

VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA

Katedra cestovního ruchu

Název práce

Předpoklady rozvoje CR v nejstarším národním parku
Česka a Ukrajiny

Autor práce: Olena Trofimenko

Vedoucí práce: Ing. Martina Doležalová

Jihlava 2020

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce:	Olena Trofimenko
Studijní program:	Ekonomika a
management Obor:	Cestovní ruch
Název práce:	Předpoklady rozvoje CR v nejstarším národním parku Česka a Ukrajiny.
Cíl práce:	Analýza a komparace předpokladů rozvoje CR v nejstarším národním parku Česka a Ukrajiny.

Ing. Martina Doležalová
vedoucí bakalářské práce

RNDr. Eva Janoušková, Ph.D.
vedoucí katedry
Katedra cestovního ruchu

Abstrakt

TROFIMENKO, Olena: Komparace předpokladů cestovního ruchu v nejstarším národním parku Česka a Ukrajiny. Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická Jihlava. Katedra cestovního ruchu. Vedoucí práce Ing. Martina Doležalová. Stupeň odborné kvalifikace: bakalář. Jihlava 2020. 51 stran.

Bakalářská práce se zaměřuje na analýzu a komparaci předpokladů rozvoje cestovního ruchu Karpatského národního parku ležícího na Ukrajině s Krkonošským národním parkem na území České republiky, jedná se o dva nejstarší parky na území uvedených států. Práce zahrnuje teoretickou a praktickou část. Teoretická část je zpracovaná na základě odborné literatury a popisuje základní informace o cestovním ruchu a potenciálu cestovního ruchu. Praktická část zahrnuje analýzu a vzájemnou komparaci statistických údajů ubytovacích, stravovacích zařízení, turistických informačních center a výzkum dopravní infrastruktury.

Klíčová slova

Cestovní ruch, hory, Karpatský národní park, Krkonošský národní park, komparace, rozvoj.

Abstract

This bachelor is focused on the comparison of tourism development assumptions of the Carpathian National Park located in Ukraine with the Krkonoše National Park in the Czech Republic; these are the two oldest parks in the countries. The work includes theoretical and practical part. The theoretical part is based on specialized literature and describes basic information about tourism and potential of tourism. The practical part includes analysis of statistical data of accommodation, catering facilities, tourist information centers and research of transport infrastructure.

Key words

Carpathian National Park; comparison; development; Krkonoše National Park; mountains; tourism.

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a zpracovala jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušila autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, v platném znění, dále též „AZ“).

Souhlasím s umístěním bakalářské práce v knihovně VŠPJ a s jejím užitím k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě VŠPJ.

Byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje AZ, zejména § 60 (školní dílo).

Beru na vědomí, že VŠPJ má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé bakalářské práce a prohlašuji, že souhlasím s případným užitím mé bakalářské práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědoma toho, že užít své bakalářské práce či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠPJ, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených vysokou školou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše), z výdělku dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence.

V Jihlavě 10. 05. 2020

.....

Podpis studentky

Poděkování

Chtěla bych poděkovat Ing. Martině Doležalové, vedoucí mé bakalářské práce, za odborné vedení, podnětné rady a cenné připomínky. Také rada bych poděkovala své rodině za podporu během studia.

Obsah

Seznam graf	9
Seznam tabulek	9
Úvod	10
1 Současný stav problematiky	12
2 Cestovní ruch	12
3 Atraktivita cestovního ruchu.....	13
3.1 Funkce atraktivit cestovního ruchu	14
4 Potenciál cestovního ruchu	15
4.1 Dopravní infrastruktura	17
4.1.1. Silniční doprava.....	18
4.1.2. Železniční doprava	18
4.2 Ubytovací zařízení	19
4.3 Stravovací zařízení.....	21
4.4 Turistická informační centra.....	22
5 Trvale udržitelný cestovní ruch.....	24
5.1 Principy udržitelného cestovního ruchu	25
6 Obecná komparativní charakteristika Národního parku Krkonoše a Národního přírodního parku Karpatský	27
6.1 Komparace přírodních předpokladů území národních parků	28
6.1.1. Klimatické podmínky	28
6.1.2. Přírodní potenciál	29
6.2 Komparace ubytovacích zařízení ve vybraných oblastech.....	31
6.3 Indikátory udržitelného rozvoje cestovního ruchu	35
6.4 Komparace stravovacích zařízení ve vybraných oblastech	37

6.5 Analýza dopravní infrastruktury.....	39
6.5.1. Analýza silniční infrastruktury.....	39
6.5.2. Analýza železniční infrastruktury.....	41
6.6 Analýza turistických informačních center.....	42
7 SWOT analýza Karpatského národního přírodního parku	42
Závěr.....	44
Seznam použité literatury	47

Seznam graf

Graf 1 – Počet hotelů, motelů, hotelů garni na území Ivano-Frankovského regionu a Královéhradeckého kraje v letech 2012 – 2016	32
Graf 2 – Počet ostatních hromadných ubytovacích zařízení na území Ivano-Frankovského regionu a Královéhradeckého kraje v letech 2012 – 2016.....	32
Graf 3 – Kapacita (počet lůžek) ubytovacích zařízení (hotel, motel, hotel garni) na území Ivano-Frankovského regionu a Královéhradeckého kraje v letech 2012 – 2016 .	34
Graf 4 – Komparace údajů Defertové funkce na území Krkonošského a Karpatského národního parku v letech 2012 – 2016	36

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Obecná charakteristika Krkonošského a Karpatského národního parku.....	27
Tabulka 2 – Klimatické podmínky Krkonošského a Karpatského národního parku	28
Tabulka 3 – Vodní potenciál Krkonošského a Karpatského národního parku	29
Tabulka 4 – Flóra Krkonošského a Karpatského národního parku.....	29
Tabulka 5 – Fauna Krkonošského a Karpatského národního parku	30
Tabulka 6 – Defertová funkce na území Krkonošského a Karpatského národního parku v letech 2012 – 2016	35
Tabulka 7 – Modifikovaný ukazatel intenzity cestovního ruchu na území Krkonošského národního parku v letech 2012 – 2016	36
Tabulka 8 – Návštěva turistického regionu za účelem poznání místní gastronomie	37
Tabulka 9 – Stravovací zařízení města Trutnov a Jaremče	38
Tabulka 10 – Komparace dopravních komunikací I třídy ČR a Ukrajiny	39
Tabulka 11 – Komparace dopravních komunikací II třídy ČR a Ukrajiny	39
Tabulka 12 – Délka silniční infrastruktury Krkonošského a Karpatského národního parku.....	40
Tabulka 13 – Analýza železniční infrastruktury m. Trutnov a Jaremče	41

Úvod

Na úvod bych Vás chtěla seznámit s tím, co mě přivedlo k výběru tématu pro mou bakalářskou práci. Narodila jsem se na Ukrajině, od dětství jsem hodně cestovala územím státu a nejvíc miluji přírodu západní Ukrajiny. Ukrajina má bohaté přírodní předpoklady cestovního ruchu, ale není dost známá jako destinace cestovního ruchu.

Předpokládám, že Karpatský národní přírodní park má velký přírodní potenciál, který ovšem není podpořen infrastrukturou a suprastrukturou pro zdárný rozvoj CR.

Přínosem mojí BP je na základě analýzy potenciálu CR Krkonošského a Karpatského národního parku a jeho komparace navrhnout možnosti rozvoje CR v oblasti Karpatského národního parku.

Pro lepší reprezentaci jsem zvolila metodu komparace potenciálu cestovního ruchu. Vzhledem k tomu, že Karpatský národní park je nejstarším na Ukrajině, zvolila jsem pro komparaci Krkonošský národní park, který je nejstarším na území České republiky.

Krkonošský národní park leží na území Královéhradeckého a Libereckého kraje a částečně zasahuje do Polska. V Královéhradeckém kraji se nachází 65% plochy národního parku, což činí 45 katastrů na území 16 obcí. V Libereckém kraji leží 35% plochy národního parku, což je 29 katastrů na území 13 obcí.

Ve své bakalářské práci jsem se zaměřila na českou část Krkonošského národního parku. Vzhledem k tomu, že větší část národního parku leží v Královéhradeckém kraji, nejvíc jsem se zaměřila na analýzu a komparaci potenciálu cestovního ruchu východní části Krkonošského národního parku a Královéhradeckého kraje.

Cílem této práce je analýza a komparace potenciálu cestovního ruchu vybraných oblastí, přínosem práce je pak návrh možnosti rozvoje CR v nejstarším národním parku Ukrajiny.

V teoretické části jsem popsala základní informace o cestovním ruchu, atraktivitách a potenciálu cestovního ruchu.

Praktická část začíná obecnou charakteristikou území Karpatského a Krkonošského národního parku. Dál pokračuji lokalizačními předpoklady daného regionu, zejména jsem popsala přírodní a kulturně-historické památky, klimatické podmínky.

V praktické části jsem dále provedla analýzu statistických údajů, druhů a kapacity ubytovacích a stravovacích zařízení, turistických informačních center. Analýza statistických údajů byla provedená pomocí dat ČSÚ a Národní statistické služby Ukrajiny. Výsledky výzkumu jsou znázorněné v grafech. Dál je prozkoumaná dopravní infrastruktura.

Bakalářská práce může být poskytnutá správě území národního parku Karpatský.

1 Současný stav problematiky

V současné době na téma méjí bakalářské práce nebyla napsaná žádná závěrečná práce. Ale na podobná témata bylo napsaných několik prací. Jedna z nich byla napsaná na Vysoké škole polytechnické Jihlava v roce 2010 na téma “Krkonošský národní park“ pod vedením pana profesora Jaromíra Ruxe. Další práce byla napsaná v roce 2017 na Jihočeské univerzitě v Českých Budejovicích na téma “Komparace cestovního ruchu v ČR a na Ukrajině“.

Všechny podklady pro zpracování praktické části méjí bakalářské práce jsem čerpala z oficiálních webových stránek ČSÚ, Národní statistické služby Ukrajiny, Krkonošského národního parku a Karpatského národního přírodního parku.

Během zpracování bakalářské práce jsem zjistila, že chybí dostatečný počet zdrojů ohledně statistických údajů ohledně druhu a kapacity stravovacích zařízení v České republice a na Ukrajině. Co se týče ostatních složek potenciálu cestovního ruchu existují spolehlivé podklady, ze kterých lze čerpat informace, ale většina z nich jsou pouze elektronické.

Základními metodami méjí bakalářské práce jsou studium internetových zdrojů a analýza statistických údajů. Ve své bakalářské práci jsem použila další metody: studium literatury, analýzu map a komparace údajů z uvedených zdrojů.

2 Cestovní ruch

V dnešní době se cestovní ruch stal neoddělitelnou součástí průmyslu a životního stylu lidí. Vzhledem k tomu, že cestovní ruch je složitý a mnohooborový sociálně-ekonomický jev, existují různé definice a různá hlediska k jeho charakteristice.

Nejznámější je definice cestovního ruchu podle WTO, která definuje cestovní ruch jako „dočasnou změnu místa pobytu, tj. cestování a přebývání mimo místo trvalého bydliště, ne déle než 1 rok, zpravidla ve volném čase za účelem rekreace, rozvoje poznání a spojení mezi lidmi“ [s. 9, 5].

Podle AIEST (Mezinárodní sdružení expertů cestovního ruchu) cestovní ruch definujeme jako souhrn jevů a vztahů, které vyplývají z cestování nebo pohybu osob, přičemž místo pobytu není místem trvalého bydlení a zaměstnání [s. 9, 5].

F. W. Ogilvie chápe cestovní ruch jako „ekonomický jev, spojený se spotřebou hmotných a nehmotných statků, hrazených z prostředků získaných v místě trvalého bydliště“ [s. 8, 5].

První dvě definice charakterizují cestovní ruch z hlediska pohybu osob a trávení volného času na základě místa pobytu, třetí definice popisuje cestovní ruch z ekonomického hlediska.

Z těchto definic vyplývá, že pro vznik a existence cestovního ruchu je nutné splnění základních podmínek:

- svoboda pohybu;
- volný čas;
- dostatek volných finančních prostředků [s. 13, 5].

Každá definice má svůj smysl, záleží na tom, ze které stránky je zkoumán tento jev a jaké prostředí (ekonomické, politické, sociologické, ekologické, techniko-technologické) popisuje.

Z ekologického hlediska můžeme vymezit cestovní ruch jako jev, který se charakterizuje periodickou návštěvností destinací a má dopad na ekosystémy destinací i zdrojových oblastí.

Pro definice cestovního ruchu ze sociologického hlediska je důležitá stránka uspokojování lidských potřeb (poznání, odpočinek apod.) a rozšíření sociálních i kulturních kontaktů mezi návštěvníky a místními obyvateli [s. 30, 4].

Ve své bakalářské práci se zaměřím na ekonomický, geografický, ekologický přístup k charakteristice cestovního ruchu a jeho předpokladů.

3 Atraktivita cestovního ruchu

Atraktivita cestovního ruchu jsou objekty či události, které mají kulturní a historický význam, přírodní krásu a nabízí možností zábavy a díky svému potenciálu přitahují návštěvníky do destinací.

Podle teorie trhu cestovního ruchu atraktivita jsou primární složkou potenciálu a podle geografie cestovního ruchu jsou zahrnuty do lokalizačních předpokladů.

Z hlediska významu pro cestovní ruch atraktivita se dělí na:

- primární, které díky velké přitažlivosti jsou impulsem při rozhodování o návštěvě destinace. Do této skupiny zahrnujeme jedinečné a originální atraktivity, které mají vysokou kulturní a přírodní hodnotu. Příkladem jsou Tádž Mahal v Indii, Koloseum v Itálii, Český ráj v České republice, ledovcové jezero Siněvir na Ukrajině.
- sekundární, které nejsou základním cílem, ale tvoří doplňkové cíle pro delší pobyt. Sekundární atraktivity se dělí na turistickou suprastrukturu (ubytovací a hostinská zařízení), turistickou infrastrukturu (cestovní kanceláře a agentury, směnárny, sportovně-rekreační zařízení) a všeobecnou infrastrukturu (půjčovna automobilů). Tvoří přínos pro rozšíření nabídky destinace a generace dalších příjmů území.

3.1 Funkce atraktivit cestovního ruchu

Primární funkce atraktivit nesouvisí s cestovním ruchem. Muzeum splňuje vědecko-badatelskou funkci, národní park zajišťuje ochranu přírodního a kulturního dědictví, most – dopravní funkci, kostel – náboženskou funkci.

Sekundární funkce umožňují využití atraktivit destinace v cestovním ruchu a vždy musí respektovat primární funkce. Existují atraktivity, které už nesplňují svou primární funkci a využití v cestovním ruchu se stalo jejich základní funkcí (např. zrušené kláštery, hrady a zámky [s. 19, 17]).

Velký počet zámků a hradů už ztratil svůj původní fortifikační význam a zůstaly pouze jako objekty cestovního ruchu. V dnešní době většina zámků a hradů jsou částečně zrekonstruované a zpřístupněné veřejnosti nebo probíhají opravy. Jsou otevřené pro návštěvu účastníků cestovního ruchu, např. celoročně jsou uskutečňované prohlídky na zámcích Hluboká nad Vltavou, Mníšek pod Brody apod. Jiná část hradů a zámků funguje jako stravovací a ubytovací zařízení pro účastníky cestovního ruchu, např. v zámku Liblice se nachází zámecký hotel, v zámku Nový Světlov jsou umístěny i hotel, i restaurace atd. [19].

Funkce atraktivit, souvisejících s cestovním ruchem, můžeme dělit na:

- poznávací – seznámí s kulturou, historií, prezentuje hodnotu a význam navštíveného objektu (např. muzeum, hrad, rodný dům);

- výchovná – chrání přírodní prostředí a kulturní hodnoty, vytváří respektní vztahy k místní komunitě (např. skanzen, CHKO, národní park);
- osvětová – učí a šíří povědomí o určitém tématu (např. hvězdárna, planetárium, observatorium);
- kulturní – zprostředkovává kulturní zážitek (např. festival, divadlo, filharmonie);
- zábavní – pomáhá příjemně strávit čas, poskytuje zábavu (např. labyrint, lunapark, aquapark, dinopark);
- relaxační – nabízí pasivní a aktivní odpočinek, uvolnění, sportovní aktivity (např. lázně, wellness centra);
- zážitková – tvoří neobvyklé zážitky (např. zážitková gastronomie, zážitková doprava);
- ekonomická – přináší příjmy a vytváří zisk (např. kongresové centrum, výstavy, konference, semináře, workshop);
- marketingová – podporuje značky, propaguje území, vytváří image destinace a dobré vztahy se zákazníkem (např. ecolabelling);
- ubytovací – zajišťuje ubytování pro účastníky cestovního ruchu (např. zámecký penzion Dukovany);
- stravovací – poskytuje stravování pro účastníky cestovního ruchu (např. restaurace v zámku Loučen) [s. 20, 17].

Atraktivita cestovního ruchu mají přímý vliv na rozvoj potenciálu cestovního ruchu.

4 Potenciál cestovního ruchu

Potenciál cestovního ruchu je souhrn předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu v dané destinaci. Do potenciálu cestovního ruchu zahrnujeme vlastní potenciál a další faktory, které ho ovlivňují.

Předpoklady rozvoje cestovního ruchu jsou činitele, ovlivňující rozmístění cestovního ruchu. Z funkčně-chronologického členění podle Mariota existují tři základní skupiny předpokladů rozvoje cestovního ruchu: lokalizační, realizační a selektivní předpoklady.

Lokalizační předpoklady patří k primární nabídce cestovního ruchu a charakterizují atraktivitu cestovního ruchu podle místa jejich umístění, kde se může rozvíjet cestovní ruch. Lokalizační předpoklady členíme na přírodní a kulturně-historické. K přírodním

atraktivitám patří flora, fauna, vodstvo, podnebí, povrch atd. Předmětem zájmu turistů z lokalizačních předpokladů jsou hory, jeskyně, národní parky, lázně, propasti.

Kulturně-historické jsou atraktivity, které vznikly při historickém vývoji destinace a pod vlivem lidské tvořivosti. Mezi zájmy účastníků cestovního ruchu patří muzea, galerie, archeologické lokality, technické památky, sportovní atraktivity a akce. Lokalizační předpoklady mají vliv na sezónnost cestovního ruchu [s. 20, 2].

Realizační předpoklady jsou sekundární nabídkou cestovního ruchu a zabezpečují účast na cestovním ruchu v oblastech s příznivými lokalizačními podmínkami. Tato skupina předpokladů zahrnuje dopravní infrastrukturu, ubytovací a stravovací zařízení, cestovní kanceláře.

Kapacitu materiálně technické základny cestovního ruchu charakterizujeme podle dalších ukazatelů: počet ubytovacích zařízení, počet lůžek, počet lůžkodnů, ukazatelů kvality ubytovacích a stravovacích zařízení, kapacity a kvality dopravní infrastruktury atd.

Selektivní předpoklady vyjadřují způsobilost destinace aktivně i pasivně se podílet na cestovním ruchu. Skupina selektivních předpokladů určuje možnosti dané oblasti přijímat účastníky cestovního ruchu a vytvářet potenciál návštěvníků pro další území. Selektivní předpoklady můžeme členit na objektivní a subjektivní faktory.

Objektivní faktory jsou podmínky, které mají přímý vliv na rozvoj cestovního ruchu v území.

K nim patří:

- politické, které představují politickou situaci území v místním a světovém měřítku (válečné konflikty, teror, násilí, kriminalita, postoje politických stran a možnosti volného pohybu osob);
- ekonomické, které se vyjadřují pomocí hospodářské politiky rozvoje cestovního ruchu (směnitelnost měny, mzdy, kupní síla, podpora podnikání v cestovním ruchu, podíl cestovního ruchu na celkovém HDP);
- demografické (počet a věk obyvatel, míra urbanizace);
- ekologické jsou kvalitou životního prostředí, které jsou ovlivněné masovým rozvojem území a realizují se pomocí zásad trvale udržitelného rozvoje;

- administrativní zahrnují soubor právních předpisů, zákonů a vyhlášek v oblasti cestovního ruchu (nutnost očkování, pasová a vízová kontrola, celní předpisy, limit finančních prostředků na pobyt);
- sociální (životní úroveň, fond volného času);
- materiálně-technické (rozvoj informačních technologií, rezervační systémy, úroveň dopravy, ubytování, stravování, obchod, směnárství) [s. 21, 5].

Subjektivní faktory ovlivňují chování obyvatel pro účast na cestovním ruchu. Rozhodování lidí záleží na sociální, kulturní a profesní úrovni a na řadě psychologických faktorů. Módnost konkrétní destinace a propagace území pro rozhodování návštěvníků má velký význam [2].

4.1 Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura je základní podmínkou realizačních předpokladů. Historicky velká část dopravní infrastruktury byla vybudována pro hospodářské účely a v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu byla rozšířena i pro potřeby turistiky (např. lanovky, lyžařské vleky, cyklostezky atd.).

Dopravní služby v cestovním ruchu jsou služby, které zabezpečují vlastní přepravu účastníků cestovního ruchu spojenou s informací o dopravním spojení, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodejem dopravních cenin, vyřizováním informací apod.

Ve své bakalářské práci se budu zabývat charakteristikou dopravní infrastruktury podle použitého dopravního prostředku. Z hlediska použitého dopravního prostředku můžeme dopravu členit na pozemní (zahrnují silniční a železniční), leteckou, vodní.

Mezi ostatní druhy dopravy z hlediska významu své bakalářské práce řadím leteckou a vodní dopravu. Tyto druhy dopravy mají stejně tak jako doprava silniční a železniční požadavky na infrastrukturu a nabízí svůj sortiment služeb. Vzhledem k tomu, že u mnou komparovaných národních parků není žádné mezinárodní letiště a doprava návštěvníků je možná pouze po silnici nebo po železnici, nebudu se dopravě letecké a vodní hlouběji věnovat.

Komparace dopravních předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu v Krkonošském a Karpatském národním parku bude zaměřená na pozemní dopravu, zejména silniční a železniční.

4.1.1. Silniční doprava

Silniční doprava je přeprava účastníků cestovního ruchu pomocí silničních dopravních prostředků po pozemních komunikacích.

Základní formy silniční dopravy se dělí na:

- hromadná autobusová doprava, kterou provozují dopravní společnosti, cestovní kanceláře s vlastními dopravními prostředky a další podnikatelské subjekty,
- individuální doprava osobními auty,
- taxi [s. 82, 2].

Výhody silniční dopravy jsou dostupnost cílových míst a středisek cestovního ruchu, použitelná pro každého, poměrně rychlá. Nevýhodou jsou nebezpečnost, malá přepravní kapacita, ekologická zátěž území.

Sortiment poskytovaných služeb v silniční dopravě zahrnuje:

- pravidelnou autobusovou dopravu, která se řídí podle předem vyhlášeného jízdního řádu a je vhodná pro individuální cestující,
- nepravidelnou autobusovou dopravu, která se uskutečňuje na základě dohod mezi dopravci a přepravci (např., mezi cestovními kancelářemi a dopravními společnostmi). Je využitelná k domácím a zahraničním zájezdům, transferům apod.,
- přepravu zavazadel,
- další služby, zejména rezervování míst v autobusech, občerstvení, informace, úschovu zavazadel, doprovod a servis zábavy [s. 83, 2].

4.1.2. Železniční doprava

Železniční doprava je přeprava účastníků cestovního ruchu osobními vagony po železnici.

K výhodám železniční dopravy patří: bezpečnost, poměrně malá závislost na přírodních jevech, šetrná k životnímu prostředí, možnost přepravy těžkých nákladních zásilek a nebezpečných nákladů. Nevýhodou je vázanost na jiný druh dopravy a nedostupnost některých středisek.

Sortiment poskytovaných služeb v železniční dopravě zahrnují:

- pravidelnou přepravu, která jezdí v pevném časovém intervalu a slouží pro veřejnost

a účastníky cestovního ruchu. Do pravidelné přepravy patří příměstská doprava, která spojuje hustě umístěné zastávky a má velký pohyb cestujících v okolí velkých měst a městských aglomerací.

- přepravu zvláštními (mimořádnými) vlaky, která je uskutečněna na objednávku a po předchozím souhlasu se železniční společností. Je uskutečněna při vyhlídkových či historických jízдах nebo pro přepravu velkých skupin osob při důležitých akcích celostátního nebo mezinárodního významu [s.79, 2].
- přepravu rekreačními vlaky, např. usměrňování dopravy do konkrétní destinace v období sezónnosti.
- autovlak je určen pro přepravu osobních automobilů, obytných a jiných přívěsů a jejich posádek.
- vlakový hotel je zvláštní vlak, který slouží pro přenocování a pobyt, skládá se z lůžkových a jídelních vozů a vede trasami atraktivních míst cestovního ruchu.
- další služby, k nim patří: poskytování informací, prodej dopravních cenin, přeprava a úschova zavazadel, nosiči zavazadel, ubytovací a stravovací služby apod. [s.80, 2].

4.2 Ubytovací zařízení

Ubytovací zařízení jsou jednotky infrastruktury cestovního ruchu, poskytující pro účastníky cestovního ruchu služby přechodného ubytování mimo místo jejich bydliště.

Podle Ryglové [s. 29, 5] ubytovací zařízení můžeme dělit podle dalších kritérií:

Charakteru zařízení na:

- pevná: hotely, motely, penziony, ubytovny, chatové osady, kempy;
- pohyblivá: lodě, lůžkové vozy, botely.

Časového využití na:

- celoroční (základní fond ubytovacích kapacit);
- dvousezónní (léto, zima);
- jednosezónní (léto nebo zima).

Provozovatelé na:

- zařízení volného cestovního ruchu;
- vázaného CR (chaty, ubytovny, lázeňské léčebny).

Druhu zařízení na:

- hromadná;
- individuální.

Vzhledem k tomu, že na území Krkonošského a Karpatského národního parku nejsou pohyblivá ubytovací zařízení a nemají význam pro cestovní ruch, zaměřím se na definici pevných ubytovacích zařízení.

Největší význam pro cestovní ruch na daném území mají hotely, hotely garni a motely.

- Hotel je ubytovací jednotka, která má minimálně 10 pokojů pro hosty a poskytuje různorodou nabídku požadovaných služeb. Dělí se do 5 tříd od * do ***** a rozsah i kvalita služeb záleží na třídě.
- Hotel garni je ubytovací jednotka stejného typu jako hotel s minimálně 10 pokoji, ale má omezený rozsah stravovacích služeb, nabízí pouze snídani. Člení se do 4 tříd od * do *****.
- Motel je ubytovací jednotka s minimálně 10 pokoji, poskytující přechodné ubytování především pro motoristy s možností parkování vozidel vedle motelu. Nachází se blízko silnic a dálnic a je rozdělen do 4 tříd od * do ****.

Důležitou součástí ubytovacího fondu Národního parku Krkonoše a Karpatský tvoří turistické ubytovny, kempy, penziony.

- Turistická ubytovna je jednoduché ubytovací zařízení s větším počtem lůžek v ubytovacích místnostech. Člení se od * do **.
- Kemp je ubytovací jednotka pro přechodné ubytování hostů ve vlastním zařízení (stan, obytný přívěs atd.) nebo v ubytovacích zařízeních provozovatele (sruby, přenosné buňky, bungalovy). Dělí se do 4 tříd od * do ****.
- Penzion je ubytovací jednotka s nejméně 5 až 20 pokoji, poskytují přechodné ubytování a má omezení rozsahu společenských a doplňkových služeb (absence restaurace, recepce může být mimo ubytovací část). Člení se do 4 tříd od * do ****.

Podle Mylashko O. [30] definice ubytovacích jednotek (hotel, motel, turistická ubytovna, kemp apod.) na Ukrajině jsou stejné jako v České republice. Výjimkou je pojem penzion, který na Ukrajině není běžné používán.

V České republice kategorizace ubytovacích zařízení ze zákona není povinná a záleží na provozovateli. Ubytovací jednotky jsou rozdělené do kategorií od 1 do 5 hvězdiček (* – turist, ** – standart, *** – komfort, **** – first class, ***** – luxus), která je mezinárodně používaná. Kategorizace je vhodná pro porovnání vybavení ubytovacích zařízení a kvality jejich služeb.

Pokud dojde ke změně provozovatele nebo ke zjevným změnám na objektu, hodnocení klasifikace může být automaticky zrušeno. Pokud vyprší doba udělení kategorií, provozovatel už nesmí klasifikaci používat [s. 9-10, 1].

Na Ukrajině oficiální hvězdičkovou klasifikaci mají pouze hotely, které se člení do 5 tříd jako v České republice (od * do *****). Klasifikace ubytovacích zařízení není povinná, ale podle zákona Ukrajiny “O cestovním ruchu” turistické kanceláře smí spolupracovat pouze s certifikovanými ubytovacími zařízeními. Požadavky na materiálně-technické zabezpečení a kvalitu služeb ke každé třídě jsou popsány v dokumentu z roku 2003 “Služby cestovního ruchu. Klasifikace hotelů”.

4.3 Stravovací zařízení

Stravovací zařízení je provozovna, jejíž činnost je spojená s hromadnou výrobou, prodejem a spotřebou jídel a nápojů pro velké skupiny lidí [s. 25, 5].

Pro poskytování stravovacích služeb v cestovním ruchu je důležité splňovat následující podmínky: dodržovat dané hygienické předpisy a mít vybavené sociální příslušenství pro muže a ženy zvlášť (netýká se občerstvení a kiosků).

Dle statistické metodiky EU stravovací zařízení se dělí do dalších kategorií:

- restaurace, jejíž charakteristickou vlastností je prodej pokrmů, spojený se zakoupením nápojů a možností využití různých forem společenské zábavy. Zahrnují restaurace, samoobslužné restaurace (jidelny), rychlé občerstvení a zařízení pro přepravu cestujících.
- bary, jejich činnost spočívá v prodeji nápojů a poskytování společenské

zábavy. Pro tento druh provozoven je možné dodávat výrobky studené kuchyně a cukrářské výrobky. K nim patří bary, noční kluby, pivnice, vinárny, kavárny [s. 17, 26].

Dál jsou definované druhy stravovacích zařízení, které se nachází na území Národního parku Krkonoše a Karpatsky a které jsem hodnotila během komparace realizačních předpokladů národních parků.

- Restaurace je pohostinské zařízení, poskytující služby základního stravování s obsluhou a širokou nabídkou.
- Motorest je pohostinské zařízení blízko silnic a dálnic, zajišťující stravovací služby pro motoristy s možností parkování vozidel.
- Samoobslužná restaurace poskytuje základní a doplňkové stravovací služby se samoobsluhou.
- Bufet a bistro zabezpečují rychlé občerstvení, převážně v nevratných obalech [s.18, 26].
- Denní bar je zařízení s barovým pultem, poskytují občerstvení obslužným způsobem. Podle svého zaměření se dělí na: gril bar, pizzerie, snach bar.
- Noční bar je hostinské zařízení se zábavou a prodejem nápojů i pokrmů formou obsluhy. Důležitá je existence barového pultu a tanečního parketu.
- Vinárna je zaměřená na prodej vína formou obsluhy, ale také podává studené a teplé pokrmy.
- Kavárna je hostinské zařízení s obsluhou, poskytující prodej teplých nápojů, cukrářských výrobků, studených a teplých pokrmů. Pro delší pobyt hostů občas nabízejí denní tisk a mají příznivé vybavení.
- Pivnice je hostinské zařízení s obsluhou, zaměřené na poskytování piva a pokrmů k jeho konzumaci [s. 19, 26].

4.4 Turistická informační centra

Podle asociace turistických informačních center ČR turistické informační centrum je účelové zařízení, které poskytuje komplexní informaci o všech službách, souvisejících s cestovním ruchem, v místě svého působení. Vzhledem k tomu, že informace je poskytována na základě společenské objednávky státní správy a samosprávy, turistické informační centrum definujeme jako veřejnou službu.

Základní cíl turistického informačního centra je uspokojování informačních potřeb účastníka cestovního ruchu a na jeho motivaci k cestování.

Odsud vyplývá první úkol TIC, který spočívá v poskytování potřebné informace zákazníkovi zdarma, navazování příjemného kontaktu, který díky prodlužování pobytu zvyšuje ekonomické přínosy a získání zpětné vazby od návštěvníků.

Mezi doplňkové činnosti TIC můžeme zahrnout poskytování služeb za úplatu, např. prodej upomínkových předmětů, vstupenek, map, průvodcovské služby).

K bezplatným službám turistického informačního centra patří:

- informace o možnostech ubytování a stravování, rezervace ubytování;
- informace o turistických atraktivitách v destinaci a okolí;
- informace o kulturních, sportovních a společenských akcích v místě;
- informace o dopravních spojkách (vlak, autobus, MHD);
- informace o místních obchodech a organizacích;
- poskytování propagačních materiálů (letáky, brožury, prospekty) o území.

Mezi placené služby TIC jsou:

- prodej vstupenek;
- kopírování, tisk;
- internet;
- směnářská činnost;
- prodej jízdenek MHD a vstupenek, map, poštovních známek, fotografických filmů, telefonických karet, suvenýrů;
- průvodcovské služby.

Udržovat a zvyšovat kvalitu i standardy turistických informačních center pomáhá Asociace turistických informačních center České republiky nebo státní příspěvková agentura CzechTourism.

Při zajištění služeb cestovního ruchu, vč. poskytování informačních služeb je důležitá komunikace se zákazníky.

Turistická informační centra a informační služby v cestovním ruchu mají velký vliv na návštěvnost konkrétních míst (přibližuje různorodou nabídku zákazníkům, ovlivňuje rozhodnutí a chování účastníků cestovního ruchu) a na marketing destinace (vytváří a

šíří pozitivní obraz území, přináší cenný přehled o návštěvnicích, propojuje harmonické vztahy mezi stranou nabídky a poptávky), proto jsou důležitou součástí potenciálu cestovního ruchu zejména realizační předpoklady [16].

5 Trvale udržitelný cestovní ruch

V současné době se v cestovním ruchu projevuje hodně neudržitelných faktorů:

- neregulované zvyšování počtu návštěvníků (masový cestovní ruch);
- nárůst infrastruktury cestovního ruchu (neomezený rozvoj nových objektů cestovního ruchu, roztroušená výstavba, využívání rychlých druhů dopravy);
- negativní změny v přírodních i socio-kulturních složkách životního prostředí (odstraňování přírodních překážek, vnímání zemědělství jen jako ekonomický přínos);
- neenvironmentální chování návštěvníků (zvědavost, pocit nadřazenosti, nakupování suvenýrů a hluchost);
- sezónnost produktu cestovního ruchu (koncentrace poptávky v jednom období).

Regulace zaznačených výše nežádoucích dopadů cestovního ruchu na destinace je možná pomocí trvale udržitelného rozvoje cestovního ruchu. Udržitelný cestovní ruch se snaží chránit původní přírodní ekosystémy i místní kulturu a zároveň vytvářet příjmy i přispívat ke zvětšování zaměstnanosti místních obyvatel.

Poprvé pojem „trvale udržitelný rozvoj“ byl použit v roce 1987 ministerskou předsedkyní Norska, paní Gro Harlem Brundtlandovou na jednání světové komise OSN pro životní prostředí a rozvoj [s. 4, 3].

Existuje několik přístupů k vymezení pojmu trvale udržitelný rozvoj. V České republice jsou nejvíc používané definice trvale udržitelného rozvoje podle agentury CzechTourism a podle českého zákona o životním prostředí.

Podle agentury CzechTourism: „Trvale udržitelný rozvoj cestovního ruchu lze definovat jako takový, který zabezpečuje zajištění současných potřeb účastníků cestovního ruchu a přitom pomáhá rozvoji území. S přihlédnutím k šetrnému využívání přírodních a kulturních hodnot vede k dlouhodobé prosperitě dané oblasti.“ [s. 21, 17]

Z hlediska českého zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí: „Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává

možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů“ [s. 32, 22].

Ze všech definic trvale udržitelného rozvoje můžeme říct, že pro trvale udržitelný rozvoj platí zabezpečení současných potřeb účastníků cestovního ruchu a zároveň zachování příležitostí pro budoucí generace a uspokojování jejich vlastních potřeb. Všechny definice trvale udržitelného rozvoje zdůrazňují důležitost rozvoje šetrného a odpovědného cestovního ruchu.

5.1 Principy udržitelného cestovního ruchu

Zabezpečení promyšleného, postupného, kontrolovaného, regulovaného dodržování dlouhodobých cílů je možné pouze pomocí splňování zásadních principů. Řada principů pro trvale udržitelný cestovní ruch je rozdělena do třech skupin: společenské, ekonomické, environmentální.

Společenské principy zahrnují výhody pro místní obyvatele, spoluúčast všech aktérů na cestovním ruchu, plánování rozvoje odpovědného cestovního ruchu, vzdělávání subjektů cestovního ruchu, zabezpečování zdraví a kvality života, dodržování kvalitních pracovních příležitostí, spokojenost návštěvníků a rovnost, vč. mezigenerační rovnosti.

Ekonomické principy představují dosažení ekonomických příjmů pro místní aktéry, zabezpečení růstu životní úrovně místních obyvatel, cílení k ekonomicky životaschopnému cestovnímu ruchu, zejména ekonomickým životaschopným podnikům cestovního ruchu a možnost dostávat stabilní příjmy z cestovního ruchu.

Environmentální principy se projevují v zachování a rozšíření biodiverzity, minimalizování spotřeby přírodních zdrojů, omezování odpadu, akceptování hodnoty zdrojů, ochraně a rozvoje kulturního dědictví, přizpůsobení designu charakteru místa [3].

Harmonické propojení všech principů cestovního ruchu je zálohou splnění cíle trvale udržitelného rozvoje cestovního ruchu v destinaci.

Sledování harmonického vývoje cestovního ruchu v destinaci je možné pomocí konceptu únosné kapacity území. Dle Páskové [4] únosnou kapacitu území můžeme rozdělit na fyzickou, ekologickou, ekonomickou, institucionální, socio-kulturní a psychologickou.

- Fyzicky únosná kapacita se projevuje v maximálním rozvoji, který může lokalita vydržet a zároveň zabránit jejímu fyzickému poškození. Spočítá se podle maximální možné zátěže v podobě počtu návštěvníků. Největší přínos má pro uzavřené území, kde se dá kontrolovat vstup.
- Ekologicky únosná kapacita je maximální turistická zátěž, kterou destinace je schopná přijmout bez trvalých následků, např. zničení počtu určitého živočicha nebo rostlin.
- Ekonomicky únosná kapacita je vztah mezi maximalizací ekonomického přínosu a minimalizací vlivu na kvalitu životního prostředí v destinaci.
- Institucionálně únosná kapacita určuje administrativní připravenost a kvalitu destinačního managementu, např. návštěvnický management, úroveň dotační politiky.
- Socio-kulturně únosná kapacita stanoví úroveň rozvoje cestovního ruchu v destinaci, při jejímž překročení dochází ke změně životního stylu místních až ke ztrátě kulturní identity. Cílem průzkumů je zjistit úroveň návštěvnosti veřejných oblastí tak, aby neohrožoval výkon běžných potřeb místních obyvatel. Průzkumy jsou prováděny pomocí dotazníkového šetření a za ukazatele lze považovat Iritační index nebo Defertovu funkci.
- Psychologicky únosná kapacita zjišťuje spokojenost návštěvníka destinace a úroveň, kdy návštěvník začíná destinaci vnímat jako přelidněnou. Tento ukazatel je subjektivní, protože je spojen s vlastní zkušeností a očekáváním návštěvníka [4].

6 Obecná komparativní charakteristika Národního parku Krkonoše a Národního přírodního parku Karpatský

a) Krkonošský národní park je nejstarší národní park v České republice, který se nachází v severní části České republiky na území Královéhradeckého i Libereckého kraje. V Královéhradeckém kraji leží 65% plochy národního parku, což činí 45 katastrů na území 16 obcí. V Libereckém kraji se nachází 35% plochy národního parku, 29 katastrů na území 13 obcí. Blízko území národního parku Krkonoše jsou obce Turnov v Královéhradeckém kraji a Semily, Jablonec-nad-Nisou v Libereckém kraji. Území národního parku je řízeno Správou území, která sídlí ve Vrchlabí [25].

Na západě Krkonošský národní park hraničí s CHKO Jizerské hory. Hranice je tvořená u obce Kořenov, kde protéká Tesařovský potok. Na severu leží na hranici s Polskem a na polské straně pokračuje v Karkonoski Park Naradowy.

b) Karpatský národní přírodní park je nejstarším národním parkem na Ukrajině, který leží na západě státu na území Ivano-Frankivsk regionu. Do území Karpatského národního přírodního parku zasahují obce: Jaremče, Tatariv, Mykulyčín, Vorokhta a další [29].

V následující tabulce jsou uvedené základní údaje Krkonošského a Karpatského národního přírodního parku.

Tabulka 1 – Obecná charakteristika Krkonošského a Karpatského národního parku

	Krkonošský národní park	Karpatský přírodní národní park
Rok založení	1963	1980
Nejvyšší bod	1603 m (vrchol Sněžky)	2061 m (vrchol Hoverly)
Rozloha	385 km ²	515,7 km ²
Vrcholy	Luční hora (1555m), Medvědín (1235 m), Čertová hora (1021 m)	Brebeneskul (2036 m), Pip-Ivan (2022 m), Gutyn-Tomnatyk (2018 m), Rebra (2001 m)

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [25, 29]

Národní park Krkonoše a Karpatský jsou rozsáhlá chráněná území, která mají ekosystémy převážně nezměněné lidskou činností. Jejich ochrana je zajištěná na státní úrovni a ochrana přírody převažuje nad ostatní činností.

6.1 Komparace přírodních předpokladů území národních parků

6.1.1. Klimatické podmínky

a) Krkonošský národní park má 4 vegetační stupně:

- submontánní (podhorský), který začíná ve výšce 480 až 800 m n. m. V této části národního parku rostou listnaté a smíšené lesy.
- montánní (horský), leží na úrovni 800 až 1200 m n. m, kde potkáme smrkové lesy a horské louky.
- subalpínský je ve výšce 1200 až 1450 m n. m. Tady začínají klečové porosty, rašeliniště a ledovcové kary.
- alpínský leží na úrovni 1450 až 1602 m n. m. Pro tento vegetační stupeň je charakteristická lišejníková, travnatá a kamenitá tundra [25].

b) Karpatský národní přírodní park lze rozdělit podle výškové klimatické zóny:

- 500 až 1250 metrů – mírné a vlhké klima;
- 1250 až 1500 metrů – mírně chladná a velmi vlhká zóna;
- 1500 až 2061 metrů – velmi chladná a velmi vlhká zóna [28].

Tabulka 2 – Klimatické podmínky Krkonošského a Karpatského národního parku

	Krkonošský národní park	Karpatský přírodní národní park
Klima	Oceánský charakter, vlhké, chladné, drsné	Mírně teplé až kontinentální
Nadmořská výška	400 – 1602 m n.m.	500 – 2061 m n.m.
Roční srážky	800 – 1600 mm	800 – 1400 mm
Průměrná roční teplota	0°C až +6°C	+6°C
Hrozby	Laviny (100 horských míst), velká oblačnost, snížená viditelnost	nejsou

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [25, 28]

Z hlediska cestovního ruchu klimatické podmínky Krkonošského národního parku mají hrozby, které při plánování turistických cest je vhodné a důležité respektovat.

Klimatické podmínky na území Karpatského národního parku jsou příznivé a velkých hrozeb nemají, proto z hlediska cestovního ruchu jsou pro danou destinaci přínosem.

6.1.2. Přírodní potenciál

- **Vodstvo**

Tabulka 3 – Vodní potenciál Krkonošského a Karpatského národního parku

	Krkonošský národní park	Karpatský přírodní národní park
Původ vody	Srážkový	Srážkový
Řeky	Jizera, Mumlava, Jizerka, Labe, Bílé Labe, Malé Labe, Úpa	Prut, Černý Čeremoš, Čemygivsky Prutec, Kamyanka, Žonka, Pigy, Yablunytsky Prutec, Gomulec
Vodopády	Pančavský, Labský, Horní Úpský	Probij, Huk
Jezera	Mechové jezírko	Nesamovyté, Maričejka
Prameny minerální vody	nejsou	Hydrogenuhlíčan sodný, nízko minerální hydrogenuhlíčan sodný

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [25, 28]

Díky tomu, že na území Krkonoš a Karpat mají svůj počátek významné horské toky, Krkonošský národní park a Karpatský národní přírodní park jsou důležité pramenné oblasti. Voda na území Krkonošského národního parku odtéká povodím Labe do Severního moře, na území Karpatského národního přírodního parku odtéká řekou Prut do Dunaje.

- **Flóra**

Tabulka 4 – Flóra Krkonošského a Karpatského národního parku

	Krkonošský národní park	Karpatský přírodní národní park
Cévnaté rostliny	1200 druhů	1100 druhů
Mechy	150 druhů	155 druhů

Lišejníky	250 druhů	/
Houby	1000 druhů	748 druhů
Dřeviny	/	70 druhů
Keře	/	110 druhů
Charakteristická flóra	Lesní buk, javor, klen, jasan, ptačí jeřáb, šedá olše	Bučina, habr, javor, bílé palby, obecné a horské borovice, zelená olše

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [25, 28]

Díky významné biogeografické poloze Krkonošských a Karpatských hor území Krkonošského a Karpatského národního parku mají bohatou flóru. Pro druhovou rozmanitost květeny na území národních parků je charakteristické vysoké zastoupení glaciálních reliktních a endemických druhů.

Endemické druhy Krkonošského národního parku jsou zvonek český, bedrník obecný, lomikámen pižmový, ostrice pozdní, chrastavec rolní.

V Karpatském národním přírodním parku je 78 druhů vzácných a ohrožených cévnatých rostlin, uvedených v Červené knize Ukrajiny. K nejvzácnější flóře národního přírodního parku patří Heifelův šafrán, horská arnika, vysokohorský hadřík, orientální rododendron.

• Fauna

Tabulka 5 – Fauna Krkonošského a Karpatského národního parku

	Krkonošský národní park	Karpatský přírodní národní park
Bezobratlé	15000 druhů	10000 druhů
Savci	69 druhů	48 druhů
Ptáci	280 druhů	110 druhů
Ryby	5 druhů	11 druhů
Obojživelníci	11 druhů	10 druhů
Plazi	6 druhů	6 druhů
Netopýři	20 druhů	/
Měkkýši	74 druhů	80 druhů
Společná fauna	Medvěd hnědý, vlk, kočka divoká, rys ostrovid, vydra říční,	

	jelen, hermelín, srnec, divočák.
--	----------------------------------

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [25, 28]

Díky různým formám reliéfu, klimatickým podmínkám a rozmanitosti vysokohorské flóry fauna Krkonošského a Karpatského národního parku má vysokou přírodně-vědeckou hodnotu.

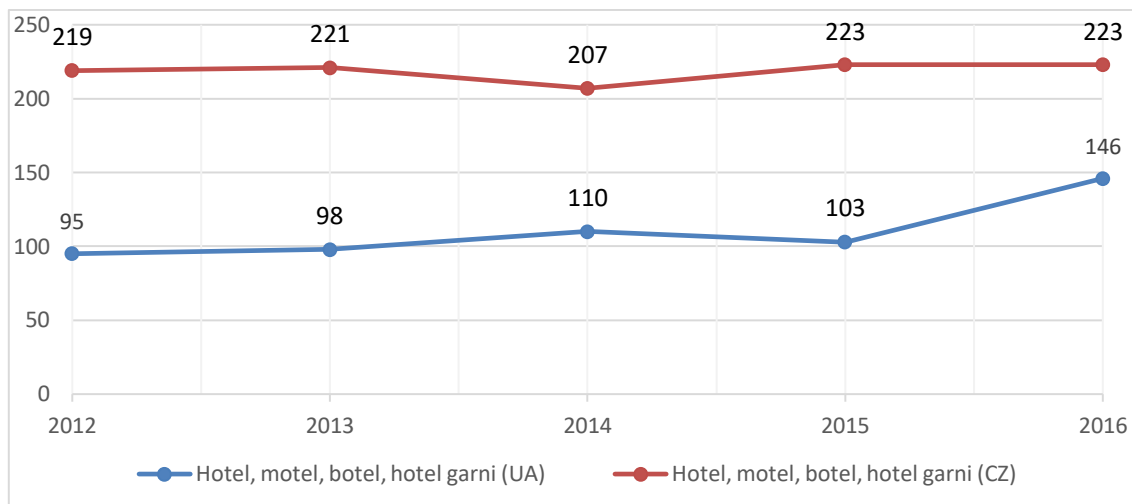
Vzhledem k oficiálně publikovanému přehledu počtu druhů můžeme říct, že na území Krkonošského národního parku existuje 1 300 druhů brouků, z kterých je přes 120 druhů střevlíků, více než 1 000 druhů motýlů, 428 druhů pavouků, 15 druhů sekáčů a 20 druhů vážek. Na území Karpatského národního přírodního parku se nepodařilo předchozí údaje zjistit.

V Červené knize Ukrajiny je zapsáno 32 druhů fauny národního přírodního parku.

6.2 Komparace ubytovacích zařízení ve vybraných oblastech

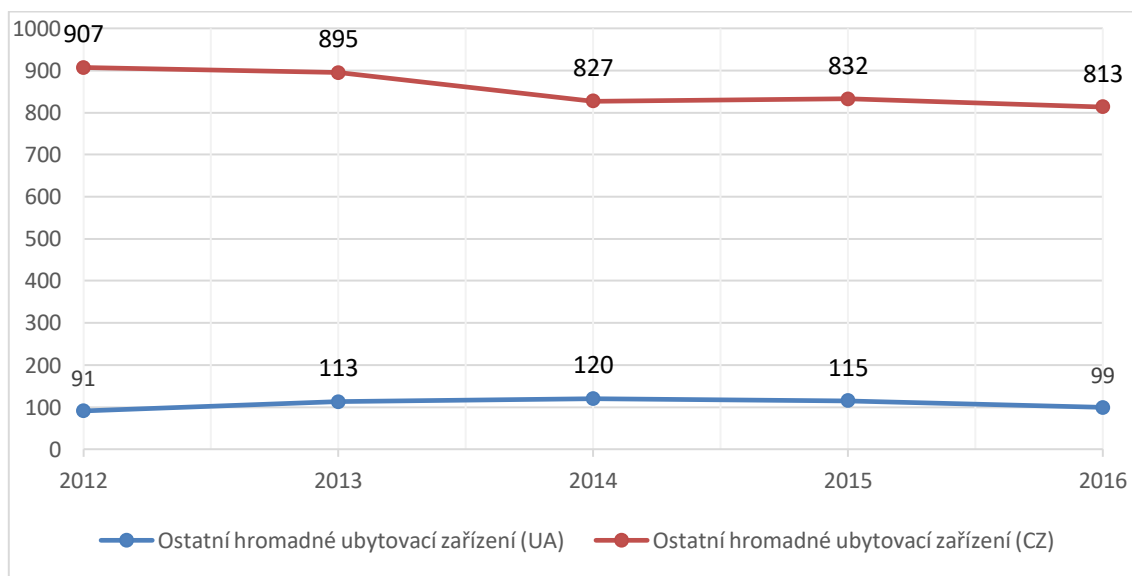
Na základě zadání mojí bakalářské práce byla provedená analýza statistických údajů druhů a kapacity ubytovacích zařízení Královehradeckého kraje a Ivano-Frankovského regionu v letech 2012 – 2016. Analýza byla zaměřená na sledování a porovnání vývoje celkového počtu a kapacity ubytovacích zařízení na území Krkonošského a Karpatského národního parku v období 5 let. V průběhu výzkumu byly zjištěny údaje pro ubytovací jednotky: hotel, motel, hotel, hotel garni a ostatní hromadné ubytovací zařízení (např., hostel, turistická ubytovna, kemp, chatová osada, penziony s léčbou, odpočinkové domy, letní tábory, horské přístřešky). Dál jsou uvedené grafy, znázorňující výsledky analýzy statistických údajů druhů a kapacity ubytovacích zařízení Královehradeckého kraje a Ivano-Frankovského regionu v letech 2012 – 2016.

Graf 1 – Počet hotelů, motelů, hotelů garni na území Ivano-Frankovského regionu a Královéhradeckého kraje v letech 2012 – 2016



Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [7, 8, 9, 10, 11, 13]

Graf 2 – Počet ostatních hromadných ubytovacích zařízení na území Ivano-Frankovského regionu a Královéhradeckého kraje v letech 2012 – 2016



Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [7, 8, 9, 10, 11, 13]

Výše uvedené grafy znázorňují vývoj počtu ubytovacích zařízení, rozdělených podle kategorie ubytovacího zařízení v letech 2012 – 2016 na území Královéhradeckého kraje a Ivano-Frankovského regionu.

Během 5 let se celkový počet hotelů, hotelů garni, motelů a hotelů významně nezměnil. V Královéhradeckém kraji se zvýšil o 4 jednotky a v Ivano-Frankivsk regionu o 11 ÚZ. Při porovnání mezi sebou celkového počtu hotelů, hotelů garni, motelů a hotelů v ČR a

na Ukrajině vidíme, že ubytovacích zařízení tohoto typu v Královéhradeckém kraji je dvakrát více.

Počet hostelů a turistických ubytoven v Královéhradeckém kraji se pomalu snížil o 8 ubytovacích jednotek a v Ivano-Frankivsk regionu se zvýšil o 3 zařízení. Ale vzhledem k tomu, že v roce 2012 v Ivano-Frankivsk regionu byl pouze 1 hostel a v Královéhradeckém kraji 80 hostelů, za 5 let počet ubytovacích jednotek tohoto typu v Královéhradeckém kraji zůstal výrazně větší.

Stejná tendence je také u kempů a chatových osad. Během 5 let celkový počet kempů v Královéhradeckém kraji klesl o 4 jednotky a v Ivano-Frankivsk regionu se zvýšil o 3 jednotky. Ale v roce 2012 v Ivano-Frankivsk regionu nebyly žádné kempy a chatové osady, zatímco v Královéhradeckém kraji jich bylo 68, proto na konci roku 2016 v Ivano-Frankivsk regionu je počet ubytovacích jednotek mnohem větší.

Počet penzionů v Královéhradeckém kraji klesl o 42 jednotek, ale zůstal dost velký, 416 ubytovacích zařízení na konci roku 2016. V Ivano-Frankivsk regionu nejsou ÚZ stejného typu, ale jsou penziony s léčbou.

Pod pojmem penzion s léčbou je indikováno léčebné a preventivní zařízení pro léčbu a rehabilitaci pomocí přírodních faktorů (klima, minerální vody, léčivé bahno, mořské koupání, solární léčba atd.) a v kombinaci s dietní terapií, fyzioterapií, léčbou [6, s. 51].

Počet těchto ubytovacích zařízení se zvýšil o 1, ale zůstal nízký. Na konec roku 2016 penzionů s léčbou byly 4.

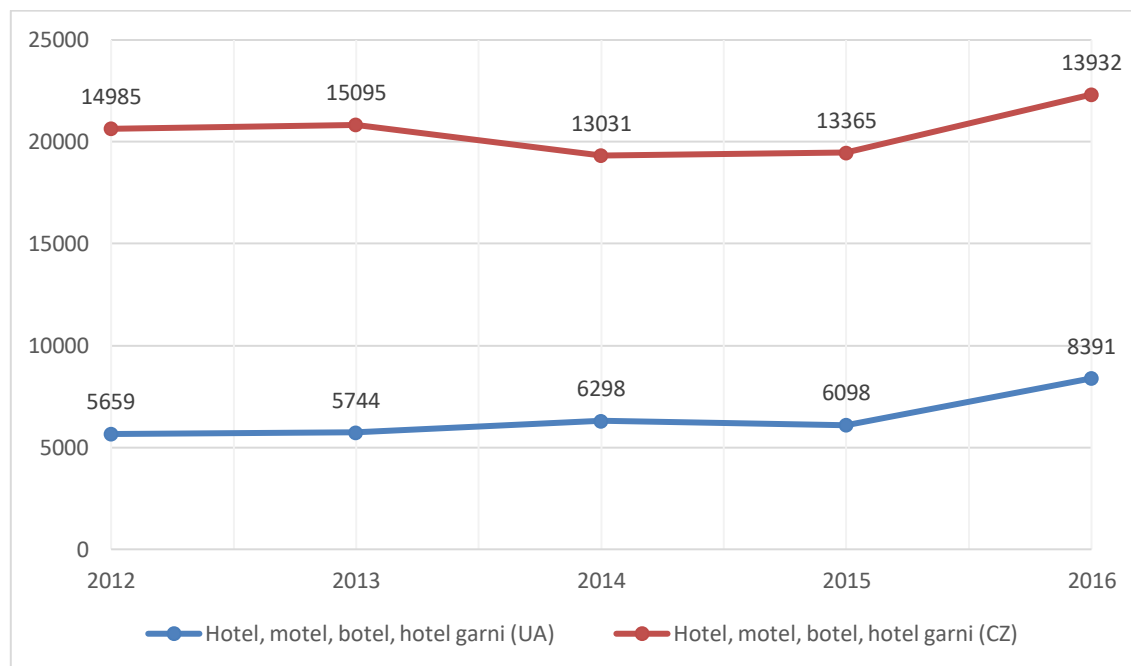
Počet ostatních hromadných ubytovacích zařízení v Královéhradeckém kraji postupně klesal a snížil se o 40 jednotek. V Ivano-Frankivsk regionu tento počet postupně rostl, ale na konci období začal stejně klesat a klesl o 2 jednotky v porovnání s rokem 2012.

Po analýze údajů za období 2012 – 2016 v Královéhradeckém kraji jsem zjistila, že největší počet ubytovacích zařízení byl mezi penziony. Na konci období bylo penzionů 416 jednotek. Středním byl v roce 2016 počet ostatních ubytovacích zařízení (261 jednotka) a hotelů, hotelů garni, motelů, hotelů (223 jednotky). Nejnižším počtem v roce 2016 jsou kempy (64 jednotky).

Po analýze údajů za období 2012 – 2016 v Ivano-Frankivsk regionu jsem zjistila, že největší počet ubytovacích zařízení byl mezi hotely, hotely garni, motely, hotely. Na

konci období bylo 106 zařízení. Středním byl počet ostatních hromadných ubytovacích zařízení (89 jednotek v roce 2016). Nejnižším počtem jsou hostely, kempy a penziony s léčbou (3 – 4 jednotky).

Graf 3 – Kapacita (počet lůžek) ubytovacích zařízení (hotel, motel, hotel, hotel garni) na území Ivano-Frankovského regionu a Královéhradeckého kraje v letech 2012 – 2016



Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [7, 8, 9, 10, 11, 13]

Graf 3 ukazuje komparativní vývoj kapacity (počtu lůžek) ubytovacích zařízení (hotel, motel, hotel, hotel garni) v letech 2012 – 2016 na území Královéhradeckého kraje a Ivano-Frankovského regionu.

Výsledky výzkumu naznačují, že celkový počet ubytovacích zařízení v letech 2012 – 2016 v Královéhradeckém kraje mírně klesl. V Ivano-Frankivsk regionu u některých zařízení mírně klesl, u některých se málo zvýšil, ale výrazně se nezměnil.

Při porovnání údajů v ČR a na Ukrajině vidíme, že počet ubytovacích zařízení na území Krkonošského národního parku je mnohem větší, než na území Karpatského. Velikost území kraje a parku na to nemá vliv, protože rozloha Karpatského národního parku je větší. Důvodem je menší zájem a menší počet návštěvníků v regionu Karpatského národního parku. Karpatský národní přírodní park není dobře známý jako Krkonošský národní park, proto není rozvíjen cestovní ruch v regionu.

6.3 Indikátory udržitelného rozvoje cestovního ruchu

Pro sledování indikátorů udržitelného rozvoje ubytovacích zařízení na území Krkonošského a Karpatského národního parku budeme využívat Defertovu turistickou funkci (index turistické funkce).

Index turistické funkce ukazuje, jak intenzivně se rozvíjí cestovní ruch na daném území. Budeme vypočítat podle vzorce: $T(f) = N \cdot 100 / P$, kde N – kapacita lůžek, P – počet rezidentů.

Údaje mohou nabývat těchto hodnot:

$Tf < 4$ téměř žádná turistická aktivita;

$Tf = 4 - 10$ nevýrazná turistická nevýrazná turistická aktivita nebo je funkce cestovního ruchu rozpuštěna v ostatních funkcích destinace;

$Tf = 10 - 40$ destinace s významnou, avšak ne převažující funkcí cestovního ruchu (v tomto intervalu se nejčastěji nacházejí historický, náboženský/poutní a atrakční destinační typy);

$Tf = 40 - 100$ převážně turistická destinace (v tomto intervalu se nacházejí zejména destinační typy u vodních ploch);

$Tf = 100 - 500$ významná destinace cestovního ruchu (v tomto intervalu se nacházejí rekreační, příhraniční, přírodní, lázeňský a zimní destinační typ);

$T > 500$ hyperturistická destinace [24].

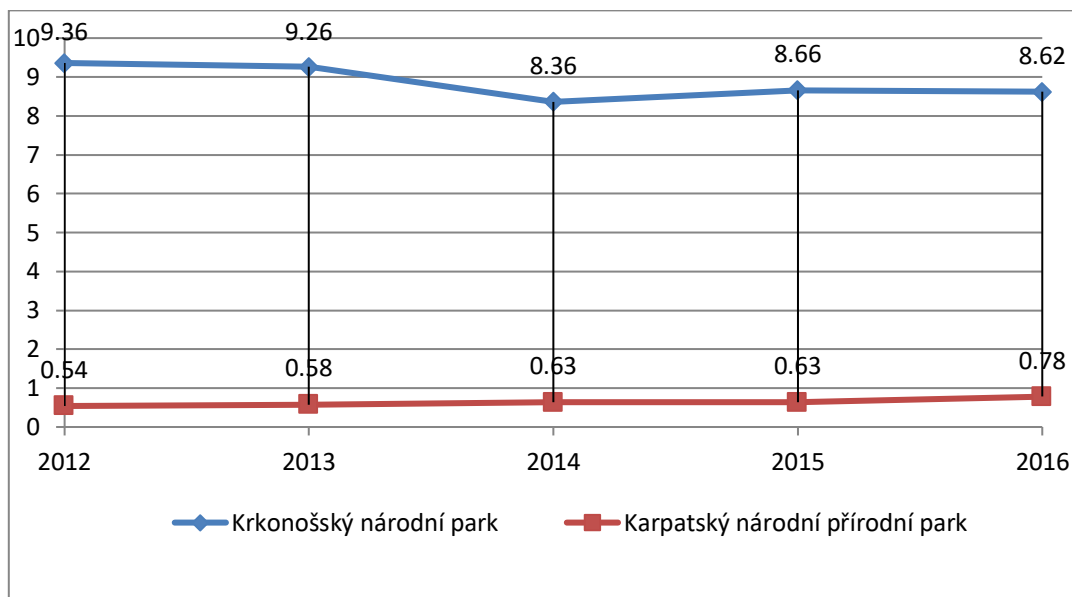
Následující tabulka ukazuje údaje Defertové turistické funkce v období 2012 – 2016 na území Krkonošského národního parku a Karpatského národního přírodního parku.

Tabulka 6 – Defertová funkce na území Krkonošského a Karpatského národního parku v letech 2012 – 2016

	Krkonošský národní park	Karpatský národní přírodní park
2012	9,36	0,54
2013	9,26	0,58
2014	8,36	0,63
2015	8,66	0,63
2016	8,62	0,78

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [7, 8, 9, 10, 11, 13]

Graf 4 – Komparace údajů Defertové funkce na území Krkonošského a Karpatského národního parku v letech 2012 – 2016



Zdroj: vlastní zpracování dle zdrojů [7, 8, 9, 10, 11, 13]

Po analýze získaných dat můžeme vidět, že index turistické funkce na území Karpatského národního parku v období 5 let mírně vzrostl, ale výrazně se neměnil. Pohybuje se v intervalu 0.54 – 0.78, což je menší než 4 a znamená téměř žádnou turistickou aktivitu.

Po analýze získaných dat můžeme vidět, že index turistické funkce na území Krkonošského národního parku v období 5 let mírně vzrostl, ale výrazně se neměnil. Pohybuje se v intervalu 8.36 – 9.36, což je v rozsahu 4 – 10 a znamená nevýraznou turistickou aktivitu.

Dalším modifikovaným ukazatelem Defertovy funkce je intenzita cestovního ruchu, který vypočítáme jako poměr mezi počtem přenocujících turistů a počtem obyvatel destinace: $TI = \text{počet turistů} / \text{počet obyvatel}$. Následující tabulka ukazuje výpočty modifikovaného ukazatele intenzity cestovního ruchu.

Tabulka 7 – Modifikovaný ukazatel intenzity cestovního ruchu na území Krkonošského národního parku v letech 2012 – 2016

2012	2013	2014	2015	2016
6,09	5,81	5,57	6,57	6,83

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [13]

Vzhledem k tomu, že Národní statistická služba Ukrajiny nemá k dispozici údaje ohledně počtu přenočování na území Karpatského národního přírodního parku, modifikovaný ukazatel intenzity cestovního ruchu na území jsem spočítala pouze pro Krkonošský národní park.

Index turistické funkce ukazuje, že aktivita cestovního ruchu na území Krkonošského národního parku je větší než na území Karpatského. Ale vzhledem k tomu, že do této funkce se nezpočítávají jednodenní návštěvníci, kteří také území zatěžují, z hlediska trvale udržitelného cestovního ruchu turistická činnost na obou územích je větší, než údaje Defertovy funkce a modifikace Defertovy funkce ukazují. Což znamená, že při plánování a rozvoji aktivit cestovního ruchu je vhodné dávat pozor i na jednodenní návštěvníky, které stejně zatěžují území a jsou těžko evidovatelní.

6.4 Komparace stravovacích zařízení ve vybraných oblastech

Gastronomie sehrává čím dál tím významnější roli v propagaci destinace cestovního ruchu. Lidé touží po poznání místa, kde tráví svou dovolenou či návštěvu. K poznání neodmyslitelně patří místní historie, architektura, příroda, kultura a v neposlední řadě také místní kuchyně [21].

Uvedené dotazníkové šetření, které bylo provedené v roce 2012, potvrzuje důležitou roli místní kuchyně pro návštěvu destinace.

Tabulka 8 – Návštěva turistického regionu za účelem poznání místní gastronomie

Variety odpovědí	Absolutní četnost	Relativní četnost v %
Ano	484	59
Ne	334	41
Celkem	818	100

Zdroj: (Karásková, 2013)

Silnou skupinu, která potvrdila návštěvu turistického regionu za účelem poznání místní gastronomie, tvořilo 59 % (484) tázaných ve věku od 31 do 40 let [s. 31, 18].

Vzhledem k tomu, že Národní statistická služba Ukrajiny nemá údaje o počtu stravovacích zařízení za období 2012 – 2016, uvedla jsem aktuální údaje o počtu

stravovacích zařízení za rok 2019, které jsem spočítala osobně pomocí googlemaps a není možné sledovat vývoj stravovacích zařízení [14].

Národní statistická služba Ukrajiny odůvodnila absence údajů potíží s počítáním stravovacích jednotek. Stravovací zařízení nemají přísné podmínky provozování činnosti ze strany státu, proto několikrát za rok mohou měnit typ a název zařízení.

Aby komparace výzkumu stravovacích zařízení na území Krkonošského a Karpatského národního parku byla porovnatelná, údaje z ČR jsem taky spočítala za rok 2019 pomocí googlemaps [15].

Vzhledem k tomu, že stravovací zařízení jsem počítala osobně, údaje nejsou uvedené za celý kraj, ale za největší města krajů, které se nacházejí blízko národního parku (Jaremče na Ukrajině a Trutnov v České republice).

Do počtu stravovacích zařízení v městě Jaremče a Trutnov v červenci 2019 jsem zahrnula restaurace, kavárny, bistro, hospody, pizzerie, motorest, bageterie. Ve městě Jaremče jsou 3 specifické stravovací zařízení, které se nazývá Kolyba nebo Sadyba. Ty jsou Kolyba Vedmezha Hora, Kolyba «Krasna Sadyba», Kolyba [14, 15].

Kolyba – stravovací zařízení, kde je obnovena nálada a atmosféra ukrajinské rezidence a návštěvníci si mohou objednat autentická jídla připravená podle starodávných receptů. Je to jedinečná příležitost nejen ochutnat huculskou kuchyni, ale také se vrhnout do atmosféry huculského života. Huculy jsou etnografickou skupinou Ukrajinců žijících v Ukrajinských Karpatech: Ivano-Frankivsk, Černivci a Zakarpatském regionu, která se pochází z 18 století.

Následující tabulka ukazuje komparace údajů stravovacích zařízení ve vybraných oblastech.

Tabulka 9 – Stravovací zařízení města Trutnov a Jaremče

	Trutnov	Jaremče
Celkový počet	50	51
Tradiční kuchyň	17	32
Jednotka na 1 km ²	2,07	2,24

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [14, 15]

Tabulka 9 ukazuje, že počet stravovacích jednotek zaměřených na tradiční kuchyni blízko Karpatského národního přírodního parku (město Jaremče) je o 1,5 krát větší než počet stravovacích jednotek blízko Krkonošského národního parku (město Trutnov). Z celkového počtu ve městě Trutnov ve 14 zařízeních a ve městě Jaremče v 6 zařízeních se nedala zjistit nabídka a zaměřenost pomocí webových stránek.

Statistické údaje ukazují, že je mezi restauracemi města Trutnov význam české kuchyně nízký. Stravovací zařízení aktivně nabízejí asijské stravy a fast food. Ve městě Jaremče je situace naopak jiná, data ukazují, že zaměřenost stravovacích zařízení na tradiční ukrajinské speciality je vysoká a důležitá pro region. V porovnání s městem Trutnov a Jaremče se nachází menší počet zařízení fast food, což je pro destinace velkým přínosem.

6.5 Analýza dopravní infrastruktury

6.5.1. Analýza silniční infrastruktury

Silniční doprava blízko území Krkonošského a Karpatského národního parku je provozovaná pomocí dopravních komunikací mezistátního a regionálního významu. Následující tabulky znázorňují komparaci dopravních komunikací I a II třídy vybraných území podle základních údajů: definice, vlastník, rychlost.

Tabulka 10 – Komparace dopravních komunikací I třídy ČR a Ukrajiny

	Silnice I třídy (ČR)	Dálnice H (Ukrajina)
Definice	Zabezpečují dálkovou, mezistátní a rychlostní dopravu, která je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům	
Vlastník	stát	stát
Rychlost	>80 km/hod	<100 km/hod
Kvalita	/	průměrná úroveň

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [27]

Tabulka 11 – Komparace dopravních komunikací II třídy ČR a Ukrajiny

	Silnice II třídy (ČR)	Silnice P (Ukrajina)
Definice	Má regionální význam a zabezpečují dopravu mezi okresy	
Vlastník	kraj	oblast

Rychlost	<80 km/hod	<60 km/hod
Kvalita	/	poškozený povrch silnice, velké množství jam a odpovídá nízké úrovni kvality

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [27]

Vzhledem k tomu, že silnice blízko Krkonošského a Karpatského národního parku mají přibližně stejné charakteristiky, dá se porovnat celková délka silničních dopravních komunikací a přirovnat silnice I třídy v České republice k silnicím typu H na Ukrajině, silnice II třídy v České republice a silnice typu P na Ukrajině.

Následující tabulka ukazuje, že územím Karpatského národního přírodního parku prochází 45,5 km silnic, ze kterých 2/3 jsou průměrné kvality a 1/3 se nachází ve velmi špatném stavu. Celková délka silnic na území Krkonošského národního parku činí 68,5 km. Kvalitu silničních komunikací blízko Krkonošského národního parku se nepodařilo zjistit [27].

Tabulka 12 – Délka silniční infrastruktury Krkonošského a Karpatského národního parku

	Krkonošský národní park	Karpatský národní přírodní park
Mezistátní	I/10, I/14: 10 km	H-09: 30,9 km
Regionální	II/252, II/286, II/294, II/295, II/296, II/297: 58,5 km	P-24: 14,6 km
Celkem	68,5 km	45,5 km

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [27]

Při porovnání celkové délky dopravních komunikací na území Krkonošského a Karpatského národního parku můžeme říct, že Krkonošský národní park má větší silniční síť. Údaje o stavu silnic blízko Karpatského národního přírodního parku ukazují, že silniční síť na tomto území má špatnou kvalitu, což znamená, že silniční doprava je výhodou pro národní park Krkonoše. Na území Karpatského národního přírodního parku silniční doprava má špatnou dostupnost a brání rozvoji cestovního ruchu v destinaci.

Hlavním problémem pro destinace Karpatského národního přírodního parku je nedostatek peněz z rozpočtu a u těch, kteří jsou přiděleni, je prováděna špatná oprava silnic. Z důvodu nedostatku potřebného vybavení pro výstavbu silnic a omezených

zdrojů není rezerva schopna zlepšit kvalitu většiny lesních cest a opravit je. Navíc není možné provádět výstavbu nových silnic, které jsou na některých místech nezbytně nutné [32].

Pro konkurenceschopnost Karpatského národního přírodního parku v porovnání s Krkonošským národním parkem udržování silnic v dobrém stavu a jejich oprava by se měla stát prioritou pro destinaci.

6.5.2. Analýza železniční infrastruktury

Na území města Trutnov se nachází železniční stanice: Trutnov hlavní nádraží, Trutnov střed, Trutnov zast., Trutnov-Volanov, Trutnov-Poříčí. Ve městě Jaremče se nachází železniční stanice: vlakové nádraží m. Jaremče.

Následující tabulka ukazuje analýzu železniční infrastruktury podle výše uvedených stanic [12, 31].

Tabulka 13 – Analýza železniční infrastruktury m. Trutnov a Jaremče

	Trutnov	Jaremče
Počet stanic	5	1
Bezbarierový přístup	2 – pro zrakové postižené, 2 – do stanice, 1 – na všechna nástupiště	0
Počet přestupů	1 (m. Hradec Králové)	0
Doba přepravy	3 hod	10 hod
Počet zástavek	21	3

Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje [12, 31]

Po analýze železniční dopravy v regionu můžeme říct, že dostupnost a vybavenost železničních zařízení je lepší ve městě Trutnov. Trutnov má 5 stanic, dvě ze kterých jsou vybavené pro zdravotně postižené lidi. Město Jaremče má 1 stanice, která není přístupná pro zdravotně postižené. Z hlediska dostupnosti z hlavního města cesta z Kyiva do Jaremče vlakem trvá dlouho, ale nevyžaduje nutné přestupy a má malý počet zástavek. Výhodou železniční dopravy pro Karpatský národní přírodní park je přímé spojení a nevýhodou je dlouhá doba přepravy.

6.6 Analýza turistických informačních center

Aktuálně v roce 2018 na území Krkonošského národního parku fungovalo 26 informačních center, když Karpatský národní přírodní park měl pouze 1 informační centrum. Když celkovou rozlohu Krkonošského národního parku rozdělíme na počet TIC, dostaneme $385 \text{ km}^2/26 = 14,81 \text{ km}^2$, což znamená, že přibližně na $14,81 \text{ km}^2$ vychází 1 turistické informační centrum. V porovnání s Karpatským národním přírodním parkem 1 TIC připadá až na $515,7 \text{ km}^2$ [23, 29].

Vzhledem k tomu, že rozloha Karpatského národního přírodního parku je větší a počet TIC je mnohem menší, můžeme říct, že v této součásti sekundárního potenciálu Krkonošský národní park má velkou výhodu oproti Karpatskému.

Vidíme, že rozloha národního parku není důvodem menšího počtu TIC. Jedním z důvodů, proč Karpatský národní přírodní park má menší počet TIC než Krkonošský je menší počet druhů a kapacity ubytovacích zařízení. Tento důvod potvrzují statistické údaje počtu a kapacity ubytovacích zařízení (viz. grafy 1, 2, 3). Vliv má rovněž špatná přístupnost a menší počet stezek v Karpatském národním přírodním parku. Vzhledem k tomu, že turistická informační centra poskytují bezplatné služby, je nutné hradit činnost a vybavení pracovišť z veřejného rozpočtu, proto ekonomické hledisko dost ovlivňuje počet a kvalitu TIC v destinaci.

Chtěla bych shrnout, že počet turistických center je přínosem pro Krkonošský národní park a důležitou součástí sekundárního potenciálu území, a aby Karpatský národní přírodní park byl konkurenceschopným, bylo by vhodné zvýšit počet turistických center, což nejenže návštěvníkům poskytne všechny potřebné informace, ale také se zapojí do propagace národního parku.

7 SWOT analýza Karpatského národního přírodního parku

SWOT analýza je jedna z nejpoužívanějších metod pro analýzu prostředí destinace, která přináší zhodnocení vnějších a vnitřních stránek určitého území a znázorňuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby regionu.

Pro účely SWOT analýzy jsem použila převážně statistické údaje Národní statistické služby Ukrajiny.

Silné stránky:

- různé formy reliéfu;
- fauna s vysokou přírodně-vědeckou hodnotou (kočka divoká, rys ostrovid, vydra říční, jelen, hermelín);
- vzácná flora dané lokality (Heifelův šafrán, horská arnika, vysokohorský hadřík, orientální rododendron);
- rozsáhlé přírodní zajímavosti (jezero Nesamovyté, vodopády Probij, Huk);
- vysoký přírodní potenciál pro rozvoj cestovního ruchu v Karpatském národním přírodním parku ve srovnání s Krkonošským národním parkem;
- velký počet stravovacích zařízení, zaměřených na tradiční kuchyni v porovnání s Krkonošským národním parkem;
- dostupnost přímého železničního spojení z hlavního města.

Slabé stránky:

- nedostatečné využití potenciálu Karpatského národního přírodního parku;
- špatná kvalita silniční sítě dopravní infrastruktury;
- nedostatečné vybavení železniční stanice pro bezbarierový přístup;
- v porovnání s Krkonošským národním parkem menší rozvoj infrastruktury ubytovacích zařízení;
- malý počet turistických informačních center.

Příležitosti:

- příznivé klimatické podmínky;
- významná biogeografická poloha;
- léčebné penziony, nabízející možnost využití termálních pramenů;
- možnost celoročního využití potenciálu cestovního ruchu.

Hrozby:

- nízká konkurenceschopnost Karpatského národního přírodního parku;
- nedocení významu přírodního bohatství Karpatského národního přírodního parku;
- nedostatečné financování rozvoje sekundárního potenciálu daného území.

Závěr

Cílem této práce bylo představit čtenářům analýzu a komparaci potenciálu cestovního ruchu vybraných oblastí a návrh možnosti rozvoje CR v nejstarším národním parku Ukrajiny.

Bakalářská práce je řešena formou komparace a pro dosažení stanovených cílů jsem využila metody analýzy statistických údajů, studium internetových zdrojů a analýzy map. Jelikož přesně na téma mojí bakalářské práce v české literatuře není dostatečný počet odborných podkladů, bylo nutné využít široké spektrum dostupných elektronických zdrojů a údaje ze zahraničních portálů, zejména v ukrajinském jazyce.

Tato bakalářská práce z teoretického hlediska sumarizuje poznatky týkající se atraktivit a potenciálu cestovního ruchu.

Aplikační část práce charakterizuje potenciál cestovního ruchu v Krkonošském a Karpatském národním parku a zároveň znázorňuje silné a slabé strany využití předpokladů cestovního ruchu v daných destinacích. Na příkladě Krkonošského národního parku komparace potenciálu cestovního ruchu ukazuje, jak by bylo možné zlepšit a víc využívat realizační předpoklady cestovního ruchu v Karpatském národním přírodním parku.

Po provedení SWOT analýzy jsem zjistila, že z hlediska cestovního ruchu území Karpatského národního přírodního parku má dost velký potenciál, který znázorňují silné stránky, např. fauna s vysokou přírodně-vědeckou hodnotou, vzácná flora dané lokality.

Komparace přírodních předpokladů potvrzuje hypotézu, že Karpatský národní přírodní park má příznivé klimatické podmínky a přírodní atraktivity cestovního ruchu mohou být velkým přínosem pro území Karpatského národního přírodního parku. Ale většímu rozvoji cestovního ruchu v regionu brání slabé stránky, např. špatná kvalita silniční sítě dopravní infrastruktury, nedostatečné vybavení železniční stanice pro bezbarierový přístup, malý počet turistických informačních center.

Slabou stránkou daného území je nedostatek ubytovacích zařízení, které jsou víc orientované na domácí cestovní ruch a nejsou schopné přijmout velký počet zahraničních návštěvníků. Zvýšení počtu zahraničních návštěvníků bude přínosem z hlediska zvýšení příjmu z cestovního ruchu do rozpočtu oblastí, ale zároveň pro Ukrajince to může být nevýhodou. Kvůli větší platební schopnosti zahraničních

návštěvníků cenová dostupnost služeb (např. za ubytování, stravování atd.) se pro Ukrajince sníží (služby cestovního ruchu budou zdražovat, což zmenší počet tuzemských návštěvníků).

Komparace realizačních předpokladů cestovního ruchu a analýza aktuálního stavu ubytovacích, stravovacích zařízení, dopravní infrastruktury a nabídky turistických informačních center ukazuje, že v současné době sekundární potenciál v dané destinaci není dostatečně využíván a zmenšuje konkurenceschopnost území Karpatského národního parku.

Problém nedostatečného rozvoje cestovního ruchu v regionu vidím v nedocení významu přírodního bohatství Karpatského národního přírodního parku ze strany státu a z toho vyplývá další hrozba – nedostatečné financování do rozvoje sekundárního potenciálu daného území.

Z hlediska vnějšího prostředí Karpatského národního přírodního parku je hrozbou politická a bezpečnostní situace na Ukrajině. I když území parku se nachází v nejbezpečnější části státu, celková politická situace má vliv na rozhodování návštěvníků.

Další hrozbou může být vstup na území státu. Vzhledem k tomu, že Ukrajina není v EU, pro návštěvníky území těchto států platí obecně pasové a celní povinnosti. Pro překročení hranice státu občané EU musí projít celní a pasovou kontrolou jedním ze států EU (Polsko, Slovensko, Rumunsko, Maďarsko) a Ukrajinou. Výhodou je možnost cestovat pouze s cestovním pasem a není vyžadována vízová povinnost, pokud doba na území nepřekročí 90 dnů.

Na závěr bych chtěla doporučit zlepšení kvality dopravní infrastruktury, zejména pomocí zlepšení kvality silničních komunikací na území Ivano-Frankovského regionu a Karpatského národního přírodního parku.

Bylo by vhodné zvětšit počet turistických informačních center, aby návštěvníci Karpatského národního přírodního parku mohli dostat potřebné informace v různých lokalitách národního přírodního parku.

Přínosem by bylo zvětšení počtu ubytovacích zařízení, které by byly orientované ne pouze na domácí cestovní ruch, ale aby se zaměřovaly i na zahraniční cestovní ruch.

Zároveň bych doporučila zlepšit kvalitu ubytovacích služeb, aby byla dostatečná pro uspokojování potřeb zahraničních návštěvníků.

Seznam použité literatury

TIŠTĚNÉ ZDROJE

1. ČERNÝ, Jiří, KRUPÍČKA, Jiří. Nový moderní hotel: 2. vydání. 2004. Úvaly: RATIO. ISBN 80-86351-07-6.
2. DROBNÁ, Daniela, MORÁVKOVÁ, Eva. Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost. 2004. Praha: Fortuna. ISBN 80-7168-901-7.
3. PACHROVÁ, Stanislava. Trvale udržitelný cestovní ruch. Jihlava, 2011. Studijní materiál. Vysoká škola polytechnická Jihlava.
4. PÁSKOVÁ, Martina. Udržitelnost cestovního ruchu. 2014. Hradec Králové: GAUDEAMUS. ISBN 978-80-7435-329-1.
5. RYGLOVÁ, Kateřina. Cestovní ruch (soubor studijních materiál). 2007. Ostrava: KEY Publishing s.r.o. ISBN 978-80-87071-44-1.
6. БІЛЮДІД, І. К. Словник української мови: в 11 тт. / АН УРСР. Інститут мовознавства. Т. 9. Київ: Наукова думка, 1980.
7. СЕНИК, О.О а Т.Л ВІНОГРАДОВА. ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ: Туристична діяльність в Україні у 2015 році. Вих. № 120/0/05.4вн-16 від 04. 05. 2016. Київ: ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ, 2016.
8. СЕНИК, О.О а Т.Л ВІНОГРАДОВА. ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ: Туристична діяльність в Україні у 2014 році. Вих. № 05.4-103/218-15 від 30. 04. 2015. Київ: ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ, 2015.
9. СЕНИК, О.О а Т.Л ВІНОГРАДОВА. ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ: Туристична діяльність в Україні у 2016 році. Вих. № 196/0/05.4вн-17 від 05. 05. 2017. Київ: ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ, 2017.
10. СЕНИК, О.О а Т.Л ВІНОГРАДОВА. ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ: Туристична діяльність в Україні у 2012 році. Київ: ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ, 2013.

11. СЕНИК, О.О а Т.Л ВИНОГРАДОВА. ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ: Туристична діяльність в Україні у 2013 році. Київ: ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ, 2014.

ELEKTRONICKÉ ZDROJE

12. České dráhy. Národní dopravce: Stanice. České dráhy. Národní dopravce: Stanice [online]. © České dráhy, a.s., 2016 [cit. 2019-09-12]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/stanice/>

13. Český statistický úřad: Vlastní výběr. Sestavení vlastní tabulky. Český statistický úřad: Vlastní výběr. Sestavení vlastní tabulky [online]. Praha: Český statistický úřad, 2019 [cit. 2019-09-12]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=uziv-dotaz#>

14. Google.maps: Restaurace Jaremče. Google.maps: Restaurace Jaremče [online]. Google, 2019 [cit. 2019-09-12]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/search/restaurace+near+Jaremcze,+Ivano-Frankivsk+Oblast/@48.4509092,24.5361795,14z/data=!3m1!4b1>

15. Google.maps: Restaurace Trutnov. Google.maps: Restaurace Trutnov [online]. Google, 2019 [cit. 2019-09 12]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/search/restaurace+trutnov/@50.572709,15.8881917,13z/data=!3m1!4b1>

16. HRYCHOVÁ, Tereza. Role informačního centra v marketingu destinace cestovního ruchu [online]. Praha, 2012 [cit. 2020-02-02]. Dostupné z: https://digilib.k.utb.cz/bitstream/handle/10563/7510/stratilov%C3%A1_2008_bp.pdf?se Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze. Vedoucí práce Ing. Radka Johnová, Ph.D.

17. JAROLÍMKOVÁ, Liběna. Atraktivita a produkty cestovního ruchu [online]. Praha: University Books, 2017 [cit. 2020-02-02]. ISBN 978-80-906926-2-6. Dostupné z: <https://kcr.vse.cz/wp-content/uploads/page/319/Atraktivita-a-produkty-cestovn%C3%ADho-ruchu.pdf>

18. KARÁSKOVÁ, Taťána. REGIONÁLNÍ GASTRONOMIE JAKO NÁSTROJ CESTOVNÍHO RUCHU [online]. Opava, 2013 [cit. 2019-09-12]. Dostupné z:

<https://aak.slu.cz/pdfs/aak/2013/02/03.pdf>. Akademický výzkum. Slezská univerzita. Obchodně podnikatelská fakulta.

19. Kudy z nudy. cz [online]. Praha: CzechTourism, 2020 [cit. 2020-03-03]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/>

20. MAREČKOVÁ, Eva. Spotřebitelský segment LOHAS v rámci udržitelného cestovního ruchu [online]. Olomouc, 2014 [cit. 2020-02-02]. Dostupné z: https://theses.cz/id/xs9kni/diplomov_prce.pdf?lang=en. Magisterská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

21. MICHLOVÁ, Bc. Markéta. Ochutnejte Českou republiku ! - Kampaň CzechTourism - Czech Specials [online]. Praha, 2011 [cit. 2019-09-12]. Dostupné z: https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/37021/BPTX_0_0_0_272404_0_101133.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Bakalářská práce. Karlova univerzita. Fakulta sociálních věd. Vedoucí práce PhDr. Nora Dolanská, MBA.

22. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Destinační management a vytváření produktů v cestovním ruchu: cestovní ruch, udržitelný rozvoj a životní prostředí [online]. Praha, 2006 [cit. 2020-02-02]. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/cc80193b-e4e8-4694-8a65-728df70a5fd8/GetFile14_2.pdf. Skripta. Institut obchodu a cestovního ruchu.

23. Oficiální turistické stránky Krkonoš: Turistická informační centra [online]. Sitour CR, s.r.o.: ©2009 [cit. 2019-09-05]. Dostupné z: <http://www.krkonose.eu/cs/infrastruktura/turinfocentra%20TIC.cz>

24. RAŠOVSKÁ, Tereza. Analýza potenciálu cestovního ruchu v mikroregionu Velkomeziříčsko-Bítešsko [online]. Brno, 2016 [cit. 2019-09-12]. Bakalářská práce. MENDELOVA UNIVERZITA V BRNĚ Fakulta regionálního rozvoje a mezinárodních studií.

Vedoucí práce PhDr. Dana Hübelová, Ph.D. Dostupné z: https://theses.cz/id/48pu7k/za_verecna_prace.pdf?info=1;isshlret=POU%3B;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3Dpou%26start%3D2

25. Správa Krkonošského národního parku: Úvod. Správa Krkonošského národního parku: Úvod [online]. Vrchlabí: Správa KRMAP, 2010 [cit. 2020-02-13]. Dostupné z: <https://www.krnap.cz/>
26. STRATILOVÁ, Zuzana. Stravovací zařízení v cestovním ruchu [online]. Zlín, 2008 [cit. 2020-02-02]. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Vedoucí práce Doc. Ing. Jan Hrabě, Ph.D.
27. Автострада: Актуальное состояние дорог. Автострада: Актуальное состояние дорог [online]. © 2019 Автострада – актуальное состояние дорожного покрытия трасс Украины [cit. 2019-09-08]. Dostupné z: autostrada.info
28. Карпатський Національний природний парк: Загальні відомості. Карпатський Національний природний парк: Загальні відомості [online]. Яремче: INFOTOUR, 2020, 2007-2020 [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <http://www.yaremcha.com.ua/knpp.html#kl>
29. Карпатський національний природний парк: Контакти. Карпатський національний природний парк: Контакти [online]. Яремче: Карпатський національний природний парк, 2014 [cit. 2019-09-12]. Dostupné z: <http://cnnp.if.ua/en/contacts>
30. МИЛАШКО, О. Г. СТАТИСТИКА ТУРИЗМУ [online]. Одеса, 2010 [cit. 2020-02-03]. Dostupné z: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1525/3/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0%20%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC%D1%83.pdf>. Навчальний посібник. ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ.
31. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [online]. Київ, 2012 [cit. 2019-09-06]. Dostupné z: <https://www.uz.gov.ua/>
32. РИБАК, Микола. КАРПАТСЬКИЙ БІОСФЕРНИЙ ЗАПОВІДНИК: Утримання доріг в належному стані та їх ремонт є пріоритетом для заповідника. КАРПАТСЬКИЙ БІОСФЕРНИЙ ЗАПОВІДНИК: Утримання доріг в належному стані та їх ремонт є пріоритетом для заповідника [online]. КАРПАТСЬКИЙ

БІОСФЕРНИЙ ЗАПОВІДНИК, 2018 [cit. 2019-09-12]. Dostupné z:
<http://cbr.nature.org.ua/news/2018/r2.htm>