

# LOKALIZACE V CESTOVNÍM RUCHU

**Jaroslav Macháček**

*Posuzování lokalizace v cestovním ruchu se soustřeďuje především na co nejvíce efektivní rozmístění jeho kapacit, s ohledem na dispozice územních celků. V rámci základní teoretické typologie se takto chápaná lokalizace nejvíce blíží „předurčené zdrojové lokalizaci“.*

*V případě umísťování zařízení a aktivit cestovního ruchu (CR) do území nicméně předpokládáme vyvážené zastoupení všech pěti hlavních typů lokalizační analýzy, které představuje: lokalizace „firemní“, při níž jsou určující efekty, plynoucí z vhodné volby území, na straně hospodářského subjektu; lokalizace regionální, kdy se posuzuje umístění funkcí, činností a objektů z hlediska potřeb, zájmů a dispozic příslušného území; již zmíněná lokalizace zdrojová, založená na využití existujících či dosažitelných předpokladů pro dané záměry v konkrétních územích; lokalizace kapacitní, kdy se jedna či více množin relativně stejnorodých jednotek (i finančních) rozděluje do územních podmnožin nebo podstupuje územní transformaci; lokalizace systémová (s vertikálními i horizontálními strukturami), kdy se pro různé prvky a struktury systému hledá co nejvhodnější územní rozmístění, při kombinování principů firemní a regionální lokalizace. (Více viz Macháček, 1997)*

Připomínáme všechny hlavní součásti typologie lokalizace proto, že každá z nich má pro vývoj cestovního ruchu v daném území nezanedbatelnou váhu.

Uvažujeme-li o firemní lokalizaci, připouštíme možnost, že některé hospodářské subjekty podnikající ve sféře CR budou prosazovat své záměry s omezeným zřetelem na okolní území a často i na trvání zdroje cestovního ruchu v potřebné kvalitě. Na druhé straně může nedostatečná znalost lokalizačních faktorů a kritérií aplikovaných v zájmu firmy, přivést tyto subjekty do hospodářských potíží. (Jedním z velkého množství příkladů může být elementární srovnání rozsahu produkční kapacity a rozsahem efektivní regionální tržní zóny, pokud není „produkt“ nabízen převážně vnější klientele.)

Faktory, metody a kritéria lokalizace firemního typu a přístupy konkrétních sub-

jektů k ní tvoří rozsáhlé odborné pole (např. Maier, G. – Tödtling, F., 1997 nebo Dicken, P. – Lloyd, P., 1990). I když se již od doby, kdy Alfred Weber publikoval na počátku tohoto století své práce, aplikuje soustava lokalizačních faktorů rozlišovaných na všeobecné (dále členěné na regionální a aglomerační) a na speciální, jednotlivé obory ekonomické činnosti si v průběhu doby vyvinuly velmi specifikované systémy lokalizační analýzy (viz např. Herzog, Jr., H. W. – Schlettmann, A. M., 1991), což se vztahuje i na cestovní ruch.

Lokalizační analýza bez determinace probíhá obvykle na třech stupních, podle rozměrů územních celků:

- Region (různého rozsahu)
- Sídlo či k němu nebo jinému nodálnímu prvku příslušející území
- Lokalita (konkrétní místo – katastrální jednotka apod.).

Z hlediska CR je nejsnadnější volba na regionální úrovni, vcelku snadný bývá i výběr na úrovni sídla, avšak značně obtížné může být srovnávání při lokalizaci na úrovni místa. Rozhodující nejsou jenom ceny pozemků a objektů či jejich poloha. Značný význam má množství dalších faktorů, které ovlivňují územní rozvoj. Tyto faktory je možno rozdělit na:

- faktory územní (geologické a hydrologické podmínky, přípustné funkční využití území, míra stability územního systému, přístupové možnosti),
- faktory ekonomické (ekonomická síla a prosperita, investiční záměry v území, infrastruktura),
- faktory ekologické (úroveň životního prostředí, podmínky ochrany přírody, územní systémy ekologické stability, přítomnost rizikových látek a kontaminantů),

- faktory sociální (demografická struktura a vývoj obyvatelstva, sociální prostředí, ovlivňující vztah k zamýšlené lokalizaci, představy veřejnosti o budoucím využití místa) a
- faktory kulturní (existence či možnosti estetických degradací a vizuálních interuzí, místně významné kulturně historické faktory, charakter místa z hlediska lokální a regionální identity).

Tyto faktory většinou analyzuje a koncipuje územní plánování a jeho nejvýznamnější nástroj územně plánovací dokumentace.

Zcela zásadní význam má pro projekty a aktivity cestovního ruchu lokalizace regionální, při níž vedle ochrany přírody a krajiny i vlivů na kulturně historické dědictví místního i nadmístního významu je v popředí pozornosti vyvažování zájmů mezi subjekty zainteresovanými na lokalizaci (více viz Macháček, J., 1997).

Bereme-li v běžné lokalizační situaci v úvahu hlavní zainteresované subjekty, nelze opomenout jejich následující kategorie: firmy – podnikatelské subjekty, hospodářské organizace (působící nejen ve sféře cestovního ruchu); obecná veřejnost; místní veřejnost; specifické skupiny místní veřejnosti (např. populace v postproduktivním věku, drobní podnikatelé atd.); veřejná správa; zájmové (profesní neziskové, „NGO“) organizace, kterou jsou, ale nemusí být, místně vázány; specifické vnější subjekty (vojenské orgány, zahraniční investoři a další).

Při posuzování významnějších lokalizačních záměrů ve sféře cestovního ruchu mohou všechny tyto kategorie zainteresovaných subjektů uplatňovat své zájmy. Za „Učebnicovou“ ukázkou takovéto situace byl kupříkladu proslulý spor o investiční záměr „Rajchětov“. (Výstavba zábavního areálu na Novobystřicku) u něhož se zájmová různorodost a protichůdnost stala těžištěm projednávání daného projektu.

Připomeňme však, že i podle „objektivních“ kritérií regionální lokalizace lze podobný projekt považovat za velmi problematický, pokud jako v připomenutém případě přináší: Nepřiměřený velikostní zásah – vzhledem k charakteru území – do pozemní i podzemní povahy terénu; nadměrné zvýšení příkonové kapacity rozvodných sítí; vyvolané investice a nároky na plochy související s rozšířenou dopravou – v pohybu i v klidu; na straně zahraničního investora jednoznačnou preferenci zahraniční nabídky zdrojů a vstupů před nabídkou domácích; nevhodné změny distri-

bučních a zásobovacích režimů v území; transfery téměř všech výnosů z růstu mimo region; značné náklady plynoucí z relativního přetížení únosné kapacity regionu (mj. nedostatek pracovních sil v potřebné struktuře); náklady vyvolané vázaností prostředků místního rozpočtu; řadu možných nežádoucích environmentálních dopadů (mezi nimi změnu režimu podzemních vod, změnu mikroklimatu, destabilizaci ekosystémů, úbytek druhů, nárůst úrovně znečištění a hlukové expozice).

Analýza užitek a nákladů (cost benefit analysis – CBA) či jiné vyhodnocovací postupy přirozeně upozorní v takovémto případě i na možné pozitivní vlivy a externalitu, spojované mimo jiné s případnou kultivací některých krajinných úseků, (pokud jde o environmentální hledisko), s novými pracovními příležitostmi, s využíváním existujících a vyvolaných regionálních dodavatelských kapacit, se zkvalitněním inženýrských sítí a komunikací, avšak především se zvyšováním příjmů z cestovního ruchu, přinášejících vyšší koupěschopnou poptávku i vyšší výnosy z poplatků a daní směřující do rozpočtu místní správy; příjmy z pronájmu pozemků, objektů a zařízení, vyvolané vytvářením příslušného „integračního rekreačního centra“; výnosy z případných narůstajících kapacit hmotné produkce, služeb a obchodních aktivit v regionu.

V rámci CBA, při zvažování nákladů a přínosů konkrétního velkého projektu, jako je kupříkladu výše zmíněný projekt Rajchětov, jsou možné přínosy často zatíženy vysokým stupněm nejistoty či mají povahu předběžných hypotéz, jejichž realizace je podmiňována množstvím dosud nenaplněných podmínek a provázena pravděpodobnými vysokými náklady a újmami v mimoekonomické, avšak také v ekonomické sféře, jak výše naznačuje výčet problematických stránek.

Samostatný aspekt tvoří impakt turistického ruchu na lokální komunity, projevující se mimo jiné v postojích jedinců a skupin k vnějším subjektům a vlivům, změnami vztahů uvnitř těchto komunit, možnou destabilizací vnitřních sociálních struktur, mající i dlouhodobější ekonomické a socio-psychické následky. Negativní a pozitivní dopady větších komerčních projektů na místní komunity by měla především analyzovat veřejná správa. Reflexi umožňuje zejména program rozvoje obce a územní plán obce. Také v průběhu územního řízení je možno uplatňovat sta-

noviska dotčených orgánů státní správy a připomínky veřejnosti. Nefungují-li dobře tyto mechanismy je problémem adaptace záležitosti obyvatel samotných. Cestovní ruch je z tohoto hlediska velmi exponovaným sektorem. Velmi účinným prostředkem napomáhajícím této adaptaci je systém EIA, pokud jej projekty podstupují. Zkušenosti ukazují, že realizace EIA přináší v tomto smyslu nedocenitelné výhody a že její využívání ve sféře cestovního ruchu by se mělo rozšířit i na akce a projekty, které nejsou součástí výčtu obligatorních případů specifikovaných v přílohách příslušného zákona. (Doposud zákon ČNR č. 244/1992 Sb.).

V souvislosti s „regionálním“ typem lokalizace připomínáme uvedené okolnosti proto, že i mnohé další projekty cestovního ruchu budou trvale určitou výzvou, mezi nimi také projekt „Cesta po hradech a zámcích ve střední Evropě“, podporovaný mezinárodním podnikatelským konsorciem a připravovaný v širším evropském kontextu. Tento projekt vyvolává u zainteresovaných stran značná očekávání a vyznačuje se dobrými předpoklady pro realizaci. Nicméně ani jako celek ani v případě dílčích akcí se nevyhne některým z připomínaných problémů. Významné problematické územní změny mohou však přinést i méně rozsáhlé projekty cestovního ruchu.

Výše se jako forma nejbližšího pojetí lokalizace uplatněného v předkládaném dokumentu uváděla lokalizace „zdrojová“. Vychází se z předpokladu, že určité vlastnosti či prvky územních celků jsou využitelnými zdroji pro daný sektor činností (cestovní ruch). Lokalizační rozhodování a chování v tomto sektoru se bude od prostorového rozmístění těchto zdrojů odvozovat.

Takovýto předpoklad je vystaven možnému omezení nejméně v následujících šesti zásadních ohledech:

Prvním je častá polyfunkčnost území, kdy využití území dominují jiné funkce než je CR, který za této situace může územní zdroje využívat buď pouze částečně nebo je nevyužívá vůbec (např. některé první zóny národních parků). Konkurenční funkce mohou také tyto zdroje částečně či úplně paralyzovat, buď změnami prostředí nepříznivými rozvoji cestovního ruchu (např. dřívě některá průmyslová centra v severních či západních Čechách – Kadaň, Žatec a další), nebo tím, že tyto zdroje přímo poškozují či degradují – zejména nevhodnými změnami v ochranných pás-

mech a neadekvátním přetvářením navazujícího území).

Druhým omezením může být nedostatek prostředků podmiňujících technické vstupy, potřebné změny v území a jeho vybavenost (např. určitým prahovým objemem investic), které by využívání území pro dané účely CR umožnily.

Dalším možným omezením je nedostatečná identifikace či nedocení skutečného potenciálu cestovního ruchu v daném území, což se s výjimkou tradičně a intenzivně turisticky využívaných regionů a lokalit vztahuje na zanedbatelné množství územních celků a sídel.

Čtvrté časté omezení představuje nízká návštěvnická poptávka, nižší v porovnání s uvažovaným potenciálem zdroje. Toto omezení může nastat v důsledku nedostatečného šíření informací (což je však faktor, který se často přeceňuje) nebo v důsledku konkurence jiných zdrojů, které nejenže kapacitně odčerpávají poptávku, avšak z hlediska atraktivity původně sledovaného zdroje nepříznivě působí na kvalitativní kritéria a „prioritní image“ na straně poptávky: Kupříkladu míra preference zahraniční návštěvnosti, nejen v případě Pražské památkové rezervace, ale i dalších návštěvnických dominant, jako je oblast západočeských lázní (s odhlédnutím od lázeňské funkce samé) nebo Český Krumlov a okolí či Kutná Hora je mnohem vyšší než by odpovídalo rozdílům v kulturně – historických, estetických, přírodních a rekreačních hodnotách v porovnání s destinacemi jako je například Tábor či Pelhřimov.

Pátým omezujícím faktorem je poloha a s ní související dopravní dostupnost zdroje, která může míru jeho využívání relativně více či méně snížit pod úroveň přiměřené intenzity (kupříkladu Jičín či Broumov) nebo naopak míru zájmu více stimulovat (např. Dobříš či Mělník).

Konečně v okruhu limitujících okolností se mohou vyskytnout i „antilokalizační“ podmínky v daném území, kdy turistický ruch je jako aktivita a funkce neslučitelný s převládajícím trvalým způsobem využívání území. Tyto případy mohou nastat u speciálně chráněných území (části národních parků, unikátní geneticky a vědecky významná biocentra nadregionálního významu, pro vědecké účely využívané archeologické rezervace apod.).

Navzdory popsáním omezením je zdrojová lokalizace klíčovou složkou regionální analýzy cestovního ruchu a východiskem dlouhodobé strategie vytváření je-

ho územních struktur. Nelze však pominout možnosti, že součástí těchto struktur jsou či se stanou i lokality, jejichž zdrojový význam byl či je podle kritérií používaných pro CR pouze latentní (např. dřívější průmyslové areály) nebo „objektivně“ nízký (lokality mimo tradiční zájmová území cestovního ruchu) až zanedbatelný (území zcela postrádají prvky atraktivity pro soudobý cestovní ruch).

Lokality, které jsou latentním zdrojem, se z hlediska využití posuzují v širším územním a ekonomickém kontextu. Jejich „aktivace“ bývá mnohdy velmi zdařilá. Případů v zahraničí, které demonstrují podobné možnosti, je mnoho. Připomeňme si jako příklady alespoň světově proslulou turisticky zaměřenou transformaci původně průmyslových lokalit a objektů v centru starého Manchesteru, Albert Dock v pobřežní zóně v Liverpoolu, přestavbu dřívější průmyslové zóny v Tampere, přeměnu původního potravinářského tržiště Victoria Building v jednu z turisticky nejvyhledávanějších památek (současně sloužící kultivovanému typu komerce) v Sydney, dříve pro přístavní provoz využívané části nábřeží Bund v Šanghaji, přetvořené ve středisko cestovního ruchu ve městě (především úpravou unikátní parkové promenády) nebo úpravy několika sektorů Victoria and Albert Waterfront v Kapuském Městě do takové podoby, že dnes patří mezi turisticky nejvyhledávanější atraktivity v celé Cape Province v Jižní Africe.

Pole pro využití uvedených i dalších podobných podnětů je v Česku velmi široké. Máme mimo jiné na zřeteli dnes již nevyužívané, avšak pro turistické účely adaptovatelné objekty a lokality v těžebních areálech i centrech hutní výroby a těžkého průmyslu (Ostrava, Karviná, Příbram, Sokolov, Kladno a další místa), některých odvětví spotřebního průmyslu, zařízení v zemědělských areálech a v dalších, dříve produkčních, lokalitách. Možnosti vytváření tohoto typu zdrojů cestovního ruchu jsou v Česku rozsáhlé a nároky na prostředky potřebné pro tyto účely nepřekračují hranice reálných projektů. V lokalitách a regionech s relativně malým rozvojovým potenciálem je účelné možnosti vzniku nových či transformovaných prvků CR tohoto typu zvažovat.

Četné pokusy vycházet při vytváření takovýchto prvků z historických období vývoje daného území nebo z více či méně uměle budovaných unikátních lokalit

a specialit jsou mnohde ekonomicky úspěšné. Připomeňme si takové případy jako je americký Colonial Williamsburg (Virginia) pojatý jako rozlehlý „animovaný“ a fungující skanzen, reprezentující vývoj životního stylu v daném území nebo Atlantic City (Pennsylvania), představující z větší části uměle vzniklé megacentrum „herního odvětví“ („Game Industry“), které do turisticky indiferentní oblasti přivádí cestovní ruch velkého rozsahu, stejně jako ekonomické dění a pohyb financí. Podobným příkladem jsou i některé kibutz v Izraeli, jejichž pojetí záměrně zřetelně zahrnuje i úlohu střediska turismu v jinak turisticky málo významných regionech.

I kdyby uvedené příklady neznamena-ly v tomto ohledu dostatečnou inspiraci, s ohledem na české podmínky, zvažování možností vytvořit destinace cestovního ruchu rovněž v turisticky dosud málo atraktivních územích je nicméně racionálním počínáním. Pro rozšíření a rozrůznění turistické poptávky (i zahraniční) vytvářením nových těžištních prvků (centra zába-vy, gastronomické atraktivity, kultivované areály pro hráček záluby, zahradnické a pěstební areály, kulturní události vázané na předchozí historické pozoruhodnosti s delším časovým přesahem, komerční zařízení, poskytující i zábavné programy a kontakty s kulturou, stejně jako řada dalších forem), přinášejících i podněty pro regionální rozvoj, budou podstatné pro koncepcie CR vznikající v regionálním měřítku.

I v cestovním ruchu se můžeme setkat s „kapacitním“ typem lokalizace, byť v odlišných formách a menším měřítku než v jiných sektorech. (Typickým případem kapacitní lokalizace je územní distribuce relativně omezeného množství stejného typu zařízení či materiálu nebo účelové územní rozdělování centrálně soustředěných prostředků.)

V souvislostech cestovního ruchu je kapacitní lokalizace (v protikladu k lokalizaci zdrojové, vycházejí z nabídkových dispozic), odvozena od poptávkové strany. Určitý počet zahraničních (či regionálních) návštěvníků má například zájem o daný typ služby nebo využití času bez územně diskriminačních či preferenčních podmínek.

Kritérium výnosnosti se může stát prvotním i při alokaci poptávky v CR. I z komerčního hlediska však bývá výhodnější uplatnit kritérium souhrnného užítka sdružením užítků na straně nabídk-

ky a poptávky při obsazování disponibilní kapacity.

V mnoha sektorech – cestovní ruch nevyjímaje – je v reálných situacích lokalizace založená na postupném naplňování kapacity obvykle podřízená souboru více či méně různorodých kritérií a je spíše výsledkem vícerozměrné lokalizační analýzy než pouhé výnosové kalkulace.

Lokalizace „systémová“ v podstatě řeší úlohy spočívající v co nejvhodnějším rozmístění součástí územně působících systémů, vyskytujících se v daném území. Měla by dosahovat vyváženosti mezi hledisky výše popsané firemní a regionální lokalizace. Cestovní ruch se opírá o řadu územně vázaných systémů. Právě tento typ lokalizace velkou měrou rozhoduje o účinnosti a „územní kompatibilitě“ cestovního ruchu.

Protože pro cestovní ruch je právě lokalizace zařízení, projektů, činností a systémů zcela klíčovým hlediskem, připomeňme si některé důležité podmínky a faktory, které lokalizaci ve sféře CR ovlivňují: proměnlivost vývoje území z hlediska nákladů na produkční činitele; místně (regionálně) vázané okolnosti vyvolávající změny polohy křivky poptávky po různých produktech cestovního ruchu; úspory z rozsahu a další typy vnitřních úspor; aglomerační úspory a další typy

vnějších úspor; kumulativní růstové efekty a přenášení růstových impulzů; dostatek disponibilního prostoru; podmínky pro včasné dokončení projektů a zahájení činnosti; morfologie lokalit a sídelních útvarů; náklady přetížení; výhody (případně i nevýhody) plynoucí z regionální politiky; kapacita používaných přírodních zdrojů; dopravní podmínky; struktura pracovních sil v území; charakter prostředí.

Již s ohledem na rostoucí objem i rozrůzněnost poptávky i na formování trhů do podoby monopolistické konkurence ze strany nabídky se jeví jako účelné, aby se CR orientoval, vedle lokalit s nejpříznivějšími dispozicemi, i na další území. Se stále více se prosazujícím „konzumním“ přístupem ze strany poptávky ve sféře CR je reálná perspektiva, že se ve zdrojovém potenciálu cestovního ruchu bude poněkud snižovat význam tradičních kvalit lokality a objektů (historický význam, kulturní hodnoty, přírodní zvláštnosti atd.) ve prospěch příležitostí k zábavě, ke sportovním a herním aktivitám, k aktivnímu využívání volného času obecně. Současná prostorová struktura center a hlavních regionů CR proto může v nepříliš vzdálené budoucnosti doznat podstatných změn.

*Doc. Ing. Jaroslav Macháček, CSc.  
Ústav ekologie krajiny AV ČR*

#### *Literatura:*

1. Ashworth, G. J. – Tunbridge, J. E. : *The Tourist-Historic City*. Belhaven Press, London, 1990
2. Bovée, C. L. – Thill, J. V.: *Marketing*. McGraw-Hill, New York, 1992
3. Cater, E. – Lowman, G. (eds): *Ecotourism*, John Wiley and Sons. New York, 1996
4. Maier, G. – Todling, F.: *Regionálna a urbanistická ekonomika*. Elita, Bratislava, 1997
5. *Environmental Performance Reviews: Czech Republic*. OECD, Paris, 1999
6. *Europe's Environment: The Dobříš Assessment*. European Environmental Agency, Copenhagen, 1995
7. Hartshorn, T. A.: *Interpreting the City*. John Wiley and Sons, New York, 1992
8. Lichfield, N.: *Economics of Urban Conservation*. Cambridge University Press, Cambridge, 1988
9. Macháček, J.: *Místní rozvoj*. *Politická ekonomie*, XLVII, č.5, 1999, s.683–699
10. Macháček, J.: *Zájemové subjekty při lokalizaci*. In: *Externality a možnosti jejich řešení*, Masarykova Univerzita, Brno, 1997
11. Macháček, J. – Ferris, J.: *The European City of the Nineteenth Century*, Trevor Top, Praha, 1995