadných ubytovacích zařízeních a výši devizových příjmů, která bude diskutována s vývojem HDP. Tato série grafů je vážena počtem obyvatel příslušných zemí, aby údaje byly snadno porovnatelné.

Vývoj počtu příjezdů zahraničních turistů je uveden v Tabulce 7 a znázorněn v Grafu 8 a 9. Mezi lety 1995–2005 vzrostl jejich počet poměrně významně, přitom Litva a Estonsko vykazují podobné hodnoty absolutních čísel a také dynamiku růstu. Největší dynamiku zaznamenává Litva s 10 %, dále Estonsko s 8 % a Lotyšsko jen se 3 % v porovnání let 2004 a 2005. U Lotyšska je takto malý nárůst poměrně překvapivý, neboť leží mezi zbývajícími dvěma pobaltskými zeměmi a většina turistů při cestě do Pobaltí navštíví všechny tři státy. Za zmínku stojí také pozoruhodný nárůst v roce 2004, který byl v Litvě 21% a v případě Estonska 20% v porovnání s rokem předchozím (u Lotyšska nárůst o 11 %). Tento rok byl pro pobaltské státy velkým mezníkem, jelikož se staly řádnými členy EU. Blíže o důsledcích členství v EU na rozvoj cestovního ruchu v pobaltských zemích pojednává kapitola 5.4. Index změny roku 2005 ku 1995 je u Litvy 3,1, u Lotyšska 2,1 a Estonska 3,6. To ukazuje poměrně velký nárůst během deseti let sledovaného období. Je nutné poznamenat, že pobaltské země začínaly na malých základech. Graf 9 názorně ukazuje, že v roce 2005 přijelo do Estonska více zahraničních turistů než je vlastní počet obyvatel této nejsevernější pobaltské země.

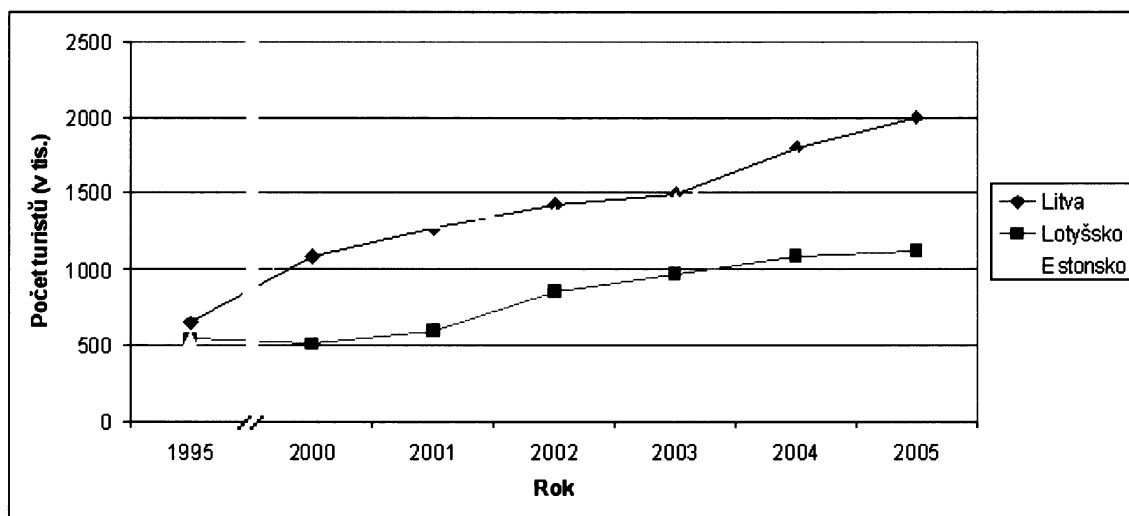
Tabulka 7: Vývoj počtu příjezdů zahraničních turistů v letech 1995–2005

(v tis.)

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Litva	650	1 083	1 271	1 428	1 491	1 800	2 000
Lotyšsko	539	509	591	848	971	1 080	1 116
Estonsko	530	1 220	1 320	1 362	1 462	1 750	1 900

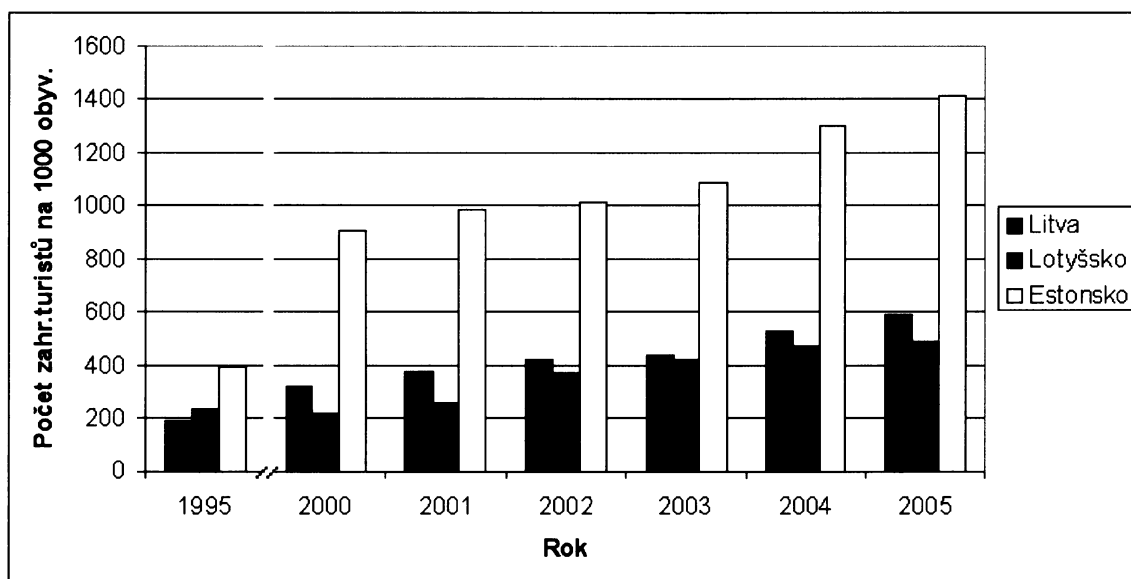
Zdroj: www.unwto.org

Graf 8: Vývoj počtu příjezdů zahraničních turistů v letech 1995–2005 (v tis.)



Zdroj: www.unwto.org

Graf 9: Vývoj počtu příjezdů zahraničních turistů v letech 1995–2005 přepočteno na 1000 obyvatel

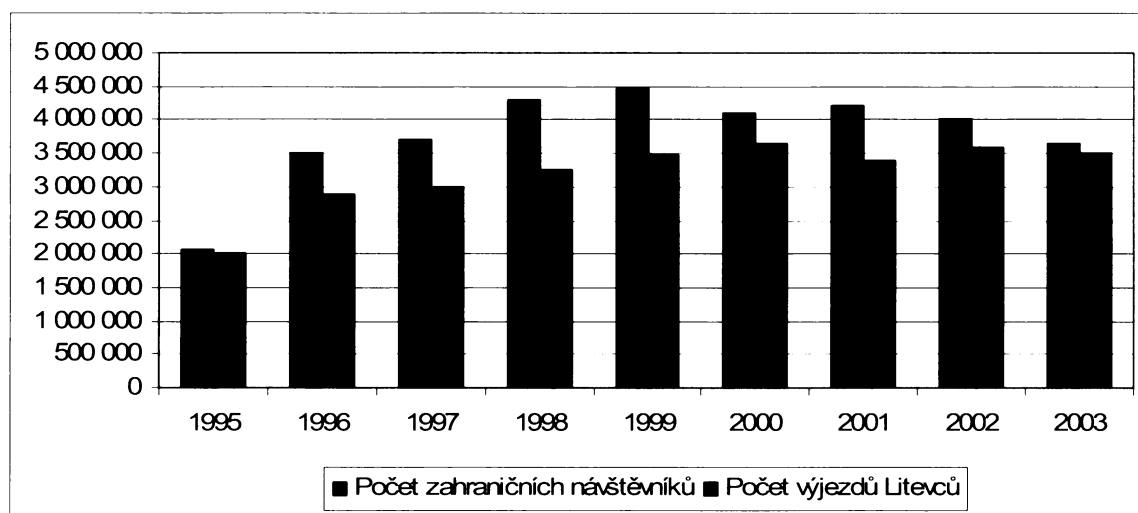


Zdroj: www.unwto.org

Grafy 10, 11 a 12 zobrazují vývoj příjezdového a výjezdového cestovního ruchu v jednotlivých zemích Pobaltí. U Litvy je saldo návštěvnosti téměř nulové ke konci sledovaného období. Podobně tomu bylo i v roce 1995, i když v absolutních číslech je rozdíl mezi lety 1995 a 2003 téměř dvojnásobný. Rok 2003 byl posledním, kdy Litva sledovala počty vyjíždějících domácích obyvatel a přijíždějících zahraničních návštěvníků. Od roku 2004 Litevský statistický úřad poskytuje informace pouze

o příjezdovém cestovním ruchu, avšak s vyloučením obyvatel ze států EU a Evropského sdružení volného obchodu (Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Švýcarsko), proto jsou v Grafu 10 uvedeny statistické ukazatele pouze do roku 2003.

Graf 10: Vývoj příjezdového a výjezdového cestovního ruchu v Litvě v letech 1995–2003



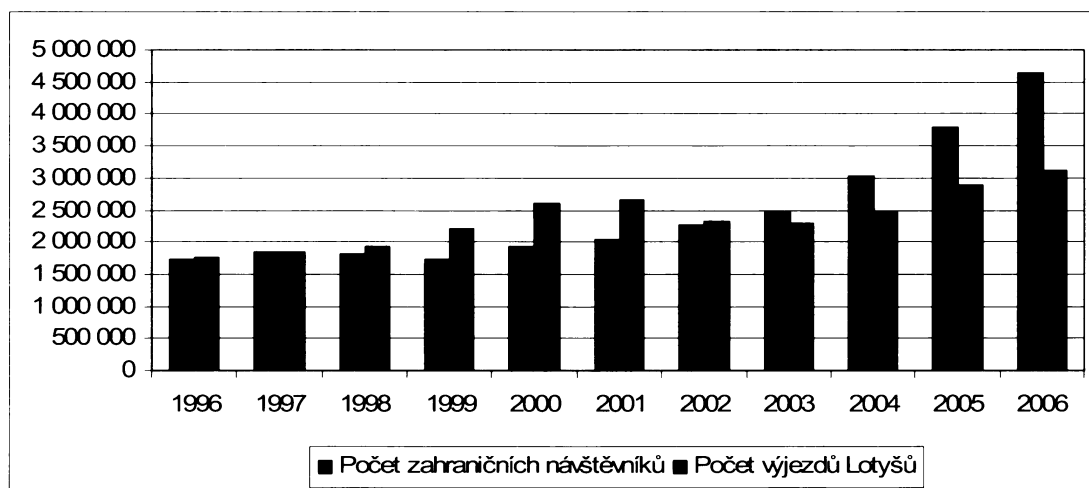
Zdroj: www.std.lt

Po znovuzískání nezávislosti v roce 1991 se počet Lotyšů cestujících do zahraničí rapidně zvýšil. Vrchol dosáhl v roce 1993, kdy vycestovalo 2,45 milionu obyvatel, což byl poslední rok, kdy bylo možné vycestovat do Společenství nezávislých států bez vízové povinnosti. V roce 1994, kdy byl vízový styk opět zaveden, se počet lotyšských cestujících do zahraničí snížil na 1,78 milionu (Hall, Smith, Marciszewska 2006). Od tohoto roku začal opět postupný růst se značným zrychlením v letech 2000 a 2001 a také po začlenění do evropského prostoru v roce 2004. Na vývoj návštěvnosti v roce 2006 také mělo vliv Mistrovství světa v ledním hokeji pořádané v Rize. Počet návštěvníků přijíždějících do Lotyšska se zvyšuje každoročně od roku 1999. Jedním z důvodů, proč je nyní Lotyšsko navštěvováno více než předtím, je díky větší dostupnosti turistických informací v zahraničí, které jsou poskytovány lotyšskými pracovníky turistického průmyslu a jsou distribuovány různými informačními kanály, jako je například internet, výstavy cestovních kanceláří či virální marketing.

V případě Lotyšska nesmíme opomenout skutečnost, že počet zahraničních turistů v roce 2005 činil 1 116 tisíc (Tabulka 7) a počet zahraničních návštěvníků 3 774 tisíc

(Graf 11), což zcela zřejmě poukazuje na skutečnost, že Lotyšsko je atraktivní destinací pro jednodenní návštěvníky.

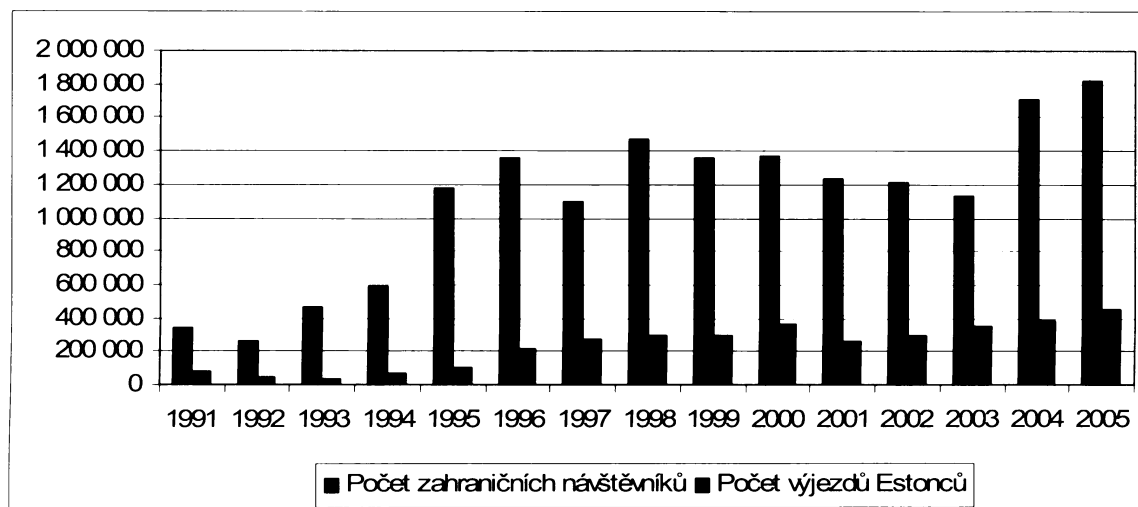
Graf 11: Vývoj příjezdového a výjezdového cestovního ruchu v Lotyšsku v letech 1996–2006



Zdroj: www.csb.lv

Graf 12 znázorňuje příjezdový a výjezdový ruch v Estonsku. Je nutné zdůraznit, že Estonský statistický úřad poskytuje údaje o příjezdech zahraničních návštěvníků a výjezdech domácích návštěvníků pouze organizovaných přes estonské cestovní kanceláře. Z tohoto důvodu nejde uvést srovnání v příjezdech zahraničních turistů versus příjezdech návštěvníků či vývoj počtu zahraničních návštěvníků vážený počtem obyvatel. I přes tento fakt, je možné konstatovat, že v Estonsku nastal velký nárůst v počtech příjezdů zahraničních návštěvníků, který byl dán členstvím v EU a zvýšením povědomí o této zemi díky mediálnímu zájmu a dalších faktorech (viz kapitola 5.4). Saldo návštěvnosti je velmi příznivé, převážnou většinu tvoří jednodenní návštěvníci z Finska a naopak, tudíž orientace je velmi jednostranná. Je to dáno silnými vazbami mezi oběma národy, které jsou odrazem historického vývoje, ekonomickou a kulturní spoluprací.

Graf 12: Vývoj příjezdového a výjezdového cestovního ruchu organizovaného estonskými cestovními kancelářemi v Estonsku v letech 1991–2005



Zdroj: www.stat.ee

Vývoj počtu domácích a zahraničních hostů v hromadných ubytovacích zařízeních uvádí Graf 13. Nejvíce domácích i zahraničních hostů připadajících na 1 000 obyvatel bylo zaznamenáno pro celé období v letech 1995–2005 v Estonsku.

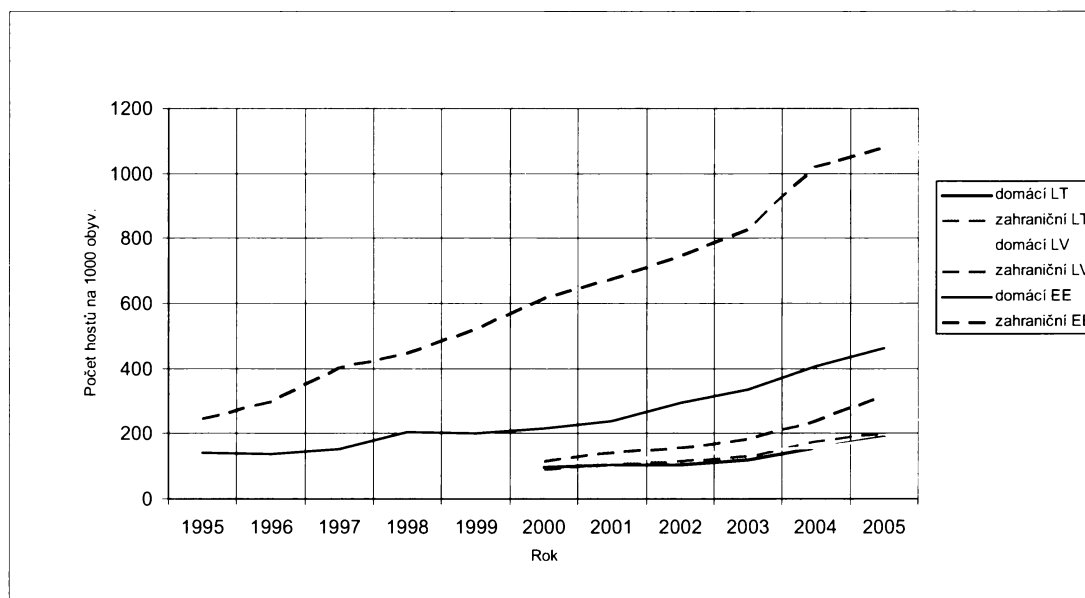
Všechny tři pobaltské země jsou charakterizovány rostoucím trendem zahraničních hostů v hromadných ubytovacích zařízeních. Největší meziroční růst vykazují všechny země Pobaltí v roce 2004, kdy Litva dosáhla nárůstu o 35 %, Lotyšsko o 31 % a Estonsko o 24 %. Vysoký nárůst pokračuje v Lotyšsku i v roce 2005, kdy se počet hostů zvýšil o 34 %. Dynamický nárůst počtu zahraničních hostů v období 1995–2005 se vysvětluje zlepšováním úrovně infrastruktury, zvyšováním propagace na zahraničních trzích, vstupem pobaltských zemí do NATO a EU, příchodem nízkonákladových leteckých společností a rostoucím významem hlavních měst, především Rigy jako obchodního centra Pobaltí.

Dalším zajímavým statistickým ukazatelem je průměrná délka pobytu v hromadných ubytovacích zařízeních. Tabulka 8 a 9 prezentuje průměrnou délku pobytu domácích a zahraničních turistů v hromadných ubytovacích zařízeních. Porovnatelné údaje byly k dispozici pouze za hotely a kempy (včetně ostatních ubytovacích zařízení). Průměrná délka pobytu domácích i zahraničních turistů v hotelech je v podstatě stejná a v letech 2000–2005 dochází spíše k poklesu či stagnaci. Totéž platí i v případě kempů, kdy největší zkrácení průměrné délky pobytu domácích turistů zaznamenala Litva (ze 4,7 dne na 3,1) naopak tomu je u Lotyšska, kde dochází k

nárůstu těchto ubytovacích zařízení zejména po roce 2004. Zvláště oblíbený je venkovský cestovní ruch domácích obyvatel v Lotyšsku. Snahou všech pobaltských zemí je zvyšování průměrné délky pobytu turistů v hromadných ubytovacích zařízeních. Se vzrůstající poptávkou po šetrnějších formách cestovního ruchu, který jde také ruku v ruce s venkovským cestovním ruchem, se tak například děje zlepšováním úrovně a kvality služeb za účelem splnit požadavky na získání „Zeleného certifikátu“ („Green Certificate“), který je propagován Asociací venkovského cestovního ruchu Lauku Ceļotājs, Fondem na ochranu životního prostředí a podniky venkovského cestovního ruchu spolu s projektem EU LIFE. Práce Lauku Ceļotājs zahrnuje vzdělávací a marketingové aktivity a vytvoření společného rezervačního systému pro podniky poskytující ubytování na venkově v pobaltských zemích (www.celotajs.lv).

Krátká průměrná délka pobytu v pobaltských zemích je projevem celosvětového trendu. Lidé v dnešní době preferují spíše více dovolených v průběhu roku (zvláště oblíbené jsou tzv. prodloužené víkendy), než pouze jednu dovolenou v roce na delší časové období.

Graf 13: Vývoj počtu hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v letech 1995–2005



Zdroj: www.std.lt, www.csb.lv, www.stat.ee

Tabulka 8: Průměrná délka pobytu domácích turistů v hromadných ubytovacích zařízeních v letech 2000, 2003, 2005

	2000		2003		2005	
	hotely	kempy	hotely	kempy	hotely	kempy
Litva	2,1	4,7	2,0	3,7	2,1	3,1
Lotyšsko	3,3	2,9	2,6	1,8	2,2	3,2
Estonsko	1,5	--	1,8	1,8	1,8	2,0

-- údaj nebyl k dispozici

Zdroj: www.epp.eurostat.ec.europa.eu, vlastní výpočty

Tabulka 9: Průměrná délka pobytu zahraničních turistů v hromadných ubytovacích zařízeních v letech 2000, 2003, 2005

	2000		2003		2005	
	hotely	kempy	hotely	kempy	hotely	kempy
Litva	--	--	2,0	2,7	2,1	2,7
Lotyšsko	2,6	3,0	2,4	1,5	2,2	2,1
Estonsko	1,5	--	2,1	1,9	2,1	1,8

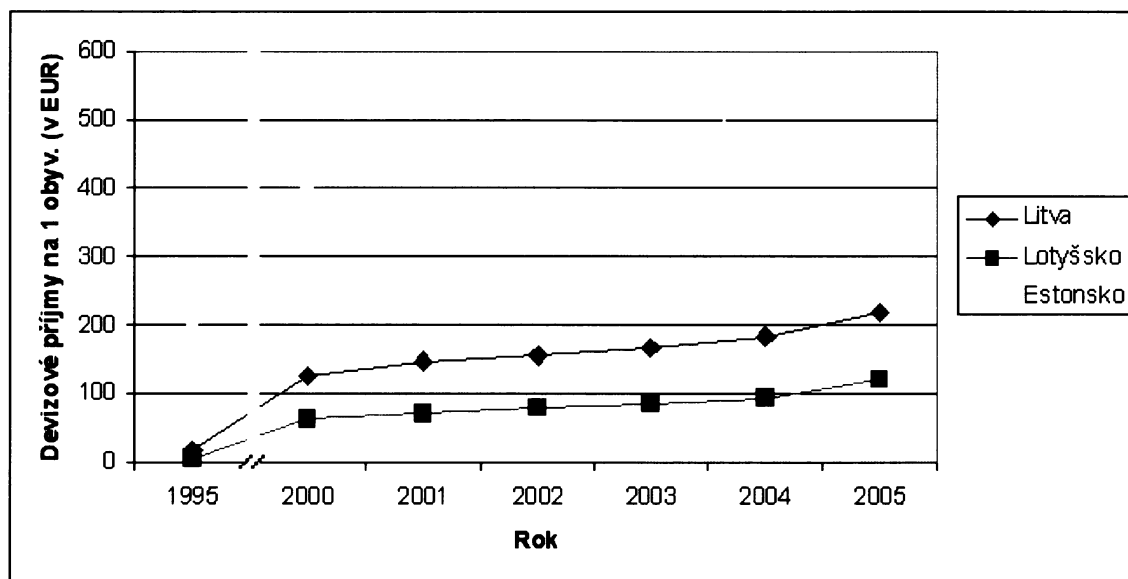
-- údaj nebyl k dispozici

Zdroj: www.epp.eurostat.ec.europa.eu, vlastní výpočty

O ekonomickém významu příjezdového cestovního ruchu však nejlépe vypovídá výše devizových příjmů. Jak ukazuje Graf 14 největší dynamiku růstu zaznamenávají pobaltské země po roce 2004. Největší devizové příjmy přepočtené na jednoho obyvatele získává Estonsko, které také dosahuje nejvyššího počtu příjezdů turistů vážených počtem obyvatel.

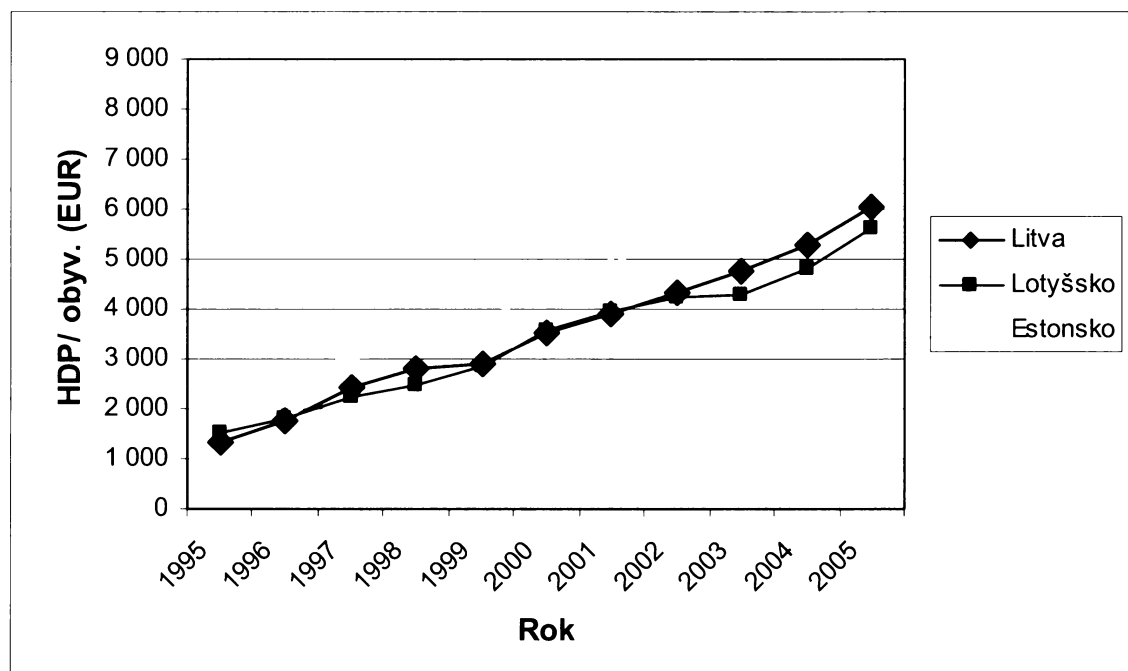
Při porovnání Grafů 14 a 15 je vidět, že vývoj cestovního ruchu odpovídá vývoji makroekonomických ukazatelů. Tradičně nejvyšší HDP přepočteného na jednoho obyvatele získává Estonsko, které také vykazuje nejvyšší dynamiku růstu ve všech odvětvích hospodářství, cestovní ruch není výjimkou.

Graf 14: Vývoj devizových příjmů z cestovního ruchu v pobaltských zemích v letech 1995–2005 (na 1 obyvatele v EUR)



Zdroj: www.unwto.org

Graf 15: Vývoj HDP v pobaltských zemích v letech 1995–2005 (na 1 obyvatele v EUR)



Zdroj: www.epp.eurostat.ec.europa.eu

5.4 Důsledky členství v Evropské unii na rozvoj cestovního ruchu v Pobaltí

Přístupové rozhovory a následné členství v EU mělo a má pozitivní dopad na rozvoj turistického průmyslu ve všech pobaltských zemích, ačkoli většina tohoto vlivu byla nepřímá. Následující tři kategorie stručně vystihují důsledky členství v EU:

1. Přiblížení se a samotný vstup do EU, v souvislosti se členstvím v NATO, přispěl k pocitu vnímání pobaltských zemí jako bezpečných destinací. To v součinnosti s ekonomickým řízením země vytvořilo základ pro příznivé obchodní prostředí a zvýšilo příliv zahraničních a lokálních přímých investic do průmyslu stejně tak jako mezinárodních návštěvníků.
2. Členství v EU usnadnilo přístup do pobaltských zemí díky jednodušší návštěvě s odstraněním přeshraniční byrokracie a zvýšilo dopravní dostupnost. Dalším pozitivním dopadem byla podpora a příchod levných leteckých společností.
3. Bezprostřední příchod „nových“ zemí do EU vedl k nevídanému objemu bezplatné publicity a reklamy v médiích, a to jak uvnitř EU, tak i mimo EU. To postupně zvýšilo povědomí o pobaltských destinacích na mezinárodním trhu a poskytlo prostor, ve kterém se mohly propagovat.

Podepsání přístupových smluv v roce 2003 a začlenění se do evropského prostoru v roce 2004 mělo pro Litvu značný význam. Zlepšování vazeb se Západem hrálo a hraje velkou roli v ekonomickém rozvoji země, a například rozšířilo možnosti účasti na veletrzích mezinárodního obchodu a cestovního ruchu, jako je Světový veletrh cestování v Londýně a veletrhy v Berlíně, Miláně, Göteborgu, Moskvě a Petrohradu, díky kterým Litevský úřad pro cestovní ruch a litevské cestovní kanceláře významně rozšířily svůj dosah. Účast byla z velké části hrazená z předvstupních EU fondů PHARE. Důležitost financování z EU fondů a jejich uvážlivé rozmístění v podpoře rozvoje litevského cestovního ruchu nelze podceňovat. Podpora EU umožnila Litvě stavět na silných tradicích cestovního ruchu a využívání velkého množství zdrojů pro cestovní ruch (Hall, Smith, Marciszewska 2006). Pro potřeby homogenity marketingových aktivit v rámci rozvoje cestovního ruchu používá Litva jednotný grafický symbol (viz Obrázek 10).

Obrázek 10: Oficiální logo Litvy

Zdroj: www.travel.lt/ntisFiles/uploadedAttachments/TDLanktukas_Eng_new20051745411.pdf

U Lotyšska je také nezbytné zdůraznit investice EU z předvstupních a strukturálních fondů do rozvoje cestovního ruchu. Byly důležité především při obnově ubytovacích kapacit a rozvoji služeb v oblasti cestovního ruchu, stejně tak jako zvýšení angažovanosti místních vlád a nevládních organizací v poskytování turistických informací (Hall, Smith, Marciszewska 2006).

Členství v EU také přímo vyvolalo změny na trhu letecké dopravy v Lotyšsku. Národní letecká společnost Air Baltic musela čelit zvýšené konkurenci příchodem levných leteckých přepravců. Na podzim roku 2004 vstoupily na trh dvě vedoucí evropské nízkonákladové letecké společnosti, EasyJet a Ryanair. Na podzim roku 2005 začaly operovat v Rize další dvě evropské aerolinky – Aer Lingus a Norwegian Air Shuttle. Následkem toho byla donucena také lotyšská Air Baltic snížit letové náklady a rozšířit nabídku služeb, které jsou v ceně letenek (jídlo a pití bylo poskytováno za příplatek). Ve stejném čase uzbecká společnost Uzbekistan Airways otevřela linku Taškent – Riga – New York dvakrát týdně (Hall, Smith, Marciszewska 2006).

V roce 2002 se v Lotyšsku uskutečnila soutěž o nejlepší logo a slogan pro cestovní ruch (viz Obrázek 11). Požadavkem byla maximální jednoduchost, originalita a mnohoznačnost. Lotyšský vítězný slogan zní: „Země, která zpívá“ („The land that sings“). Soutěžní komise chtěla, aby slogan dobře zněl také v cizích jazycích, obzvláště v angličtině. Krátká věta ukazuje originalitu, která odlišuje Lotyšsko od ostatních zemí. Logo znázorňuje zvlněný mořský horizont s tancujícími postavami a Slunce (www.am.gov.lv). Toto logo bylo přijato, aby charakterizovalo národní mentalitu a tradice krajiny, dokazující je zpěvem a tancem. Navzdory těmto

skutečností nebylo efektivně použito při tak významné události jako je soutěž Eurovize, konané v roce 2003. To zdůraznilo potřebu Lotyšska pracovat na posílení image cestovního ruchu a jeho větší viditelnosti (Hall, Smith, Marciszewska 2006).

Obrázek 11: Oficiální logo Lotyšska



Zdroj: www.latviatourism.lv/files/brochures/tourism_manual_2007_english_v1.pdf

Členství v EU mělo významnou roli v růstu a rozvoji průmyslu estonského cestovního ruchu a to ze tří hlavních důvodů. Jednak podpořilo pozitivní obchodní klima a stimulovalo investice do infrastruktury, což znamená zvýšenou nabídku. Dále změny vyvolané vstupem do EU zvýšily dopravní dostupnost a odstranily hraniční kontroly, zjednodušení vstupních formalit umožnilo nárůst poptávky. Členství v EU bezprostředně vedlo ke zvýšené propagaci v médiích a to jak uvnitř tak mimo EU, stimulovaná poptávka.

Přesunem Estonska do prostoru EU a jeho vstupem do NATO v březnu 2004 se vytvořilo příznivé obchodní klima, které podpořilo vnímání Estonska jako země, která je bezpečná jak pro turisty, tak pro investory. To obratem vedlo k nárůstu investic do ubytování a propagace Estonska, včetně kampaně „Vítejte v Estonsku“ („Welcome to Estonia“), což přispělo k přílivu přijíždějících návštěvníků. Změnil se pohled na vnímání destinace turisty po spojení Estonska s EU, jež bylo podpořeno kampaní „Značka Estonsko“ („Brand Estonia“). Zvláště důležitá byla otázka vnímání bezpečnosti (Hall, Smith, Marciszewska 2006).

Podobně jako v Litvě a Lotyšsku i zde byly k dispozici rozvojové fondy EU PHARE ještě před vlastním vstupem Estonska do EU. Určeny byly pro strategické projekty rozvoje průmyslu, turistické infrastruktury a marketingu (www.eas.ee).

Strukturální změny spojené se členstvím v EU zjednodušily přeshraniční procedury a zvýšily dopravní dostupnost Estonska po silnici, vzduchem a po moři.

Estonský turistický úřad se domnívá, že rychlejší překročení hranice a zjednodušené požadavky na povinné ručení vozidel po vstupu do EU přispěly ke zvýšení počtu finských, lotyšských, litevských, polských návštěvníků cestujících vlastním vozem, stejně tak jako Němců cestujících pobaltskými zeměmi vozem, autobusem nebo s karavanem (Hall, Smith, Marciszewska 2006).

Do provozu byly také uvedeny nové lodě, které posílily trajektovou dopravu orientovanou na finský, švédský a ruský trh.

Změna struktury Estonian Air byla vyvolána svobodnou politikou EU „otevřené nebe“ („open skies“) a konkurenční hrozbou nízkonákladových leteckých přepravců ještě předtím než se Estonsko stalo součástí EU a podpořilo jeho konkurenceschopnost. Národní letecká společnost Estonian Air kromě zavedení levnějších letenek také zprovoznila nové linky do Amsterdamu, Berlína, Osla, Mnichova, Bruselu a Dublinu a zvýšila frekvenci letů do Kodaně, Londýna a Hamburгу (Hall, Smith, Marciszewska 2006).

Jakmile se Estonsko stalo členem EU, italský nízkonákladový přepravce Volare (v květnu 2004) a EasyJet (v listopadu 2004) zahájili lety mezi Tallinnem a Spojeným královstvím, Německem a Itálií. Příchod EasyJetu na trase Londýn - Tallinn znamenal 185% nárůst v počtu britských návštěvníků v listopadu a prosinci roku 2004 (www.eas.ee). Toto je ve vzájemném souladu se závěry Pendera a Bauma (2000), že nízkonákladové letecké společnosti mohou vytvořit nové trhy.

Navzdory pozitivnímu dopadu nízkonákladových přepravců, zde panuje určité znepokojení týkající se typu segmentů, které mohou zpočátku přitahovat určitý typ návštěvníků. Jde zejména o víkendové pobyty britských občanů, kteří navštěvují Tallinn za účelem pořádání pánských/dámských jízd, které jsou často spojeny se sexuální turistikou. S obdobným problémem se potýká ve velké míře také Riga. Coles a Hall (2000) varovně upozorňují na potenciální dlouhodobý dopad takovýchto segmentů, které mohou mít vliv na propagaci a vnímání destinací (Hall, Smith, Marciszewska 2006).

V roce přístupu 2004 se země posunuly blíže k EU, což stimulovalo značný mediální zájem. Propagace v médiích je široce vyhledávaná v marketingu cestovního ruchu jednak proto, že je v podstatě zdarma a z pohledu zákazníka tak mnohem více věrohodná než placená reklama. Působivý příběh v cíleném magazínu může být vysoce efektivní, obzvláště pokud může zprostředkovat požadované atributy značky.

„Naše znovuobjevení na evropském poli nám dalo rozhodující a mimořádnou příležitost vytvořit nový první dojem na miliony Evropanů a potenciálních turistů. Pro většinu z nich jméno Estonsko bude neznámé nebo pokud už nějaké povědomí mají, budou převládat matné nebo dokonce negativní dojmy, spjaté s estonskou okupací“ (Hall, Smith, Marciszewska 2006, s. 166).

Výhodou Estonska bylo, že vstup do EU byl dostatečně velkou událostí k upoutání širokého zájmu médií. Tento predevropský mediální zájem dále stavěl na rostoucí publicitě Estonska zajištěné během hostování pěvecké soutěže Eurovize v roce 2002. V roce 2004 noviny a časopisy jako je Le Figaro, The Times, Newsweek, Wall Street Journal, Elle, Time, The Economist, Le Monde, Marie France, The Daily Telegraph a Cost Est publikovaly články podporující pozitivní obraz Tallinnu a celého Estonska jako turistické destinace (Hall, Smith, Marciszewska 2006).

Estonsko proaktivně reagovalo na příležitosti se prezentovat v turistickém průmyslu, zahájením kampaně „Značka Estonsko“ („Brand Estonia“) v roce 2002, která působila jako hlavní ohnisko zájmu jejich marketingové strategie.

Obrázek 12: Oficiální logo Estonska



Zdroj: www.eas.ee/?id=204

Základem značky Estonsko je zdůraznění charakteru země a národa, které se pozitivně transformují. To je založeno na nedávných zkušenostech této země a pozitivním charakteru prováděných změn (www.eas.ee). Země byla ztotožněna s heslem „Severská země, která se změnila“ („Nordic country with a twist“), a Estonci jako lidé, kteří jsou radikální a reformní, talentovaní, pečují o životní prostředí, jsou

klidní a mírumilovní. Je důležité, že tato kampaň změnila vnímání Estonska v nordicko-skandinávském regionu a tím jej odlišila od ostatních pobaltských zemí a Ruska. Logem (viz Obrázek 12) této značky jsou slova „Vítejte v Estonsku“ („Welcome to Estonia“) ve tvaru mapy země (Hall, Smith, Marciszewska 2006).

Závěrem můžeme říci, že vývoj turistického průmyslu byl pozitivně ovlivněn změnami v geopolitickém prostředí. Relativně nedávný posun změny společenství ze sovětské do evropské má udržitelný vliv na průmysl cestovního ruchu. Vstup do EU staví pobaltské země na cestu tak, aby byly vnímány jako malé, ale významní hráči na poli turistického průmyslu ve východní Evropě.

6. SOUČASNÝ STAV CESTOVNÍHO RUCHU V POBALTÍ

6.1 Současný stav cestovního ruchu v pobaltských zemích

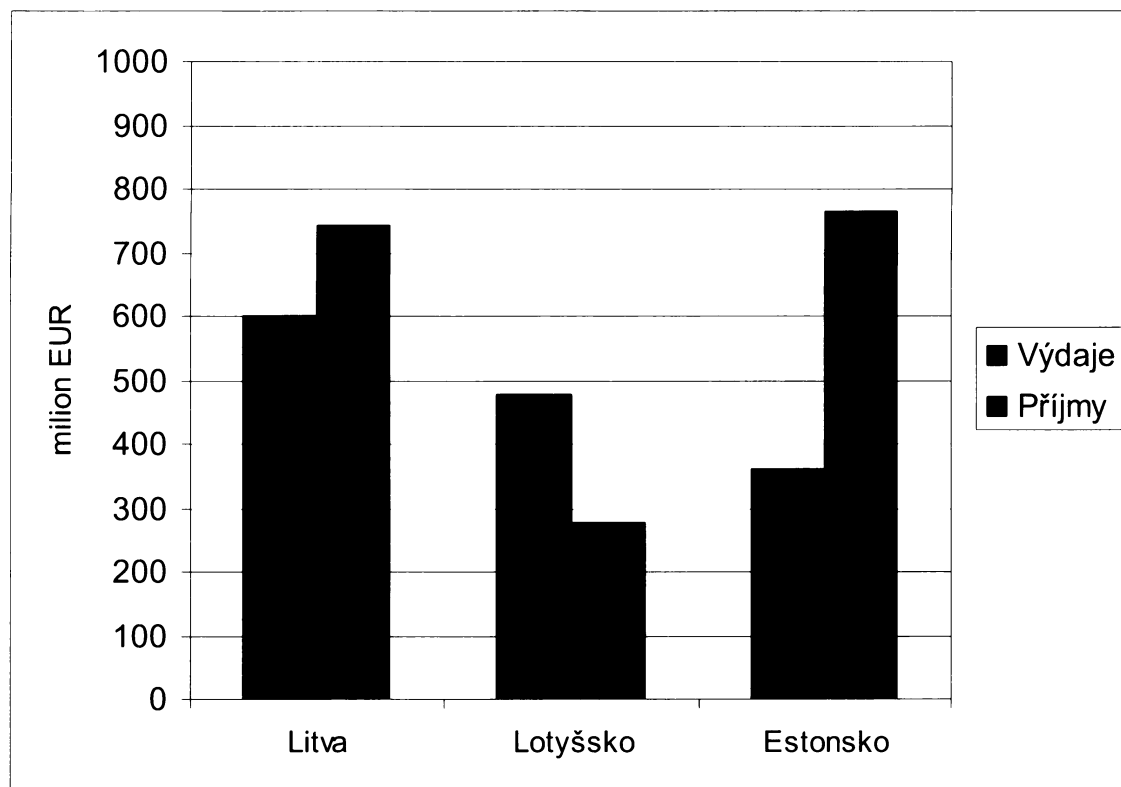
Současný stav cestovního ruchu bude posouzen na základě vybraných statistických ukazatelů, které jsou uvedeny v této podkapitole. Bude to jednak bilance příjmů a výdajů z cestovního ruchu, dále bude zkoumán příjezdový a výjezdový cestovní ruch a také počty turistů v hromadných ubytovacích zařízeních. Většina ukazatelů je hodnocena pro rok 2005, pokud byla k dispozici porovnatelná data i za rok 2006, jsou použita.

Bilanci příjmů a výdajů z cestovního ruchu v pobaltských zemích zobrazuje Graf 16. Při porovnání Litvy a Estonska je vidět, že výše příjmů z cestovního ruchu je v podstatě stejná. Na druhé straně výdaje za cestovní ruch se u těchto států liší o téměř 240 milionů EUR. Oba státy tedy vykazují pozitivní bilanci, ovšem se značným rozdílem „čistého“ zisku. Litvě v roce 2005 připadlo 142 milionů EUR a Estonsku 401 milionů EUR. Rozdíl činí necelý trojnásobek. V případě Lotyšska je situace zcela jiná. Za uplynulých deset let ani jednou nevykazovalo pozitivní bilanci a rok 2005 nebyl výjimkou. Rozdíl v příjmech a výdajích činil -198 milionů EUR.

Jednoznačně se ukazuje, že Estonsko je z pobaltské trojice států nejvíce atraktivní a je přitahováno klientelou, která utratí v dané zemi více finančních prostředků, které potom mohou být reinvestovány do turistické infrastruktury a na rozvoj dalších služeb. Podrobněji o struktuře zahraničních návštěvníků a hostů v hromadných ubytovacích zařízeních, kteří také vypovídají o ekonomickém přínosu bude pojednáno dále.

Zajímavé je také porovnání výše prostředků, které byly schváleny pro marketing cestovního ruchu v jednotlivých zemích Pobaltí v roce 2004. V případě Litvy se jednalo o 669 tisíc EUR, což je o 117 % méně než v Lotyšsku (1,45 milionů EUR) a o 154 % méně než v Estonsku (1,7 milionů EUR).

**Graf 16: Bilance příjmů a výdajů z cestovního ruchu v pobaltských zemích
v roce 2005**



Zdroj: www.epp.eurostat.ec.europa.eu

Graf 17 hodnotí příjezdový cestovní ruch podle země původu. Jak již bylo uvedeno v kapitole 5.3, údaje týkající se Estonska zahrnují návštěvníky, kteří jsou organizováni přes cestovní kanceláře.

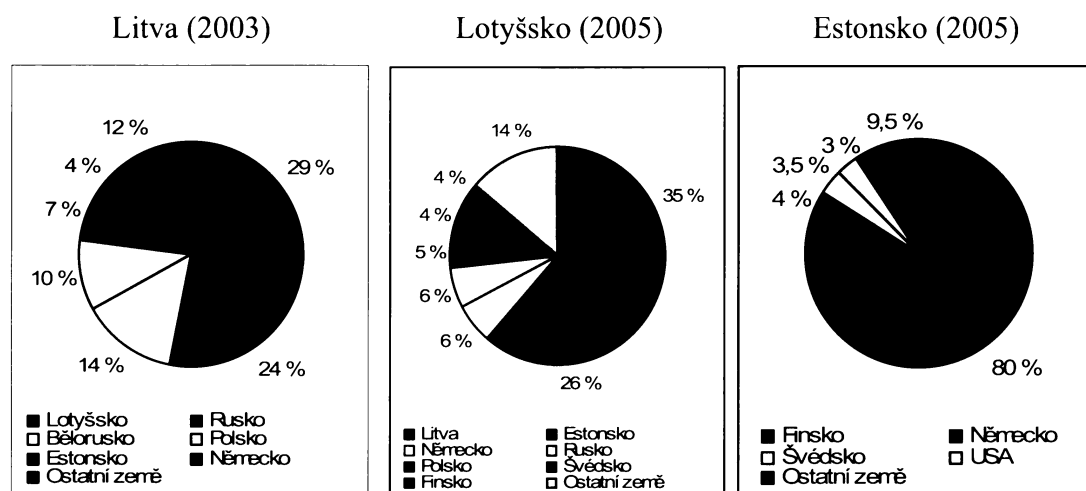
U Litvy byla data k dispozici pouze do roku 2003 (vysvětlení v kapitole 5.3). Tradiční obchodní partneři Litvy byli a jsou sousední země, Lotyšsko, Rusko (Kaliningradská oblast), Bělorusko a Polsko. Není překvapující, že tyto státy vykazují více jak 75% podíl všech návštěvníků přijíždějících do Litvy. O dalších důvodech překročení hranic bude pojednáno v odstavci, který komentuje Graf 18.

Největší podíl návštěvníků cestujících do Lotyšska přichází z Litvy a Estonska, jejich podíl činí celkem přes 60 %. Je to přirozené, neboť to jsou sousedící státy. Shodně po 6 % vykazují Němci a Rusové.

V Estonsku v počtu příjezdů zcela dominují finští návštěvníci s 80% podílem. Je to dáno tím, že ekonomická a kulturní spolupráce mezi Finskem a Estonskem byla vždy velmi silná, oba národy mají podobné etnické pozadí, oba jsou ugrofinské a jejich jazyky se podobají. Existují zde také rozdíly, které jsou odrazem kulturního dědictví.

Finské kulturní a politické kořeny mají velmi úzké vazby se skandinávskými zeměmi, obzvláště ze Švédskem, s jeho nezávislou lidovou politikou a kulturním cítěním. Estonské kulturní a politické dědictví je více orientováno na střední Evropu, zvláště na Německo s více hanzovními a feudálními znaky. Již v době, kdy oba národy patřily pod Ruskou říši, byl hlavním znakem spolupráce mezi běžnými lidmi tzv. „söber“ obchod. Jednalo se o výměnný obchod mezi finskými a estonskými zemědělci během císařského období a v pozdějších dekádách nezávislosti. Zvláště populární byly u finských příjíždějících jednodenní návštěvy, které jsou dány blízkostí Helsinek. Tallinn se stal nákupní destinací pro Finy, kteří po překonání krátké vzdálenosti trajektem mohli nakoupit západoevropské zboží za výrazně levnější ceny ve srovnání s Helsinkami. To vedlo ke skutečnosti, že v roce 1994 až 40 % maloobchodních tržeb bylo realizováno těmito návštěvníky. Po podání žádosti o přístup do EU se Estonsko soustavně zaměřilo na reorientaci trhu cestovního ruchu. Odklonilo se od přeshraničních nakupujících nebo tzv. „vodkových“ návštěvníků, jak se dříve Finům říkalo, na vzdálenější trhy EU a turisty, kteří využijí služeb hromadných ubytovacích zařízení.

Graf 17: Příjezdový cestovní ruch podle země původu (% návštěvníků)



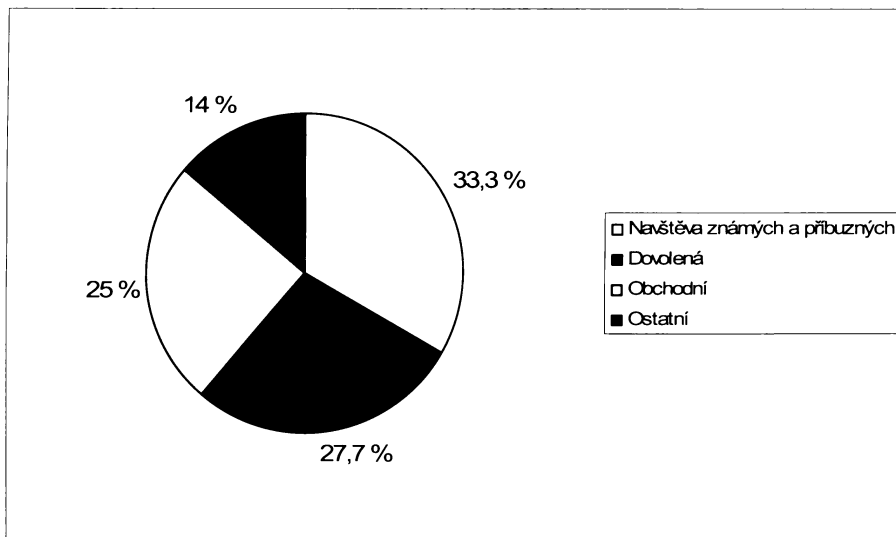
Estonsko – návštěvníci organizovaní přes cestovní kanceláře

Zdroj: www.std.lt, www.csb.lv, www.stat.ee

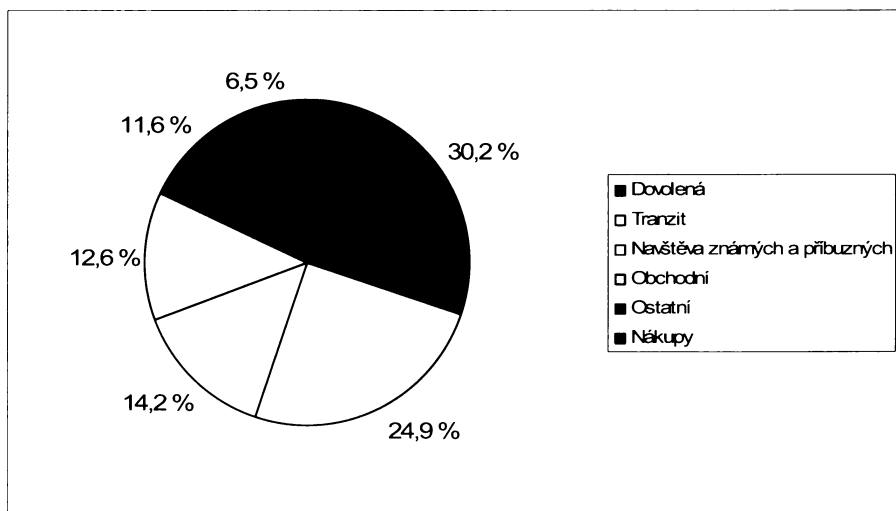
Důvody překročení hranic u příjezdového cestovního ruchu v jednotlivých zemích Pobaltí jsou procentuálně znázorněny v Grafu 18. Každý statistický úřad poskytuje různě detailní důvody překročení hranic, proto nemohly být vytvořeny stejné kategorie (s výjimkou dovolená a obchodní).

Graf 18: Důvody překročení hranic u příjezdového cestovního ruchu v Pobaltí

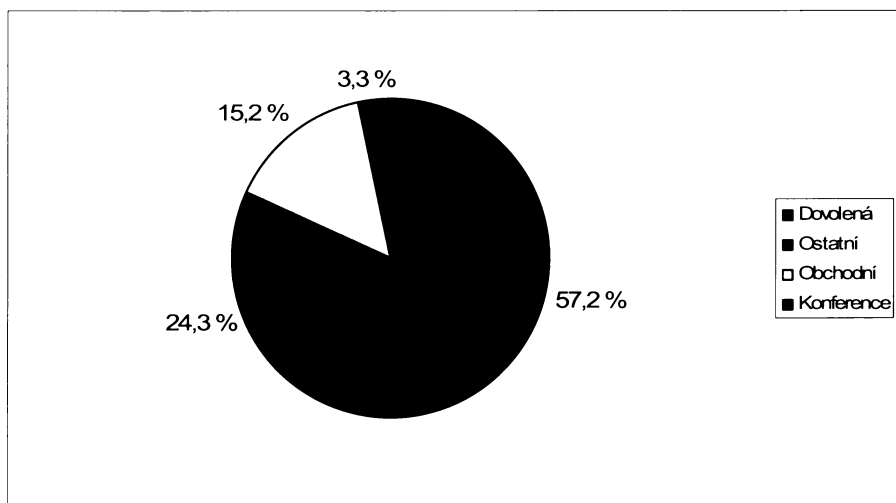
Litva (2005)



Lotyšsko (2006)



Estonsko (2006)



Zdroj: www.std.lt, www.csb.lv, www.stat.ee

Návštěva známých a příbuzných byla nejčastějším důvodem návštěvy Litvy, podíl činil přes 33 %. I přesto, že je Litva nejhomogennějším národem z pobaltských republik druhou nejpočetnější národnostní skupinu tvoří Poláci, což může vysvětlovat, že více jak třetina cest se uskutečnila právě z výše zmiňovaného důvodu. Také nelze opomenout historické události a ruskou nadvládu, které mají vliv na návštěvě příbuzných a známých. Dovolená a obchodní důvody vykazují velmi podobný podíl, dohromady přes 50 %. Především lázeňský cestovní ruch je populární pro německé turisty hlavně v okolí města Nida na Kurské kose. Velký potenciál Litvy je shledáván ve venkovském cestovním ruchu. Poptávka po venkově a „agroubytování“ převyšuje nabídku a požaduje další investice. Většina rekreatů venkovského cestovního ruchu přichází ze sousedních zemí a v poslední době také z německy mluvících zemí. Lidé žijící ve venkovských oblastech nejsou připraveni na návštěvníky ze vzdálenějších zemí kvůli komunikačním a jazykovým bariérám a nedostatku obchodních zkušeností. Avšak díky zvyšujícímu se počtu městských obyvatel cestujících za rekreací na venkov na krátkodobé pobyty se situace zlepšuje a přináší to také řadu výhod. Litevci se seznamují se svou krajinou, což pomáhá budovat litevskou identitu a nabádá je to vážit si kulturních a přírodních hodnot. Z ekonomického pohledu je zvýšená domácí poptávka po venkovských službách důležitá v rozvoji kvalitní platformy pro příchod turistů ze zahraničí.

V Lotyšsku tvoří třetinu důvodů příjezdového cestovního ruchu dovolená. Téměř 25 % cest, které jsou důvodem návštěvy Lotyšska připadá na tranzit. Tím se vysvětluje relativně vysoký počet návštěvníků, kteří do země přijíždějí, avšak Lotyšsko využívají jako dopravní koridor. I to je jedním z důvodů, proč tato země z pobaltské trojice vykazuje negativní bilanci v rozdílu příjmů a výdajů z cestovního ruchu. Návštěva známých a příbuzných činila v roce 2006 přes 14 %, důvodem je skutečnost, že Lotyšsko je nejvíce heterogenním státem z pobaltských zemí a podíl Lotyšů na celkovém počtu obyvatel dosahuje jen necelých 60 %.

Velký potenciál v sobě skrývá Lotyšsko z hlediska obchodního a konferenčního cestovního ruchu. Lidé přijíždějící z tohoto důvodu do země hrají důležitou roli v turistickém průmyslu, jelikož utratí větší množství peněz za různé zboží a služby. Riga je v současné době centrem konferenčního cestovního ruchu, hostí přibližně 95 % ze všech konferencí pořádaných v Lotyšsku. Je to díky výborné dopravní dostupnosti a vysoké kvalitě služeb. Problém je, že vše je soustředěno do hlavního města. Řešením je větší diverzifikace a podpora menších center, která jsou také vhodná pro pořádání

konferencí, potýkají se ovšem s nedostatečnou vybaveností konferenčních sálů moderními technologiemi, odpovídající kvalitou ubytování a služeb.

Lotyšsko také přitahuje návštěvníky z podobné vlny zájmu, kterou lze pozorovat v Dublinu, Amsterdamu a Praze. Nabízí se víkendové balíčky, které jsou poskytovány specializovanými agenturami pro pořádání pánských a dámských jízd, často spojených se sexturismem. Riga je vnímána takovými turisty jako vyhlášené místo, kde je k dispozici bohatý noční život, výborné místní pivo a pěkné ženy. Vláda a místní samospráva by měli zlepšit legislativu v této oblasti, aby se Riga nestala centrem evropského sexturismu.

Návštěva Estonska byla téměř ze 60 % realizována z důvodu dovolené. Největší podíl přijíždějících návštěvníků je tvořen Finy, kteří mají obzvláště zálibu v návštěvě hlavního města Tallinnu (tzv. „city break“). Necelý 25% podíl návštěvy Estonska náleží do kategorie „ostatní“, jež zahrnuje lázeňský cestovní ruch, který je populární pro finské a švédské turisty, a také návštěvu příbuzných a známých, což je podobně jako v Lotyšsku dáno relativně velkou heterogenitou estonského obyvatelstva (podíl Rusů činil v roce 2006 25,7 %).

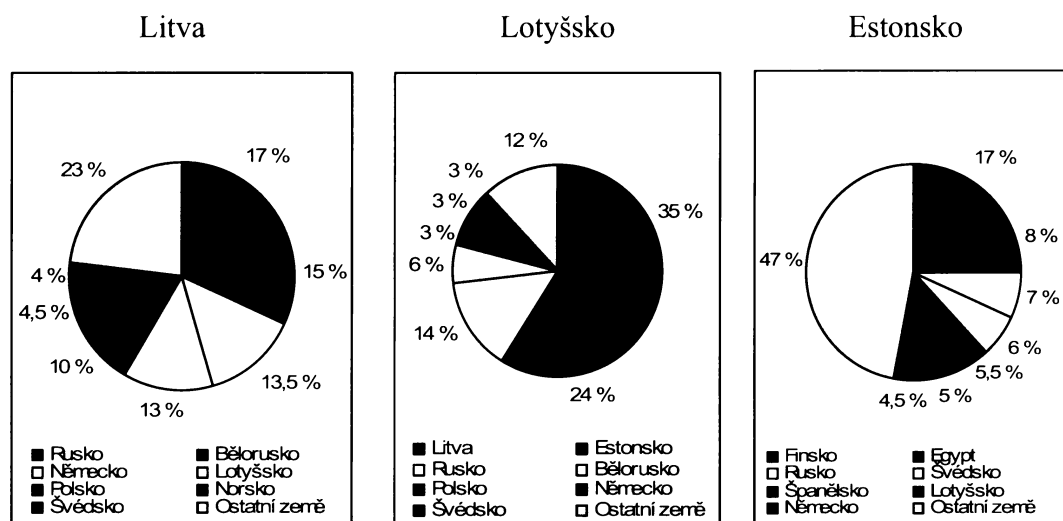
Výjezdový cestovní ruch podle cílové destinace v roce 2005 znázorňuje Graf 19. U Litvy se neprojevuje výrazná koncentrace do jedné cílové země. Více jak dvě třetiny ze všech cest připadly na okolní státy, Rusko, Bělorusko, Německo, Lotyšsko a Polsko. Nakupování bylo hlavním důvodem jednodenních návštěvníků cestujících do Ruska a Polska a návštěva příbuzných a známých byla hlavní příčinou návštěvy Běloruska. Výjezdy do Lotyšska jsou převážně spojeny s obchodními a profesními zájmy. Litevci používají jako dopravní prostředek pro výjezdy ze země převážně automobil (47 % ze všech cest), dále vlak (21 %) a letadlo (19 %).

Lotyšský výjezdový cestovní ruch je zaměřen zejména na okolní státy, přitom Litva a Estonsko zaujímají téměř 60% podíl. Hlavním důvodem výjezdů Lotyšů je návštěva příbuzných a známých (27,4 %). Tento důvod cestování za hranice země je trvale nejpopulárnějším již od dob, kdy Lotyšsko získalo znovu svoji nezávislost. Vysvětlení je dáno především multinárodním složením, rozvojem nových dopravních linek a spojením se zeměmi EU. Počet cestujících na dovolenou se zvyšuje každý rok. V roce 1996 činil podíl dovolené na výjezdovém cestovním ruchu pouhá 4 %, ale v roce 2006 to již bylo téměř 24 %. Za zmínku stojí také sekce nakupování, která byla hlavním důvodem cest do zahraničí před vstupem do EU. V roce 2000 činil podíl 41 %, což bylo

dáno především nízkými cenami v okolních zemích. S následným vyrovnáváním cenové hladiny v sousedních zemích se tento důvod stal méně častý. V roce 2006 tvořily nákupy 14,2 % z celkového počtu výjezdů lotyšských obyvatel.

Estonský výjezdový cestovní ruch je velice diversifikovaný. Největší podíl cílové destinace tvoří Finsko se 17 %. Důvody jsou velice podobné jako byly popsány v odstavci u příjezdového cestovního ruchu (viz výše). Kromě výjezdů, které jsou uskutečňovány do okolních zemí je z Grafu 19 vidět, že Estonci jsou také příznivci teplých krajín a navštěvují tradiční turistické destinace jako například Egypt a Španělsko.

Graf 19: Výjezdový cestovní ruch podle cílové země v roce 2005 (% návštěvníků)



Estonsko – návštěvníci organizovaní přes cestovní kanceláře

Zdroj: www.std.lt, www.csb.lv, www.stat.ee

Předposlední část této podkapitoly 6.1 se zabývá strukturou turistů v hromadných ubytovacích zařízeních. Přehledně jsou hlavní výsledky zaznamenány v Tabulce 10 a Grafu 20. Jedním z hledisek, jak posuzovat atraktivitu a zejména ekonomický přínos cestovního ruchu je výše zmiňované hledisko.

Nevyšší počet ubytovaných turistů vztahených k počtu obyvatel vykazovalo v roce 2005 již tradičně Estonsko s 1 541 turisty/1 000 obyvatel (Lotyšsko 503/1 000 a Litva 390/1 000 obyvatel). Domácí turisté tvořili v Litvě téměř 50 % z celkového počtu ubytovaných hostů. V Lotyšsku to bylo necelých 37 % a v Estonsku byla třetina všech hostů domácích. Nejnavštěvovanější zemí z trojice pobaltských států je Lotyšsko, kde téměř 11 % ubytovaných hostů je tvořeno turisty z Litvy a Estonska. Největší podíl

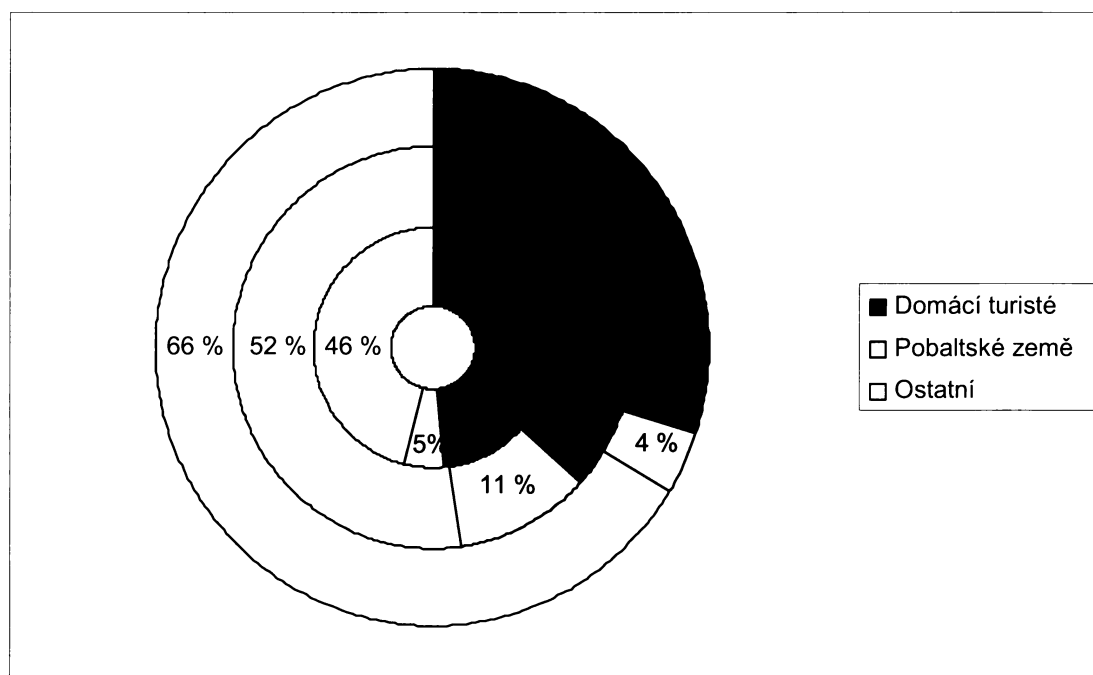
ubytovaných turistů, kteří nejsou ani domácí, ani ze zbylých dvou pobaltských států vykazuje Estonsko, kde přes dvě třetiny turistů pochází z ostatních zemí.

Tabulka 10: Počet turistů v hromadných ubytovacích zařízeních podle krajiny původu v roce 2005

	Ubytování turistů celkem	Krajina původu (%)		
		Domácí turisté	Pobaltské země	Ostatní
Litva	1 325 624	48,6	5,4	46,0
Lotyšsko	1 154 657	36,8	10,9	52,3
Estonsko	2 072 586	29,9	3,7	66,4

Zdroj: www.std.lt, www.csb.lv, www.stat.ee, vlastní výpočty

Graf 20: Procentuální podíl turistů v hromadných ubytovacích zařízeních podle krajiny původu v roce 2005



Zdroj: www.std.lt, www.csb.lv, www.stat.ee

V současnosti má z hlediska počtu zahraničních turistů vztažených k počtu obyvatel, devizových příjmů i úrovně kvality služeb cestovního ruchu a turistické infrastruktury nejlepší postavení Estonsko.

Makroekonomické ukazatele v cestovním ruchu přehledně shrnuje Tabulka 11. Přímým efektem se cestovní ruch podílel na výši HDP 3,5 % v Estonsku, 1,6 % v Litvě a 1,3 % v Lotyšsku. Jediné Estonsko z trojice pobaltských států vykazuje srovnatelné

tendence v porovnání se světem a EU. Litva dosahuje 41 % EU a Lotyšsko pouze třetiny průměru EU. Pokud se uvaží tzv. multiplikační efekt (přímé a nepřímé vlivy) cestovního ruchu, jediné Estonsko je nad evropským a světovým průměrem. Podobně je tomu i při porovnání údajů z hlediska zaměstnanosti v cestovním ruchu. Kapitálové investice vykazují u všech tří pobaltských zemí nadprůměrné hodnoty ve srovnání ze světem a EU. Dle prognóz WTTC je však z dlouhodobého hlediska očekávána stagnace. Podíl cestovního ruchu na exportu je také kromě Lotyšska nadprůměrný. V budoucnu se u pobaltských zemí očekává mírný růst, naopak ve světě a celkově v EU dojde k poklesu. V Evropě je to dáno silnou průmyslovou výrobou, která snižuje tento podílový ukazatel.

Tabulka 11: Makroekonomické ukazatele v roce 2006

Cestovní ruch	Svět	EU	Litva	Lotyšsko	Estonsko
	podíl v (%)				
HDP (přímý efekt)	3,6	3,9	1,6	1,3	3,5
HDP (multiplikační efekt)	10,3	10,9	8,8	5,8	16,0
Zaměstnanost (přímá)	2,8	4,2	1,4	1,2	3,1
Zaměstnanost (multiplikační efekt)	8,7	11,8	7,5	5,0	13,9
Kapitálové investice	9,3	8,6	11,3	9,4	21,0
Export	6,4	6,9	7,8	5,8	10,5

 Zdroj: www.wttc.org

6.2 SWOT analýza cestovního ruchu v Pobaltí

V této podkapitole bude provedena SWOT analýza, která shrnuje aktuální situaci v oblasti cestovního ruchu v pobaltských zemích. Tato analýza vychází z předchozí analýzy literatury, potenciálu cestovního ruchu a poznatků, které byly získány při tvorbě této diplomové práce. Pro budoucí rozvoj cestovního ruchu v pobaltských zemích je potřeba využít silné stránky, eliminovat slabé, zužitkovat příležitosti a vyvarovat se hrozeb. Následující SWOT analýza je vždy provedena nejprve pro Pobaltí jako celek a dále pro jednotlivé země Litvu, Lotyšsko a Estonsko zvlášť.

Silné stránky

Pobaltí

- výhodná geografická poloha pokud jde o rozsáhlost turistických trhů v okolních zemích (Rusko, Skandinávské země, Německo, Polsko)
- relativně nový turistický region - postsovětské země a nové členské státy EU a NATO
- bohatství kulturních a historických památek a množství kulturních a folklórních akcí
- bezpečné destinace
- levné ceny turistických služeb v porovnání se Severní a Západní Evropou
- tradice poznávacího a kulturně – poznávacího cestovního ruchu
- množství unikátních přírodních oblastí
- rovinatý charakter vhodný pro nenáročnou cykloturistiku
- tradice lázeňství – významná centra evropského významu
- rozdílná kultura, dědictví a přírodní hodnoty
- řada atrakcí pro aktivní dovolenou – lov zvěře, rybaření, pozorování ptáků
- velké množství vodních toků a ploch vhodných pro vodní turistiku
- tradice jantaru v této oblasti (suvenýry)
- rozvinutá letecká doprava (nízkonákladové letecké společnosti)
- kulturní fenomén – místní folklór, tradice, lidová architektura
- absence masového cestovního ruchu, důraz je kladen především na kvalitu před kvantitou

Litva

- nejvíce míst zapsaných na Seznamu světového dědictví UNESCO v rámci pobaltských zemí
- venkovský cestovní ruch
- málo urbanizovaná krajina
- dobře rozvinutý systém národních parků
- poměrně hustá silniční síť
- vysoký potenciál přírodních léčivých zdrojů
- bohaté rekreační zdroje (jezera, řeky, lesy, pobřeží)
- historicko-kulturní a etnické vazby mezi Litvou a dalšími zeměmi (Polsko, Lotyšsko, Rusko, Německo, Izrael, USA)

Lotyšsko

- poloha na místě geografické křižovatky – vhodné k propagaci cestovního ruchu
- kvalita rekreačních aktivit – kulturní, léčebné a přírodní – je na vysoké úrovni
- sauny jsou považovány za významné služby cestovního ruchu pro volný čas a rekreační účely (wellness, party)
- obchodní a konferenční cestovní ruch
- Riga jako turistický fenomén světového významu disponující kvalitní infrastrukturou – organizace Inspirace Riga

Estonsko

- nejpropracovanější síť národních a lokálních cyklotras z pobaltských zemí
- pozitivní obchodní bilance příjmů z cestovního ruchu (nejvyšší v rámci zemí v Pobaltí)
- počet a kvalita činnosti turistických informačních center v zemi
- pozitivní obraz Estonska v sousedních zemích, Estonsko je vnímáno jako zajímavá turistická destinace především pro Skandinávské země
- dlouhodobá ochrana přírodních tradic
- marketingový úspěch Tallinnu jako města vhodného pro krátkodobou návštěvu (city break) i v zimním období
- pohostinné obyvatelstvo

Slabé stránky

Pobaltí

- historické a kulturní dědictví je silně zaměřeno na návštěvu památek namísto poskytování praktické účasti k vytvoření nezapomenutelných zážitků – zážitkový cestovní ruch
- povrch silnic není vyhovující a neodpovídá rozvinuté dopravní síti; většina národních dopravních tahů má asfaltový povrch, ale menší silnice jsou šterkové
- nedostatečná jazyková vybavenost v nemetropolitních oblastech
- nedostatečně rozvinutá nabídka aktivit a produktů
- nabídka a poptávka zaměřena na velká centra a oblasti
- sezónnost (založena na létě)
- nedostačující turistické informace a distribuce
- nedostatek turisticky atraktivních míst (hory, teplé moře)
- nevyhovující nabídka produktů
- krátká průměrná délka pobytu
- nedostatečná národní politika pro obnovu míst historického a kulturního dědictví
- částečně přetrvává image neatraktivních komunistických zemí

Litva

- špatná dostupnost Litvy po moři a po dálnicích pro turisty ze západních zemí (zejména špatné silnice v Polsku a bezpečnost při cestování)
- národní instituce neuspokojivě podporují zahraniční investice v oblasti rekreace a cestovního ruchu
- nedostatečná image Litvy jako státu
- právní prostředí nedostatečně stimuluje rozvoj cestovního ruchu
- administrativní status státní Litevské centrály cestovního ruchu je neadekvátní vzhledem k jejím funkcím a povinnostem
- málo vyvinutý říční transport a infrastruktura malých přístavů a přístavišť
- málo vyvinutý systém kempů s infrastrukturou cyklostezek
- nerozvinutá infrastruktura pro konferenční cestovní ruch
- malá pozornost věnovaná turistickému plánování a marketingu na lokální úrovni
- nedostatečný výzkum v oblasti cestovního ruchu

Lotyšsko

- nedostatečně rozvinutá nabídka cestovních kanceláří, půjčoven aut, taxi služeb a dalších služeb spojených s cestovním ruchem (především v porovnání s Estonskem)
- není dostatečná hustota dopravního značení
- téměř čtvrtina všech příjezdů do země je z důvodu tranzitu
- negativní obchodní bilance z cestovního ruchu
- velká vzdálenost z Rigy do dalších velkých měst
- různorodá kvalita turistických informačních center v zemi
- metodika sběru dat mezi turistickými informačními centry a lotyšským Statistickým úřadem není jednotná, a tak shromážděná data jsou nekompletní a rozdílná
- byrokratické zdržení při rozvoji cestovního ruchu v oblasti gastronomie biopotravin (komplikace kvůli rozdílným certifikačním systémům)

Estonsko

- nevyváženost zahraniční návštěvnosti mezi Tallinnem a zbytkem země
- nájezdy finských návštěvníků za účelem nákupu a konzumace alkoholu z důvodu prohibice na finské straně
- estonský turistický produkt je omezený a příliš centralizovaný do Tallinnu
- překážky v loveckém cestovním ruchu (zákon o zbraních, daně a uživatelská nařízení)
- nerozvinutý systém suvenýrů

Příležitosti

Pobaltí

- zvyšující se zájem o cesty do pobaltských zemí po vstupu do EU a NATO
- rostoucí trend kombinování městské dovolené s výlety do přírody
- historické souvislosti se zdrojovými trhy
- větší regionální spolupráce mezi pobaltskými zeměmi v oblasti cestovního ruchu
- využít rostoucího trendu cestovního ruchu založeného na lokálních tradicích
- konferenční a incentivní cestovní ruch jsou velkým potenciálem (rozšířit nabídku poskytovaných služeb)

- místní gastronomie (čerstvost, nápaditost a původ jídla jsou hlavní turistické atrakce v městských i venkovských částech)
- pozornost by se měla přesunout od tradičního cestovního ruchu (klasická prohlídka památek a výstav) k zážitkovému cestovnímu ruchu (participovanému cestovnímu ruchu) a pro rozvoj tohoto produktu (obzvláště v event-turismu) je nezbytné zdokonalit řízení
- založení národní politiky pro obnovu důležitých kulturních a historických míst cestovního ruchu
- přírodní a kulturně-historicky založený cestovní ruch jako rostoucí trend na zdrojových trzích
- Via Baltica, Rail Baltica – zlepšení dopravní dostupnosti
- zpestření jejich zdrojového trhu, cílený marketing, rozvoj produktů, propagace v médiích, efektivně řízený destinační marketing
- větší pozornost musí být věnována na rozvíjení celoročních aktivit
- virtuální marketing užívající komplexní, aktualizované a správné informace je nezbytností pro oslovení nových trhů a zajištění opakovaných návštěv
- přilákání „vysoce výnosných“ návštěvníků a diverzifikace turistů mimo hlavní města a tradiční lokality
- vylepšení know-how a kvality služeb
- více turistických informačních center v zahraničí
- vzrůstající povědomí o udržitelnosti cestovního ruchu
- možnost využívání strukturálních fondů EU pro turistické služby, infrastrukturu a marketingové projekty

Litva

- zvýšení státního rozpočtu pro přípravu regionálních turistických strategií, územní management, marketing, výzkumné aktivity a rozvoj infrastruktury
- podpora malých a středních firem poskytujících služby ve venkovském cestovním ruchu
- zlepšení investičního prostředí (přitažlivost)
- zlepšení kvality služeb v pohostinství
- více využít potenciál pro vodní turistiku

- vypracovat ucelenou strategii pro přístavy (zejména Klaipėdu), která bude včetně návrhu přizpůsobení přístavu pro potřeby turistů

Lotyšsko

- podpořit spolupráci mezi medicínou a cestovním ruchem, vytvořit služby cestovního ruchu spojené se zubařskými, chirurgickými a plasticko-chirurgickými službami (levnější ceny ve srovnání s jinými státy EU, lázeňský cestovní ruch)
- posílení regionálních letišť v Liepāji, Ventspils, Daugavpils
- posílení trajektové dopravy
- zlepšení marketingu biopotravin – autenticita místní kuchyně
- celkovou pozornost rozvoje soustředit na přechod od marketingového základu k produktům cestovního ruchu

Estonsko

- diverzifikovat cestovní ruch po celé zemi
- rozvoj tradičního lázeňství a využití dalších minerálních léčivých zdrojů
- tvorba nových produktů zaměřených do turistických oblastí mimo Tallinn
- další rozvoj přeshraniční spolupráce v cestovním ruchu (např. oblast Livonska)
- aktivně a efektivně využívat všechny dostupné prostředky a možnosti (státní, regionální a EU) pro rozvoj cestovního ruchu

Hrozby

Pobaltí

- pobaltské země nejsou zahraničními návštěvníky vnímány jako dostatečně atraktivní destinace pro aktivní a dobrodružnou dovolenou
- koncentrace investic do metropolitních regionů
- nedostatečná kvalita a struktura infrastruktury
- podcenění investic do obnovy a údržby míst s kulturním a historickým potenciálem
- nedostatečná orientace na jazykovou vybavenost (především v nemetropolitních regionech)
- nejisté klimatické podmínky v létě i v zimě (nepříznivé počasí, zima)
- navzájem nekoordinované propagační aktivity v rámci regionu

- konkurenční vztahy se zakládáním turistických regionů (většina má podobnou nabídku)
- konzum vs. lokální autentické hodnoty a kapacita životního prostředí
- nepostačující politika a nekoordinovaný rozvoj cestovního ruchu

Litva

- neschopnost vytvořit image Litvy jako přímořské země
- iracionální využívání investic v cestovním ruchu
- ztráta atraktivity kulturně-historického a přírodního dědictví
- úpadek ochrany dun na pobřeží Baltského moře
- neschopnost zvýšit příliv turistů
- narůstající migrace mladých potencialních lidí
- neschopnost zcela využívat strukturální fondy EU a další zahraniční fondy

Lotyšsko

- Riga – centrum evropského sexturismu (vzhledem k množství specializovaných agentur pro pořádání pánských a dámských jízd)
- přílišná orientace investic a kapitálu do hlavního města
- neschopnost koordinace v komunikaci turistických informačních center se Statistickým úřadem
- zkreslenost a nekompletnost údajů z hlediska vypovídající hodnoty
- tranzitní země

Estonsko

- přílišná závislost na finském trhu
- Tallinn - sexturismus
- intenzivní kácení lesů a lokální poškozování životního prostředí
- omezení cestovního ruchu vyplývající z privatizace pozemků

6.3 Priority rozvoje cestovního ruchu v pobaltských zemích

Z výše uvedené SWOT analýzy, která je podrobně rozpracována v předešlé podkapitole 6.2, budou stanoveny nejvýznamnější priority rozvoje cestovního ruchu v pobaltských zemích.

Prioritou rozvoje cestovního ruchu v Pobaltí je budování a zkvalitňování infrastruktury, především vybudování sítě kvalitních ubytovacích a stravovacích zařízení, ale také zlepšení infrastruktury dopravní. Prioritou celého Pobaltí by mělo být zlepšování dopravní dostupnosti. Především je nutné dokončení projektů Rail Baltica a Via Baltica, které umožní napojení celého regionu do evropské železniční a silniční sítě. Pobaltské země by měly také využít potenciál Baltského moře a posilovat trajektovou dopravu zvyšováním kvality přístavů a rostoucím počtem linek. Rostoucí význam letecké dopravy v regionu, bude muset být podpořen rozšiřováním kapacity regionálních letišť. Díky zlepšení těchto faktorů bude moci Pobaltí profitovat ze zvýšené poptávky návštěvníků po tomto regionu a to nejen v případě krátkodobějších pobytů.

Dalším stimulačním činitelem pro rozvoj cestovního ruchu je nabídka kvalitních doplňkových turistických služeb a rozvoj alternativních forem cestovního ruchu. Díky velkému množství unikátních přírodních oblastí, přírodních rezervací a národních parků je dalším perspektivním odvětvím rozšíření nabídky produktů ekologicky šetrných forem cestovního ruchu (cykloturistika, vodní turistika, venkovský cestovní ruch, pěší turistika).

Rozvoj udržitelného cestovního ruchu, který je šetrný k životnímu prostředí, přírodnímu a kulturnímu bohatství, bude mít stále větší význam při výběru destinací, ve kterých bude hrát stále významnější roli příroda a ekologie. V Pobaltí je potřeba podporovat rozvoj udržitelných turistických produktů a služeb. Existuje zde několik ekoznaček jako jsou např. Zelený klíč („Green Key“), Modrá vlajka („Blue Flag“), „Ecoflower“, Zelený certifikát („Green Certificate“), které slouží k prosazování a stimulaci vyšších úrovní udržitelnosti a kvality služeb v rámci sektoru cestovního ruchu a vedou ke zlepšení image certifikovaných společností s komerčními výhodami. Vlády jednotlivých zemí Pobaltí mohou také zajistit spolufinancování projektů prostřednictvím dárcovských agentur, v koordinaci s partnerskými organizacemi, jako jsou nevládní organizace nebo obchodní sdružení turistického ruchu (např. Zelený certifikát pro venkovská ubytovací zařízení v Lotyšsku je financován projektem EU

LIFE, který poskytuje 50 % prostředků; spolufinancování je poskytováno vládou (30 %) a Lotyšskou asociací venkovské turistiky (20 %).

Mezi další priority rozvoje cestovního ruchu v pobaltských zemích by mělo náležet rozvíjení tradiční formy cestovního ruchu v oblasti lázeňství. Jelikož uvědomování si významu zdraví bude v budoucnu neustále narůstat, poroste poptávka po wellness produktech a lázeňských pobytech, které budou mít vliv při rozhodovacím procesu ve vztahu k destinaci.

Silnou stránkou Pobaltí je bohatství kulturních a historických památek, u kterých velmi často dochází k podceňování investic do jejich obnovy a údržby. Je tedy potřeba, aby tento potenciál byl nadále posilován dostatečnou národní politikou pro obnovu míst historického a kulturního dědictví.

Oblastí cestovního ruchu, která skýtá velké možnosti je tzv. sektor „MICE“, který zahrnuje meetingy, incentivní a konferenční cestovní ruch a výstavy. Především je potřeba, aby se pozornost soustředila na rozvoj vhodných míst a služeb v tomto sektoru cestovního ruchu a také, aby docházelo k decentralizaci a neupřednostňovaly se pouze metropolitní regiony.

Potenciál místního folklóru, tradic, gastronomie a lidové architektury je dosud málo využit. Pozornost by se měla soustředit na využití rostoucího trendu cestovního ruchu založeného na lokálních tradicích a využít autentičnost prostředí, kterou pobaltské země rozhodně nabízí.

Posílení přeshraniční spolupráce, a to jednak v rámci pobaltských zemí, ale také v širším významu, především v regionu kolem Baltského moře by se mělo stát další prioritou rozvoje. I když řada organizací již existuje např. Komise cestovního ruchu v oblasti Baltského moře („Baltic Sea Tourism Commission“), Baltic 21 – Rada států Baltského moře („Baltic 21 – the Council of the Baltic Sea States“), Iniciativa územního plánování v regionu Baltského moře VASAB 2010 („Baltic Sea Region Spatial Planning Initiative VASAB 2010“), Unie baltských měst („the Union of the Baltic Cities“) a Baltské fórum rozvoje („the Baltic Development Forum“), je nutný proaktivní přístup k otázkám rozvoje cestovního ruchu v oblasti.

Státní podpora cestovního ruchu by se měla orientovat na podporu zahraničních investic v oblasti rekreace a cestovního ruchu, na lepší spolupráci mezi soukromým a veřejným sektorem, na propagaci stávajících turistických center a oblastí, stejně tak jako na nové, dosud nevyužité lokality. Marketingová podpora cestovního ruchu, propagace v médiích, efektivně řízený destinační marketing a rozvoj lidských zdrojů

jsou další nezbytnou prioritou. S tím souvisí nezbytné navyšování státního rozpočtu, vyšší investice do prezentace v prioritních a perspektivních turistických trzích, využívání informačních technologií a elektronického obchodování, a také zlepšení turistického výzkumu a statistik k podpoře rozvoje cestovního ruchu.

Pokud se podaří zrealizovat výše zmíněné priority rozvoje cestovního ruchu v pobaltských zemích dá se v budoucnu očekávat obrovský zájem o oblast Pobaltí. A to dříve než jak to předpovídá UNWTO, která odhaduje, že do roku 2020 se cestovní ruch ve Východní a Severní Evropě, včetně regionu kolem Baltského moře stane nejrychleji rostoucím ze všech regionů v rámci Evropy.

7. POLITIKA CESTOVNÍHO RUCHU V POBALTSKÝCH ZEMÍCH

V této kapitole je stručně zpracována analýza politiky cestovního ruchu v pobaltských zemích. Podrobnější analýza by mohla být námětem další samostatné diplomové práce. Existence této kapitoly je nezbytná pro dokreslení celkového obrazu cestovního ruchu v Pobaltí.

7.1 Litva

Oblast cestovního ruchu v Litvě spadá do kompetencí Ministerstva hospodářství. V rámci tohoto ministerstva existuje Odbor cestovního ruchu, Výbor cestovního ruchu a Litevská centrála cestovního ruchu, jež pracují pod jeho dohledem.

Státní Odbor cestovního ruchu vykonává funkci turistického managementu v Litvě. V jeho kompetenci je provádět také implementaci státní politiky cestovního ruchu.

Stálý Výbor cestovního ruchu byl vytvořen, aby se zabýval problémy rozvoje cestovního ruchu a Národním programem rozvoje cestovního ruchu a předkládal návrhy státním orgánům v oblasti cestovního ruchu.

Mezi hlavní aktivity Litevské centrály cestovního ruchu (založené v roce 1992 jako Státní turistický úřad) patří:

- vedení legislativního základu ve sféře turistických služeb
- příprava různých programů a projektů souvisejících s rozvojem cestovního ruchu a získávání informací
- vzdělávání osob zapojených v cestovním ruchu
- marketing a reklama litevského cestovního ruchu

Litva má sedm turistických informačních center v zahraničí. Jsou v Moskvě, Helsinkách, Varšavě, Barceloně, Londýně, Paříži a Berlíně (společné pro Litvu a Estonsko).

Hlavním litevským koncepčním dokumentem pro cestovní ruch je Národní program rozvoje cestovního ruchu. Dalším dokumentem, jež byl k dispozici je Střednědobá marketingová strategie pro období 2005 – 2009.

Národní program rozvoje cestovního ruchu se zaměřuje na plánování rozvoje cestovního ruchu, zlepšení kvality, rozvoj lidských zdrojů v cestovním ruchu a veřejné turistické infrastruktury, utváření image národního cestovního ruchu a marketing.

Rozvoj cestovního ruchu je provázán s rozvojem ochrany životního prostředí, dopravou, zemědělstvím, integrací do EU, regiony, malými a středně velkými podniky. Část povinností, které jsou spojené s rozvojem cestovního ruchu, připadá ať už přímo či nepřímo do kompetencí většiny ministerstev a dalších institucí. Účinný rozvoj cestovního ruchu vyžaduje udržitelnou organizační strukturu všech úrovní a silné vztahy spolupráce. Implementace a koordinace opatření rozvoje jsou zajištěny na základě Národního programu rozvoje cestovního ruchu.

Mezi jeho hlavní body patří:

- posílit správu cestovního ruchu a rekreace
- utvářet vhodné právní a ekonomické prostředí, které podporuje rozvoj cestovního ruchu
- koncipovat souhrnné programy, turistické plánovací dokumenty a projekty aktivně vytvářet image Litvy jako atraktivní turistické země
- rozšiřovat různorodost v sektoru ubytování, turistických služeb a zábavy v turistických centrech a rekreačních oblastech
- oživit a rozvinout cestovní ruch v Palanze, Druskininkai, Birštonas, Nerinze, Likėnai a dalších oblastech
- vybudovat infrastrukturu přímořských a vnitřních vod; podporovat růst domácího cestovního ruchu
- zajistit vybudování a dohled nad veřejnou rekreační infrastrukturou na celém území státu
- zlepšit statistiky v turistickém sektoru, podporovat vědecký výzkum v oblasti cestovního ruchu
- zlepšit vzdělávání turistických a rekreačních specialistů

Mezi hlavní cíle, které jsou uvedeny ve Střednědobé marketingové strategii pro období 2005 – 2009, jež byly schváleny Odborem cestovního ruchu patří:

- zavést Litvu jako přirozenou destinaci rozpoznatelnou v klíčových trzích tím, že se vytvoří povědomí o její turistické značce a posílí se obraz a identita země
- rozvoj infrastruktury a produktů cestovního ruchu
- zvýšit objem a význam příjezdového cestovního ruchu
- podnítit a koordinovat marketing cestovního ruchu, iniciovat spolupráci regionů, samospráv, obchodních sdruženích a soukromého sektoru
- redukovat vliv sezónnosti rozložením objemu turistů mimo hlavní sezónu
- zvýšit objem a frekvenci trávení dovolené v Litvě domácími obyvateli
- zvýšit povědomí a pochopení důležitosti cestovního ruchu pro zdejší ekonomiku mezi veřejností, médii a dřívějším názorem

7.2 Lotyšsko

Hlavním cílem lotyšské státní politiky cestovního ruchu je zlepšit konkurenceschopnost turistického sektoru a díky podpoře udržitelného růstu cestovního ruchu vytvořit nová pracovní místa, stimulovat vyvážený rozvoj regionů, uchovat kulturní a přírodní dědictví a podporovat sociální zapojení společnosti.

Úspěšná implementace tohoto cíle vyžaduje zapojení všech zainteresovaných stran na mezinárodní, evropské, národní, regionální a lokální úrovni, stejně tak jako úplnou spolupráci veřejného a soukromého sektoru.

Kompetence a odpovědnost za politiku rozvoje cestovního ruchu stanovuje v Lotyšské republice zákon o cestovním ruchu a vládní nařízení. Oblast cestovního ruchu v Lotyšsku spadá do kompetencí Ministerstva hospodářství, včetně ostatních hospodářských odvětví (průmysl, stavebnictví, obchod, energetika). V letech 1993–2003 patřila oblast cestovního ruchu pod Ministerstvo životního prostředí a regionálního rozvoje. V tomto období však cestovní ruch nebyl považován za prioritu žádající seriózní investice. Jedním z argumentů pro zařazení cestovního ruchu pod Ministerstvo hospodářství byla shodnost s ostatními státy EU.

Od června roku 2003 existuje v rámci Ministerstva hospodářství Odbor cestovního ruchu.

Mezi jeho hlavní úkoly patří:

- zpracovávat státní politiku rozvoje cestovního ruchu a zajišťovat její realizaci;
- zpracovávat a navrhopvat zákony a další legislativní opatření pro naplnění politiky rozvoje cestovního ruchu;
- podporovat dlouhodobý rozvoj cestovního ruchu v zemi a spolupráci v oblasti cestovního ruchu na mezinárodní úrovni;
- zabezpečovat a vykovávat funkci poradního orgánu v oblasti rozvoje cestovního ruchu v Lotyšsku.

Zatímco Odbor cestovního ruchu zajišťuje základní legislativní a strategická opatření v oblasti cestovního ruchu, implementací konkrétnějších opatření a aktivit především v oblasti propagace cestovního ruchu je pověřena Státní agentura rozvoje cestovního ruchu, která pracuje pod dohledem Ministerstva hospodářství.

Za účelem popularizace turistických produktů a místního cestovního ruchu pro oslovení potencionálních turistů k návštěvě lotyšských regionů, stejně tak jako zlepšení spolupráce mezi poskytovateli turistických služeb a masmédií, odstartovala Státní agentura rozvoje cestovního ruchu v dubnu roku 2006 akci nazvanou „Lotyšský cestovatelský maratón“ („Latvian Travel Marathon“). Tato akce byla ukončena v listopadu 2006 a vybízela k návštěvě více jak 30 turistických míst, jež propagovaly naučné, sportovní, zdravotní a další aktivity po celém Lotyšsku. Pro další stimulaci obchodní kreativity vyhlásilo Ministerstvo hospodářství a Státní agentura rozvoje cestovního ruchu soutěž „Turistický obchodník roku 2006“ („Tourism Merchant of the Year 2006“) o nejlepší nový turistický produkt, který bude uveden v tomto roce.

Státní agentura rozvoje cestovního ruchu uskutečňuje turistické marketingové aktivity (účast na mezinárodních veletrzích cestovního ruchu, reklamní kampaně na internetových portálech, publikace turistických materiálů v cizojazyčných verzích, organizace pracovních seminářů (workshopy) a návštěvy zahraničních tour operátorů a žurnalistů) na hlavních turistických trzích (Estonsko, Finsko, Německo, Litva, Rusko, Švédsko, Velká Británie) a několik aktivit je určeno také pro potenciální vzdálenější trhy (USA a Japonsko).

Státní agentura rozvoje cestovního ruchu má pobočky v Lotyšsku i v zahraničí. Kromě centrální kanceláře v Rize jsou ve městech Cēsis (pro region Vidzemsko), Kuldīga (Kurzemsko), Ludza (Latgalsko) a Bruska (Zemgalsko). Zahraniční pobočky

jsou v Helsinkách, Londýně a Berlíně (poslední jmenovaná je společná pro všechny tři pobaltské země), v roce 2005 byly další otevřené v Stockholmu a Moskvě.

V Lotyšsku fungují kromě výše zmiňovaného Odboru cestovního ruchu Ministerstva hospodářství a Státní agentury pro rozvoj cestovního ruchu také další organizace, které se zabývají cestovním ruchem. Mezi nejdůležitější turistické asociace například patří: Lotyšská asociace organizací v cestovním ruchu, Lotyšská asociace hotelů a restaurací, Lotyšská asociace hostelů, Lotyšská asociace venkovské turistiky, Lotyšská asociace profesionálních průvodců, Inspirace Riga.

Hlavním koncepčním dokumentem pro cestovní ruch v Lotyšsku je Národní program rozvoje cestovního ruchu zpracovaný pro období 2001–2010. Mezi další dokumenty státní politiky pro cestovní ruch patří: Směrnice rozvoje politiky cestovního ruchu v Lotyšsku pro období 2004–2008 a Lotyšský program rozvoje cestovního ruchu pro období 2006–2008.

Směrnice rozvoje politiky cestovního ruchu v Lotyšsku je střednědobý dokument, který definuje základní principy politiky rozvoje cestovního ruchu. Cílem v období 2004–2008 je zvýšení podílu cestovního ruchu na HDP. Pro dosažení hlavního cíle jsou uvedeny následující priority:

1. Postavení Lotyšska jako osobité, bezpečné a uznávané turistické destinace:
 - posílení turistické image Lotyšska
 - identifikování „nových“ návštěvníků Lotyšska
 - prezentace v prioritních a perspektivních turistických trzích
2. Rozvoj příjezdového a domácího cestovního ruchu:
 - poskytování příznivého obchodního prostředí
 - odpovídající výstavba a vysoká kvalita infrastruktury
 - rozvoj propagace rozmanitých produktů a služeb
 - kvalitní zázemí elektronického obchodování (e-commerce) a informačních technologií
 - zavedení kvalitního managementu
 - rozvoj lidských zdrojů
 - průzkum
3. Podpora spolupráce:
 - optimalizace spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem
 - mezinárodní spolupráce
 - zastupování státních zájmů

K zajištění výše zmíněných priorit byl přijat Lotyšský program rozvoje cestovního ruchu pro období 2006–2008. Specifické aktivity podporující rozvoj cestovního ruchu včetně přiděleného státního rozpočtu jsou určeny v ročním Akčním plánu. Uvedený plán a program zahrnuje horizontální aktivity pro rozvoj cestovního ruchu, které jsou implementovány Ministerstvem hospodářství, Státní agenturou rozvoje cestovního ruchu, dalšími ministerstvy a veřejnými institucemi ve spolupráci s místní samosprávou, soukromým sektorem a nevládními organizacemi.

7.3 Estonsko

Politika rozvoje cestovního ruchu v Estonsku spadá pod Ministerstvo hospodářství a komunikací. Hlavní aktivity Ministerstva v oblasti cestovního ruchu jsou:

- zpracovávat politiku cestovního ruchu a programy, a zajistit jejich implementaci
- žádat financování pro rozvoj programů cestovního ruchu a projektů ze státního rozpočtu a z fondů EU PHARE;
- navrhnout legislativu a směrnice v oblasti cestovního ruchu;
- podílet se na aktivitách mezinárodních turistických organizací.

Pro zvýšení efektivity fungování institucionální infrastruktury byla založena nadace Iniciativa Estonsko („Enterprise Estonia“) pro rozvoj obchodu, které je Estonská centrála cestovního ruchu podřízena. Obě náleží do administrativní sféry Ministerstva hospodářství a komunikací. Estonská centrála cestovního ruchu má poradní výbor, který je složen ze zástupců turistického průmyslu. Strategické vedení a financování nadace je založeno na národních rozvojových plánech a implementaci vyvinutých politik.

Estonská centrála cestovního ruchu je zodpovědná za implementaci estonské národní politiky cestovního ruchu. Jako podpůrný orgán turistického průmyslu, jež je součástí systému Iniciativa Estonsko, přispívá k dosažení jeho cílů výkonem obchodních a regionálních politik rozvoje a snaží se o růst konkurenceschopnosti estonského obchodního prostředí díky blízké spolupráci s jeho partnery a klienty.

Mezi hlavní úkoly Estonské centrály cestovního ruchu patří:

1. organizování marketingových aktivit:
 - organizovat turistické marketingové aktivity státu na mezinárodních cílových trzích (reklama v médiích v zahraničí, turistické veletrhy, publikace o estonských produktech cestovního ruchu, prezentace cestovního ruchu v zahraničí, seznamovací výlety pro zahraniční žurnalisty, tiskové konference v zahraničí)
2. organizování rozvoje aktivit turistických produktů
 - připravovat turistické projekty (včetně těch, které jsou financovány se zahraniční pomocí), koordinovat a organizovat jejich implementaci
 - koordinovat další kurzy v oblasti cestovního ruchu a kvality
3. koordinování výzkumu trhu v oblasti cestovního ruchu
4. obchodní poradenství v cestovním ruchu, rozvoj produktu a marketing
5. rozvíjení a správa národního turistického informačního systému (shromažďování a zpracování turistických informací, sestavování a vedení příslušných databází, koncipování jednotek turistických produktů)
6. účastnit se práce mezinárodních organizací

Estonská centrála cestovního ruchu je rozdělena do následujících skupin: marketingový management, výzkum trhu, rozvoj produktů, webový management a turistická informační centra a regionální kanceláře v Estonsku.

Iniciativa Estonsko má šest zastoupení v pěti zemích lokalizovaných v Londýně, Hamburgu, Stockholmu, Helsinkách, Petrohradu a Moskvě. Jsou zodpovědná za podporu cestovního ruchu, export a možnosti investic v Estonsku. Také Pobaltské informační centrum v Berlíně je zodpovědné za propagaci Estonska, Lotyšska a Litvy jako turistických destinací v Německu.

Estonská centrála cestovního ruchu úzce spolupracuje s obchodními iniciativami a nevládními organizacemi, stejně tak jako s množstvím administrativních orgánů, nadací a inspektorátů pro zajištění podpůrného prostředí pro rozvoj cestovního ruchu v Estonsku. Na nevládní úrovni je rozvoj cestovního ruchu doménou například: Estonské asociace cestovních kancelářů, Estonské asociace hotelů a restaurací, Estonské lázeňské asociace a Estonské asociace venkovského cestovního ruchu.

Hlavním koncepčním dokumentem pro cestovního ruchu v Estonsku je Národní program rozvoje cestovního ruchu zpracovaný pro období 2007–2013. Tento program byl vytvořen na základě Národních plánů pro rozvoj cestovního ruchu pro období 2002–2005 a 2005–2007. Hlavním cílem těchto plánů a programu je zvýšení mezinárodní konkurenceschopnosti v sektoru estonského cestovního ruchu. Toho může být dosaženo rostoucími investicemi v oblasti marketingu, rozvojem nových produktů a podporou informačního managementu v těsné spolupráci mezi veřejným s soukromým sektorem.

Pro rozvoj turistického průmyslu byly stanoveny následující cíle pro zvýšení mezinárodní konkurenceschopnosti.

Hlavní kritéria jsou:

- pokračující trend růstu z turistických příjmů a z domácího cestovního ruchu
- rostoucí průměrná délka pobytu v ubytovacích zařízeních
- nárůst relativního podílu turistů
- růst ve výdajích turistů
- diverzifikace průmyslu na širší rozsah trhů
- rozšiřování sortimentu a nabídky produktů
- dosažení lepší regionální distribuce cestovního ruchu

Aktivity požadované pro dosažení cílů jsou (A) koordinovaný marketing, (B) produktový a (C) informační management.

A. Koordinovaný marketing

Koordinovaný marketing je založen na adekvátním průzkumu trhu, upřednostněním cílových trhů, implementací účinných a rozsáhlých marketingových aktivit, zhodnocením provedení a odpovídajícímu přizpůsobení a aktualizaci všech aktivit založených na sběru informací.

Proto, aby Estonsko vzešlo více do povědomí a představilo se v běžném pojetí jako turistická destinace s příznivým podnikatelským prostředím, vláda Estonské republiky schválila hlavní pokyny projektu pro vytvoření image Estonska a ustanovila příslušnou pracovní skupinu pro Iniciativu Estonsko.

Přírodní a kulturní zdroje Estonska jsou geograficky klasifikovány těmito čtyřmi regiony:

1. Hlavní město Tallinn, zachovalé Staré město a městské zdi ze středověku
2. Severní a východní Estonsko - severní pobřeží s unikátní přírodou, NP Lahemaa, panská architektura, brána do Ruska
3. Západní Estonsko spolu s Saaremaa a Hiiumaa - přírodní turistické zdroje s největším potenciálem v Estonsku - pitoreskní pobřeží a vesnická krajina, dovolená na pláži, zdravotně pečující centra, letní letoviště Pärnu
4. Jižní Estonsko - region s rozmanitou zvlněnou krajinou, jezery a s bohatým kulturním životem, příležitosti pro přírodní cestovní ruch, amatérské zimní sporty, řadou letních akcí, etnickou a kulturní rozmanitostí, vědeckovýzkumné a kulturní centrum Tartu.

Mezi prioritní cílové trhy patří Finsko, Švédsko, Rusko, Velká Británie a Německo.

B. Produktový management

Produktový management přebírá na sebe spolupráci národní instituce realizující turistickou politiku s podnikateli, vládními agenturami, místními správami a organizacemi třetího sektoru. Produktový management je založen na průzkumu produktů, výzkumu trhu a odborném zhodnocení. Jeho hlavní funkce jsou:

- plánování rozvoje produktu pro přednostní rozvoj v oblasti aktivit a regionů, které mají lepší vyhlídky
- organizace spolupráce pro zajištění ucelených produktů
- stimulace rozvoje produktu řízením investic (regionální projekty, přímá podpora z fondů EU)
- monitorování a kontrola působení investic v rozvoji produktů

Mezi jeho hlavní priority patří:

- rozvoj produktu kongresového cestovního ruchu v Tallinnu, Tartu a Pärnu
- produkty cestovního ruchu založené na historickém a kulturním dědictví
- přírodní a zážitkový cestovní ruch
- balíčky aktivní dovolené
- zdravotní a volnočasový cestovní ruch

C. Informační management

Je zamýšleno vybudovat ucelený turistický informační systém, založený na existující síti turistických informačních center. Ucelený veřejný rezervační systém má být spuštěn jako součást turistického informačního systému.

8. CESTOVNÍ KANCELÁŘE

Sestavit úplný a aktuální seznam všech CK, jež organizují zájezdy do Pobaltí je z důvodu neexistence centrální evidence velmi obtížné. I přesto, že jsem se snažila o maximální kombinaci různých informačních zdrojů pro vytvoření co nejrozsáhlejšího seznamu zainteresovaných CK, jsem si vědoma, že jsem zřejmě neoslovila všechny CK.

Dotazník jsem rozeslala 51 CK, které měly ve své nabídce zájezdy do Pobaltí. Obdržela jsem téměř 50 % odpovědí, což v dotazníkovém šetření, které je zasláno e-mailem považuji za úspěšné. Necelá polovina z těchto došlých odpovědí měla informativní charakter a to, že jsou pouze provizními prodejci a vlastní zájezdy do této oblasti nevytvářejí. Proto se také domnívám, že ve druhé polovině oslovených CK, jež mi odpověď nezaslaly jsou povětšinou také pouze dealeri. Z výše uvedeného si dovolím provést odhad, že počet CK organizujících zájezdy do Pobaltí se v České republice může pohybovat kolem 25 subjektů.

8.1 Výsledky dotazníkového šetření

Výsledky dotazníkového šetření se týkají 11 CK (tj. N=11). Jsou to: Adventura, Čedok, Hoška Tour, Kozak Tour, Macek, Mayer&Crocus, Nomád, Periskope Skandinávie, Prácheň, Wes, Trip (viz Tabulka 12). Výsledky byly pro přehlednost rozděleny do čtyř kategorií. Nejprve se bude zabývat obecnými informacemi o CK, dále nabídkou zájezdů, charakteristikou klientů a statistickými informacemi o CK.

Tabulka 12: Seznam cestovních kanceláří

Seznam CK	Internetové stránky
Adventura	www.adventura.cz
Čedok	www.cedok.cz
Hoška Tour	www.hoska-tour.cz
Kozak Tour	www.kozaktour.cz
Macek	www.ckmacek.cz
Mayer&Crocus	www.mayercrocus.cz
Nomád	www.nomad.cz
Periskope Skandinávie	www.periscope.cz
Prácheň	www.ckprachen.cz
Wes	www.ck-wes.cz
Trip	www.ck.trip.cz

Zdroj: www.sopka.cz

Obecné informace o CK

- téměř všechny (81 %) CK vznikly na počátku 90. let
- 27,3 % CK jsou členy Asociace českých cestovních kanceláří a agentur (AČCKA)
- všechny (100 %) CK se prezentují pomocí internetových stránek a tiskových materiálů (katalogů, letáků, prospektů), 63 % CK také na veletrzích a 54,5 % CK v médiích
- 36,4 % CK využívá ke spolupráci při vytváření zájezdu partnerské CK v Pobaltí a půjčovny vybavení a 45,5 % CK ubytovací zařízení
- 36,4 % CK postrádá v Pobaltí kvalitnější dopravní infrastrukturu, 27,3 % CK rozsáhlejší síť ubytovacích a stravovacích zařízení a více míst poskytujících informace a propagační materiály
- 45,5 % CK hodnotí podporu rozvoje cestovního ruchu ze strany státu spíše dobře ve všech zemích Pobaltí

Většina CK vznikla na počátku 90. let, což dokládá „boom“, který byl charakteristický v tzv. první vlně vzniku soukromých podnikatelských subjektů ve všech sférách činnosti. Výjimku tvoří pouze dvě CK. V prvním případě se jedná

o CK Čedok, která začala působit již v tehdejší Československu ve 20. letech minulého století a ve druhém případě se jedná o CK Nomád, jež je poměrně „mladou“ CK, neboť na trhu působí poslední tři roky. Necelá třetina CK jsou členy ACČKA. Členství ve sdružení přináší značné množství výhod, např. poskytuje poradenské služby v oblasti podnikání v cestovním ruchu, pořádá vzdělávací kurzy a semináře, organizuje účast na výstavách a veletrzích apod. Všechny CK se prezentují pomocí internetových stránek a tiskových materiálů (katalogů, letáků, prospektů), téměř 2/3 CK také na veletrzích, přednáškách a dalších akcích. Více jak polovina CK využívá ke své propagaci média, což je poměrně vysoký podíl. Domnívám se však, že se v převážné většině případů bude jednat o regionální vysílání. Oblast Pobaltí dle CK nejvíce postrádá kvalitnější dopravní infrastrukturu, rozsáhlejší síť ubytovacích a stravovacích zařízení a více míst poskytujících informace a propagační materiály. Necelá polovina CK hodnotí podporu rozvoje cestovního ruchu ze strany státu spíše dobře ve všech zemích Pobaltí. Nejlépe se v tomto hodnocení umístilo Estonsko.

Nabídka zájezdů

- 45,5 % CK začalo pořádat zájezdy ve 2. polovině 90. let
- u 90,9 % CK tvoří podíl pořádaných zájezdů do Pobaltí do 5 %
- všechny (100 %) CK se zaměřují na léto a 27,3 % CK také na jaro
- téměř všechny (90,9 %) CK využívají při cestě do Pobaltí autobusovou dopravu
- 63,6 % CK zajišťuje ubytování v hotelích jedno nebo dvouhvězdičkových a 54,5 % CK v hotelích tří a vícehvězdičkových
- 100 % CK nabízí turistům forfaitové zájezdy
- 100 % CK navštíví při svých zájezdech Vilnius, Trakai, Tallinn, 90,9 % CK Křížový vrch a Rigu a 81,8 % CK také Kurskou kosu a NP Gauja

Necelá polovina CK začala pořádat zájezdy do Pobaltí ve 2. polovině 90. let. Ostatní CK „objevily“ krásu pobaltských zemí až později a začaly nabízet zájezdy do této oblasti až od roku 2002. Tato „druhá vlna“ může souviset se zvýšenou publicitou v médiích a posilováním image jednotlivých zemí, která se začala projevovat s blížícím se vstupem do EU. U 90,9 % CK je podíl pořádaných zájezdů do Pobaltí do 5 % z celkového počtu všech zájezdů. Výjimku tvoří pouze CK Periskope Skandinávie, která uvedla, že podíl zájezdů do Pobaltí tvoří z její nabídky 20 %. Toto

číslo je vysoké a vypovídá o tom, že tato CK je specialistou na tuto oblast a je jedinou CK v České republice, která se na pobaltské země vyloženě zaměřuje. Nejčastěji nabízejí CK tzv. poznávací okruh Pobaltím a zájezdy do Pobaltí, kde je součástí také návštěva jiných zemí, zpravidla Finska a Ruska. Z ročních období se všechny CK zaměřují na léto a jen necelá třetina CK také na jaro. To svědčí o velmi velkém vlivu sezónnosti, která postihuje tuto oblasti. Nejčastějším způsobem dopravy využívané při cestě do pobaltských zemí je autobusová přeprava klientů. Necelých 20 % CK využívá také leteckou přepravu. Z hlediska ubytování dominují v nabízených zájezdech hotely (jedno, dvou a tříhvězdičkové). Poměrně vysoký podíl CK (45,5 %) zajišťuje ubytování v kempech (většinou jsou to zájezdy spojené se sportovním zaměřením, tedy cyklistické či vodácké pobyty). Nabídka forfaitových zájezdů je dnes běžnou součástí služeb CK, což odpovídá skutečnosti, že 100 % CK tuto službu poskytuje. CK navštěvují při svých zájezdech tradiční lokality, především se jedná o památky zapsané na seznamu UNESCO.

Charakteristika klientů

- 72,7 % klientů upřednostňuje poznávací turistiku (návštěva měst, památek, přírodních lokalit)
- 63,6 % tvoří páry
- 72,7 % klientů je ve věku 56 – 65 let a 63,6 % ve věku 46 – 55 let
- 81,8 % klientů jeví největší zájem o návštěvu historicky a turisticky zajímavých míst a 45,5 % o cykloturistiku

Téměř tři čtvrtiny klientů CK upřednostňují poznávací turistiku, která v sobě zahrnuje návštěvu měst, památek a přírodních lokalit. Necelá třetina klientů pak sportovní turistiku (cyklistiku, pěší a vodní turistiku). Téměř dvě třetiny klientů jsou páry, dále pak skupiny, především vysokoškolsky vzdělané dvojice či ucelené kolektivy. Z mé vlastní zkušenosti se domnívám, že mladší lidé většinou volí individuální dovolenou. Když jsem v roce 2005 navštívila Pobaltí byla jsem svědkem toho, že autobus, který směřoval právě do této oblasti převážel mladé dvojice, které se v cílové destinaci pohybovaly samostatně (zapůjčeným automobilem či využívali služeb tamní dopravy). Největší zájem klientů je směřován k návštěvě historicky a turisticky zajímavých míst a dále o cykloturistiku, jež je v této oblasti vhodná především pro méně náročnou klientelu, díky svému mírnému terénu.

Základní statistické informace o CK

- všechny (100 %) CK mají podíl příjmů z prodeje zájezdů do Pobaltí menší než 10 %
- v 63,6 % CK počet klientů stagnuje

Pro CK je význam výjezdového cestovního ruchu do oblasti Pobaltí velmi malý. Všechny CK mají podíl příjmů z prodeje zájezdů do Pobaltí menší než 10 %. Téměř u dvou třetin CK počet klientů v posledních třech letech stagnuje, v 18,2 % CK zaznamenávají nárůst o více než 25 % a v 18,2 % CK nárůst o více než 50 %.

9. ZÁVĚR

Tato diplomová práce zpracovává cestovní ruch v pobaltských zemích. Je rozdělena do dvou základních částí. První část je teoretická a můžeme do ní zařadit první tři kapitoly, které se zabývají úvodem a vymezením cílů a hypotéz, dále diskutují s literaturou a terminologií cestovního ruchu a nakonec metodickým zpracováním práce. Druhá část je praktická a je logicky rozčleněna do několika kapitol, které korespondují s cíli a hypotézami, jež si tato práce předurčila.

První hypotéza, která uváděla, že dominantní formou zahraničního cestovního ruchu v pobaltských zemích je poznávací cestovní ruch zaměřený na návštěvu historických památek, se potvrdila. Příznivé podmínky pro tuto formu cestovního ruchu vytvořila bohatá historie pobaltského regionu. Díky různým národnostním vlivům, které zde zanechaly rozmanitou architekturu od období gotiky až po současnost, je právem řada míst zapsána na Seznamu světového dědictví UNESCO. Bohatství kulturních a historických památek je proto vyhledávaným cílem návštěvníků. Tato hypotéza se také potvrdila na základě dotazníkového šetření, jež bylo provedeno u cestovních kanceláří, které mají ve své nabídce zájezdy do Pobaltí. Více jak 80 % klientů jeví největší zájem právě o poznávací cestovní ruch zaměřený na návštěvu historicky atraktivních míst. Aby byl tento potenciál i nadále posilován je potřeba implementace vhodné národní politiky pro obnovu těchto míst, a také nabídka produktů cestovního ruchu založená na historickém a kulturním dědictví jednotlivých zemí.

Druhá hypotéza, která předpokládala, že hlavní potenciál cestovního ruchu v pobaltských zemích představuje měkký cestovní ruch, jehož význam není i přes nárůst počtu zahraničních návštěvníků stále dostatečně docenován, se potvrdila. Oblast Pobaltí má velké množství unikátních přírodních oblastí, národních parků a rezervací, vhodných k ekologicky šetrným formám cestovního ruchu. Díky rovinnatému charakteru krajiny poskytuje podmínky pro nenáročnou cykloturistiku a pěší turistiku a velké množství vodních toků je vhodných pro vodní turistiku. Neméně důležitý je také venkovský cestovní ruch. Pobaltské země se musí kvůli absenci klasických turistických atraktivit (teplé moře a hory) o to více cíleně zaměřit na svůj destinační marketing, vybudovat kvalitní nabídku turistických služeb a efektivně propagovat svoji jedinečnost v zahraničí.

Další, třetí hypotéza předpokládala, že vrcholící přípravy na vstup do Evropské unie v letech 2002–2004 měly pozitivní dopad na posílení vlastní identity a zvýšily zájem zahraničních návštěvníků, což se v důsledku projevilo pozitivní platební bilancí z cestovního ruchu. Tento předpoklad se potvrdil pouze částečně. Přípravy a samotné členství v Evropské unii hrály v rozvoji cestovního ruchu v jednotlivých zemích Pobaltí určitě významnou roli. Podpořilo to příznivé obchodní prostředí a stimulovalo investice do infrastruktury. Dále se díky odstranění přeshraničních kontrol a příchodu nízkonákladových leteckých přepravců zjednodušila dopravní dostupnost, a na základě zvýšeného zájmu médií se také značně posílilo povědomí o pobaltských destinacích. Z hlediska pozitivní platební bilance se tato hypotéza potvrdila pouze pro dvě pobaltské země. Lotyšsko totiž za posledních deset let vykazuje negativní platební bilanci. Přesto, že se počet návštěvníků přijíždějících do Lotyšska zvyšuje každoročně od roku 1999, země stále vykazuje velmi malou dynamiku růstu v počtu příjezdů zahraničních turistů. Lotyšsko se tak stává cílem především pro jednodenní návštěvníky, kteří zemi využívají především k tranzitu. U Litvy a Estonska se domněnka o pozitivní platební bilanci potvrdila, i když rozdíl v „čistém“ zisku je téměř trojnásobný ve prospěch Estonska.

Čtvrtá hypotéza, která říká, že rozvoj cestovního ruchu v pobaltských zemích odpovídá vývoji makroekonomických ukazatelů, se taktéž potvrdila. Při zkoumání podílových ukazatelů (podíl cestovního ruchu na HDP, zaměstnanosti, kapitálových investicích, exportu) bylo zjištěno, že Lotyšsko ve všech a Litva ve většině případů nedosahují průměru Evropské unie a světa.

Téma páté hypotézy, že převážnou část návštěvníků tvoří návštěvníci ze sousedních zemí, se také potvrdilo. U Litvy je podíl návštěvníků tvořen ze tří čtvrtin sousedními státy, jež jsou také tradičními obchodními partnery. Jedná se o Lotyšsko, Rusko (Kaliningradskou oblast), Bělorusko a Polsko. Nejčastějším důvodem byla návštěva známých a příbuzných. Lotyšsko bývá cílem především pro jeho dva zbývající pobaltské sousedy. U Estonska v počtu příjezdů zcela jasně dominují finští návštěvníci. Důvodem je silná ekonomická a kulturní spolupráce a také podobné etnické pozadí.

Poslední hypotéza předpokládala, že z porovnání pobaltských zemí vychází Estonsko jako jednoznačně nejvýznamnější stát ve všech ekonomických aspektech cestovního ruchu, se také potvrdila. Estonsko velmi proaktivně reagovalo na příležitosti prezentovat se v turistickém průmyslu zahájením kampaně „Značka Estonsko“, která byla spuštěna při hostování pěvecké soutěže Eurovize v roce 2002 a působila jako hlavní ohnisko zájmu jejich marketingové strategie. Také výše státního rozpočtu pro

marketing cestovního ruchu je nejvyšší z pobaltských zemí. Estonsko se také může pyšnit nejvyšším počtem ubytovaných turistů vztažených k počtu obyvatel. Výhodou Estonska je navíc jeho blízkost ke Skandinávským zemím. V portfoliu zájezdů cestovních kanceláří je často Estonsko nabízeno jako cílová destinace s výlety do Finska a Ruska. V porovnání makroekonomických ukazatelů jediné Estonsko ze všech pobaltských zemí vykazuje srovnatelné či nadprůměrné tendence v porovnání s Evropskou unií a světem. Z hlediska cestovního ruchu zastává Estonsko v pobaltské trojici zemí vedoucí pozici.

Základní cíle, jež si tato práce stanovila byly v zásadě splněny. Snahou práce bylo představit oblast Pobaltí z hlediska cestovního ruchu, postihnout vývoj, stav a perspektivy rozvoje cestovního ruchu v této oblasti. I když v průběhu zpracování byly odhaleny komplikace, které znesnadnily získávání kvalitních a faktických informací a dat, práce přesto podává ucelený obraz o celé oblasti. Je snahou ukázat, že cestovní ruch v menších pobaltských státech má perspektivu rozvoje a je jen otázkou času, kdy se toto odvětví plně rozvine. S vizí UNWTO, která předpokládá, že právě oblast východní a severní Evropy (včetně oblasti Pobaltí) bude do roku 2020 z hlediska cestovního ruchu nejrychleji rostoucím regionem v porovnání s ostatními regiony v rámci Evropy, lze jen souhlasit.

Tato práce zároveň odhalila další nosná témata a ukazatele, které lze dále sledovat. Nabízí se celá řada hledisek, podle kterých lze tuto výjimečnou oblast zkoumat a hodnotit, ale to přesahuje rámec stanovený pro tuto práci. Možnými náměty dalších prací by mohly být například sledování rozvoje cestovního ruchu v pobaltských zemích, naplnění vládních politik a koncepcí, jež si tyto státy předsevzaly, a nebo třeba typologie a vymezení nejnavštěvovanějších regionů. Rozhodně zajímavé také bude sledovat dále osudy mezinárodních projektů zaměřených na vlastní marketingovou propagaci cestovního ruchu ve všech zemích ležících v oblasti Baltského moře jako celku.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

Tištěné publikace

- ATTL, P., NEJDL, K. (2004): Turismus I. Vysoká škola hotelová, Praha, 178 s.
- BACHVAROV, M. (2001): Central-Eastern Europe – inbound tourism in the new geopolitical setting. In: Toivonen, T., Honkanen, A.: North-South: Contrasts and Connections in Global Tourism. Proceedings of 7th Atlas International Conference. ATLAS and FUNTS Joensuu, 398 s.
- BRAGINSKIJ, V. (1983): Turistická střediska SSSR – průvodce. Raduga, Moskva, 239 s.
- ČERTÍK, M., KOL. (2001): Cestovní ruch – vývoj, organizace a řízení. Off, Praha, 352 s.
- DUBLINSKÁ, L. (1986): Sovětský svaz – průvodce. SSSR: zeměpis, dějiny, současnost. Raduga, Moskva, 351 s.
- DURYNEK, A., KOMÁRKOVÁ, R., KAŠPAROVÁ, E. (2001): Základy sociologického výzkumu. Management Press, Praha, 160 s.
- EXPORTÉR (2005): Litva, Lotyšsko, Estonsko. Magazín hospodářských novin. Praha, č. 3, 30 s.
- FRANCOVÁ, E. (2003): Cestovní ruch. Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc, 119 s.
- GULLOVÁ, S. (2006): Jiná země, jiný mrav: Estonsko. COT business. Praha, č. 2, s. 88-89
- HALL, C. M., PAGE, S. J. (1999): The geography of tourism and recreation. Environment, Place and Space. Routledge, London, 309 s.
- HALL, D., SMITH, M., MARCISZEWSKA, B. (2006): Tourism in the New Europe. The Challenges and Opportunities of EU Enlargement. CAB International, Oxford, 320 s.
- HOLEČEK, M., MARIOT, P., STRÍDA, M. (1999): Zeměpis cestovního ruchu. ČGS, Praha, 99 s.
- HRALA, V. (2005): Geografie cestovního ruchu, Vysoká škola ekonomická v Praze nakladatelství Oeconomica, 109 s.
- HRALA, V. (1997): Geografie cestovního ruchu. Idea servis, Praha, 168 s.

- CHROMÝ, P. (2007): Vývoj příjezdového cestovního ruchu v Česku se zaměřením na kraj Vysočina. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 124 s.
- INDROVÁ, J., KOL. (2004): Cestovní ruch I. Vysoká škola ekonomická v Praze, Oeconomica, 114 s.
- JAKUBÍKOVÁ, D., JEŽEK, J., PAVLÁK, M. (1995): Cestovní ruch. ZČU v Plzni, 268 s.
- JANALÍK, J. (2006): Zhodnocení vývoje příjezdového cestovního ruchu a jeho regionální diferenciacie v zemích Visegrádu po roce 1989. Ročníková práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 33 s.
- LEXIKON ZEMÍ SVĚTA (2001). Kartografie Praha, 216 s.
- KOPŠO, E., KOL. (1992): Geografia cestovného ruchu. Slovenské pedagogické nakladateľstvo, Bratislava, 327 s.
- KOPŠO, E., KOL. (1985): Ekonomika cestovného ruchu. Slovenské pedagogické nakladateľstvo, Bratislava, 412 s.
- KRUTILOVÁ, J. (2000): Pobaltské republiky – Litva, Lotyšsko, Estonsko. Olympia, Praha, 176 s.
- MALÁ, V., KOL. (2002): Základy cestovního ruchu. Vysoká škola ekonomická v Praze, nakladatelství Oeconomica, 100 s.
- MARIOT, P., MÜLLEROVÁ, V. (1992): Zeměpis cestovního ruchu. SPN, Praha, 183 s.
- MARIOT, P. (1983): Geografia cestovného ruchu. Veda, Bratislava, 252 s.
- MIRVALD, S., KOL. (1994): Geografie cestovního ruchu. Pedagogická fakulta ZČU v Plzni, Plzeň, 110 s.
- MIŠKOVSKÝ, J. (2002): Pobaltí – turistický průvodce. J. Miškovský vlastním nákladem ve spolupráci s vydavatelstvím A. Drábek Balt-East, Bělá pod Bezdězem, 120 s.
- NIKODEMUS, O., ROŽÍTE, M. (2000): Tourism Development in the Context of Sustainable Development in Latvia. In: Ģeogrāfiski Raksti Folia Geographica. Libiny with Diversity In Latvia. Riga, č. 8, 80 s.
- PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. (2002): Výkladový slovník cestovního ruchu. MMR ČR Praha, 448 s.
- POLITIKA CESTOVNÍHO RUCHU NA NÁRODNÍ A REGIONÁLNÍ ÚROVNI - cíle, nástroje, mechanismy (2006). Praha, DHV CR, spol. s r.o.

- ROZÍTE, M., PRIEDĀJA-KLEPERE, L. (2004): The importace of Latvia's cities in tourism. In: Ģeogrāfiski Raksti Folia Geographica. Marking Latvia's Return to Europe. Riga, č. 12, 85 s.
- ŠTĚPÁNEK, V., KOPAČKA, L., ŠÍP, J. (2001): Geografie cestovního ruchu. Karolinum Praha, 228 s.
- TRNKOVÁ, O., KOL. (1995): Území a cestovní ruch. Vysoká škola ekonomická v Praze, Praha, 95 s.
- WARSZYŃSKA, J. (2000): Geografia turystyczna swieta. PWN Warszawa, I-II. díl, 836 s.
- WILLIAMS, N., HERMANN, D., KEMP, C. (2004): Estonsko, Lotyšsko, Litva. Lonely Planet. Svojtka, Praha, 393 s.
- WOKOUN, R., VYSTOUPIL, J. (1987): Geografie cestovního ruchu a rekreace I. Univerzita J. E. Purkyně v Brně, Brno, 250 s.
- ZÁJEDOVÁ, I. (2006): Pobaltská regionální spolupráce. Karolinum Praha, 184 s.
- ZEMĚ SVĚTA (2006): Estonsko, Lotyšsko, Litva. Zeměpisný a cestopisný měsíčník. Praha, č. 1, 61 s.

Internetové zdroje

- Active Tourism Centre (<http://www.ezi.lv> 19. 12. 2006)
- Agora – Network Sustainable Tourism Development in the Baltic Sea Region (<http://www.agora-tourism.net> 23. 11. 2006)
- Answers – Encyklopedia (<http://www.answers.com> 12. 12. 2006)
- Asociace českých cestovních kanceláří a agentur (<http://www.accka.cz> 18. 7. 2007)
- Baltic 21 (<http://www.baltic21.org> 23. 11. 2006)
- Baltic Assembly (<http://www.baltasam.org> 20. 11. 2006)
- Baltic Country Holidays – Latvia, Lithuania, Estonia (<http://www.celotajs.lv> 2. 6. 2007)
- Baltic Culture Tourism (<http://www.visitbaltics.org> 23. 11. 2006)
- Baltic Data – Database for Business and Public Administration (<http://balticdata.info> 6. 6. 2007)
- Baltic Palette (<http://www.balticpalette.com> 13. 6. 2007)
- Baltic Sea Tourism Commission (<http://www.balticsea.net> 20. 11. 2006)
- Baltic Stand By Estonia-Latvia-Lithuania (<http://www.standbynews.info> 4. 6. 2007)
- Baltic Tours (<http://www.baltictours.com> 9. 12. 2006)

-
- Baltics Worldwide (<http://www.balticsww.com> 5. 7. 2007)
- Blue Flag Programme (<http://www.blueflag.org> 10. 7. 2007)
- Britannica (<http://www.britannica.com> 7. 12. 2006)
- Canadian Cultural Observatory (<http://www.culturescope.ca> 22. 11. 2006)
- Central Intelligence Agency (<http://www.cia.gov> 16. 12. 2006)
- Council of Europe (<http://www.assembly.coe.int> 27. 11. 2006)
- Countryside Tourism (<http://www.countryside.lt> 11. 12. 2006)
- Česká centrála cestovního ruchu (<http://www.czechtourism.cz> 11. 12. 2006)
- Česko-lotyšský klub (<http://www.lotyssko.unas.cz> 7. 1. 2007)
- Český statistický úřad (<http://www.csu.cz> 8. 12. 2006)
- Ecotourism Estonian (<http://www.ecotourism.ee> 19. 6. 2007)
- Enterprise Estonia (<http://www.eas.ee> 4. 7. 2007)
- Estonian Air (<http://www.estonian-air.ee> 9. 6. 2007)
- Estonian Hotel and Restaurant Association
(<http://www2.ehrl.ee/sisu.php?lang=2&page=278> 5. 7. 2007)
- Estonian Infotourism (<http://www.infoturism.ee> 4. 6. 2007)
- Estonian Institut (2001): Estonia Brand Book
(<http://www.eas.ee/vfs/952/Estonia%20Brand%20book.pdf> 2. 7. 2007)
- Estonian Institute (<http://www.einst.ee> 9. 12. 2006)
- Estonian Ministry of Economic Affairs and Communications
(<http://www.mkm.ee/index.php?id=3441> 8. 7. 2007)
- Estonian Ministry of Foreign Affairs (<http://www.vm.ee> 14. 6. 2007)
- Estonian National Development Plan for years 2002–2005
(<http://www.mkm.ee/index.php?id=3436> 8. 7. 2007)
- Estonian Nature Information System (<http://www.eelis.ic.envir.ee> 6. 1. 2007)
- Estonian Rural Tourism Site (<http://www.maaturism.ee> 9. 12. 2006)
- Estonian Spas Association (<http://www.estonianspas.com> 16. 12. 2006)
- Estonian Tourism Portal (<http://www.tourism.ee> 9. 6. 2007)
- Estonica - Encyklopedia about Estonia (<http://www.estonica.org> 22. 6. 2007)
- Euromonitor International (<http://www.euromonitor.com> 15. 6. 2007)
- European Cyclists's Federation (<http://www.ecf.com> 29. 12. 2006)
- European Environment Agency (<http://www.reports.eea.europa.eu> 2. 1. 2007)
- European Spas Association (<http://www.european-spas-health-resorts.com> 3. 12. 2006)
- European Travel Commission (<http://www.etc-corporate.org> 4. 12. 2006)
-

- European Union of Tourist Officers (<http://www.euto.org> 22. 11. 2006)
- Eurostat (<http://www.epp.eurostat.ec.europa.eu> 7. 7. 2007)
- Exportér – magazín Hospodářských novin (<http://www.exporter.ihned.cz> 15. 12. 2006)
- Frasher, S., Hall, M., Hildreth, J., Sorgi, M. (2003): a Brand for the Nation of Latvia (http://www.li.lv/lv/file/pdf/Final_Pilot_Branding_Report.pdf 2. 7. 2007)
- General Statistical Bureau of Latvia (<http://www.csb.gov.lv> 11. 6. 2007)
- Green Key – the International Eco Label for Tourism Facilities (<http://www.green-key.org> 10. 7. 2007)
- Guide in the Baltics (<http://www.bookingbaltics.com> 13. 6. 2007)
- Heritage Foundation (<http://www.heritage.org> 28. 12. 2006)
- Hunters Association (<http://www.latma.lv> 7. 1. 2007)
- Iļjina, M. Ščrdiene, L. (2004): Analysis of the Current Situation of Inbound Conference Tourism in Latvia and it's Future Development Possibilities (http://www.latviatourism.info/docs/conference_tourism_latvia.PDF 30. 6. 2007)
- Inspirace Riga (<http://www.inspirationriga.com> 4. 6. 2007)
- Institut pro evropskou politiku (<http://www.europeum.org> 12. 7. 2007)
- Intrasea (2005): Focus Lithuania – in Depth Report on Inland Shipping Opportunities (<http://www.intrasea.org/downloads/Focus%20Lithuania%20in%20depth%20report%20on%20inland%20shipping%20opportunities.pdf> 30. 6. 2007)
- Latvia (<http://www.latvija.lv> 9. 12. 2006)
- Latvia Tourism (<http://www.latviatourism.lv> 17. 12. 2006)
- Latvian Institute (<http://www.li.lv> 3. 6. 2007)
- Lithuania - Medium term Marketing Strategy 2005 to 2009. Preparation of the Lithuanian Marketing Strategy and Tactical Plans and Marketing of the National Tourism Information System (www.tourism.lt/nsv/engl/LMFR.doc 1. 7. 2007)
- Lithuanian National Tourism Development Programme (www.tourism.lt/official/ntdp.htm 1. 7. 2007)
- Lithuanian State Department of Tourism (<http://www.tourism.lt> 3. 6. 2007)
- Lithuania-Tourism (http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=219184 1. 7. 2007)
- Livonia Maritima (2007): Livonian Ring – New Estonian – Latvian Tourism Produkt (<http://www.livoniamaritima.eu/?id=8> 17. 6. 2007)
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (<http://www.mmr.cz> 28. 12. 2006)
- Ministerstvo vnitra ČR (<http://www.mvcr.cz> 2. 1. 2007)
-

- Ministry of Culture of the Republic of Lithuania (<http://www.lrkmlt.lt> 8. 1. 2007)
- Ministry of Economics Affairs and Communications (<http://www.mkm.ee> 4. 7. 2007)
- Ministry of Economics of Republic of Latvia (<http://www.em.gov.lv> 15. 6. 2007)
- Ministry of Finance of the Republic of Estonia (<http://fin.ee> 3. 12. 2006)
- Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Latvia (<http://www.mfa.gov.lv> 30. 12. 2006)
- Ministry of Transport of Republic of Latvia (<http://www.sam.gov.lv> 19. 1. 2007)
- Navýchod – Internetový časopis (<http://www.navychod.cz> 12. 6. 2006)
- Nissinen, M. (2002): The Baltics as a Business Location for Information Technology and Electronics Industries (<http://www.vtt.fi/inf/pdf/tiedotteet/2002/T2169.pdf> 17. 6. 2007)
- Official Lithuanian Travel Guide (<http://www.travel.lt> 11. 12. 2006)
- Oxford Economic Forecasting (<http://www.oef.com> 26. 11. 2006)
- Periscope Skandinávie (<http://www.pobalti.cz> 14. 7. 2007)
- Pilt, L. (2006): Tourism Development Strategy of Põlva County (http://www.polvamaa.ee/public/files/turismi_arengukava_eng.pdf 30. 6. 2007)
- Pobaltí (<http://www.pobalti.net> 4. 1. 2007)
- Pobaltí 2004 (<http://pobalti.wz.cz> 21. 11. 2006)
- Ramanauskienė, J., Gargasas, A., Ramanauskas, J. (2006): Marketing Solutions in Rural Tourism Development in Lithuania (http://www.leidykla.eu/fileadmin/Ekonomika/74/Jadvyga_Ramanauskiene.pdf 1. 7. 2007)
- Riga (<http://www.riga.lv> 7. 1. 2007)
- Riga Airport (<http://www.riga-airport.com> 6. 1. 2007)
- Riga Tourism (<http://www.rigatourism.lv> 7. 1. 2007)
- Sopka – partner na cestách (<http://www.sopka.cz> 8. 12. 2006)
- Statistics Estonia (<http://www.stat.ee> 19. 6. 2007)
- Statistikos Departamentas (<http://www.stat.gov.lt> 4. 6. 2007)
- Středoevropské politické studie (<http://www.cepsr.com> 5. 7. 2007)
- Swiss Federal Statistical Office (<http://www.bfs.admin.ch> 6. 12. 2006)
- Tallinn Airport (<http://www.tallinn-airport.ee> 4. 1. 2007)
- Tallinn Tourism (<http://www.tourism.tallinn.ee> 16. 12. 2006)
- Transit Latvia (<http://www.transport.lv> 2. 1. 2007)

- Transitions online: Unique coverage of all of the region's 28 post-communist countries (<http://www.ce-review.org> 6. 12. 2006)
- Travel Latvia (<http://travellatvia.lv> 8. 12. 2006)
- Traveler Digest (<http://travelerdigest.com> 13. 1. 2007)
- United Nations World Tourism Organisation (<http://www.unwto.org> 7. 7. 2007)
- Via Baltica (<http://www.viabaltica.org> 5. 12. 2007)
- Via Hanseatica (<http://www.toots.ee> 5. 12. 2006)
- Vilnius – the Capital of Lithuania (<http://www.vilnius-tourism.lt> 6. 1. 2007)
- Vilnius Airport (<http://www.vilnius-airport.lt> 14. 1. 2007)
- Viru Hotel (<http://www.viru.ee> 4. 7. 2007)
- Visit Estonia (<http://www.visitestonia.com> 22. 6. 2007)
- Visit Europe (<http://www.visiteurope.com> 4. 12. 2006)
- Wikipedia – The Free Encyclopedia (<http://www.wikipedia.org> 5. 1. 2007)
- World Airports (<http://www.azworldairports.com> 8. 1. 2007)
- World Travel & Tourism Council (<http://www.wttc.org> 14. 7. 2007)

PŘÍLOHY

Příloha 1 – Dopis pro cestovní kanceláře

Dobrý den,

jsem studentkou 5. ročníku Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy oboru učitelství matematiky a geografie. Píši diplomovou práci na téma Cestovní ruch v Pobaltí.

V rámci mého tématu zkoumám i přístup českých cestovních kanceláří, k otázce vytváření zájezdů a celkové atraktivnosti této lokality.

Vaši cestovní kancelář jsem si vybrala, protože organizuje zájezdy do pobaltských zemí.

Dotazníky byly zaslány všem CK v daném regionu zainteresovaným.

Chtěla bych Vás poprosit o spolupráci a o vyplnění odpovědí v přiloženém dotazníku a zaslání zpět na mou adresu.

Předem Vám mnohokrát děkuji za Vaší pomoc a čas tomu věnovaný. Velice jste mi pomohl/a při vytváření mé práce.

V případě Vašeho zájmu Vám mohu po dokončení diplomové práce zaslat její kompletní znění.

Možná by mohla být určitým přínosem pro vytváření Vaší budoucí nabídky a služeb.

Přeji Vám krásný den a jsem s pozdravem.

Judita Rybová

Příloha 2 – Dotazník pro cestovní kanceláře

Dotazník pro cestovní kanceláře

Název CK:

Obec:

Datum:

1) Ve kterém roce vznikla Vaše CK?

2) Od kterého roku pořádáte zájezdy do Pobaltí?

3) Vaše CK se prezentuje pomocí (lze vybrat více odpovědí):

- a) vlastních internetových stránek
- b) reklamy v médiích
- c) tiskových materiálů (katalogů, letáků, prospektů)
- d) jiným způsobem (jakým).....

4) S jakými subjekty v Pobaltí spolupracujete při vytváření zájezdů (lze vybrat více odpovědí):

- a) partnerské CK v Pobaltí
- b) průvodci
- c) půjčovny vybavení
- d) kulturní centra
- e) jiné (jaké).....

5) Vyjádřete procentuální podíl zájezdů pořádaných Vaší CK:

- a) zájezdy tuzemské
- b) zájezdy do Pobaltí
- c) zájezdy po Evropě mimo oblast Pobaltí
- d) zájezdy mimo Evropu

6) Kolik procent příjmů Vaší CK je tvořeno prodejem zájezdů do Pobaltí:

- | | |
|----------------|-----------------|
| a) 0,1 – 10 % | f) 50,1 – 60 % |
| b) 10,1 – 20 % | g) 60,1 – 70 % |
| c) 20,1 – 30 % | h) 70,1 – 80 % |
| d) 30,1 – 40 % | i) 80,1 – 90 % |
| e) 40,1 – 50 % | j) 90,1 – 100 % |

7) Kolik zájezdů na jednu sezónu nabízí Vaše CK pro:

- a) Litvu
- b) Lotyšsko
- c) Estonsko
- d) cílovou destinaci Pobaltí (komplexní zájezd)
- e) Pobaltí včetně návštěvy jiných zemí (např. Skandinávie – Finsko, Rusko – Petrohrad apod.)

8) Jaký typ turistiky upřednostňují turisté cestující s Vaší CK do pobaltských zemí (vyberte pouze jednu odpověď):

- a) pobytová rekreační turistika
- b) poznávací turistika (návštěva měst, památek, přírodních lokalit)
- c) sportovní turistika
- d) venkovská turistika
- e) jiný typ (jaký).....

9) Vaši nabídku zájezdů do Pobaltí využívají spíše (odhadněte procentuální podíl):

- a) jednotlivci
- b) páry
- c) skupiny
- d) rodiny s dětmi

10) Věková struktura Vašich klientů jezdících do Pobaltí je spíše (lze vybrat více odpovědí):

- | | |
|----------------|----------------|
| a) do 25 let | d) 46 – 55 let |
| b) 26 – 35 let | e) 56 – 65 let |
| c) 36 – 45 let | f) nad 66 let |

11) Jakou formu ubytování zajišťuje Vaše CK pro zájezdy do Pobaltí (lze vybrat více odpovědí):

- a) v hotelích *** nebo více
- b) v hotelích * nebo **
- c) v penzionech
- d) v kempech
- e) v jiném (jakém).....

12) Jaký typ dopravy převládá u zájezdů do Pobaltí pořádaných Vaší CK (odhadněte procentuální podíl):

- a) autobusová
- b) letecká
- c) automobilová
- d) železniční
- e) kombinovaná

13) Sledujete v posledních 3 letech nárůst/ stagnaci/ pokles zájmu o tuto destinaci:

- a) nárůst o více než 50 %
- b) nárůst o více než 25 %
- c) stagnaci
- d) pokles o 25 %
- e) pokles o 50 %

14) Nabízí Vaše CK turistům tzv. forfaitové zájezdy (tj. šité na míru)?

- a) ANO
- b) NE

15) Na které z ročních období je převážně zaměřena Vaše nabídka zájezdů do Pobaltí (určete procentuální podíl):

- a) jaro
- b) léto
- c) podzim
- d) zima

16) Jaké lokality jsou navštíveny při Vašich zájezdech do Pobaltí (lze vybrat více odpovědí):

- | | | |
|-------------------|------------------------------|---------------------|
| a) Vilnius | g) Riga | m) jiné (jaké)..... |
| b) Trakai | h) Jūrmala | |
| c) Kurská kosa | i) NP Gauja | |
| d) Křížový vrch | j) Tallinn | |
| e) NP Aukštaitija | k) ostrovy Hiiumaa, Saaremaa | |
| f) NP Žemaitija | l) NP Lahemaa | |

17) Co podle Vás tato oblast nejvíce postrádá (vyberte max. 3 odpovědi):

- a) rozsáhlejší síť ubytovacích a stravovacích zařízení
- b) špičková zařízení a služby pro náročnou klientelu
- c) větší péče o památky a turistické atraktivity
- d) kvalitnější dopravní infrastruktura
- e) více míst poskytujících informace a propagační materiály
- f) vybavenost pro sportovní využití, sportovní areály
- g) společenská a zábavní centra
- h) atrakce pro děti
- i) jiné (jaké).....

18) O které aktivity v tomto regionu jeví Vaši klienti největší zájem (vyberte max. 3 odpovědi):

- a) pěší turistika
- b) cykloturistika
- c) hipoturistika (jízda na koni)
- d) koupání, vodní sporty
- e) zimní sporty
- f) účast na kulturních a folklórních akcích
- g) návštěvy historicky a turisticky zajímavých míst
- h) společenský život a zábava
- i) jiné (jaké).....

19) Jak celkově hodnotíte následující služby poskytované v oblasti Pobaltí?

	velmi dobře	spíše dobře	spíše špatně	velmi špatně	neumím posoudit
ubytovací služby	1	2	3	4	5
úroveň veřejného stravování	1	2	3	4	5
úroveň personálu ve službách cestovního ruchu	1	2	3	4	5
péče o čistotu a pořádek	1	2	3	4	5
přátelskost místních lidí k turistům	1	2	3	4	5

20) Jak celkově hodnotíte infrastrukturu a vybavenost oblasti Pobaltí?

	velmi dobře	spíše dobře	spíše špatně	velmi špatně	neumím posoudit
rozsah stravovacích a ubytovacích kapacit	1	2	3	4	5
dopravní dostupnost regionu	1	2	3	4	5
značení turistických tras	1	2	3	4	5
místní značení pamětihodností a atraktivit	1	2	3	4	5
vybavení oblasti pro sportovní aktivity	1	2	3	4	5
drobný prodej (suvenýry, stánky, občerstvení)	1	2	3	4	5
příležitosti pro zábavu	1	2	3	4	5

21) Myslíte si, že rozvoj cestovního ruchu je v jednotlivých zemích Pobaltí dostatečně podporován státem?

	velmi dobře	spíše dobře	spíše špatně	velmi špatně	neumím posoudit
Litva	1	2	3	4	5
Lotyšsko	1	2	3	4	5
Estonsko	1	2	3	4	5

Jak je podporován?.....

Co by měl více podporovat?.....

22) Co Vás osobně na pobaltském regionu nejvíce přitahuje?