

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI



Přírodovědecká fakulta

Katedra rozvojových studií

David PROCHÁZKA

**MOŽNOSTI CESTOVNÍHO RUCHU V RUMUNSKU A JEHO
SOCIÁLNĚ-EKONOMICKÝ Vliv NA RUMUNSKOU SPOLEČNOST**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Petr PAVLÍK

Olomouc 2014

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Petra Pavlíka na základě uvedené literatury a informačních pramenů.

V Olomouci dne 31. března 2014

Podpis

Děkuji Mgr. Petru Pavlíkovi za odborné vedení mé bakalářské práce a za věcné rady, kterými mi pomohl při tvorbě práce. Rád bych poděkoval také všem, kteří se podíleli na korektuře finální verze mé bakalářské práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: David PROCHÁZKA
Osobní číslo: R110262
Studijní program: B1301 Geografie
Studijní obor: Mezinárodní rozvojová studia
Název tématu: Možnosti cestovního ruchu v Rumunsku a jeho sociálně-ekonomický vliv na rumunskou společnost
Zadávací katedra: Katedra rozvojových studií

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Ve své bakalářské práci se budu zabývat cestovním ruchem v Rumunsku, jako jedním z faktorů socio-ekonomického rozvoje země. Budu zkoumat pozitivní a negativní vlivy tohoto faktoru na hospodářství státu a na obyvatelstvo. Na obecných i konkrétních případech se zaměřím na možnosti rozvoje cestovního ruchu a jeho přínosu pro společnost.

Rozsah grafických prací: dle potřeby
Rozsah pracovní zprávy: 10 - 15 tisíc slov
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:

STANCIU, S.M., Andreea FEHER a TABR -AMÂNAR. ANALYSIS OF NEW LAW ON TOURISM IN ROMANIA AND ITS IMPLICATIONS ON OUR ECONOMY [online]. Timisoara [cit. 2013-05-06]. Dostupné z: http://www.usab-tm.ro/utilizatori/management/file/cercetare/2010-2011/vol_xiii/section4/tour037.pdf. Banat's University of Agricultural Sciences and Veterinary Medicine Timisoara. RATIU, Monica Paula. CONSIDERATIONS REGARDING THE DESIGN OF SPECIFIC TOURISM PRODUCTS FOR THE TOURISM DESTINATION ROMANIA [online]. Timisoara, 2011 [cit. 2013-05-06]. Dostupné z: <http://upet.ro/annals/economics/pdf/2011/part3/Ratiu-Stancioiu-Vladoi-Teodorescu.pdf>. Příspěvek do vědeckého čas. Univerzita Bukurešť. JALIU. The effectiveness of public policies and structural funds in enhancing tourism development. The case of Romania [online]. 2012 [cit. 2013-05-06]. Dostupné z: <http://store.ectap.ro/articole/805.pdf>. Článek v odborném časopisu. The National School of Political and Administrative Sciences, Bucharest.

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Petr Pavlík
Katedra rozvojových studií

Datum zadání bakalářské práce: 6. května 2013
Termín odevzdání bakalářské práce: 16. dubna 2014

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Pavel Nováček, CSc.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 6. května 2013

Abstrakt: Bakalářská práce se zabývá současným stavem cestovního ruchu v Rumunsku. V prvních kapitolách definuje obecně cestovní ruch a jeho vývoj a snaží se tuto definici zasadit do reálií Rumunska. Hlavním cílem bakalářské práce je popsat sociálně-ekonomický vliv cestovního ruchu v Rumunsku na tamní společnost. V rámci dílčích cílů se tato práce zaměřuje na vývoj cestovního ruchu v Rumunsku a sledování jeho rozvoje ve vybraných oblastech. Závěrem se snaží vyhodnotit potenciál cestovního ruchu ve zkoumaných oblastech a přiblížit jeho další možný rozvoj za účelem pozitivního sociálně-ekonomického dopadu na rumunskou společnost.

Klíčová slova: cestovní ruch, Rumunsko, sociálně-ekonomický vliv, potenciál rozvoje

Abstract: This bachelor thesis deals with current state of tourism in Romania. In the first chapters thesis defines tourism in general and its development and tries to reflect this definition in Romanian realities. The main objective of the thesis is to describe socio-economic impact of tourism in Romania to the local community. Sub-objectives are focused on the development of tourism in Romania and on monitoring of its development in selected areas. Final chapter tries to evaluate the potential of tourism in selected areas and outline its further possible development to positive socio-economic impact on Romanian society.

Key words: tourism, Romania, socio-economic impact, potential of development

Obsah

Úvod.....	12
1 Cíle a metodika práce.....	13
2 Základní charakteristika území	14
3 Cestovní ruch ve světě a v Rumunsku	17
3.1 Vymezení a základní trendy v cestovním ruchu	17
3.2 Dějiny světového a rumunského cestovního ruchu.....	20
3.3 Činitelé cestovního ruchu v Rumunsku	23
3.3.1 Politická situace	23
3.3.2 Bezpečnost	23
3.3.3 Životní úroveň a motivace cestovat	25
3.3.4 Kvalita životního prostředí.....	26
4 Podmínky rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku.....	28
4.1 Lokalizační podmínky.....	28
4.1.1 Přírodní podmínky	28
4.1.2 Společensko-kulturní podmínky	34
4.2 Infrastruktura cestovního ruchu	37
4.2.1 Doprava.....	37
4.2.2 Ubytovací kapacity.....	39
4.3 Hodnocení podmínek rozvoje cestovního ruchu a porovnání s vybranými zeměmi...	41
5 Socioekonomický vliv cestovního ruchu na rumunskou společnost.....	42
5.1 Příjmy z cestovního ruchu.....	43
5.1.1 Rozdělení cestovního ruchu a příjmů z něj podle regionů	46
5.2 Vliv cestovního ruchu na sféru zaměstnanosti	47
5.3 Dopady poslední ekonomické krize na cestovní ruch v Rumunsku.....	50
6 Zaměření rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku.....	52
6.1 Zaměření na klientelu cestovního ruchu, sezónu realizace a délku pobytu	52
6.2 Systém propagace a investic do cestovního ruchu v Rumunsku.....	54
6.2.1 Rozvoj financování a investic do cestovního ruchu.....	56
6.2.2 Rozvoj propagace cestovního ruchu	56
6.3 Návrh rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku se zaměřením na Centrální region	58
6.3.1 Rozvoj kulturního cestovního ruchu	59
6.3.2 Rozvoj přírodního cestovního ruchu.....	61

6.3.3	Rozvoj ubytovacích zařízení	62
Závěr		63
	Bibliografické zdroje.....	64
	Elektronické zdroje	67
Přílohy.....		71

Seznam zkratk

CEE	Central and Eastern Europe
CF	Cohesion Fund
ČUS	Česká unie sportu
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
EFTA	European Free Trade Association
ERDF	European Regional Development Fund
ESF	European Social Fund
EU	Evropská Unie
Eurostat	Statistický úřad Evropské unie
ILO	International Labour Organization
MZV ČR	Ministerstvo zahraničních věcí České republiky
OPTBR	The Organization of Spa Owners in Romania
OSN	Organizace spojených národů
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
TSAs	Tourism Satellite Accounts
UNEP	United Nations Enviromental Program
UNDP	United Nations Development Program
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNWTO	United Nations World Tourism Organization
WTO	World Trade Organization
WTTC	World Travel and Tourism Council

Seznam obrázků

Obrázek 1 Mapa Rumunska	14
Obrázek 2 Podíl cestovního ruchu na celkovém rumunském exportu.	43
Obrázek 3 Graf vývoje podílu přímého příspěvku cestovního ruchu k HDP Rumunska	44
Obrázek 4 Graf vývoje podílu celkového příspěvku cestovního ruchu k HDP Rumunska s naznačeným vývojem do roku 2023	45
Obrázek 5 Přímý podíl rumunského cestovního ruchu na zaměstnanosti	48
Obrázek 6 Celkový podíl rumunského cestovního ruchu na zaměstnanosti.	49

Úvod

Rumunsko (Romania) je geograficky velmi rozmanitá země. Na jeho státním území se vyskytují vysoká pohoří (nejvyšší hora Moldoveanu 2544 m.n.m.), rozlehlé plošiny, horské řeky, pobřeží Černého moře, delta Dunaje a mnohé další atraktivní přírodní útvary. V souvislosti s tématem této práce hrají významnou roli i urbanizovaná prostředí, zejména pak historická města. To vše je základním předpokladem pro realizaci a další rozvoj cestovního ruchu, který je hlavním tématem této práce.

Cestovní ruch v Rumunsku má díky přírodním předpokladům dobrý potenciál k tomu, aby se stal významnou stabilní složkou domácí ekonomiky. To potvrzuje i hodnocení v dokumentu Evropské banky pro rekonstrukci a rozvoj zaměřeném na strategii pro Rumunsko, kde se píše o nerozvinutosti rumunského cestovního ruchu. Vliv na tento fakt mají dle dokumentu nedokončené restituce majetku a osobního vlastnictví. Přítomnost soukromého majetku a kapitálu je důležitým předpokladem pro utváření všech lokalizačních podmínek cestovního ruchu, kromě podmínek přírodních. EBRD se také zmiňuje o dobrém potenciálu, který by mohl při správných vládních krocích cestovní ruch proměnit v silnou složku ekonomiky (EBRD, 2012).

Nevyužitého potenciálu v oblasti cestovního ruchu jsem si v Rumunsku všiml osobně před třemi lety, kdy jsem především v rumunských horách a na rumunském venkově pobýval více než dva týdny. Během této doby jsem vnímal bohaté a mnohdy nedotčené přírodní podmínky, zachovalé tradiční způsoby života na venkově, ale také nedostatečnou infrastrukturu cestovního ruchu či nevhodné chování lidí ve vztahu k životnímu prostředí. To jsou jen některé kladné i negativní předpoklady rozvoje udržitelného cestovního ruchu. Při sledování těchto podmínek a předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu jsem si položil otázku, do jaké míry se cestovní ruch podílí na ekonomické situaci Rumunska a jaký má vliv na jeho společnost. Otázku současného přínosu cestovního ruchu jsem dále rozšířil na téma, jak by mohl být cestovní ruch rozvíjen, aby měl do budoucna větší hospodářsky pozitivní přínos na rumunskou společnost. K tomuto tématu se vážou další doplňující otázky. Jakou infrastrukturou cestovního ruchu Rumunsko disponuje, jestli a jak Rumunsko využívá možnosti čerpání dotací z Evropské unie, jakou má zahraniční politiku nebo jaké jsou strategie nabídek pro zahraniční turisty? Tyto základní tematické otázky společně s informacemi o přírodních a kulturních podmínkách cestovního ruchu v Rumunsku daly základ pro stanovení hlavních cílů bakalářské práce.

1 Cíle a metodika práce

Hlavním cílem práce je popsat současný stav cestovního ruchu v Rumunsku a charakterizovat jeho socioekonomický dopad na rumunskou společnost. Součástí je i návrh obecných možností rozvoje cestovního ruchu a služeb s ním spojených. Rozvoj by měl mít za cíl zvýšit význam a pozitivní dopad cestovního ruchu v ekonomických a sociálních oblastech rumunské společnosti. Dílčím cílem je charakteristika objektivních podmínek cestovního ruchu v Rumunsku jako aspektu určujícího možnosti jeho realizace.

Pro zpracování práce jsou použity kvalitativní metody, kapitola analyzující socioekonomický dopad cestovního ruchu na rumunskou společnost se opírá o metody kvantitativní. Hlavní metodou je sběr a kompilace dat a informací z českých a především zahraničních literárních a internetových zdrojů. První tři kapitoly se opírají o informace z odborné literatury zaměřené na charakterizované téma a z oficiálních vládních zdrojů. Používány jsou také informace získané od mezinárodních organizací. Čtvrtá kapitola popisující podmínky cestovního ruchu vychází především ze statistických dat Eurostatu, statistického úřadu Evropské unie. Pátá kapitola zabývající se analýzou socioekonomického vlivu na společnost je hodnocena skrze kompilaci statistických dat publikovaných mezinárodními organizacemi zabývajícími se cestovním ruchem, ekonomikou a trhem práce. Poslední kapitola je založena na vlastním pohledu autora na možnosti směřování rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku a částečně se opírá o studie odborníků v oblasti cestovního ruchu.

2 Základní charakteristika území

Rumunsko je zemí ležící v jihovýchodní Evropě. Sousedí s pěti státy, Ukrajinou, Moldavskem, Maďarskem, Srbskem a Bulharskem. Nejdelší hranici má se svým nejmenším sousedem, Moldavskem, kdy celou délku jejich vzájemné hranice (681,3km) tvoří řeka Prut. Nejkratší vzájemnou hranici má s Maďarskem, její délka je 448 km. (Turismul României breviar statistic, 2012).

Administrativně se dělí na 41 žup a hlavní město Bukurešť, které má 6 správních obvodů o celkovém počtu obyvatel přesahujícím 1,6 milionu. Mezi další velká města, kromě hlavního města Bukurešti se řadí: Konstanca (Constanța), Temešvár (Timișoara), Jasy (Iași), Kluž (Cluj), Brašov (Brașov), nebo Sibiu, ležící na úpatí Jižních Karpat.(MZV ČR, 2014). V Rumunsku podle oficiálních statistik Eurostatu žije 21,5 milionu obyvatel na rozloze 237 500 km². Počtem obyvatel je sedmou, rozlohou devátou největší zemí v rámci Evropské Unie.(Evropská unie, 2013). Hustota zalidnění se pohybuje na hranici 90 obyvatel na km², pro porovnání v České republice hustota zalidnění přesahuje 130 obyvatel na km² (Goldman, 2008).



Obrázek 1 Mapa Rumunska (Romania, 2014)

Rumunsko je dle ústavy schválené v roce 1991 republikou. Hlavou státu je prezident, který má silnější pravomoci, než je zvykem u většiny evropských parlamentních republik. Je volen na pět let a může být zvolen maximálně ve dvou po sobě následujících volebních obdobích. Současným prezidentem je Traian Basescu, který slouží druhé volební období. Za své působení v čele státu byl již dvakrát suspendován parlamentem, avšak vždy vrácen referendem do funkce. Parlament je v Rumunsku dvoukomorový, tvoří ho sněmovna a senát. Dle výsledků voleb do poslanecké sněmovny tvoří vládu koalice tří stran, Demokratická liberální strana, Sociálně demokratická strana a Konzervativní strana. Premiérem je Victor Ponta, který stanul v čele vlády v roce 2012. Politická situace v Rumunsku je obecně velmi nestabilní a dochází často k vyslovení nedůvěry vládě a sestavování vlád nových. (MZV ČR, 2014). Ministerstvem zastřešujícím cestovní ruch je v Rumunsku Ministerstvo pro regionální rozvoj a cestovní ruch. Cestovní ruch je vázán také na další ministerstva, především pak na Ministerstvo dopravy a infrastruktury, Ministerstvo zahraničních věcí a Ministerstvo kultury a národního kulturního bohatství. (Romanian Government, 2014).

V ukazatelích HDP na obyvatele a HDP v paritě kupní síly se dělí Rumunsko o poslední místo v rámci EU společně s Bulharskem. Ve statistice HDP dosahuje Rumunsko 50 % průměru Evropské Unie (28 zemí). Výrazně pozitivnější jsou data růstu HDP, kde dosahuje Rumunsko v posledních letech stabilně kladných čísel a to i v situaci, kdy i propad v průběhu ekonomické krize v letech 2009 a 2010 byl minimální a rychle ho vystřídal opětovný růst. Výhled do další let je dle Eurostatu a Evropské komise pozitivní a měl by přetrvávat mírný růst. Z celkového počtu 21,5 milionu obyvatel je 8,9 milionu ekonomicky aktivních. Hodnota nezaměstnanosti v listopadu roku 2013 byla 7.3 % (1,1 mil. obyvatel), což je při průměru EU (28 zemí) 10.9% podprůměrná hodnota. Nezaměstnaných žen ve stejném čase bylo 6.5% a tedy méně než nezaměstnaných mužů 7.9%. V průměru všech zemí EU je nezaměstnanost mužů a žen stejná, jsou ale země jako například Česká republika, kde je trend opačný než v Rumunsku a nezaměstnaných žen je procentuelně více než nezaměstnaných mužů. Vysoké je riziko chudoby, kdy je jí ohroženo 40 % rumunské populace. (Eurostat, 2014₁).

Národnostní složení je v Rumunsku poměrně rozmanité, celkem bylo při sčítání evidováno devatenáct národnostních skupin, přesahujících tisíc obyvatel, jejichž obyvatelé mají trvalý pobyt na území Rumunska. Dominantní skupinu obyvatel tvoří Rumuni s 90 % podílem na celkovém počtu obyvatel. Největší menšinou jsou Maďaři, kteří zastupují 6,5 % obyvatel Rumunska. Dále následují Romové, Ukrajinci a Němci. Pro představu, že v Rumunsku žije poměrně hodně menšin, může sloužit více než sedmnáct tisíc Slováků, kteří jsou desátou nejpočetnější menšinou. Maďaři jakožto největší menšina obývají především centrální region, kde jsou ve správních oblastech velkých měst dokonce většinovým obyvatelstvem. (National Institute of Statistics, 2005).

V oblasti města Harghita, ležící v centru Rumunska, žije přes 270 tisíc Maďarů, kdežto Rumunů pouhých 45 tisíc. Dalším regionem, kde žije přes půl milionu Maďarů je severozápadní region při hranicích s Maďarskem. (National Institute of Statistics – ROMANIA, 2005).

V jižním cípu Banátu¹ žije v současnosti v šesti českých vesnicích i česká menšina, ale její počet se v posledních letech neustále snižuje. Nynější odhad je zhruba 2800 Čechů žijících v této oblasti. (MZV ČR, 2013).

Jak jsem měl možnost sám při svém pobytu v českých vesnicích Bigar (viz příloha 1) a Svatá Helena (viz příloha 2) zjistit, hlavní příčinou odchodu rumunských Čechů, především do České republiky, je špatné postavení menšiny v rumunské společnosti a málo pracovních příležitostí. Někteří přesídlují natrvalo, jiní jezdí za prací do zahraničí, především do České republiky, a vrací se domů většinou dvakrát do roka. Jedinečnou příležitostí zvýšení příjmů je pro obyvatele cestovní ruch a návštěvy českých turistů.

Nábožensky lze Rumunsko označit za homogenní stát při převaze pravoslavných (86,7 %). Druhou nejrozšířenější náboženskou skupinou jsou římsktí katolíci se zastoupením 4,7 %. Úřední jazyk je Rumunština, ale je dovoleno užívat v některých veřejných úkonech i jazyky menšin. Druhým nejrozšířenějším jazykem je v souladu s národnostním složením Maďarština. (MZV ČR, 2013).

Rumunskou měnou je Leu. Kurz v půlce ledna 2014 k Euru je 1 EUR=4,53 Lei (množné číslo od Leu). (Banca Nationala a Romaniei, 2014).

¹ Banát je historický název oblasti v povodí řek Timis a Mures v západní části Rumunska při hranicích s Maďarskem a Srbskem. Jako oblast ho tvoří rumunská část společně s maďarskou Velkou uherskou nížinou a srbskou Vojvodinou. V minulosti byla rumunská část Banátu osídlena převážně Maďary, mnoho z nich ji však od šedesátých do devadesátých let dvacátého století opustili kvůli represím ze strany rumunské vlády. (Burford, 2009).

3 Cestovní ruch ve světě a v Rumunsku

3.1 Vymezení a základní trendy v cestovním ruchu

Cestovní ruch je v současnosti jedním z významných odvětví světové ekonomiky a v mnoha regionech světa je klíčovým zdrojem příjmů států a obyvatel. V roce 2012 překročil cestovní ruch významný milník, když počet lidí cestujících mimo hranice svého vlastního území překročil jednu miliardu. K tomu zhruba pět až šest miliard lidí cestovalo v rámci své země tak, že splňovali klasifikaci cestovního ruchu. (UNWTO, 2013). V roce 2012 se cestovní ruch podílel 9,3 % na světovém HDP (World Travel & Tourism Council, 2013). Tato čísla dokazují význam cestovního ruchu jako činitele v mnoha odvětvích týkajících se lidské činnosti.

Je důležité si vymezit základní pojmy v oblasti cestovního ruchu, aby bylo možné chápat jeho průběh a klasifikaci. Samotný cestovní ruch je definován různě a není výjimkou, že se autoři rozcházejí v základních rysech vyjadřujících jeho podstatu. Nejčastěji se však v definicích jako základní rys objevuje pohyb lidí v prostoru v průběhu určitého časově stanoveného období. Lew (2004) ve své knize „A companion to tourism“ charakterizuje cestovní ruch takto: „Cestovní ruch zahrnuje pohyb osob v průběhu času a prostoru, a to buď mezi jejich domovem a cílovou destinací, nebo mezi cílovými oblastmi (Lew, 2004).“

Pro cestovní ruch má svou definici i Evropská unie. „Cestovním ruchem se označuje aktivita osob cestujících a pobývajících v místech mimo jejich obvyklé prostředí za účelem volnočasových aktivit, pracovních záležitostí nebo jiných důvodů, na dobu nepřesahující souvisle jeden rok.“ Turistu jakožto účastníka cestovního ruchu definuje jako „návštěvníka, který pobývá alespoň jednu noc v hromadném nebo soukromém ubytovacím zařízení v místě/zemi jeho návštěvy.“ Aby mohla být osoba započítána jako turista, účastníci se cestovního ruchu musí splnit podmínku pobytu přes noc, tedy přespaní, které je Evropskou unií definováno následovně: „je to každá noc, kdy host skutečně (spí nebo přebývá), nebo je zapsaný (fyzická přítomnost dané osoby není podmínkou) v hromadném nebo soukromém ubytovacím zařízení.“. (Demunter, 2011).

Obecně definice poukazují také na nutnost přítomnosti volného času a kladou důraz na účel pohybu lidí. Hrala (2005) považuje důvody cestovního ruchu za přirozenou součást chování lidí v přírodní sféře, kde jsme spotřebiteli času a prostoru. Kromě faktu, že člověk je od počátku svého vývoje principiálně živočišně teritoriálním a potřebuje prostor, kde může realizovat svou existenci, přivádí ho ke spotřebě času a prostoru také jeho zvědavost a dynamika stejně tak, jako hledání změny na různých místech. „Člověk je biologicky naprogramován tak, že touží po změně. Tato potřeba se stále rozšiřuje a zejména v posledních desetiletích vyvolává rozsáhlou poptávku po cestovním ruchu.“ (Hrala, 2005). Dále dělí klíčový prvek cestovního ruchu, pohyb, do tří rozdílných skupin: přirozený pohyb, sociální pohyb a mechanický pohyb. Přirozeným pohybem je myšlena reprodukce a výměna generací, ve vyspělých zemích dochází ke stárnutí a tak je třeba, aby cestovní ruch reagoval na změny ve věkové struktuře obyvatelstva. Sociální pohyb souvisí s ekonomickým rozvrstvením společnosti, kdy je třeba přizpůsobit relevantně k možnostem klientely. Mechanický pohyb je pohyb obyvatel v prostoru a jeho specifickou formou je cestovní ruch. (Hrala, 2005).

Cestovní ruch je, co se týče prostoru, dělen na domácí a mezinárodní. Domácí cestovní ruch je na rozdíl od mezinárodního hůře vyčíslitelný, ale v Evropě a v Evropské unii především je zaznamenáván a jsou dostupná data popisující jeho stav. Domácí cestovní ruch, tvoří 77 % z celkového objemu cestovního ruchu v Evropě, což znamená, že více než tři čtvrtiny obyvatel Evropy cestují za účelem dovolené nebo pracovních záležitostí v rámci země svého bydliště. Na špičce v rámci EU v podílu domácího cestovního ruchu je právě Rumunsko, kde více než 90% z cestovního ruchu tvoří ten domácí. Lidé dle záznamů z posledních let pravidelně utrácejí dvakrát více prostředků v rámci domácího cestovního ruchu než v rámci mezinárodního. To je však způsobeno větším podílem domácího cestovního ruchu na celkové bilanci. Obecně platí, že v Evropě jsou průměrné výdaje za pobyt vyšší u mezinárodního cestovního ruchu než u domácího. Domácí cestovní ruch je z převážně většiny tvořen krátkými cestami, které EU klasifikuje jako kratší než čtyřdenní, u delších cest na čtyři dny a více je poměr domácího a zahraničního cestovního ruchu v EU vyrovnaný. (Demunter, 2011).

Mezinárodní cestovní ruch je přesně zaznamenáván i v celosvětovém měřítku a jeho studiem a tvorbou statistik i programů se zabývá především organizace UNWTO (World Tourism Organization). Tato organizace funguje pod hlavičkou OSN a hraje v odvětví cestovního ruchu významnou roli, díky svému záměru prezentovat zodpovědný, udržitelný a obecně přístupný cestovní ruch. (UNWTO, 2014).

Mezinárodní cestovní ruch je již ve vyspělých zemích masovým jevem a týká se stále širší části veřejnosti. V rozvojových zemích má jeho rozvoj jiný a poněkud specifický průběh, ale participují na něm jako „přijímající“ země, což do jejich ekonomik přivádí finanční prostředky z vyspělejších částí světa. Podstatný pozitivní dopad má cestovní ruch na finanční příjmy soukromých společností, státu i obyvatel, ale také na zaměstnanost. Na pracovním trhu díky takzvanému „multiplikačnímu efektu“ vytvářejí nová pracovní místa v cestovním ruchu další pracovní příležitosti pro jeho potřeby. Ačkoliv můžeme hovořit o cestování, jako o globálním tématu a velká část rozvojových zemí vykazuje největší podíl zisků právě z cestovního ruchu, jeho realizace se stále odehrává na poměrně malé ploše „vyspělých zemí“. Ještě na přelomu tisíciletí se výrazně koncentroval do vybraných oblastí, především pak do Evropy. Dnes se poměr koncentrace mírně mění a výrazně posiluje třeba Jihovýchodní Asie (pozn. autora). Výhodou cestovního ruchu je jeho stabilita, která bývá výrazně ohrožena pouze nepříznivou změnou bezpečnostní situace. (Hrala, 2005). Tato stabilita je důležitým opěrným bodem pro plánování a další rozvoj.

Jak je zmíněno výše, významnou roli ve sledování, rozvoji a propagaci cestovního ruchu hraje v dnešní době UNWTO. S vědomím významu a možného pozitivního dopadu na společnost vznikla tato organizace v rámci OSN, aby propagovala cestovní ruch jako hybatele ekonomického růstu, všeobecného rozvoje a environmentální udržitelnosti. Implementování celosvětových stanov se snaží o efektivní přínos světové společnosti v sociálních a ekonomických oblastech a snaží se skrze své projekty ve více než sto zemích světa pomoci učinit cestovní ruch nástrojem rozvoje. UNWTO sdružuje 156 států. (UNWTO, 2014).

3.2 Dějiny světového a rumunského cestovního ruchu

Cestovní ruch je z hlediska světových dějin poměrně mladým odvětvím a v širší míře se systematicky začal rozvíjet až v druhé polovině 19. století. První záznamy lidské aktivity splňující alespoň jeden z charakteristických rysů cestovního ruchu se však datují do mnohem starších dob. Obecně však platí, že cestovnímu ruchu vždy dominovala Evropa, což platí dodnes. Cestování v prostoru se týkalo již období starověku, především pak období silných městských států, kdy bylo potřeba rozvinout cesty za účelem putování obchodníků, kteří začali prosperovat současně s rozvojem měst, nebo také pro potřeby kurýrů a vyslanců zajišťující kontakt právě mezi městskými státy. Významným činitelem byla od doby zhruba 2000 př. n. l. Hedvábná stezka, která sloužila především obchodníkům putujícím mezi Evropou a dálným východem.(Chakravarti, 2007). Ze stručného popisu průběhu cest v tomto období je zřejmé, že nešlo o cestovní ruch v dnešním slova smyslu, protože chyběla podmínka volného času, která je v současnosti zahrnována do definic cestovního ruchu jako základní faktor jeho realizace.

Následujícím obdobím, kdy došlo k rozvinutím cestování, byla doba impérií, jakými byli starověký Egypt, Řím nebo Perská říše. Egypťané už tehdy udivovali svými monumentálními stavbami, a tak mnoho obyvatel putovalo do center říše, aby tyto stavby mohli spatřit (Chakravarti, 2007). Dle mého názoru však nejvýrazněji v období starověku přispěli k rozvoji cestování Římané. Jejich perfektní organizace společnosti v celém impériu měla za důsledek stavbu technologicky vyspělých budov a především kvalitních dlážděných silnic. Římské silnice primárně sloužily pro přesun legií, v Dácii (oblast dnešního Rumunska), která se stala v době nadvlády Říma bohatou provincií, byla jejich stavba podmíněna také rozvojem obchodu (Burford, 2009). Římské silnice byly fenoménem a pro cestování sloužily ještě dlouhou dobu po úpadku římské říše. K rozvoji cestovního ruchu přispěli Římané také sjednoceným jazykem a měnou, která platila po celé říši od Skotska po povodí Eufratu (Chakravarti, 2007). Nemělo by se zapomínat ani na příspěvek Řeků a Féniciánů, kteří se postarali o rozvoj námořnictví.

V období středověku byly hybatelem motivace k cestování náboženské poutě, které se v regionu Evropy spojovaly především s křesťanstvím, na blízkém východě pak s islámem. Vůbec pravděpodobně prvním typickým cestovním ruchem byla na počátku novověkých dějin „The Grand Tour“². Jak bylo již zmíněno, rozvoj masivního cestovního ruchu se datuje do druhé poloviny 19. století, kdy se cestovní ruch stával dostupným díky průmyslové revoluci a jejím vynálezům urychlujícím cestování. K rozvoji cestovního ruchu v té době přispěla průmyslová revoluce i tím, že díky novým pracovním a výrobním postupům umožňovala vytvářet volný čas obyvatel. Na začátku 20. století se trend popularizace cestovního ruchu a zvyšování jeho dostupnosti ještě urychlil díky vynálezu motoru. Například v roce 1929 přijalo Švýcarsko zhruba 1,5 milionu turistů. (Chakravarti, 2007). V období po světových válkách můžeme dle dat významných světových organizací sledovat trend vysokého nárůstu počtu turistů a velmi progresivní rozvoj cestovního ruchu. Tato data ukazují podobný trend i v oblasti cestovního ruchu v Rumunsku.

Samotné Rumunsko má velmi složitou historii, kdy se správa jeho současného území neustále měnila. První možnost cestování měla pravděpodobně nejvyšší vrstva společnosti na daném území těsně před přelomem našeho letopočtu za dob Geto-Dácké společnosti³, kdy tato společnost byla na vrcholu prosperity. V této době rozšířili Geto-Dákové svoje území i o některá řecká města na pobřeží Černého moře. Byla to doba, kdy se rozvinula infrastruktura a bylo možné využívat cest a silnic k přesunu obyvatelstva. Geto-Dácké království s centrem uprostřed Trasilvânie⁴ se cítilo natolik silné, že si trouflo v roce 44. př. n. l. zaútočit na římské jednotky na hranici obou říší. Tento útok byl klíčový v utváření vztahů s římským impériem. Odplata Říma přišla kvůli zavraždění Caesara a následné nestabilitě impéria se stoletým zpožděním, ale byla úspěšná a Římané postupem času obsadili území Dáků a ustanovili jej svojí provincií. Po zřízení římské provincie Dácie začalo mimo jiné formování dnešního etnika Rumunů, romanizací původních Dáků. (România, atlas istorico-geografic, 1996).

² Termínem „The Ground Tour“ se označuje putování bohatých obyvatel Evropy a šlechticů po významných místech ve střední, jižní a západní Evropě na počátku novověku. Motivací pro cesty mohlo být taktéž studium na jedné z prestižních evropských univerzit. (Chakravarti, 2007).

³ Geto-Dákové tvořili úspěšnou společnost na území dnešního Rumunska na počátku našeho letopočtu a největších úspěchů dosáhli v 1. století našeho letopočtu. Společnost byla tvořena kooperací dvou kmenů, Gótů a Dáků. (Burford, 2009).

⁴ Transylvánie z latinského slova znamenající „zálesí“ označuje historickou oblast ve vnitřním oblouku karpát tvořící dnes centrální část Rumunska obývanou Rumuny, ale také početnou maďarskou menšinou a menší německou menšinou. (Burford, 2009).

Římská říše přinesla do provincie svou vyspělou infrastrukturu, která sloužila primárně k rychlému přesunu vojska, ale využívali ji i obchodníci a poutníci (România, atlas istorico-geografic, 1996).

V dalších stoletích byla historie cestovního ruchu v Rumunsku v synchronii s obecnou evropskou, probíhala tedy především realizace náboženských poutí a cest obchodníků nebo nejbohatší vrstvy společnosti.

V období na počátku novověku patřilo území Transylvánie Habsburské monarchii, a tak ač pravděpodobně v nižší míře můžeme předpokládat vývoj jako ve zbytku Evropy, avšak s rozdílem toho, že Transylvánie nebyla na trase „The Grand Tour“ a tak se zde cestovní ruch nerozvíjel v takové míře. Větší rozvoj cestovního ruchu přišel do Rumunska společně s průmyslovou revolucí, jejíž nástup zde byl proti Velké Británii, kolébce průmyslové revoluce, opožděn (konec 19. století). (România, atlas istorico-geografic, 1996). V průběhu 20. století se opět shoduje vývoj v Rumunsku s vývojem evropským. Významnou roli v rozvoji cestovního ruchu po druhé světové válce sehrála v Rumunsku ideologická bipolarizace světa. Do Rumunska přijížděli především lidé ze socialistických zemí a jejich počet v 70. letech převyšoval návštěvníky z kapitalistických zemí více než čtyřnásobně. Důležitým trendem byl stabilně rostoucí počet turistů v Rumunsku v průběhu šedesátých a sedmdesátých let. (Košťák, 1974).

Mezinárodní cestovní ruch i bez výraznějšího zapojení destinací „východního bloku“ již od konce Druhé světové války zaznamenával trvalý a poměrně strmý nárůst počtů lidí cestujících mimo své území a také zvýšení objemu příjmů z něj. Podle dat WTO se mezinárodního cestovního ruchu v roce 1950 účastnilo 25 milionů lidí. V roce 2012 to bylo již více než 1 miliarda, což znamená čtyřicetkrát více než před dvašedesáti lety. Přitom příjmy z cestovního ruchu se zvedly mnohonásobně vícekrát. (WTO, 2014). Stejný trend panuje i v Rumunsku, kromě let 2009 a 2010, kdy vlivem ekonomické krize zaznamenal cestovní ruch stagnaci, neustále roste a to i přes nedostatečnou infrastrukturu a nevyužité přírodní podmínky pro rozvoj (Eurostat, 2014₂).

3.3 Činitelé cestovního ruchu v Rumunsku

3.3.1 Politická situace

Pro rozvoj cestovního ruchu je zásadním faktorem politická situace. Dnešní Rumunsko splňuje kritéria mírové země s pevným politickým systémem. Avšak stabilita funkcí nejvyšších představitelů výkonné a legislativní moci ať už ze strany prezidenta nebo vlády je slabá. Důvodem jsou časté skandály a prohřešky právě představitelů vlády i samotného prezidenta. (Czech Trade, 2014).

Důležitým faktorem ovlivňovaným politickou situací je uspořádání státních hranic. (Hrál, 2005). Ty mají vliv na mezinárodní cestovní ruch a v případě Rumunska měly negativní dopad po dobu nadvlády komunistické strany, kdy bylo především cestování ze země velmi obtížné. V tomto směru považují změny v Rumunsku v posledních třiceti letech za velmi pozitivní. Po pádu komunistického režimu na začátku devadesátých let se otevřely hranice, země se stala lépe přístupnou pro zahraniční turisty a mimo jiné umožnila cestovat Rumunům do zahraničí. Podstatným mezníkem je vstup Rumunska do Evropské unie v roce 2007. Ačkoliv není součástí Schengenského prostoru, můžou občané ostatních zemí EU do Rumunska vstoupit pouze s občanským průkazem (MZV ČR, 2014₁). Z vlastní zkušenosti mohou potvrdit, že na silničních přechodech stále probíhají kontroly, ale uvnitř EU jsou velmi rychlé a bezproblémové. Podmínka pro připojení k Schengenskému prostoru byla Rumunsku nastavena již před jeho vstupem do Evropské unie a její podstatou bylo zlepšení bezpečnostních opatření na vnější hranici EU, kterou má Rumunsko s Ukrajinou, Moldavskem a Srbskem (Evropská komise, 2005).

3.3.2 Bezpečnost

Od prvních počátků lidského cestování je důležitá bezpečnost při cestách. Nároky na bezpečnost jsou s postupem času a masivním rozvojem turismu stále vyšší. Nejvýraznějších změn ve zvýšení bezpečnosti turistů světová společnost zaznamenala na přelomu tisíciletí v reakci na teroristické útoky 11. září ve Spojených státech amerických. (Popescu, 2011).

Rumunsko je od roku 1955 členem OSN, kde od šedesátých let 20. století vystupovalo samostatně a dokonce hlasovalo v rozporu s diktátem Moskvy namířeným ke všem socialistickým zemím. Podpořilo také rezoluci směřující ke sblížení evropských zemí s odlišnými politickými ideologiemi. Ač se to může zdát překvapivé, Ceausescův režim stál mimo závody ve zbrojení a mimo ideologický střet kapitalismu a socialismu. Bouřlivějších a nebezpečnějších dob se Rumunsku dožilo paradoxně až po pádu Ceausescova režimu a po pádu Jugoslávie, kdy byla politická situace v celém regionu velmi nestabilní, a docházelo k problémům způsobeným etnickým napětím. V dnešní době se Rumunsko podílí na důležitých misích OSN a je jednou ze zemí, která se aktivně podílí na udržování míru. (Blahušiak, 2005).

Největší bezpečnostní problémy ohrožující v současnosti účastníky cestovního ruchu v Rumunsku jsou drobné krádeže, které jsou problémem ve městech, především pak v Bukurešti. Dalším ohrožením společnosti je černý trh a vysoká míra korupce, s těmito kriminálními jevy však turista nepřijde běžně do kontaktu. (Burford, 2009). Na přelomu tisíciletí bylo hrozbou vnitřní bezpečnosti země sílící hnutí za obnovení Velkého Rumunska⁵, které bylo založené na silném nacionalismu a nesnášenlivosti vůči menšinám. Tyto tendence však v období poledních pěti let ochably (Blahušiak, 2005).

Bezpečnost zemí pro cestování a cestovní ruch je vyhodnocena v rámci Indexu konkurenceschopnosti cestování a cestovního ruchu (The travel and tourism competitiveness index), který publikuje Světové ekonomické fórum (World Economic Forum) a je vytvářen z dat dotazníků probíhajících mezi obyvateli jednotlivých světových zemí. Z dat indexu, publikovaném v roce 2009, jsou zřejmé velké rezervy v oblasti bezpečnosti cestování a ubytování v Rumunsku. V celkovém indexu se Rumunsko řadí na 66. místo ze 133 hodnocených zemí a především je až za zeměmi, se kterými sousedí v rámci regionu, Bulharskem a Maďarskem. Například v oblasti ohrožení terorismem se řadí až na 57. místo a to i za situace, kdy nebyl na rumunském území nikdy zaznamenán žádný teroristický útok. V dalším indikátoru, policejní službě je Rumunsko dokonce až na 74. místě na úrovni třeba Tádžikistánu nebo Madagaskaru. Ve výskytu běžného zločinu, se řadí Rumunsko mezi průměr a také na stejnou úroveň jako okolní země. (Popescu, 2011).

⁵ Velké Rumunsko se říkalo rumunskému království, které existovalo mezi světovými válkami v letech 1918-1940. Tehdy mělo Rumunsko o 24 % větší rozlohu než dnes. Název je v současnosti spojován s nacionalismem, kterým se řídí politická strana Velké Rumunsko. (Bolovan, 2011).

Výchozím bodem zlepšení situace by měla být v první řadě změna vnímání Rumunů důležitosti bezpečnosti cestování a ubytování v jejich zemi. Jak uvádí ve své případové studii Liliana Popescu (2011), pouze 39 % tázaných si myslí, že bezpečnost cestování je stejně důležitá jako nabízené služby a tedy více než 60 % staví důležitost služeb nad bezpečnost.

Dle mého názoru je z pohledu turisty nutné zhodnotit také přírodní a antropogenní rizika v regionu cílové destinace. V Rumunsku je považována za největší přírodní riziko seizmická aktivita. Ta je nejvyšší v oblasti jihovýchodních Karpat, přičemž tato oblast se řadí k nejméně aktivním v celé Evropě. Příčinou je tektonické zvedání karpatské oblasti, které způsobuje poměrně vysoké riziko zemětřesení. Nejvíce ohrožená velká města jsou Brasov, Buzau, Ploiesti a také hlavní město Bukurešť. (Fňukal, 2009). Jedno z nejsilnějších zemětřesení zasáhlo Rumunsko v pohoří Vrancea během jara roku 1977, kdy způsobilo velké oběti na životech a rozsáhlé materiální škody i v hlavním městě Bukurešti (Král, 1999).

3.3.3 Životní úroveň a motivace cestovat

Na příjezdy zahraničních turistů v rámci mezinárodního cestovního ruchu do Rumunska má vliv především dosažená životní úroveň a ekonomická síla obyvatel země, ze které přijíždějí. V tomto ohledu má Rumunsko relativně výhodnou polohu. V Evropě totiž většina států vykazuje vyšší životní úroveň i HDP než právě Rumunsko, v Evropské unii potom všechny země kromě Bulharska. Zároveň, co se týče životní úrovně a ekonomické síly, se řadí evropské státy mezi nejlépe hodnocené na světě a disponují tedy dobrými možnostmi účastnit se mezinárodního cestovního ruchu. (UNDP, 2013).

O motivacích turistů, žijících v Evropě, zapojit se do cestovního ruchu, přehledně spravuje studie vytvořená za podpory Evropské komise. Studie prezentuje výsledky ankety, do které se zapojilo přes 30 tisíc lidí z různých sociálních i věkových skupin žijících v evropských zemích. Sběr dat pro studii probíhal v lednu roku 2013. Evropská část turistů tvoří významnou skupinu z celkového počtu turistů směřujících do Rumunska, proto můžeme považovat tuto studii za směrodatnou pro rumunský cestovní ruch. Nejčastějším cílem pro 40 % Evropanů cestujících na dovolenou trvající alespoň pět dní je slunečné přímořské pobřeží, následuje velká skupina lidí, kteří cestují za příbuznými (36%). Nejčastějším faktorem pro zvážení návratu na místo předešlého pobytu je přírodní prostředí, což považují z hlediska rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku za velmi pozitivní zjištění. (Evropská komise, 2013).

Rumunsko má totiž velmi pozitivní předpoklady stavět cestovní ruch právě na přírodním prostředí. Důležitá je pro tázané také kvalita ubytování, což je pro Rumunsko určitě výzva a naskytá se zde velký prostor pro zlepšení. (Evropská komise, 2013₂).

Jako převažující podmínku pro nevycestování na dovolenou uvádějí lidé nejčastěji svoji finanční situaci (Evropská komise, 2013₂). Z tohoto pohledu má na realizaci cestovního ruchu velký vliv aktuální ekonomická situace obyvatel. V zájmu cestovního ruchu v Rumunsku je tedy ekonomická prosperita obyvatel v okolních zemích regionu a regionu celé Evropy.

3.3.4 Kvalita životního prostředí

„Životní prostředí člověka je ta část světa, se kterou je člověk ve vzájemném působení, tj. kterou používá, ovlivňuje a které se přizpůsobuje. Obecněji můžeme říci, že životní prostředí (nejen člověka, ale také jiných organismů, populací a společenstev) je soubor všech činitelů, se kterými daný živý subjekt přichází do styku a podmínek, kterými je obklopen. Životní prostředí je tedy vše, co na živý subjekt přímo i nepřímo působí (Nováček 2010).“

Pro udržitelný rozvoj cestovního ruchu je kvalita životního prostředí neopomenutelným faktorem. Dle UNEP (2014) hraje cestovní ruch ve znečišťování výraznou roli a má podíl na zhoršování životního prostředí. Proto UNEP apeluje na jednotlivé vlády zemí, aby nastavovaly pravidla týkající se cestovního ruchu v souladu s udržitelným rozvojem a zasadili se o snižování veškerých negativních dopadů na životní prostředí. Zároveň se zabývá návrhy regulí pro soukromé společnosti působící v sektoru služeb spojených s cestovním ruchem. Tyto regule mají za cíl vést je k dodržování zásad podporujících ochranu životního prostředí. (UNEP, 2014).

V případě Evropy, Rumunska nevyjímaje, může být v budoucnu čím dál větším problémem z pohledu lokace a vůbec realizace určitých druhů cestovního ruchu změna klimatu. Je běžné, že mezinárodní cestovní ruch se v rámci Evropy uskutečňuje v severojižním směru, myšleno ve smyslu, turistů ze zemí sídlících v severnějších částech kontinentu směřujících na dovolené a zájezdy do zemí jižnějších zeměpisných šířek. Hlavním faktorem je přívětivé a slunečné počasí. Ze studií Evropské komise vychází mj. index hodnotící atraktivitu z pohledu cestovního ruchu daného regionu či destinace. *„Index TCI je vážený průměr hodnot klimatických proměnných relevantních pro pohodlí cestovního ruchu, konkrétně takzvaného slunečního cestovního ruchu.“* (Barrios a Rivas, 2013).

Na základě dat modelu určeného k dlouhodobým predikcím klimatu ("KNMI-RACMO2-ECHAM5-r3"), vytvořila Evropská komise předpověď týkající se vývoje poptávky turistů po cestování do zemí EU. Jako možnosti reakce na proměnu klimatu uvádí změny délky nebo načasování dovolené, nebo změnu délky i načasování dovolené zároveň. K těmto navrhovaným změnám chování turistů potom podle změny klimatu a zároveň tedy atraktivity destinací vlivem počasí vypočítává jednotlivým zemím a regionům předpokládaný růst nebo pokles příjmů z cestovního ruchu. Obecně si růst podle předpovědi zachovají především severské státy, které netěží z přívětivého počasí a naopak propad zaznamenají jižní přímořská letoviska. Rumunsku jakožto zemi s mořským pobřežím využívaným k cestovnímu ruchu, by podle predikce měly příjmy mírně klesnout. Model, na kterém je předpověď poptávky po destinacích cestovního ruchu, počítá v období do roku 2100 s vyššími průměrnými teplotami, než jsou v Evropě dnes, což by mělo mít negativní dopad také na stabilitu počasí a to zase na cestovní ruch. (Barrios a Rivas, 2013). Zhoršování podmínek pro přímořský cestovní ruch v Rumunsku můžeme přenést hlavní zaměření z pobřeží Černého moře do vnitrozemí.

4 Podmínky rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku

4.1 Lokalizační podmínky

Lokalizační podmínky hrají důležitou roli v umístění a rozmístění aktivit cestovního ruchu. V případě Rumunska jim můžeme přikládat velký význam, protože jsou základním stavebním kamenem cestovního ruchu v zemi. Aby bylo možno cestovní ruch v Rumunsku vůbec realizovat a mělo smysl zabývat se možnostmi jeho rozvoje, jsou potřebné vhodné přírodní podmínky, jejich ochrana a zachování. Právě cestovnímu ruchu přející přírodní podmínky by dle mého názoru měly být výchozím a opěrným bodem rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku.

4.1.1 Přírodní podmínky

4.1.1.1 Klimatické poměry

Klimatické poměry jsou mnohdy nejpodstatnější podmínkou realizace cestovního ruchu, především pak toho, který je zaměřen na přímořská letoviska s využitím vodní plochy ke koupání či vodním sportům. V celosvětovém měřítku jsou nejčastěji pro cestovní ruch využívány mírný a subtropický podnebný pás, díky přítomnosti stálého, ač sezonního průběhu počasí a absenci extrémního počasí v podobě dlouho trvajících vysokých nebo naopak nízkých teplot. (Hrála, 2005).

Rumunsko leží v mírném pásu, tedy v oblasti Evropy s počasím příhodným pro realizaci cestovního ruchu v letní i zimní sezóně. V rámci země jsou poměrně výrazné rozdíly podnebí. Příčinou je poměrně velká výšková členitost reliéfu, kdy platí, že výše položené oblasti zaznamenávají nižší teploty a celoročně chladnější počasí než oblasti v nížinách. Podnebí je v oblasti Rumunska spíše kontinentálního charakteru, avšak s častým projevem vlivu oceánského proudění od Atlantiku. Mírná kontinentalita má vliv na množství srážek v Karpatech, okolních nížinách a pánvích, které dohromady tvoří většinu území Rumunska. Srážek je zde méně než třeba v oblasti Alp a jejich okolí, které se svým vznikem a stavbou Karpatům podobají. I tak spadne v Jižních a Východních Karpatech poměrně velké množství srážek, často přesahujících 1000 mm/rok. (Král, 1999).

Bariéru v aktuálním stavu počasí často tvoří horský oblouk, který společně tvoří Východní a Jižní Karpaty. Oblouk odděluje Valašskou nížinu společně s přimořím od Transylvánské vysočiny, Apusenských hor a částečně Velké uherské nížiny (Alföld) zasahující do severozápadní části Rumunska. Toto oddělení má vliv především na množství srážek.

Platí, že srážek je více v západní části, kde se projevuje větší vliv oceánského proudění Atlantiku. Proto můžeme sledovat rozdíl v množství srážek například mezi Brašovem (747 mm/rok), ležícím ve vnitřním oblouku Jižních a Východních Karpat a Konstantou (379 mm/rok) nebo Bukureští (586 mm/rok), měst která leží ve Valašské nížině, respektive Dobrudži (pobřeží Černého moře), na východní straně Karpatského oblouku. (Král, 1999).

Stejně tak jako se v rámci rumunského území liší množství srážek, výrazně se s polohou mění i teplota. Běžnou příčinou poklesu teplot je nárůst nadmořské výšky. Teplotní rozdíly způsobené výškovou diferenciací terénu jsou celoročně poměrně stále a platí pravidlo, že s každými sto výškovými metry klesá teplota zhruba o půl stupně celsia. Na rychlost růstu či poklesu teplot při změně nadmořské výšky má vliv především členitost terénu. Vliv členitosti terénu se projevuje v Rumunsku hlavně v rámci nejvyšších pohoří. Pokud je pohoří celistvé a většího plošného rozsahu, klesá směrem nahoru letní teplota méně než u osamocených a členitějších hor a pohoří. V zimě se situace obrací a rychleji klesá teplota směrem nahoru u velkých celistvých pohoří. (Čihař, 2000). Dle reliéfu jednotlivých rumunských pohoří bych mezi celistvější zařadil například vnější Východní Karpaty a mezi ty více členité například Apuseni v centrální části Transilvánie. V rámci celého Rumunska platí, že dlouhodobý průměr lednových teplot se pohybuje pod bodem mrazu. Na vrcholcích hor vysokých přes 2000 m.n.m. je dlouhodobý lednový průměr kolem minus 10°C, kdežto na pobřeží Černého moře pouze několik desetin °C pod bodem mrazu. Průměrné červencové teploty se na nejvyšších vrcholcích pohybují mezi 5 až 8°C, v Bukurešti nebo na pobřeží Černého moře mezi 22 až 24°C (Král, 1999). Obecně je chladnější počasí na severu, kde je v nížinách průměrná roční teplota kolem 8 °C, kdežto v nížinách na jihu kolem 11 °C. Nejvyšší naměřenou teplotou je 45 °C v Bagaranu a nejnižší -38 °C u Brasova. (Romania, 2014).

Běžným prouděním větru ovlivňujícím počasí na území Rumunska je vlhké severozápadní. Skrz toto proudění se projevuje vliv Atlantiku. Často je však vytlačeno silnějším prouděním suchého vzduchu ze severovýchodu. „*Austru*“ je teplý letní vítr vanoucí ze severozápadu, který ovlivňuje počasí v západní části Rumunska. (Romania, 2014).

V zimě působí chladné počasí na východě země proudění větru vanoucího ze severovýchodu, kterému se říká „*Crivăț*“. Západní část Rumunska je v zimě ovlivňována, oceánským vzduchem od Atlantického oceánu. (Romania, 2014).

Klimatické poměry v Rumunsku cestovnímu ruchu přejí. Většinu léta jsou vhodné podmínky pro realizaci přímořského cestovního ruchu, kdy na pobřeží padá minimum srážek a teploty vzduchu i vody se pohybují v příjemných hodnotách. V horských oblastech je přílivitvým obdobím pro cestovní ruch léto a zima. V létě jsou teploty vhodné pro pěší turistiku, cykloturistiku a pro mnohé sportovní a poznávací aktivity. V zimě je naopak teplota dostatečně nízká, aby společně se sněhovými srážkami vytvořila ideální podmínky pro zimní sporty.

4.1.1.2 Hydrologické poměry

Důležitými hydrologickými lokalizačními faktory cestovního ruchu v Rumunsku jsou řeky, Černé moře a také jezera, která jsou většinou malé rozlohy, ale především ta horská jsou zajímavým turistickým cílem.

Vodní dominantou Rumunska je řeka Dunaj. Tok Dunaje je od pramene v německé spolkové republice Bádensko-Würtbembursko po deltu, ústící do Černého moře, dlouhý 2 852 km. Téměř veškeré Rumunské vodní toky odvádějí vodu právě do Dunaje. Dunaj je výjimečným evropským tokem nejen svou délkou a vodnatostí, ale také svým ústím do Černého moře. Do něho Dunaj ústí deltou o rozloze 5 700 km², která je po deltě Volhy druhou největší v Evropě a je frekventovaně navštěvovaným místem cestovního ruchu. Delta je chráněna biosférickou rezervací pod ochranou UNESCO. Delta má tři hlavní ramena a každé z nich je zajímavé pro vodní turistiku, ať už pozorováním vzácné fauny nebo svými meandry a zákruty. (Brucker, 2007).

Za zmínku ve spojení s řekou Dunaj stojí vodní přehrada “Železná vrata” (viz příloha 3), která je cílem turistů a plochou pro rekreaci či vodní dopravu. Nicméně hlavním úkolem přehrady je výroba elektrické energie. Přehrada je postavena v místě, kde se Dunaj zařezává do soutěsky mezi okolními horami a výrazně zužuje a prohlubuje svůj tok. Přehrada svým výkonem ve výrobě elektrické energie přispívá k šetření životního prostředí, protože díky ní může ubývat produkce v tepelných elektrárnách, ale je také příčinou velkých environmentálních problémů, kdy blokuje životně důležité migrační cesty mnoha rybím druhům. (Wohl, 2012).

Dalšími velkými řekami tekoucími na území Rumunska jsou Mures, Jiul, Olt, Arges, Siret a Prut tvořící hranici s Moldavskem. S výjimkou Mures, která se nejdříve vlévá do Tisy, jsou všechny tyto řeky levým přítokem Dunaje, který tvoří jižní hranici Rumunska. Mnohé z těchto řek mají nevyrovnaný roční průtok s velkými výkyvy a jsou tak sezónně vhodné pro vodní sporty a turistiku.

Neodmyslitelnou roli v oblasti ekonomiky, dopravy i cestovního ruchu zastává v Rumunsku Černé moře. Skrz průlivy Bospor a Dardanely je toto prakticky vnitřní moře spojeno s mořem Středozemním. Jeho rozloha je včetně Azovského moře 461 000 km². V nejhlubším místě je hluboké 2 210 metrů, a to na jihu u pobřeží Turecka. Průměrná lednová teplota vody je nejnižší z celého moře v oblasti severozápadu a jen o něco vyšší je na západním pobřeží, na kterém leží Rumunsko. Červencové teploty se pohybují na pobřeží Rumunska mezi 23 až 26 °C. Uvedené teploty se týkají nejvrchnější vrstvy vod. Černé moře má nízkou salinitu kolem 17 promile, což je zhruba poloviční salinita oceánů. Vody Černého moře jsou bohaté na ryby, a tak jsou využívány ke komerčnímu lovu. Pobřeží Černého moře je vítaným letním cílem cestovního ruchu téměř po celém svém obvodu. (Romania, 2014).

Zajímavá jsou svou rozmanitou podobou a vznikem Rumunská jezera, kterých je v Rumunsku kolem 2 500 (Romania, 2014). Četná jsou jezera glaciálního původu, kdy nejvíce jich je v Jižních Karpatech konkrétně pak v masivech Fagaraš (viz příloha 4) a také Retezat, kde se nachází největší jezero tohoto typu v Rumunsku, Bucura o ploše 10 ha. Ve Východních Karpatech se vytvářela hrazená jezera, která většinou vznikla přehrazením horského potoka sesuvem půdy přes jeho koryto. Takovým jezerem je třeba jezero Rosu (12ha). Ve Východních Karpatech se nachází také unikátní jezero "Iacul Sfinta Ana" (jezero Svaté Anny), které je sopečného původu a jediné svého druhu v celém Rumunsku a dokonce i v celé Karpatské oblasti zasahující také na Ukrajinu, do Moldavska, Slovenska, Polska, České republiky a Srbska. Na pobřeží Černého moře jsou lagunová jezera, která se proměnila zahrazením původně mořských zálivů nebo říčních údolí. Zahrazeny jsou písčnými kosami. (Král, 1999).

4.1.1.3 Reliéf

Ačkoliv nemusejí být na první pohled reliéf a morfologické poměry určujícím faktorem cestovního ruchu, mají vliv na jeho lokalizaci a to hlavně ve vnitrozemí. Obecně se považuje krajina s rozmanitějším reliéfem za atraktivnější než krajina rovinatá a plochá. Území může být také atraktivní svým utvářením a morfologickým vývojem, který je pozorovatelný například u krasových jevů.

Území Rumunska dominuje pohoří Karpat, které se skládají z více jednotlivých masivů. Co se Karpat týče, není mezi zeměmi, na jejichž území zasahují, jednotný konsensus ohledně názvů. (Král, 1999). V této kapitole se držím rozdělení dle Čížka (1978), podle kterého se na území Rumunska rozkládají Východní Karpaty, Jižní Karpaty a Rumunské Západní Karpaty, které společně s Transilvánskou vysočinou vyplňují v oblasti Transylvánie vnitřek karpatského oblouku tvořeného Východními a Jižními Karpatami.

Čížek (1978) dělí Východní Karpaty na dva podélné pásy táhnoucí se v severojižním směru od hranic s Ukrajinou po údolí řeky Dimbovita, která je odděluje od Karpat Jižních. Toto rozdělení na rozdíl od jiných počítá do Východních Karpat i masiv Bucegi v samotném jižním cípu, čímž se mění jejich nejvyšší vrchol, kterým je Omul (2505 m.n.m.). Vnitřní pásmo Východních Karpat dosahuje vyšších nadmořských výšek, a můžeme ho tak považovat za turisticky atraktivnější. Turisticky atraktivnější je také díky své geologické rozmanitosti. Nalezneme zde masivy krystalického, ale také vulkanického původu. V Sopečných masivech je dodnes dochováno několik kráterů a sopečných kuželů, které mohou být zajímavým turistickým cílem. (Čížek, 1978).

Nejvyšším horským celkem v Rumunsku jsou Jižní Karpaty, skládající se ze tří podskupin, z nichž pohoří Fagaraš (Muntii Fagarasului a Retezat Godeanu (Muntii Retezat-Godeanu), mají na svém území významné národní parky, k nejznámějším patří Piatra Cranului a Retezat (založen 1935). Součástí masivu Fagaraš je nejvyšší hora Rumunska Moldoveanu (2544 m.n.m.) (viz příloha 5) a také druhá nejvyšší hora Negoiu (2535 m.n.m.). (Romania, 2014). Fagaraš je výjimečný svým hlavním hřebenem (viz příloha 6), který po délce 60 km neklesne pod 2000 m.n.m., čímž vytváří lákavé podmínky pro pěší turisty. Směrem na sever k Transilvánské vysočině jsou údolí extrémně strmá a poměrně krátká, kdežto na jih směrem k Valašské nížině linoucí se podél Dunaje jsou pozvolnější a výrazně delší (viz příloha 7). Fagaraš i Retezat mají na svém území hojný výskyt ples, kterých je zde podle podrobných turistických map dohromady více než sto.

Západní okraj Jižních Karpat přechází přes údolí řek Timis, Mehadica a Cerna v Rumunské Západní Karpaty. Ty jsou na rozdíl od Východních a Jižních Karpat tvořeny nespojitými oddělenými masivy Muntii Apuseni, Muntii Poiana Rusca a Muntii Banatului (Banátské hory), které přiléhají k západnímu okraji Jižních Karpat. V Banátských horách se nacházejí v první kapitole zmiňované české vesnice, poblíž kterých můžeme najít krajinu s krasovými jevy. (Čížek, 1978).

Střed Rumunska a prostor mezi Východními, Jižními a Rumunskými Západními Karpatami vyplňuje Transilvánská vysočina, která má od dříve jmenovaných pohoří odlišnou geologickou skladbu. Je totiž tvořena usazeninami především pískovce a jílovce. Její nadmořská výška se pohybuje do 600 m.n.m. (Brandos, 2008).

Rumunské území není tvořeno pouze horami, jak by se z podkapitoly mohlo zdát, ale z pohledu cestovního ruchu není reliéf nížin sám o sobě nikterak zajímavý jako turistický cíl. Výjimkou je delta Dunaje, která je přes svou téměř nulovou členitost přírodně velmi zajímavou oblastí. Nížiny a tabule jsou o to více zajímavé z kulturního a agrárního hlediska. Ploché reliéf pobřeží Černého moře potom svým klimatem vhodný pro přímořskou turistiku.

4.1.1.4 Rostlinstvo a živočišstvo

Rumunsko je přibližně z jedné čtvrtiny zalesněno a dominantním stromem je dub, který roste do nadmořských výšek kolem 1000 m.n.m. (Romania, 2014). Nad 1000 m.n.m. se začínají vyskytovat více jedle, které jsou často dominantní dřevinou v oblastech do 2000 m.n.m.. Na přechodu mezi jedlovými lesy a nejvyšší zónou travin a lišejníků se vyskytují kleče a kosodřeviny. Netypický rostlinný pokryv se vyskytuje na východě země, kam zasahuje travnatá step z území Moldavska, Ukrajiny a Ruska. Dalším odlišným územím je relativně malá oblast na jihozápadě při březích Dunaje respektive přehrady Železná vrata. Zde se vyskytují mnohé teplomilné rostliny, jejichž výskytu nahrává klima podobné klimatu středomořskému. (Burford, 2009).

Uvádí se, že až 12 % lučních a polních květin v Rumunských horách je endemických. Z výčtu vzácnějších divoce rostoucích rostlin ve vysokých polohách a alpínském pásmu rostou hořce, krokusy, zvonek lomikámen, nebo i protěž horská. Rozmanitá je na rostlinné druhy Dunaj delty, kde se vyskytuje na 1600 druhů rostlin. Jejich výskyt se váže na tři různá prostředí delty, plovoucí ostrůvky, stojaté vody a říční břehy. (Burford, 2009).

V rumunských horách nalezneme díky zachovalému původnímu divokému rázu krajiny i několik druhů velkých savců. Kolem pěti tisíc medvědů hnědých žije v oblasti Východní Karpat. Na severu země v horách žije červený jelen. Z dalších savců se běžně vyskytují především v lesích a horách divocí kanci, lišky, vlci, divoké kočky, ale také třeba vydry, ondatry nebo nutrie, které žijí v Dunajské deltě, kam se dostaly z původních sovětských chovů fungujících za účelem získání kožešin. (Burford, 2009).

V oblastech jižního Banátu díky teplejšímu podnebí žijí také želvy a ještěrky. Delta Dunaje skýtá útočiště mnohým druhům tažného ptactva a hnízdí zde mimo jiné pelikáni (*Pelecanus Crispus*, *Pelecanus onocrotalus*) nebo orel mořský (*Haliaetus albicilla*). Dohromady zde hnízdí na 300 ptačích druhů. (Král, 1999).

4.1.2 Společensko-kulturní podmínky

4.1.2.1 Kultura a historické památky

Rumunský statistický úřad (2012), opírající se o data získaná od turistů a cestovních kancelářů, považuje za dvě hlavní složky potenciálu cestovního ruchu v Rumunsku již dříve zmíněné výjimečné přírodní podmínky a také historické bohatství země. „*To je reprezentováno stopami úspěšných civilizací, které žily na Rumunském území od dob starověku, památkami a objekty náboženského umění, muzei a sbírkami, krásnými a originálními etnografickými a folklorními prvky a současnými prestižními oceněními*“. (Turismul României breviar statistic, 2012). Taktéž rumunští experti zaměřeni na cestovní ruch a politici považují kulturní dědictví země za velmi hodnotné a atraktivní. Podle nich by měl cestovní ruch spojený s kulturou a kulturním dědictvím rozšířit možnosti a rozsah cestovního ruchu v Rumunsku (Mitrut, 2009).

Rumunsko má šest kulturních a jednu přírodní památku, deltu Dunaje, které jsou zapsané na seznamu světového dědictví UNESCO. Nejedná se vždy o jednotlivý objekt, ale také o soustavy památek rozkládající se v jednotlivých historických oblastech Rumunska. Tyto památky jsou řazeny spolu s historickými městy mezi nejatraktivnější kulturní oblasti cestovního ruchu v Rumunsku. (UNESCO, 2014).

Nejstarší soustavou památek na seznamu UNESCO je šest Dáckých pevností v Orastijských horách, postavených v průběhu prvního století před naším letopočtem za vlády Dáků. Pevnosti leží v podhůří Jižních Karpat na jihozápadu země. Sloužily jako vojenské obranné stavby vůči vnějším nepřítelům, především Římanům, kteří pevnosti na začátku 2. století dobyli. Unikátní jsou také vesnice s opevněnými kostely v Transylvánii. Ty byly vystavěny Sasy žijícími v Transylvánii v průběhu 13. až 16. století. Především opevněné kostely zůstaly dodnes zachovány ve velmi dobrém stavu. (Institut for Cultural Memory, 2010).

Zatímco Sasové kolonizovali a také se podíleli na architektuře jižní části Transylvánie, v severní části Transylvánie nazývané “Maramures“ měli vliv na kulturu především původní románští obyvatelé. Dodnes tam stojí osm dřevěných kostelů, z nichž některé byly postaveny již na začátku 17. století. Fakt, že mezi historickými památkami v Rumunsku převládají dochované kostely, dokazuje další skupina kostelů na seznamu UNESCO, která se nachází na východních svazích Východních Karpat v historické části Rumunska nesoucí název Moldávie. Kostely v Moldávii jsou unikátní svými autentickými nástěnnými freskami, které byly vytvořeny dle inspirace byzantským uměním. Kostely a malby vznikaly na konci 15. až konci 16. století a jsou velmi dobře zachovány. (Institut for Cultural Memory, 2010).

Turisticky zajímavé je historické centrum města Sighisoara, ležícího v centru Transylvánie. Jedná se o oblast v dnešním středu města, která byla dříve opevněným městečkem a byla vystavěna stejně jako opevněné vesnice na jihu Transylvánie Sasy, kteří kolonizovali na popud rumunských králů vnitřní karpatský oblouk. Město bylo vystavěno již ve 13. století a po většinu své historie hrálo důležitou strategickou a komerční roli na hranici latinské a byzantské kultury. Jedinou na jih od Karpat ležící památkou UNESCO v Rumunsku, je klášter Horezu ležící na jižním úpatí Jižních Karpat v oblasti Valašska. Klášter byl vystavěn princem Constantinem Brancovanem a je ukázkou domácí rumunské architektury. V klášteři sídlila škola nástěnných maleb ikon, která se stala proslulou v celém balkánském regionu. (UNESCO, 2014).

Mezi kulturně-historické památky řadíme i některá rumunská města, která mají turistům co nabídnout v oblasti právě kultury nebo historické hodnoty. Významným rumunským kulturním městem je Sibiu ležící na severním úpatí nejvyššího horského masivu Fagaraš. Sibiu má jako město jak historickou hodnotu, tak kulturní význam, který byl potvrzen postem evropského hlavního města kultury v roce 2007. O post hlavního města kultury se dělilo Sibiu s Lucemburkem. (Eurostat, Cultural statistics, 2011). Za další kulturní města jsou považována Brašov, Cluj-Napoca, Targu Mures, Oradea a také hlavní město Bukurešť (Burford, 2009).

Význam co se návštěvnosti týče, mají mimo památek UNESCO a měst také muzea. Nejvíce navštěvovaným jsou muzea na hradě Bran (viz příloha 8) a Peles, která dohromady ročně přijmou přes 800 tisíc návštěvníků. Ačkoliv nepatří, dle mé vlastní zkušenosti, tato muzea mezi ta nejhodnotnější v Evropě a jen těžko snesou svojí výstavou srovnání například s českými muzei, zastávají nemalou roli mezi cíli cestovního ruchu v Rumunsku. V počtu návštěvníků se za tyto dvě “hradní“ muzea řadí dvě muzea v Sibiu, čímž jen podtrhují kulturní význam tohoto podkarpatského města. (Eurostat, Cultural statistics, 2011).

V roce 2014 se koná v Rumunsku několik velmi zajímavých kulturních událostí od koncertů světoznámých hudebníků a hudebních skupin po četné svátky, slavnosti a festivaly, kterých si Rumunsko uchovalo z minulosti více, než mnohé evropské země. (Rumänisches Fremdenverkehrsamt, 2014).

4.1.2.2 Sportovní zařízení a akce

Sport a sportovní akce mohou být podstatným hybatelem statistik cestovního ruchu. Pokud vezmeme v potaz aktivní sport, na sportovním cestovním ruchu se dominantně podílejí amatérští sportovci. Je však důležité neopomenout fungování profesionálního prostředí v daném sportu v dané zemi, protože na profesionální prostředí se váže infrastruktura sportovních zařízení a služeb poskytovaných účastníkům cestovního ruchu, zahrnujícího sport a pohybové aktivity. S cestovním ruchem se pojí i pasivní zapojení do sportovních akcí, většinou obyvatel, cestujících mimo své bydliště, v pozici diváků.

Aktivně se do sportu v dnešním Rumunsku ve srovnání s jinými, především vyspělejšími státy Evropy, příliš mnoho lidí nezapojuje. Největším sportem je fotbal s 120 000 registrovanými hráči a hráčkami. Druhým sportem v počtu registrovaných je tenis a třetím basketbal. Rozložení registrovaných týmů přibližně odpovídá jejich popularitě a členské základně. Celkem je v Rumunsku registrováno 250 000 sportovců. To při počtu celkovém počtu obyvatel (21,5 mil.) znamená, že nepatrně přes 1 % rumunských obyvatel je registrovanými sportovci. K popularitě sportu v zemi a propagaci země jako sportovní destinace nemalou měrou přispívají výsledky rumunských sportovců na velkých mezinárodních soutěžích. V tomto je nejúspěšnějším rumunským sportem gymnastika, která ale nemá potenciál přilákat lidi do Rumunska. (National Institute of Statistics, 2011). Pro srovnání v České republice je registrováno více než 1 400 000 sportovců, což je přibližně 10 % obyvatel země (ČUS, 2013).

Velkou sportovní akcí je maraton pořádaný každoročně v Bukurešti “Bucharest International Marathon“, kterého se účastní závodníci z mnoha zemí světa. (Rumänisches Fremdenverkehrsamt, 2014)

K pasivnímu sportu vybízí tuzemské a mezinárodní sportovní akce. Největšími pravidelnými akcemi jsou fotbalové zápasy domácích, ale i evropských soutěží. Divácky atraktivní jsou také rallye závody, kdy se každoročně jezdí Sibiu rallye v podhůří Jižních Karpat. Diváci hojně navštěvují i světový tenisový turnaj v Bukurešti. (Rumänisches Fremdenverkehrsamt, 2014).

4.2 Infrastruktura cestovního ruchu

Infrastruktura cestovního ruchu umožňuje jeho realizaci, o čemž svědčí fakt, že v sektoru služeb je cestovní ruch přímo navázán na dopravu a ubytovací služby.

Mimo dopravu a ubytování, kterým se tato část práce konkrétněji věnuje, je důležitým předpokladem, zejména pro příjem zahraničních turistů, schopnost domácích obyvatel ovládat cizí jazyky. V měřítku počtu osvojených jazyků v průběhu studia je Rumunsko mezi nejlepšími státy EU, když se řadí mezi pět nejvýše, v tomto žebříčku, postavených zemí. (Eurostat, 2014₃).

Určitou roli na trhu cestovního ruchu hrají cestovní kanceláře, kterých je v Rumunsku evidováno 3 292. Pro námi zkoumanou oblast má význam jejich participace na domácím cestovním ruchu. Ačkoliv se většinou cestovní kanceláře soustředí na klientelu mířící do zahraničí, při výrazné převaze domácího cestovního ruchu v Rumunsku hrají i v této sféře svou roli. (Autoritatea Nationala pentru Turism, 2013). V roce 2011 bylo cestovními kancelářemi zprostředkováno přibližně o třetinu více aktivit spojených s domácím cestovním ruchem, než s příjezdovým cestovním ruchem ze zahraničí (National Institute of Statistics, 2011).

4.2.1 Doprava

Rozvinutost dopravní infrastruktury je pro realizaci cestovního naprosto klíčová. Už ze základních definic cestovního ruchu, jako pohybu v prostoru, vyplývá, že doprava je základním faktorem určujícím úspěch země na trhu cestovního ruchu.

Evropská unie rozlišuje šest “modulů” dopravy, kterými jsou letecká, silniční, železniční, potrubní, námořní a vodní-vnitrozemská doprava (Eurostat, 2014₄). Pro potřeby cestovního ruchu jsou důležité všechny zmíněné moduly dopravy s výjimkou potrubní. Potrubní doprava ovlivňuje cestovní ruch jen nepřímo a to skrze dodávku paliv potřebných pro provoz většiny aut, letadel, lodí a některých vlaků. Ostatní typy dopravy jsou zapojeny do cestovního ruchu přímo a jsou jeho nedílnou součástí.

Časově nejrychlejším a rychle se rozvíjejícím typem přepravy osob je letecká doprava. Pro Rumunsko je klíčová v současné době především v oblasti přepravy lidí v rámci Evropské unie, kdy více než dvě třetiny odbavených cestujících na rumunských letištích v roce 2012 tvořily osoby letící z nebo do jiné země EU. (Eurostat, 2014₄).

Celkem bylo na rumunských letištích v roce 2012 odbaveno 9,7 milionu osob. Na tomto čísle se podílí nejvíce letiště v Bukurešti. V zemi je dalších osm letišť, která ročně odbaví více než 15 tisíc cestujících. Dle dostupných dat odbavilo Rumunsko v prvním pololetí roku 2013 přes 3,8 milionu cestujících na letech uvnitř EU. Tento údaj značí společně s odhadem výsledků za druhé pololetí stále převládající počet cestujících mezi zeměmi EU nad cestujícími mimo hranice Evropské unie. Rumunsko má rozvinutou i síť domácích letišť a vnitrostátní letecká doprava ročně odbaví přes 30 tisíc cestujících. (Eurostat, 2014₄). Ceny letenek vnitrostátní dopravy jsou pro běžné cestování většiny Rumunů vysoké a mnohdy přesahují cenu 500 euro za jednosměrnou letenku (Tarom, 2014).

V průběhu 20. století až do jeho konce zastávala důležitý podíl na dopravním trhu v Rumunsku železniční doprava. Dnes je co do absolutního počtu přepravených cestujících na ústupu a snižuje se i její podíl mezi jednotlivými moduly přepravy. Železniční síť měří na rumunském území 20 129 km. Značným problémem pro rychlost přepravy, ale také pro životní prostředí je nízký podíl elektrifikovaných tratí na celkové délce železniční sítě. Elektrifikované tratě jsou dlouhé 4 020 km. Pozitivní není ani současný trend elektrifikace, která probíhá velmi pomalu, přesněji řečeno téměř neprobíhá. Pro ilustraci pomalého procesu je příhodný údaj z roku 2002, kdy mělo Rumunsku 3 950 km elektrifikovaných tratí, tedy 70 km nově elektrifikovaných tratí za více než deset let. Negativním jevem pro zaměstnanost v dopravě je výrazný pokles zaměstnanců železniční dopravy, který se v posledních letech stále prohlubuje. Tento trend je patrný i v ostatních zemích EU, nikoliv však tak razantní. Ještě směrodatnějším údajem z pohledu cestovního ruchu je pokles počtu cestujících vlakem z 99 milionů v roce 2002 na 57 milionů v roce 2012. Pro srovnání v roce 2012 cestovalo vlakem v České republice 172 milionů cestujících a to při polovičním počtu obyvatel země. Pro zahraniční cestovní ruch v Rumunsku je zajímavým údajem počet cestujících vyjíždějících ze zahraniční stanice. Ve srovnání opět s Českou republikou, je rozdíl cestujících ze zahraničí poměrně výrazný. Do Rumunska přijede ze zahraničních stanic ročně 250 tisíc cestujících, kdežto do ČR přes 1 milion. Za určující faktor v těchto číslech můžeme považovat polohu, kdy Česká republika zaujímá pozici ve středu Evropy, kdežto Rumunsko na jejím okraji. Vývoj situace železniční dopravy shrnuje údaj o podílu počtu cestujících vlakem z celkového počtu cestujících všemi typy dopravy. V roce 1995 se na přepravě cestujících podílela železniční doprava 26,5 % v roce 2011 už jen 5,5 %. Z většiny ukazatelů tak plyne, že železniční doprava v Rumunsku je na ústupu. (Eurostat, 2014₄).

Silniční doprava je v Rumunsku na vzestupu a v posledních dvou dekadách narůstá její podíl mezi typy přepravy osob. V roce 1995 využilo silnice k osobní přepravě 56 % cestujících, v roce 2011 to bylo již 81,7 %. Nárůst silniční doprava zaznamenává i přesto, že silniční síť se v Rumunsku zkvalitňuje a prodlužuje velmi pomalým tempem. V zemi bylo v roce 2011 pouhých 350 km dálnic, které se soustředí výhradně do okolí Bukurešti a směrem od hlavního města k pobřeží Černého moře. Silniční síť obecně není v Rumunsku nikterak hustá, ale v poměru k počtu obyvatel a rozloze se zdá být téměř dostačující. V roce 2011 evidoval v Rumunsku Eurostat 83 353 km silnic. V České republice je přibližně 129 tisíc kilometrů silnic, při menší rozloze, ale na druhou stranu například v Bulharsku je pouhých 19 tisíc kilometrů silnic. Silniční přeprava cestujících se týká výhradně aut, autobusů a trolejbusů. Autobusy a trolejbusy se podílely na silniční přepravě osob 17,3 % (1995), jejich využití ke konci minulého tisíciletí mírně stoupalo, ale po roce 2004 začalo opět klesat až na 12,8 % v roce 2011. Zbylou část silniční přepravy zajišťují osobní automobily. (Eurostat, 2014).

Rumunsko má několik větších námořních přístavů na pobřeží Černého moře, mezi největší z nich se řadí námořní přístavy Constanta a Mangalia. Tyto dva přístavy jsou rovněž jediné na rumunském pobřeží dlouhém 245 km, které dosahují mezinárodního významu. Mnohem více rumunských přístavů než při moři však leží na řekách, výhradně pak na Dunaji. (Turismul României breviar statistic, 2012). Dle statistik Eurostatu (2014) je na rumunských řekách a jezerech 1 779 km vodních cest, což hovoří o poměrně vysoké míře splavnosti pro vnitrozemskou nákladní i osobní lodní dopravu.

V roce 2011 byly realizovány přibližně tři čtvrtiny příjezdů ze zahraničí do Rumunska silniční dopravou (5,7 mil. příjezdů). Druhým nejčastějším způsobem příjezdu do země byla letecká doprava. Třetím nejčastějším způsobem dopravy do Rumunska byla železniční doprava následována dopravou námořní. (National Institute of Statistics, 2011).

4.2.2 Ubytovací kapacity

Pro plné porozumění dat týkajících se ubytovacích kapacit je potřeba znát definici turistického ubytovacího zařízení. Eurostat (2014₅), z jehož statistik vycházejí data v kapitole, definuje ubytovací zařízení, „jako jakékoli zařízení, které pravidelně nebo příležitostně poskytuje krátkodobé ubytování pro turisty jako placenou službu (i když cena může být částečně nebo plně dotovaná). Data jsou hlášena na úrovni místních ubytovacích jednotek.“

V počtu ubytovacích zařízení se řadí Rumunsko do evropského průměru společně s Českou republikou, Polskem, Nizozemskem nebo Belgií. V roce 2012 zaznamenalo Rumunsko největší počet ubytovacích zařízení v historii, kdy jich bylo evidováno 5 113. Průlom v témže roce zaznamenalo Rumunsko celkem logicky i v počtu postelí poskytovaných v rámci ubytovacích zařízení, když jich bylo sečteno 285 488. Zajímavá je statistika rozdělení typu ubytovacích zařízení podle lokace, zda se jedná o pobřežní ubytování nebo vnitrozemské. V rámci tohoto rozdělení je z celkového počtu 285 488 postelí vedených pro ubytovací účely, evidováno 204 505 postelí v rámci vnitrozemských ubytovacích kapacit a 80 983 v rámci pobřežních ubytovacích zařízení. Z těchto čísel lze přesněji lokalizovat cílové destinace turistů v rámci Rumunska. Na vnitrozemí tedy připadá přes 71 % ubytovacích kapacit, na pobřeží zbylých 29 %. Pro naše téma rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku, je s ohledem na zaměření v oblasti velkého potenciálu horských oblastí zajímavá i statistika rozložení ubytovacích kapacit dle stupně urbanizace dané oblasti. Eurostat rozděluje tři stupně zalidnění oblastí: málo osídlené oblasti, středně osídlené oblasti a hustě osídlené oblasti. Toto kritérium nám potvrzuje zdaleka nenaplněný potenciál cestovního ruchu v Rumunsku, toho s horskou a přírodní cílovou destinací především. V Rumunsku připadá nejméně ubytovací kapacity, 77 531 lůžek, právě na oblasti s nejnižším stupněm osídlení, které se týká hor a odlehlých přírodních oblastí s velkým potenciálem pro cestovní ruch. Ve středně osídlených oblastech je lůžek sloužících pro ubytování turistů nejvíce, a to 110 710. Zbylých 97 247 lůžek zbývá na hustě osídlené oblasti, především města. Rumunsko je v tomto ohledu téměř ojedinělým úkazem mezi zeměmi EU. Většina zemí má naopak ve slabě osídlených oblastech největší podíl z celkové ubytovací kapacity. (Eurostat, 2014₅).

Po postupné privatizaci v průběhu devadesátých let minulého století můžeme v Rumunsku najít všechny typy ubytování od pěti hvězdičkových hotelů, kterých je jen omezený počet, po nejjednodušší kempy. Kvalita a cena bývá různá, přičemž platí, že ty nejlepší rumunské hotely si účtují průměrné evropské ceny ve stejné kvalitativní třídě. (Burford, 2009). V roce 2009 bylo 83 % postelí sloužících pro ubytování v rámci méně než tří hvězdičkových ubytovacích zařízení. Většina ubytovacích kapacit spadá do dvou hvězdičkových ubytovacích jednotek. Největší nárůst kvality ubytování Rumunsku zaznamenalo po roce 2003, kdy byla dokončena privatizace a soukromí investoři současně s trendem ekonomického růstu investovali do zvýšení ubytovacích standardů. (Mitrut, 2009). Dalším trendem souvisejícím s privatizací je každoroční nárůst počtu hotelů a současně s tím snížení průměrného počtu lůžek na jedno ubytovací zařízení, což svědčí o reakci na změnu poptávky na více individuálně ubytovaných turistů (Munteanu, 2003). Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že ve většině měst i těch menších je provozováno několik hotelů a pensionů běžných evropských kvalit.

Specifickým a důležitým ubytováním pro zaměření rozvoje cestovního ruchu v horách a přírodě jsou takzvané “cabany“ (viz příloha 9), neboli turistické chaty. Ty jsou většinou situovány do odlehlých a hůře přístupných oblastí, kde ubytovávají turisty mířící většinou do hor.

4.3 Hodnocení podmínek rozvoje cestovního ruchu a porovnání s vybranými zeměmi

Aby mohl být cestovní ruch realizován, je v současné moderní době turismu důležité, aby měl potencionální cíl cestovního ruchu turistům co nabídnout, ať už přírodní podmínky, či historické památky, nebo města s rozvinutou infrastrukturou cestovního ruchu a podmínkami pro trávení volného času. Pokud se zaměříme na oblast, jakou je státní území Rumunska, najdeme zastoupeny všechny jmenované atributy potřebné k realizaci cestovního ruchu. Pro regiony, na které je tato práce zaměřena, jsou klíčovými předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu především přírodní podmínky a infrastruktura služeb s cestovním ruchem spojených. Přírodní podmínky jsou k rozvoji turismu v Rumunsku velmi příznivé a nabízejí mnoho možností, jak trávit volný čas, který je základním předpokladem pro realizaci cestovního ruchu. Infrastruktura však za přírodním potencionálem a možnostmi výrazně zaostává. Mnohdy je problémem kvalita nabízených služeb s cestovním ruchem spojených, někdy je problémem jejich úplná absence.

5 Socioekonomický vliv cestovního ruchu na rumunskou společnost

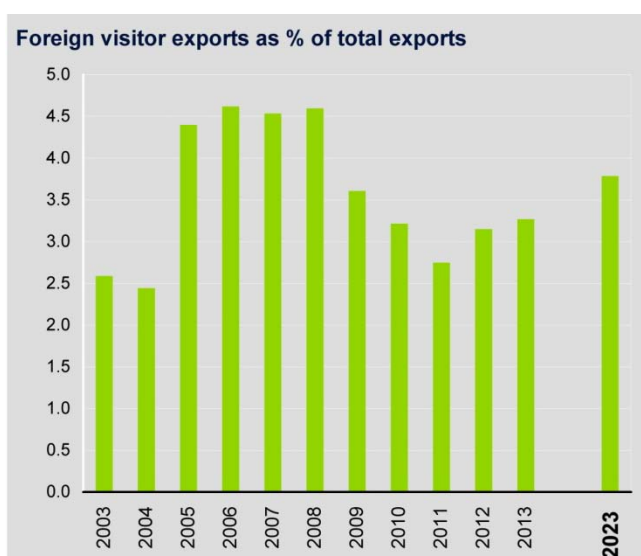
Fakt, že Rumunsko leží v Evropě a je součástí Evropské unie ho řadí do regionu, který vede světové statistické tabulky v realizaci cestovního ruchu. V předešlých kapitolách jsou charakterizovány a představeny podmínky pro realizaci cestovního ruchu v Rumunsku. Většina podmínek, potřebných k úspěšnému zapojení cestovního ruchu do ekonomiky země, je hodnocena jak institucemi, tak odborníky zabývajícími se cestovním ruchem kladně. Ve srovnání se zeměmi v Evropě, případně Evropské unii, která shromažďuje přesná data o cestovním ruchu a službami s ním spojenými, má Rumunsko velmi dobré předpoklady pro to, aby zde cestovní ruch tvořil významnou část příjmů a výrazně se podílel na tvorbě HDP.

Cestovní ruch nepřispívá společnosti jen ekonomický ziskem, ale je také významným zaměstnavatelem. Cestovní ruch vytváří a ovlivňuje zaměstnanost jak přímo, tak zprostředkovaně v sektoru dopravy a služeb. V obou parametrech, přínosu k HDP a zaměstnanosti má cestovní ruch v Rumunsku rezervy a skýtá velký prostor pro rozvoj.

Pro účel pozorování a vyčíslení příspěvku cestovního ruchu v socioekonomické sféře společnosti jednotlivých států slouží systém zavedený společným konsensem čtyř organizací, UNWTO, Statistickou divizí OSN, OECD, a Eurostatem, jakožto statistickým úřadem Evropské unie. Systém nese zkrácený název TSAs, plným názvem “tourism satellite accounts“. Na rozdíl od ostatních statistik týkajících se cestovního ruchu, se TSAs zabývá nejen ekonomickými toky v rámci cestovního ruchu a jeho příspěvku ke státním ekonomikám, ale vyčísluje také příspěvek cestovního ruchu k zaměstnanosti. Přesněji dává nám údaj o tom, kolik pracovních míst cestovní ruch vytváří. (Evropská komise, 2013₁).

5.1 Příjmy z cestovního ruchu

Na tvorbě celosvětového HDP se cestovní ruch přímo podílí 2,9 %⁶ a celkově 9,3 %⁷, přičemž každoročně jeho podíl mírně roste (World Travel & Tourism Council, 2013). Cestovní ruch se také podílí 6 % na světovém exportu. Tomu přispívá prostřednictvím mezinárodní osobní dopravy roční částkou 219 miliard dolarů (2012). Celkové příjmy z mezinárodního cestovního ruchu přesahují 1,3 bilionu dolarů ročně. Světové příjmy z domácího cestovního ruchu jsou obecně ještě vyšší než příjmy z mezinárodního. Současné meziroční růsty příjmů i počtu příjezdů turistů se pohybují shodně kolem 4%. (UNWTO, 2013).



Obrázek 2 Podíl cestovního ruchu na celkovém rumunském exportu (World Travel & Tourism Council, 2013).

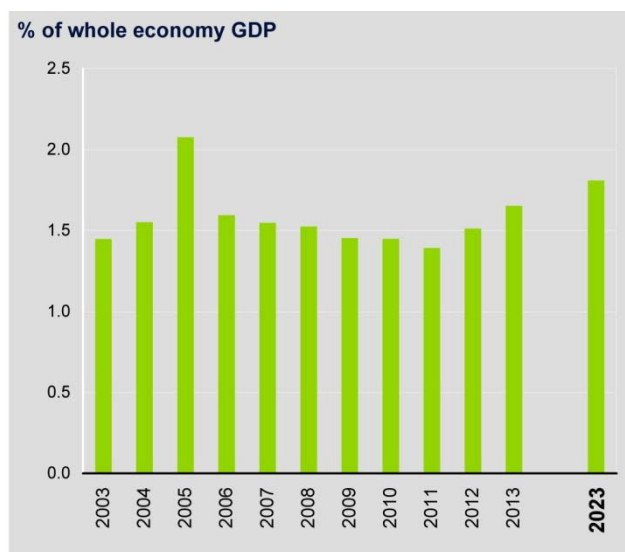
Cestovní ruch se v současnosti podílí 3,1 % na rumunském exportu a pohybuje se v podprůměrných světových i evropských hodnotách.

⁶ Přímý příspěvek cestovního ruchu k HDP vyjadřuje část HDP, které je tvořeno odvětvími a službami jako je osobní doprava, hotely a restaurace, které jsou přímo využívány turisty (World Travel & Tourism Council, 2013)

⁷ Celkový příspěvek cestovního ruchu k HDP je generován přímým příspěvkem cestovního ruchu a nepřímým příspěvkem, který je generován kapitálovými investicemi, kolektivními vládními výdaji a účinky na dodavatelský řetězec dodávající produkty určené turistům. K celkovému příspěvku cestovního ruchu k HDP se počítá také indukovaný vliv, týkající se například zaměstnanců v cestovním ruchu (World Travel & Tourism Council, 2013).

V Evropě přímý podíl cestovního ruchu na tvorbě HDP od roku 2003 (3,3 %), s výjimkou roku 2009, stabilně klesá až na současných 2,9 % (World Travel & Tourism Council, 2013). Pokles přímého podílu na HDP může být odrazem několika spolu souvisejících faktorů. Určitý vliv může mít nárůst účastníků cestovního ruchu v Jihovýchodní Asii, který pravděpodobně ubírá z potenciálního růstu počtu turistů navštěvujících Evropu. Další příčinou je, že v Evropě turisté ročně utrácí v posledních deseti letech přibližně stejný celkový objem peněz, což při růstu jiných odvětví ekonomiky snižuje přímý podíl cestovního ruchu na evropském HDP. I když počet turistů v Evropě meziročně mírně roste, je objem utracených peněz, jak je již zmíněno přibližně stále stejný. Mírný nárůst turistů totiž negativně vyrovnává zkracování průměrné doby pobytu na dovolené (Eurostat, 2014₂).

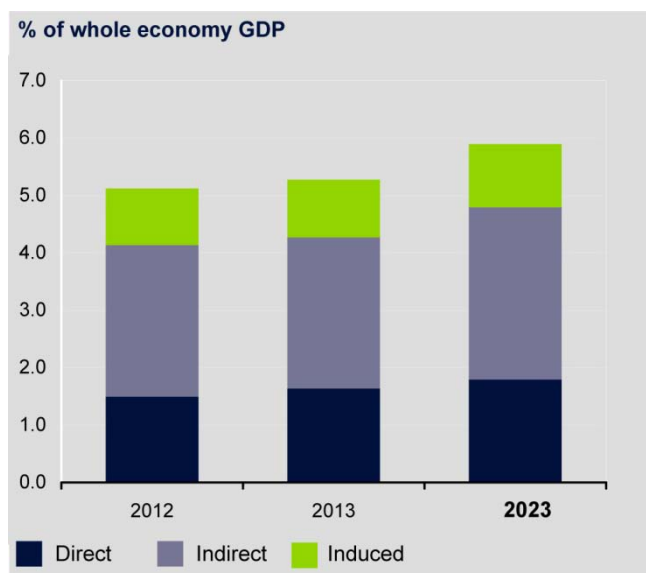
Do roku 2023 se však očekává otočení trendu a mírný nárůst na 3 % HDP. Celkový příspěvek cestovního ruchu k evropskému HDP se pohybuje kolem 8 % a prognózy hovoří o stejné hodnotě i v horizontu deseti let. (World Travel & Tourism Council, 2013).



Obrázek 3 Graf vývoje podílu přímého příspěvku cestovního ruchu k HDP Rumunska (World Travel & Tourism Council, 2013).

Cestovní ruch se přímo podílí 1,5 % na rumunském HDP. Tento podíl řadí Rumunsko na 170. místo na světě, což podtrhuje nevyužitý potenciál a velký prostor pro posílení pozice cestovního ruchu v rámci rumunské ekonomiky. Za posledních deset let se nejvíce podílel v roce 2005 (2,1 %) a nejméně v roce 2011 (1,4 %).

Výhled do budoucna počítá s růstem přímého příspěvku k HDP (v roce 2013 1,8 %), který by však měl výrazněji zaostávat za vývojem v konkurenčních zemích. (World Travel & Tourism Council, 2013).



Obrázek 4 Graf vývoje podílu celkového příspěvku cestovního ruchu k HDP Rumunska s naznačeným vývojem do roku 2023 (World Travel & Tourism Council, 2013).

Celkový přínos cestovního ruchu k HDP je 5,1 %, čímž se Rumunsku řadí na 155. místo mezi všemi vyhodnocovanými zeměmi světa. Podíl 5,1 % představuje celkový objem ročního příjmu 6,4 miliardy dolarů. Příjem je nižší než například v sousedním Bulharsku (7 miliard dolarů). Ve srovnání s dalšími konkurenčními zeměmi Maďarskem (15,4 miliard dolarů) a Rakouskem (43,5 miliard dolarů) je Rumunsku v oblasti příjmů z cestovního ruchu na velmi nízké úrovni. Rumunsko je konkurenceschopné pouze ve statistikách meziročního růstu, který se pohybuje stabilně přes 4 %. (Moraru, 2012).

Na přímém příspěvku cestovního ruchu k evropskému HDP se dle statistik systému TSAs v roce 2011 podílelo 18 milionů přespání v ubytovacích zařízeních. Rumunsko se podílí 0,7 % na celkovém počtu přespání v zemích Evropské unie, státech v rámci společenství EFTA, Turecka a Černé hory. (Evropská komise, 2013₁). Ambicí Rumunska by mělo podílet se na celkovém množství přespání turistů v Evropě alespoň dvěma procenty. Tento podíl by mohl Rumunsko zařadit k evropskému průměru a při zachování míry útrat turistů by mohl zdvojnásobit absolutní hodnotu přímých příjmů z cestovního ruchu. Zastávám názor, že toto by mohl být jeden z dosažitelných cílů komplexní práce v oblasti rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku.

Do vzdálenější budoucnosti by se splnění tohoto cíle mohlo stát odrazovým bodem pro maximální využití přírodního a kulturního potenciálu země. Rumunsko by se pak mohlo zařadit mezi země, kde cestovní ruch zastává významný podíl v rámci ekonomiky státu.

Slabý přínos k rumunskému HDP způsobuje především nízký celkový objem útrat zahraničních turistů. Tento fakt je však do velké míry způsoben nízkým počtem turistů přijíždějících ze zahraničí. Ačkoliv v porovnání absolutní hodnoty utracených peněz na svém území se Rumunsko řadí do evropského průměru, relativní objem utracených peněz vyjádřený k počtu obyvatel je velmi nízký. V porovnání relativních hodnot je jen několik zemí v Evropě, kde cizinci utrací každoročně méně peněz než právě v Rumunsku, většinou se jedná o země s méně výhodnými podmínkami a předpoklady pro realizaci cestovního ruchu. (Evropská komise, 2013₁).

Zajímavý je poměr peněz utracených domácími a zahraničními turisty. Domácí turisté obstarají v Rumunsku až 90 % příjezdů a zahraniční zbylých 10 % (Eurostat, 2013₁). Zatímco podíl utracených peněz mezi těmito skupinami turistů je výrazně odlišný. V roce 2012 utratili zahraniční turisté 43 % z veškerých výdajů, domácí turisté 57 % (World Travel & Tourism Council, 2013).

5.1.1 Rozdělení cestovního ruchu a příjmů z něj podle regionů

Cestovní kanceláře zprostředkovaly v roce 2011 nejvíce cest turistů na pobřeží Černého moře (region Jihovýchod). Druhým organizovaně nejčastěji navštěvovaným typem prostředí jsou v Rumunsku horské oblasti převážně v Centrálním regionu, nicméně počet organizovaných cest do hor je hluboko pod počtem cest k moři. Po horách následují cestovními kancelářemi a agenturami zprostředkované pobyty v lázeňských oblastech a za ně se řadí cesty a zájezdy ke kulturním památkám. (National Institute of Statistic, 2011).

Regionem s nejvyšším HDP v paritě kupní síly (dále jen PPP) je Bukurešť-Ilfov, který dosahuje 111 % průměrného evropského HDP na úrovni rozvojových regionů NUTS 2. Ze zbylých sedmi regionů dosahuje pouze region Západ více než 50 % průměru HDP v PPP v regionech EU. (Eurostat, 2013₂). Region Bukurešť-Ilfov je v rámci rumunského cestovního ruchu nejnavštěvovanějším regionem. Na nadprůměrném HDP tohoto regionu se tedy podílí i cestovní ruch, ale nedá se předpokládat, že by měl vzhledem ke svým lokalizačním podmínkám v oblasti potenciál výrazně zvyšovat ekonomickou úroveň regionu.

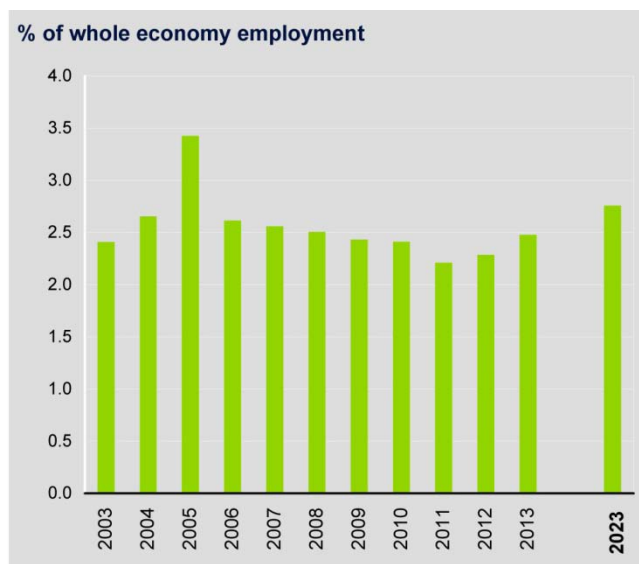
Malý vliv cestovního ruchu na HDP v Rumunsku prokazují i další regionální data. Po Bukurešti nejnavštěvovanější Jihovýchodní a Centrální region, vykazují velmi nízké HDP v PPP v evropském i rumunském průměru. (Turismul României breviar statistic, 2012). Především u Jihovýchodního regionu je nízká úroveň HDP v PPP při vysoké návštěvnosti překvapující. Cestovní ruch by se zde měl podle evropských měřítek podílet výrazně na ekonomické úrovni a měl by ji zvedat k úrovni evropského průměru. Centrální region je ukázkovým příkladem s nenaplněným přírodním a kulturním potenciálem cestovního ruchu. Příjmy z cestovního ruchu by při plném využití přírodních a kulturních předpokladů mohly v oblastech Centrálního regionu výrazně zvednout úroveň HDP. Jiné evropské regiony s podobnými podmínkami získávají finance výhradně z aktivit cestovního ruchu, mohou se však opřít o kvalitnější infrastrukturu.

5.2 Vliv cestovního ruchu na sféru zaměstnanosti

Cestovní ruch je důležitým činitelem v oblasti vytváření pracovních míst. Celosvětově se na zaměstnanosti přímo podílí 3,3 %⁸. Celkový přínos k zaměstnanosti je 8,7 %⁹. Každé jedenácté pracovní místo na světě je buď přímo, nebo zprostředkovaně vytvořeno cestovním ruchem. V Evropě se cestovní ruch podílí na zaměstnanosti přímo 2,8 % a celkově 8 %. (World Travel & Tourism Council, 2013). Nezanedbatelný dopad cestovního ruchu na zaměstnanost podtrhuje fakt, že v celosvětovém měřítku je v rámci něj přímo zaměstnáno více lidí než například v sektoru finančních služeb nebo komunikací (UNWTO, 2014). Silnou pozici na pracovním trhu prokázal cestovní ruch v průběhu poslední ekonomické krize. V daném období byl zasažen jen minimálním úbytkem pracovních míst. (ILO, 2013).

⁸ Přímý příspěvek k zaměstnanosti vyjadřuje pracovní místa fungující v rámci cestovního ruchu (World Travel & Tourism Council, 2013).

⁹ Celkový příspěvek k zaměstnanosti zahrnuje místa přímo v rámci služeb cestovního ruchu společně s pracovními pozicemi v oblastech podílejících se na cestovním ruchu jako například doprava. (World Travel & Tourism Council, 2013).



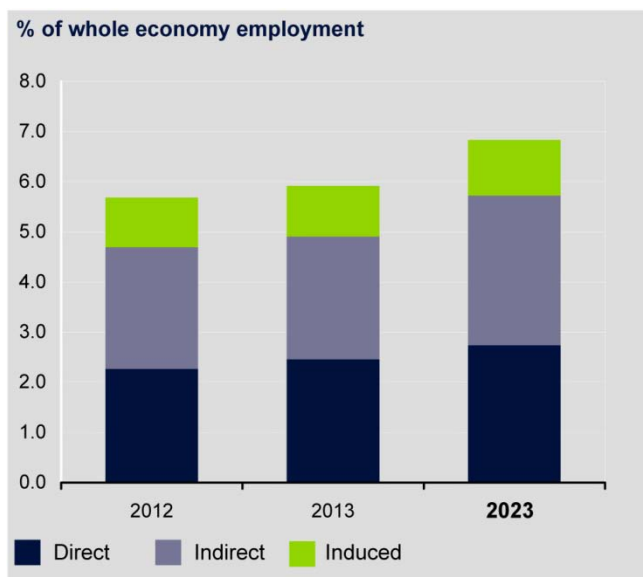
Obrázek 5 Přímý podíl rumunského cestovního ruchu na zaměstnanosti. (World Travel & Tourism Council, 2013).

Hodnota podílu rumunského cestovního ruchu na zaměstnanosti je nižší než u světového a evropského průměru, stejně jako je tomu u podílu na HDP. Z grafu můžeme vyčíst, že přímý podíl cestovního ruchu na zaměstnanosti v Rumunsku je 2,4 %. Hodnotu přímého podílu potvrzují i data ze statistik ILO, která se shodují s výsledky WTTC (ILO, 2013).

V Rumunsku cestovní ruch přímo vytváří 239 tisíc pracovních míst, což je přibližně stejně jako v Maďarsku a dvakrát více než v Bulharsku. Další konkurenční země Rakousko, přímo zaměstnává v cestovním ruchu necelých 200 tisíc lidí. Celkově vytváří cestovní ruch na rumunském pracovním trhu 450 tisíc pracovních míst. V Maďarsku a Bulharsku je celkový příspěvek k zaměstnanosti o 20 tisíc pracovních míst nižší. V Rakousku cestovní ruch vytvoří přímo a zprostředkovaně dohromady přes půl milionu pracovních míst, která tvoří 12,6 % ze všech pracovních pozic v zemi, v Bulharsku dokonce přes 13 %. V absolutních hodnotách se Rumunsko dokáže se svými konkurenty v oblasti příspěvku cestovního ruchu k socioekonomické situaci v zemi měřit. Relativní čísla ve vztahu k počtu obyvatel však hovoří o menším významu rumunského cestovního ruchu v socioekonomické sféře, než je tomu u konkurenčních zemí v regionu. (Moraru, 2012).

Faktem vypovídajícím o nenaplněných možnostech rumunského cestovního ruchu je mimo jiné nízká produktivita zaměstnanců pracujících v cestovním ruchu. Zatímco v Rumunsku na 239 tisíc zaměstnanců cestovního ruchu připadá přímý zisk 2,7 miliardy dolarů, v Bulharsku jsou to na 122 tisíc zaměstnanců 2 miliardy dolarů.

Maďarsku plyne zisk z cestovního ruchu kolem 6 miliard dolarů a Rakousku dokonce 16 miliard dolarů ročně, a to při nižším počtu zaměstnanců. Carmen Moraru (2012) vidí tři možné důvody, v nízké efektivitě práce zaměstnanců cestovního ruchu, nedostatek motivace, špatné vyškolení a chybějící moderní technologie. (Moraru, 2012).



Obrázek 6 Celkový podíl rumunského cestovního ruchu na zaměstnanosti. (World Travel & Tourism Council, 2013).

Z grafu můžeme vyčíst celkový podíl 5,8 %, kterým se podílí rumunský cestovní ruch na zaměstnanosti v zemi. Odhad pro rok 2014 počítá s nárůstem a cestovní ruch by se měl v Rumunsku podílet na počtu pracovních míst 6,6 %.

5.3 Dopady poslední ekonomické krize na cestovní ruch v Rumunsku

Ačkoliv je cestovní ruch dlouhodobě jedním z nejstabilnějších odvětví světové ekonomiky, i jemu se nevyhnuly výkyvy v průběhu poslední ekonomické krize. Její počátek se datuje do konce roku 2007. Dobu trvání v Evropě nelze jednoznačně stanovit, ačkoliv konec finanční recese ve Spojených státech amerických nastal v polovině roku 2008 (Elliott, 2012). V Evropě se finanční krize projevila výrazným zpomalením ekonomického růstu v roce 2008 a naplno záporným růstem v roce 2009.

V letech 2010 a 2011 evropská ekonomika mírně rostla a v roce 2012 se vlivem některých států opět propadla do záporných čísel. V Rumunsku byla ekonomika v záporných číslech v letech 2009 a 2010. Do tohoto období zaznamenávala každoročně silný růst. V současnosti se rumunská ekonomika drží v kladných číslech. Ekonomický propad se v rámci cestovního ruchu ve většině případů projevuje snížením počtu turistů, nebo výrazným zpomalením růstu příjezdů. Především pak stagnuje oblast mezinárodního cestovního ruchu. Mezi ekonomickou krizí a útratami turistů můžeme pozorovat méně výraznou spojitost, která neprokazuje zásadní snížení výdajů turistů. (Eurostat, 2013₃).

Celosvětově zaznamenal cestovní ruch nejvýraznější pokles v počtu příjezdů turistů v roce 2009 (domácích i zahraničních), v porovnání s předešlým rokem 3,9 %. V roce 2008 byl nárůst v počtu příjezdů turistů 2,1 % a 2010 nárůst 6,4 %. V posledních třech letech se pohybuje meziroční růst kolem 4 %. (UNWTO, 2013). Pokles příjezdů turistů, však nereflektuje vývoj významu cestovního ruchu v rámci HDP. V Evropě od roku 2003 klesal přímý podíl cestovního ruchu na HDP, výjimkou však byl právě rok 2009, kdy cestovní ruch zastoupil jiná výrazněji se propadající odvětví. (World Travel & Tourism Council, 2013). Z těchto dat lze vyčíst, že ekonomická krize má negativní vliv na cestovní ruch a snižuje počet příjezdů i tržby z něj. Ale zároveň se potvrzuje pravidlo, že příjezdy turistů i příjmy z cestovního ruchu fluktuují méně než jiná odvětví. V období ekonomických recesí tedy cestovní ruch dokáže zastoupit jiná odvětví státních ekonomik.

Rumunská statistika cestovního ruchu vykazuje jako nejslabší rok 2011. V tomto roce zastával cestovní ruch nejnižší podíl na HDP, zaměstnanosti i exportu. (World Travel & Tourism Council, 2013). Ve stejném období rumunská ekonomika zaznamenala růst a za propad významu cestovního ruchu pravděpodobně může zotavení jiných odvětví ekonomiky (Eurostat, 2013₃).

Ačkoliv je v rumunském cestovním ruchu vývoj útrat, podílů na HDP a zaměstnanosti mírně rozdílný od evropského vývoje, nemůžeme taktéž jednoznačně prokázat významnější vliv ekonomické situace na výsledky cestovního ruchu. Také v Rumunsku platí, že ekonomická situace ovlivňuje cestovní ruch, avšak v porovnání s jinými ekonomickými odvětvími je dopad obecně menší. Vliv ekonomické situace na rumunský cestovní ruch snižuje významný podíl domácích turistů. Domácí cestovní ruch je méně náchylný k propadům v době ekonomických krizí, když je často alternativou k mezinárodnímu cestovnímu ruchu. V případě rozvoje mezinárodního cestovního ruchu směrem do Rumunska může vliv ekonomické situace narůstat a mohou se prohloubit, jak pozitivní, tak negativní dopady finanční situace.

Z oblastí spojených s cestovním ruchem dopadla krize výrazně na leteckou dopravu. Projevila se především v letech 2008 a 2009, kdy mnoho evropských států zaznamenalo záporný růst počtu cestujících. Rumunska se propad letecké dopravy nedotkl, stále si udržovalo a udržuje meziroční růst počtu odbavených cestujících. Hlavní letiště v Bukurešti zaznamenalo v letech 2008 a 2009 dokonce meziroční růst téměř 80 %. (De La Fuente Layos, 2009).

6 Zaměření rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku

6.1 Zaměření na klientelu cestovního ruchu, sezónu realizace a délku pobytu

Do Rumunska přijíždějí v rámci cestovního ruchu především občané evropských zemí, kteří tvoří přibližně 94 % zahraničních turistů navštěvujících zemi. Turisté ze zemí Evropské unie se podílejí na celkovém počtu zahraničních turistů 54 %. Hlavní klientelou Rumunska jsou kromě Srbů obyvatelé všech sousedních zemí. Nejvíce zahraničních turistů přijíždí z Maďarska, následováni jsou Moldavany, Bulhary a Ukrajinci. Přes čtvrt milionu turistů ročně přijíždí z Německa, Itálie, Turecka, Srbska a Polska. (National Institute of Statistics, 2011).

Rumunská Národní kancelář cestovního ruchu se zaměřuje především na turisty ze Severní Ameriky. Dokazují to jejich oficiální stránky vedené v angličtině, kde je například většina měrných údajů udávána v Americe užívaných jednotkách. Američtí a kanadští obyvatelé mají možnost zdarma obdržet brožury informující o Rumunsko a propagující atraktivní rumunské destinace. (National Romanian Tourist Office, 2014). Dle rumunského Národního statistického institutu (2011) tvoří turisté z Jižní a Severní Ameriky dohromady pouhých 2 % zahraniční turistů cestujících do Rumunska. Tato strategie motivovat americké turisty k příjezdu do země se může, vzhledem k jejich současnému zájmu o Rumunsko, jevit poněkud zvláštní a nelogická ve srovnání se strategiemi jiných evropských zemí. Avšak občané států Severní Ameriky jsou na čtvrtém místě v počtu strávených nocí v rumunských ubytovacích zařízeních. (OECD, 2012).

Z pohledu finančních zisků jsou velmi důležité pobyty zahraničních turistů, kteří v průměru utratí více za pobyt než domácí turisté. V Evropské unii turisté průměrně utratí v rámci domácího cestovního ruchu 234 eur za pobyt, kdežto při mezinárodním cestovním ruchu 737 eur za pobyt. V Rumunsku je rozdíl ještě výraznější, když Rumuni průměrně utratí za domácí pobyt pouhých 70 euro, zatímco cizinci za pobyt v Rumunsku utratí v průměru 411 eur. Rozdíl je tedy téměř šestinásobný oproti trojnásobnému rozdílu u evropského průměru. Je nutné doplnit, že v Rumunsku se i přes nepoměr útrat domácích a zahraničních turistů utratí více peněz v rámci domácího cestovního ruchu (80 %). (Evropská komise, 2013₁). Tento fakt je způsoben podílem 90 % domácích turistů na celkovém počtu turistů v Rumunsku. (Eurostat, 2013₁).

V rámci věkových skupin v Evropě nejvíce cestují lidé ve věku 25-44 let. Největší výdaje na aktivity spojené s cestovním ruchem vynakládají lidé ve věkové skupině 44-65 let. V poslední dekádě výrazněji roste počet turistů starších 65 let. Roste i počet nocí a množství peněz, které tato věková skupina v rámci cestovního ruchu utratí. (Demunter, 2012). Rumunsko by mělo zaměřit pozornost právě na nejstarší skupinu obyvatel, která se bude v následujících desetiletích neustále rozrůstat a bude tvořit velkou část evropské populace. V souvislosti s nejstarší generací bude důležitá propagace lázeňství a kultury. Rumunsku by mělo využít svých možností právě v oblasti lázní, které se vážou na četné minerální prameny, kterých má Rumunsko třetí největší počet v Evropě. V zemi je v současnosti zavedených sto šedesát lázní a jejich udržování, modernizace a propagace mezi evropskými seniory by měla být klíčem na cestě k úspěchu v segmentu lázeňství na celoevropském trhu (Burford, 2009).

Úkolem pro evropský i rumunský cestovní ruch by měla být snaha o rozložení cest na dovolené v průběhu celého roku. Rozložení realizace dovolených do všech ročních období by mělo přispět k udržitelnosti odvětví cestovního ruchu a zároveň by se měla zvýšit konkurenceschopnost přijímající země. Nejvíce turistických cest v Evropské unii je realizováno ve třetím ročním kvartálu. Je to období, kdy je realizováno 34 % všech cest turistů. Třetí kvartál má ještě větší celoroční podíl v počtu přespání. Přibližně 46 % turisty strávených nocí v ubytovacích zařízeních proběhne právě ve třetím kvartálu. Z představených údajů je tedy zřejmé, že cestovní ruch z cílem dovolené se odehrává především v letních měsících v období od července do září. Jsou také patrné delší pobyty právě během letních měsíců. Pracovní pobyty, které jsou pevnou součástí cestovního ruchu, jsou rozloženy rovnoměrně do všech čtyř kvartálů. (Demunter, 2010).

V Rumunsku je cestovní ruch realizován rovnoměrněji, než v evropském průměru, nicméně na třetí kvartál připadá více než třetina pobytů na dovolených. Přibližně 30% Rumunů využívá k domácím dovoleným třetí kvartál. Z celkového počtu zahraničních turistů přijede do Rumunska od července do konce září více než polovina. Nejvíce využívaný měsíc k cestám na dovolenou je červenec. Třetí kvartál je zároveň období, kdy jsou pobyty turistů nejdelší. Scházejí se zde tedy prvky vysokého počtu příjezdů a vysokého podílu pobytů delších než čtyři noci. Zbylé tři kvartály jsou v Rumunském prostředí téměř vyrovnané. (Demunter, 2010). Při potenciálu rumunských podmínek cestovního ruchu je logické, že stejně jako ve větší části Evropy se nejvíce cest na dovolenou odehrává v létě. Zároveň bychom mohli očekávat větší podíl dovolených v zimní sezoně, především pak v prvním kvartálu, kdy jsou vhodné podmínky pro zimní sporty.

Období od ledna do konce března však není turisty více využíváné než pozdní jaro nebo podzim. Tento fakt je pravděpodobně silně ovlivněn špatnou infrastrukturou zimního cestovního ruchu a dokládá potřebu rozvinout specifické podmínky využívané turisty v zimním období.

Na příjmech se výrazně podepisuje délka pobytu v ubytovacích zařízeních všech typů. Pro příjmy provozovatelů je důležité, aby ubytovali co nejvíce hostů na dobu čtyř a více nocí. Proti tomu se staví současný trend zkracování dovolené, která je nejčastější motivací účasti cestovního ruchu. Většina zahraničních turistů v Rumunsku podmínku alespoň čtyř strávených nocí splňuje. V současnosti však stojí cestovní ruch Rumunska převážně na domácích turistech. Rumuni však v rámci domácího cestovního ruchu v 60 % případů tráví v ubytovacích zařízeních pouze jeden až tři dny. I přesto je Rumunsko zemí, kde je nejvyšší podíl pobytů domácího cestovního ruchu přesahujících čtyři dny. (Demunter, 2011).

Pro rozvoj cestovního ruchu s cílem zvýšení ekonomického významu jsou v této oblasti klíčové dva úkoly. Přilákat do země více zahraničních turistů, kteří přinášejí do ekonomiky více peněz většími útratami v rámci jednoho pobytu. Druhým úkolem pro vládní a místní strategie rozvoje by mělo být zaměření podmínek pro domácí turisty tak, aby se průměrná doba jejich pobytu prodloužila respektive, aby se stále zvyšoval počet turistů ubytovaných na čtyři a více nocí. Pro oba úkoly platí, že musí fungovat efektivní propagace a pravidelný tok investic do modernizace infrastruktury cestovního ruchu.

6.2 Systém propagace a investic do cestovního ruchu v Rumunsku

První strategický dokument po vstupu do EU, zabývající se cestovním ruchem vydalo Ministerstvo životního prostředí a udržitelného rozvoje v roce 2008. Tento dokument ustanovil do roku 2015 povinnost vytvoření 400 projektů a minimálně 10 kampaní na podporu značky Rumunska doma i v zahraničí. Dalším cílem bylo nabídnout nepřímou podporu 350 společnostem působícím v cestovním ruchu a vytvořit 10 národních informačních turistických center. Skrze aplikaci tohoto dokumentu do praxe by mělo do zmíněného roku 2015 vzniknout 1000 nových pracovních míst. Již v roce 2012 se podařilo překonat minimální počet 400 probíhajících projektů. (Jaliu, 2012).

V současnosti řídí propagaci cestovního ruchu v Rumunsku a státní či evropské investice do něj Ministerstvo pro regionální rozvoj a cestovní ruch, které bylo založeno v roce 2009. Jeho úkolem je zabývat se všemi otázkami spojenými s cestovním ruchem v Rumunsku, od plánování strategií přes regionální rozvoj po mezinárodní spolupráci v oblasti cestování obyvatel. Ministerstvo každoročně disponuje rozpočtem ze státních financí na realizaci zmíněných aktivit. V roce 2011 činil rozpočet na pokrytí programů spojených s cestovním ruchem 257 milionů Lei (přibližně 57 milionů eur). (OECD, 2012).

Největší část byla využita v rámci přímých investic do sektoru cestovního ruchu, na propagaci a marketing cestovního ruchu bylo vyčleněno 8,75 milionů Lei (přibližně 1,9 milionu eur), (OECD, 2012).

Součinně se strategickým dokumentem vydaným Ministerstvem životního prostředí a udržitelného rozvoje do roku 2015, funguje “Národní plán rozvoje cestovního ruchu“, který byl vytvořen za spolupráce rumunských expertů s odborníky ze Světové organizace cestovního ruchu (Jaliu, 2012). Plán kalkuluje s čerpáním financí z Evropského strukturálního fondu ERDF¹ v rámci operačních programů za sedmileté rozpočtové období EU (2007-2013). Během tohoto období bylo v Rumunsku realizováno sedm operačních programů. Pro rozvoj cestovního ruchu se využívají také fondy ESF a CF (KPMG, 2013). Plán zastřešuje, hlavním cílům podřízené, plány a strategie pro rozvoj cestovního ruchu na nižších úrovních. Plán určuje výkonným orgánům hlavní úkoly, kterými jsou na jedné straně tvorba a propagace značky Rumunska jako destinace cestovního ruchu a na straně druhé realizace projektů zaměřených na rozvoj méně tradičních turistických destinací jakými jsou lázně nebo na podporu rozvoje ekoturismu. (Jaliu, 2012).

Problémem pro realizaci projektů rozvoje cestovního ruchu za pomoci institucí je fakt, že Rumunsko nedokáže efektivně čerpat a proplácet peníze z Evropských fondů. Neefektivitu dokazují výsledky posledního dostupného auditu čerpání a proplácení financí z fondů ERDF, ESF a CF za prvních šest let ze sedmiletého rozpočtového období pro roky 2007-2013. Audit se týká deseti středoevropských a východoevropských zemí, souhrnně označovaných jako CEE⁵, které se připojily k Evropské unii v letech 2004 a 2007. Tyto země, mezi které se řadí Rumunsko, měly dohromady v rámci Evropských fondů na výše zmíněné období přístup k 178,94 miliardám eur. Rumunsko mělo možnost při plném vyčerpání jemu vyčleněných peněz možnost dosáhnout na 23,53 miliard eur, které představují téměř 14 % z celkového objemu rozdělovaných peněz. Rumunsku přidělená částka je v přepočtu na počet obyvatel nejnižší ze všech desíti hodnocených zemí (1 102 eur/obyvatel), téměř 900 eur pod průměrem. V porovnání k výši HDP je částka ve srovnání se zeměmi CEE průměrná. (KPMG, 2013).

Podle výsledků auditu rok před koncem období, kdy je možné přidělené peníze investovat, mělo Rumunsko podepsané smlouvy na 70 % z celkového objemu vyčleněných peněz, což je nejmenší relativní podíl ze všech deseti zemí CEE. Tato hodnota byla pod úrovní základního plánu čerpání a dá se očekávat, že Rumunsko nevyčerpalo v rámci daných fondů celý objem peněz, který mělo v období 2007-2013 k dispozici. Naprosto nevyhovující situace panuje v oblasti proplácení peněz realizátorům projektů, na které byly dotace z fondů schválené. Rok před vypršením rozpočtového období bylo v Rumunsku proplaceno pouhých 12 % z celkového objemu přidělených peněz. (KPMG, 2013).

6.2.1 Rozvoj financování a investic do cestovního ruchu

Soukromé investice se přímo odvíjejí od míry dostupného kapitálu u soukromých společností. Investice směřující od institucí především těch evropských jsou klíčovým příspěvkem do rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku. Proto je velmi důležité, aby jejich čerpání a proplácení bylo maximálně efektivní. V současnosti je problém s čerpáním, kdy Rumunsku nevyčerpá všechny peníze, které by mohlo. Dalším problémem je prvotní alokace finančních zdrojů v rámci Evropských fondů, kdy Rumunsko dostává přiděleno méně v přepočtu na obyvatele než státy na stejné nebo vyšší úrovni rozvoje.

Pro kontinuální rozvoj cestovního ruchu je důležité, aby se v době slabších fiskálních období Rumunsko a jeho zákonodárci vyhnuli škrtům a omezením propagace vlastní země, cílené zahraničním, ale i domácím turistů. Přínosy z cestovního ruchu mohou potenciálně mnohonásobně převýšit výdaje vložené do propagace (World Travel & Tourism Council, 2012).

6.2.2 Rozvoj propagace cestovního ruchu

Ve strategii Rumunské Národní kanceláře cestovního ruchu můžeme spatřit snahu o rozvoj informačních prostředků motivujících zahraniční turisty, ty jsou však stále spíše v raném stádiu. Rozvoj propagace výrazně inklinuje k zaměření na americké turisty. V posledních letech se Rumunsku podařilo zprovoznit přístupnější informace pro německy mluvící turisty a nově také pro polskou klientelu. (National Romanian Tourist Office, 2014).

I přes programy řízenou politiku propagace cestovního ruchu můžeme oficiální aktivity na jeho zviditelnění hodnotit jako nedokončené s prostorem pro efektivnější zaměření. Přínosný by mohl být přístup s větším zaměřením na turisty z evropských zemí především pak na ty z okolních států, kteří tvoří největší podíl zahraničních turistů. Z postupu Rumunské národní kanceláře lze odvodit uspokojení s počtem turistů ze sousedních zemí, o čemž hovoří minimální aktivita v jejich motivování k příjezdu do Rumunska. Právě však tato skupina turistů představuje nevyužitý potenciál v oblasti delších pobytů. V současnosti v Rumunsku běžně tráví období pouze od jednoho do tří dnů.

Za úspěšnou a inspirativní pro rumunské prostředí považují strategii motivace zahraničních turistů k příjezdu do země, kterou sestavuje Slovinské sdružení cestovního ruchu. Slovinsko má svou kampaň pro zahraniční turisty srozumitelnou a především rozkládá svou pozornost ke všem zemím světa, zejména pak Evropy, kdy například webová stránka rozpozná původ návštěvníka a nejdůležitější informace mu nabídne v jeho rodném jazyce. (Slovenian Tourist Board, 2014).

Za povedený projekt v rámci propagace cestovního ruchu můžeme považovat tvorbu nové značky Rumunska sloužící propagaci země jako turistické destinace. Značka byla představena v roce 2010 a vzešla z podnětu Ministerstva pro regionální rozvoj a cestovní ruch, když byla financována z Evropských fondů v rámci Regionálního operačního programu na období 2007-2013. Základní grafické komponenty značky jsou inspirované přírodními zajímavostmi a tradicemi. „Logo odkazuje na základní prvky vody, divoké přírody, dobrodružství a dynamiku. Heslo *“Explore the Carpatian Garden“* sloužící jako pozvánka turistů do Rumunska, vybízí k návštěvě nenarušené přírody, zachovalé kultury a starověké tradice.“ (OECD, 2012).

6.3 Návrh rozvoje cestovního ruchu v Rumunsku se zaměřením na Centrální region

Přírodní a kulturní potenciál Rumunska mu dává velkou možnost vybudovat silný sektor cestovního ruchu. Ze socioekonomických dat týkajících se podílu cestovního ruchu na HDP, exportu a zaměstnanosti vyplývá, že Rumunsko je daleko od naplnění potenciálu země, tak atraktivní pro realizaci cestovního ruchu. V rámci celého Rumunska je třeba rozšířit a zmodernizovat dopravní infrastrukturu. Je nutné, aby byla více rozvinuta i speciální infrastruktura cestovního ruchu, kterou jsou myšleny zejména ubytovací kapacity, restaurační zařízení, sportovní a kulturní areály sloužící turistům. Státní administrativa a legislativa by se měly zaměřit na zajištění efektivnějšího čerpání a proplácení peněz z Evropských strukturálních fondů tak, aby měli realizátoři projektů motivaci k jejich využívání.

Rumunsko má dvě oblasti, které jsou využívány k realizaci cestovního ruchu více než ostatní. Nejpopulárnější oblastí domácích turistů je v Rumunsku region Jihovýchod (součástí je pobřeží Černého moře), který se podílí 25 % na celkovém počtu domácích turistů v zemi. Pro zahraniční turisty je nejčastější destinací region Bukurešť-Ilfov, který zaznamenává 38 % z celkového počtu zahraničních turistů. (Eurostat, 2013₂).

Dále míří zahraniční turisté stejně jako domácí do regionu Jihovýchod. (Eurostat, 2013₂). Region Jihovýchod a oblast hlavního města mají určitý potenciál dalšího rozvoje cestovního ruchu, ale především Bukurešť nemá dostatečně zajímavé podmínky pro další budování a výraznější navýšení vlivu cestovního ruchu na socioekonomickou situaci. Další regiony v zemi jsou atraktivní pro turisty spíše individuálními objekty a oblastmi, ale postrádají komplexnost podmínek určujících úspěšnost cestovního ruchu. Jmenovaná skutečnost nevypovídá o tom, že by zde neměl být cestovní ruch rozvíjen, jen polemizuje nad jejich možnou rolí regionů s dominantním postavením cestovního ruchu v rámci HDP, exportu či zaměstnanosti.

Za příhodné považuji posílit nabídku Rumunska turistům mimo hlavní město a pobřeží. Jako velmi perspektivní pro rozvoj cestovního ruchu se svými předpoklady a geografickou polohou v rámci Evropy jeví Centrální region. Je to oblast uprostřed státního území Rumunska, která má dva a půl milionu obyvatel s téměř čtvrtinovou menšinou Maďarů a s menšinami Němců, kteří se podíleli na architektuře většiny kulturně-historických památek v regionu (National Institute of Statistics, 2011). Výhodou regionu je relativně snadná dostupnost ze zemí Střední Evropy. Centrální region disponuje rozmanitou kombinací podmínek, vhodných pro vybudování silné pozice cestovního ruchu v ekonomické i sociální sféře společnosti.

Vybraný region by měl po vybudování potřebné infrastruktury přilákat turisty na kombinaci přírodního a kulturního bohatství. Tím by se mohl stát pilotním regionem pro rozvoj dalších územních jednotek v jiných částech země, které disponují podobnými podmínkami cestovního ruchu. Rumunsku již propaguje oblast Centrálního regionu právě v kombinaci kultury a přírody, avšak provázanost a potřebné služby pro spojení více typů cestovního ruchu jsou nedostačující a vše zůstává jen u propagace.

Předností Centrálního regionu by měla být komplexnost turistické nabídky založené na více pilířích. Tyto pilíře by si měly zachovat jednotné vystupování v rámci propagace, měly by však vystupovat současně jako kompaktní celek nabízející různé využití volného času. Jedním ze základních pilířů je kulturní dědictví v podobě památek UNESCO, které jsou na území regionu tři z celkových šesti rumunských a kulturně-historická města. Přírodní pilíř je v Centrálním regionu tvořen pohořími Fagaraš, Retezat, Bucegi a Apusen. V tomto případě můžeme do přírodního pilíře zahrnout i možnosti využití krajiny pro sportovní aktivity.

Dalším pilířem, který nabízí propojení s kulturním i přírodním cestovním ruchem je lázeňství. Třetina všech minerálních pramenů Evropy se nachází v Rumunsku a mnohé z nich v Centrálním regionu. Na území Rumunska funguje sto šedesát lázeňských zařízení (Burford, 2009). Rumunské lázeňství zaměřuje propagaci na klientelu z několika vybraných zahraničních zemí, v jejichž čele stojí Německo, Rusko a Čína (OPTBR, 2014). Co se lázeňství týče, je třeba vyřešit pouze lepší návaznost na zmíněný kulturní a přírodní cestovní ruch. Lázeňská zařízení se sdružují mezi sebou, navenek ale působí odtrženě od dalších druhů cestovního ruchu.

6.3.1 Rozvoj kulturního cestovního ruchu

Nevýraznějším problémem kulturního cestovního ruchu v Rumunsku, Centrální region nevyjímaje, je neuspokojivý stav dopravní infrastruktury. Jak popisuje Mitrut (2009), Rumunsko zvládá v posledních dvou dekáдах samotnou správu a údržbu historických památek. Brzdícím prvkem pro rozvoj kulturního cestovního ruchu je zmíněný špatný stav dopravní infrastruktury. Ten neumožňuje dobrý přístup turistů k architektonickým a historickým památkám. Špatně dostupná jsou i archeologická naleziště, která budí pozornost svou historickou hodnotou. (Mitrut, 2009). Mitrut (2009) také upozorňuje na další detailnější aspekty, které je třeba vylepšit pro efektivní fungování kulturního cestovního ruchu. Rozvinout je třeba parkovací místa přiléhající k památkám nebo zpřístupnit výhledy z hradeb středověkých pevností pro zvýšení jejich atraktivity.

S kulturním cestovním ruchem se pojí také zařízení, jako jsou hotely, motely, restaurace nebo půjčovny aut, které jsou stále pozadu za poptávkou. Na jejich zlepšení závisí právě i kulturní cestovní ruch. Tato oblast je vyloženě zásadní pro získání většího podílu zahraničních turistů.

Podstatnou roli v socioekonomickém rozvoji Centrálního regionu a cestovního ruchu v něm zastupují města Sibiu, Brašov, Fagaraš a Targu Mures. Všechna čtyři města jsou místy s bohatou kulturou a zároveň jsou na dosah nejvyšším rumunským pohořím. Ve městech samotných můžeme nalézt ubytovací kapacity všech kvalit. Rozvoji cestovního ruchu v regionu by výrazně pomohlo zlepšení spojení měst s horskými oblastmi. Prvním bodem je modernizace silniční i železniční infrastruktury. Dále zajištění dopravní obsluhy na cestách mezi městy a výchozími body do hor, které jsou v současnosti dostupné pouze osobními automobily. K zlepšení silniční a železniční infrastruktury by bylo vhodné využít Evropských strukturálních fondů. Zde je zapotřebí zvýšení efektivity čerpání a proplácení peněz na regionální úrovni. Pro zajištění kvalitnější a frekventované veřejné přepravy mezi městy a horami je třeba součinná podpora vedení měst a regionu.

Důležitou klientelou rumunského cestovního ruchu byli od konce druhé světové války Češi. Vzhledem k politickému rozložení v Evropě bylo pro Čechy Rumunsko jednou z dostupnějších zemí. V druhé polovině 20. století se každoročně čeští turisté řadili v Rumunsku mezi ty nejpočetnější. Čeští turisté jsou zajímaví pro rumunský cestovní ruch i dnes, nejčastěji jako návštěvníci Černomořského pobřeží nebo horské oblasti. V souvislosti s Centrálním regionem a spojením přírodních památek s kulturními jsou čeští turisté vhodnou skupinou pro realizaci cestovního ruchu právě v tomto regionu. V současnosti jsou Češi v tabulce relativních výdajů domácnosti na kulturu na třetím místě v rámci Evropské unie. Právě skutečnosti, že Češi jsou jedni z nejčastějších návštěvníků hor v Centrálním regionu a jako národ jsou zvyklí žít kulturním životem. To z nich dělá ideální cílovou skupinu cestovního ruchu v daném regionu. Na rozdíl od Čechů jsou Rumuni národem s vůbec nejnižšími výdaji na kulturu v celé Evropské unii. (Eurostat, 2011). Zvýšení podílu kultury na domácím cestovním ruchu by měl být jeden z úkolů Ministerstva pro místní rozvoj a cestovní ruch, ale také pro Ministerstvo kultury.

6.3.2 Rozvoj přírodního cestovního ruchu

Aby mohl být cestovní ruch založený na přírodě udržitelně rozvíjen, je nutné, aby mělo Rumunsko nastavená pravidla ochrany přírody. Ta by měla při maximální možné ochraně přírody co nejméně omezovat turisty v realizaci cestovního ruchu. Nastavení pravidel chránících přírodu není v Rumunsku palčivým problémem, tím je jejich dodržování. Rumunsko má na svém území třináct národních parků, z nichž většina je v horských regionech. Výjimkou není ani Centrální region, kde je nejpopulárnějším národním parkem Piatra Craiului v pohoří Făgăraș. (Anděra, 2008).

Pro zvýšení ekonomické úrovně regionu je důležitá nabídka sportovního vyžití turistů. V oblasti sportovních zařízení je Centrální region velmi zaostalý a kromě největšího rumunského lyžařského centra Poiana Brașov nedisponuje žádným významnějším lyžařským centrem evropských parametrů. (Ski resort, 2014). Přírodní podmínky a dispozice horských svahů v regionu jsou velmi příznivé právě pro zimní sporty. Případné větší využití podmínek pro budování sportovních areálů evropských standardů evokuje otázku poškození životního prostředí, či minimálně autenticity přírody. Centrální region však zabírá pohoří Făgăraș a Bucegi ze severní strany, kde není výskyt vzácné fauny a flory tak častý, jako na straně jižní. Sportovní areály sloužící nejen pro lyžování, ale i pro cyklistiku a mnohé další sporty, by tak při dodržování pravidel ochrany životního prostředí měly dostatek prostoru na úpatí hor, kde by mohly být umístěny, tak aby nenarušovaly přírodu.

Základní překážkou pro vybudování několika klíčových sportovních center jsou v současnosti finance a projevuje se absence společností se zkušenostmi v provozu zařízení pro sport a volný čas. V případě úspěšné realizace projektů by se sportovní centra mohla stát důležitou součástí rumunského domácího cestovního ruchu a zajímavou alternativou pro turisty z regionů Jihovýchodní a Střední Evropy.

Cestovní ruch v horách Centrálního regionu tvoří z velké části pěší turisté. I oni by měli být cílovou skupinou strategie rozvoje cestovního ruchu v regionu, která bude využívat komplexní nabídku atraktivních míst. Vedle turistů cestujících za sportem do středisek, jsou potenciální klientelou pro veřejnou dopravní přepravu na trasách mezi horami a městy.

Alternativou pro většinu obyvatel žijících v regionu na venkově může být rozvoj "šetrného cestovního ruchu", který je založený na tradičním způsobu života v rurálních oblastech. Výhodou je technologicky nenáročný provoz a dostupnost pro většinu venkovské populace. Příkladem pro Centrální region může být probíhající program v Banátu, který zajišťuje organizace Člověk v tísni. (Člověk v tísni, 2013).

6.3.3 Rozvoj ubytovacích zařízení

V návaznosti na charakteristiku ubytovacích zařízení v kapitole 4.2.2. by se rozvoj v této oblasti měl zaměřit na tři hlavní aspekty. V souladu s větší aktivitou na trhu zahraničního cestovního ruchu by měl být jeden z cílů zaměřen na zvýšení počtu hotelů s čtyřmi až pěti hvězdičkami, které jsou zahraničními turisty využívány nejvíce (Turismul României breviar statistic, 2012).

Dalším bodem rozvoje ubytování sloužícího cestovnímu ruchu je snižování počtu lůžek v rámci jednotlivých zařízení, čímž by se měla zvýšit efektivita provozu. Ta by měla vést k větší kumulaci finančních prostředků využitelných k modernizacím. Rumunská ubytovací zařízení se řadí mezi nejméně efektivní v celé Evropě. Jejich roční obsazenost se pohybuje kolem 30 % obsazených lůžek a 40 % obsazených pokojů (Eurostat, 2014₆).

Třetím bodem návrhu rozvoje je potřeba zajištění ubytovacích kapacit v nejméně osídlených oblastech. Část by mohla pokrýt nově vzniklá menší sportovní střediska disponující určitou ubytovací kapacitou. Další část turistů mířících do odlehlých oblastí by mohla obsloužit ubytovací zařízení v blízkých městech. Zde je však nutná splnění podmínky zajištění dopravní obslužnosti mezi městy a zmíněnými odlehlými oblastmi. Na rozšíření ubytovacích kapacit by se také mohly podílet nově vznikající farmy praktikující nabídku šetrného cestovního ruchu.

Závěr

Rumunsko je zemí s 21,5 miliony obyvatel žijících na rozloze 237 500 km². Těmito hodnotami se řadí nad evropský průměr. Nadprůměrné jsou i přírodní a kulturní podmínky cestovního ruchu, kterými Rumunsko disponuje. Na území Rumunska zaznamenáváme četná pohoří dosahující nadmořských výšek přes dva tisíce pět set metrů. Je zde několik památek UNESCO a četné jsou i lázně. Rumunsku je pro cestovní ruch bezpečnou zemí a i přes nestabilitu politické scény v současnosti nehrozí žádné dramatické společenské změny.

Odpověď na hlavní zkoumanou otázku práce, do jaké míry ovlivňuje cestovní ruch socioekonomickou situaci v rumunské společnosti, nám ukazují data, která vyčíslují podíl cestovního ruchu na státním HDP, zaměstnanosti a také exportu. V Rumunsku se celkově cestovní ruch podílí na HDP poměrně malou měrou 5,1 % a jeho nevýrazný dopad je viditelný především ve srovnání s konkurenčními zeměmi v regionu, ale i s ostatními evropskými zeměmi. Statistika pracovních míst vytvořených cestovním ruchem taktéž hovoří o jeho nepříliš výrazném podílu 5,8 % v této oblasti. Při podrobnějším nahlédnutí nemůžeme potvrdit žádný výraznější příspěvek cestovního ruchu k socioekonomickým ukazatelům ani na jednotlivých menších územních jednotkách.

Rumunsko má velmi dobré předpoklady k tomu, aby se cestovní ruch stal jednou z významnějších složek domácí ekonomiky. Je třeba změnit určité aspekty, které brzdí rozvoj cestovního ruchu v Rumunsku v jedno z hlavních odvětví. Typickým prvkem rumunského cestovního ruchu je vysoký podíl domácích turistů a velmi nízké počty zahraničních turistů.

Především lépe cílená propagace a získání silné značky na evropském trhu může vést k vyšší návštěvnosti ze zahraničí, která by v případě Rumunska měla vést k výraznějšímu růstu příjmů z cestovního ruchu. Pro zahraniční turisty je více než pro domácí důležitá dopravní dostupnost a infrastruktura. V Rumunsku v tomto směru můžeme kladně hodnotit jen leteckou dopravu, která se zde v posledních letech velmi rozrůstá. V co nejkratším horizontu je třeba zajistit modernizaci a rozšíření silniční a železniční sítě, které jsou nezbytné pro realizaci cestovního ruchu ve větším objemu. Speciální infrastruktura cestovního ruchu jakou jsou ubytovací a restaurační zařízení potřebují taktéž modernizovat a zefektivnit provoz, aby mohla zajistit potřebné podmínky pro všechny turisty. Pro realizaci zmíněných cílů nezbytných k rozvoji cestovního ruchu je potřeba velký objem investic. Významnou část z nich mohou při lepším čerpání a vyplácení přinést dotace z evropských fondů.

Bibliografické zdroje

ANDĚRA, Miloš. *Národní parky Evropy: kompletní encyklopedický průvodce*. 1. české vyd. Praha: Slovart, 2008, 976 s. ISBN 978-807-3911-621.

BARRIOS, Salvador a RIVAS. EUROPEAN COMMISSION. *Tourism demand, climatic conditions and transport costs: An integrated analysis for EU regions.: Report for the PESETA II study on the impact of climate change in Europe*. 2013. ISBN 978-92-79-29508-9.

BURFORD, Tim a Norm LONGLEY. *Rumunsko: [turistický průvodce]*. Vyd. 3., aktualiz. Překlad Helena Mahelová, Dalibor Mahel. Brno: Jota, 2009, xxiv, 453 s., [8] s. barev. obr. příl. Livingstone - průvodci. ISBN 978-80-7217-644-1.

BLAHUŠIAK, Igor. *Zahraniční a bezpečnostní politika Slovinska, Chorvatska a Rumunska a vývoj bezpečnostní situace v Bosně a Hercegovině*. 1. vyd. Editor Věra Stýskalíková, Hubert Smekal. Brno: Masarykova univerzita v Brně, Mezinárodní politologický ústav, 2005, 204 s. Příroda hor a velehor. ISBN 80-210-3873-X.

BOLOVAN, Ioan. *Dějiny Rumunska*. 2011 ed. Editor Kurt W Treptow. Překlad Miroslav Tejchman. Praha: Lidové noviny, 2000, 543 s. Dějiny států. ISBN 80-710-6348-7.

BRUCKER, Ambros. *Atlantica: velký atlas světa s družicovými snímky*. Vyd. 1. Praha: Euromedia Group - Knižní klub, 2007, 1 atlas (501 s.). Universum (Euromedia Group - Knižní klub). ISBN 978-802-4218-991.

ČIHAŘ, Martin. *Karpaty: Tatry, Nízké Tatry, Černohora, Muntii Rodnei, Muntii Calimani ...* 1. vyd. Praha: Karolinum, 2000, 148 s. Příroda hor a velehor. ISBN 80-246-0137-0.

ČÍŽEK, Jiří. *Rumunské a bulharské hory*. 1. vyd. Praha: Olympia, 1978, 189 s. Průvodce Olympia.

DEMUNTER, Christophe a Chryssanthi DIMITRAKOPOULOU. *Eurostat: Ageing and tourism in the European Union*. 2012.

DEMUNTER, Christophe a Chryssanthi DIMITRAKOPOULOU. *Eurostat: Statistic in focus*. 2011.

DEMUNTER, Christophe a Chryssanthi DIMITRAKOPOULOU. *Eurostat: Industry, trade and services Population and social conditions*. 2010.

EUROSTAT. *Cultural statistics*. 2011 ed. Luxembourg: Publications Office of the European Union. ISBN 978-927-9163-968.

EUROSTAT. *Eurostat regional yearbook 2013*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2013₂. ISBN 978-927-9299-827.

EVROPSKÁ KOMISE. *Tourism Satellite Accounts (TSAs) in Europe*. European Union Publication Office, 2013₁. ISBN 978-92-79-33271-5.

EVROPSKÁ KOMISE. *Ucelená monitorovací zpráva o stavu připravenosti Bulharska a Rumunska na členství v EU*. Brusel, 2005, 19 s.

DE LA FUENTE LAYOS, Luis. *Economic crisis stops air transport growth*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2009.

FŇUKAL, Miloš, Aleš LÉTAL a Irena SMOLOVÁ. *Atlas of the Carpathian macroregion*. 1st pub. Editor Flavio V Ruffini, Pavel Ptáček. Olomouc: Palacký University Olomouc, 2009, 60 s. ISBN 978-802-4423-548

GOLDMAN, Minton F. *Russia, the Baltic and Eurasian republics, and Central/Eastern Europe*. 11th ed. Dubuque: Contemporary Learning Series, c2008, x, 278 s. ISBN 978-0-07-337989-0.

HRALA, Václav. *Geografie cestovního ruchu*. Vyd. 3. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2005, 109 s. ISBN 80-245-0858-3.

CHAKRAVARTI, By Ahana Chakraborty. *Global tourism*. New Delhi: A.P.H. Pub. Corp, 2007. ISBN 81-313-0198-2.

ILO. *Toolkit on poverty reduction through tourism*. 2013 ed. Geneva: ILO, 2011. ISBN 978-922-1257-073.

JALIU, Dragoş Dumitru. The effectiveness of public policies and structural funds in enhancing tourism development. The case of Romania. *Theoretical and Applied Economics*. 2012, č. 19.

KOŠŤÁK, Vítězslav. INSTITUT ZAHRANIČNÍHO OBCHODU. *Rumunsko*. Praha, 1974.

KRÁL, Václav. *Fyzická geografie Evropy*. Vyd. 1. Praha: Academia, 1999, 348 p. ISBN 80-200-0684-2.

LEW, Alan A, Colin Michael HALL a Allan M WILLIAMS. *A companion to tourism*. Malden, MA: Blackwell Pub., 2004, xviii, 622 p. ISBN 06-312-3564-7.

MITRUT, Constantin a Daniela-Luminita CONSTANTIN. *QUANTITATIVE AND QUALITATIVE DIMENSIONS OF TOURISM CONTRIBUTION TO REGIONAL DEVELOPMENT IN ROMANIA. THE CASE OF CULTURAL TOURISM*'. Bukurešť, 2009. Případová studie. The Bucharest academy of economic studies.

MORARU, Carmen. MINISTRY OF REGIONAL DEVELOPMENT AND TOURISM. *Tourism Contribution to the Economic Growth of Romania; a Regional Comparative Analysis*. 2013 ed. Bukurešť, 2012.

MUNTEANU, Andreea-Clara. *Tourism Profiles in Romania and Bulgaria. Cross-Country Comparisons*. 2009, č. 61.

NOVÁČEK, Pavel. *Udržitelný rozvoj*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2010, 430 s. ISBN 978-802-4425-146.

OECD: *Tourism Trend and Policies 2012. Romania* [online]. 2012, OECD Publishing, s. 397 [cit. 2014-02-27]. DOI: 10.1787/tour-2012-55-en. Dostupné z: http://www.oecd-ilibrary.org/industry-and-services/oecd-tourism-trends-and-policies-2012/romania_tour-2012-55-en

POPESCU, Liliana. *Safety and Security in Tourism. Case Study: Romania*. 2011, s. 322-328. DOI: 10.5775/fg.2067-4635.2011.020.d.

România, atlas istorico-geografic: România, atlas historique-géographique = România, historical-geographical atlas. București: Editura Academiei Române, 1996, 1 atlas (157 p.). ISBN 97-327-0500-0.

Turismul României breviar statistic = Romanian tourism: statistical abstract / Institutul Național de Statistică. București: Department of Statistical Publications Editing, 2012. ISSN 2066 - 5172. Dostupné z: www.insse.ro

WOHL, Ellen. *A world of rivers: environmental change on ten of the world's great rivers*. Paperback ed. Chicago: University of Chicago Press, 2012. ISBN 978-022-6007-601.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. *Annual Report 2012*. 1. vyd. Madrid, 2013.

Elektronické zdroje

AUTORITATEA NAȚIONALĂ PENTRU TURISM. *Autoritatea Națională pentru Turism* [online]. 2013 [cit. 2014-02-26]. Dostupné z: <http://turism.gov.ro/de/informatii-publice/>

BANCA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI. *Banca Națională a României* [online]. 2009-2013 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.bnro.ro/Home.aspx>

BRANDOS, Otakar. Jižní Karpaty (Carpatii Meridionali). *WWW.KARPATY.NET* [online]. 2008 [cit. 2014-02-13]. Dostupné z: <http://www.karpaty.net/karpaty/jizni-karpaty.htm>

ČLOVĚK V TÍSNÍ. *Humanitární pomoc a rozvoj* [online]. 2013 [cit. 2014-03-18]. Dostupné z: <http://www.clovekvtsni.cz/cs/humanitarni-a-rozvojova-pomoc/zeme/rumunsko/programy>

CZECH TRADE. *BusinessInfo.cz: Rumunsko* [online]. 1997-2014 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/zahranicni-obchod-eu/teritorialni-informace-zeme/rumunsko.html>

EBRD. Strategy for Romania. In: *Document of the European Bank for Reconstruction and Development RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT*. 2012. Dostupné z: <http://www.ebrd.com/pages/country/romania/strategy.shtml>

ELLIOTT, Larry. Three myths that sustain the economic crisis. *The Guardian* [online]. 2012 [cit. 2014-03-16]. Dostupné z: <http://www.theguardian.com/business/economics-blog/2012/aug/05/economic-crisis-myths-sustain>

EUROSTAT. Arrivals of residents/non-residents at tourist accommodation establishments [online]. 2013₁, 17.10.2013 [cit. 2014-03-16]. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=tin00174&language=en>

EUROSTAT. *Real GDP growth rate - volume* [online]. 2013₃, 17.10.2013 [cit. 2014-03-16]. Dostupné z: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tour_occ_arnat&lang=en

EUROSTAT. *Statistics* [online]. 1995-2014, 2014₁ [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/employment_unemployment_lfs/data/main_tables

EUROSTAT. *Statistics* [online]. 1995-2014, 2014₂ [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/tourism/data/main_tables

EUROSTAT. *Statistics* [online]. 1995-2014, 2014₃ [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/education/data/main_tables

EUROSTAT. *Statistics* [online]. 1995-2014, 2014₄, 17.2. 2014 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/main_tables

EUROSTAT. *Statistics* [online]. 1995-2014, 2014₅ [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/main_tables

EUROSTAT. *Statistics* [online]. 1995-2014, 2014₆ [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/tourism/data/main_tables

EVROPSKÁ KOMISE. *Attitudes of Europeans towards tourism*. 2013₂ [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/public_opinion/index_en.htm

EVROPSKÁ KOMISE. *Regional Policy-Inforegio: The Funds* [online]. 2014, 8.1.2014 [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/index_en.cfm

EVROPSKÁ UNIE. *Europa* [online]. 2013, 1995-2014 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: http://europa.eu/about-eu/countries/member-countries/romania/index_cs.htm

Institute for Cultural Memory: Churches with Exterior Mural Painting in Northern Moldavia dating from the first half of the 16th century. UNESCO WORLD HERITAGE CENTRE 1992-2014. [online]. 2002-2012 [cit. 2014-02-21]. Dostupné z: <http://www.cimec.ro/Monumente/unesco/UNESCOen/indexMold.htm>

KOSOVÁ, Barbora. *Rumunsko 2011* [fotografie]. Třinec, 2011 [cit. 29.3.2014].

KPMG. *EU Funds in Central and Eastern Europe: Progress Report 2007-2012*. 2013. Dostupné z: <http://www.kpmg.com/cee/en/pages/default.aspx>

MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ ČESKÉ REPUBLIKY. *Ministerstvo zahraničních věcí České republiky: Rumunsko* [online]. 2014 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/evropa/rumunsko/index.html

MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ ČESKÉ REPUBLIKY. *Ministerstvo zahraničních věcí České republiky: Rumunsko* [online]. 2014₁ [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/evropa/rumunsko/cestovani/visa.html

National Institute of Statistics - ROMANIA. NATIONAL INSTITUTE OF STATISTICS - ROMANIA. *National Institute of Statistics* [online]. 1998-2014, Únor 2005 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.insse.ro/cms/files/RPL2002INS/vol5/tablessocio.htm>

National Institute of Statistics - ROMANIA. NATIONAL INSTITUTE OF STATISTICS - ROMANIA. *National Institute of Statistics* [online]. 1998-2014, 2011 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.insse.ro>

NATIONAL ROMANIAN TOURIST OFFICE. *Romania* [online]. 2014 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://www.romaniatourism.com/index.html>

OPTBR. *Spas.ro* [online]. 2014 [cit. 2014-03-19]. Dostupné z: http://www.spas.ro/despre_noi/

Romania. [Map]. *Encyclopædia Britannica Online*. Retrieved 10 únor, 2014, from <http://www.britannica.com/EBchecked/media/62205>

ROMANIAN GOVERNMENT. *Guvernul Romaniei* [online]. 2014 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: <http://gov.ro/en>

ROMANIAN TOURIST OFFICE. *Romania* [online]. 1994-2014 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: <http://www.romaniatourism.com/location.html>

RUMÄNISCHES FREMDENVERKEHRSAMT. *Romania* [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.rumaenien-info.at/de/eventkalender#c-parent>

SKIRESORT. *Romania* [online]. 2014 [cit. 2014-03-18]. Dostupné z: <http://www.skiresort.info/ski-resorts/europe/romania/>

SLOVENIAN TOURIST BOARD. *Slovenia* [online]. 2014 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://www.slovenia.info/>

Statistika ČUS. ČUS. *Česká Unie Sportu* [online]. 2013 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.cuscz.cz/o-nas/statistika.html>

TAROM SA. *TAROM: Flights and reservations* [online]. 2014 [cit. 2014-02-26]. Dostupné z: <http://www.tarom.ro/en/reservations/#submitForm>

UNESCO: Romania. UNESCO WORLD HERITAGE CENTRE. [online]. [cit. 2014-02-21]. Dostupné z: <http://whc.unesco.org/en/statesparties/ro>

UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME. *Human Development Index and its components* [online]., 2013 [cit. 2014-02-07]. Dostupné z: <https://data.undp.org/dataset/Table-1-Human-Development-Index-and-its-components/wxub-qc5k>

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME. *Tourism's Three Main Impact Areas* [online]. 2014 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.unep.org/resourceefficiency/Business/SectoralActivities/Tourism/TheTourismandEnvironmentProgramme/FactsandFiguresaboutTourism/ImpactsofTourism/EnvironmentalImpacts/TourismsThreeMainImpactAreas/tabid/78776/Default.aspx>

WORLD TOURISM ORGANIZATION. *UNWTO* [online]. 2014 [cit. 2014-03-19]. Dostupné z: <http://www2.unwto.org/>

WORLD TRADE ORGANIZATION. *World Trade Organization* [online]. 2014 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: http://www.wto.org/english/res_e/reser_e/wtr_e.htm

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL. *Economic Impact of Travel & Tourism Mid-year Update October 2013* [online]. London, 2013 [cit. 2014-03-04]. Dostupné z: www.wttc.org

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL. *The Economic Advantages of Travel & Tourism* [online]. London, 2012 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: www.wttc.org

Přílohy

Seznam příloh

Příloha 1 Česká vesnice Bigar v rumunském Banátu (Kosová, 2011).....	72
Příloha 2 Česká vesnice Svatá Helena v rumunském banátu (Kosová, 2011).....	72
Příloha 3 Přehrada Železná vrata (Kosová, 2011).....	73
Příloha 4 Jezero na břehu s pozůstatky železné konstrukce neznámého objektu, pohoří Fagaraš (Kosová, 2011).....	73
Příloha 5 Nejvyšší vrchol Rumunska Moldoveanu (Kosová, 2011).....	74
Příloha 6 Hlavní hřeben pohoří Fagaraš (Kosová, 2011).....	74
Příloha 7 Dlouhá jižní údolí pohoří Fagaraš směrem do Valašské nížiny (Kosová, 2011).....	75
Příloha 8 Hrad Bran, který je výrazně modernizován (Kosová, 2011).....	76
Příloha 9 Zchátralá turistická chata "cabana" v pohoří Fagaraš (Kosová, 2011).....	76



Příloha 1 Česká vesnice Bigar v rumunském Banátu (Kosová 2011)



Příloha 2 Česká vesnice Svatá Helena v rumunském banátu (Kosová, 2011)



Příloha 3 Přehrada Železná vrata (Kosová, 2011)



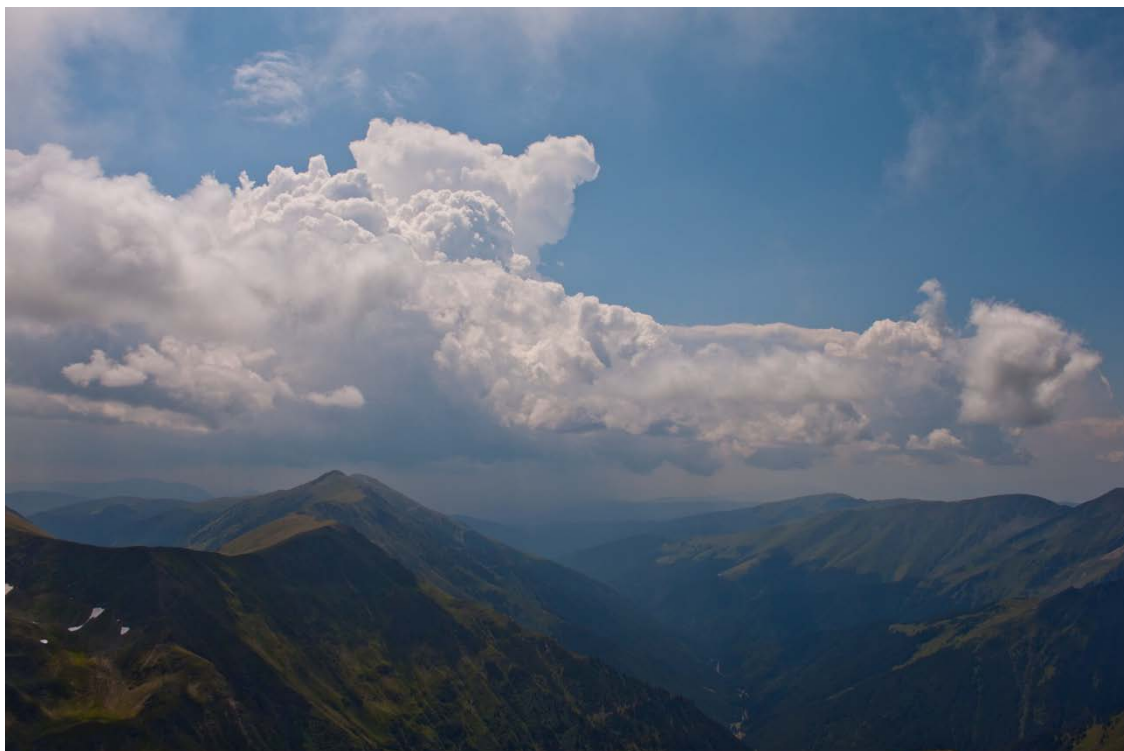
Příloha 4 Jezero na břehu s pozůstatky železné konstrukce neznámého objektu, pohoří Fagaraš (Kosová, 2011)



Příloha 5 Nejvyšší vrchol Rumunsko Moldoveanu (Kosová, 2011)



Příloha 6 Hlavní hřeben pohoří Fagaraș (Kosová, 2011)



Příloha 7 Dlouhá jižní údolí pohoří Făgăraș směrem do Valašské nížiny (Kosová, 2011)



Příloha 8 Hrad Bran, který je výrazně modernizován (Kosová, 2011)



Příloha 9 Zchátralá turistická chata "cabana" v pohoří Făgăraș (Kosová, 2011)

