

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
KATEDRA OBCHODU A CESTOVNÍHO RUCHU

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání – cestovní ruch



Bakalářská práce

Využití potenciálu Letiště České Budějovice pro rozvoj cestovního ruchu
v Jihočeském kraji

Vedoucí bakalářské práce:
Mgr. Vladimír Dvořák

Autor:
Jan Vodička

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Využití potenciálu Letiště České Budějovice pro rozvoj cestovního ruchu v Jihočeském kraji“ zpracoval samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b Zákona č. 111/1998 Sb. v plném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích, duben 2010

.....

Jan Vodička

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji svým nejbližším za to, jakou jsou mi oporou.

OBSAH

1	ÚVOD	7
2	LITERÁRNÍ REŠERŠE	10
2.1	CESTOVNÍ RUCH	10
2.1.1	Vymezení cestovního ruchu	10
2.1.2	Definice cestovního ruchu	10
2.1.3	Základní pojmy cestovního ruchu	11
2.1.4	Typologie cestovního ruchu	12
2.1.5	Produkt cestovního ruchu	15
2.1.6	Multiplikační účinky cestovního ruchu	15
2.1.7	Předpoklady rozvoje cestovního ruchu	16
2.1.8	Politika rozvoje cestovního ruchu České republiky	17
2.2	DOPRAVA	20
2.2.1	Definice dopravy	20
2.2.2	Doprava v cestovním ruchu	20
2.2.3	Letecká doprava v cestovním ruchu	21
3	CÍL PRÁCE A METODIKA.....	23
3.1	CÍL PRÁCE	23
3.2	METODIKA PRÁCE	23
3.3	STANOVENÍ HYPOTÉZ	24
4	SITUAČNÍ ANALÝZA.....	25
4.1	CHARAKTERISTIKA JIHOČESKÉHO KRAJE	25
4.1.1	Geografické podmínky	25
4.1.2	Socioekonomické podmínky	26
4.2	CESTOVNÍ RUCH V JIHOČESKÉM KRAJI	29
4.2.1	Jihočeský kraj jako destinace cestovního ruchu	29
4.2.2	Nabídka cestovního ruchu v Jihočeském kraji	29
4.2.3	Infrastruktura pro cestovní ruch	36
4.2.4	Statistiky cestovního ruchu v Jihočeském kraji	36
4.3	SHRNUTÍ KAPITOLY.....	38
5	CHARAKTERISTIKA LETIŠTĚ V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH.....	40

5.1	ZÁKLADNÍ INFORMACE	40
5.2	HISTORIE LETIŠTĚ	40
5.3	SOUČASNOST LETIŠTĚ.....	42
5.1.1	Společnost Jihočeské Letiště České Budějovice a.s.	42
5.1.2	Modernizace letiště	44
5.1.3	Soulad modernizace letiště v Českých Budějovicích s rozvojovými koncepčními dokumenty	45
5.4	LETIŠTĚ V ČESKÉ REPUBLIC.....	46
6	ANALÝZA A SYNTÉZA MARKETINGOVÉ STRATEGIE LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE ZPRACOVANÉ SPOLEČNOSTÍ DELLOITE PRO JIHOČESKÝ KRAJ	49
6.1	VÝSTUPY MARKETINGOVÉ STRATEGIE LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE.....	49
6.1.1	Segment Zahraniční turisté	49
6.1.2	Segment Business	52
6.2	SHRNUTÍ KAPITOLY.....	53
7	POSTOJ ZAJINTERESOVANÝCH SUBJEKTŮ V OBLASTI CESTOVNÍHO RUCHU K ROZVOJ LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE	55
7.1	PRŮZKUM MEZI POSKYTOVATELI UBYTOVACÍCH SLUŽEB VYŠŠÍ KATEGORIE V JIHOČESKÉM KRAJI	56
7.2	PRŮZKUM MEZI INCOMINGOVÝMI CESTOVNÍMI KANCELÁŘEMI A AGENTURAMI	57
7.3	ROZHOVOR SE ZÁSTUPCI JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBLAST CESTOVNÍHO RUCHU O MODERNIZACI LETIŠTĚ	57
8	PODNIKATELSKÉ PROJEKTY V OBLASTI ČR SOUVISEJÍCÍ S VÝSTAVBOU LETIŠTĚ	60
8.1	GOLFPARK LITVÍNOVICE	60
8.1.1	Základní informace o projektu	60
8.1.2	Zhodnocení projektu	61
8.2	VÝSTAVBA KONGRESOVÉHO CENTRA V HOTELU GOMEL.....	63
8.2.1	Základní informace o projektu	64
8.2.2	Zhodnocení projektu	64
9	ZÁVĚR	66

10 SUMMARY	68
SEZNAM LITERATURY	70
SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	72
SEZNAM PŘÍLOH	73

1 ÚVOD

Cestovní ruch je vnímán jako celospolečenský fenomén i jako neodmyslitelná součást světových ekonomik. Každoročně uvádí do pohybu stovky milionů lidí po celém světě a generuje tím obrát ve výši více než pětaticetinásobku hrubého domácího produktu České republiky za rok 2009.

Vzhledem k tomu, že v České republice přispívá cestovní ruch významnou měrou k tvorbě hrubého domácího produktu, je zde vnímán jako strategické odvětví národního hospodářství, jehož rozvoj je důležitým činitelem rozvoje celého hospodářství. Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2007-2013 si klade za svůj hlavní cíl šetrným využíváním a rozvíjením potenciálu, kterým Česká republika disponuje, docílit zvýšení konkurenceschopnosti celého odvětví cestovního ruchu na národní i regionální úrovni a tím zajistit zvýšení ekonomické výkonnosti cestovního ruchu. Aktivitami, vedoucími k zajištění tohoto cíle, jsou aktivity, které přispívají k zachování a obnově kulturního a přírodního dědictví jako atraktivit cestovního ruchu a také aktivity přispívající k rozvoji cestovního ruchu v České republice. V těchto aktivitách hraje důležitou roli rozvoj dopravní a informační infrastruktury, dále podpora podnikatelských aktivit a ochrana životního prostředí a s ní spojená udržitelnost cestovního ruchu¹.

Jihočeský kraj dlouhodobě patří mezi nejnavštěvovanější kraje v rámci České republiky. Toto postavení zaujímá především díky svému kulturně-historickému dědictví a pro cestovní ruch příznivým přírodním podmínkám. O těchto předpokladech není třeba dlouze hovořit. Jihočeskému kraji přinášejí oproti ostatním regionům jednoznačnou konkurenční výhodu. Dostupné studie² uvádějí, že v Jihočeském kraji cestovní ruch zaměstnává až 8 % práceschopného obyvatelstva, což je téměř dvojnásobek republikového průměru. I proto je zde, v souladu s Koncepcí státní politiky cestovního ruchu na období 2007-2013, cestovnímu ruchu a jeho rozvoji věnovaná značná pozornost. Přes tuto skutečnost vykazují krajské statistiky o počtu osob ubytovaných v hromadných ubytovacích zařízeních a o počtu přenocování, z dlouhodobého hlediska záporný trend (od roku 2007). Přitom právě rostoucí statistika o počtu přenocování je jedním ze dvou indikátorů, které si stanovila Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji z roku 2002, pro posouzení

¹ Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013, str. 18

² Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 18

naplnění vlastní přijaté vize, kterou je: „Jihočeský kraj - prezentující se jako zdravý a pohostinný turistický region - lépe a uvážlivě zhodnotí na poli cestovního ruchu své jedinečné přírodní bohatství a kulturní dědictví, a to ve prospěch svých obyvatel i návštěvníků³“. Lze tedy jednoznačně konstatovat, že tento indikátor není v současné době naplněn.

Řešením této situace se krajská samospráva intenzivně zabývá. Rozvoj cestovního ruchu je i jednou z oblastí, na kterou je v Regionálním operačním programu Jihozápad na období 2007-2013 vyčleněno téměř 124 miliónů eur. V roce 2007 byl společností Incoma Research, s.r.o. pro Jihočeskou centrálu cestovního ruchu zpracován Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji. Obsahem dokumentu je stanovení pozice cestovního ruchu v Jihočeském kraji, analýza turistického potenciálu regionu, segmentace trhu, definování žádoucí tržní pozice, určení marketingového mixu a vytyčení hlavních úkolů v oblasti cestovního ruchu. Jedním ze stanovených úkolů dokumentu je i kontinuální podpora projektů s trvalým rozvojovým potenciálem, které mohou generovat vyšší návštěvnost kraje a posilovat jeho potenciál. (www.jccr.cz, 3.2.2010)

Tato práce se právě takovým projektem zabývá. V současné době totiž probíhá modernizace Letiště České Budějovice. Jedná se o jeden z největších a nejnákladnějších projektů, které byly v posledních několika letech v Jihočeském kraji realizovány. Cílem projektu je, aby letiště mohlo být již v roce 2012 zařazeno do sítě mezinárodních veřejných letišť a aby mělo patřičné vybavení pro přelety letadel typu Boeing 737 či Airbus A320, tedy středně velkých letadel. Na jihu Čech tak de facto vzniká nový přístupový portál, přístav, či brána do celého regionu, jejíž význam ovlivní řadu oblastí, včetně cestovního ruchu, tedy odvětví, které představuje pro regionální (i národní) ekonomiku jeden z hnacích motorů jejího rozvoje.

Jakým způsobem přispěje veřejné mezinárodní letiště na jihu Čech k rozvoji cestovního ruchu v tomto regionu? Lze očekávat, že v souvislosti s rozvojem letiště dojde k nárůstu počtu návštěvníků kraje? Jaké možnosti a příležitosti se nabízí subjektům působícím v cestovním ruchu v regionu v souvislosti s letištěm? To jsou základní otázky související s rozvojem letiště a cestovního ruchu v Jihočeském kraji. Vzhledem k nemožnosti nalezení úplných a pregnantních odpovědí na ně, vyplývající z komplikovanosti a komplexnosti celé problematiky, není ambicí ani cílem této práce

³ Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 61

tyto odpovědi vyřknout. Záměrem autora je přispět k nalezení směru či cesty vedoucí k pochopení letiště jako strategického partnera, představujícího v Jihočeském kraji pomyslné palivo do nádrže motoru cestovního ruchu, jako jedné z hlavních hnacích sil jeho budoucího rozvoje.

2 LITERÁRNÍ REŠERŠE

2.1 Cestovní ruch

2.1.1 Vymezení cestovního ruchu

Cestovní ruch se stal neodmyslitelnou součástí dnešní moderní společnosti. V rámci cestovního ruchu se každoročně dává na celém světě do pohybu obrovské množství lidí, kteří zpravidla ve svém volném čase opouštějí dočasně místa svého stálého bydliště za účelem rekreace, poznání, styku s lidmi a z celé řady dalších důvodů. (Malá, 1999: 5)

Cestovní ruch zaujímá významné hledisko v životní úrovni obyvatelstva hospodářsky vyspělých států světa. Umožňuje poznávání lidí a nových kultur, reprodukci pracovní síly, je významným faktorem rozvoje ekonomiky. (Indrová, 2007: 7)

Hesková a kolektiv (2006: 9) označuje cestovní ruch jako významný společensko-ekonomický fenomén jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti.

Malá (1999: 5) upozorňuje, že cestovní ruch se stává i výrazným ekonomickým fenoménem. Aby účast na cestovním ruchu mohla být vůbec realizována, je jí třeba zabezpečit širokou škálou ekonomických činností (služeb a zboží). To vyplývá ze skutečnosti, že účast na cestovním ruchu je realizována mimo trvalé bydliště. Do míst cestovního ruchu se lidé musí přepravit, musí jim být vytvořeny podmínky pro jejich pobyt, i pro samotné využití volného času, které je vlastním motivem účasti na cestovním ruchu. Tím se cestovní ruch stává i důležitou oblastí podnikatelských příležitostí a zároveň i faktorem rozvoje regionálních celků, národních ekonomik i ekonomiky světové.

2.1.2 Definice cestovního ruchu

Orieška (1999: 5) rozumí cestovním ruchem soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném čase, za účelem zotavení, poznání společenského kontaktu, kulturního a sportovního vyžití, lázeňského léčení a pracovních cest.

Němčanský (1999: 25) definuje cestovní ruch jako souhrn vztahů a jevů, které vyplývají z cestování nebo pobytu osob, přičemž místo pobytu není trvalým místem bydlení a zaměstnání.

Podle Hornerové a Swarbrooka (2003:53) je cestovní ruch krátkodobý přesun lidí na jiná místa, než jsou místa jejich obvyklého pobytu, za účelem pro ně příjemných činností.

S cílem sjednotit názory na definování CR organizovala Světová organizace cestovního ruchu (WTO – World Tourism Organization, dnes UNWTO) v roce 1991 v kanadském městě Ottawa mezinárodní konferenci o statistice cestovního ruchu. Její účastníci přijali návrh, že cestovním ruchem se rozumí „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa ležícího mimo její běžné prostředí (místo bydliště), a to na dobu kratší než je stanovená, přičemž hlavní účel cesty je jiný než výkon výdělečné činnosti v navštíveném místě“. (Hesková a kolektiv, 2006: 11)

2.1.3 Základní pojmy cestovního ruchu

Z ekonomického hlediska je účastníkem cestovního ruchu každý, kdo uspokojuje svoje potřeby spotřebou statků cestovního ruchu v době cestování a pobytu mimo místo trvalého bydliště a obvykle ve volném čase. Z hlediska statistiky je účastníkem cestovního ruchu cestující označený jako návštěvník, turista nebo výletník. (Hesková a kol., 2006:13) Malá (1999: 12) doplňuje stálého obyvatele.

Stálým obyvatelem v mezinárodním cestovním ruchu ve vztahu k dané zemi je osoba, která žije v zemi alespoň jeden rok před příjezdem do jiné země na dobu kratší jednoho roku. V domácím cestovním ruchu ve vztahu k určitému místu je za stálého obyvatele považována osoba, která v tomto místě žije alespoň šest po sobě jdoucích měsíců před příjezdem do jiného místa na dobu kratší šesti měsíců. (Malá, 1999: 12)

Návštěvníkem v mezinárodním cestovním ruchu je osoba, která cestuje do jiné země, než v níž má své trvalé bydliště na dobu nepřekračující jeden rok, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi. V domácím cestovním ruchu je návštěvníkem osoba, která má trvalé bydliště v dané zemi a která cestuje na jiné místo v zemi mimo své bydliště na dobu kratší než šest měsíců, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě. (Malá, 1999: 13)

Za **turistu** je v mezinárodním cestovním ruchu považována osoba, která cestuje do jiné země než v níž má své obvyklé bydliště, na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování, avšak ne delší jednoho roku, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi. V domácím cestovním ruchu je za turistu považována osoba trvale usídlená v zemi, která cestuje do jiného místa odlišného od jejího běžného životního prostředí, na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování, ale ne na dobu delší šesti měsíců, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě. (Malá, 1999: 13)

V mezinárodním cestovním ruchu je **výletníkem** osoba, která cestuje do jiné země než v níž má své trvalé bydliště a běžné životní prostředí na dobu kratší než 24 hodin, aniž by v navštívené zemi přenocovala, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi. V domácím cestovním ruchu je výletníkem osoba trvale usídlená v dané zemi, která cestuje do místa odlišného od místa jejího trvalého bydliště a běžného životního prostředí na dobu kratší 24 hodin, aniž by v navštíveném místě přenocovala, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštěvovaném místě. (Malá, 1999: 14)

2.1.4 Typologie cestovního ruchu

Malá (1999: 15) uvádí, že cestovní ruch nabývá zcela konkrétní podoby, která je výrazem jeho obsahové i jevové stránky. Z tohoto hlediska se v odborné literatuře setkáváme s nejrůznějším členěním cestovního ruchu v závislosti na tom, jak se projevuje v reálné konkrétní podobě a to ať již na straně nabídky nebo na straně poptávky.

Drobná a Morávková (2004: 16) uvádějí, že je užitečné si tento jev rozčlenit na jednotlivé formy a druhy, což znamená provést tzv. typologii CR. Toto tvrzení je využitelné pro účely této práce.

O druzích cestovního ruchu hovoříme tehdy, když za základ posuzování cestovního ruchu vezmeme motivaci účastníků, tj. účel, pro který cestují a pobývají přechodně na cizím místě. O formách cestovního ruchu mluvíme, když jako základ posuzování cestovního ruchu vezmeme různé příčiny, které ho ovlivňují a důsledky, které přináší. (Hesková a kolektiv, 2006: 21)

Tabulka 1 Typologie cestovního ruchu dle Heskové (Hesková a kolektiv, 2006: 21)

Druhy cestovního ruchu	
▪ rekreační ▪ sportovní ▪ dobrodružný ▪ myslivecký a rybářský ▪ náboženský (poutní)	▪ lázeňský ▪ zdravotní ▪ obchodní ▪ kongresový ▪ stimulační
Formy cestovního ruchu	
1. z geografického hlediska ▪ domácí ▪ zahraniční ▪ mezinárodní ▪ vnitřní ▪ národní ▪ regionální	2. podle počtu účastníků ▪ individuální ▪ skupinový ▪ masový ▪ ekologický
3. podle způsobu organizování ▪ individuální cesty ▪ organizovaný zájezd/pobyt ▪ klubový	4. podle věku účastníků ▪ cestovní ruch dětí ▪ mládežnický ▪ rodinný ▪ seniorský
5. podle délky účasti ▪ výletní ▪ krátkodobý ▪ víkendový ▪ dlouhodobý	6. podle převažujícího místa pobytu ▪ městský ▪ příměstský ▪ venkovský ▪ agroturistika ▪ horský, vysokohorský ▪ přímořský
7. podle ročního období ▪ sezonní ▪ mimosezonní ▪ celoroční	8. podle použitého dopravního prostředku ▪ motorizovaný ▪ železniční ▪ letecký ▪ lodní
9. z hlediska dynamiky ▪ pobytový (statický) ▪ putovní (dynamický)	10. ze sociologického hlediska ▪ návštěvy příbuzných a známých ▪ sociální ▪ komerční ▪ etnický

Pro účely této práce bude ještě uvedena typologie cestovního ruchu dle Malé (Malá, 1999: 15), která upouští od děleného členění cestovního ruchu podle forem a druhů a využívá společné kritérium typu cestovního ruchu, jako vyjádření jeho jevové formy.

Tabulka 2 Typologie cestovního ruchu dle Malé (Malá, 1999: 16-27)

Kritérium členění	Typ cestovního ruchu
dle převažující motivace účasti na cestovním ruchu	- rekreační cestovní ruch - kulturně poznávací cestovní ruch - cestovní ruch s náboženskou orientací - cestovní ruch se vzdělávacími motivy - cestovní ruch se společenskými motivy - zdravotně orientovaný cestovní ruch - sportovně orientovaný cestovní ruch - cestovní ruch orientovaný na poznání přírodního prostředí - cestovní ruch s dobrodružnými motivy - cestovní ruch s profesními motivy - cestovní ruch specificky orientovaný
dle místa realizace*	- domácí cestovní ruch - zahraniční cestovní ruch - mezinárodní cestovní ruch - cestovní ruch světový - cestovní ruch světa
dle vztahu k platební bilanci státu	- zahraniční cestovní ruch aktivní - zahraniční cestovní ruch pasivní
dle délky pobytu	- krátkodobý - dlouhodobý
podle způsobu zabezpečení cesty a pobytu	- organizovaný - neorganizovaný
dle počtu účastníků	- individuální - skupinový
dle způsobu financování	- komerční - sociální
dle věku účastníků	- cestovní ruch dětí - cestovní ruch mládeže - cestovní ruch rodin s dětmi - cestovní ruch seniorů
dle převažujícího prostředí pobytu	- městský cestovní ruch - venkovský cestovní ruch - lázeňský cestovní ruch - cestovní ruch ve střediscích cestovního ruchu

*Jde o členění podle území, na kterém cestovní ruch probíhá. Při domácím cestovním ruchu jeho účastníci nepřekračují státní hranice své země. Je to cestovní ruch domácího obyvatelstva na území jejich státu.

Při zahraničním cestovním ruchu dochází vždy k překročení hranic. Z hlediska konkrétního státu může mít zahraniční cestovní ruch dvojí charakter:

- výjezdy dané země do zahraničí, tzv. výjezdový cestovní ruch nebo také zahraniční cestovní ruch pasivní (v praxi se používá termín „outgoing“),
- příjezdy zahraničních návštěvníků do dané země, tzv. příjezdový cestovní ruch nebo také zahraniční cestovní ruch aktivní (v praxi se používá termín „incoming“). (Malá, 1999: 21)

2.1.5 Produkt cestovního ruchu

Pásková a Zelenka (2002:225) označují jako produkt cestovního ruchu souhrn veškeré nabídky soukromého či veřejného subjektu podnikajícího v cestovním ruchu nebo cestovní ruch koordinujícího. Ostatní autoři definici dále rozvíjí.

Produktem cestovního ruchu je vše, co je nabízeno na trhu cestovního ruchu a má schopnost uspokojit potřeby návštěvníků a vytvořit tak komplexní soubor zážitků. Z ekonomického hlediska je produkt cestovního ruchu souborem volných statků, služeb, zboží a veřejných statků, které jsou předmětem spotřeby účastníků cestovního ruchu. (Hesková a kolektiv, 2006: 96)

Produkt cestovního ruchu se skládá ze všeho, co účastníci cestovního ruchu potřebují, co kupují a co se pro ně produkuje. Pro produkt cestovního ruchu je charakteristické, že je tvořen nikoli pouze jednotlivými službami (zbožím), ale jejich komplexem, ve kterém jsou nabízeny, ale i požadovány, jejich vzájemnou propojeností, i propojeností na atraktivity cestovního ruchu a výrazným programovým zaměřením. (Malá, 1999: 52)

Produkt cestovního ruchu je nabízený za účelem spotřeby konkrétním účastníkům cestovního ruchu na jedné straně a za účelem tvorby zisku podniku cestovního ruchu na straně druhé. (Hesková a kolektiv, 2006: 168)

2.1.6 Multiplikační účinky cestovního ruchu

Cestovní ruch představuje z ekonomického aspektu souhrn aktivit s cílem prodat služby a zboží, které jsou jako výsledek promítnuté v produktech cestovního ruchu. Žádná dosavadní praxe v plném rozsahu nepotvrdila, že by cestovní ruch mohl být výlučně jediným determinantem rozvoje ekonomiky určitého státu. Je však zřejmé, že cestovní ruch ve vzájemných vazbách multiplikačních efektů podmiňuje

akceleraci ekonomiky a může sehrávat výrazně stimulující úlohu. (Novacká in Hesková a kolektiv, 2006: 168-169)

Cestovní ruch se podílí na rozvoji národního hospodářství v mnoha směrech. Tím, že se podílí na reprodukci pracovní síly, pozitivně ovlivňuje růst produktivity práce. Bezprostředně působí na rozvoj podniků a organizací, které zajišťují služby pro účastníky cestovního ruchu. Jedná se např. o dopravní organizace, ubytovací a stravovací zařízení, cestovní kanceláře, informační střediska apod. V souvislosti s budováním materiálně-technické základny podniků cestovního ruchu, rozvojem dopravy a služeb souvisejících s cestovním ruchem dochází k rozvoji řady dalších odvětví národního hospodářství, jako např. stavebnictví, zemědělství, pojišťovnictví, obchodu apod. V tomto smyslu působí cestovní ruch jako ekonomický multiplikátor. (Indrová, 2007: 18)

Cestovní ruch jako ekonomický multiplikátor vystupuje v souvislosti s budováním technické základny ubytovacích a stravovacích zařízeních, s rozvojem dopravy a zařízení doplňkových služeb. Tyto je možné zabezpečit pouze dodávkami surovin, materiálu, zařízení, technologií, služeb a pracovních sil, nebo v konečném důsledku představuje rozvoj, resp. alespoň existenci komplexu jednotlivých dodavatelských odvětví, které participují na budování cestovního ruchu. (Novacká, 2002 in Hesková a kolektiv, 2006: 171)

2.1.7 Předpoklady rozvoje cestovního ruchu

Francová (2003: 15-16) uvádí, že existenci, rozvoj, směry růstu, fungování nebo stagnaci cestovního ruchu ovlivňuje dodržení podmínek ekonomických (rozvoj výrobních sil, životní úroveň, fond volného času, výše příjmů, úroveň cen), politických a bezpečnostních (mírové podmínky života, války a konflikty, neexistence hrozby terorismu, bezpečí), ekologických (příznivé přírodní a životní prostředí, čisté ovzduší, příznivé klima, atraktivní rekreační prostor, přírodní krásy), demografických (stav a složení obyvatelstva, věkové a rodinné složení), personálního zabezpečení (dostatečný počet personálu s odpovídající kvalifikací), organizačních (infrastruktura, ubytovací kapacity, stravovací zařízení, doprava, sportovně-rekreační zařízení) a dalších.

Hesková a kolektiv (2006: 16-20) hovoří o vlivu okolí cestovního ruchu na jeho strukturu a vývoj. Toto okolí, které je tvořeno ekonomickým, politickým, sociálním,

technicko-technologickým a ekologickým prostředím, sice nemá k cestovnímu ruchu výlučný vztah, ale cestovní ruch více nebo méně ovlivňuje. Zároveň je aktuální i zpětná vazba, tj. vliv cestovního ruchu na jeho okolí. Technicko-technologickým prostředím je chápána dopravní infrastruktura a další technická informačně-technologická vybavenost umožňující rozvoj cestovního ruchu. V dopravní infrastruktuře se jedná zejména o existenci a vybavenost dálniční sítě, kapacitu a propustnost železniční sítě a také hustotu letišť a frekvenci pravidelných a nepravidelných leteckých spojení.

Kromě jiných faktorů vyzdvihuje Indrová (2007: 11) vliv stupně vyspělosti infrastruktury na rozvoj cestovního ruchu. Podle ní je vysoká úroveň infrastruktury znakem ekonomické vyspělosti země a usnadňuje účast obyvatelstva na cestovním ruchu. Zlepšování silniční a železniční sítě, modernizace letišť, vyšší standard vybavení ubytovacích a stravovacích zařízení, to vše podporuje rozvoj cestovního ruchu.

2.1.8 Politika rozvoje cestovního ruchu České republiky

Politika rozvoje cestovního ruchu dává základ pro rozvoj a řízení cestovního ruchu a je významným prvkem národního a regionálního plánování cestovního ruchu. Takováto politika se musí opírat o analýzu a šetření prováděná na stávající situaci v cestovním ruchu. (Doležal, 2002 in Vaško, 2002: 25)

Nositelem politiky cestovního ruchu a jejím hlavním koordinátorem je Ministerstvo pro místní rozvoj. Ministerstvo je metodickým a koordinačním orgánem pro všechny subjekty působící v oblasti cestovního ruchu. Nezbytným nástrojem pro činnost ministerstva v oblasti cestovního ruchu je Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013. (www.mmr.cz, 7.2.2010)

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

Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007-2013 představuje střednědobý strategický dokument, který vychází především z rozvojových možností cestovního ruchu v České republice a účinnými nástroji podněcuje jeho další rozvoj. Základním atributem Koncepce je rozvoj odvětví cestovního ruchu, který vychází z mobilizace zejména privátních zdrojů zaměřených

na cestovní ruch a dále také rozvoj systémového a koncepčního přístupu veřejné správy na všech úrovních jako zdroje konkurenceschopnosti, zaměstnanosti a hospodářského růstu zejména v územích s vhodným potenciálem pro efektivní rozvoj tohoto odvětví. (www.mmr.cz, 7.2.2010)

Cílem zpracování Koncepce je harmonizace koncepční činnosti v oblasti cestovního ruchu s programovacím obdobím Evropské unie a vytvoření strategického materiálu, který bude účinným nástrojem podpory udržitelného rozvoje cestovního ruchu v ČR v příštím období a bude dostatečně reflektovat význam cestovního ruchu pro národní hospodářství České republiky.

Hlavní strategické cíle Koncepce jsou vyjádřeny v následujících čtyřech prioritách:

- Priorita 1: Konkurenceschopnost národních a regionálních produktů cestovního ruchu
- Priorita 2: Rozšiřování a zkvalitnění infrastruktury a služeb cestovního ruchu
- Priorita 3: Marketing cestovního ruchu a rozvoj lidských zdrojů
- Priorita 4: Vytváření organizační struktury cestovního ruchu

Hlavními nástroji realizace Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007 - 2013 jsou následující programové dokumenty: Integrovaný operační program, Regionální operační programy, Programy přeshraniční spolupráce a Program rozvoje venkova. Prostřednictvím těchto nástrojů jsou naplňovány cíle Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007 - 2013. Snahou Koncepce je realizovat tyto cíle v souladu s cíly regionální a strukturální politiky Evropské unie. (www.mmr.cz, 7.2.2010)

2.1.8.2 Česká centrála cestovního ruchu

Česká centrála cestovního ruchu (CzechTourism) je státní příspěvkovou organizací Ministerstva pro místní rozvoj České republiky. Byla zřízena v roce 1993 za účelem propagace České republiky jako atraktivní turistické destinace na zahraničním a od roku 2003 také na domácím trhu. (www.czechtourism.cz, 5.3.2010)

Česká centrála cestovního ruchu v rámci svého poslání koordinuje propagaci cestovního ruchu s aktivitami prováděnými podnikatelskými subjekty a rozvíjí

střednědobou a aktuální strategii pro marketing cestovního ruchu na domácím i zahraničním trhu. Jejím základním cílem je marketingová činnosti realizovaná v zahraničí a České republice podporující rozvoj cestovního ruchu v České republice. (Vaško, 2002: 29)

2.1.8.3 Strategické dokumenty rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji

V souvislosti se vznikem krajů v České republice k 1.1.2001 je nutné zmínit také strategické dokumenty Jihočeského kraje související s rozvojem cestovního ruchu na jeho území. Jedná se zejména o následující:

- Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2009 - 2013

Dokument zpracovala společnost Piskacek & Benes s.r.o. během roku 2009 na základě zadání Jihočeského kraje. Dokument je základním strategickým východiskem pro cestovní ruch v Jihočeském kraji. Strategie obsahuje analýzu pozice cestovního ruchu v kraji a navrhuje vizi pro oblast cestovního ruchu v regionu.

- Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji

Zpracovatelem dokumentu z roku 2007 je firma Incoma Research s.r.o. na základě zadání Jihočeské centrály cestovního ruchu. Obsahem dokumentu je především stanovení pozice cestovního ruchu v Jihočeském kraji, analýza turistického potenciálu regionu, segmentace trhu, definování žádoucí tržní pozice, určení marketingového mixu a vytyčení hlavních úkolů v oblasti cestovního ruchu. (www.jccr.cz, 5.3.2010)

- Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji

Strategie byla zpracovaná v roce 2002 řešitelským týmem ve složení: Regionální rozvojová agentura jižních Čech – RERA a.s., Zemědělská fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích Katedra cestovního ruchu Tábor, Regionální rozvojová agentura Šumava, o.p.s., Ing. Tomáš Růžička. (www.kraj-jihocesky.eu, 5.3.2010)

2.2 Doprava

2.1.1 Definice dopravy

Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. (Zelený, Peřina, 2000: 5)

2.1.2 Doprava v cestovním ruchu

Doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Překlenuje rozdíly mezi místem bydliště občana a místem cestovního ruchu. (Orieška, 1999: 19)

Dopravní služby představují nezbytnou podmínku realizace cestovního ruchu. Můžeme je charakterizovat jako služby spojené s přemístěním účastníků cestovního ruchu z místa bydliště do místa realizace cestovního ruchu. Na jejich kvalitě do značné míry závisí spokojenost účastníka cestovního ruchu a splnění jeho představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura má pro rozvoj cestovního ruchu zásadní význam. (Indrová, 2007: 51)

Dopravu je možné klasifikovat podle následujících třídících hledisek:

Tabulka 3 Klasifikace dopravy dle Francové (Francová, 2003:79)

Hledisko	Druh dopravy
▪ z hlediska druhu dopravy	- železniční doprava - silniční doprava - automobilová, autokarová - letecká doprava - námořní a říční doprava - alternativní doprava - doprava pěší, cyklistická, lyžařská
▪ z teritoriálního hlediska	- vnitrostátní - mezinárodní
▪ z hlediska periodicity	- pravidelná (linková) - nepravidelná
▪ z hlediska doby	- celoroční - sezónní
▪ z hlediska placení	- placená - neplacená

2.1.3 Letecká doprava v cestovním ruchu

Letecká doprava v cestovním ruchu představuje nejrychlejší způsob přepravy, který umožňuje rychlé spojení i mezi značně vzdálenými místy. Předností letecké dopravy je vysoká přepravní rychlost, pohodlí, kultura cestování. (Orieška, 1999: 25) Francová (Francová, 2003: 82) řadí mezi přednosti ještě velký rozsah poskytovaných služeb, velkou kapacitu přepravovaných osob a bezpečnost. Francová klasifikuje leteckou dopravu následujícím způsobem:

Tabulka 4 Klasifikace letecké dopravy dle Francové (Francová, 2003:83)

Parametr	Druh dopravy
▪ podle přepravovaného objektu	- nákladní - osobní
▪ podle geografického hlediska	- vnitrostátní - mezinárodní
▪ podle četnosti	- pravidelné (linkové) lety - nepravidelná (charterová) doprava - lety na objednávku

Pravidelná letecká doprava je doprava na pravidelných linkách leteckého dopravce operovaná dle publikovaného letového řádu. Je prodávána za veřejné jízdné stanovené na bázi tarifů koordinovaných v rámci IATA nebo prodejních tarifů jednotlivých leteckých společností. (Pruša a kolektiv, 2002: 12)

Nepravidelná charterová letecká doprava je zajišťována na přímou objednávku, při níž je pronajímána zpravidla celé kapacita letadla, které je provozováno v časech a na tratích specificky dohodnutých s objednavatelem. Je využívána zvláště cestovními kanceláři k přepravě cestujících do turistických středisek nebo jinými organizacemi, které jsou schopny zajistit dostatečný počet cestujících. (Pruša a kolektiv, 2002: 12)

Materiálně-technickou základnu letecké dopravy tvoří dopravní prostředky - letadla, letiště a dopravní cesty. (Orieška, 1999: 26) Francová letadla dělí následujícím způsobem:

Tabulka 5 Klasifikace letadel dle Francové (Francová, 2003:86)

Parametr	Letadlo
▪ podle délky doletu	- s krátkým doletem (150-1000 km) - se středním doletem (1001-3000 km) - s dlouhým doletem (nad 3001 km)
▪ podle kapacity	- malé, tzv. aerotaxi (do 10 osob) - střední (11-100 osob) - velké (101-250 osob) - velkokapacitní (nad 250 osob)
▪ podle provozní rychlosti	- podzvukové/subsonické (rychlost do 1 machu) - nadzvukové/supersonické (rychlost nad 1 mach)

Letiště je rozhodující částí letecké pozemní základny. Lze ho charakterizovat jako složitý provozně-technický i komerčně vybavený systém, který významně ovlivňuje život společnosti a strukturu území. (Zelený, Peřina, 2000: 88)

3 CÍL PRÁCE A METODIKA

3.1 Cíl práce

Cílem práce je provést analýzu potenciálu, který vzniká v souvislosti s výstavbou mezinárodního letiště v Českých Budějovicích, pro rozvoj cestovního ruchu v Jihočeském kraji. Východiskem pro stanovení potenciálu je Marketingová studie využitelnosti Letiště České Budějovice zpracovaná společností Deloitte pro Jihočeský kraj.

3.2 Metodika práce

Bakalářská práce je členěna do deseti kapitol, které lze rozdělit do dvou celků, části teoretické a části praktické.

Teoretická část je obsažena v kapitolách 2, 4 a 5. Při zpracování těchto kapitol bylo použito následujících metodických postupů:

- analýza dostupné literatury a pramenů z teorie cestovního ruchu,
- analýza dostupných dokumentů týkajících se rozvoje cestovního ruchu v České republice a v Jihočeském kraji,
- otevřené rozhovory se zástupci společnosti Jihočeské Letiště České Budějovice a.s.,
- analýza dostupných statistických údajů.

Praktická část je obsažena v kapitolách 6, 7 a 8. Při jejich zpracování bylo použito těchto postupů:

- analýza a syntéza informací z předchozích kapitol,
- analýza a syntéza informací z Marketingové strategie Letiště České Budějovice zpracované společností Deloitte,
- otevřené rozhovory se zástupci společnosti Jihočeské Letiště České Budějovice a.s., s podnikateli a odborníky pracujícími v oblasti cestovního ruchu a s pracovníky institucionální a komunální sféry a sféry veřejného sektoru, kteří se cestovním ruchem zabývají,
- provedení dotazníkového šetření mezi vybranými soukromými subjekty z oblasti cestovního ruchu.

3.3 Stanovení hypotéz

V této práci byly na počátku stanoveny následující hypotézy:

- Rozvoj Letiště České Budějovice podmiňuje realizaci podnikatelských projektů v oblasti cestovního ruchu v Jihočeském kraji.
- Letiště České Budějovice odbaví v roce následujícím po dvou letech od roku, kdy letiště získá status mezinárodního veřejného letiště 50 tisíc zahraničních turistů.
- Letiště České Budějovice umožní realizaci multiplikačního efektu cestovního ruchu v Jihočeském kraji.

Hypotézy byly stanoveny ve vztahu k řešené problematice, v souladu s odbornou literaturou a s ohledem na dostupnost a relevantnost informací a dat pro jejich potvrzení, či nepotvrzení. Jejich potvrzení, či vyvrácení je provedeno v kapitolách 6, 7 a 8.

4 SITUAČNÍ ANALÝZA

4.1 Charakteristika Jihočeského kraje

4.1.1 Geografické podmínky

Jihočeský kraj je situován v samotném středu Evropy. Na severu sousedí se Středočeským krajem, na západě s Plzeňským krajem, na východě s krajem Vysočina. Jižní hranice je tvořena státní hranicí České republiky s Německem a Rakouskem v celkové délce 323 km. Jihočeský kraj je příhraničním regionem. Na jeho území se nachází několik bývalých hraničních přechodů. Na nich byly po 20. 12. 2007, kdy se Česká republika stala součástí Schengenského prostoru, zrušeny hraniční kontroly, stejně jako podél celé pozemní hranice ČR. Hranice se sousedními státy je možné překračovat v kterémkoli místě a v jakoukoli denní či noční hodinu. Nejfrekventovanějšími místy přechodu státní hranice jsou bývalé hraniční přechody Strážný (s Německem) a Studánky, Dolní Dvořiště, České Velenice a Nová Bystřice (s Rakouskem). Do Rakouska je možné hranici přejet i po železnici v Horním Dvořišti nebo v Českých Velenicích.

Z administrativního hlediska je kraj rozdělen na sedm okresů: České Budějovice, Český Krumlov, Prachatice, Strakonice, Písek, Tábor a Jindřichův Hradec.

Celková rozloha Jihočeského kraje činí 10 056 km², což představuje 12,8 % rozlohy České republiky. Převážná část území leží v nadmořské výšce 400 - 600 m nad mořem. Nejvyšším místem je šumavský vrchol Plechý (1378 m), místem s nejnižší nadmořskou výškou je hladina Orlické přehrady (330 m). Kraj představuje geograficky poměrně uzavřený celek, jehož jádro tvoří Jihočeská kotlina, ve které se rozkládají Českobudějovická a Třeboňská pánev. Jihočeská kotlina je na jihozápadě obklopena Šumavou, na severozápadě výběžky Brd, na severu Středočeskou žulovou vrchovinou, na východě Českomoravskou vrchovinou a na jihovýchodě Novohradskými horami. (www.czso.cz/xcr/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje, 6.3.2010)

Území kraje náleží do povodí horní a střední Vltavy s přítoky Malší, Lužnicí, Otavou a mnohými dalšími. Především v Českobudějovické a Třeboňské pánvi se nachází velké množství rybníků. Těch bylo v minulosti v celém kraji vybudováno na

7000. Největšími nejen v kraji, ale i v České republice jsou rybníky Rožmberk s rozlohou 490 ha, Bezdrev se 450 ha a Horusický rybník se 415 ha. Kromě toho byla na území kraje vybudována velká vodní díla: Lipno (se 4 870 ha je největší vodní plochou v České republice), Orlík s rozsáhlými rekreačními oblastmi a Římov, který zásobuje pitnou vodou značnou část kraje. V souvislosti s výstavbou jaderné elektrárny Temelín byla vybudována vodní nádrž Hněvkovice. (www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje, 6.3.2010)

Průměrná teplota vzduchu v regionu v roce 2008 byla je 9,8°C. Převládajícím prouděním jsou severozápadní větry. Oblast Novohradských hor a Šumavy je od prosince do března pokryta souvislou sněhovou pokrývkou.

Jihočeský kraj není územím bohatým na suroviny, zejména zde nejsou téměř žádné zdroje energetických surovin. Významným přírodním bohatstvím jsou však rozsáhlé lesy, zejména na Šumavě a v Novohradských horách. Jedná se především o lesy jehličnaté, smrkové a borové. Největší surovinové bohatství tvoří ložiska písků a štěrkopísků, cihlářské hlíny, kameniva a sklářských písků. Z ostatních surovin je nejvýznamnější rašelina a v některých lokalitách také vápenec, křemelina a grafit. (www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje, 6.3.2010)

Území kraje mělo vždy spíše zemědělský a rekreační charakter než charakter průmyslově vyspělé oblasti. Snaha o zachování přírodního prostředí se odrazila ve zřízení Národního parku Šumava (rozloha 685 km², z toho 340 km² náleží do Jihočeského kraje), chráněných krajinných oblastí Šumava (rozloha 945 km², z toho 728 km² se rozkládá na území Jihočeského kraje), Třeboňsko (700 km²), Blanský les (212 km²) a Novohradské hory (219 km²). V kraji můžeme nalézt 297 maloplošných chráněných přírodních útvarů a celou řadu chráněných přírodních výtvarů. Celkem je chráněno cca 21 % území kraje⁴.

4.1.2 Socioekonomické podmínky

4.1.2.1 Obyvatelstvo

Jihočeský kraj je krajem s nejmenší hustotou zalidnění z celé České republiky. K 30. září roku 2009 v kraji žilo 636 880 obyvatel, tedy 63,3 obyvatel na 1 km². Z jeho

⁴ Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 14

7 okresů má největší hustotu obyvatelstva okres České Budějovice, kde žije téměř 30 % obyvatel kraje. Je to dáno především soustředěním do samotného města České Budějovice, v němž bydlí 94,9 tis. osob. Dalšími velkými městy jsou Tábor (35,5 tis. obyvatel), Písek (29,9 tis. obyvatel), Strakonice (23,1 tis. obyvatel) a Jindřichův Hradec (22,5 tis. obyvatel). V těchto 5 městech žije třetina Jihočechů. Naproti tomu nejmenší obce do 200 obyvatel představují 38,4 % z celkového počtu obcí, ale žije v nich pouze 4,2 % celkového počtu obyvatel kraje. Nejmenší obcí v kraji (i v celé České republice) je obec Vlkov v okrese České Budějovice s 19 trvale žijícími obyvateli. Celkem je v kraji v současné době 623 samosprávných obcí (53 z nich má statut města) s téměř 2 tisíci částmi obcí. Podíl městského obyvatelstva dosáhl k 31. 12. 2008 celkem 64,8 %.

V Jihočeském kraji bylo k 1. 1. 2003 zřízeno 17 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 37 správních obvodů obcí s pověřeným úřadem. Pověřené obecní úřady spravují obce v území, které je od 1.1.2007 plně skladebné do okresů i do správních obvodů obcí s rozšířenou působností. (www.czso.cz/xcr/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje, 6.3.2010)

Obyvatelstvo kraje má obdobnou věkovou strukturu jako celá Česká republika (průměrný věk je 40,5 roku). Dlouhodobě nižší je zde rovněž úmrtnost (10 úmrtí na 1000 obyvatel), porodnost se v posledních letech pohybuje mírně pod republikovým průměrem (11,3 živě narozených na 1000 obyvatel). Od demografické struktury kraje se výrazněji odlišuje pohraniční okres Český Krumlov s pestřejším národnostním složením. Je zde mladší věková struktura, nejvyšší hodnoty porodnosti, relativně nízká úmrtnost. Okres Český Krumlov společně s okresem České Budějovice zaznamenávají v posledních letech trvalý růst početních stavů obyvatel. Naproti tomu v okresech Prachatice, Jindřichův Hradec a Písek počty obyvatel spíše stagnují. V letech 2007 a 2008 došlo k nárůstu počtu obyvatel ve všech okresech. (www.czso.cz/xcr/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje, 6.3.2010)

4.1.2.2 Ekonomika kraje

Průmyslová výroba je koncentrována především v českobudějovické aglomeraci, výraznější podíl průmyslu je rovněž v okresech Tábor a Strakonice. V České republice však kraj nepatří mezi rozhodující průmyslové oblasti. Z odvětvového hlediska převažuje zpracovatelský průmysl (výroba potravin a nápojů) a

výroba dopravních prostředků a zařízení. Stavební podniky v kraji zajišťují především práce na nové výstavbě, modernizaci a rekonstrukci v rámci Jihočeského kraje.

V zemědělství převažuje v rostlinné výrobě pěstování obilovin, olejnin a píce, významná je též produkce brambor. V živočišné výrobě se jedná především o chov skotu a prasat. Celkově se zde vytváří zhruba 11 % zemědělské produkce celé republiky. Dlouholetou tradici má v kraji rybníkářství. Celková plocha rybníků, v nichž se chovají ryby, se pohybuje kolem 25 000 ha. Vytváří se v nich polovina produkce ryb České republiky, významný je také podíl v chovu vodní drůbeže (kachen a hus). (www.czso.cz/xcr/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje, 6.3.2010)

K 30.9.2009 bylo v kraji evidováno 154 709 ekonomických subjektů. Drtivou většinu z nich tvoří podnikatelé - fyzické osoby podnikající dle živnostenského zákona a samostatně hospodařící rolníci a zemědělní podnikatelé (8,3 tis. subjektů).

K 30.9.2009 bylo v kraji evidováno 23 848 uchazečů o zaměstnání. Míra registrované nezaměstnanosti dosahovala koncem září 6,7 % a zařadila v mezikrajovém porovnání Jihočeský kraj na třetí nejnižší příčku po Hlavním městě Praze a Středočeském kraji.

Na tvorbě hrubého domácího produktu v České republice se kraj k 31.12.2008 podílel pouze 5,3 %, v přepočtu na 1 obyvatele však dosahuje 87,6 % republikového průměru a je mezi kraji na 5. pozici (po Hl. městě Praze, Plzeňském, Jihomoravském a Středočeském kraji).

V hospodářství kraje je zaměstnáno celkem zhruba 300 tis. osob, z toho téměř třetina v průmyslu, 13 % v obchodu a opravách spotřebního zboží, 10 % ve stavebnictví. Průměrná hrubá měsíční mzda za první 3 čtvrtletí roku 2009 dosáhla 19 862 Kč, za celorepublikovým průměrem tak zaostala o 3 034 Kč. (www.czso.cz/xcr/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje, 6.3.2010)

4.1.2.3 Dopravní infrastruktura

Kraj z hlediska mezinárodní dopravy zaujímá strategickou polohu na ose sever - jih. Krajem prochází důležité mezinárodní silnice, severojižní železniční koridor, evropská cyklistická i pěší stezka (EuroVelo7 pro cyklisty, pěší trasa E10). Kraj leží v blízkosti dunajského koridoru.

Délka silnic v regionu dosahuje 7 107 km, z toho na silnice I. třídy připadá 746 km, II. třídy 1915 km a III. třídy 4446 km. Hustota železniční sítě díky zastávkám v

263 lokalitách zajišťuje, že obyvatelé 80% sídel jsou od železniční stanice vzdáleni méně než 11 km⁵.

Silniční a železniční infrastruktura nedosahuje v současné době požadované kvality a kapacity. Stále není dosaženo stavu plného využití relativně výhodné dopravní polohy kraje a existence evropských dopravních tras. K důležitým rozvojovým investicím v oblasti silniční infrastruktury patří výstavba dálnice D3 a na ni navazující rychlostní komunikace R3, výstavba rychlostní komunikace R4, postupné zlepšování parametrů stávajících silnic I., II. a III. třídy, včetně přeložek, obchvatů měst a obcí a rozšíření nevyhovujících úseků apod. V rámci zajištění dobré dopravní obslužnosti kraje je preferována veřejná doprava před individuální automobilovou dopravou, rozvíjejí se integrované dopravní systémy a rozšiřují se systémy MHD.

K oživení využívání železniční sítě mají přispět investice zaměřené na výstavbu páteřní osy sever-jih (část IV. tranzitního železničního koridoru) Praha – Linec v odpovídajících parametrech evropských koridorů. (www.kraj-jihocesky.cz, 6.3.2010)

4.2 Cestovní ruch v Jihočeském kraji

4.2.1 Jihočeský kraj jako destinace cestovního ruchu

Podle metodiky agentury CzechTourism je území Jihočeského kraje rozděleno do dvou turistických regionů: turistický region Jižní Čechy a turistický region Šumava. Přesto, že se Region Šumava nachází na území dvou krajů, Jihočeského a Plzeňského, je chápán jako samostatný celek, protože je jedním z nejvýznamnějších turistických regionů v České republice. V jihočeské části Šumavy se nacházejí jedny z nejcennějších historických památek a přírodních atraktivit v kraji⁶.

4.2.2 Nabídka cestovního ruchu v Jihočeském kraji

4.2.2.1 Přírodní atraktivity

⁵ Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 27

⁶ Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 22

Na území Jihočeského kraje se nachází více než 250 národních přírodních rezervací a národních přírodních památek. Na území kraje jsou také 3 chráněné krajinné oblasti a 1 národní park.

Mezi nejvýznamnější přírodní atraktivity patří: Národní park Šumava, Novohradské hory, Třeboňská a Českobudějovická pánev, umělé vodní nádrže (Lipno, Orlík i stovky jihočeských rybníků), Žofínský a Boubínský prales, Chráněná krajinná oblast Blanský les či lokalita Česká Kanada⁷.

4.2.2.1.1 Přírodní atraktivity v jednotlivých okresech

Českobudějovicko

Blízkou a z centra Českých Budějovic snadno a rychle dostupnou dominantou je 1084 m vysoká hora Klet', která je součástí Chráněné krajinné oblasti Blanský les. Klet' je jednou z 15 přírodních rezervací, které se na 212 km² Chráněné krajinné oblasti Blanský les nachází. Blanský les je výrazným horským masivem v podhůří Šumavy se zachovalými smíšenými porosty a floristicky významnými lokalitami na vápencovém a hadcovém podloží.

Další z Českých Budějovic snadno dostupnou oblastí jsou Novohradské hory i jejich předhůří, kde se v blízkosti Nových Hradů v údolí Stropnice nachází národní přírodní památka Terčino údolí, přírodní park, kterým prochází naučná stezka a naučná lesní stezka. Součástí Novohradských hor jsou i Žofínský prales a prales Hojná Voda, jedny z nejstarších přírodních rezervací střední Evropy⁸.

Českokrumlovsko

Do tohoto okresu zasahuje jižní část Chráněné krajinné oblasti a Národního parku Šumava. Společně s vodní nádrží Lipno představují jednu z nejvíce celoročně navštěvovaných oblastí kraje českými i zahraničními turisty. Vodáci hojně využívají splavnosti řeky Vltavy v průběhu letní sezony. Chráněná krajinná oblast Blanský les tuto oblast doplňuje ze severu.

Prachaticko

Prachaticko se rozprostírá od centrální šumavské části Jihočeského kraje přes

⁷ Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2007-2013, str. 13

⁸ Jihočeský kraj - Cestovní ruch, str. 28

Pošumaví a zasahuje částečně až do Českobudějovické pánve⁹. Na jeho území se nachází největší část Chráněné krajinné oblasti a Národního parku Šumava v Jihočeském kraji.

Národní park Šumava je největším národním parkem ve střední Evropě (69 030 ha). Společně s přilehlou stejnojmennou chráněnou krajinnou oblastí tvoří plošně rozsáhlý, unikátně zachovalý přírodní celek. Nachází se zde pláně s četnými rašeliništi, přirozené jehličnaté a smíšené porosty, horská jezera a nejvyšší šumavský vrchol Plechý (1378 m n. m.)

Další významnou přírodní atraktivitou této oblasti je národní přírodní rezervace Boubínský prales. 666 ha rozlehlá rezervace se nachází na jihovýchodním úpatí hory Boubín nedaleko Prachatic. Jádru pralesa tvoří zejména buky, jedle a smrky a představuje jeden z nejzachovalejších zbytků šumavských horských lesů¹⁰.

Strakonicko

Pro tento okres je typický výskyt velkého množství vodních ploch, které se rovnoměrně střídají s chlupy a háji. Zajímavými úkazy jsou skalní výchozy v podobě roztroušených skupin granitových balvanů. Oblastí protékají poměrně zachovalé přírodní toky Volyňky a Blanice. Na Strakonicku se také nachází přírodní park Svobodné hory a krajinná památková zóna Libějovicko-Lomecko. (www.strednipootavi.cz, 7.3.2010)

Písecko

V oblasti se nachází Orlická přehrada. Řeka Otava, která je levým přítokem Vltavy, je přes léto splavná. Písecké skály v údolí Otavy jsou známou lezeckou destinací.

Táborsko

V Táboře se nachází vodní rekreační nádrž Jordán. Řeka Lužnice je významným vodáckým tokem.

V okrese se nachází Chýnovská jeskyně. Jeskyně je jediným jihočeským přírodním podzemním prostorem, kam má přístup veřejnost. Je také největším přirozeným zimovištěm netopýra řasnatého v České republice a pravděpodobně i v Evropě¹¹.

⁹ Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 28

¹⁰ Jihočeský kraj - Cestovní ruch, str. 28

¹¹ Jihočeský kraj - Cestovní ruch, str. 28

Jindřichohradecko

Přírodní dominantou je Chráněná krajinná oblast Třeboňsko (700 km²). Od většiny ostatních chráněných krajinných oblastí se Třeboňsko liší tím, že zde není chráněna původní krajina, ale krajina od středověku přetvářená člověkem. Veškeré zásahy zde probíhaly tak šetrně, že vznik rybníků ani sítě umělých kanálů nijak zásadně nenarušil existenci původní flóry a fauny. Třeboňsko je zároveň biosférickou rezervací UNESCO¹².

Součástí Jindřichohradecka je také oblast tzv. České Kanady, která se rozprostírá směrem od Jindřichova Hradce k Nové Bystřici a Slavonicím¹³.

4.2.2.2 Kulturní a historické atraktivity

Jihočeský kraj disponuje bohatým kulturně-historickým dědictvím, které je základnou pro tvorbu turistických produktů.

Na území kraje se nachází 2 památky, které jsou zapsány na seznamu kulturních památek světového kulturního dědictví lidstva pod patronací UNESCO. Jedná se o historické centrum Českého Krumlova a obec Holašovice. Státní hrad a zámek v Českém Krumlově je také 17. nejnavštěvovanějším turistickým cílem v České republice.

Na území kraje jsou také městské památkové rezervace. Jsou jimi historická centra měst: České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Prachovice, Slavonice, Tábor a Třeboň.

Mezi další významné památky na území kraje patří: Státní hrad a zámek Jindřichův Hradec, Zámek Orlik nad Vltavou, Státní hrad Zvíkov, Státní zámek Kratochvíle, Státní hrad Rožmberk, klášter Zlatá Koruna, Státní zámek Červená Lhota, či historická centra měst Slavonice a Písek¹⁴.

Dle statistiky Czechtourism je Státní hrad a zámek Český Krumlov nejnavštěvovanějším hradem a zámek v České republice. V roce 2008 jej navštívilo 338 tisíc návštěvníků. Ve stejné statistice se umístil Státní zámek Hluboká nad Vltavou na 3. místě s 255 tisíci návštěvníky.

¹² Jihočeský kraj - Cestovní ruch, str. 28

¹³ Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 20

¹⁴ Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2007-2013, str. 13

Nejnavštěvovanějšími turistickými cíli v Jihočeském kraji v roce 2008, kromě Státního hradu a zámku Český Krumlov a Státního zámku Hluboká nad Vltavou, byly ZOO Ohrada v Hluboké nad Vltavou (230 tisíc návštěvníků), Státní zámek Červená Lhota (86 tisíc návštěvníků), Husitské muzeum Tábor (80 tisíc návštěvníků). (www.czechtourism.cz/files/TZ/cs/14_08_09_navstevnost_turistickych_cilu_2008.pdf, 6.3.2010)

4.2.2.2.1 Kulturní a historické atraktivity v jednotlivých okresech

Českobudějovicko

České Budějovice jsou největším městem a zároveň centrem celého kraje. Historický odkaz sahá do 13. století, kdy bylo město založeno králem Přemyslem Otakarem II., město postupně dostávalo současný ráz v podobě historického jádra, kterým je čtvercové náměstí obklopené gotickými a renesančními domy s podloubím. Dominantou náměstí je vedle Samsonovy kašny 72 metrů vysoká Černá věž¹⁵.

V tomto okrese se nachází 2. a 3. nejnavštěvovanější turistický cíl v kraji, Státní zámek Hluboká nad Vltavou a ZOO Ohrada Hluboká nad Vltavou.

Pozornost zasluhuje i Státní hrad Nové Hrady.

Na Českobudějovicku sídlí také mnoho galerií a muzeí, nejvýznamnější z nich jsou: Alšova jihočeská galerie sídlící v areálu zámku na Hluboké, Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích a Muzeum lesnictví, myslivectví a rybářství, které se nachází v prostorách loveckého zámku Ohrada nedaleko Hluboké nad Vltavou.

Českokrumlovsko

Výraznou dominantou okresu, která je zároveň turistickou dominantou celého kraje, je Český Krumlov a Státní hrad a zámek Český Krumlov.

Český Krumlov je atraktivní turistickou destinací především pro svůj dochovaný ráz středověkého města zapsaný na seznamu UNESCO s výraznou dominantou zámeckého komplexu nad řekou Vltavou a gotického kostela svatého Víta v centru města. Na Křížovém vrchu s výhledem na město najdeme barokní kapli Panny Marie Bolestné¹⁶.

¹⁵ Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 19

¹⁶ Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 19

Směrem proti proudu Vltavy se nachází řada dalších významných historických objektů a národních kulturních památek, jako je např. klášter ve Vyšším Brodu nebo hrad Rožmberk. V opačném směru se nachází klášter Zlatá Koruna a zřícenina Dívčí Kámen.

Český Krumlov je městem s bohatým kulturním životem. Vedle muzeí a galerií, je zde např. hojně navštěvované otáčivé hlediště. Ve městě i v celém okrese se celoročně koná řada kulturních akcí, jako jsou městské slavnosti, hudební festivaly, jarmarky apod.

Prachaticko

Historické město Prachatice je městskou památkovou rezervací. Městy s historickou tradicí jsou i Vimperk, Volary a Husinec, rodiště Jana Husa.

Nedaleko obce Netolice se nachází Státní zámek Kratochvíle, národní kulturní památka. Od svého vybudování v druhé polovině 16. století byl zámek upravován jen minimálně.

V tomto okrese se také nachází také Schwarzenberský kanál, dochovaná technická památka sloužící pro plavení dřeva¹⁷.

V Prachaticích se také konají známé Slavnosti solné Zlaté stezky, které na historii města.

Strakonicko

Město Strakonice je spojováno především s dudáckou tradicí, která vyústila v dnes již tradiční srpnové mezinárodní dudácké slavnosti. Poblíž centra Strakonic na pravém břehu Otavy stojí hrad propojený s klášterním areálem. Na hradě sídlí národopisné muzeum Pootaví.

Charakteristickou oblastí je Blatensko s vodním zámek Blatná a řadou méně známých zřícenin, z nichž nejznámější je zřícenina hradu Helfenburk.

Písecko

Písecku dominují zejména 3 historické atraktivity: historické centrum města Písek, Zámek Orlík nad Vltavou a Státní hrad Zvíkov (národní kulturní památka).

¹⁷ Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 19

Dominantou Písku je kostel Narození Pany Marie a gotický kamenný most přes Otavu, který je jedním z nejstarších dochovaných mostů v Evropě. Městu se také dochoval hrad a zbytky opevnění.

Zámek Orlík je součástí rodového majetku rodu Schwarzenbergů a je společně se Státním hradem Zvíkov oblíbeným turistickým cílem v oblasti středního toku Vltavy.

Důležitou sakrální památkou je také dochovaný románský kostel v Milevsku.

Táborsko

Tábor jako druhé největší jihočeské město je i místem bohatým na historické atraktivitu. Historické centrum Tábora je městskou památkovou rezervací. Největší pozornost zasluhuje gotický kostel Proměnění Páně a gotická radnice. Ve městě jsou také dochované katakomby. V okolí Tábora se také vyskytuje řada zřícenin, např. Kozí Hrádek. Pozornost poutá i barokní komplex Klokoty. Severozápadně od města je v objektu Housův mlýn otevřen Skanzen husitského válečnictví a středověkého způsobu života¹⁸.

U obce Stádlec překlenuje řeku Lužnici významná technická památka, Stádlecký most.

Jindřichohradecko

Historické jádro Jindřichova Hradce je městskou památkovou rezervací. Dominantou města je goticko-renesanční zámek, národní kulturní památka, Státní hrad a zámek Jindřichův Hradec. Turistickou atrakcí je úzkorozchodná železniční trať z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice¹⁹.

Severně od Kardašovy Řečice nedaleko Jindřichova Hradce se nachází Státní zámek Červená Lhota, národní kulturní památka a jeden z nejvíce vyhledávaných turistických cílů Jihočeského kraje.

V jihovýchodním cípu okresu se nachází Státní hrad Lanštějnský, mohutná zřícenina raně gotického hradu a Státní zámek Dačice, národní kulturní památka.

Pozornost si zaslouží i městská památková rezervace ve Slavonicích.

V Třeboni se nachází 2 národní kulturní památky, Státní zámek Třeboň a Swarzenberská hrobka.

¹⁸ Jihočeský kraj - Cestovní ruch, str. 21

¹⁹ Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 19

4.2.2.3 Lázeňství

V Jihočeském kraji má lázeňství dlouholetou tradici. Lázeňskými městy jsou Třeboň, Bechyně a Vráž u Písku. Pro lázeňskou péči jsou využívány především slatiny. V současné době se také usiluje o znovuoobnovení lázeňství v Prachaticích.

4.2.3 Infrastruktura pro cestovní ruch

Z aktuální Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji pro období 2009 - 2013, zpracované společností Piskacek & Benes Consulting s.r.o. pro Jihočeský kraj, vyplývají následující závěry o infrastruktuře cestovního ruchu v kraji:

- Infrastruktura cestovního ruchu je vnímána jako jedna z bariér jeho rozvoje. Nedostatečná je především dopravní infrastruktura (chybějící napojení na dálniční síť ČR, absence vlakového koridoru).
- Přesto, že dochází k postupnému zlepšení na straně nabídky ubytovacích kapacit, i zde se vyskytují rezervy a to zejména v nerovnoměrném pokrytí území zařízeními vyššího standardu, zejména pro náročné turisty a kongresovou turistiku.
- Díky ideálním přírodním podmínkám postupně v kraji dochází k rozvoji infrastruktury pro aktivní trávení volného času a to jak v letní tak zimní sezóně. Kromě tradičních sportovních aktivit je také rozvíjena infrastruktura pro nové adrenalinové aktivity. Rozvíjena je i infrastruktura pro pěší turistiku, v této oblasti kraj těží z rozsáhlé sítě značených turistických cest, cykloturistiku i hippoturistiku. Ke zlepšení také došlo v infrastruktuře pro aktivní trávení volného času v zimní sezóně a to zejména na Lipensku (Skiareál, bruslařská dráha, trasy pro běžecké lyžování)²⁰.

4.2.4 Statistiky cestovního ruchu v Jihočeském kraji

Tabulka 6 Hromadná ubytovací zařízení a jejich hosté v letech 2004-2009²¹

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Hotely ***** a ****	20	21	23	25	26	.

²⁰ Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2007-2013, str. 15

²¹ Zdroj: Český statistický úřad

Ostatní hotely a penziony	501	483	490	505	493	.
Ostatní HÚZ	486	491	498	492	465	.
HÚZ celkem	1 007	995	1 011	1 022	984	.
Pokoje celkem	17 307	17 400	17 846	18 122	17 691	.
Lůžka celkem	51 685	52 011	53 504	53 590	51 381	.
Průměrná cena za nocleh	261	268	276	295	.	.
Hosté	1 068 596	1 023 289	1 101 216	978 717	936 032	923 715
Hosté nerezidenti	317 742	326 962	333 402	315 629	301 115	284 541
Přenocování	3 658 198	3 490 237	3 746 744	3 127 834	2 954 129	2 878 787
Přenocování nerezidenti	843 056	896 219	845 074	779 492	730 141	660 298

Počet ubytovacích zařízení kategorie hotely ***** a **** se od roku 2004 lehce zvyšuje. Naopak počet hromadných ubytovacích zařízení ostatních kategorií kolísá a lze konstatovat, že vykazuje spíše záporný trend, proto celkový počet hromadných ubytovacích zařízení v kraji klesá. Ze statistiky je rovněž patrné, že od roku 2006 výrazně klesá počet hostů i jejich přenocování v kraji.

Tabulka 7 Hosté v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2009²²

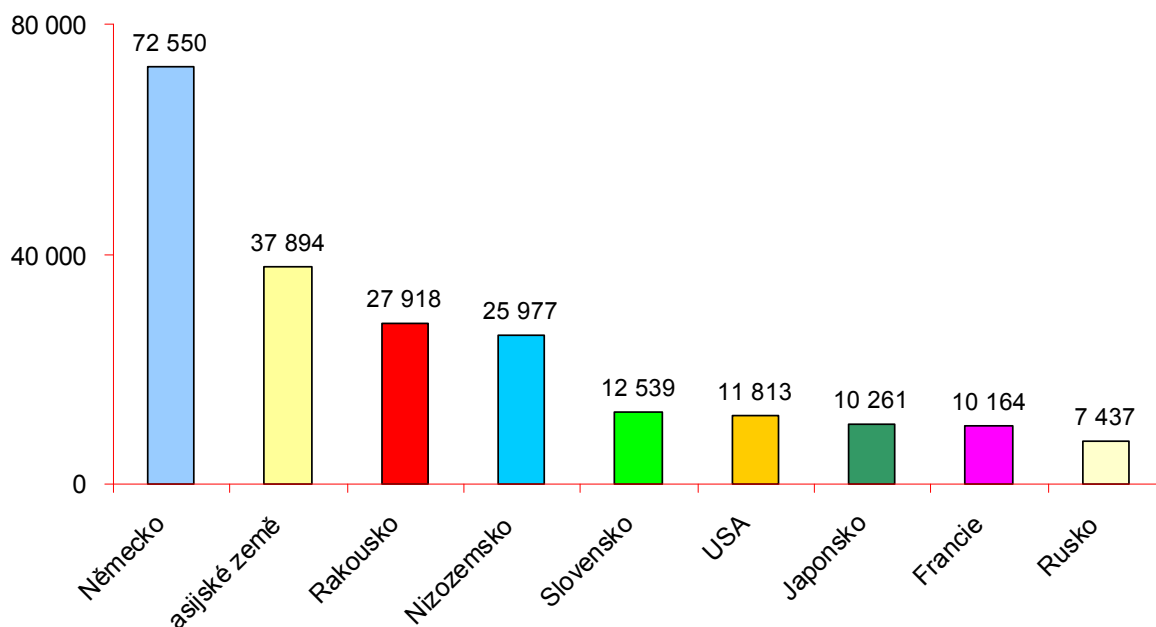
Kraj	Počet hostů		Podíl nerezidentů na celkovém počtu hostů
	celkem	nerezidenti	
ČR	12 105 287	6 081 244	50%
Praha	4 343 079	3 803 518	88%
Středočeský	641 105	152 961	24%
Jihočeský	923 715	284 541	31%
Plzeňský	479 705	148 113	31%
Karlovarský	660 560	453 106	69%
Ústecký	336 324	108 486	32%
Liberecký	675 722	172 916	26%
Královéhradecký	839 451	324 167	39%
Pardubický	337 698	50 413	15%
Vysočina	366 298	51 305	14%
Jihomoravský	1 046 234	352 018	34%
Olomoucký	392 483	85 417	22%
Zlínský	458 405	65 185	14%
Moravskoslezský	601 508	119 098	20%

V celorepublikovém srovnání počtu ubytovaných hostů za rok 2009 je Jihočeský kraj na třetí příčce za Prahou a Jihomoravským krajem. Ve stejné statistice ubytovaných nerezidentů potom kraj klesá na páté místo za Prahou, Karlovarský kraj, Jihomoravský kraj a Královéhradecký kraj. Podíl počtu ubytovaných

²² Zdroj: Český statistický úřad, údaje k 31.12.2009

nerezidentů na celkovém počtu bytovaných hostů je v Jihočeském kraji pod republikovým průměrem.

Graf 1 Hosté v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2008 podle zemí²³



Největší počet ubytovaných zahraničních hostů v Jihočeském kraji byl z Německa. Výrazné zastoupení mezi zahraničními hosty měli turisté z asijských zemí (dle statistiky blíže nespecifikovaná skupina, nejedná se však o turisty z Číny a Jižní Koreje). V grafu je orientačně zobrazen počet ubytovaných hostů z Ruska. Rusko však nepatří mezi top 10 zemí, jejichž občané byli v roce 2008 ubytováni v Jihočeském kraji. Zahraniční turisté přenocovali v Jihočeském kraji v průměru 2,4krát a strávili zde v průměru 3,4 dny. Největší počet přenocování byl zaznamenán u hostů z Nizozemska (6,1) stejně jako ve statistice průměrné doby pobytu (7,1 dní).

4.3 Shrnutí kapitoly

Na základě analýzy provedené v této kapitole lze formulovat následující body stanovující pozici cestovního ruchu v Jihočeském kraji:

- Geografické podmínky (poloha, povrch, podnebí) kraje jsou příznivé pro cestovní ruch v letní i zimní sezóně. O tento potenciál je zapotřebí pečovat a

²³ Zdroj: Český statistický úřad

dále ho šetrnou cestou v souladu se zásadami trvale udržitelného rozvoje využívat, neboť představuje konkurenční výhodu oproti ostatním oblastem.

- Díky nízké hustotě zalidnění vzniká dojem vesnického charakteru kraje. Tomu napomáhá i skutečnost, že Jihočeský kraj nepatří mezi průmyslové oblasti.
- Kraj je rozdělen na dvě samostatné turistické destinace, Jižní Čechy a Šumavu. V obou destinacích se nachází velké množství přírodních i kulturně-historických atraktivit.
- Nejnavštěvovanějšími okresy jsou Českobudějovicko a Českokrumlovsko.
- Přesto, že v posledních několika letech dochází v kraji k rozvoji infrastruktury pro cestovní ruch, její stav stále kontrastuje s přírodním a kulturně-historickým potenciálem kraje. Nedostatkem je především dopravní infrastruktura celkově nízká úroveň služeb mimo hlavní turistické oblasti.
- Počet domácích i zahraničních hostů v hromadných ubytovacích zařízeních se v posledních dvou letech snížil.

5 CHARAKTERISTIKA LETIŠTĚ V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

5.1 Základní informace

Letiště České Budějovice se nachází 6,5 km jižním směrem od centra Českých Budějovic v těsné blízkosti obce Planá. Plocha letištního areálu se rozkládá na 200 ha. Provozovatelem letiště je společnost Jihočeské Letiště České Budějovice a.s., která je držitelem oprávnění provozovat letiště jako neveřejné mezinárodní s vnější hranicí způsobilé pro lety za viditelnosti ve dne. Vlastníkem společnosti je Jihočeský kraj a město České Budějovice. Vlastník společnosti usiluje o zavedení mezinárodního veřejného civilního provozu. K tomu je nutné získat příslušnou licenci pro letiště jako veřejného mezinárodního letiště s vnější hranicí.

V areálu letiště se nachází: přistávací, pojízdné a odbavovací plochy pro letadla, řídicí věž, objekty využívané společností Jihočeské Letiště České Budějovice a.s. pro provoz letiště, objekty využívané v současnosti jako skladové prostory, vlečka společnosti Správa železniční a dopravní cesty napojená na celostátní železniční síť.

Dostupnost letiště z Českých Budějovic (umístění podél mezinárodní silnice E55, budoucí dálnice D3), jeho dispoziční řešení v sobě skrývají značný potenciál pro budoucí využití²⁴. Úroveň technické infrastruktury letiště i stavebních objektů v areálu letiště však v současné době zaostává za požadovanou úrovní pro získání licence pro provoz letiště jako veřejného mezinárodního letiště s vnější hranicí.

5.2 Historie letiště

Snahy o vybudování letiště v Českých Budějovicích sahají až do začátku 20. let minulého století. Svědčí o tom memorandum z 10. února roku 1920, ve kterém požádala tehdy vznikající Československá letecká společnost a.s. radu města České Budějovice o povolení vybudovat v okolí města letiště za vlastní náklady, které by později přešly společně s letištem pod správu majetku města. Československá letecká společnost už od jara 1920 usilovala o zavedení leteckého provozu na nově vybudovaném letišti²⁵.

²⁴ Marketingová strategie Letiště České Budějovice, str. 14 - 15

²⁵ Memorandum: Československá letecká dopravní společnost

Toto úsilí se však tehdy nepodařilo zrealizovat a další vývoj pokračoval až počátkem 30. let., kdy se vedení Aeroklubu České Budějovice rozhodlo navázat na myšlenku výstavby letiště v blízkosti jihočeské metropole. Tentokrát se za celý projekt postavilo i město, a tak mohla být v roce 1932, na pozemcích v katastru obce Planá, zahájena stavba nového letiště. Kolaudace celého areálu letiště, který v té době zahrnoval letištní a příjezdové komunikace, letištní plochy, hangár Aeroklubu České Budějovice, hangár Masarykovy letecké ligy a obslužnou jednopatrovou budovu, se uskutečnila 13. prosince 1937. (www.airport-cb.cz, 7.3.2010)

Roku 1938 se civilní letiště stává částečně letištem vojenským, protože do Plané byla převelena 2. průzkumná a lehká bombardovací letka perutě I/1 Leteckého pluku 1 „TGM“ z Prahy. (www.airport-cb.cz, 7.3.2010)

Během druhé světové války bylo letiště obsazeno německou Luftwaffe. Němci letiště i ukořistěnou leteckou techniku využívali k výcvikovým letům a také jako záložní letiště 4. letecké armády. Luftwaffe letiště opustila v květnu 1945 a to potom přechází pod české velení, jehož úkolem bylo odminování letištní techniky a budov, inventarizace majetku letiště a jeho ochrana před krádežemi a rabováním.

V prvních poválečných letech bylo letiště základnou 2. letecké divize, kterou pod vedením pplk. Jaroslava Hlad'a tvořili čeští piloti, kteří bojovali během války v zahraničních letkách. Svou činnost v té době také obnovil Aeroklub České Budějovice. Dne 1. července 1947 byl zahájen Československými aeroliniemi pravidelný letecký provoz mezi Prahou a Českými Budějovicemi.

V souvislosti s vnitropolitickým převratem byla počátkem 50. let činnost 2. letecké divize omezena, bývalí zahraniční piloti v jejích službách byli propuštěni. Současně bylo rozhodnuto o modernizaci celého letiště. Rekonstrukce proběhla mezi lety 1950 až 1952. Od druhé poloviny 50. let je letiště základnou 1. stíhacího leteckého pluku. Od této doby se letiště na dalších 50 let stává vojenským letištem, tedy místem, na které mají civilisté vstup zakázán.

Konec této éry byl ve znamení konce komunistického režimu na našem území a s tím související profesionalizací Armády České republiky. Přestavba ozbrojených sil v 90. letech v České republice se týkala i leteckých složek armády a tak letiště opouštěli vojáci.

V letech 2000 až 2005 bylo letiště přestupní stanicí zabezpečující pro armádu rotaci zahraničních misí, výsadky v Boleticích, výcvik osádek ostatních základen. Zároveň letiště poskytl svou plochu pro přistání několika významných zahraničních

návštěv. Definitivní konec vojenského letiště v Plané se datuje k 31. prosinci 2005. (www.airport-cb.cz, 7.3.2010)

V té době již existuje společnost Jihočeské Letiště České Budějovice a.s., jejímž cílem je zajištění rozvoje a provozu bývalého vojenského letiště jako letiště civilního.

5.3 Současnost letiště

5.1.1 Společnost Jihočeské Letiště České Budějovice a.s.

V historické návaznosti na civilní letecký provoz na letišti v Českých Budějovicích a především s ohledem na značný rozvojový a ekonomický potenciál tohoto zařízení pro celý region, se zástupci krajské samosprávy i města Českých Budějovic dohodli o budoucím využití letiště v Českých Budějovicích pro civilní letecký provoz. Za tímto účelem byla 17. srpna 2005 založena společnost Jihočeské Letiště České Budějovice a.s.

Tabulka 8 Základní údaje o společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a.s.

Obchodní jméno	Jihočeské letiště České Budějovice a.s.
Sídlo	U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice
Právní forma	akciová společnost
Akcionáři	Statutární město České Budějovice a Jihočeský kraj
Základní kapitál	2 028 000,- Kč
Předmět podnikání společnosti	- správa a údržba nemovitostí, - realitní činnost, - skladování zboží a manipulace s nákladem, - pronájem a půjčování věcí movitých, - zprostředkování služeb, - maloobchod se smíšeným zbožím, - velkoobchod, - technické činnosti v dopravě, - poskytování technických služeb, - nákup, prodej a skladování paliv a maziv včetně jejich dovozu s výjimkou provozování čerpacích stanic a výhradního nákupu, prodeje a skladování paliv a maziv ve spotřebitelském balení o 50 kg na jeden ks balení, - provozování Letiště České Budějovice jako neveřejné mezinárodní letiště s vnější hranicí, - silniční motorová doprava osobní,

	- nakládání s odpady (vyjma nebezpečných), - směnárenská činnost.
Orgány společnosti	představenstvo a dozorčí rada
Počet zaměstnanců společnosti	40
www	www.airport-cb.cz

Společnost Jihočeské Letiště České Budějovice a.s. se stala provozovatelem letiště v Českých Budějovicích. Počátkem roku 2006 společnost úspěšně prošla auditem Úřadu pro civilní letectví a získala licenci pro vnitrostátní letecký provoz. Dne 15. dubna společnost oficiálně zahájila na letišti letecký provoz. Letiště v Českých Budějovicích se tak stává veřejným vnitrostátním letištěm.

V prosinci 2006 bylo hejtmánem Jihočeského kraje, primátorem města Č. Budějovice a ředitelem společnosti Jihočeské Letiště České Budějovice a.s. podepsáno Memorandum o spolupráci při rozvoji letiště, ve kterém se všechny tři strany zavázaly ke vzájemné spolupráci při dílčích aktivitách vedoucích k zajištění rozvoje letiště²⁶.

V roce 2007 Vláda České republiky rozhodla o bezúplatném převodu areálu bývalého vojenského letiště do vlastnictví Jihočeského kraje. Tento převod byl stvrzen darovací smlouvou podepsanou 11. září 2007 ministryní obrany a hejtmánem Jihočeského kraje. Kraj poté uzavřel se společností Jihočeské Letiště České Budějovice a.s. smlouvu o nájmu, správě a provozování Letiště České Budějovice. Tímto byly odstartovány dílčí kroky vedoucí k modernizaci a rekonstrukci letiště.

V současné době je společnost Jihočeské Letiště České Budějovice a.s. držitelem licence pro provoz veřejného vnitrostátního letiště a neveřejného mezinárodního letiště s vnější hranicí způsobilé pro lety za viditelnosti ve dne. Letiště je díky tomu místem, odkud mohou odlétat a které může přijímat letadla z celého světa. Tyto lety jsou však podmíněny ohlášením 24 hodin před příletem pro zabezpečení celní a pasové služby. V důsledku tohoto omezení není letiště zatím vhodné pro komerční využití širokou veřejností. Proto společnost Jihočeské Letiště České Budějovice a.s. usiluje o získání oprávnění pro provoz i veřejného

²⁶ Výroční zpráva společnosti Jihočeské Letiště České Budějovice a.s. za rok 2006

mezinárodního letiště s vnější hranicí. K jeho získání je však nutné provést rozsáhlou rekonstrukci a modernizaci celého areálu letiště.

5.1.2 Modernizace letiště

Rekonstrukce a modernizace areálu letiště, včetně jeho technického zázemí je nevyhnutelným krokem vedoucím k zahájení veřejného mezinárodního provozu na letišti. Vlastníci společnosti Jihočeské Letiště České Budějovice a.s., Jihočeský kraj a město České Budějovice jsou si tohoto faktu vědomi, stejně jako toho, že náklady s tímto procesem spojené budou hradit i ze svých zdrojů. Projekt modernizace letiště lze označit za nejnákladnější investiční počín, jaký bude v Jihočeském kraji realizován prostřednictvím veřejných zdrojů. Celý projekt lze rozdělit do několika etap, z nichž ta první již v současné době probíhá. Následující tabulka znázorňuje stručný harmonogram celého projektu.

Tabulka 9 Harmonogram modernizace Letiště České Budějovice

Časové období	Činnost	Odhadované náklady	Zdroj financování
Etapa I (zahájení prosinec 2009)	▪ zasilování letiště (elektřina, plyn, vodoinstalace), ▪ rekonstrukce řídicí věže, ▪ rekonstrukce administrativní budovy, ▪ rekonstrukce skladu provozních prostředků, ▪ výstavba doplňkových komunikací.	65 mil. Kč	Jihočeský kraj
Etapa II (zahájení polovina roku 2010)	▪ dostavba objektu záchranné služby, ▪ výstavba budovy letištní hasičské záchranné služby, ▪ výstavba nového terminálu, ▪ rozšíření stojánky letadel, ▪ rekonstrukce vzletové dráhy včetně navigace, ▪ výstavba vnitroletištní komunikace, ▪ výstavba vrátnice a oplocení, ▪ výstavba přilehlých komunikací, chodníků a parkovišť.	0,5 až 1 mld. Kč	Regionální operační program Jihozápad a Jihočeský kraj
Etapa III (2011)	▪ výstavba budov letištních technických služeb, ▪ vybudování stáčiště a výdejny leteckých pohonných hmot, ▪ výstavba ostatních komunikací a parkoviště.	?	?

Nejnáročnější etapou projektu je druhá etapa. Klíčovými činnostmi této etapy jsou výstavba budovy letištního terminálu na zelené louce, rozšíření stojánky letadel a rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy. Výše celkových nákladů této etapy je odhadována v rozmezí půl a jedné miliardy korun. Jihočeský kraj usiluje, aby pro financování Etapy II získal prostředky z Regionálního operačního programu Jihozápad, ze kterého bylo pro tento účel alokováno 20 milionů eur. Zbytek nákladů bude v případě potřeby hrazen z veřejných prostředků Jihočeského kraje.

Po úspěšném dokončení druhé a třetí etapy (rok 2012) se předpokládá, že společnost Jihočeské Letiště České Budějovice a.s., jako provozovatel letiště, získá licenci pro provoz letiště jako veřejného mezinárodního letiště s vnější hranicí.

5.1.3 Soulad modernizace letiště v Českých Budějovicích s rozvojovými koncepčními dokumenty

Projekt modernizace letiště v Českých Budějovicích je bezesporu projektem, který v Jihočeském kraji nemá obdoby. Jeho realizace si vyžádá zapojení obrovského množství kapitálu, lidského, průmyslového i finančního. Od výstupu projektu je žádoucí očekávat jeho pozitivní dopad na rozvoj celého regionu. V této souvislosti je relevantní doložit návaznost projektu modernizace letiště v Českých Budějovicích na strategické rozvojové dokumenty. Na základě studia těchto dokumentů lze konstatovat, že modernizace letiště v Českých Budějovicích je projektem, který je v souladu s:

- Programovým dokumentem Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad.

Tento dokument je základním východiskem pro čerpání finančních prostředků z Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad (dále jen ROP). Z tohoto operačního programu má být čerpána většina prostředků na financování modernizace Letiště České Budějovice. Programový dokument ROP byl zpracován mimo jiné na základě Národního rozvojového plánu České republiky na období 2007-2013. ROP je také jedním z hlavních nástrojů realizace Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007 - 2013

Programový dokument ROP prostřednictvím Prioritní osy 1 a oblasti podpory 1.4 Rozvoj regionálních letišť taxativně jmenuje podporované aktivity a zdůvodňuje jejich potřebnost. Jedná se o následující aktivity:

- výstavba, rekonstrukce a modernizace infrastruktury veřejných regionálních letišť,
- napojení veřejných letišť na silniční síť,
- zlepšení technického a bezpečnostního vybavení regionálních letišť.

Tyto aktivity budou v rámci modernizace Letiště České Budějovice realizovány. Lze tak konstatovat, že modernizace letiště je v souladu s Programovým dokumentem ROP a tedy i s Národním rozvojovým plánem České republiky na období 2007-2013 a tedy i s Konceptí státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007 - 2013²⁷.

Z hlediska rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji je žádoucí doložit soulad modernizace Letiště České Budějovice i s krajskými rozvojovými dokumenty. Této problematice se podrobněji věnuje část kapitoly 7.

5.4 Letiště v České republice

Pro pochopení toho, o jakou pozici na trhu letišť v rámci České republiky a střední Evropy Letiště České Budějovice usiluje, bude v následujících řádcích nastíněna stručná charakteristika tohoto trhu.

V České republice se v současné době nachází 91 civilních letišť. Podle jejich významu je lze rozdělit do 3 skupin. Jsou to letiště celostátního významu, tím je letiště Praha Ruzyně. Další skupinu tvoří letiště většího regionálního významu. Do této skupiny jsou řazeny následující letiště: Brno Tuřany, Ostrava Mošnov, Karlovy Vary, Pardubice. Letiště v této skupině mají statut mezinárodního veřejného letiště s vnější hranicí. Do této skupiny bude po ukončení modernizace patřit letiště v Českých Budějovicích. Poslední skupinou jsou letiště menšího regionálního významu. Tato skupina je nejpočetnější a je využívána především pro sportovní účely a ne pro komerční přepravu osob. (www.mdcr.cz, 7.3.2010)

Praha Ruzyně

Letiště Praha Ruzyně je největším letištem v České republice. Provozovatelem letiště je společnost Letiště Praha a.s., jejímž jediným akcionářem je Česká republika - Ministerstvo financí. V roce 2009 letiště odbavilo 11 643 000 cestujících.

²⁷ Regionální operační program NUTS II Jihozápad, Programový dokument

Prostřednictvím letiště zajišťuje pravidelné i nepravidelné spojení mezi Prahou a 130ti světovými destinacemi přes 50 leteckých společností.

Brno Tuřany

Letiště se nachází 8 km od centra Brna, je proto z města snadno dostupné. Letiště Brno Tuřany bylo otevřeno již v roce 1954 a v současné době je druhým největším letištěm v České republice. Provozovatelem letiště je společnost Letiště Brno a.s., jejímž vlastníkem je Jihomoravský kraj. Letiště prodělalo v minulosti rozsáhlou modernizaci podobného rozsahu, jaká bude realizována na letišti v Českých Budějovicích. V letech 2004 až 2008 letiště zaznamenávalo každoroční nárůst počtu odbavených cestujících. V roce 2008 jich bylo přes 500 000. V souvislosti s ekonomickou krizí došlo v roce 2009 k poklesu počtu odbavených cestujících na 440 000. Letiště je chápáno jako důležitý faktor rozvoje Jihomoravského kraje.

Ostrava Mošnov

Letiště se nachází 20 km jihozápadně od Ostravy u obce Mošnov. Otevřeno bylo v roce 1959. Provozovatelem letiště je společnost Letiště Ostrava a.s. Vlastníkem společnosti je Moravskoslezský kraj. Od roku 2004, kdy letiště přešlo pod správu společnosti Letiště Ostrava a.s., do roku 2008 zaznamenalo letiště každoroční nárůst počtu odbavených cestujících. Hospodářská recese i zde v roce 2009 snížila počet odbavených cestujících na více než 300 000. Letiště je důležitým partnerem kraje pro jeho rozvoj.

Karlovy Vary

Letiště se nachází 4 km od centra Karlových Varů. Otevřeno bylo v roce 1929. Provozovatelem letiště je společnost Letiště Karlovy Vary s.r.o. Vlastníkem společnosti Karlovarský kraj. Letiště prošlo v posledních několika letech modernizací, spočívající především v rekonstrukci vzletové a přistávací plochy a ve výstavbě odbavovací haly. V roce 2009 letiště odbavilo 63 000 cestujících. Služby letiště poptávají zejména rusové prostřednictvím pravidelných linek do Moskvy a Petrohradu.

Letiště Pardubice

Letiště se nachází 4 km jihozápadním směrem od centra Pardubic. Provozovatelem letiště je společnost East Bohemian Airport a.s., jejímž vlastníkem je město Pardubice. Pro civilní účely začalo být letiště využíváno až v roce 2005, do té doby letiště sloužilo armádě. V současné době letiště provozuje jak vojenské tak civilní lety. V roce 2008 letiště odbavilo 87 000 cestujících, ale v roce 2009 už jen 50 000. Pokles jde na vrub hospodářské recesi.

Letiště v Linci

Letiště v hornorakouském Linci sice není českým letištem, nicméně je to letiště regionálního významu, které je od Českých Budějovic vzdáleno necelých 100 km. Toto letiště ročně odbaví kolem 700 000 cestujících. Pro letiště v Českých Budějovicích představuje konkurenci, ale i možný ukazatel budoucí cesty. Část zahraniční klientely, která míří do Jihočeského kraje, jedná se především o Nizozemce a Rusy, je zvyklá přistávat právě na lineckém letišti a poté přejíždět do jižních Čech.

6 ANALÝZA A SYNTÉZA MARKETINGOVÉ STRATEGIE LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE ZPRACOVANÉ SPOLEČNOSTÍ DELLOITE PRO JIHOČESKÝ KRAJ

V roce 2009 byla společností Deloitte pro Jihočeský kraj zpracována Marketingová strategie Letiště České Budějovice. Jedná se o dokument, který si klade za cíl zanalyzovat tržní příležitosti Jihočeského kraje pro provoz veřejného mezinárodního letiště. Některé výstupy této studie jsou relevantní vzhledem k předmětu této práce. Proto je jim věnována tato kapitola.

6.1 Výstupy Marketingové strategie Letiště České Budějovice

Na základě poznání regionálních a relevantních celostátních trendů v cestování a dopravě identifikovala společnost Deloitte segmenty potenciálních uživatelů Letiště České Budějovice, provedla odhad jejich velikosti a stanovila klíčové činnosti pro naplnění dané predikce. Tímto je de facto stanoven základní potenciál a přínos letiště pro cestovní ruch v Jihočeském kraji.

Tabulka 10 Identifikace uživatelů Letiště České Budějovice

Segment	Popis segmentu
Dovolenkáři	▪ rezidenti využívající leteckou dopravu výhradně pro soukromé cesty, většinou na dovolenou k moři apod., ▪ cesta na každoroční dovolenou zakoupenou u cestovní kanceláře, ▪ výrazně sezonní potřeby.
Bussiness	▪ osoby cestující v rámci služební cesty, ▪ průměrně 6 uskutečněných letů za rok, ▪ požadavek vyššího standardu poskytovaných služeb.
Zahraniční turisté	▪ nerezidenti přijíždějící do jihočeského kraje, ▪ požadavek vyššího standardu poskytovaných služeb.
Ostatní	▪ uživatelé malých letounů, ▪ uživatelé nákladní letecké dopravy.

6.1.1 Segment Zahraniční turisté

Z hlediska předmětu této práce je nejrelevantnějším segmentem segment Zahraniční turisté. Důvodem je především skutečnost, že osoby zahrnuté do této

skupiny se zúčastňují incomingového cestovního ruchu, ze kterého vyplývá jeho multiplikační účinek pro celý region.

Pro tento segment společnost provedla predikci jeho velikosti v letech 2012/2013 a 2015/2016. Rok 2012/2013 je brán jako první rok provozu letiště se statusem veřejného mezinárodního letiště.

Tabulka 11 Predikce velikosti segmentu Zahraniční turisté

Segment	Počet PAX ²⁸ v letech	
	Velikost 2012/2013	Velikost 2015/2016
Zahraniční turisté	75 600	180 000

Při predikci velikosti segmentu společnost Deloitte nebyli uvažováni zahraniční turisté ze sousedních a blízkých států, u kterých lze očekávat jiný než letecký způsob dopravy. Jihočeský kraj potom navštíví přibližně 130 tisíc zahraničních turistů ze zemí, odkud se do České republiky cestuje nejčastěji letecky. Na základě předpokladu, že pouze 30 % z nich využije pro cestu do Jihočeského kraje leteckou přepravu, byla stanovena velikost segmentu v roce 2012/2013 na 75 600 PAX. V roce 2015/2016 potom na základě předpokladu, že leteckou přepravu využije 70 % zahraničních návštěvníků ze zemí, odkud se do České republiky cestuje letecky, byla stanovena velikost segmentu na 180 000 PAX. To znamená, že dle predikce společnosti Deloitte by letiště mělo za tři roky po získání licence pro veřejné mezinárodní letiště na příletu i odletu odbavit 90 000 zahraničních turistů.

Studie dále stanovuje klíčové faktory pro získání zákazníků jednotlivých segmentů. Těmito faktory pro segment Zahraniční turisté jsou:

- efektivní a přesně cílená komunikace incomingových cestovních kanceláří a agentur,
- komunikační podpora leteckých spojů do regionu ze strany Jihočeského kraje.

Srovnáním velikosti odhadu segmentu Zahraniční turisté s průměrným počtem zahraničních turistů v Jihočeském kraji v letech 2000 až 2009²⁹ lze konstatovat, že prostřednictvím letiště, za podmínky dodržení stanovených faktorů, do Jihočeského kraje přicestuje téměř jedna třetina všech zahraničních turistů.

²⁸ PAX je dle metodiky Deloitte jednotka označující počet odbavených cestujících (na příletu i odletu).

²⁹ Průměrný počet zahraničních turistů v Jihočeském kraji v letech 2000 až 2009 je dle Českého statistického úřadu 283 001.

Z hlediska národnostního složení segmentu Zahraniční turisté, jsou nejvíce pravděpodobnými klienty Rusové, Nizozemci, Asiaté a další národy cestující do Jihočeského kraje z Prahy.

6.1.1.1 Charakteristika segmentu Zahraniční turisté dle národnosti³⁰

Rusové

Rusové jsou perspektivní skupinou zahraničních turistů pro Jihočeský kraj. V České republice patří k movitější klientele. Do destinace cestují letecky. Nadprůměrně vyhledávají luxusní ubytování, jejich délka pobytu je také nadprůměrná (7-14 dní). Rusové jsou náročnými klienty, potrpí si na kvalitní služby a dobré zázemí. Vzhledem k jejich preferenci letecké dopravy představují skupinu turistů s velkým potenciálem pro návštěvu kraje.

Nizozemci

Nizozemci tvoří početnou skupinu zahraničních turistů v Jihočeském kraji. Je pro ně specifický příklon k individuální turistice. V hojné míře využívají kempů a veřejných tábořišť. Projevuje se u nich trend v podobě dlouhodobého pronájmu či koupi chalup v České republice. Tento trend se projevuje koncentrací „holandských vesniček“ po celém území republiky. V Jihočeském kraji Nizozemci hojně míří především na Lipensko. Část těchto turistů je zvyklá za tímto účelem využívat služeb letiště v Linci.

Japonci

Japonci jsou perspektivní skupinou turistů v Jihočeském kraji. Hojně navštěvují tradiční návštěvní místa jako Český Krumlov a Hluboká nad Vltavou. Do kraje přijíždějí autobusem z Prahy. Ubytovávají se v hotelech.

Korejci

Stejně jako turisté z Japonska vyhledávají v Evropě především historické památky. Významný podíl Korejců, stejně jako Japonců, přijíždí do Evropy obchodně. To platí také pro Českou republiku v souvislosti s rozšiřováním investičních příležitostí a průmyslových zón. V tomto ohledu lze konstatovat, že v souvislosti modernizací

³⁰ Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, str. 54-60

letišť v Českých Budějovicích, by právě tito zahraniční turisté mohli být perspektivními návštěvníky Jihočeského kraje.

Britové

Turisté z Velké Británie disponují finančními prostředky, ale jsou opatrnější při jejich vynakládání. Jsou nároční na poskytované služby. Preferují individuální turistiku. Dovolenu plánují více dopředu, požadují dostatek informací, internet je dominujícím informačním kanálem. Britové čím dál více vyhledávají odpočinek a únik ze stresu městského způsobu života. Patrná je také rostoucí obliba aktivního způsobu trávení dovolené. Britové jsou známí svou oblibou v golfu.

Indové

Podle oslovených expertů jsou v Jižních Čechách další perspektivní skupinou návštěvníci z Indie. Ti přijíždějí především obchodně nebo v rámci spolupráce v akademické oblasti.

V roce 2008 byla průměrná doba pobytu zahraničních turistů v Jihočeském kraji 3,4 dnů³¹ a jejich průměrná denní útrata 2200 Kč³². Orientačně lze určit výši celkové útraty segmentu Zahraniční turisté dle studie Deloitte v roce 2015/2016 pomocí součinu velikosti segmentu, průměrné doby pobytu a průměrné výše útraty. Výsledkem je číslo 673 200 000 Kč. Toto číslo se pohybuje v rozmezí, ve kterém se pohybují i celkové náklady na rekonstrukci a modernizaci letiště.

6.1.2 Segment Business

Do tohoto segmentu společnost Deloitte zahrнула osoby cestující letecky za účelem služebních cest. Pro tyto osoby je létání běžnou rutinou, která pro ně spočívá v přesunu na jiné pracoviště, školící místo či kongres. Příslušníci tohoto segmentu létají velice často a jsou zvyklí na vyšší standard poskytovaných služeb.

Odhad velikosti segmentu Business byl realizován prostřednictvím šetření založeného na osobním dotazování mezi 12-ti vybranými firmami se sídlem či pobočkou v Jihočeském kraji, s minimálně 250-ti zaměstnanci a s účastí

³¹ Zdroj: Český statistický úřad

³² Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj

zahraničního kapitálu. Dle těchto kritérií a na základě výsledků šetření byla stanovena predikce velikosti segmentu Business v letech 2012/2013 a 2015/2016.

Tabulka 12 Predikce velikosti segmentu Business

Segment	Počet PAX ³³ v letech	
	Velikost 2012/2013	Velikost 2015/2016
Business	10 080	14 000

Hlavním faktorem, který bude dle společnosti Deloitte mít vliv na dosažení predikovaného počtu a jeho další růst bude pravděpodobná poptávka i ze strany ostatních firem sídlících v regionu.

Segment Business je vzhledem k předmětu této práce relevantní, protože v sobě zahrnuje potenciál pro incentivní a kongresový cestovní ruch na území kraje a z něho vyplývající multiplikační účinek. Stejným způsobem jako služební cesty do zahraničí lze předpokládat cesty ze zahraničí. Tato úvaha je podpořena iniciativou Hotelu Gomel, která na tento potenciál reaguje. (Dále viz. kapitola 8)

6.2 Shrnutí kapitoly

Je-li předmětem této práce analýza přínosu Letiště České Budějovice a.s. pro rozvoj cestovního ruchu v Jihočeském kraji, potom jsou výše popsané závěry základem pro formulaci rozvojového potenciálu letiště pro cestovní ruch. Studie zpracovaná společností Deloitte charakterizuje budoucí zákazníky letiště v Českých Budějovicích. Největší zájem o služby letiště i největší rozvojový potenciál potom v sobě mají segmenty Zahraniční turisté a Business. Osoby zahrnuté do těchto dvou segmentů budou poptávat produkty cestovního ruchu v Jihočeském kraji a tedy, v souladu s literaturou (viz. Novacká v Hesková a kolektiv, str. 7), vytvářet multiplikační efekt cestovního ruchu v regionu. Proto lze říci, že přínos letiště pro rozvoj cestovního ruchu spočívá v tom, že výše popsaným segmentům umožní do kraje pohodlně přicestovat.

I když smyslem letiště je jednoduše řečeno být vstupní branou, je zřejmé, že takto formulovaný přínos sám o sobě neobstojí. Příslušníky stanovených segmentů, tedy budoucí uživatele letiště, je zapotřebí s ohledem na jejich požadavky a potřeby

³³ PAX je dle metodiky Deloitte jednotka označující počet odbavených cestujících (na příletu i odletu).

uspokojit a nabídnout jim takové služby a v takové kvalitě, aby do jižních Čech opakovaně letecky cestovali. Lze proto říci, že další přínos rozvoje Letiště České Budějovice a.s. pro rozvoj cestovního ruchu spočívá ve stimulaci nabídky produktů a služeb subjektů působících v průmyslu cestovního ruchu v Jihočeském kraji. S ohledem na výše jmenované výstupy studie společnosti Deloitte lze tyto subjekty určit. Jedná se o následující: poskytovatelé ubytovacích služeb vyšší kategorie, incomingové cestovní kanceláře a agentury, podnikatelé, investoři a vlastníci Letiště České Budějovice. Zejména tyto subjekty mohou svou činností potenciál letiště pro rozvoj cestovního využívat, dále ho rozvíjet, čili ho naplňovat, a to z hlediska vlastního rozvoje i v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu v Jihočeském kraji.

7 POSTOJ ZAJINTERESOVANÝCH SUBJEKTŮ V OBLASTI CESTOVNÍHO RUCHU K ROZVOJ LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE

V závěru předchozí kapitoly byl formulován potenciál Letiště České Budějovice pro rozvoj cestovního ruchu v Jihočeském kraji. Tento potenciál je postaven na dvou pilířích:

- Letiště je vstupním portálem, který umožní zahraničním turistům do Jihočeského kraje pohodlně letecky přicestovat.
- Zákazníci letiště (příslušníci segmentu Zahraniční turisté a Business) budou poptávat produkty cestovního ruchu v Jihočeském kraji a stimulovat nabídku specifických produktů a služeb.

Tato kapitola je zaměřena na druhý pilíř. Je jistě žádoucí, aby se turisté do kraje vraceli opakovaně a aby jejich počet z dlouhodobého hlediska narůstal. Je skutečností, že počet hostů ubytovaných v hromadných ubytovacích zařízeních v Jihočeském kraji od roku 2007 klesá. Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na období 2007-2013 uvádí kromě jiných následující příčiny tohoto stavu:

- nevyhovující dopravní infrastruktura,
- nedostatek ubytovacích kapacit pro náročnou klientelu,
- stagnace kvality nabízených služeb,
- podcenění významu investic soukromého kapitálu do infrastruktury cestovního ruchu,
- omezená nabídka kongresových prostor,
- nedostatečná spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem.

Modernizace letiště v Českých Budějovicích je beze sporu projektem, který přispívá ke zlepšení dostupnosti kraje, zejména ze zahraniční. Jako důkaz tohoto tvrzení může mimo jiné posloužit role, kterou letiště sehrálo v roce 2009, kdy odbavilo sedm letadel zahraničních delegací ministrů zahraničních věcí států EU, kteří se účastnili setkání ministrů na Hluboké nad Vltavou. Ostatní příčiny lze označit za nedostatky v nabídce cestovního ruchu v Jihočeském kraji. Rozvoj letiště v Českých Budějovicích umožní tuto nabídku stimulovat, tedy rozvíjet tak, aby odpovídala poptávce ze strany klientů letiště. Hlavní úlohu v tomto procesu budou mít: poskytovatelé ubytovacích služeb vyšší kategorie, incomingové cestovní

kanceláře a agentury, podnikatelé, investoři a vlastníci Letiště České Budějovice. Tato kapitola se zabývá postojem těchto subjektů k rozvoji letiště v Českých Budějovicích.

7.1 Průzkum mezi poskytovateli ubytovacích služeb vyšší kategorie v Jihočeském kraji

Formou dotazníku bylo osloveno 59 hotelů ze všech okresů Jihočeského kraje v kategorii hotely*** a více. Důvodem, proč byli osloveni poskytovatelé ubytovacích služeb právě této kategorie, je předpoklad, že po tomto typu ubytování bude ze strany budoucích klientů letiště (segmenty Zahraniční turisté a Business) České Budějovice největší poptávka. Dotazník se skládal z 15 otázek s otevřeným i uzavřeným koncem. Cílem dotazníku bylo zjistit, zda poskytovatelé ubytovacích služeb této kategorie vnímají rozvoj letiště v Českých Budějovicích jako přínos pro rozvoj vlastního podnikání i cestovního ruchu v Jihočeském kraji a zda v souvislosti s modernizací letiště plánují rozšíření nabídky vlastních služeb. Z 59 oslovených subjektů jich dotazník vyplnilo pouze 10. Tento fakt může vypovídat o slabém zájmu respondentů a jejich nízké informovanosti o projektu modernizace letiště.

Všichni respondenti, kromě jednoho (z okresu Tábor) věděli o chystané modernizaci letiště v Českých Budějovicích a 8 z nich modernizaci letiště vnímá jako jednoznačný přínos pro jejich zařízení. Polovina respondentů plánuje v souvislosti s modernizací letiště rozšíření vlastní nabídky poskytovaných služeb. Jedná se o následující služby:

- transfer na letiště a z letiště: 3krát
- umístění reklamy na letišti a na online rezervačním systému: 1krát,
- rozšíření ubytovacích kapacit: 1 krát

Naprostá většina respondentů potom spolupracuje s Jihočeskou centrálou cestovního ruchu, s incomingovými cestovními kancelářemi a agenturami i s Českou centrálou cestovního ruchu. Zajímavým zjištěním může být fakt, že z celkového počtu 10 respondentů je jich 4 se sídlem v Českých Budějovicích, 5 se sídlem v Českém Krumlově a 1 se sídlem v Táboře. Oslovené hotely z ostatních okresů Jihočeského kraje na otazník nereagovaly.

Formou otevřeného rozhovoru bylo téma modernizace letiště v Českých Budějovicích konzultováno se zástupci vybraných hotelů dané kategorie v Českých Budějovicích. Tyto rozhovory potvrdily skutečnost, že v Českých Budějovicích je provozovateli ubytovacích zařízení vyšší kategorie modernizace letiště velmi vítána. Jeden hotel v souvislosti s modernizací letiště plánuje výstavbu vlastního kongresového centra. Tomuto projektu se podrobněji věnuje kapitola 8.

7.2 Průzkum mezi incomingovými cestovními kanceláři a agenturami

Formou otevřených rozhovorů bylo téma modernizace letiště konzultováno se zástupci několika cestovních kanceláří a agentur z Jihočeského kraje a hlavního města Prahy. Následující řádky vypovídají o jejich názorech a postojích vůči přínosu letiště pro cestovní ruch v Jihočeském kraji.

Z rozhovorů je patrný odlišný postoj jihočeských zástupců, kteří jednotně modernizaci letiště vítají a její realizaci vnímají jako jednoznačný přínos pro své podnikání i rozvoj incomingového cestovního ruchu v Jihočeském kraji, a zástupců pražských. Ti by naopak více ocenili dostavbu dálničního koridoru z Prahy a opravu okresních silnic. Odlišný postoj se promítá i do dalších diskutovaných témat. Zástupci z Jihočeského kraje jsou jednotní v názoru, že díky letišti se zvýší počet zahraničních turistů v kraji, pražští zástupci jsou v tomto směru skeptičtí. Jednotný názor měli všichni zástupci na pouze úroveň poskytovaných služeb pro cestovní ruch v kraji. Ta je podle nich limitujícím faktorem, který brání dalšímu rozvoji cestovního ruchu v regionu.

7.3 Rozhovor se zástupci Jihočeského kraje pro oblast cestovního ruchu o modernizaci letiště

Provozovatel Letiště České Budějovice, společnost Jihočeské Letiště České Budějovice a.s., je společností, jejímž společným vlastníkem je Jihočeský kraj a město České Budějovice. Vzhledem ke skutečnosti, že první etapa modernizace, která v současné době probíhá, je financována z krajského rozpočtu a Jihočeský kraj počítá s tím, že se bude finančně podílet i na druhé etapě modernizace letiště, je vzhledem k předmětu této práce relevantní popsat činnosti a aktivity příslušných orgánů Jihočeského kraje, které mají tuto oblast ve své agendě. Orgánem, do jehož

působnosti na Krajském úřadě Jihočeského kraje patří cestovní ruch, je Odbor marketingu a vnějších vztahů - oddělení marketingu a cestovního ruchu. Náplní činnosti tohoto oddělení mimo jiné je:

- pro rozhodování orgánů kraje provádět analýzy rozvoje odvětví cestovního ruchu v kraji,
- pro rozhodování orgánů kraje zpracovávat koncepci rozvoje cestovního ruchu na území kraje,
- sledovat úrovně webu pro cestovní ruch,
- spolupracovat s Českou centrálou cestovního ruchu, s podnikatelskou a neziskovou sférou, s rozvojovými agenturami a s orgány památkové péče a ochrany přírody v oblasti propagace a rozvoje cestovního ruchu v kraji,
- zabezpečovat úkoly pro plnění funkce zřizovatele příspěvkové organizace v oblasti cestovního ruchu (JCCR).

Aktuálním koncepčním dokumentem Jihočeského kraje pro rozvoj cestovního ruchu je Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2009–2013. Strategie byla zpracována společností Piskacek & Benes s.r.o. v roce 2009. Zarážející skutečností je, že tento dokument, jehož hlavním cílem je stanovení vize cestovního ruchu v kraji a formulace kroků a opatření pro její dosažení, se modernizací Letiště České Budějovice vůbec nezabývá. Další zarážející skutečností je, že webové stránky www.jiznicechy.cz, tedy oficiální informační server Jihočeského kraje pro cestovní ruch, v současné době odkazují zájemce o letecké přicestování do kraje na využití letiště v Linci.

Proč tedy kraj investuje finanční prostředky (do první etapy modernizace letiště kraj investoval 65 mil. Kč) do projektu který, zdá se, nezapadá do jeho představy o rozvoji cestovního ruchu v regionu, a kterému není schopen zajistit základní podporu?

Tento zásadní rozpor byl formou otevřeného rozhovoru konzultován s vedoucím Oddělení marketingu a cestovního ruchu Krajského úřadu Jihočeského kraje. Rozhovor lze shrnout do následujících bodů:

- Pro vedoucího oddělení není v současné fázi modernizace letiště využitelným projektem. Vedoucí si není jistý, zda bude projekt v plném rozsahu realizován.

- Dokončení modernizace letiště v plném rozsahu je podle vedoucího zatím v nedohlednu. Proto také projekt není zahrnutý ve Strategii rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2009–2013.
- Web www.jiznicechy.cz provozovaný Jihočeskou centrálou cestovního ruchu čeká v nejbližší době rekonstrukce a aktualizace. Po jejím provedení bude odkazovat na Letiště České Budějovice.

Na základě tohoto rozhovoru lze konstatovat, že Oddělení marketingu a cestovního ruchu Krajského úřadu Jihočeského kraje v současné době v souvislosti s modernizací Letiště České Budějovice nevyvíjí žádnou činnost. To je jistě skutečnost, která modernizaci letiště i rozvoji cestovního ruchu v Jihočeském kraji neprospívá.

8 PODNIKATELSKÉ PROJEKTY V OBLASTI CR SOUVISEJÍCÍ S VÝSTAVBOU LETIŠTĚ

Na základě rozhovorů se zástupci společnosti Jihočeské Letiště České Budějovice byli kontaktováni podnikatelé a investoři, kteří v souvislosti s modernizací letiště plánují realizaci vlastních projektů. Tyto projekty vzhledem ke svému charakteru reagují na rozvojový potenciál Letiště České Budějovice tak, jak to bylo stanoveno v kapitole 6. To znamená, že využívají letiště jako přístupového portálu, který umožní budoucím klientům do regionu přicestovat za službami, které v důsledku této možnosti a v rámci realizace konkrétního projektu budou poskytovány.

8.1 Golfpark Litvínovice

Autorem projektu je českobudějovická společnost STING CZ s.r.o. Tato společnost působí na stavebním trhu od roku 1991. Její portfolio se skládá ze tří základních okruhů činností: stavební inženýring, developerská činnost a stavební činnost. V minulosti společnost úspěšně realizovala řadu vlastních projektů. Tento fakt podporují četné reference společnosti i skutečnost, že společnost je držitelem certifikátu systému řízení kvality na základě normy ISO 9001:2000. V současné době společnost usiluje o výstavbu golfového areálu i s potřebnou infrastrukturou v bezprostřední blízkosti Letiště České Budějovice.

8.1.1 Základní informace o projektu

Cílem projektu je výstavba golfového areálu na pozemcích ve vlastnictví společnosti, které bezprostředně sousedí s areálem Letiště České Budějovice, o celkové rozloze necelých 50ti hektarů. Součástí areálu dle záměru společnosti bude golfové hřiště o 18ti jamkách s celkovou herní délkou 6015 m, objekty pro technické a sociální zázemí. Sociální a technické objekty se budou skládat z klubového domu s přilehlým parkovištěm pro cca 90 automobilů a objektů údržby a technického zařízení o ploše cca 1000 m². Součástí klubového domu bude restaurace, wellness studio a vnitřní golfový tréninkový trenažer.

Dle jednatele společnosti Ing. Michala Stechera je projekt vyústěním dlouhodobé vize společnosti usilující o vytvoření komplexní zóny podél hlavního tahu z Českých Budějovic směrem na jih E55, ve které se v současné době nachází obytné lokality, obchodní a výrobní subjekty a také Letiště České Budějovice. Modernizace letiště představuje pro realizaci projektu faktor, který dle slov jednatele, potvrzuje správnost stanovené vize. Mimo jiné také proto, že přítomnost letiště v těsné blízkosti golfparku, potažmo celé komplexní zóny, umožňuje jeho snadnou dostupnost z celého světa, která pro něj představuje značnou konkurenční výhodu v očích jeho nejen tuzemských návštěvníků.

8.1.2 Zhodnocení projektu

Smyslem projektu je vybudovat prostředí a zázemí pro trávení volného času aktivní formou prostřednictvím výstavby golfového areálu včetně žádoucí infrastruktury. Realizací projektu mimo jiné dojde k:

- rozšíření nabídky možností pro trávení volného času a dovolené v Jihočeském kraji,
- rozšíření stravovacích kapacit v Jihočeském kraji,
- zvýšení atraktivity regionu z hlediska cestovního ruchu,
- rozvoji infrastruktury v Jihočeském kraji pro cestovní ruch,
- přílivu nových návštěvníků do regionu,
- prodloužení nabídky možností pro trávení volného času a dovolené do zimní sezony,
- možnosti realizace dalších projektů a záměrů v návaznosti na synergický efekt projektu.

Projekt je zaměřen na rozvoj infrastruktury cestovního ruchu, konkrétně na rozvoj sportovně-rekreačních a ubytovacích zařízení. Lze konstatovat, že svým zaměřením je projekt v souladu s těmito strategickými dokumenty:

- Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013,
- Program rozvoje Jihočeského kraje,
- Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2009-2013,
- Strategie rozvoje cestovního ruchu města České Budějovice.

Soulad s Konceptcí státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013

Globálním cílem Koncepce státní politiky cestovního ruchu je zvýšení ekonomické výkonnosti cestovního ruchu využitím a dalším rozvojem dostupného potenciálu, a tím docílení zvýšení konkurenceschopnosti celého odvětví cestovního ruchu na národní i regionální úrovni, při respektování zájmů ochrany přírody a krajiny a dalších složek životního prostředí. Koncepce zahrnuje čtyři priority, přičemž výstavba golfparku v Litvínovicích je v souladu zejména s 2. prioritou Rozšiřování a zkvalitňování infrastruktury a služeb cestovního ruchu, jejímž záměrem je:

- výrazné zkvalitnění a rozšíření nabídky základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu, zejména moderních ubytovacích zařízení, sportovně - rekreačních a kulturně-rekreačních zařízení a infrastruktury,
- zvýšení konkurenceschopnosti regionální nabídky cestovního ruchu,
- podpora udržitelného cestovního ruchu.

Konkrétním opatřením, se kterým je výstavba golfparku v souladu, je Opatření 2.1: Rekonstrukce a výstavba kvalitní základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu.

Soulad s Programem rozvoje Jihočeského kraje

Tento program definuje jako jednu z prioritních os, osu číslo 6 Cestovní ruch, přírodní a kulturní aktivity. V rámci této prioritní osy je pak definováno opatření 6.1 Rozvoj základní a doplňkové infrastruktury cestovního ruchu, kde jedním z operačních cílů je „posílení kvantitativně a kvalitativně odpovídající struktury zařízení cestovního ruchu vč. lázeňských a wellness kapacit“ a dále „rozvoj a rozšiřování doplňkové infrastruktury cestovního ruchu“. S těmito cíli je výstavba golfparku v Litvínovicích plně v souladu.

Soulad se Strategií rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2009-2013

Aktuální koncepční dokument Jihočeského kraje v oblasti cestovního ruchu stanovuje aktivity v oblasti stimulace nabídky pro naplnění vlastní přijaté vize „Jižní Čechy harmonické“. Tyto aktivity jsou rozděleny do čtyř prioritních os. Výstavba golfparku v Litvínovicích je v souladu zejména s prioritní osou číslo 1 Podpora budování a zkvalitňování infrastruktury cestovního ruchu. Žádoucími aktivitami v rámci této osy jsou:

- podpora obnovy, rozšiřování a zkvalitňování základní infrastruktury cestovního ruchu,
- podpora takových forem cestovního ruchu, které jsou šetrné k životnímu prostředí a mají pozitivní vliv na zachování unikátního rázu jihočeské krajiny,
- podpora aktivit vedoucích ke zvyšování kvality služeb v cestovním ruchu,
- podpora soutěživosti mezi podnikateli.

Soulad se Strategií rozvoje cestovního ruchu města České Budějovice

Strategie ve své návrhové části stanovuje tzv. globální turistické balíčky. Jedním z nich je balíček České Budějovice - město zážitků, který usiluje o vytvoření okruhu možností, zážitků, pro trávení volného času v Českých Budějovicích. Lze konstatovat, že výstavba golfparku v Litvínovicích tento okruh rozšíří.

Specifikem projektu je synergie, kterou bude vytvářet jednak s projektem modernizace letiště v Českých Budějovicích, jednak v rámci naplnění vlastní vize společnosti STING CZ s.r.o. Na základě zjištění společnosti Deloitte o budoucích uživateli letiště v Českých Budějovicích, kterým se věnovala kapitola 6, lze říci, že projekt výstavby golfparku v Litvínovicích příznivým způsobem reaguje na potřeby zahraničních turistů, kteří budou do Jihočeského kraje letecky cestovat. Golfpark bude nabízet turistům kromě možnosti trávení volného času aktivním způsobem, také potřebné služby odpovídajícího standardu a to i v zimní sezoně. Realizací projektu dojde k odclonění obytné zóny Litvínovice od areálu letiště územím zeleně. Plánovaný lesopark areálu bude minimalizovat případné negativní dopady vyplývající z provozu letiště.

Dalším specifickým projektem je, že jeho realizace umožní pěší propojení centra Českých Budějovic s letištěm bez kolize s komunikací E55.

8.2 Výstavba kongresového centra v hotelu Gomel

Hotel Gomel je součástí sítě luxusních hotelů, která je provozována společností CPI Hotels a.s. Hotel je známou dominantou Českých Budějovic. V současné době společnost CPI a.s. usiluje o modernizaci hotelu a výstavbu kongresového centra, které má být jeho součástí. Důvodem realizace nákladného

projektu je nevyhovující stav technologické infrastruktury budovy hotelu a také nízká kapacita prostor, kterými hotel disponuje pro konání kongresových a jiných společenských akcí. Společnost neváhá do hotelu investovat i vzhledem ke skutečnosti, že v jeho blízkosti bude v budoucnu mezinárodní veřejné letiště.

8.2.1 Základní informace o projektu

Cílem projektu je modernizace technologické infrastruktury hotelu Gomel a rozšíření jeho kapacity pro konání kongresových akcí. Projekt bude realizován ve dvou fázích v letech 2011 a 2013. V rámci první fáze realizace projektu dojde ke kompletní výměně elektroinstalace a vodoinstalace a k instalaci zateplení fasády. Dále dojde k rekonstrukci prvního patra hotelu. V rámci této rekonstrukce dojde ke změně dispozičního uspořádání celého patra, kdy dvě restaurace, které se v současné době na patře nachází, budou přesunuty do prostor v přízemí. Zbýlý prostor propojí dva menší sály, které se na patře nachází a vznikne tak jeden homogenní sál. Tento sál bude využíván pro kongresové akce. Jeho kapacita bude až 450 hostů. Druhá etapa projektu již počítá s vnějším zásahem do dispozičního řešení budovy hotelu. Nad parkovištěm před hlavním vchodem do hotelu bude vybudováno kongresové centrum s odpovídajícím zázemím o celkové kapacitě 800 hostů.

8.2.2 Zhodnocení projektu

Smyslem projektu je zvýšení standardu poskytovaných služeb hotelu a rozšíření kapacity hotelu pro konání kongresových akcí. Realizací projektu mimo jiné dojde k:

- rozšíření kapacit v Jihočeském kraji pro konání kongresových akcí,
- rozvoji infrastruktury v jihočeském kraji pro cestovní ruch,
- zvýšení atraktivity regionu z hlediska kongresového cestovního ruchu,
- možnosti realizace dalších projektů a záměrů v návaznosti na synergický efekt projektu.

Dle slov současného ředitele hotelu realizace projektu umožní hotelu získat certifikaci Clarion. Toto označení v rámci hotelové sítě společnosti CPI náleží pouze těm nejluxusnějším zařízením. V České republice jich je v současné době pouze pět.

Modernizaci Letiště České Budějovice vnímá vedení hotelu jako jednoznačný přínos pro své zařízení. Přítomnost mezinárodního letiště v blízkosti hotelu je dle slov ředitele hotelu faktor, který hraje velmi důležitou roli při vytváření dlouhodobé strategie hotelu. Díky tomuto faktoru byla jednání s investory o financování celého projektu podstatně jednodušší. Modernizace letiště vlastní investicí do hotelu výrazně podporuje a vedení hotelu si od ní slibuje nárůst poptávky po svých službách.

Lze konstatovat, že svým zaměřením je projekt v souladu s těmito strategickými dokumenty:

- Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013,
- Program rozvoje Jihočeského kraje,
- Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2009-2013,
- Strategie rozvoje cestovního ruchu města České Budějovice.

9 ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo provést analýzu potenciálu pro rozvoj cestovního ruchu, který vzniká v Jihočeském kraji v souvislosti s modernizací letiště v Českých Budějovicích. Aktuálnost tématu vyplývá ze skutečnosti, že v současné době probíhá první etapa projektu modernizace letiště v Českých Budějovicích a zároveň neexistuje jediný dokument (na krajské i komunální úrovni), který by se vztahem letiště a rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji zabýval. Přitom skutečnost, že tak rozsáhlý a investičně náročný projekt, jakým modernizace letiště beze sporu je, je financován z veřejných zdrojů, svědčí o tom, že krajská samospráva i město České Budějovice si uvědomují možnosti, které se díky letišti celému regionu naskytanou.

Za účelem zpracování tématu byly prostudovány dostupné relevantní prameny z oblasti cestovního ruchu, dále aktuální strategické dokumenty a studie a to jak na národní, regionální i komunální úrovni. Tyto prameny posloužily při zpracování tematiky jako potřebné teoretické východisko. Dále byla provedena situační analýza regionu z hlediska cestovního ruchu a charakteristika historického vývoje Letiště České Budějovice až do jeho současného stavu. Podstatnou součástí práce bylo stanovení a ověření hypotéz. Ty byly stanoveny v souladu s teoretickým východiskem práce tak, aby jejich ověření, či nepotvrzení jednoznačně vypovídalo o rozvojovém potenciálu Letiště České Budějovice pro cestovní ruch v Jihočeském kraji. Výstupy praktické části práce slouží pro testování hypotéz. Je zapotřebí uvést, že důležitým prvkem pro testování hypotéz byly výstupy Marketingové strategie Letiště České Budějovice. Tento dokument byl zpracován mezinárodní společností s odpovídajícími odbornými zkušenostmi, znalostmi a kompetencemi.

Na základě výše zmíněného lze konstatovat, že první testovanou hypotézu se podařilo jednoznačně ověřit. Modernizace letiště v Českých Budějovicích je projektem, který podmiňuje realizaci podnikatelských záměrů v Jihočeském kraji. Tyto záměry jsou popsány v kapitole 8. Zbylé dvě hypotézy se přes veškeré úsilí jednoznačně ověřit nepodařilo. Důvodem je především skutečnost, že hypotézy se vztahují k budoucímu vývoji letiště. Jejich úplné ověření bude možné až s odstupem času. Přesto s ním však lze s vysokou pravděpodobností počítat. Modernizace letiště umožní realizaci multiplikačního efektu cestovního ruchu v Jihočeském kraji, neboť klienti letiště budou jistě poptávat služby a produkty cestovního ruchu v regionu. Stejně tak lze s vysokou pravděpodobností počítat s tím, že letiště odbaví 50 tisíc

zahraničních turistů v roce následujícím po dvou letech od roku, kdy letiště získá statut mezinárodního veřejného letiště. Naplnění této hypotézy podporuje predikce velikosti segmentu Zahraniční turisté zpracovaná společností Deloitte a také skutečnost, že všechna civilní regionální letiště v České republice, která získala statut mezinárodního veřejného letiště s vnější hranicí, odbavila v roce následujícím po dvou letech od roku získání tohoto statutu větší počet cestujících, než ten, který je v hypotéze stanovený.

Výstupem práce je formulace rozvojového potenciálu letiště pro cestovní ruch v Jihočeském kraji. Tato formulace se nachází v kapitolách 6 a 7. Rozvojový potenciál letiště byl konfrontován prostřednictvím otevřených rozhovorů a dotazníkových šetření se subjekty z oblasti cestovního ruchu, u kterých se předpokládá, že jej budou pro vlastní činnost využívat. Lze konstatovat, že tyto subjekty, zejména ty se sídlem mimo okresy České Budějovice a Český Krumlov, projevují o modernizaci letiště nízký zájem. Mimokrajské inocmingové cestovní kanceláře a agentury jsou dokonce k projektu skeptické. Nabízí se tedy otázka, proč Jihočeský kraj nezajišťuje projektu potřebný komunikační servis na krajské, národní i mezinárodní úrovni za účelem zvýšení informovanosti u odborné veřejnosti i soukromé sféry. Tím by Kraj jistě přispěl k vytvoření podmínek pro využívání potenciálu, který v sobě Letiště České Budějovice skrývá. Kromě toho, komunikace a spolupráce s podnikatelskou a neziskovou sférou jsou činnosti, které jsou náplní činnosti Odboru Marketingu a vnějších vztahů, do jehož působnosti cestovní ruch a jeho rozvoj patří. Přes tyto skutečnosti tak Jihočeský kraj v současné době nečiní.

Jaké je tedy resumé? Modernizace letiště v Českých Budějovicích je projekt, který nemá v Jihočeském kraji obdoby. Především díky finančním prostředkům z Evropské unie si tento projekt můžeme dovolit a podstatně si tak zkrátit cestu za rozvojem cestovního ruchu v Jihočeském kraji. V úvodu této práce byla modernizace Letiště České Budějovice přirovnána k palivu do nádrže motoru cestovního ruchu jako jedné z hnacích sil rozvoje Jihočeského kraje. Závěrem dodávám, že je více než žádoucí tímto palivem nepohrdat a uvědomit si jeho sílu a vydatnost.

10 SUMMARY

The aim of this thesis was to analyze the potential for tourism development, which originates in the South Region in the context of the modernization of airports in the Czech Budejovice. The topicality of the subject stems from the fact that the currently ongoing first phase project to modernize the airport in the Czech Budejovice, while there is no single document (the regional and municipal level) to the airport and related development of tourism in the South region examined. However, the fact that so large and capital intensive projects, which upgrade the airport is no doubt, is financed from public sources, indicates that the county government and city of the Czech Budejovice aware of the possibility that the entire region through the airport coming up.

For the purpose of the topic was studied available relevant sources of tourism, the current strategic documents and studies, both at the national, regional and municipal levels. These sources were used in the processing of themes as necessary theoretical basis. Furthermore, situational analysis was conducted of the region in terms of tourism and the characteristics of the historical development of Czech Budejovice Airport to its current state. A substantial part of the work setting and test hypotheses. They were established in accordance with the theoretical basis of this work, so that their verification, validation and clearly spoke about the developing potential of the Czech Budejovice Airport for tourism in the South Region. Outputs of the practical part is used for testing hypotheses. It should be noted that an important element in testing hypotheses that outputs Marketing Strategy airport Czech Budejovice. This document was prepared under international companies with relevant expertise, knowledge and competencies.

Based on the above can be seen that the first testing hypothesis was clearly verified. Modernisation of airports in the Czech Budejovice is a project which makes the realization of business plans in the South Region. These projects are described in Chapter 8 The remaining two hypotheses, despite all efforts could be clearly verified. This is mainly because the hypotheses relating to the future development of the airport. Their full verification will be possible only with hindsight. Still, they can count with high probability. Modernisation of airports to implement the multiplier effect of tourism in the South region, given that the airport will certainly inquire services and tourism products in the region. Likewise, you can expect with high probability, with

the airport handle 50 000 foreign tourists in the year following two years since, when the airport gets international status of a public airport. Fulfilling this hypothesis supports the prediction of the size of the segment foreign tourists by Deloitte and the fact that all civilian regional airport in the Czech Republic, which gained the status of public international airport with an external border, checked in the year following two years since acquiring the status of a greater number of passengers than the one specified in the hypothesis.

The output of this work is the formulation of airport development potential for tourism in the South Region. This wording is found in chapters 6 and 7 Development potential of the airport was confronted by open interviews and questionnaire surveys with those from the tourism sector, which may be presumed that it will work for their own use. It is arguable that these bodies, particularly those based outside the district and the Czech Budejovice Czech Krumlov, manifested by low interest modernization of the airport. Mimokrajské inoocmingové travel agencies are even skeptical of the project. The question thus arises, why does not South County project required communication services to regional, national and international level to raise awareness among the professional public and private sphere. This would certainly contribute to the region to create the conditions for exploiting the potential, which in itself Czech Budejovice Airport lies. In addition, communication and cooperation with business and nonprofit community are activities that are the activity of the Department of Marketing and Public Relations, to which the scope of tourism and its development are. Despite these facts the South region currently makes.

What is resume? Modernisation of airports in the Czech Budejovice is a project that has no precedent in the South Region. Mainly thanks to funding from the European Union, this project can afford and can significantly shorten the path for the development of tourism in the South Region. At the beginning of this work was the modernization of airport Czech Budejovice equated to the fuel tank to the engine of tourism as a driving force for the development of the South Region. Finally, I add that it is more than desirable that fuel despise, and be aware of its strength and spreading.

SEZNAM LITERATURY

Knižní publikace

- [1] MALÁ, V.: *Cestovní ruch* (vybrané kapitoly). Praha: Vysoká škola ekonomická, 1999. 83 s. ISBN 80-7079-443-7
- [2] INDROVÁ, J.: *Mezinárodní cestovní ruch* (vybrané kapitoly). Praha: Vysoká škola ekonomická, 2007. 92 s. ISBN 978-80-245-1287-7
- [3] HESKOVÁ, M. a kol.: *Cestovní ruch*. Praha: Fortuna, 2006. 224 s. ISBN 80-7168-948-3.
- [4] ORIEŠKA, J.: *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999. 244 s. ISBN 80-85970-27-9
- [5] HORNER, S., SWARBROOKE, J.: *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada Publishing: 2003. 488 s. ISBN 80-247-0202-9
- [6] Zelenka, J., Pásková, M.: *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s.
- [7] DROBNÁ, D., MORÁVKOVÁ, E.: *Cestovní ruch*. Praha : Fortuna, 2004. 208 s. ISBN 80-7168-901-7
- [8] FRANCOVÁ, E.: *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003. 119 s. ISBN 80-244-0719-1
- [9] VAŠKO, M.: *Cestovní ruch a regionální rozvoj*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2002. 95 s. ISBN 80-245-0445-6
- [10] ZELENÝ, L., PEŘINA, L.: *Doprava*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0110-4
- [11] PRUŠA, J.: *Letecká doprava*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2002. 90 s. ISBN 80-7041-543-6
- [12] NĚMČANSKÝ, M.: *Odvětví cestovního ruchu* (vybrané kapitoly 1. díl). Karviná: Slezská univerzita v Opavě, 1999. 278 s. ISBN 80-7248-034-0

Internetové zdroje

1. www.jccr.cz
2. www.mmr.cz
3. www.czechourism.cz
4. www.czso.cz

5. www.kraj-jihocesky.eu
6. www.strednipootavi.cz
7. www.airport-cb.cz
8. www.mdcr.cz
9. www.csl.cz/cs/site/uvodni_stranka
10. www.airport-brno.cz
11. www.airport-ostrava.cz
12. www.airport-k-vary.cz
13. www.airport-pardubice.cz
14. www.flughafen-linz.at
15. www.caa.cz
16. www.aerobaze.cz
17. www.risy.cz

Ostatní zdroje

1. Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013
2. Manuál rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, Incoma Research s.r.o., 2007
3. Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji, 2002
4. Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2007-2013
5. Jihočeský kraj - Cestovní ruch
6. Marketingová strategie Letiště České Budějovice, Deloitte, 2009
7. Memorandum: Československá letecká dopravní společnost, Praha, 1920
8. Výroční zpráva společnosti Jihočeské Letiště České Budějovice a.s. za rok 2006
9. Regionální operační program NUTS II Jihozápad, Programový dokument

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

Seznam tabulek:	Strana
Tabulka 1 Typologie cestovního ruchu dle Heskové	13
Tabulka 2 Typologie cestovního ruchu dle Malé	14
Tabulka 3 Klasifikace dopravy dle Francové	20
Tabulka 4 Klasifikace letecké dopravy dle Francové	21
Tabulka 5 Klasifikace letadel dle Francové	22
Tabulka 6 Hromadná ubytovací zařízení a jejich hosté v letech 2004-2009	36
Tabulka 7 Hosté v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2009	37
Tabulka 8 Základní údaje o společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a.s.	42
Tabulka 9 Harmonogram modernizace Letiště České Budějovice	44
Tabulka 10 Identifikace uživatelů Letiště České Budějovice	49
Tabulka 11 Predikce velikosti segmentu Zahraniční turisté	50
Tabulka 12 Predikce velikosti segmentu Business	53

Seznam grafů:	Strana
Graf 1 Hosté v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2008 podle zemí	38

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha 1 Vizualizace Golfparku Litvínovice z jihozápadu včetně klubového domu
- Příloha 2 Vizualizace Golfparku Litvínovice z jihozápadu
- Příloha 3 Vizualizace Golfparku Litvínovice ze severovýchodu
- Příloha 4 Vizualizace Golfparku Litvínovice z východu



Příloha 2 Vizualizace Golfparku Litvínovice z jihozápadu



Příloha 3 Vizualizace Golfparku Litvínovice ze severovýchodu



Příloha 4 Vizualizace Golfparku Litvínovice z východu

