

Univerzita Karlova
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Geografie a kartografie



Radek Pileček

**NOVÁ KOMPARATIVNÍ METODA HODNOCENÍ
POTENCIÁLU CESTOVNÍHO RUCHU: PŘÍKLAD GRUZIE,
IZRAELE A KYPRU**

**NEW COMPARATIVE METHOD FOR ASSESSING TOURISM
POTENTIAL: THE CASE OF GEORGIA, ISRAEL AND CYPRUS**

Bakalářská práce

Praha 2018

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Lukáš Nekolný

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, dne.....

.....

Podpis autora

Poděkování:

Tímto bych chtěl velice poděkovat svému vedoucímu bakalářské práce Mgr. Lukáši Nekolnému za jeho cenné rady a připomínky, kterými mě při psaní této práce směřoval vždy tou správnou cestou. Dále si mé poděkování zaslouží Michal Matyáš, který mi poskytl odborné instrukce při analýzách v programu ArcGIS. V neposlední řadě bych chtěl poděkovat své rodině za vytváření ideálního rodinného zázemí, klidu a pohody.

Abstrakt

Tato bakalářská práce ukazuje návrh nové komparativní metody, pomocí které by bylo možné hodnotit potenciál cestovního ruchu států, případně regionů na mezinárodní úrovni při jejich vzájemném porovnávání z hlediska způsobilosti pro rozvoj cestovního ruchu. Hlavním cílem práce je vytvoření vlastní metodiky. Tomu však předchází relativně podrobná teoreticko-metodologická rešerše literatury, v rámci které jsou představeny zejména dosavadní přístupy k hodnocení potenciálu cestovního ruchu. Využití nové metodiky v praxi je prezentováno na příkladu srovnání tří různých destinací, jimiž jsou Gruzie, Izrael a Kypr. Tyto státy mají až překvapivě mnoho společného, včetně přibližně stejného počtu příjezdů zahraničních turistů. V otázce potenciálu cestovního ruchu jsou však značně odlišné a to nejen při porovnání jeho finální hodnoty, ale zejména při kvantifikaci dílčích kritérií, jejichž matematickou syntézou je výsledného turistického potenciálu dosaženo. V závěru práce probíhá diskuze o významu faktoru bezpečnosti, který může do jisté míry vysvětlit rozdíl mezi zjištěným potenciálem cestovního ruchu a reálnou úrovní příjezdového turismu.

Klíčová slova:

cestovní ruch, potenciál cestovního ruchu, hodnocení, metodika, Gruzie, Izrael, Kypr

Abstract

This bachelor thesis presents a new comparative method by which it would be possible to evaluate the tourism potential of states or regions at the international level while comparing them in terms of eligibility for tourism development. The main goal of the thesis is to create the own new methodology. However, this is preceded by a relatively detailed theoretical and methodological literature review, in which mainly the current approaches to assessing the tourism potential are introduced. The use of the new method in practice is presented on the example of a comparison of three different destinations – Georgia, Israel and Cyprus. These countries have surprisingly many in common, including approximately the same number of international tourist arrivals. However, the tourism potential is very different, not only when comparing its final value, but even more when comparing all the values of individual factors from which the overall potential is compounded. At the end of this thesis, the significance of safety factor, which could cause the difference between the established tourism potential and the real level of inbound tourism, is discussed.

Key words:

tourism, tourism potential, evaluation, methodology, Georgia, Israel, Cyprus

OBSAH

Seznam tabulek, grafů, obrázků a příloh.....	6
Seznam zkratk.....	7
1 Úvod.....	8
2 Teoreticko-metodologická východiska.....	10
2.1 Vymezení pojmu potenciál cestovního ruchu.....	10
2.2 Dosavadní přístupy k hodnocení potenciálu cestovního ruchu.....	12
2.2.1 Rešerše vybraných studií domácích autorů.....	14
2.2.2 Rešerše vybraných studií zahraničních autorů.....	17
3 Nová komparativní metoda hodnocení potenciálu cestovního ruchu.....	22
3.1 Představení principu vytvářené metodiky.....	22
3.1.1 Výběr hodnocených faktorů a kvantifikovatelných kritérií.....	23
3.1.2 Návrh výpočtu finální hodnoty metodou váženého součtu.....	30
3.2 Datové zdroje a postup zpracování dat.....	32
3.3 Výběr konkrétních destinací pro komparaci.....	35
4 Diferenciace příjezdového cestovního ruchu Gruzie, Izraele a Kypru.....	37
5 Výpočet turistického potenciálu komparativní metodou.....	41
5.1 Hodnocení přírodních podmínek.....	41
5.2 Hodnocení kulturně-historického bohatství.....	43
5.3 Hodnocení infrastruktury pro cestovní ruch.....	45
5.4 Hodnocení dopravní infrastruktury.....	46
5.5 Souhrnné hodnocení potenciálu cestovního ruchu.....	47
6 Význam faktoru bezpečnosti v příjezdovém cestovním ruchu.....	50
7 Závěr.....	53
8 Použité zdroje.....	55
8.1 Literatura.....	55
8.2 Zdroje dat.....	59
9 Přílohy	

Seznam tabulek, grafů, obrázků a příloh

SEZNAM TABULEK:

Tab. 1 – Přehled bodového hodnocení činitelů rozvoje cestovního ruchu při analýze regionu Moldávie v Rumunsku (studie z roku 2011)	19
Tab. 2 – Výchozí hodnoty pro ukázkový příklad výpočtu turistického potenciálu	31
Tab. 3 – Další vybrané odlišnosti v příjezdovém cestovním ruchu Gruzie, Izraele a Kypru k roku 2016	40
Tab. 4 – Výsledky kvantifikace přírodních podmínek	43
Tab. 5 – Výsledky kvantifikace kulturně-historického bohatství	44
Tab. 6 – Výsledky kvantifikace infrastruktury pro cestovní ruch	46
Tab. 7 – Výsledky kvantifikace dopravní infrastruktury	47
Tab. 8 – Výsledky kvantifikace potenciálu cestovního ruchu	48

SEZNAM GRAFŮ:

Graf 1 – Zastoupení způsobů dopravy v příjezdovém cestovním ruchu ve světě k roku 2016	17
Graf 2 – Vývoj počtu příjezdů zahraničních turistů v zájmových destinacích mezi lety 1995 a 2016	37
Graf 3 – Region původu zahraničních turistů přijíždějících do Gruzie, Izraele a Kypru (v roce 2015)	38
Graf 4 – Srovnání využitých dopravních prostředků k vícedenní návštěvě zájmových destinací v roce 2015	39
Graf 5 – Vývoj bezpečnosti v analyzovaných státech mezi lety 2009 a 2017	52

SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obr. 1 – Schéma rozdělení předpokladů cestovního ruchu podle P. Mariota	13
Obr. 2 – Základní schéma navrhované metodiky výpočtu potenciálu cestovního ruchu	22
Obr. 3 – Grafické vyjádření složek potenciálu cestovního ruchu	26
Obr. 4 – Lokalizace Gruzie, Izraele a Kypru na mapě světa	35

SEZNAM PŘÍLOH:

Příloha 1 – Srovnání metodiky vybraných studií při hodnocení potenciálu cestovního ruchu	
Příloha 2 – Přehled všech hodnocených kritérií a jejich podíly na celkové hodnotě potenciálu cestovního ruchu	
Příloha 3 – Přehled datových zdrojů pro kvantifikaci hodnocených faktorů	

Seznam zkratek

CIA	Central Intelligence Agency
CR	cestovní ruch
FEE	Foundation for Environmental Education
GPI	Global Peace Index
IEP	Institute for Economics and Peace
IUCN	International Union for Conservation of Nature
ORP	obec s rozšířenou působností
OSN	Organizace spojených národů
NP	národní park
SRTM	Shuttle Radar Topography Mission
TIN	triangulated irregular network
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNWTO	United Nations World Tourism Organization
USD	americký dolar
USGS	United States Geological Survey

1 Úvod

Cestovní ruch náleží v souvislosti se strukturálními změnami hospodářství aktuálně k nejdynamičtěji se rozvíjejícím segmentům ekonomiky v Česku i ve světě (Legierská 2007). Úkolem geografie na poli cestovního ruchu (CR) by neměl být pouhý popis jeho faktické distribuce v oblastech různých řádovostních úrovní, nýbrž hledání zákonitostí a činitelů, které toto nerovnoměrné rozmístění způsobují (Hrala 1997). Činitele rozvoje CR určité destinace rozděluje většina autorů (např. Mariot 1983; Hrala 1997; Hamarneh 2008) z ekonomicko-geografického hlediska do tří základních skupin:

1. *Selektivní faktory*, které stimulují vznik cestovního ruchu ve funkci poptávky.
2. *Lokalizační podmínky*, které vytvářejí možnosti pro lokalizaci CR ve smyslu nabídky daného území.
3. *Realizační podmínky*, které umožňují faktickou realizaci CR.

Syntézu těchto dílčích činitelů (zpravidla jen některých z nich) bychom mohli označit jako potenciál cestovního ruchu, i když chápání tohoto pojmu rozhodně není stejné všemi autory, jenž se turistickým potenciálem a jeho hodnocením zabývají (viz kapitola 2.1).

Hlavním cílem této práce je primárně na základě teoreticko-metodologické rešerše vybraných studií českých, ale zejména zahraničních autorů, vytvoření nové metodiky pro hodnocení potenciálu CR. V současnosti totiž neexistuje ani zdaleka jednotná metodika, která by byla alespoň do jisté míry aplikovatelná při hodnocení potenciálu území v otázce příjezdového CR¹ na úrovni států světa. Princip výpočtu celkového potenciálu při využití vytvářené metodiky spočívá v syntetickém hodnocení dílčích kvantifikovatelných kritérií, ovlivňujících rozvoj turismu vybrané destinace. Nastává ovšem nutnost zjednodušení definic všech faktorů, aby byla vůbec realizovatelná jejich následná kvantifikace. Výsledný potenciál cestovního ruchu nelze počítat jako prostý součet hodnot všech kritérií, nýbrž se jedná o vážený součet vzhledem k různému významu, a tudíž i odlišnému váhovému koeficientu jednotlivých faktorů. U tohoto kroku je nevyhnutelná určitá míra subjektivity, kterou však snižuje návaznost na již publikované práce s touto tematikou.

Většina dosavadních studií analyzuje pouze jednu vybranou destinaci, kterou autoři hodnotí buď jako celek (např. Iatu, Bulai 2011; Hamarneh 2013), nebo se zabývají územní diferenciací potenciálu cestovního ruchu v dané oblasti (např. Effat, Hegazy 2009;

¹ Příjezdový cestovní ruch je Českým statistickým úřadem definován jako návštěva a pobyt nerezidentů na území daného státu a je reprezentován příjezdějíci zahraničními turisty (ČSÚ 2018).

Bína 2010; Pirselimoglu Batman, Demirel, Kurdoglu 2016). Metodika, prezentovaná v této práci, je však zaměřena a přizpůsobena účelu přímé komparace většího počtu destinací, konkrétněji států či regionů srovnatelných parametrů (alespoň řádovostně shodného počtu příjezdů zahraničních turistů či podobné geografické polohy analyzovaných zemí), u kterých by bylo vhodné jejich vzájemné porovnání realizovat. Nově vytvářená metodika je v této práci následně modelově aplikována na příkladu Gruzie, Izraele a Kypru (jejich výběr je podrobně zdůvodněn v kapitole 3.2).

Dalším cílem práce je hledání odlišností mezi vypočteným turistickým potenciálem a skutečným cestovním ruchem vybraných destinací, který relativně dobře reprezentuje například celkový počet příjezdů zahraničních turistů. Pokud při komparaci destinací s přibližně stejným počtem příjezdů zahraničních turistů zjistíme značné diference v jejich hodnotách potenciálu cestovního ruchu, lze poukázat na odlišný potenciál pro budoucí rozvoj příjezdového turismu, případně na pravděpodobnou existenci negativních faktorů turistického rozvoje, kterými nemusí být jen nedostatečná ubytovací a dopravní infrastruktura, zahrnutá do hodnoty potenciálu CR dané destinace. Pro naplnění výše popsané hypotézy je však nutné pracovat pouze se státy, ve kterých dosud není cestovní ruch na mezinárodní úrovni rozvinutý natolik, aby musel být zvažován vliv určité kritické hodnoty, stanovující maximální úroveň využívání daného území aktivitami souvisejícími s cestovním ruchem – například fyzická únosná kapacita prostředí (viz kapitola 2.1).

Ke stěžejním negativním faktorům rozvoje cestovního ruchu náleží bezpečnost. Vliv bezpečnosti hraje naprosto zásadní roli při výběru cílové destinace. Jelikož nebývá tento ukazatel zahrnován do finální hodnoty potenciálu cestovního ruchu (zejména z důvodu jeho velice obtížné kvantifikace a vysoké míry subjektivity), nastává v některých případech situace, že v destinaci s vysokým turistickým potenciálem dosahuje reálný příjezdový CR mnohem nižší úrovně než v jiných státech s obdobnou hodnotou potenciálu cestovního ruchu, což může způsobovat právě zhoršená bezpečnostní situace. V rámci studií, zaměřených na hodnocení potenciálu cestovního ruchu, se s diskuzemi, týkajícími se faktoru bezpečnosti a jeho významu, často setkáváme (např. Melián-Gonzáles, García-Falcón 2003; Mamun, Mitra 2012; Hamarneh 2013), ale každý autor na diskutovanou problematiku nahlíží odlišně.

Trojice vybraných států, kterými jsou Gruzie, Izrael a Kypr, se z výše popsaného hlediska vyznačuje výraznou politickou nestabilitou, zapříčiněnou primárně přítomností sporných oblastí na území všech tří analyzovaných destinací. Právě z toho důvodu je

vhodné v této práci diskutovat význam faktoru bezpečnosti pro příjezdový cestovní ruch Gruzie, Izraele a Kypru a případně se s jeho pomocí pokusit vysvětlit možné neshody mezi vypočteným turistickým potenciálem a stavem skutečného cestovního ruchu.

2 Teoreticko-metodologická východiska

Mnoho českých, ale převážně zahraničních autorů (např. Melián-Gonzáles, García-Falcón 2003; Cracolici, Nijkamp 2009; Iatu, Bulai 2011) se v rámci svých výzkumů zabývalo analýzou příjezdového cestovního ruchu vybraných destinací a pokoušeli se různými metodami kvantifikovat jejich turistický potenciál (používáno jako synonymum k pojmu potenciál cestovního ruchu). Vytvoření návrhu nové metodiky musí zpravidla předcházet teoreticko-metodologická rešerše literatury, které je věnovaná tato část práce.

2.1 Vymezení pojmu potenciál cestovního ruchu

Jelikož se hlavní část této bakalářské práce zabývá hodnocením potenciálu CR, je nutné se úvodem zamyslet nad samotným pojmem potenciál cestovního ruchu a jeho významem. Termín potenciál území pro rozvoj CR se začal objevovat s rostoucím zájmem lidí cestovat a být aktivní součástí systému cestovního ruchu postupně v průběhu druhé poloviny 20. století (Mariot 1983).

Tento termín není všemi autory chápán stejně a od jeho vymezení se následně odvíjejí i odlišné metodiky, jež autoři ve svých studiích využívají. Jedním z předních českých odborníků na řešenou problematiku je Jan Bína, který se v rámci svého výzkumu zabýval hodnocením potenciálu CR na úrovni jednotlivých obcí Česka (Bína 2002). Jeho východiskem byla myšlenka, že lokalizační podmínky jsou v systému cestovního ruchu Česka primární, a proto byl jejich souhrn označen za potenciál CR. Do svého hodnocení tedy vůbec nezahrnul zbylé dvě kategorie činitelů ovlivňujících rozmístění a rozvoj cestovního ruchu, kterými jsou selektivní faktory a realizační předpoklady.

Lokalizační předpoklady Bína (2002) rozděluje do dvou základních skupin – atraktivity místní přírody a krajiny a místní kulturní hodnoty a pozoruhodnosti. Realizační podmínky dělí na předpoklady dopravní a materiálně-technické, mezi které bychom řadili například ubytovací, stravovací, sportovní či zábavní zařízení. Zejména kapacita těchto zařízení je určující pro množství návštěvníků a turistů, kteří mohou dané

území potenciálně využít. I přesto, že realizační předpoklady Bína (2002) zmiňuje, nezahrnuje je v rámci svého hodnocení turistického potenciálu mezi dílčí hodnocené ukazatele. Naopak uvádí, že „realizační podmínky cestovního ruchu mají ve srovnání s lokalizačními podmínkami nižší primární výpovědní hodnotu, protože vesměs druhotně reflektují diferenciaci podle vhodnosti jednotlivých území pro cestovní ruch, tj. podle lokalizačních podmínek“ (Bína 2002, s. 2). Na úrovni obcí a v otázce domácího CR lze toto tvrzení označit za pravdivé, ale jelikož je v této práci hodnocen potenciál států (jednotek vyšší řádovostní úrovně) a zároveň se metodika práce zaměřuje výhradně na zahraniční CR, nikoliv domácí, jsou pro účely nově konstruované metodiky (popisované v kapitole 3) realizační podmínky (viz Obr. 1) téměř stejně důležité jako podmínky lokalizační.

Ve svém dalším výzkumu pracuje Bína (2010) s většími prostorovými jednotkami, konkrétně se správními obvody obcí s rozšířenou působností (tzv. ORP). V této studii se vyskytuje dokonce samostatná kapitola věnovaná pojetí potenciálu cestovního ruchu. Autor opět zdůrazňuje, že se jedná o soubor územních podmínek a předpokladů pro rozvoj CR určité destinace vytvářející složitý multidisciplinární systém. Oproti minulé studii (Bína 2002) však již konstatuje, že do systému nevstupují pouze aspekty přírodního prostředí a hodnoty kulturně-historického dědictví, ale i projevy aktuální lidské činnosti, jejichž majoritní část bývá zpravidla řazena do skupiny realizačních předpokladů.

Cestovní ruch dosáhl již v průběhu 20. století takové intenzity, že některé z nejnavštěvovanějších oblastí začaly ztrácet svou turistickou přitažlivost poté, kdy počet návštěvníků a turistů překročil virtuální kritickou hodnotu (Mariot 1983). Na základě této zkušenosti uvažuje slovenský geograf Peter Mariot (1983) velmi úzkou souvislost mezi potenciálem a tzv. únosnou kapacitou území z hlediska CR, která by měla být zkoumána. Pojem rekreační únosná kapacita poprvé použil na poli geografie cestovního ruchu J. A. Wagar (1964), na jehož studii navazují pozdější autoři. V českém kontextu se únosnou kapacitou v cestovním ruchu zabývá jen velmi málo autorů. Například Zelenka (2012) hovoří v souvislosti s konceptem únosné kapacity území o maximální míře zatížení daného území aktivitami souvisejícími s cestovním ruchem. Podle Zelenky (2012) jde o dlouhodobě udržitelnou míru využívání destinačních zdrojů. Pro míru dopadu cestovního ruchu na konkrétní destinaci však není klíčový jen počet návštěvníků, ale zejména jejich chování a distribuce v území (Monz 2006). Tato bakalářská práce je však zaměřená na potenciál CR očištěný od myšlenky únosné kapacity území, která se rovněž neuvažuje při výpočtech turistického potenciálu ve většině dosavadních studií.

Mariot (1983) pojem potenciál cestovního ruchu definuje jako způsobilost určitého území poskytnout vhodné podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. Podle povahy těchto podmínek dělí potenciál na přírodní a potenciál vytvořený lidskou činností. Dále zdůrazňuje, že antropogenní zásahy mohou výrazně zvýšit turistický potenciál území – například vybudováním příslušné infrastruktury. Potenciál CR se velmi úzce vztahuje k jednotlivým formám cestovního ruchu, na základě kterých můžeme hodnotit dílčí potenciály vyjadřující vhodnost daného území pro různé účely (rekreaci u moře, pěší turistiku, zimní sporty, ...). Celkový potenciál pak může být vyjádřen jako jejich součet. Stejný autor se hodnocením potenciálu cestovního ruchu zabýval již dříve, přičemž většina současných českých výzkumníků (např. Hamarneh 2013; Rux a kol. 2015) vychází ve svém pojetí i metodickém přístupu k hodnocení z jeho článků pro Geografický časopis (Mariot 1971; 1973), ve kterých se jako jeden z prvních československých geografů řešené problematice důkladněji věnoval.

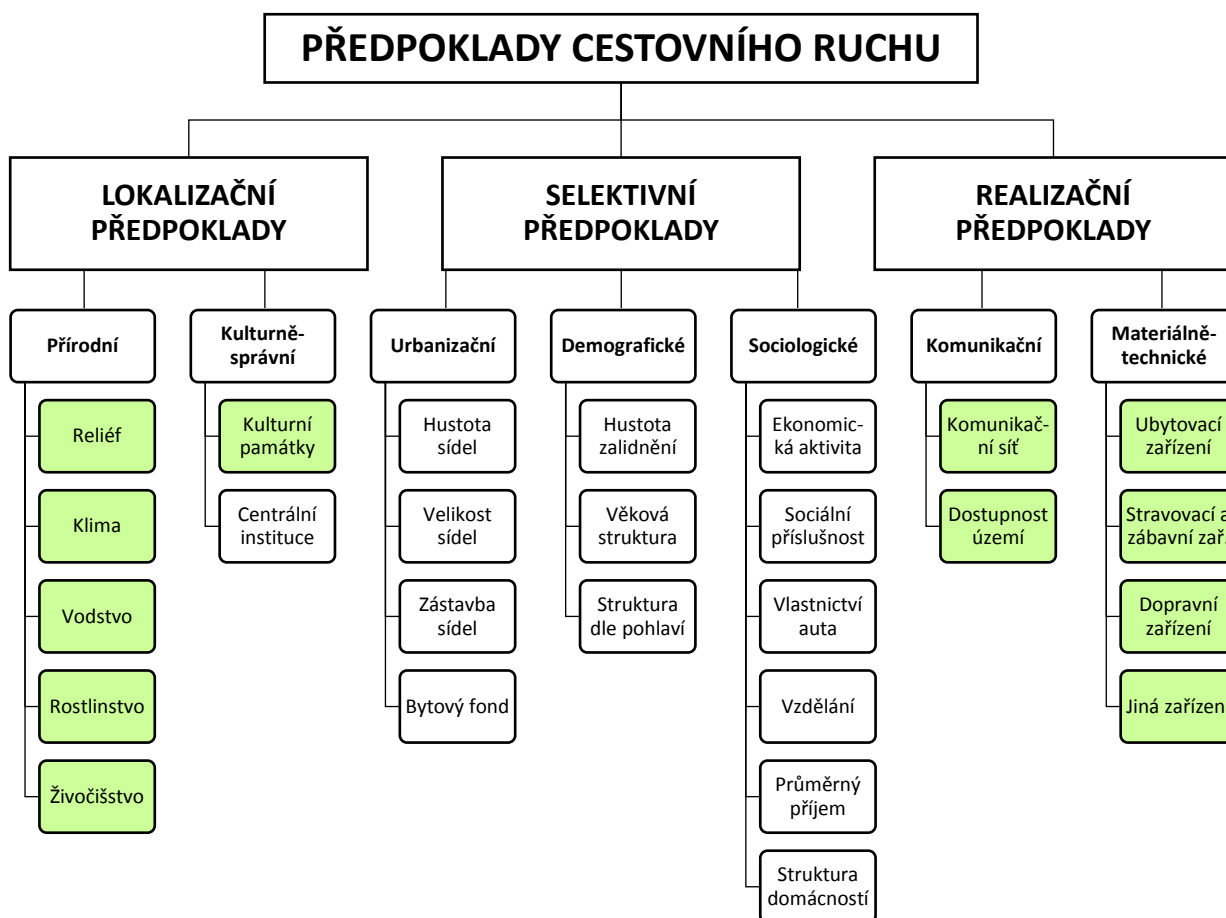
V této práci je v obecné rovině potenciál cestovního ruchu chápán jako potenciál pro zvýšení počtu turistů přijíždějících do určité destinace. Konkrétněji by se jednalo o souhrn všech nejvýznamnějších atraktivit cestovního ruchu, které přitahují turisty na určité místo, přírodních podmínek (například klimatických poměrů), které jsou klíčovým faktorem při výběru cílové destinace, základní turistické infrastruktury (zejména ubytovacích a stravovacích možností) a dopravní dostupnosti území. Všechny tyto složky totiž podmiňují rozvoj cestovního ruchu a mají vliv na celkovou hodnotu potenciálu CR.

2.2 Dosavadní přístupy k hodnocení potenciálu cestovního ruchu

Stejně jako se napříč jednotlivými studii různí chápání samotného pojmu potenciál cestovního ruchu, tak existují též velmi odlišné metodické postupy, využívané při jeho hodnocení. S originálními metodikami přišli za poslední desetiletí nejen domácí autoři (souhrnně tak označuji autory české a slovenské), ale i autoři z různých jiných států světa. Zajímavou skutečností je například to, že většina článků, které se přímo zaměřují na problematiku hodnocení potenciálu cestovního ruchu, nenáleží do literatury původem v zemích západní Evropy a Severní Ameriky. Zpravidla se jedná o články a autory z prostředí méně rozvinutých zemí, ve kterých je relevantnější studovat jejich potenciál a faktory možného budoucího rozvoje cestovního ruchu.

Nejpodrobnější a taktéž nejkomplexnější metodiku pro hodnocení potenciálu CR zpracoval ve své knize Geografia cestovního ruchu již zmiňovaný Peter Mariot (1983), jenž nejprve obecně definoval možné metodické základy, na které posléze navazoval jejich modelovou aplikací na příkladu územní diferenciacie Slovenska z hlediska různých předpokladů pro rozvoj CR a jejich následných syntéz. Stěžejní částí jeho díla bylo vytvoření základního schématu třídění předpokladů CR, které mají na rozmístění a rozvoj turismu větší, či menší vliv (Obr. 1). Pouze vybrané z nich však diskutuje a kvantifikuje při procesu hodnocení potenciálu cestovního ruchu. Většinou jsou v souvislosti s turistickým potenciálem na prvním místě zmiňovány lokalizační předpoklady v čele s přírodními podmínkami. Realizační předpoklady do svého pojetí potenciálu cestovního ruchu zahrnují jen někteří autoři, přičemž v rámci této kategorie bývá nejčastěji předmětem hodnocení dopravní infrastruktura a dostupnost území. Selektivní předpoklady již do potenciálu cestovního ruchu nejsou řazeny zpravidla vůbec.

Obr. 1 – Schéma rozdělení předpokladů cestovního ruchu podle P. Mariota



Zdroj: autor, na základě Mariot (1983)

Poznámka: Předpoklady, které bývají zvažovány při hodnocení potenciálu cestovního ruchu, jsou podbarveny zeleně.

2.2.1 Rešerše vybraných studií domácích autorů

Mariot (1983) věnuje velký důraz primárně kategorii lokalizačních, konkrétněji pak přírodních předpokladů, v rámci kterých se nejvíce zaměřuje zejména na význam reliéfu pro různé formy turismu či na možnosti kvantifikace klimatických faktorů. Na reliéf a jeho vliv na funkční využití krajiny nahlíží z hlediska jeho celkové atraktivity, respektive z hlediska druhů a forem CR, které se od typu reliéfu odvíjejí. Důležitá je v otázce reliéfu nadmořská výška území, relativní výšková členitost, střední úhel sklonu, expozice svahů, výskyt kontrastních forem reliéfu, jež jsou atraktivní pro turisty, a v neposlední řadě estetická hodnota výhledů do okolí (Mariot 1983).

Podle Mariota (1983) je ve výškovém stupni nížin turisticky nejatraktivnější reliéf s převahou akumulacních tvarů – typicky písčité pláže pro rekreaci u moře. V rámci vysočin (nad 200 m n.m.) jsou pak mezi nejatraktivnější tvary reliéfu řazeny například bradlový nebo vysokohorský glaciální reliéf. Mariot (1983) dále zdůrazňuje, že rozličné rekreační aktivity mají odlišné nároky na relativní výškovou členitost. Údaje však autor považuje za příliš obecné a pro vyjádření vhodnosti reliéfu pro CR spíše upřednostňuje informaci o středním úhlu sklonu. Například k realizaci pěší turistiky za nejvhodnější považuje terén se sklonem 6–14°, pro zimní sporty 10–19° a pro horolezectví nad 19°.

Kvantifikace vhodnosti reliéfu pro CR se podle Mariota (1983) jeví jako velice obtížná, ne-li nemožná. Většinou bývá hodnocen spíše slovně. O bodové hodnocení a kvantifikaci vhodnosti reliéfu pro cestovní ruch se ve svých pracech pokusily magisterské studentky Masarykovy univerzity (Hrubešová 2007; Vlachová 2007), které vycházely z metodických příruček Petera Mariota a zjišťovaly zastoupení obcí v Jihomoravském, respektive Jihočeském kraji ve čtyřech základních typech reliéfu dle relativní výškové členitosti. Samotné hodnocení pak Hrubešová (2007) realizovala následujícím způsobem: obcím na území hornatin přiřadila hodnotu 20 bodů, na území vrchovin 15 bodů, na území pahorkatin 10 bodů a na území sníženin 1 bod. Celková váha faktoru reliéfu však v její práci patřila k nejnižším (násobeno koeficientem 0,2).

Kromě reliéfu označuje Mariot (1983) jako určující vliv klimatu. Jeho hodnocení rozděluje do mnoha dílčích segmentů, přičemž mezi kvantifikovatelné ukazatele řadí mimo jiné teplotu, sněhovou pokrývku, sluneční svit, mlhy, větrnost a srážky. Bodovací metodou od 1 do 6 bodů hodnotí v otázce teploty počet dnů s teplotou nad 0 °C, nad 15 °C či nad 25 °C. Za ideální pro CR považuje situaci, kdy je v dané destinaci 300 a více dnů s kladnými teplotami, 125 a více dnů s teplotami nad 15 °C a 65 a více dnů s teplotami nad

25 °C. Nejvyššího dílčího bodového hodnocení dosáhnou též lokality, ve kterých je více než 100 dnů v roce v souvislých intervalech delších než 10 dnů sněhová pokrývka, minimálně 2100 hodin slunečního svitu, méně než 40 dnů v roce mlha a méně než 20 dnů se silnějším větrem ve srovnání s pátým stupněm Beaufortovy stupnice. V rámci srážkových poměrů klade důraz na období od dubna do října, ve kterém by v ideálním případě neměl počet dnů se srážkami přesáhnout 100.

Jako další Mariot hodnotí hydrologické podmínky lokality. Mezi kvantifikovatelná kritéria řadí například vydatnost pramenů, teplotu, chemické složení a zejména léčivé účinky vody. Optimální z hlediska turistické atraktivity jsou území s výskytem termálních minerálních pramenů. Pro rozvoj mezinárodního cestovního ruchu představuje základní lokalizační předpoklad přítomnost moře. Mariot (1983) se ale zabýval hodnocením potenciálu CR na Slovensku, tudíž rekreaci u moře ve své práci nezmiňuje. Jako poslední přírodní faktory hodnotí Mariot (1983) faunu a flóru – především druhovou rozmanitost, respektive biodiverzitu dané oblasti. Zmiňovaný autor se příliš nezabýval hodnocením kulturně-historického bohatství, pouze zmiňuje, že největší význam pro přilákání turistů mají kulturní památky.

Na práce Mariota (1971; 1973; 1983) ve svém výzkumu potenciálu pro rozvoj CR Jordánska odkazuje česká autorka Iveta Hamarneh (2013). Ta ve své studii využívá bodovací metodu, při které zvolila hodnotovou škálu od 0 do 3 bodů, vyjadřující stupeň vhodnosti analyzované destinace z hlediska daného předpokladu (0 odpovídá slovnímu hodnocení 'podmínky neexistují', 1 = podmínky na základní úrovni, 2 = podmínky na zvýšené úrovni, 3 = podmínky na vysoké úrovni). Právě tato studie představovala hlavní inspiraci při vytváření nové metodiky (viz kapitola 3).

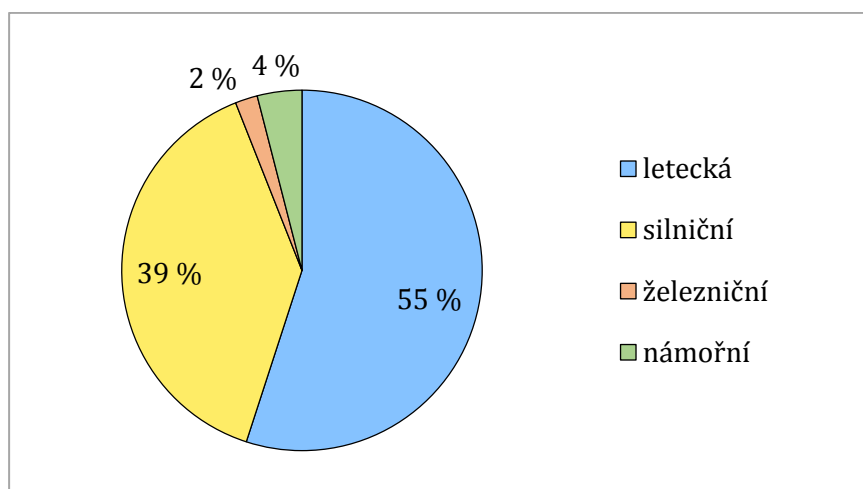
Celkem autorka hodnotí potenciál Jordánska podle 23 různých lokalizačních a 10 realizačních předpokladů. Přírodní činitele jsou v její práci hodnoceny z pohledu vhodnosti krajiny pro rozličné formy CR (například pro cykloturistiku, pěší turistiku, sjezdové zimní sporty, lyžařskou turistiku, rekreaci u vody, horolezectví, vodní sporty, atd.). Za turisticky nejatraktivnější však zvláště vyčleňuje přírodní pozoruhodnosti, mezi kterými jednoznačně dominují národní parky. Kulturně-historický potenciál destinace hodnotí dle přítomnosti kulturně-historických památek a souborů, skanzenů a muzeí, lázeňství, konání sportovních, kulturních a církevních akcí, veletrhů, kongresů a konferencí, příhraničních specifik a věhlasu místních produktů.

Již v předchozí kapitole byl citován významný český geograf cestovního ruchu Jan Bína. Jelikož tento autor hodnotí potenciál CR v kontextu Česka, nelze jeho metodiku – ostatně obdobně jako u Mariota (1983) – plně aplikovat na mezinárodní úrovni. Pro příjezdový cestovní ruch destinace ale mohou být důležité zejména předpoklady, kterým Bína (2010) přisuzuje největší význam – lokality zařazené na seznam světového dědictví UNESCO a národní parky, které výrazně podporují rozvoj cestovního ruchu příslušné destinace. V případě památek UNESCO může být hodnocen v podstatě pouze jejich počet, zatímco u národních parků můžeme brát na zřetel také jejich celkovou rozlohu. Dalšími atraktivitami pak mohou být například zoologické a botanické zahrady, aquaparky, golfové hřiště, hrady, zámky, muzea, galerie či lázeňská místa. Ve svém hodnocení potenciálu cestovního ruchu přiděluje vždy obci (Bína 2002), respektive správnímu obvodu ORP (Bína 2010) předem stanovený bodový zisk za výskyt turisticky významného objektu – například 65 bodů za zámek, 40 bodů za historické podzemí nebo 35 bodů za golfové hřiště.

Realizačním předpokladům a jejich hodnocení se většina autorů věnuje spíše okrajově a staví je mírně do pozadí oproti lokalizačním podmínkám. K metodickým základům opět řadíme studie Mariota (1971; 1973; 1983) a Bíny (2002; 2010), na jejichž práce navazuje většina dalších českých a slovenských geografů, kteří se této problematice věnují (např. Hamarneh 2013; Rux a kol. 2015). V rámci realizačních předpokladů se dle výše jmenovaných autorů vyčleňují dvě kategorie, jež mohou být hodnoceny. Jedná se o komunikační předpoklady a materiálně-technickou základnu.

Komunikačními předpoklady se rozumí dopravní infrastruktura, přičemž hodnotit lze délku dálnic, silnic I. a II. třídy, délku železničních tratí, hustotu dopravní sítě (silniční i železniční), kvalitu komunikací či procentuální pokrytí destinace dálnicemi, respektive dálniční dostupnost území (Mariot 1983; Bína 2010). Areál dálniční dostupnosti definuje Bína (2010) jako oblast v určité předem stanovené vzdušné vzdálenosti od sjezdů z dálnic a rychlostních silnic. Při hodnocení dbá zejména na podíl takových oblastí na celkové rozloze území. Pro příjezdový CR lze za nejdůležitější považovat leteckou dopravu, která se na zahraničních příjezdech podílí již z více než 55 % (Graf 1). Kvantifikován je hlavně samotný počet, ale nepřímou také kapacita či velikost letišť, kterou aproximuje rozdílná délka vzletových a přistávacích drah.

Graf 1 – Zastoupení způsobů dopravy v příjezdovém cestovním ruchu ve světě k roku 2016



Zdroj: UNWTO Tourism Highlights (2017), upraveno autorem

Při hodnocení materiálně-technické základny se autoři shodují na skutečnosti, že nejdůležitějším faktorem je přítomnost a kapacita hromadných ubytovacích zařízení (Mariot 1983; Hamarneh 2013). Hamarneh (2013) ve své analýze potenciálu cestovního ruchu Jordánska hodnotí kromě samotné kapacity také strukturu těchto zařízení, jejich rozmístění a stav/kvalitu. Dále neopomíná kategorii stravovacích a dopravních zařízení, kde však hodnotí pouze množství subjektů. V pojetí materiálně-technických předpokladů Mariota (1971; 1983) bývá zdůrazňováno, že v případě stravovacích či zábavních zařízení je nezbytná jejich provázanost s ubytovacími možnostmi, aby mohl být plně využit jejich potenciál pro participaci na cestovním ruchu.

Do skupiny dopravních zařízení dle Mariota (1983) spadají především horská dopravní zařízení jako jsou lyžařské vleky a lanovky. Tato zařízení navazují na vhodnost krajiny pro turistiku a sjezdové lyžování a představují ukázkový příklad situace, kdy je celkový potenciál území výrazně zvyšován antropogenními vlivy. Oproti jiným autorům (např. Mariot 1983; Hamarneh 2013) Bína (2010) ve své studii Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v Česku materiálně-technickou základnu vůbec nehodnotí.

2.2.2 Rešerše vybraných studií zahraničních autorů

Problematikou hodnocení potenciálu CR se většinou na příkladu konkrétní modelové destinace zabývají nejen čeští a slovenští autoři, ale i desítky geografů a výzkumníků příbuzných oborů z různých států světa. Převážně jde o autory pocházející ze zemí, ve

kterých dosahuje cestovní ruch nemalého významu v ekonomice státu a relativně výrazně se podílí na tvorbě hrubého domácího produktu (Turecko, Španělsko, Egypt, ...). Často jde také o státy nebo destinace nižších řádovostních úrovní, kde doposud není počet turistů příliš vysoký, ale autor se domnívá, že daná lokalita splňuje mnohé předpoklady pro budoucí rozvoj cestovního ruchu, a z toho důvodu se výzkumem turistického potenciálu v příslušné destinaci zabývá (např. Nepál, region Moldávie v Rumunsku, ...).

Příkladem takové studie, v rámci které je mimo jiné velice podrobně zpracovaná metodická část výzkumu, je analýza turistického potenciálu města Bhaktapur ležícího ve východní části metropolitního areálu nepálského hlavního města Kathmandu (Neupane, KC, Raj Pant 2013). Metodika těchto nepálských autorů se skládá ze čtyř základních na sebe navazujících kroků:

- 1. Nalezení vhodných předpokladů CR pro hodnocení*
- 2. Přiřazení významu (rozdílné váhy) jednotlivým předpokladům*
- 3. Ohodnocení každého předpokladu*
- 4. Výpočet finální hodnoty potenciálu CR metodou váženého součtu*

Mezi hodnocenými předpoklady v jejich práci nechybí mimo jiné činitelé jako přírodní pozoruhodnosti, ubytovací možnosti, dopravní infrastruktura a dostupnost, nákupní možnosti s důrazem na lokální produkty a suvenýry, místa trávení volného času, noční vyžití či bezpečnost. Velmi podobnou metodiku, lišící se výrazněji pouze ve výběru hodnocených předpokladů, využili ve svém výzkumu Mamun a Mitra (2012) při analýze potenciálu pro rozvoj CR v regionu Murshidabad v Indii.

Komplexní metodiku hodnocení potenciálu CR pomocí mnoha různých dílčích ukazatelů rozdělených do čtyř skupin představili autoři Iatu a Bulai (2011) ve své studii zaměřené na část historického regionu Moldávie na severovýchodě Rumunska. Každému diskutovanému faktoru přiřadili určité maximální bodové ohodnocení, přičemž celkový nejvyšší možný součet byl roven 100. Z podstaty hodnocení vyplývá, že předpoklady s vyšším bodovým maximem považovali autoři za důležitější pro rozvoj cestovního ruchu. V Tab. 1 si lze prohlédnout všechna hodnocená kritéria včetně jejich významu, respektive podílu na finální hodnotě potenciálu cestovního ruchu.

Tab. 1 – Přehled bodového hodnocení činitelů rozvoje cestovního ruchu při analýze regionu Moldávie v Rumunsku (studie z roku 2011)

kategorie	činitel	bodové maximum
přírodní předpoklady (max. 25)	přírodní prostředí (reliéf, fauna, flóra, vodní zdroje, ...)	10
	přírodní faktory (minerální vody, mofety, ...)	10
	chráněné oblasti (národní parky, přírodní parky, biosfér. rezervace, ...)	5
kulturní předpoklady (max. 25)	historické památky (archeologické, architektonické, památníky, ...)	8
	muzea	5
	umění a lidová tvorba	4
	kulturní instituce (filharmonie, orchestr, sbor, ...)	4
	události (akce, festivaly, ...)	4
infrastruktura pro cestovní ruch (max. 20)	ubytování (hotely, penziony, kempy, motely, ...)	7
	konferenční sály (konání konferencí, kongresů, exhibicí, ...)	6
	lyžařské sjezdovky	2
	další zázemí cestovního ruchu (golfová hřiště, zábavní parky, pláže, ...)	5
základní infrastruktura (max. 30)	dopravní dostupnost (přístavy, letiště, mezinárodní komunikace, ...)	16
	vybavení domácností (pitná voda, plyn, ...)	9
	pokrytí mobilní sítí	5

Zdroj: Iatu, Bulai (2011), upraveno autorem

Odlišný přístup a jinou metodu hodnocení potenciálu CR prezentovali turečtí geografové Düzgünes a Demirel (2013). Ti hodnotili potenciál národního parku Altindere Valley s přihlédnutím k nutné ochraně přírody/ekologické problematice, která je v otázce rozvoje CR často značně limitujícím faktorem. Celkem hodnotili 11 různých přírodních faktorů, které mají vliv na rozvoj turismu analyzované destinace.

Netradiční částí jejich metodiky bylo použití dotazníkového šetření za účelem redukce autorské subjektivity při přidělování váhových koeficientů všem jednotlivým hodnoceným faktorům. Respondenti vybírali na Likertově škále hodnotu od 0 do 2 bodů podle toho, jaký význam danému faktoru chtěli přiřadit (0 = nevýznamné, 1 = významné, 2 = velmi významné). Absolutně největší význam dotazovaní přisoudili vlivu vegetace, hydrologické situace a geomorfologie oblasti. Ke středně důležitým činitelům rozmístění a rozvoje CR se zařadila například geografická lokalizace, fauna či klimatické podmínky. Naopak za nejméně důležité označili respondenti seismologické podmínky a půdní poměry. Výsledný potenciál destinace byl následně spočten metodou váženého součtu, přičemž každý činitel byl obodován samostatně na stupnici od 1 do 4 bodů.

Na výše popsanou studii v totožné lokalitě navázali o tři roky později Pirselimoglu Batman, Demirel a Kurdoglu (2016), avšak nehodnotili již pouze přírodní podmínky, nýbrž i sociokulturní činitele jako například kulturně-historické bohatství. Prvotní část výzkumu opět představovalo dotazníkové šetření. Respondenty byli tentokrát výhradně turisté, jenž osobně navštívili zájmovou destinaci. Činitele rozvoje CR bodovali na škále od 1 do 5 bodů podle toho, jak moc pro ně byl daný faktor určující při výběru národního parku Altindere Valley za svou cílovou destinaci. Body dotazovaných byly poté sečteny a normalizovány tak, aby celkový součet činil 100 %, čímž byly ve výsledku jednotlivým faktorům přiřazeny váhové koeficienty.

Stěžejní částí výzkumu však nebylo hodnocení potenciálu destinace jako celku, ale jeho územní diferenciaci, jež autoři realizovali za použití geoinformačních systémů, konkrétněji kombinací funkcí Overlay (překrytí). V programu ArcGIS prováděli analýzu sklonu, expozice, půdních poměrů, vegetace, současného využití ploch a vzdálenosti od historických a kulturních památek při rozdělení území do čtvercové sítě o délce hrany čtverce 500 metrů.

Podobný proces přidělení odlišné váhy dílčím hodnoceným předpokladům využili ve své studii také Effat a Hegazy (2009). Ti se zabývali územní diferenciací potenciálu CR v egyptském governorátu Suez při pobřeží Suezského zálivu na severovýchodě státu. Sedm hodnocených kritérií seřadili od nejdůležitějšího po nejméně důležité a přiřadili jim pořadí. Inverzně pořadí pak přidělili váhu daného kritéria, která byla ještě v posledním kroku normalizována. Za pomoci geoinformačních systémů následně stejně jako dříve zmínění turečtí autoři Pirselimoglu Batman, Demirel a Kurdoglu (2016) analyzovali dílčí předpoklady CR v daném regionu. Funkcí Overlay synteticky hodnotili vzdálenost míst od letiště, silnic, archeologických míst, korálových útesů, horských vrcholů a lokalit ochrany přírody. Výsledkem jejich práce byla mapa územního rozložení potenciálu cestovního ruchu v zájmovém regionu.

Kromě studií exaktně hodnotících a kvantifikujících potenciál CR jsou publikovány také ty, které jej popisují pouze slovně, diskutují silné a slabé stránky určité destinace apod. Jednou z těchto publikací je například práce zaměřená na hodnocení potenciálu pro rozvoj cestovního ruchu města Nashik v Indii (Gadakh, Jaybhave, Nalawade 2015).

Studií, ve kterých se můžeme přímo setkat s komparací turistického potenciálu více destinací, není mnoho. Příkladem jedné z nich je studie zaměřená na ostrov Gran Canaria (Melián-González, García-Falcón 2003). Jeho potenciál cestovního ruchu je

v rámci práce španělských geografů srovnáván se třemi dalšími destinacemi s podobnou specializací na přímořský turismus, kterými jsou souostrovy Azory, Kapverdy a Madeira. Z hlediska mnoha kritérií autoři určují, zda ostrov Gran Canaria splňuje příslušné podmínky lépe nebo hůře ve srovnání se zbylými destinacemi. Mezi hodnocené faktory, které jsou v této studii diskutovány, se řadí například geografická lokalizace, klima, podmínky pro rybaření, ubytovací možnosti, restaurace, letiště, veřejná bezpečnost, obchody, zábava či noční život.

Jednu z příloh této práce představuje přehledová srovnávací tabulka komparující všechny výše popsané studie z hlediska jedenácti odlišných atributů využívaných metodik (Příloha 1). Tyto atributy kategoricky rozlišují jednotlivé metodické přístupy k hodnocení potenciálu cestovního ruchu podle toho, jaké typy faktorů jsou v dané studii diskutovány či kvantifikovány; zda autoři zohledňují rozdílnou váhu dílčích hodnocených kritérií, případně jestli při realizaci tohoto kroku redukovávají autorskou subjektivitu užitím metody dotazníkového šetření; zda se zaměřují primárně na příjezdový cestovní ruch státu či většího regionu, nebo jestli naopak zjišťují prostorovou diferenciaci potenciálu v konkrétní zájmové oblasti; zda je analyzovanou destinací pouze jedna lokalita, nebo dochází k přímé komparaci většího počtu destinací; a v neposlední řadě zda autoři v rámci své studie diskutují význam faktoru bezpečnosti a dalších negativních vlivů v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu v daném území.

Uvedené výzkumy českých i zahraničních autorů se v mnohých bodech shodují, ale i přes množství článků se nevyskytují dva takové, jejichž metodika by byla totožná. Každý autor, zabývající se potenciálem CR a jeho hodnocením, má tendenci si v rámci využití metodiky přidat něco nového a nikoliv pouze kopírovat metodu jiné studie. Tato práce z uvedeného pohledu není výjimkou a také představuje nové principy a přístupy, jak by mohl být potenciál cestovního ruchu (v tomto případě na úrovni státu) hodnocen.

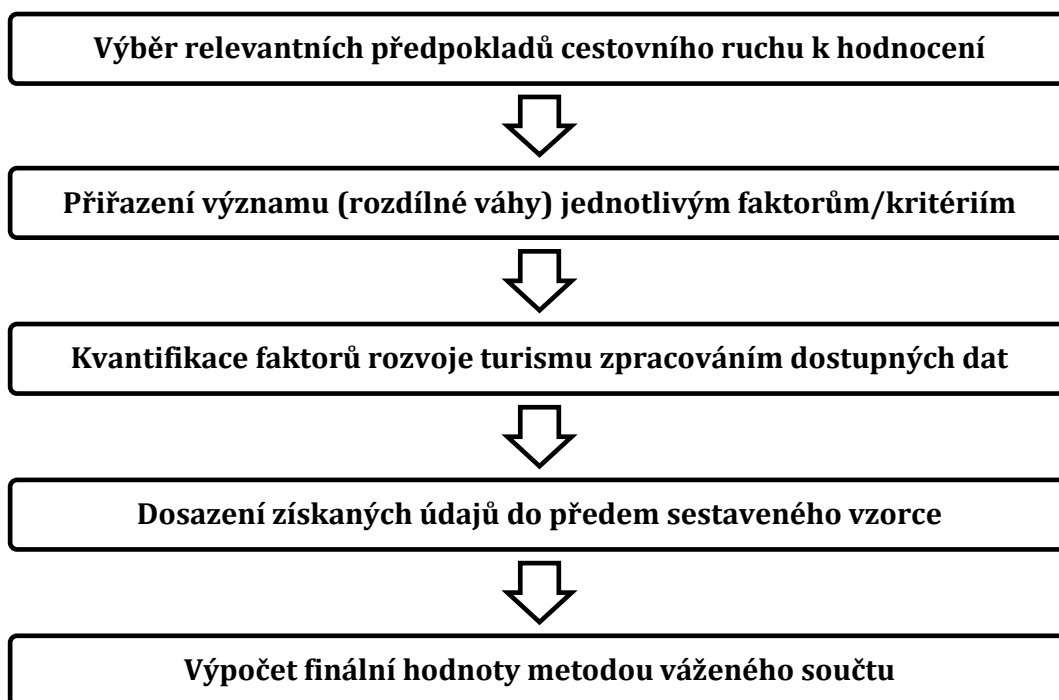
3 Nová komparativní metoda hodnocení potenciálu cestovního ruchu

V předchozí kapitole byly relativně podrobně shrnuty odlišné metodické postupy, které čeští a zahraniční autoři doposud využívali při hodnocení potenciálu CR. V této části práce je představena vlastní nově vytvářená komparativní metoda kvantifikace turistického potenciálu, je objasněn její základní princip, zdůvodněn výběr zahrnutých hodnocených ukazatelů s různými významovými, respektive váhovými koeficienty a v neposlední řadě prezentován samotný vzorec výpočtu finální hodnoty.

3.1 Představení principu vytvářené metodiky

Každá metodika je ve své podstatě složena z více kroků, které postupně výzkumník realizuje, aby dospěl k určitému výsledku. Dílčí kroky průběhu hodnocení potenciálu CR ve své práci shrnuli například Neupane, KC a Raj Pant (2013). Metodika představovaná v této práci vychází z jejich výzkumu, pouze je v rámci přiloženého schématu, které zobrazuje celý postup (Obr. 2), více zdůrazněná část práce se sekundárními daty a jejich nezbytná kvantifikace za účelem dosažení exaktního číselného výsledku.

Obr. 2 – Základní schéma navrhované metodiky výpočtu potenciálu cestovního ruchu



Zdroj: autor, inspirováno podle Neupane, KC, Raj Pant (2013)

3.1.1 Výběr hodnocených faktorů a kvantifikovatelných kritérií

Prvním krokem představovaného postupu při výpočtu potenciálu CR by měl být výběr vhodných předpokladů, respektive činitelů, které mají větší či menší vliv na aktuální diferenciaci i rozdílnou možnost budoucího turistického rozvoje destinací. Zároveň s hledáním jednotlivých faktorů bude však také diskutován jejich význam, jelikož ten zdaleka není u všech kritérií shodný, což zohledňovala i většina dosavadních studií (Příloha 1). Například nelze přisoudit stejnou váhu přítomnosti památek UNESCO na jedné straně a golfovým hřištím na straně druhé.

Celkem bylo v této práci vybráno 19 faktorů ovlivňujících způsobilost dané destinace k rozvoji cestovního ruchu, a tudíž i samotnou hodnotu turistického potenciálu. Těchto 19 faktorů (Obr. 3) se ještě dále specifikuje a skládá ze 33 dílčích hodnocených kvantifikovatelných kritérií. Všechna kritéria/faktory lze v rámci generalizace zařadit do čtyř nadřazených skupin, kterými jsou přírodní podmínky, kulturně-historické bohatství, infrastruktura pro cestovní ruch a dopravní infrastruktura. Velmi podobné rozdělení prezentovali v rámci své studie Iatu a Bulai (2011) – viz Tab. 1. Syntéza těchto čtyř obsáhlých skupin činitelů je označována jako celkový potenciál cestovního ruchu. Ve své podstatě se jedná o složený kompozitní index, se kterými se na poli geografie setkáváme relativně často – například index lidského rozvoje, index environmentální výkonnosti apod. Výběr všech hodnocených faktorů se do značné míry odvíjí od výzkumů českých i světových autorů, jejichž vybrané studie, z nichž je čerpáno, již byly dříve zmíněny v teoreticko-metodologické rešerši literatury v kapitole 2.2. Některá kritéria však byla upravena tak, aby byla buď přesněji definovaná a zejména snadněji kvantifikovatelná nebo aby více vyhovovala záměru hodnotit potenciál cestovního ruchu na úrovni států.

Z hlediska přírodních podmínek hrají významnou roli zejména klimatické poměry v dané lokalitě. Faktor klimatu jako součást potenciálu cestovního ruchu se skládá ze čtyř dílčích kritérií, mezi které se řadí denní teplota vzduchu, teplota vody, srážky a sluneční svit (Mariot 1983). Jako první hodnocené kvantifikovatelné kritérium byla vybrána průměrná denní teplota vzduchu ve čtyřech nejteplejších měsících, přičemž na globální úrovni je stále v otázce cestovního ruchu za ideální považováno suché a teplé subtropické klima s denními teplotami ke 30 °C. Pokud však v některé z analyzovaných destinací dosahuje tato teplota nad stanovenou hranici 30 °C, jedná se již o negativní záležitost, která se na výsledku projeví bodovým odečtem z důvodu přílišného horka, jež může turisty od návštěvy určité destinace odradit. Pro přímořský cestovní ruch je stěžejní též

teplota vody a také zde platí, že čím vyšší jsou dlouhodobé průměrné teploty na daném místě ve čtyřech nejteplejších měsících zaznamenávány, tím větší bodový zisk lokalita za výše popsané kritérium získá.

Kromě teplotních poměrů bychom neměli opomenout též poměry srážkové. Ty mají naprosto klíčový význam při výběru naší cílové destinace. Mariot (1983) přisuzuje větší vliv prostému počtu dnů se srážkami/bez srážek, oproti samotnému celkovému srážkovému úhrnu. Čím větší průměrný počet dnů v roce bez srážek v konkrétní destinaci evidujeme, tím více bodů je dané destinaci přiděleno. Aby ve výsledku vznikaly z hlediska tohoto kritéria výraznější rozdíly, je předem očekáváno nadpoloviční zastoupení dnů bez srážek a body jsou destinaci přiděleny pouze za počet dnů v roce bez srážek nad hranicí 183 dnů. Posledním klimatickým faktorem významněji ovlivňujícím cestovní ruch je sluneční svit. Vysoká průměrná roční délka slunečního svitu působí velice pozitivně, jelikož turista dokáže v nemalé míře ocenit velmi nízkou či ideálně žádnou oblačnost, která má primárně pozitivní vliv na celkový dojem a prožitek z návštěvy dané destinace nebo konkrétněji například poskytne vhodné podmínky pro výhledy do krajiny, případně pořizování fotografií.

Druhý důležitý přírodní faktor rozvoje cestovního ruchu představuje reliéf. Rozličná sklonitost terénu umožňuje realizaci různých forem CR. Například sklon 6–14° je považován za ideální pro pěší turistiku nebo sklon nad 19° vyhovuje horolezectví (Mariot 1983). Obecně je však v otázce cestovního ruchu preferována sklonitost co možná nejvyšší (Hrubešová 2007; Vlachová 2007), a proto byly jako kvantifikovatelné ukazatele z hlediska reliéfu vybrány jednak rozloha území se sklonitostí 6–12° a s ještě vyšším váhovým koeficientem pak rozloha území se sklonitostí nad 12°. Lokality s vysokými hodnotami sklonu jsou turisty žádané nejen kvůli samotným aktivitám, jejichž realizaci umožňují, ale také s ohledem na estetickou atraktivitu destinace.

Do skupiny přírodních podmínek se dále řadí vodstvo, flóra či fauna. V případě vodstva má pro příjezdový cestovní ruch největší význam přítomnost moře, se kterou souvisí možnost rekreace u moře, respektive plážových pobytových zájezdů. Důležitá je však nejen samotná přítomnost moře, ale za jednoduše kvantifikovatelné kritérium byla zvolena též délka pobřeží, která může nabývat velmi rozdílných hodnot a je nezbytné od sebe kvantitativně odlišit například 47 km dlouhé pobřeží Slovinska a 7 600 km dlouhé pobřeží Itálie (CIA 2017). V kategorii vodstva jsou turisticky významné také řeky, které

umožňují uskutečňování činností jako jsou například rafting nebo kanoistika. Konkrétně vyčíslit a za kritérium lze stanovit délku stálých vodních toků.

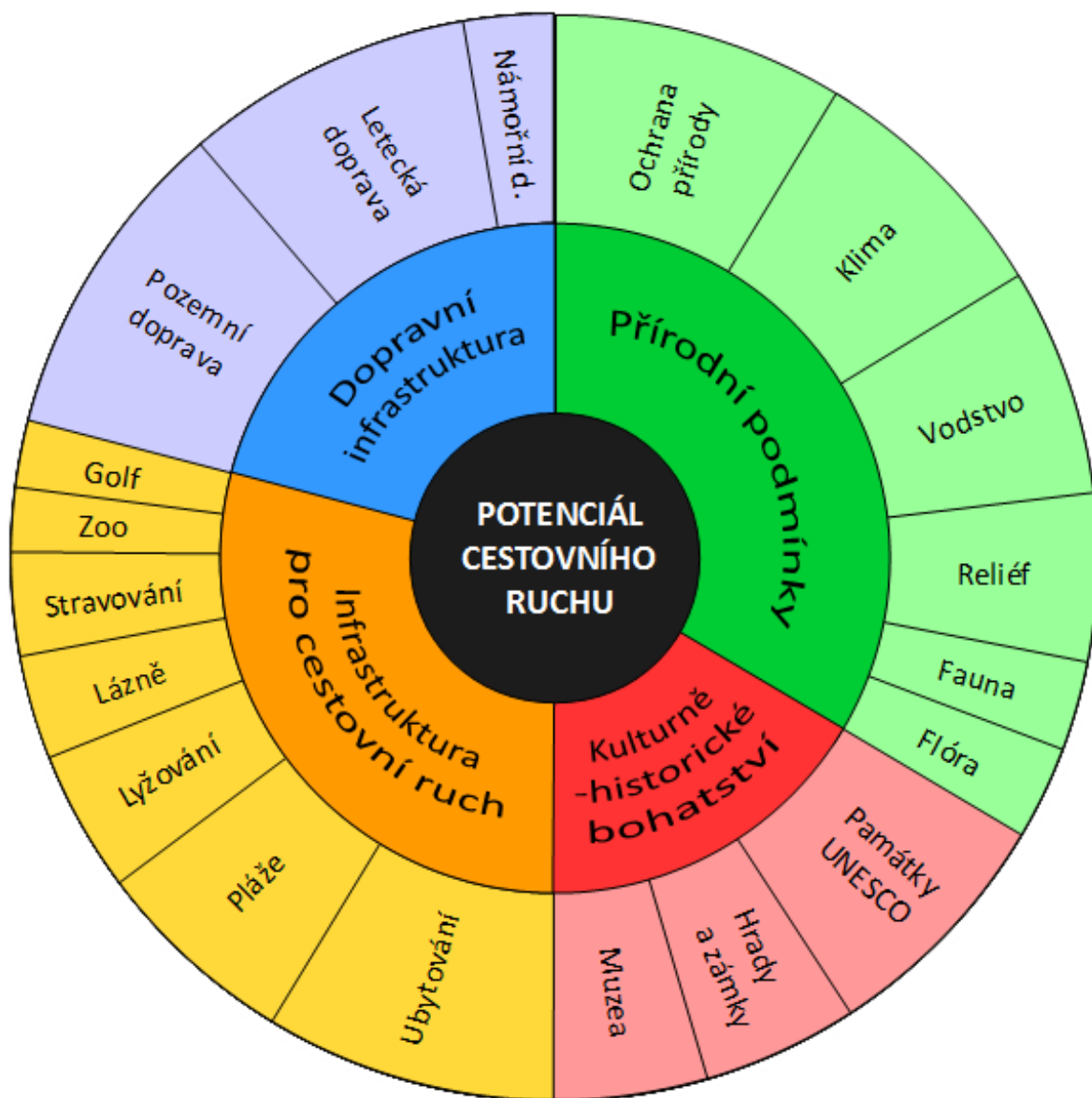
Dalšími přírodními faktory zahrnutými do potenciálu cestovního ruchu jsou již výše zmíněná fauna a flóra. Druhová biodiverzita a zejména výskyt endemických druhů koresponduje například s rozvojem ekoturismu, který patří k nejrychleji rostoucím sektorům cestovního ruchu (Jakubová 2010) a přináší mnoho pozitivních dopadů zejména v oblasti ochrany biodiverzity. Kaláb (2010) dokonce v tomto kontextu zmiňuje velmi zajímavou skutečnost – že turistická nabídka pozorování velryb se ukazuje být o poznání výdělečnější ve srovnání s jejich lovem, což představuje jeden z příkladů, kdy z rozvoje ekoturismu profituje jak obchodník, tak i příroda. Vysoký počet druhů ptáků v konkrétní destinaci pak ovlivňuje vhodnost krajiny pro pozorování ptactva, kterou jako jeden z činitelů rozvoje CR hodnotila například Hamarneh (2013) ve své studii zaměřené na turistický potenciál Jordánska.

Posledním faktorem, který většina autorů (např. Mariot 1983; Bína 2002) zahrnuje do skupiny přírodních lokalizačních předpokladů, je ochrana přírody. Národní parky a jiná chráněná území podmiňují příjezd domácích, a hlavně i zahraničních turistů se zájmem o krásy přírody a její poznávání. Mezinárodní svaz ochrany přírody (*International Union for Conservation of Nature, zkráceně IUCN*) rozlišuje celkem šest základních mezinárodních kategorií chráněných území (Badman, Bomhard 2008). Do potenciálu CR jsou v této práci řazeny pouze kategorie I (přísná přírodní rezervace nebo divočina), II (národní park), III (přírodní památka) a V (chráněná krajinná oblast). Kategorie IV (místo výskytu druhu) a VI (oblast ochrany přírodních zdrojů) osobně v otázce cestovního ruchu nepovažuji za stěžejní. Hodnocen by měl být nejen počet těchto lokalit v analyzované destinaci, ale druhotně a s nemalou vahou i jejich celková rozloha.

Stejně jako představují národní parky určitou záruku kvality v případě zájmu turistů o návštěvu přírodních pozoruhodností, jsou z hlediska kulturně-historického bohatství ve smyslu lokalizačních předpokladů cestovního ruchu dominantní hmotné, respektive nemovité památky UNESCO (*zkratka z anglického United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*). K červenci 2017 bylo ve světě evidováno celkem 832 kulturních památek zapsaných na seznam světového dědictví ve 155 různých státech světa (UNESCO 2017). Vedle památek UNESCO bychom neměli opomenout další významné a turisticky vyhledávané kulturně-historické atraktivity cestovního ruchu, ať už se jedná o hrady a zámky, ale například také muzea, jelikož dnešní turisté nechtějí při

svých cestách pouze odpočívat, ale také poznávat odlišné kultury a vzdělávat se (Ivanovic 2008) a právě návštěvy muzeí mohou tento požadavek zprostředkovat. Pro samotnou kvantifikaci kulturně-historického bohatství určité destinace lze využít prostého počtu výše uvedených atraktivit, avšak s přihlédnutím k většímu významu památek UNESCO ve srovnání s ostatními jmenovanými turistickými cíli. Tato skutečnost je v uvedené souvislosti zhodnocena mnohem vyšším váhovým koeficientem přiděleným danému kritériu pro účely výpočtu finální hodnoty potenciálu CR (Příloha 2).

Obr. 3 – Grafické vyjádření složek potenciálu cestovního ruchu



Zdroj: autor

Jak lze vidět i ze schématu (Obr. 3), druhou polovinu celkové hodnoty potenciálu cestovního ruchu vytváří základní turistická a dopravní infrastruktura. K velmi důležitým turistickým atraktivitám jsou řazeny pláže. Slunečné dovolené a tzv. 4S turismus, v jehož zkratce jsou ukryta anglická slova *sun, sea, sand, sex*, mají stále dominantní postavení v globálním příjezdovém cestovním ruchu (Patterson 2018) a například mezi obyvateli našeho státu bychom relativně obtížně hledali jedince, který nikdy v životě nebyl účastníkem zájezdu, zpravidla hromadně organizovaného cestovní kancelář, v jehož průběhu by podstatnou část pobytu v zahraniční přímořské destinaci nestrávil na pláži u teplého moře. Turisticky nejvíce vyhledávané jsou pláže, které splňují přísné normy z hlediska kvality vody, environmentálního managementu, bezpečnosti či služeb a kterým byl organizací FEE (*Foundation for Environmental Education*) na základě 29 různých kritérií udělen certifikát tzv. modré vlajky. K roku 2015 se napříč 45 státy nacházelo více než 3 500 pláží s modrou vlajkou (Blue Flag 2017), přičemž jejich největší koncentrace je patrná v oblasti kolem Středozevního moře – například 578 pláží s modrou vlajkou se nachází ve Španělsku, 436 v Turecku, 395 v Řecku, 394 ve Francii a 342 v Itálii.

Podobně jako jsou pro letní sezónu turisticky významné pláže, v zimních měsících směřují turisté spíše do výše položených oblastí s cílem aktivně strávené dovolené, jejíž hlavní náplň představuje sjezdové lyžování. Možnost realizace těchto aktivit je výrazně závislá na faktoru klimatu a reliéfu, obecněji řečeno na přírodních podmínkách. Lidskými zásahy, konkrétněji výstavbou příslušné infrastruktury mohou být vhodné přírodní podmínky využity a v lokalitách, kde jsou podmínky pro lyžování ideální, mohou být vybudována lyžařská střediska. Kvantifikovat lze nejen jejich počet, ale například i počet lyžařských vleků nebo celkovou délku sjezdovek, jež aproximuje velikost daného areálu.

Jednu ze základních forem CR představuje lázeňství. V kontextu cestovního ruchu se jedná o celoroční záležitost bez závislosti na klimatických podmínkách. Zahraniční turisté směřující do lázní se navíc řadí k finančně nejpřínosnějším pro cílovou destinaci. Nejen že bývá jejich pobyt dlouhodobý, ale lázeňští hosté mají většinou též nadprůměrné výdaje během svého pobytu ve srovnání s účastníky jiných odvětví cestovního ruchu. V neposlední řadě nejsou lázeňské služby speciálně zaměřené na úzký segment potenciálních zákazníků, ale mají velmi širokou klientelu (Kojnok 2015).

K dalším turistickým atraktivitám, které jsou sice na mezinárodní úrovni méně významné, přesto byly zařazeny jako složky potenciálu CR, patří zoologické zahrady/zoo či golfové hřiště. Zoologické zahrady se řadí nejen v Česku, ale i v mnoha jiných státech

světa mezi vůbec nejnavštěvovanější turistické cíle (Fialová, Nekolný 2015). Vyhledávané jsou však převážně místními obyvateli a domácími návštěvníky a turisty. Pro zahraniční turisty a příjezdový cestovní ruch nenabývají významu kvalitních pláží, lázní nebo lyžařských středisek. Oproti tomu golfové hřiště nenajdeme zdaleka ani v regionálním měřítku mezi turisticky nejnavštěvovanějšími místy, ale jejich význam v příjezdovém CR se v průběhu posledních desetiletí neustále zvyšuje. Počet golfových hřišť ve světě velmi rychle roste a přibývá nejen samotných turistů, kteří si chtějí zahrát na odlišných hřištích v různých koutech světa, ale i turistů, jejichž návštěva určité destinace je motivována pasivní účastí na vrcholném golfovém turnaji (Tassiopoulos, Haydam 2008).

Dosud byly jmenovány převážně faktory, které bývají řazeny do kategorie lokalizačních předpokladů. Skupina realizačních předpokladů však hraje v otázce rozvoje cestovního ruchu určité destinace neméně významnou roli a je velice zásadní, zda jsou dříve zmiňované atraktivita CR dobře dopravně dostupné a zda se v jejich blízkosti nachází potřebná základní turistická infrastruktura, čímž rozumíme možnost ubytování či stravování (Fialová, Nekolný 2015).

Zejména počet ubytovacích možností představuje jeden z nejdůležitějších ukazatelů, respektive složek potenciálu CR, což se projevuje vysokým váhovým koeficientem, který je tomuto kritériu přidělen. Hamarneh (2013) diskutuje a hodnotí v rámci své studie nejen počet a celkovou kapacitu, ale také kvalitu ubytovacích zařízení. Kvantifikovat kvalitu ubytování však rozhodně není jednoduché. Pro účely této práce je vycházeno z internetového hodnocení ubytování zákazníky, kteří využili služeb daného zařízení (hotelu, penzionu, ...) a zpětně se o své dojmy podělili s ostatními internetovými uživateli formou udělených bodů na určité stupnici, případně počtem hvězdiček (na portálech trivago.cz a booking.com). Jako exaktně vyčíslitelné kritérium byl stanoven podíl velmi spokojených a spokojených zákazníků, což odpovídá minimálnímu hodnocení 8 bodů z maximálních 10 možných, nebo alespoň čtyřem hvězdičkám z pěti.

Poslední ze čtveřice nadřazených kategorií, které spoluvytvářejí celkovou hodnotu potenciálu CR, představuje dopravní infrastruktura. Téměř všechny studie (přehled viz Příloha 1) popisované v kapitole 2.2, považují dopravní infrastrukturu a dopravní dostupnost území za jeden z absolutně nejdůležitějších předpokladů cestovního ruchu. Odlišit můžeme v zásadě tři složky dopravy – pozemní, leteckou a námořní.

V příjezdovém cestovním ruchu lze za primární označit leteckou dopravu (Graf 1), zejména při přepravě cestujících na delší vzdálenosti. Významným ukazatelem je již

samotný počet veřejných mezinárodních letišť v konkrétní destinaci. Musí se jednat výhradně o letiště veřejná, jelikož soukromá či vojenská nejsou z turistického hlediska významná a neměla by být započítána. Délkou vzletových a přistávacích drah bychom následně mohli s určitou přesností aproximovat jejich velikost a přepravní kapacitu. Pro turistické účely mohou v určitých případech posloužit také domácí letiště, kterým je však při hodnocení přidělena pouze poloviční váha oproti letišťům mezinárodním.

Podle Freyera (1990) dominovala přibližně do poloviny 20. století v cestovním ruchu doprava železniční. V rozvojové fázi vývoje ČR (1914–1945) začala nabývat na významu také silniční doprava (veřejná i individuální) a železniční dopravě postupně čím dál více konkurovala (Vágner 2011). V dnešní době je již z turistického hlediska význam silniční dopravy ve srovnání s železniční mnohonásobně vyšší (Graf 1). Zatímco silniční doprava se na počtu mezinárodních příjezdů podílí z 39 %, zastoupení železniční dopravy je pouze 2%.

Jednoduchým ukazatelem vybavenosti příslušné destinace dopravní infrastrukturou může být například počet kilometrů dálnic, které jsou v rámci pozemní dopravy turisty nejvíce preferovány. Dále můžeme kvantifikovat a z různých databází relativně snadno zjistit počet kilometrů ostatních silnic nebo celkovou délku železnic. U dopravních komunikací nebude hodnocena jejich kvalita, jelikož ta by byla nejen velice obtížně vyčíslitelná, ale také není pro účely cestovního ruchu považována za stěžejní a většina autorů (např. Effat, Hegazy 2009; Iatu, Bulai 2011) analyzuje výhradně kvantitu dopravní sítě či dopravní dostupnost území.

Další způsob transportu, který bývá využíván převážně při návštěvách ostrovních destinací, představuje námořní doprava. Ta byla podobně jako železniční mnohem využívanější v minulosti (Freyer 1990) oproti jen 4% podílu na příjezdech zahraničních turistů ve světě k roku 2016 (Graf 1). Již od 20. let 20. století přebírala význam námořní dopravy pro přepravu na dlouhé vzdálenosti doprava letecká a prohlubování tohoto trendu bylo patrné v průběhu celého 20. století (Vágner 2011). Za vůbec poslední dílčí kritérium, jež s relativně malým váhovým koeficientem spoluvytváří konečnou hodnotu turistického potenciálu, byl vybrán počet mezinárodních přístavů, přes které zahraniční turisté směřují do své cílové destinace právě při využití námořní dopravy.

Závěrem této kapitoly by měla být zmíněna přítomnost zdánlivě vysoké míry subjektivity nejen při výběru hodnocených faktorů a kritérií, ale také při rozhodování o jejich významu, vyjádřeného váhovým koeficientem, respektive procentuálním podílem

na celkovém potenciálu CR. Již v předcházejících odstavcích je však zdůrazňována snaha tuto autorskou subjektivitu omezit návazností na studie mnoha českých, ale hlavně zahraničních autorů (viz citace v textu v průběhu kapitoly 3.1.1) a v neposlední řadě také zohledněním statistických indikátorů významnosti dílčích činitelů v příjezdovém CR ve světě, stejně jako i pohledu na aktuální trendy ve vývoji turismu v globálním měřítku.

3.1.2 Návrh výpočtu finální hodnoty metodou váženého součtu

Po vyčíslení všech 33 dílčích kritérií následuje matematická procedura, pomocí které získáme z velkého množství hodnot jednu výslednou, jež udává potenciál cestovního ruchu dané destinace. Nabízí se využít základní metodu váženého součtu, kterou již dříve pro tyto účely užívali jiní autoři (např. Iatu, Bulai 2011; Neupane, KC, Raj Pant 2013) při svých výzkumech turistického potenciálu určité lokality.

Podstata metody váženého součtu spočívá v tom, že je finálního výsledku dosaženo součtem jednotlivých hodnot s přihlédnutím k váhovým koeficientům, které byly dílčím složkám přiděleny. Pokud byl například některému méně významnému kritériu přiřazen koeficient 1 a naopak naprosto zásadnímu ukazateli koeficient 8, znamená to, že druhý jmenovaný má osminásobně větší vliv na konečný výsledek, v tomto případě na finální hodnotu turistického potenciálu. Metoda představovaná v této práci je však specifická tím, že se jedná o metodu komparativní, při jejímž použití mezi sebou porovnáváme dvě a více destinací. Hodnota určitého kritéria v jedné destinaci přímo ovlivňuje výsledek u všech ostatních analyzovaných destinací.

Jediný, ale o to zásadnější vzorec, který umožňuje realizaci samotného výpočtu a představuje poslední krok při procesu získávání finální hodnoty potenciálu CR (Obr. 2) je následující komparativně modifikovaná podoba metody váženého součtu ve tvaru:

$$PCR_A = \sum \left(k_i * \frac{x_{Ai}}{x_{Ai} + x_{Bi} + x_{Ci}} \right)$$

Zkratka PCR_A značí potenciál cestovního ruchu destinace A, k_i znamená váhový koeficient dílčího kritéria, x_{Ai} je hodnota daného kritéria v destinaci A, x_{Bi} obdobně v destinaci B, x_{Ci} v destinaci C. Výše prezentovaný vzorec může být aplikován při komparaci turistického potenciálu tří různých států či regionů. Pokud bychom však chtěli pracovat s jiným počtem destinací, je nezbytné tomu přizpůsobit počet neznámých ve jmenovateli, nebo

můžeme jmenovatele univerzálně nahradit součtem hodnot příslušného kritéria ve všech hodnocených destinacích.

Na smyšleném ukázkovém příkladu lze vzorec aplikovat následovně:

Uvažujme, že celková hodnota turistického potenciálu je tvořena pouze dvěma složkami, kterými jsou počet lyžařských středisek a počet golfových hřišť. Váhové koeficienty těchto dvou kritérií musí dohromady dávat 100 [%], tudíž na základě jejich významu pro CR rozdělíme mezi tyto dva ukazatele stovku na dva odlišné díly. Lyžařská střediska jsou pro příjezdový cestovní ruch důležitější, a proto bude tomuto kritériu přidělen koeficient 75, zatímco golfovým hřištím pouze 25. Srovnání tří destinací při využití vstupních hodnot z Tab. 2, ve které jsou náhodně zvolené počty lyžařských středisek a golfových hřišť v hodnocených destinacích, není nijak složité.

Tab. 2 – Výchozí hodnoty pro ukázkový příklad výpočtu turistického potenciálu

destinace	počet lyžařských středisek	počet golfových hřišť
A	33	17
B	15	53
C	2	10

Zdroj: autor

Při známých hodnotách obou kritérií a stanovených váhových koeficientech již zbývá jen dosadit do vzorce a vypočítat, v jakém poměru se celkový potenciál CR všech destinací, který bude vždy roven 100, rozloží mezi destinaci A, B a C.

$$PCR_A = 75 * \frac{33}{33 + 15 + 2} + 25 * \frac{17}{17 + 53 + 10} = 54,8125$$

$$PCR_B = 75 * \frac{15}{33 + 15 + 2} + 25 * \frac{53}{17 + 53 + 10} = 39,0625$$

$$PCR_C = 75 * \frac{2}{33 + 15 + 2} + 25 * \frac{10}{17 + 53 + 10} = 6,125$$

Při porovnání výsledných hodnot lze hned na první pohled vidět, že potenciál cestovního ruchu je nejvyšší v destinaci A, zatímco nejnižší v destinaci C. Obdobně jako výše, pouze se zohledněním většího počtu kritérií, bude vytvořená metoda aplikována na konkrétním

reálném příkladu za účelem komparace turistického potenciálu tří států světa, které mají z hlediska cestovního ruchu srovnatelné parametry (viz kapitola 5).

3.2 Datové zdroje a postup zpracování dat

Za účelem kvantifikace všech 33 hodnocených kritérií bylo využito značného množství datových zdrojů – především takových, které jsou dostupné online, jelikož je kladen velký důraz na aktuálnost dat. Ve většině případů se jedná o celosvětové databáze, jež obsahují data za všechny nebo alespoň většinu států světa a vztahují se k příslušnému ukazateli. V ojedinělých případech však podobné databáze vůbec neexistují či nejsou veřejně přístupné, a proto bylo u několika faktorů (lázní, restauračních zařízení, hradů a pevností a muzeí) čerpáno z méně oficiálních zdrojů, jako jsou Google Maps (2017) nebo anglická jazyková verze Wikipedie (2017a; 2017b).

Časově nejnáročnější ze všech dílčích procedur je proces kvantifikace reliéfu. Data v podobě digitálního modelu reliéfu celého světa v rastrovém formátu volně poskytuje americká vědeckovýzkumná vládní agentura USGS (*United States Geological Survey*). Konkrétním využitým podkladem pro hodnocení reliéfu vybraných států nebo regionů z hlediska vhodnosti pro cestovní ruch jsou data mezinárodního projektu SRTM (*Shuttle Radar Topography Mission*), jehož posláním je získání komplexních údajů o nadmořské výšce za každé místo na povrchu planety Země (USGS 2009).

Stažená podkladová data lze následně nahrát v podobě rastru do programu ArcGIS, kde je nutné data nejprve pomocí hodnot nadmořských výšek a s využitím funkce Contour převést z rastru na vrstevnice s uživatelsky zvoleným intervalem 25 metrů. Z nich lze posléze pro území každého z analyzovaných států vytvořit nepravidelnou trojúhelníkovou síť zvanou TIN (*triangulated irregular network*). Nástroj Surface Slope slouží k rozlišení tří požadovaných kategorií sklonitosti (méně než 6°, 6–12°, více než 12°) v jednotlivých státech. V posledním kroku již stačí pouze sloučit všechny polygony příslušící k dané sklonitostní kategorii do jednoho celku, u kterého je možné v atributové tabulce zjistit rozlohu výsledného území. Tímto procesem získáme postupně rozlohy oblastí, splňující podmínku předem definovaného intervalu sklonu.

Dlouhodobé klimatické průměry (denní teplota vzduchu, teplota vody, počet dnů se srážkami, počet hodin slunečního svitu, ...) ve stovkách měst světa, zanesené do tabulek a grafů pro jednotlivé měsíce, jsou k dispozici na internetových stránkách travelklima.de

(2017). Data jsou však vždy vztažena pouze ke konkrétnímu místu, nikoliv ke státu jako celku, tudíž může v této souvislosti docházet k jistému zkreslení. Pokud se jedná o stát větší rozlohy, je vhodné zprůměrovat údaje z více měst (ideálně ze všech), pro která jsou data v dané zemi dostupná.

Data o délce pobřeží zájmových území byla převzata z The World Factbook, jež spravuje americká zpravodajská služba CIA (Central Intelligence Agency). Stejný zdroj (CIA 2017) poskytuje na řádovostní úrovni států také informace o kvantitě pozemní dopravní sítě – délce dálnic, ostatních silnic a železnic k roku 2014.

Druhová biodiverzita je na úrovni států zjišťována jak mezinárodními institucemi, tak i soukromými agenturami. Například data o počtu druhu savců k roku 2002 jsou za naprostou většinu států světa dostupná na webu společnosti NationMaster.com (2017). Informace o počtu druhů ptáků v absolutně všech zemích poskytuje světová asociace ochránářských organizací BirdLife International (2017). Dokonce můžeme z dat rozlišit ptačí druhy na hnízdící, migrující, endemické, nebo podle stupně ohrožení na základě Červeného seznamu IUCN. Podobná celosvětová databáze existuje také pro druhy plazů; pod názvem The Reptile Database (Uetz, Hallermann 2017).

Kompletní databázi cévnatých rostlin za všechny státy světa vytvářel přírodovědec Rhett Butler (2015) v rámci dlouholetého projektu Mongabay, z jehož internetových stránek jsou převzaty údaje o počtu vyšších rostlinných druhů na území Gruzie, Izraele a Kypru k roku 2004. Velmi podrobná mezinárodní databáze je k dispozici pro oblasti ochrany přírody. Počet, lokalizace a rozlohy všech přírodně chráněných lokalit byly zkompletovány při realizaci projektu Protected Planet (2017) pod záštitou organizace IUCN a Programu OSN pro životní prostředí.

V případě kvantifikace kulturně-historického bohatství jsou k dispozici oficiální data pouze u kategorie kulturních památek UNESCO, jejichž kompletní seznam spravuje UNESCO World Heritage Centre (2017). Pro zjištění počtu hradů, pevností a muzeí v analyzovaných destinacích byly použité relativně kvalitně zpracované přehledy na anglické jazykové verzi Wikipedie (2017a; 2017b) pod hesly Castles by country, Forts by country a List of museums by country. Bohužel pro tyto kategorie nebylo možné vyhledat jiný, oficiální zdroj, z něhož by bylo možné data čerpat. Pro kontrolu bylo provedeno srovnání obdobných seznamů na anglické Wikipedii s několika dalšími výše uvedenými využitými datovými zdroji, třeba na příkladu délky silnic nebo počtu národních parků a pouze s malými odchylkami se uváděné hodnoty shodovaly.

Počet ubytovacích možností byl počítán k 17. 3. 2018 z největšího rezervačního portálu Trivago (2018). Na portálu Trivago a z aplikace Booking.com byla v hodnocených destinacích ke stejnému dni zjištěna také průměrná kvalita ubytování podle zákazníků. Nepochybně by bylo vhodnější pracovat s ubytovací kapacitou hromadných ubytovacích zařízení, nikoliv pouze s počtem těchto zařízení. Bohužel se nepodařilo sehnat příslušnou databázi, která by obsahovala tyto údaje za jednotlivé státy světa.

Informace o lyžařských střediscích, ze kterých lze zjistit počet lyžařských vleků i celkovou délku sjezdovek ve všech areálech světa, jsou k dispozici na webu skiresort.info (2017). Z již zmiňovaných Google Maps (2017), byl jednoduše přes funkci vyhledávání a následný počet nalezených výsledků získán počet lázní v jednotlivých destinacích. Přehled pláží s modrou vlajkou lze nalézt v podobě mapy vytvořené organizací FEE na internetových stránkách projektu Blue Flag (2017). Počet golfových hřišť napříč všemi státy světa lze obdobně zobrazit na stránkách organizace World Golf Foundation (2017), kde jsou přístupné například též údaje o celkovém počtu registrovaných golfistů v dané zemi. Pro účely mezinárodního srovnání z hlediska počtu zoo byl použitý přehled zoo a akvárií, který ve své současné podobě obsahuje informace přibližně o 830 institucích po celém světě k roku 2015. Tento seznam bývá pravidelně/každoročně aktualizován a publikován v International Zoo Yearbook (Zoological Society of London 2017).

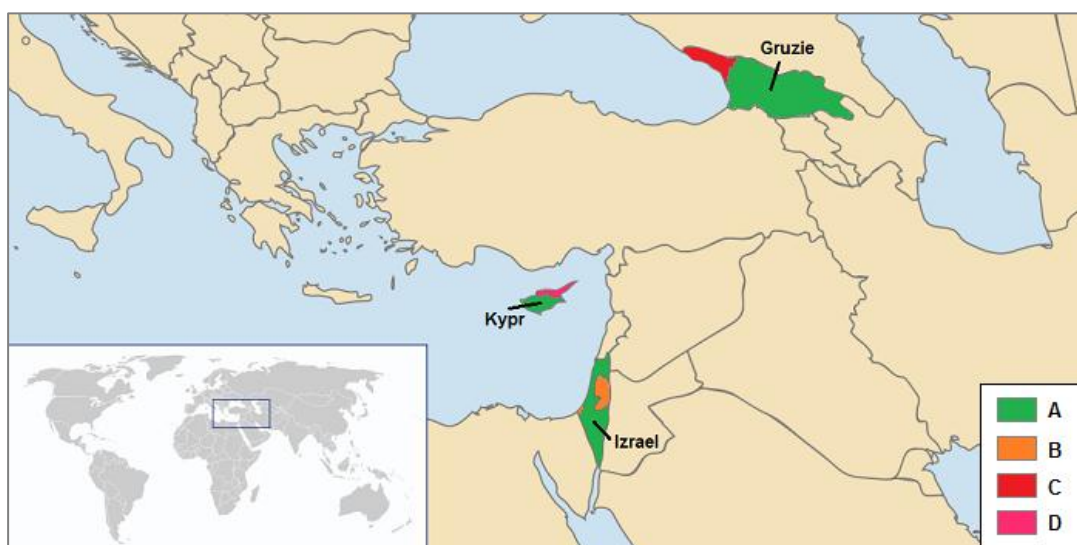
Data za pozemní dopravu byla čerpána z webu CIA (2017): The World Factbook (zmiňováno podrobněji již dříve v této kapitole). Informace o veřejných mezinárodních letištích zprostředkovává švédská internetová služba Flightradar24 (2017). Detailnější údaje (například o délce vzletových a přistávacích drah) jsou pak k dispozici v rámci online databáze společnosti WorldAeroData.com (2017). Podobná databáze, nikoliv však letecké, ale námořní dopravy, obsahující přehled všech mezinárodních přístavů, je poskytována v mapové podobě na webu společnosti World Port Source (2017). Pokud nebylo u některého výše popsaného datového zdroje uvedeno jinak, jedná se o pravidelně doplňované a aktualizované databáze, ze kterých byly údaje zjišťovány v srpnu 2017. Kompletní přehledný seznam všech použitých datových zdrojů u dílčích kvantifikovaných faktorů s uvedeným rokem, ke kterému jsou dané údaje platné, je přiložen v samotném závěru práce (Příloha 3).

3.3 Výběr konkrétních destinací pro komparaci

Výběr trojice států, které by měly více společných rysů, relevantních v otázce cestovního ruchu, a bylo by smysluplné je mezi sebou vzájemně porovnávat, není tak jednoduchým procesem, jak se může na první pohled zdát. Primárně byl při hledání komparovaných zemí kladen důraz na velmi podobný počet zahraničních příjezdů (v roce 2016, na základě dat UNWTO 2017). Nemusí se nutně jednat o téměř totožné hodnoty daného ukazatele, nýbrž alespoň řádovostně srovnatelné, abychom ke komparaci nevybrali státy se zcela odlišnou úrovní příjezdového cestovního ruchu.

Druhou podmínkou výběru byla prostorová blízkost států a podobná geografická poloha ve vztahu ke zdrojovým zemím, z nichž do vybraných destinací turisté přijíždějí. Těmto dvěma stěžejním požadavkům velice dobře vyhovuje kombinace států Gruzie, Izrael a Kypr. Počet příjezdů zahraničních turistů se v nich k roku 2016 pohyboval okolo 3 milionů – od 2,715 milionu (Gruzie) přes 2,9 milionu (Izrael) do 3,187 milionu (Kypr). Jejich relativně podobnou geografickou polohu (Obr. 4) dokládá skutečnost, že všechny jmenované státy náleží podle turistické regionalizace světa provedené organizací UNWTO (*United Nations World Tourism Organization*) do makroregionu Evropa, ale ani jeden z nich není součástí Evropy z fyzickogeografického hlediska (Kartografie Praha 2009). Jedná se o státy ležící v oblasti, kterou lze z pohledu geografie cestovního ruchu označit za „evropskou periferii“, jelikož leží na okraji evropského makroregionu (UNWTO 2017).

Obr. 4 – Lokalizace Gruzie, Izraele a Kypru na mapě světa



Zdroj: Vardion (2006), upraveno autorem

Poznámka: A = analyzované státy, B = Palestina, C = Abcházie, D = Severní Kypr

Již na obrázku geografické polohy vybraných států (Obr. 4) je barevným odlišením znázorněn třetí významný společný znak Gruzie, Izraele a Kypru. Území ani jednoho z těchto států není politicky jednotné. Na území Gruzie se nachází dvě sporné oblasti: Abcházie a Jižní Osetie. Míra autonomie je při jejich srovnání vyšší v Abcházii, jež bývá také oficiálně nazývána jako Autonomní republika Abcházie. Naprostá většina členských států Organizace spojených národů (OSN) však považuje území Abcházie i Jižní Osetie za právoplatné součásti Gruzie, které okupuje Rusko (Coffey 2012).

Odlišná situace panuje v případě Izraele. Stát Palestina, který se skládá ze dvou dílčích částí, jimiž jsou Západní břeh Jordánu a Pásmo Gazy, vyhlásil nezávislost na Izraeli 15. listopadu 1988. Ke konci roku 2017 uznávalo Stát Palestina již 136 ze 193 států OSN včetně Česka (Vesey-Byrne 2017). Palestina ale není z hlediska vymezení izraelských státních hranic jediným problematickým územím. Na severovýchodě státu se nachází hornatá oblast zvaná Golanské výšiny, o kterou již desítky let trvají spory mezi Izraelem a sousední Sýrií (Čerovský 1999).

Ani Kypr není administrativně, respektive politicky zdaleka jednotný. Geopoliticky je ostrov rozdělen na čtyři segmenty. Jihozápadní a rozlohou největší část ostrova zaujímá Kyperská republika. Menší ze dvou hlavních složek je pak celek na severovýchodě ostrova nazývaný jako Severní Kypr. Oficiálním názvem Severoturecká kyperská republika však nebyla nikdy mezinárodně uznána nikým jiným než Tureckem. Mezi zmíněnými celky se nachází tzv. Zelená linie, která představuje nárazníkovou zónu OSN oddělující řeckou a tureckou část ostrova. Poslední územně-správní složku Kypru tvoří britské vojenské základny Akrotiri a Dhekelia – zámořská území Spojeného království (Bryčková 2001).

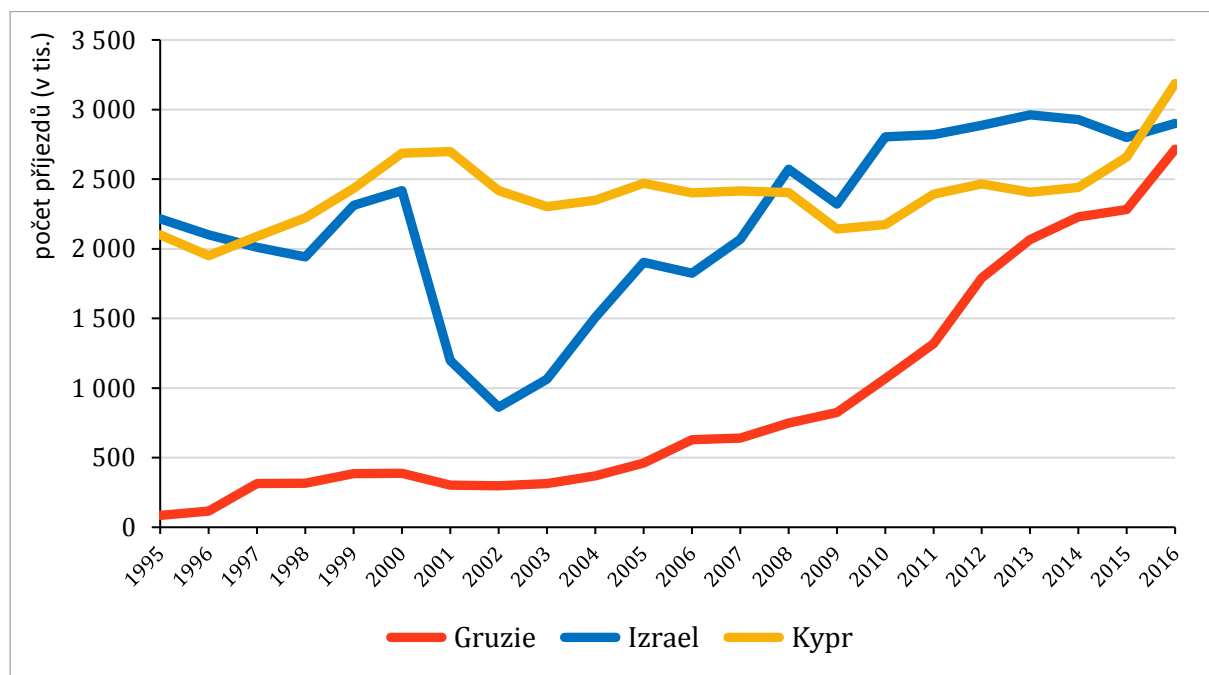
Gruzii, Izrael a Kypr bychom v souvislosti s popsányými znaky územně-politické nejednotnosti řadili mezi geopoliticky problémové oblasti světa. Všechny tři zmíněné společné charakteristiky těchto tří států dokládají adekvátnost jejich výběru jako analyzovaných turistických destinací za účelem aplikace nově vytvořené metodiky hodnocení potenciálu cestovního ruchu. Tyto státy byly vybrané v neposlední řadě také proto, jelikož dosud nejsou z hlediska cestovního ruchu rozvinuté natolik, aby nemohl být (například z důvodu překročení fyzické únosné kapacity území) příjezdový turismus těchto zemí i do budoucna rozvíjen a počet příjezdů zahraničních turistů by se v této souvislosti mohl za předpokladu vysoké hodnoty potenciálu CR v nadcházejících letech zvyšovat.

4 Diferenciace příjezdového cestovního ruchu Gruzie, Izraele a Kypru

Z hlediska cestovního ruchu spojuje státy Gruzie, Izrael a Kypr velmi podobná hodnota stěžejního statistického ukazatele, jímž je počet příjezdů zahraničních turistů (viz kapitola 3.2). Při pohledu na jiné údaje charakterizující příjezdový cestovní ruch analyzovaných států, jsou však již znatelné výrazné odlišnosti mezi jednotlivými zeměmi.

Rozvoj příjezdového cestovního ruchu konkrétní destinace dobře reflektuje vývoj počtu zahraničních turistických příjezdů v čase. Z Grafu 2 je patrné, že k současným srovnatelným hodnotám vedl u jednotlivých států značně odlišný vývoj a ještě před méně než deseti lety byly hodnoty velice rozdílné. Zatímco v případě Izraele a Kypru dochází z dlouhodobějšího pohledu k relativní stagnaci, respektive jen velmi mírnému nárůstu v počtu přijíždějících turistů, Gruzie se v rámci sledovaného období (od 1995 do 2016) dostala z pouhých 85 tisíc příjezdů v roce 1995 na současné bezmála tři miliony. Velice stabilní rozvoj příjezdového turismu Gruzie v posledních dvou desetiletích zaznamenal svůj nejrychlejší vzestup zejména po roce 2010 a tento trend pokračuje až do současnosti.

Graf 2 – Vývoj počtu příjezdů zahraničních turistů v zájmových destinacích mezi lety 1995 a 2016

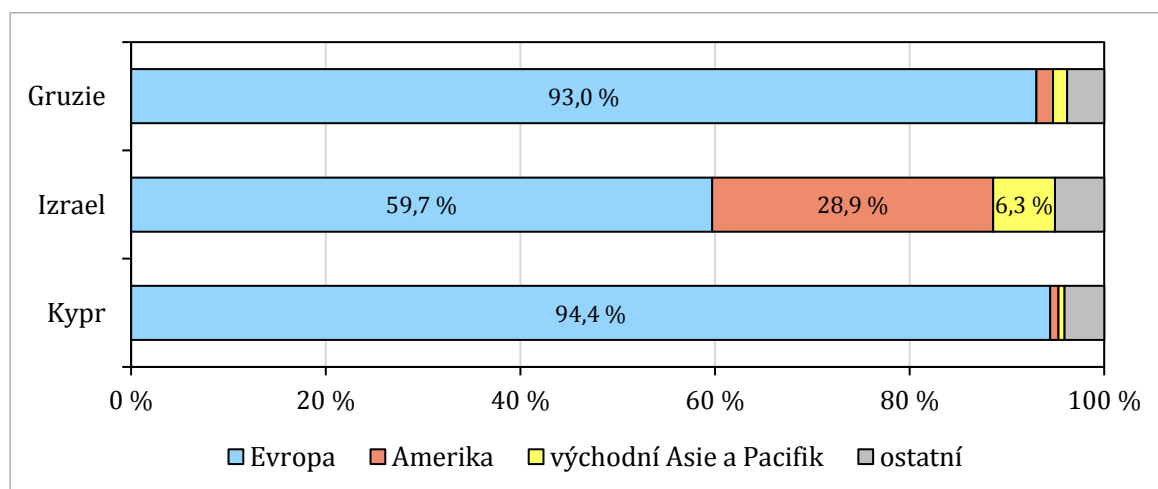


Zdroj: autor, na základě dat Georgian Tourism in Figures (2015); UNWTO Tourism Highlights (2017); The World Bank (2017)

Za povšimnutí stojí také výrazný propad u Izraele mezi lety 2001 a 2003. V té době zde vrcholilo dlouhodobé napětí mezi Izraelci a Palestinci, kdy počáteční demonstrace vystřídalý měsíce plné teroristických útoků, na které izraelská vláda reagovala zvýšenými bezpečnostními opatřeními, a zahraničním turistům se tehdy vůbec nedoporučovalo do Izraele cestovat (Wilsonová 2009). Faktor bezpečnosti má bezpochyby naprosto zásadní roli v příjezdovém cestovním ruchu (Mamun, Mitra 2012; Hamarneh 2013), proto je jeho vliv ještě podrobněji diskutován v kapitole 6.

Dalším základním statistickým ukazatelem na poli příjezdového cestovního ruchu, který bývá velmi důležitý například pro správně zvolený destinační management a přizpůsobování nabídky, související s turismem konkrétní destinace, potřebám zákazníků, je region původu přijíždějících zahraničních turistů. Geografická poloha Gruzie, Izraele a Kypru ve vztahu ke zdrojovým zemím je sice velice podobná (viz kapitola 3.2), ovšem i v souvislosti s ní lze nalézt výrazné rozdíly. Do všech tří analyzovaných států směřují nejvíce Evropané, avšak u Izraele představují téměř třetinový podíl na zahraničních příjezdech turisté z Ameriky. Nemalé zastoupení (6,3 %) mezi zahraničními turisty mají v Izraeli také cestující z oblasti východní Asie a Pacifiku. Naopak turisté, kteří navštívili v průběhu roku 2015 Gruzii nebo Kypr, vykazují z hlediska svého původu mnohem větší homogenitu, přičemž více než 90 % přijíždí ze států, které jsou na základě regionalizace světa podle UNWTO řazeny do makroregionu Evropa (Graf 3).

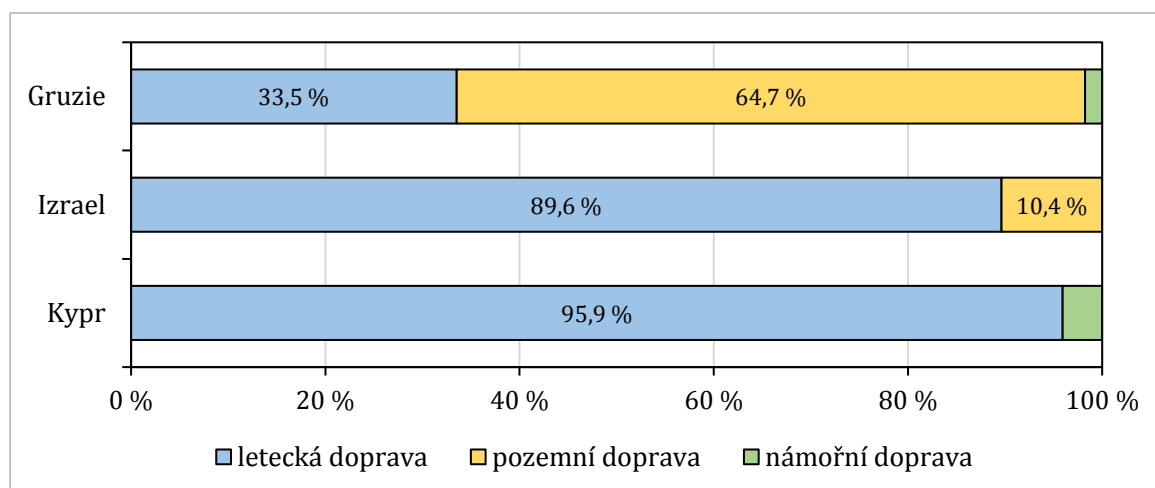
Graf 3 – Region původu zahraničních turistů přijíždějících do Gruzie, Izraele a Kypru (v roce 2015)



Zdroj: autor, na základě dat UNWTO Country-specific: Basic indicators (2018)

Podobné diference jsou mezi vybranými státy patrné též při srovnání dopravních prostředků, využitých turisty k návštěvě Gruzie, Izraele či Kypru (Graf 4). U ostrovního státu Kypru není nijak překvapivý téměř 96% podíl letecké dopravy, která je zde spíše jen marginálně (4,1 %) doplněna dopravou námořní. Letecká doprava naprosto převládá také v případě Izraele, zatímco do Gruzie směřuje přibližně dvakrát více turistů pozemními dopravními prostředky než letecky. To by jistě mohlo souviset primárně se skutečností, že mezi prvními pěti zdrojovými zeměmi gruzínského příjezdového cestovního ruchu se nacházejí výhradně geograficky blízké státy: Rusko, Ázerbájdžán, Turecko, Arménie a Ukrajina (Georgian National Tourism Administration 2015). Turisté z těchto zemí nemají potřebu při svých cestách do Gruzie využívat tolik leteckou dopravu, dominující přepravě osob na delší vzdálenosti. Naopak u Kypru a Izraele se vliv geografické polohy promítne dominantním zastoupením právě výše zmiňované letecké dopravy.

Graf 4 – Srovnání využitých dopravních prostředků k vícedenní návštěvě zájmových destinací v roce 2015



Zdroj: autor, na základě dat UNWTO Country-specific: Basic indicators (2018)

Statistických indikátorů, které popisují příjezdový cestovní ruch určitého státu, je velmi mnoho. V Tab. 3 jsou shrnuty jen některé další vybrané odlišnosti Gruzie, Izraele a Kypru z hlediska příjezdového CR. Například lze vidět markantní rozdíl v procentuálním podílu zájezdů na všech vícedenních zahraničních příjezdech, který v případě Kypru zdatelně překračuje 60% hranici, zatímco v Gruzii a Izraeli nedosahuje zdaleka ani 10%. V nabídkách cestovních kancelářů se zájezdy na Kypr vyskytují velice často (Invia 2018), avšak nabídky zájezdů do Izraele či Gruzie nejsou příliš typické. Důležitým ukazatelem je také podíl obchodních a jiných profesních důvodů na celkovém počtu zahraničních turis-

tických příjezdů. Z trojice analyzovaných států mají různé obchodní cesty či účasti na kongresech a konferencích nejvyšší zastoupení v Gruzii (16 %), naopak nejmenší na Kypru (pouze 5,5 %).

Tab. 3 – Další vybrané odlišnosti v příjezdovém cestovním ruchu Gruzie, Izraele a Kypru k roku 2016

ukazatel	Gruzie	Izrael	Kypr
podíl zájezdů* na všech vícedenních zahraničních příjezdech	5,5 %	7,9 %	63,3 %
podíl obchodních a jiných profesních důvodů	16,0 %	11,2 %	5,5 %
průměrná délka pobytu zahraničního turisty (ve dnech)	6,5	11,4	9,5
průměrná útrata zahraničního turisty za jeden den pobytu (v USD)	122	154	91

* zájezd = předem sestavená a za souhrnnou cenu nabízená kombinace služeb, které poskytují cestovní kanceláře (doprava, ubytování, jiné služby cestovního ruchu – např. průvodce, vstupenky, stravování atp.)

Zdroj: autor, na základě dat UNWTO Country-specific: Basic indicators (2018)

Pro výši příjmů určité destinace z příjezdového cestovního ruchu jsou zásadní hodnoty průměrné délky pobytu zahraničních turistů a také průměrné útraty těchto turistů během jejich pobytu. Oba jmenované ukazatele dosahují velmi vysokých hodnot v Izraeli, kde průměrný zahraniční turista setrvá více než 11 dnů a jeho útrata za den pobytu činí 154 amerických dolarů (USD). V Gruzii je průměrná délka pobytu jen 6,5 dnů při denní útratě turisty 122 USD a na Kypru utrácení zahraniční turisté z hodnocených destinací vůbec nejméně (91 USD/den) a v průměru jejich pobyt trvá 9,5 dnů. Důležitou roli ale hraje také cenová hladina v dané zemi, která výslednou útratu, respektive příjmy konkrétní destinace z příjezdového CR značně ovlivní.

Ze zmíněných hodnot lze (při známém počtu příjezdů zahraničních turistů – viz Graf 2) jednoduše spočítat celkové příjmy jednotlivých zemí z příjezdového cestovního ruchu, jež byly v roce 2016 následující: 5,722 miliard USD v Izraeli, 2,762 miliard USD na Kypru a 2,166 miliard USD v Gruzii (UNWTO 2017). Z těchto údajů můžeme vidět značný nepoměr mezi analyzovanými státy v příjmech ze zahraničního turismu, i přes relativně shodný počet zahr. turistických příjezdů. Pro ekonomiku státu vlastně není tak důležité, kolik turistů přijede, ale spíše jaká bude ve výsledku jejich celková útrata, která však zpravidla nebývá předmětem diskuzí při komparaci skutečného cestovního ruchu dané destinace s jejím hodnoceným turistickým potenciálem.

5 Výpočet turistického potenciálu komparativní metodou

Nová komparativní metoda hodnocení potenciálu cestovního ruchu je v této kapitole prezentována na příkladu Gruzie, Izraele a Kypru. Postupně jsou tyto tři státy hodnoceny a vzájemně srovnávány z hlediska všech čtyř základních složek turistického potenciálu, mezi které patří přírodní podmínky, kulturně-historické bohatství, infrastruktura pro cestovní ruch a dopravní infrastruktura. Každý z 19 faktorů byl s využitím sekundárních dat, popsanych v kapitole 3.3, kvantifikován a všechny dílčí výsledky jsou prezentovány na závěr každé z podkapitol 5.1–5.4. Text této části práce nese také informace o vybraných významných turistických cílech v analyzovaných lokalitách. Konkrétní místa však nejsou pro výpočet potenciálu cestovního ruchu zásadní a jejich představení má tudíž spíše jen ilustrativní charakter.

5.1 Hodnocení přírodních podmínek

Z trojice hodnocených destinací jsou jednoznačně nejvhodnější přírodní podmínky pro rozvoj cestovního ruchu v Gruzii (Tab. 4). Gruzie se jako jediná země vyznačuje převahou hornatého reliéfu, přičemž z celkové rozlohy státu, která činí 69 700 km², má více než polovina území sklonitost nad 12°, a tak představuje ideální prostředí pro různé turistické aktivity – např. pěší turistiku, horolezectví či sjezdové lyžování. Mohutné horské pásmo na severu Gruzie se nazývá Velký Kavkaz a jeho nejvyšší vrcholy dosahují nadmořské výšky přes 5 000 m n.m. Zahraničními turisty bývá často vyhledávanou hora Kazbek, ke které se vztahuje legenda o Prométheovi (z antické mytologie), jenž údajně ukradl bohům oheň a přinesl ho smrtelníkům, za což byl následně nejvyšším bohem Diem potrestán přikováním ke skále právě kdesi na svazích Kazbeku (Bursíková, Kopal 2015).

Gruzínské klima je mimořádně prostorově diferencované. Obecně však lze při porovnání s Kyprem a Izraelem konstatovat, že zde panují celoročně výrazně nižší denní teploty vzduchu a průměrná teplota vody ve čtyřech nejteplejších měsících dosahuje při gruzínském pobřeží Černého moře pouhých 22,5 °C, což je opět znatelně méně oproti teplotám Středozemního (případně Rudého) moře u břehů Kypru a Izraele. Taktéž Gruzie vykazuje mnohem menší počet dnů bez srážek (v průměru jen 206 ročně) a menší roční

délku slunečního svitu (průměrně 1 955 hodin), tudíž z hlediska klimatu není bodový zisk Gruzie příliš vysoký (Travelklima.de 2017).

Délka gruzínského pobřeží je 310 kilometrů a ve srovnání se zbylými zeměmi má Gruzie mnohonásobně větší délku stálých vodních toků. Přes území státu protéká celá řada velkých řek jako například Mtkvari, Rioni, Aragvi nebo Inguri (Bursíková, Kopal 2015). Rozmanitost fauny a flóry dokládá přítomnost přibližně 4 350 druhů cévnatých rostlin (Butler 2015), více než stovky druhů savců (NationMaster.com 2017), či dokonce 151 druhů plazů (Uetz, Hallermann 2017). Nemalou část státu (5 829 km²) zaujímají lokality ochrany přírody, kterým dominuje celkem 11 národních parků (NP), mezi než patří například NP Mtirala na západě Gruzie nebo NP Vashlovani v jihovýchodní části státu (Protected Planet 2017).

Izrael se ve srovnání s Gruzii vyznačuje o poznání méně zvrásněným reliéfem. Žádná pohoří na území Izraele se zdaleka nemohou svou rozlohou ani výškou rovnat gruzínskému Velkému ani Malému Kavkazu. Necelé 3 000 km² Izraele náleží do sklonitostní kategorie 6–12° a přibližně 2 100 km² izraelského území dosahuje sklonitosti nad 12°, což je ovšem dokonce méně i než v případě Kypru (2 363 km²), kde dominuje plošně rozsáhlé pohoří Troodos, které zabírá značnou část ostrova. Jeho nejvyšší hora Olympus (Olympos) je s nadmořskou výškou 1 953 metrů také nejvyšším vrcholem celého Kypru (Bryčková 2001).

Klimaticky jsou si státy Izrael a Kypr velmi podobné. U obou zemí převládá suché subtropické podnebí, které je typické horkým létem a mírnou zimou, během níž spadne majoritní část ročního srážkového úhrnu. Vysoká teplota vody láká v letních měsících zahraniční turisty k rekreaci u moře a prožití klidných dovolených. Vysoký průměrný počet dnů v roce bez srážek (358 v Izraeli, respektive 308 na Kypru) i v komparaci s Gruzii výrazně vyšší hodnoty průměrné roční délky slunečního svitu (3 531 v Izraeli a 3 340 na Kypru) pouze potvrzují značný bodový zisk těchto zemí (na rozdíl od Gruzie) za faktor klimatu při kvantifikaci turistického potenciálu (Travelklima.de 2017).

Délka stálých vodních toků Izraele je 453 km, přičemž za nejznámější izraelskou řeku lze považovat řeku Jordán, jenž v průběhu svého toku směřuje přes známé Galilejské jezero a vlévá se do zahraničními turisty hojně navštěvovaného Mrtvého moře. Velmi slané Mrtvé moře tvoří část státní hranice s Jordánskem a nachází se v místě nejhlubší suchozemské prolákliny více než 400 metrů pod hladinou světového oceánu. Z důvodu enormního obsahu soli v něm nežijí vůbec žádné ryby (Wilsonová 2009). Izrael jako celek

se však z hlediska druhové biodiverzity zdejší fauny vyznačuje jak vysokým počtem druhů savců (116), tak i plazů (102) či ptáků (391). Za účelem pozorování ptactva jsou Izrael i Kypr ornitology vyhledávanými lokalitami, jelikož se oba státy nacházejí na hlavních migračních trasách a bývají obvyklou zastávkou mnoha tažných ptáků (Bryčková 2001).

Rostlinných druhů evidujeme v oblastech Izraele a Kypru sice také nezanedbatelné množství, ale oproti Gruzii je jejich počet výrazně nižší – 2 867 v Izraeli a přibližně 1 800 na Kypru (Butler 2015). Celkem 18,65 % rozlohy Kypru podléhá ochraně přírody, přičemž z deseti kyperských národních parků je nejznámější a zároveň svou rozlohou největší NP Troodos, který se nachází ve stejnojmenném pohoří a za národní park byl vyhlášen roku 1992 (Protected Planet 2017). Na rozdíl od většiny jiných států, kde si pod pojmem národní park lze představit oblasti divoké přírody, v Izraeli tento termín označuje v podstatě jakékoliv chráněné území a na seznamu národních parků Izraele tak nalezneme archeologická naleziště, hrady a pevnosti, kostely a synagogy, jeskyně, oázy, vodopády a různé další typy lokalit (Wilsonová 2009). Z celkových 66 izraelských „národních parků“ lze proto pouze jediný klasifikovat opravdu jako národní park také podle kritérií IUCN (Protected Planet 2017).

Tab. 4 – Výsledky kvantifikace přírodních podmínek

hodnocený faktor	váha	Gruzie	Izrael	Kypr
ochrana přírody	10	6,10	2,32	1,58
klima	9	1,60	4,09	3,32
vodstvo	7	2,44	1,68	2,88
reliéf	5	4,03	0,59	0,39
fauna	2	0,85	0,86	0,28
flóra	2	0,96	0,64	0,40
celkem	35	15,98	10,17	8,85

Zdroj: autor

Poznámka: Nejvyšší hodnoty v rámci každého faktoru jsou podbarveny žlutě.

5.2 Hodnocení kulturně-historického bohatství

Přestože má segment kulturně-historického bohatství, pod kterým rozumíme nadřazenou kategorii, zahrnující jednotlivé hodnocené faktory a kvantifikovaná kritéria, nejmenší váhu, a tudíž teoreticky i nejmenší podíl na tvorbě finální hodnoty turistického potenciálu, dochází také zde k signifikantním rozdílům v dosaženém bodovém zisku při komparaci

zájmových destinací. Více než polovinu z celkových 15 bodů, rozdělovaných za kvantitu kulturně-historického bohatství, získal Izrael. V Izraeli se nachází celkem 9 kulturních památek UNESCO. Vedle historického jádra města Akko v severní části státu lze na seznamu izraelských nemovitých památek UNESCO nalézt také například moderní „Bílé Město“ v Tel Avivu nebo starověkou pevnost Masada, jež leží na východě Judské pouště a nabízí mimo jiné výhled na nedaleké Mrtvé moře (UNESCO 2017). Kromě zmiňované Masady se na území Izraele nachází dalších více než 30 hradů či pevností a ještě mnohem větší počet muzeí (Wikipedia 2017a; 2017b).

Největší množství různě specializovaných muzeí však můžeme z trojice vybraných zemí navštívit v Gruzii, kde jich evidujeme celkem 156. Zdejší muzea jsou etnografická, vojenská, automobilová, náboženská, ale velmi často také biografická – zaměřená na život jedné konkrétní osoby – například muzeum Josifa Stalina ve městě Batumi nebo muzeum věnované životu a dílu gruzínského spisovatele Micheila Džavachišviliho v hlavním městě Tbilisi (Georgian Museums Association 2018). Kypr je z analyzovaných států na objekty kulturně-historického bohatství jednoznačně nejchudší (Tab. 5), ale i zde se vyskytuje více než 30 muzeí, nejméně 10 hradů a pevností (Wikipedia 2017a; 2017b), a dokonce také (stejně jako v Gruzii) tři kulturní památky UNESCO (UNESCO 2017).

Tab. 5 – Výsledky kvantifikace kulturně-historického bohatství

hodnocený faktor	váha	Gruzie	Izrael	Kypr
památky UNESCO	9	1,80	5,40	1,80
hrady a zámky	3	0,79	1,68	0,53
muzea	3	1,79	0,85	0,36
celkem	15	4,38	7,94	2,68

Zdroj: autor

Poznámka: Nejvyšší hodnoty v rámci každého faktoru jsou podbarveny žlutě.

Mezi formy CR, zaměřené na poznávání lokalit kulturně-historického bohatství, bychom řadili odvětví tzv. městského cestovního ruchu. Turisté často vyhledávají nejen památky UNESCO či muzea, ale lákají je návštěvy měst jako takových, nebo konkrétněji například městských památkových rezervací, ale též specifitějších turistických atraktivit v městském prostředí. Z důvodu velice obtížné kvantifikace a případného příliš vysokého

počtu dílčích hodnocených kritérií však byla kategorie kulturně-historického bohatství zredukována právě pouze na tři výše uvedené a exaktně vyčíslitelné faktory.

5.3 Hodnocení infrastruktury pro cestovní ruch

Za přírodní podmínky obdržela nejvíce bodů Gruzie, za kulturně-historické bohatství Izrael a v rámci kategorie souhrnně označované jako infrastruktura pro cestovní ruch naopak obstál nejlépe Kypr (Tab. 6). Možností ubytování je možná překvapivě napříč analyzovanou trojicí států největší počet v Gruzii, kde bylo k 17. 3. 2018 registrováno na portálu Trivago celkem 16 667 hotelů a jiných ubytovacích zařízení. V případě Kypru bylo nalezeno 8 299 výsledků a v Izraeli dokonce jen 7 183. Z hlediska kvality hromadných ubytovacích zařízení je však situace opačná, přičemž zákazníci mnohem lépe hodnotí kvalitu ubytování v Izraeli a Kypru oproti relativně nízkému průměrnému hodnocení v Gruzii (Trivago 2018; Booking.com 2018).

Při kvantitativním srovnávání destinací podle různých antropogenně vytvořených turistických atraktivit, které jsou zahrnuty mezi hodnocené složky infrastruktury pro cestovní ruch, lze konstatovat, že například u faktoru lyžování asi vzhledem k závislosti tohoto faktoru na vhodnosti přírodních předpokladů (klimatu a reliéfu) nikoho neudiví dominantní postavení Gruzie, kde se nachází 34 lyžařských vleků a délka sjezdovek činí 124 kilometrů. Lyžařské areály jsou ale též na Kypru v oblasti pohoří Troodos či v severní části Izraele, konkrétněji v již zmiňovaném, politicky sporném území Golanských výšin (Ski resort.info 2017). V Izraeli se shodně jako na Kypru nachází více než 50 lázní, na rozdíl od Gruzie, kde jich lze navštívit pouze sedm (Google Maps 2017). K zahraničními turisty nejvyhledávanějším lokalitám patří celosvětově kvalitní pláže. Na kyperském pobřeží se vyskytuje celkem 57 pláží, kterým mezinárodní organizace FEE udělila ocenění modré vlajky, jež dokládá jejich všestrannou kvalitu. V Izraeli se takových pláží nachází 25, v Gruzii zatím žádná (Blue Flag 2017).

Stejně tak je Gruzie jedinou z analyzovaných zemí, kde dosud není plně v provozu žádné golfové hřiště. První osmnáctijamkové golfové hřiště by zde mělo být zpřístupněno veřejnosti v zázemí Tbilisi v první polovině roku 2018 (Dudley 2016). Na Kypru je již nyní turistům nabízena možnost hry na deseti různých hřištích, zatímco v Izraeli pouze na dvou (World Golf Foundation 2017). Milovníci zvířat mohou ve všech třech hodnocených destinacích navštívit nejméně jednu větší zoo: na Kypru ve městě Pafos, v Gruzii v hlavním

městě Tbilisi a v Izraeli dokonce ve čtyřech odlišných městech, jimiž jsou Haifa, Jeruzalém, Kirjat Mockin a Ramat Gan (Zoological Society of London 2017).

Tab. 6 – Výsledky kvantifikace infrastruktury pro cestovní ruch

hodnocený faktor	váha	Gruzie	Izrael	Kypr
ubytování	12	5,46	3,13	3,41
pláže	8	0,00	2,44	5,56
lyžování	4	2,88	0,90	0,22
lázeňství	2	0,12	0,96	0,92
stravování	2	0,16	0,90	0,94
zoo	1	0,17	0,67	0,17
golf	1	0,00	0,17	0,83
celkem	30	8,79	9,16	12,05

Zdroj: autor

Poznámka: Nejvyšší hodnoty v rámci každého faktoru jsou podbarveny žlutě.

5.4 Hodnocení dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura má zásadní význam pro samotnou realizaci cestovního ruchu, umožňuje turistický rozvoj příslušné destinace, přičemž ve své podstatě do značné míry reflektuje celkovou ekonomickou vyspělost státu. Pokud nahlédneme na kvantitu dopravní infrastruktury, musíme také zákonitě očekávat výrazný vliv rozlohy hodnoceného území. I přes přibližně trojnásobně větší rozlohu Gruzie ve srovnání s Izraelem dosahuje právě Izrael nejvyššího celkového bodového zisku za faktory řazené mezi kritéria dopravní infrastruktury (pozemní, leteckou a námořní dopravu – viz Tab. 7).

V Izraeli lze (dle dat z roku 2014) využít 449 km dálnic, 18 117 km ostatních silnic a 1 250 km železnic (CIA 2017). V příjezdovém cestovním ruchu Izraele však jasně dominuje letecká doprava (Graf 4). Veřejné mezinárodní letiště se v zemi nachází jen jedno a tím je Ben Gurionovo letiště v Tel Avivu. Výjimku představuje malé množství nepravidelných charterových letů vypravovaných z letiště Ovda, jež leží nedaleko Ejlatu (Wilsonová 2009). Spolu s těmito dvěma se na území Izraele nacházejí ještě další tři letiště, která jsou ale užívána výhradně pro vnitrostátní přepravu (Flightradar24 2017). Z hlediska námořní dopravy je v Izraeli přítomných celkem 5 větších přístavů. Pravidelné trajektové spoje jsou ovšem z důvodu malého zájmu ze strany cestujících již více než deset

let zrušeny, ale i přesto se zde nachází dodnes velice významný a největší izraelský přístav ve městě Haifa, odkud často vyplouvají turisty oblíbené výletní lodě a představuje také mezinárodní námořní dopravní uzel, například pro plavbu z Turecka, Řecka nebo Itálie (Wilsonová 2009).

Pro Gruzii je v otázce cestovního ruchu mnohem významnější pozemní doprava, kterou využívá téměř 65 % přijíždějících turistů (Graf 4). Přesto se v Gruzii k roku 2014 vyskytovalo pouze 129 km dálnic, což bylo dokonce i méně než na Kypru (249 km). Délka ostatních silnic se v Gruzii blíží hranici 19 000 km a celková délka gruzínských železnic je 1 363 km. Oproti tomu na Kypru nejsou železnice vůbec žádné (CIA 2017).

V případě ostrovního Kypru vstupují všichni zahraniční turisté do země výhradně přes mezinárodní letiště ve městech Larnaka a Pafos nebo přes jeden z trojice přístavů, které se stejně jako výše zmíněná letiště nacházejí v řecké části ostrova. Letiště a přístavy v turecké části ostrova totiž slouží jen přepravě osob mezi Severním Kyprem a Tureckem (Bryčková 2001). Pravidelnými lodními linkami je Kypr spojen s Itálií, Řeckem, Sýrií či Egyptem. V Gruzii dominují námořní dopravě přístavní města Batumi a Poti (World Port Source 2017). Veřejná mezinárodní letiště zde mohou být cestujícími využita dohromady tři – v Batumi, Kutaisi a Tbilisi (Flightradar24 2017).

Tab. 7 – Výsledky kvantifikace dopravní infrastruktury

hodnocený faktor	váha	Gruzie	Izrael	Kypr
pozemní doprava	10	3,05	4,47	2,48
letecká doprava	8	2,80	3,30	1,89
námořní doprava	2	0,55	0,91	0,55
celkem	20	6,40	8,68	4,92

Zdroj: autor

Poznámka: Nejvyšší hodnoty v rámci každého faktoru jsou podbarveny žlutě.

5.5 Souhrnné hodnocení potenciálu cestovního ruchu

Součtem jednotlivých hodnot ze čtyř výše popsaných složek potenciálu cestovního ruchu lze získat finální skóre, které reprezentuje celkový turistický potenciál každé z trojice analyzovaných destinací. Výsledné bodové zisky Gruzie, Izraele a Kypru jsou v sestupném pořadí následující:

- **1. Izrael – 35,94 bodů, 2. Gruzie – 35,55 bodů, 3. Kypr – 28,51 bodů**

Hodnoty ukazují velmi podobný potenciál pro rozvoj cestovního ruchu v Izraeli a Gruzii, zatímco v případě Kypru je vypočtený turistický potenciál při komparaci s dvojicí zbylých států přibližně o 20 % nižší.

Tab. 8 – Výsledky kvantifikace potenciálu cestovního ruchu

hodnocená kategorie	váha	Gruzie	Izrael	Kypr
přírodní podmínky	35	15,98	10,17	8,85
kulturně-historické bohatství	15	4,38	7,94	2,68
infrastruktura pro cestovní ruch	30	8,79	9,16	12,05
dopravní infrastruktura	20	6,40	8,68	4,92
celkový potenciál cestovního ruchu	100	35,55	35,94	28,51

Zdroj: autor

Poznámka: Nejvyšší hodnoty v rámci každé kategorie jsou podbarveny žlutě.

Bylo by zajímavé zkusit obdobně vyčíslit potenciál těchto zemí v době před deseti nebo dvaceti lety a zjistit, jakým způsobem se hodnota potenciálu cestovního ruchu v Gruzii, Izraeli a Kypru vyvíjí. Podstatná část kritérií (např. délka silnic a železnic, počet letišť, ubytovacích možností, lyžařských areálů, muzeí a galerií atd.) je totiž antropogenně ovlivňovaná a jejich kvantita v čase proměnlivá. Proto by bylo jistě vhodné se podívat na kvantitativní vývoj této skupiny faktorů i celkové hodnoty turistického potenciálu a také následně porovnat, do jaké míry koresponduje s vývojem reálné úrovně cestovního ruchu v daném státě.

Mnoho autorů (například Mariot 1983; Hamarneh 2013) nepoužívá čistě pojem potenciál cestovního ruchu, nýbrž potenciál *pro rozvoj* cestovního ruchu, z čehož můžeme usuzovat, že vypočtenou finální hodnotou nelze dokumentovat minulý vývoj skutečného cestovního ruchu určité destinace, ale spíše predikovat možný budoucí rozvoj, stagnaci, nebo naopak úpadek příjezdového turismu.

Na Kypru dochází v posledních více než dvaceti letech k dlouhodobé stagnaci příjezdového cestovního ruchu a nízký bodový zisk Kypru, udělený za nejvýznamnější faktory a činitele rozvoje CR, aktuálně nenaznačuje, že by se tento trend měl do budoucna příliš výrazně měnit. Nejdynamičtější rozvoj cestovního ruchu zaznamenává z analyzovaných zemí od počátku 21. století Gruzie, což opět odpovídá i hodnotě turistického potenciálu, který je v Gruzii oproti Kypru výrazně vyšší – zejména díky vynikajícím

přírodním podmínkám (Tab. 8). V souvislosti s tím bychom mohli být v nadcházejících letech svědky pokračujícího navyšování počtu příjezdů zahraničních turistů do Gruzie. K tomu je však nutné, aby Gruzie tento vysoký turistický potenciál dokázala také náležitě využít, například vhodnou stimulací rozvoje cestovního ruchu ze strany státu.

Srovnatelná, respektive dokonce ještě lehce vyšší celková hodnota potenciálu CR byla s využitím nové komparativní metody vypočtena u státu Izrael. Ten se ale na rozdíl od Gruzie nevyznačuje nijak výrazným zvyšováním počtu příjíždějících turistů, nýbrž zde z hlediska tohoto ukazatele evidujeme (podobně jako na Kypru) dlouhodobou stagnaci (Graf 2). Tuto stagnaci nelze vysvětlovat v souvislosti s potenciálem CR Izraele, který je aktuálně (a bylo by vhodné zjistit, jestli byl i před deseti či dvaceti lety) velmi vysoký. Nabízí se proto otázka, který jiný významný faktor, jenž nebyl zahrnutý mezi hodnocená kritéria, utvářející potenciál cestovního ruchu konkrétní destinace, by mohl dlouhodobě ovlivňovat příjezdový cestovní ruch určitého státu takovou měrou?

6 Význam faktoru bezpečnosti v příjezdovém cestovním ruchu

Při hodnocení turistického potenciálu určité destinace jsou zvažovány výhradně pozitivní činitele rozvoje cestovního ruchu. Existuje však celá řada negativních faktorů, které brání výraznějšímu rozvoji turismu a často způsobují i značné snižování počtu příjezdějících turistů v oblastech, kde se jejich vliv projevuje (Hamarneh 2013). Pásková a Zelenka (2002) je obecně definují jako faktory, které mohou ohrozit realizaci cestovního ruchu, bezpečí (zdraví, či dokonce život) nebo například majetek návštěvníků a turistů. V české i zahraniční odborné literatuře se setkáváme s různými rozděleními těchto záporných faktorů. Nováková (2009) vyčleňuje čtyři základní skupiny negativních faktorů rozvoje cestovního ruchu:

1. *Fyzickogeografické* – zemětřesení, vlny tsunami, sopečná činnost, ...
2. *Technologické a selhání lidského faktoru* – srážky vlaků, nehody a pády letadel, havárie ropných tankerů, ...
3. *Zdravotní* – rizika nákazy, omezený přístup k nezávadné pitné vodě, ...
4. *Politické, ekonomické a sociální* – teroristické útoky, válečné konflikty, kriminalita, ...

Všechny výše vypsané faktory ovlivňují cestovní ruch primárně negativně, ale setkáme se však i s turisty, kteří naopak podobné nebezpečné jevy, události a destinace vyhledávají (Nováková 2009; Krajňák 2016).

Odvětví cestovního ruchu je velmi závislé na politické stabilitě příslušného státu či regionu. Podle Novákové (2009) jsou dopady případné války na turismus a jeho rozvoj výrazné jak na straně nabídky (např. ztráty investičního kapitálu ze zahraničí a zabránění turistické infrastruktury), tak na straně poptávky (uzavření hranic pro pozemní, leteckou i námořní dopravu, doporučení necestovat do postiženého regionu, nepříznivá reklama v médiích apod.). Na modelovém příkladu Egypta ale Nováková naopak ukazuje, že příjezdový cestovní ruch je velice resilientním odvětvím vůči vlivu terorismu. Na vývoji počtu příjezdů zahraničních turistů do Egypta ilustruje, jak rychle se dokáže cestovní ruch po teroristickém útoku zotavit a přes určité výkyvy se držet dlouhodobého trendu.

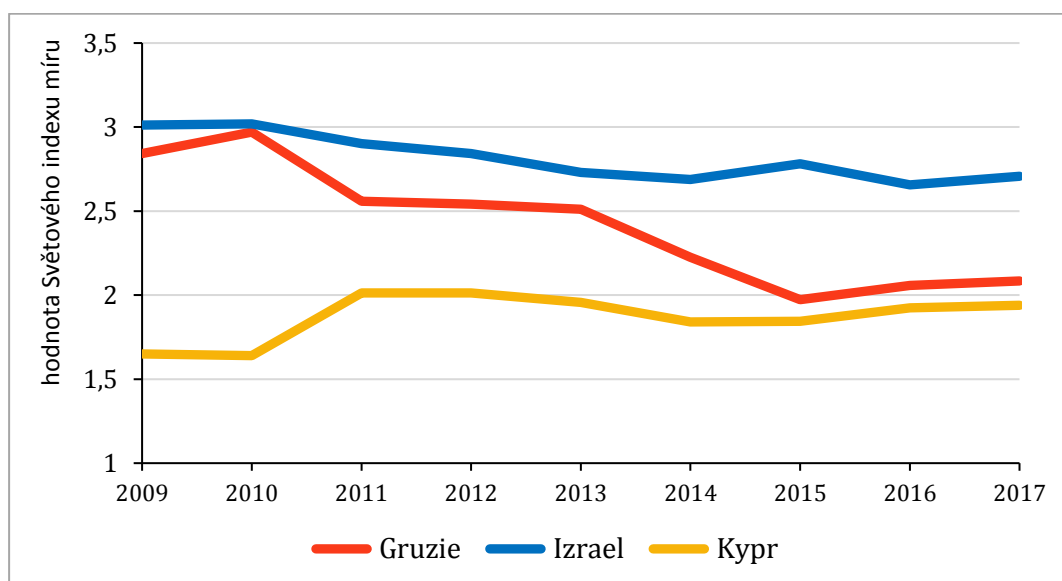
Krajňák (2016) však na totožném příkladu dokumentuje, do jaké míry byl o pár let později příjezdový CR Egypta doslova zdecimován po revoluci, která zde proběhla v roce 2011. V otázce rozvoje cestovního ruchu totiž z dlouhodobějšího hlediska nehrají takovou

roli jednotlivé události negativního charakteru, jimiž mohou být třeba právě teroristické útoky, ale spíše subjektivní percepce politicko-vojenských rizik v konkrétní destinaci. Jedná se o celkový negativní psychologický efekt, který tyto události a nastalé situace mají (Krajňák 2016). Pro potenciální turisty snižují pocit bezpečí a utvářejí nepříznivou image daného místa, čímž výrazně klesá jeho turistická atraktivita.

Hamarneh (2013) se ve své studii zaměřuje na hodnocení potenciálu pro rozvoj cestovního ruchu Jordánska, přičemž v závěru práce krátce diskutuje význam faktoru bezpečnosti pro příjezdový cestovní ruch tohoto státu. Základním ukazatelem, kterým lze hodnotit bezpečnost na úrovni států a o který se opírá i Hamarneh (2013) na příkladu Jordánska, je tzv. Globální/Světový index míru (*Global Peace Index, zkráceně GPI*). Jedná se o produkt organizace IEP (Institute for Economics and Peace), který zkoumá většinu států světa na základě tří hlavních kritérií: úroveň bezpečnosti ve společnosti, rozsah domácích a mezinárodních konfliktů a míra militarizace. GPI může nabývat hodnot od 1 (nejlepší/nejbezpečnější) do 4 (nejhorší). Pro každý stát je hodnota indexu každoročně aktualizována a zveřejňována v jedné z pravidelně vydávaných publikací organizace IEP. Vývojem hodnoty GPI v čase lze s určitou přesností aproximovat i vývoj bezpečnosti na území analyzovaného státu (Hamarneh 2013).

Na příkladu Gruzie, Izraele a Kypru však můžeme změny u faktoru bezpečnosti sledovat pomocí údajů GPI až od roku 2009, jelikož jde o relativně nový index, který nebyl před rokem 2009 vůbec zjišťován a publikován. Z Grafu 5 je patrné výrazné zlepšování bezpečnostní situace v Gruzii (zejména mezi lety 2010 a 2015) a v podstatě v rámci celého sledovaného období (2009–2017) mírné zlepšování u Izraele, zatímco Kypr zaznamenal citelné zhoršení mezi lety 2010 a 2011, po kterém následuje až do současnosti relativní stagnace. Při srovnání nejaktuálnějších hodnot GPI v Gruzii, Izraeli a Kypru (k roku 2017) lze vidět velmi podobnou úroveň bezpečnostní situace u Gruzie a Kypru, ale značně vyšší hodnota indexu míru, která značí nižší míru bezpečnosti, byla vypočtena u Izraele. Ten se s hodnotou GPI 2,707 nachází podle tohoto ukazatele až na 144. místě ze 163 hodnocených států. Kypr je s hodnotou 1,94 na 64. místě a Gruzie s hodnotou 2,084 na 94. místě (IEP 2017).

Graf 5 – Vývoj bezpečnosti v analyzovaných státech mezi lety 2009 a 2017



Zdroj: autor, na základě dat IEP: Global Peace Index (2017)

Zhoršená bezpečnostní situace v Izraeli a turisty vnímaná politicko-vojenská rizika by mohly alespoň částečně vysvětlovat zjištěný nesoulad mezi vypočteným turistickým potenciálem a stavem skutečného cestovního ruchu v této destinaci. Naopak rostoucí míra bezpečnosti v Gruzii může znamenat velmi důležitý faktor, který podporuje rozvoj cestovního ruchu a napomáhá rychlému zvyšování počtu příjezdů zahraničních turistů do Gruzie v posledních deseti letech (viz Graf 2).

7 Závěr

Hlavním cílem této práce bylo na základě kritické teoreticko-metodologické rešerše vybraných studií českých i zahraničních autorů vytvořit novou metodiku pro hodnocení potenciálu cestovního ruchu na řádovostní úrovni států světa. Princip představené metodiky výpočtu turistického potenciálu spočívá v syntetickém hodnocení celkem 33 dílčích kvantifikovatelných kritérií, kterým byly s přihlédnutím k jejich významu přiřazeny rozdílné váhové koeficienty, aby mohla být finální hodnota potenciálu cestovního ruchu následně spočtena pomocí matematické metody váženého součtu.

Vytvořená metodika byla posléze aplikována na příkladu komparace tří zemí: Gruzie, Izraele a Kypru. Právě tato trojice států byla vybrána zejména z důvodu srovnatelného počtu příjezdů zahraničních turistů (v roce 2016) a relativně podobné geografické polohy. K dalším společným rysům patřila též přítomnost politicky sporných oblastí na území všech tří států. Komparativně vypočtené hodnoty potenciálu cestovního ruchu ukázaly na obdobný celkový potenciál v případě Gruzie a Izraele, zatímco u Kypru byla výsledná hodnota přibližně o 20 % nižší. Gruzie získala ve srovnání s ostatními státy jednoznačně nejvíce bodů v kategorii přírodních podmínek. Izrael zaznamenal naopak z hodnocených zemí nejvyšší bodový součet za své kulturně-historické bohatství i za dopravní infrastrukturu.

U každého z vybrané trojice států se na základě kvantifikace jednotlivých faktorů a kritérií podařilo identifikovat jeho silné a slabé stránky (podle dílčích bodových zisků) a s využitím hodnot Světového indexu míru a stručné diskuze o významu faktoru bezpečnosti v příjezdovém cestovním ruchu také přítomná rizika, respektive negativní činitele možného budoucího rozvoje turismu Gruzie, Izraele nebo Kypru. Zhoršená bezpečnostní situace v Izraeli a potenciálními turisty vnímaná politicko-vojenská rizika nejen v této zemi, ale v oblasti celého Blízkého východu (Krajňák 2016), představují zásadní brzdný faktor rozvoje izraelského příjezdového cestovního ruchu, který se dosud nerozvíjí příliš rychle, i přes velmi vysoký turistický potenciál tohoto státu. Na druhé straně zlepšující se bezpečnostní situace v Gruzii výrazně podporuje tamní rozvoj zahraničního turismu.

V tematice této bakalářské práce by bylo možné pokračovat detailnější aplikací prezentované metodiky na odlišném konkrétním příkladu. Česko lze v souvislosti s výše uvedenými požadavky pro výběr analyzovaných destinací (řádovostně srovnatelný počet příjezdů zahraničních turistů a podobná geografická poloha) komparovat například se

státy Visegrádské skupiny/čtyřky (Polskem, Slovenskem a Maďarskem). Na tuto práci lze také navázat dalším zkvalitňováním její metodické části. K práci je přiložena přehledová srovnávací tabulka metodik vybraných studií při hodnocení potenciálu cestovního ruchu (Příloha 1). Metodika této práce má v sobě zahrnutých celkově 9 z uvedených 11 atributů, přičemž minimálně jedním ze dvou zbývajících by bylo v budoucnu reálné a vhodné vytvářenou metodiku doplnit.

Několik studií, zmíněných v rešeršní části práce, využívalo v rámci přidělování váhových koeficientů jednotlivým hodnoceným kritériím metodu dotazníkového šetření, čímž byla u tohoto kroku znatelně snížena autorská subjektivita. V této souvislosti by se nemuselo jednat pouze o oslovení rezidentů či turistů ve zkoumaném regionu, ale nabízí se mimo jiné možnost diskuze a zapojení různých odborníků na poli geografie cestovního ruchu za účelem využití modifikované podoby tzv. delfské metody², která by jistě přispěla k dosažení vyšší míry objektivity a vědecké relevance celého výzkumu. I v této práci však byla jistá autorská subjektivita výrazně redukována návazností na již publikované studie.

² Delfská metoda je využívána při hledání řešení zjišťováním názorů skupiny expertů. Všichni vybraní experti přes konkrétní problematiku se nejprve k danému úkolu vyjádří nezávisle na sobě. Jejich odpovědi sumarizuje prostředník (zpravidla hlavní řešitel), který je následně distribuuje zpět expertům pro další kolo. Experti mohou s přihlédnutím k názorům ostatních své původní odpovědi upravit a postup se opakuje tak dlouho, dokud nedojde k přibližné shodě (Palán 2002).

8 Použité zdroje

8.1 Literatura

- BADMAN, T., BOMHARD, B. (2008): World Heritage and Protected Areas, 2008 Edition. IUCN Programme on Protected Areas, Gland.
- BÍNA, J. (2002): Hodnocení potenciálu cestovního ruchu v obcích České republiky. Urbanismus a územní rozvoj, 5, 1, 2–11.
- BÍNA, J. (2010): Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice. Ústav územního rozvoje, Brno.
- BRYČKOVÁ, S. (2001): Kypr – průvodce do zahraničí. Nakladatelství Olympia, Praha.
- BURSÍKOVÁ, I., KOPAL, T. (2015): Informace o Gruzii – Do Gruzie! Klub cestovatelů, <http://www.dogruzie.com/informace-o-gruzii/> (cit. 7. 4. 2018).
- COFFEY, L. (2012): Four years later seeking a peaceful end to the Russian occupation, <http://www.foxnews.com/opinion/2012/08/31/four-years-later-seeking-peaceful-end-to-russian-occupation.html> (cit. 21. 3. 2018).
- CRACOLICI, M. F., NIJKAMP, P. (2009): The attractiveness and competitiveness of tourist destinations: A study of Southern Italian regions. *Tourism Management*, 30, 3, 336–344.
- ČEŘOVSKÝ, J. (1999): Izrael a palestinská území. Nakladatelství Olympia, Praha.
- ČSÚ (2018): Cestovní ruch – Základní pojmy a definice, <https://www.czso.cz/documents/10180/20557193/921108m.pdf/b6571837-6a2e-4138-912c-59da6de43de4?version=1.0> (cit. 27. 4. 2018).
- DUDLEY, S. (2016): Construction gets underway on Georgia's first 18-hole course, <http://www.golfcoursearchitecture.net/content/construction-gets-underway-on-georgias-first-18-hole-course> (cit. 7. 4. 2018).
- DÜZGÜNES, E., DEMIREL, Ö. (2013): Determining the tourism potential of the Altindere Valley National Park (Trabzon/Turkey) with respect to its conservation value. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 20, 4, 358–368.

- EFFAT, H., HEGAZY, M. N. (2009): Cartographic Modeling and Multi Criteria Evaluation for Exploring the Potentials for Tourism Development in the Suez Governorate, Egypt. In: Behr, F.-J., Schröder, D., Pradeepkumar, A. P. (eds.): Taking the Benefits of Geographic Information Technologies. AGSE Publishing, Stuttgart, 11–18.
- FIALOVÁ, D., NEKOLNÝ, L. (2015): Rub a líc turistické přitažlivosti. Geografické rozhledy, 24, 4, 8–9.
- FREYER, W. (1990): Tourismus – Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie. Oldenburg Verlag, München.
- GADAKH, B., JAYBHAYE, R., NALAWADE, P. (2015): An Assessment of Tourism Potential: A Case Study of Nashik City, Maharashtra. International Journal of Research in Geography, 1, 1, 8–12.
- GEORGIAN MUSEUMS ASSOCIATION (2018): Georgian museums, <http://www.georgianmuseums.ge/?lang=eng> (cit. 7. 4. 2018).
- GEORGIAN NATIONAL TOURISM ADMINISTRATION (2015): Georgian Tourism in Figures. Research and Planning Department, Tbilisi.
- HAMARNEH, I. (2008): Geografie cestovního ruchu: Evropa. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň.
- HAMARNEH, I. (2013): Výzkum a analýza potenciálu pro rozvoj cestovního ruchu destinace – Jordánsko. In: Šíp, J. (ed.): Sborník z mezinárodní konference Aktuální problémy cestovního ruchu. Vysoká škola polytechnická, Jihlava, 66–75.
- HRALA, V. (1997): Geografie cestovního ruchu. Idea servis, Praha.
- HRUBEŠOVÁ, M. (2007): Hodnocení potenciálu cestovního ruchu ve vybraném regionu. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, katedra regionální ekonomie a správy, Brno.
- IATU, C., BULAI, M. (2011): New approach in evaluating tourism attractiveness in the region of Moldavia (Romania). International Journal of Energy and Environment, 2, 5, 165–174.
- IEP (2017): Global Peace Index. Institute for Economics and Peace, Sydney.
- INVIA (2018): Zájezdy, <https://www.invia.cz/> (cit. 11. 4. 2018).

- IVANOVIC, M. (2008): Cultural Tourism. Juta & Company, Cape Town.
- JAKOUBKOVÁ, D. (2010): Ekoturistika nebo ekotragedie?. Outdoor guide, <http://www.outdoorguide.cz/ekoturistika-nebo-ekotragedie--214.html> (cit. 12. 10. 2017).
- KALÁB, V. (2010): Ekoturistika se v Česku zatím jen probouzí. Outdoor guide, <http://www.outdoorguide.cz/ekoturistika-se-v-cesku-zatim-jen-probouzi-930.html> (cit. 12. 10. 2017).
- KARTOGRAFIE PRAHA (2009): Školní atlas světa, 2. vydání. Kartografie PRAHA, Praha.
- KOJNOK, J. (2015): Lázeňské a wellness služby v produktech cestovního ruchu na příkladu Karlových Varů. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, katedra obchodu a cestovního ruchu, České Budějovice.
- KRAJŇÁK, T. (2016): Politicko-vojenská rizika pro cestovní ruch na Blízkém východě. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha.
- LEGIERSKÁ, Y. (2007): Statistika v cestovním ruchu. Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, Praha.
- MAMUN, A. A., MITRA, S. (2012): A Methodology for Assessing Tourism Potential: Case Study Murshidabad District, West Bengal, India. International Journal of Scientific and Research Publications, 2, 9, 429–436.
- MARIOT, P. (1971): Funkčné hodnotenie predpokladov cestovného ruchu jako podklad pre vytvorenie priestorového modelu cestovného ruchu. Geografický časopis, 23, 3, 242–253.
- MARIOT, P. (1973): Metodické aspekty funkčno-chorologického hodnotenia lokalizačných predpokladov cestovného ruchu. Geografický časopis, 25, 1, 27–43.
- MARIOT, P. (1983): Geografia cestovného ruchu. Veda, Bratislava.
- MELIÁN-GONZÁLEZ, A., GARCÍA-FALCÓN, J. M., (2003): Competitive Potential of Tourism in Destinations. Annals of Tourism Research, 30, 3, 720–740.

- MONZ, C. (2006): Recreation Ecology and Visitor Impact Research: Past, Present and Future. In: Siegrist, D. (ed.): Exploring the Nature of Management. University of Applied Sciences, Rapperswil, 98–99.
- NEUPANE, R., KC, A., RAJ PANT, R. (2013): Assessing Tourism Potential In Bhaktapur Durban Square, Nepal. *International Journal of Environment*, 2, 1, 250–261.
- NOVÁKOVÁ, A. (2009): Cestovní ruch a terorismus. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha.
- PALÁN, Z. (2002): Lidské zdroje – výkladový slovník. Academia, Praha.
- PATTERSON, P. (2018): USCD Sixth College. Exploring Tourism: The "4 S's: Sun, Sea, Sand, and Sex, <http://www.sixth.ucsd.edu/cat/courses/cat-2/cat-2-past-offerings/exploring-tourism.html> (cit. 3. 3. 2018).
- PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. (2002): Výkladový slovník cestovního ruchu. Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, Praha.
- PIRSELIMOGLU BATMAN, Z., DEMIREL, Ö., KURDOGLU, B. C. (2016): Ecology-based tourism potential of Altindere Valley (Trabzon-Turkey) in regards to the natural, historical and cultural factors. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 23, 3, 233–244.
- RUX, J., JANOŮŠKOVÁ, E., CHALUPA, P., LINDEROVÁ, I. (2015): Analýza potenciálu cestovního ruchu v Kraji Vysočina. In: Pachrová, S., Doležalová, M. (eds.): Sborník z mezinárodní konference Aktuální problémy cestovního ruchu. Vysoká škola polytechnická, Jihlava, 427–435.
- TASSIOPOULOS, D., HAYDAM, N. (2008): Golf tourists in South Africa: A demand-side study of a niche market in sports tourism. *Tourism Management*, 29, 5, 870–882.
- UNESCO (2017): World Heritage Centre, <http://whc.unesco.org/en/list/> (cit. 28. 8. 2017).
- UNWTO (2017): Tourism Highlights, 2017 Edition. World Tourism Organization, Madrid.
- VÁGNER, J. (2011): Vývoj cestovního ruchu. *Geografické rozhledy*, 21, 1, 4–5.
- VESEY-BYRNE, J. (2017): Which countries recognise Palestine?, <https://www.indy100.com/article/palestinians-recognised-which-countries-palestinian-state-statehood-recognition-balfour-declaration-8033876> (cit. 21. 3. 2018).

- VLACHOVÁ, M. (2007): Hodnocení potenciálu cestovního ruchu ve vybraném regionu. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, katedra regionální ekonomie a správy, Brno.
- WAGAR, J. A. (1964): The carrying capacity of wild lands for recreation. Forest Science Monograph, Society of American Foresters, Washington, D.C.
- WILSONOVÁ, S. (2009): Izrael: turistický průvodce. Juta, Brno.
- WIKIPEDIA (2017a): Category: Castles by country,
https://en.wikipedia.org/wiki/Category:Castles_by_country (cit. 28. 8. 2017).
- WIKIPEDIA (2017b): Category: List of museums by country,
https://en.wikipedia.org/wiki/Category:Lists_of_museums_by_country (cit. 28. 8. 2017).
- ZELENKA, J. (2012): Únosná kapacita v cestovním ruchu. Czech Journal of Tourism, 1, 2, 114–134.
- ZOOLOGICAL SOCIETY OF LONDON (2017): Zoos and Aquariums of the World. International Zoo Yearbook, 51, 1, 278–440.

8.2 Zdroje dat

- BIRDLIFE INTERNATIONAL (2017): Data Zone – Country Profiles,
<http://datazone.birdlife.org/country> (cit. 21. 8. 2017).
- BLUE FLAG (2017): Map created by Foundation for Environmental Education,
<http://www.blueflag.global/beaches/> (cit. 23. 8. 2017).
- BOOKING.COM (2018): Ubytování, <http://www.booking.com/> (cit. 17. 3. 2018).
- BUTLER, R. (2015): Mongabay: Total number of vascular plant species, by country,
<https://rainforests.mongabay.com/03plants.htm> (cit. 22. 8. 2017).
- CIA (2017): The World Factbook, Guide to country comparisons,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/rankorderguide.html> (cit. 24. 8. 2017).
- FLIGHTRADAR24 (2017): Airports by country,
<https://www.flightradar24.com/data/airports/> (cit. 26. 8. 2017).

GOOGLE MAPS (2017): Mapová data Google, <https://www.google.cz/maps> (cit. 30. 8. 2017).

NATIONMASTER.COM (2017): Environment > Known mammal species: Countries Compared, <http://www.nationmaster.com/country-info/stats/Environment/Known-mammal-species> (cit. 21. 8. 2017).

PROTECTED PLANET (2017): Protected area coverage per country by UN Environment Regions, <https://www.protectedplanet.net/c/unep-regions#Europe> (cit. 22. 8. 2017).

SKIRESORT.INFO (2017): Ski resorts worldwide, <http://www.skiresort.info/ski-resorts/> (cit. 23. 8. 2017).

THE WORLD BANK (2017): Data: International tourism, number of arrivals, <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL> (cit. 26. 3. 2018).

TRAVELKLIMA.DE (2017): Temperaturen, Niederschlag, Sonnenschein, <http://www.travelklima.de> (cit. 20. 8. 2017).

TRIVAGO (2018): Vyhledávání hotelů, <https://www.trivago.cz/> (cit. 17. 3. 2018).

UETZ, P., HALLERMANN, J. (2017): The Reptile Database, http://reptile-database.reptarium.cz/advanced_search (cit. 21. 8. 2017).

UNWTO (2018): Country-specific: Basic indicators (Compendium) 2012 – 2016. World Tourism Organization, Madrid.

USGS (2009): Terrain Data, SRTM3 - Shuttle Radar Topography Mission, Version 2, <http://www.webgis.com/srtm3.html> (cit. 8. 2. 2018).

VARDION (2006): Blank World Map, Israel Location, <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:LocationIsrael.svg> (cit. 24. 10. 2017).

WORLDAERODATA.COM (2017): Airports, <http://worldaerodata.com/> (cit. 26. 8. 2017).

WORLD GOLF FOUNDATION (2017): Golf around the world, <http://www.worldgolfoundation.org/golf-around-the-world/> (cit. 19. 8. 2017).

WORLD PORT SOURCE (2017): Countries with ports in Western Asia / Middle East, <http://www.worldportsource.com/ports/region.7.php> (cit. 26. 8. 2017).

Příloha 1 – Srovnání metodiky vybraných studií při hodnocení potenciálu cestovního ruchu

		Hodnocení přírodních podmínek	Hodnocení kulturně-historického bohatství	Hodnocení infrastruktury pro cestovní ruch	Hodnocení dopravní infrastruktury	Diskuze faktorů bezpečnosti	Kvantifikace potenciálu cestovního ruchu	Důraz na příjezdový (mezinárodní) cestovní ruch	Územní rozložení potenciálu v určité oblasti	Přímá komparace více destinací	Zohlednění rozdílné váhy hodnocených předpokladů	Využití metody dotazníkového šetření
čeští a slovenští autoři	Bína (2002)	✓	✓				✓		✓		✓	
	Bína (2010)	✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓	
	Hamarneh (2013)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓
	Hrubešová (2007)	✓	✓	✓			✓		✓		✓	
	Mariot (1983)	✓	✓	✓	✓		✓		✓			
	Rux a kol. (2015)	✓	✓	✓			✓		✓		✓	✓
	Vlachová (2007)	✓	✓	✓			✓		✓		✓	
zahraniční autoři	Düzgünes, Demirel (2013)	✓					✓				✓	✓
	Effat, Hegazy (2009)	✓	✓		✓		✓	✓	✓		✓	
	Gadakh a kol. (2015)			✓	✓							
	Iatu, Bulai (2011)	✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓	
	Mamun, Mitra (2012)	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	
	Melián, García (2003)	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
	Neupane a kol. (2013)		✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓
	Pirselimoglu a kol. (2016)	✓	✓				✓		✓		✓	✓
tato práce – Pileček (2018)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Zdroj: autor

Příloha 2 – Přehled všech hodnocených kritérií a jejich podíly na celkové hodnotě potenciálu cestovního ruchu

nadřazená skupina	faktor	hodnocené kvantifikovatelné kritérium	podíl na celkovém potenciálu (v %)
přírodní podmínky (35 %)	reliéf	rozloha území se sklonem 6–12°	2
		rozloha území se sklonem nad 12°	3
	klima	průměrná denní teplota vzduchu ve čtyřech nejteplejších měsících	3
		průměrná teplota vody ve čtyřech nejteplejších měsících	1
		průměrný roční počet dnů bez srážek	4
		průměrná roční délka slunečního svitu	1
	vodstvo	přítomnost moře	2
		délka pobřeží	4
		délka stálých vodních toků	1
	flóra	počet druhů cévnatých rostlin	2
	fauna	počet druhů savců	1
		počet druhů ptáků	0,5
		počet druhů plazů	0,5
	ochrana přírody	počet lokalit kategorií I, II, III a V dle IUCN	4
celková rozloha chráněných oblastí		6	
kulturně-historické bohatství (15 %)	památky UNESCO	počet kulturních památek UNESCO	9
	hrady a zámky	počet zámků, hradů a pevností	3
	muzea	počet muzeí a galerií	3
infrastruktura pro cestovní ruch (30 %)	ubytování	počet ubytovacích možností	9
		průměrná kvalita ubytování dle zákazníků	3
	stravování	počet restaurací	2
	lyžování	počet lyžařských vleků	2
		délka sjezdovek	2
	lázeňství	počet lázní	2
	zoo	počet zoo	1
pláže	počet pláží s modrou vlajkou	8	
golf	počet golfových hřišť	1	
dopravní infrastruktura (20 %)	pozemní doprava	počet kilometrů dálnic	4
		počet kilometrů ostatních silnic	5
		počet kilometrů železnic	1
	letecká doprava	počet veřejných mezinárodních letišť	6
		délka vzletových a přistávacích drah	2
námořní doprava	počet mezinárodních přístavů	2	

Zdroj: autor

Příloha 3 – Přehled datových zdrojů pro kvantifikaci hodnocených faktorů

hodnocený faktor	datový zdroj pro jeho kvantifikaci	rok platnosti využitých dat
reliéf	USGS: projekt SRTM	2009
klima	Travelklima.de	2017
vodstvo	CIA: The World Factbook	2014
flóra	Butler, R.: projekt Mongabay	2004
fauna	savci – NationMaster.com	2002
	ptáci – BirdLife International	2017
	plazi – Uetz, P., Hallermann, J.: The Reptile Database	2017
ochrana přírody	IUCN: Protected Planet	2017
památky UNESCO	UNESCO: World Heritage Centre	2017
hrady a zámky	En.wikipedia.org	2017
muzea	En.wikipedia.org	2017
ubytování	Trivago; Booking.com	2018
lyžování	Skiresort.info	2017
lázeňství	Google Maps	2017
zoo	International Zoo Yearbook	2015
pláže	FEE: projekt Blue Flag	2017
golf	World Golf Foundation	2017
pozemní doprava	CIA: The World Factbook	2014
letecká doprava	Flightradar24; WorldAeroData.com	2017
námořní doprava	World Port Source	2017

Zdroj: autor

Poznámka: Letopočty uváděné v pravém sloupci značí rok, ke kterému jsou vztažené údaje u jednotlivých faktorů, použité v této práci. Do budoucna bude vhodné pracovat vždy s nejaktuálnějšími verzemi databází, respektive s nejnovějšími dostupnými daty z vypsaneho seznamu zdrojů.