

Projekt rozvoje vodní turistiky ve městě Otrokovice

Bc. Jana Vráželová

Diplomová práce
2014



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav managementu a marketingu
akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jana Vráželová**
Osobní číslo: **M130272**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management a marketing**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Projekt rozvoje vodní turistiky ve městě Otrokovice**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Zpracujte literární prameny vztahující se k cestovnímu ruchu.

II. Praktická část

- Charakterizujte Otrokovicko a analyzujte současný stav vodní turistiky v této oblasti.
- Vypracujte projekt rozvoje vodní turistiky ve městě Otrokovice.
- Projekt podrobte časové, nákladové a rizikové analýze.

Závěr

Rozsah diplomové práce: **cca 70 stran**
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

FORETOVÁ, Věra a Miroslav FORET. Jak rozvíjet místní cestovní ruch. 1. vyd. Praha: Grada, 2001, 178 s. ISBN 802470207x.

FRANKE, Antonín. Zmírňování regionálních disparit prostřednictvím rozvoje cestovního ruchu. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012, x, 301 s. ISBN 978-80-7357-718-6.

HOLLOWAY, J. a Claire HUMPHREYS. The business of tourism. 8th ed. Harlow, England: Financial Times/Prentice Hall, 2009, 776 s. ISBN 978-0-273-71710-2.

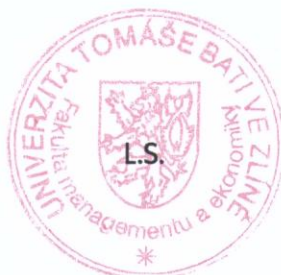
JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. Marketing v cestovním ruchu: jak uspět v domácí i světové konkurenci. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2012, 313 s. ISBN 978-80-247-4209-0.

WILLIAMS, Stephen. Tourism geography: a new synthesis. 2nd ed. London: Routledge, 2009, 309 s. ISBN 978-0-415-39426-0.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Vratislav Kozák, Ph.D.**
Ústav managementu a marketingu
Datum zadání diplomové práce: **22. února 2014**
Termín odevzdání diplomové práce: **2. května 2014**

Ve Zlíně dne 22. února 2014

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



doc. Ing. Pavla Staňková, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpirá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 30. 4. 2014



⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výtěžku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihledne k výši výtěžku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Diplomová práce je zaměřena na rozvoj vodní turistiky v Otrokovicích. V teoretické části je zpracována literární rešerše týkající se termínů cestovního ruchu, vodní turistiky a rozšířeného marketingového mixu. Dále je uvedena historie Baťova kanálu a teorie marketingových analýz. V praktické části je charakterizován mikroregion Otrokovicko a město Otrokovice. Je provedena analýza současného stavu vodní turistiky na Baťově kanále, PESTLE analýza mikroregionu Otrokovicko se zaměřením na město Otrokovice a SWOT analýza oblasti Baťova kanálu. Na tyto rozborů navazuje projektová část, ve které jsou uvedené návrhy podrobeny časové, nákladové a rizikové analýze. Projekt bude předložen zastupitelstvu města Otrokovice a je navrženo, aby se hradil z operačních programů Evropské unie pro období 2014-2020.

Klíčová slova: Cestovní ruch, vodní turistika, Baťův kanál, Otrokovice, přístaviště

ABSTRACT

This diploma thesis focuses on a development of the water tourism in Otrokovice. The theoretical aspect introduces literary research regarding tourism, water tourism and expanded marketing mix. Further, the history of Bata canal is indicated, as well as the theory of marketing analysis. In the practical part the microregion Otrokovicko and Otrokovice is characterized. The analysis of a current situation of water tourism in Bata canal is implemented along with a PESTEL analysis of microregion Otrokovicko with orientation to the Otrokovice town and SWOT analysis of Bata canal area. The following project part offers suggestions which are subjected to the time, cost and risk analysis. The project will be submitted to the council of Otrokovice town and it was also proposed to finance the project from the operating programs of the European Union for the period 2014-2020.

Keywords: Tourism, water tourism, Bata canal, Otrokovice, wharf

Děkuji svému vedoucímu, panu doc. Ing. Vratislavu Kozákovi, Ph.D., za odborné rady, připomínky a doporučení, které mi po dobu psaní diplomové práce poskytoval.

Mé poděkování patří také všem, kteří mi poskytli cenné informace a materiály ke zpracování této diplomové práce.

Motto:

„Svět je kniha, a ti, kteří necestují, čtou pouze stránku.“

St Augustine of Hippo, filozof a teolog

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 CESTOVNÍ RUCH	12
1.1 CESTOVNÍ RUCH V REGIONU	12
1.2 TYPOLOGIE CESTOVNÍHO RUCHU	13
1.2.1 Typy turismu dle místa realizace.....	13
1.2.2 Typy turismu dle vztahu k platební bilanci státu	14
1.2.3 Dle plátce nákladů.....	14
1.2.4 Dle způsobu zabezpečení cesty a pobytu	14
1.2.5 Dle věku účastníků.....	14
1.2.6 Dle délky pobytu	15
1.2.7 Dle převažujícího prostředí (charakteru cílového místa pobytu)	15
1.2.8 Dle převažujícího motivu (důvodu cesty)	15
1.3 VODNÍ TURISTIKA	17
1.3.1 Varianty vodáckého sportu.....	18
1.3.2 Druhy vod a vodní stavby.....	18
1.3.3 Kde a na čem se dá plout.....	20
1.4 ROZŠÍŘENÝ MARKETINGOVÝ MIX PRO CESTOVNÍ RUCH 8P	22
1.4.1 Produkt	23
1.4.2 Cena.....	24
1.4.3 Místo	24
1.4.4 Komunikace	25
1.4.5 Lidé.....	25
1.4.6 Partnerství	26
1.4.7 Balíčky.....	26
1.4.8 Programming.....	26
2 HISTORIE BAŤOVA KANÁLU	27
3 ANALÝZY	30
3.1 SWOT ANALÝZA.....	30
3.2 PESTLE ANALÝZA.....	31
II PRAKTICKÁ ČÁST	33
4 PŘEDSTAVENÍ MIKROREGIONU OTROKOVICKO	34
4.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MĚSTĚ OTROKOVICE	36
4.2 HISTORIE OTROKOVIC	37
4.3 SOUČASNOST OTROKOVIC.....	38
5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU VODNÍ TURISTIKY NA OTROKOVICKU	40
5.1 BAŤŮV KANÁL.....	40
5.1.1 Společnosti Baťova kanálu.....	40

5.1.2	Současný stav vodní cesty	42
5.1.3	Přístaviště	43
5.1.4	Splavnění Dunaj-Odra-Labe.....	46
5.2	PESTLE ANALÝZA.....	47
5.2.1	Politicko-legislativní prostředí	47
5.2.2	Ekonomické prostředí	48
5.2.3	Sociální prostředí	48
5.2.4	Technologické prostředí	48
5.2.5	Ekologické prostředí	49
5.3	SWOT ANALÝZA.....	49
5.3.1	Silné stránky	49
5.3.2	Slabé stránky	50
5.3.3	Příležitosti	51
5.3.4	Hrozby	53
6	PROJEKTOVÁ ČÁST.....	54
6.1	NÁVRH PROJEKTU ROZVOJE VODNÍ TURISTIKY VE MĚSTĚ OTROKOVICE.....	54
6.2	ČASOVÁ ANALÝZA	57
6.3	NÁKLADOVÁ ANALÝZA	61
6.4	RIZIKOVÁ ANALÝZA	62
	ZÁVĚR	63
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	65
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	68
	SEZNAM OBRÁZKŮ	69
	SEZNAM TABULEK.....	70

ÚVOD

Bařův kanál a s ním spojená vodní turistika patří neodmyslitelně mimo jiné i k mikroregionu Otrokovicko. Stal se hojně navštěvovanou přírodní a technickou památkou, na kterou můžeme být právem hrdi. Bařův kanál měl historicky počátek v Otrokovicích a vedl až do Rohatce. Jeho průmyslové využití pozvolna vyprchalo a dnes je významnou vodní cestou využívanou turisty převážně v letních měsících, kdy jsou povětrnostní podmínky nejpříznivější. Cestovní ruch je dynamický obor, který se rychle rozvíjí. Pro provozovatele cestovního ruchu to znamená neustálé sledování změn.

Smyslem mé diplomové práce je navrhnout projekt pro zlepšení vodní turistiky v Otrokovicích. Protože je Bařův kanál rok od roku navštěvovanější turistickou destinací a je v Otrokovicích oproti své jižní části málo využíván, naskytla se v tomto městě možnost, jak zvýšit turistický potenciál. Už kvůli poloze Otrokovic, které se nacházejí na rozhraní tří regionů, se jedná o strategické dopravní místo. Soutok Moravy a Dřevnice tak kopíruje tuto skutečnost. Po splavnění řeky Moravy u Bělova se otevře nová cesta a toto místo se může stát významnou vodní křižovatkou. Na sever se dostanou lidé do Kroměříže, na jih po splavnění až do Hodonína a na Slovensko. Dlouhodobě skloňovanou otázkou se stává vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Po vybudování by se Otrokovice a Bařův kanál stali nedílnou součástí této víceúčelové vodní cesty. Dostali bychom se tak lodí z Otrokovic třeba až do Vídně.

Zvýšení turistického ruchu by pro Otrokovice znamenalo zvýšení povědomí o městě, nové pracovní příležitosti a další rozvoj.

Práce se dělí na tři části. V teoretické části je zpracována literární rešerše týkající se pojmů cestovního ruchu, jako je definice, typologie, cestovní ruch v regionu, vodní turistika nebo rozšířený marketingový mix pro cestovní ruch. Je uvedena historie Bařova kanálu a teorie marketingových analýz.

V následující praktické části je představen mikroregion Otrokovicko, historie a současnost města Otrokovice. Je provedena analýza současného stavu vodní turistiky na Otrokovicku, která zahrnuje Bařův kanál, PESTLE analýzu a SWOT analýzu.

Na tuto analytickou část navazuje část projektová, kde je na základě výše uvedených rozborů navržen realizovatelný projekt. Ten je podroben časové, nákladové a rizikové analýze.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CESTOVNÍ RUCH

Základním předpokladem pro rozvoj cestovního ruchu je svoboda člověka cestovat. Mezi další předpoklady patří volný čas, dostatek finančních prostředků a příznivé politické klima. (Jakubíková, 2012, s. 16)

Cestovní ruch je označován jako pohyb lidí mimo jejich vlastní prostředí do míst, která jsou vzdálena od místa jejich bydliště, za různými účely, vyjma migrace a výkonu normální denní práce. (Jakubíková, 2012, s. 18)

Williams (2009, s. 3) uvádí: „tourism is an intensely geographic phenomenon. If we view human geography as being concerned essentially with the patterns and consequences of the economic, social, cultural and political relationships between people, and between people and the spaces and places that comprise their environment, then the annual migration of millions of travellers worldwide within the activity that we label as „tourism“ is a process that human geographers should not ignore.“

Destinace cestovního ruchu

„A destination can be a particular resort or town, a region within a country, the whole of a country or even a larger area of the globe.“ (Holloway, 2009, s. 14)

Foretová (2001, s. 38) píše, že území – obec nebo region, musí být schopen nabídnout co nejvíce informací. Je důležité mít na vědomí, že občan i turista se musí v daném místě zorientovat a musí mu být jasné, kde získá potřebné informace.

1.1 Cestovní ruch v regionu

Cestovní ruch je zejména v regionálním měřítku uváděn jako samostatný pohon ekonomického rozvoje a často se označuje jako lék na řešení nezaměstnanosti. V mnoha zemích se právě z těchto důvodů cestovní ruch veřejně podporuje a řeší se tím často nezaměstnanost v problémových (příhraničních) oblastech.

Cestovní ruch patří mezi hlavní faktory ekonomického rozvoje mnoha regionů. Rozsah, podstata a nabízené produkty CR v regionu se skládají z mnoha faktorů. Nejdůležitější jsou lokalizační předpoklady regionu a kvalita marketingu, který tyto předpoklady prodává. Regiony se rozdělují podle vlivu CR na strukturu hospodářství na dvě skupiny. V první jsou ty regiony, kde je CR dlouhodobě profilujícím oborem hospodářské aktivity a ve skupině

druhé jsou regiony, kde je cestovní ruch pouze jako doplňující obor. Do této skupiny se řadí většina regionů. (Franke et al., 2012, s.12)

1.2 Typologie cestovního ruchu

Palatková a Zichová (2011, s. 19-27) uvádějí následující typy turismu:

1.2.1 Typy turismu dle místa realizace

Domácí turismus – rezidenti sledované země nepřekročí hranice vlastního státu

Zahraniční turismus – dochází zde k překročení hranic státu, může mít buď výjezdový nebo příjezdový charakter

Výjezdový turismus – rezidenti jedou do zahraničí a překračují hranice vlastního státu

Příjezdový turismus – příjezdy občanů ze zahraniční země do sledované země. Zvláštní formou tohoto turismu je tranzitní turismus, čímž se myslí průjezd zahraničních účastníků referenční zemí, která není cílovou destinací. Aby se jednalo o tranzitní turismus, posuzuje se nově jako návštěva zastávka v dané zemi bez specifikace délky pobytu. V dané destinaci musí turista v zásadě čerpat služby turismu, ne zemí pouze projíždět.

Vnitrostátní turismus (vnitřní) – patří sem turismus domácí a příjezdový a jedná se o všechen realizovaný turismus na území dané země.

Národní turismus – je součet domácího a výjezdového turismu, tedy všechen cestovní ruch obyvatel dané země

Další pojmy bez vztahu ke konkrétní zemi

Turismus mezinárodní – z hlediska územní realizace se jedná o nejširší pojetí, překračují se hranice státu, jedná se o pohyb bez konkrétního územního vymezení

Turismus světový – sumarizace veškerého zahraničního turismu všech států na světě – buď příjezdový nebo výjezdový

Turismus světa – je shrnutí domácího a zahraničního turismu a představuje všechen realizovaný turismus na světě

1.2.2 Typy turismu dle vztahu k platební bilanci státu

Aktivní turismus – někdy bývá také nazýván jako neviditelný (skrytý) export. Řadí se zde příjezdy návštěvníků ze zahraničí, jejichž výdaje na turismus kladně ovlivňují platební bilanci státu.

Pasivní turismus – výjezdy občanů daného státu do zahraničních zemí. Jejich výdaje na produkty turismu značí odliv devizových prostředků, což ovlivňuje platební bilanci záporně a proto se označuje jako neviditelný (skrytý) import.

1.2.3 Dle plátce nákladů

Komerční turismus – všechny náklady hradí účastník z disponibilního příjmu domácnosti

Sociální turismus – všechny náklady nehradí účastník, ale jsou podle určitých podmínek z části nebo zcela hrazeny jiným subjektem. Například lázeňství nebo profesně orientovaný turismus. Takto bývá také označován turismus zdravotně, sociálně nebo ekonomicky handicapovaných skupin obyvatelstva, což je spojeno spíše než s úhradou nákladů s obecnou formou podpory.

1.2.4 Dle způsobu zabezpečení cesty a pobytu

Organizovaný turismus – cestu a pobyt zajišťuje cestovní kancelář nebo cestovní agentura

Neorganizovaný turismus – cestu a pobyt si zajišťuje účastník sám

1.2.5 Dle věku účastníků

Turismus dětí – organizovaný pobyt dětí do 15 let bez rodičů, ale pod dozorem odpovědných dospělých dětí (školní výlety, školy v přírodě, letní prázdninové tábory, soustředění sportovních klubů apod.)

Turismus mládeže – cestování mladých lidí ve věku 16-24 let, kteří ještě nemají vlastní rodinu a cestují samostatně.

Turismus rodin s dětmi – děti cestují individuálně v rámci svých rodin, struktura těchto služeb je zaměřena hlavně na děti

Turismus osob v produktivním věku – jedná se o nejméně homogenní skupinu, kterou nespojují další charakteristické rysy. Jedná se zejména o osoby, které mají relativně dostatek volného času i disponibilních prostředků

Turismus seniorů – je turismus populace v postproduktivním věku, ovšem stanovení věkové hranice je poněkud problematické kvůli skutečnosti, že začátek tohoto období se pojí s odchodem do penze, což je v každé zemi jiné.

1.2.6 Dle délky pobytu

Jednodenní turismus – je turismus realizován během 24 hodin bez přenocování

Krátkodobý turismus – jedná se o jedno až tři přenocování

Dlouhodobý turismus – v rámci domácího turismu je délka omezená na 4 a více přenocování, s maximální délkou 6 měsíců a v rámci mezinárodního turismu s maximální délkou 1 roku

1.2.7 Dle převažujícího prostředí (charakteru cílového místa pobytu)

Městský turismus – je charakteristický kratšími pobyty, kde je hlavním motivem zážitek jak v historicky, tak v kulturně či společensky zajímavých městech. (Kulturněpoznávací turismus, gurmánský turismus, společenský turismus)

Venkovský turismus – je pobyt mimo město v ekologicky příznivém prostředí venkova. Motivem je poznávání zdejšího života s možností zapojení se do různých aktivit spojených se zdejším životem

Turismus ve střediscích turismu – tento masový turismus je protipólem venkovského turismu. Váže se na resorty vybudované přímo pro tyto účely. (Resorty lázeňské, zábavní, sportovní, přímořské)

1.2.8 Dle převažujícího motivu (důvodu cesty)

Dělí se na dvě skupiny a to osobní a obchodní a profesní turismus. Mezi osobní turismus se řadí:

Osobní

Dovolená, volný čas, rekreace – pro potřeby marketingu se uvádí ještě podrobnější členění této podskupiny:

Rekreační (relaxační) turismus – pro fyzickou a psychickou regeneraci, nemusí být pouze pasivní

Kulturněpoznávací turismus – především poznávání historie, kultury a tradic

Turismus zaměřený na přírodní atraktivity – poznávání přírody a života v ní

Sportovně orientovaný turismus – sportovní aktivity

Návštěva příbuzných a známých – tento turismus je spojován se sociálními vazbami, zvláštní skupinu (diaspora turismus) pak tvoří emigranti, kteří navštěvují své příbuzné a známé v rodné vlasti.

Turismus se vzdělávacími motivy – motivem pro tento typ cestování je osobnostní růst. Jedná se o získávání dalších dovedností a znalostí, které jsou spojeny nejen s profesním, ale i s osobním životem.

Zdravotně orientovaný turismus – Aktivity vedoucí k posílení či obnově fyzického i psychického zdraví. Existují tři druhy – medicínský, lázeňský a wellness.

Náboženský a poutní turismus – je významný po celém světě. Může to být účast na náboženských obřadech nebo návštěva poutních míst.

Nákupní turismus – Většinou se jedná o turismus uskutečňovaný mezi sousedními zeměmi, ale výjimkou nejsou ani vzdálené destinace kvůli nákupu cenově výhodnějších produktů nebo produktů dané země.

Obchodní a profesní turismus

Pracovní setkání – například semináře nebo pracovní cesty, úzký okruh účastníků.

Motivační pobyty – využívá se při motivaci vlastních zaměstnanců, pobyt má pracovní i společenskou část.

Kongresy a konference – jedná se o setkání politiků, vědců, lékařů či jinak společensky významných lidí. Hlavním cílem je výměna výsledků lidského poznání.

Výstavy, veletrhy a uspořádané akce – prodejní, společenské nebo kulturně vzdělávací akce.

1.3 Vodní turistika

Bílý, Kračmar a Novotný (2001, s. 11, 13-17, 20-22) ve své knize popisují historii, formy, varianty vodáckého sportu a také vodní stavby:

Vodní turistika je stále oblíbenější. Vypovídá o tom každoroční mnohatisícová návštěvnost českých řek. Tuto skutečnost uvádí také Janda (2008, s. 3) „posledních 7 let prokázalo, že se vrací rekreační vodní turistika na naše vodní cesty. Napomohl tomu zejména nový vodní zákon č. 254/2001 Sb., a vyhláška MD č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě, které otevřely možnost plavby po Vltavě i po Labi a i na některých vodních plochách.“

Historie této tradice sahá až do 30. let 20. století. Na rozvoji vodní turistiky a kanoistiky má u nás největší zásluhu Josef Rössler Ořovský. Propagoval při Českém Yacht Klubu (ČYK) stavbu kánoí, které byly využívány pro vodní turistiku na českých řekách. Tato forma rekreace je pro svou dostupnost pro většinu populace velmi oblíbená. Pobyt v přírodním prostředí – voda, slunce, klima, má významný rekreační efekt. Vodní turistiku tvoří tři základní složky a to vlastní pohyb na vodě, kulturně-poznávací činnost spojená s poznáváním bezprostředního okolí řeky a odborně-technické dovednosti pro nevyhnutelné opravy, zajištění lodě, táboření a vaření. Vodní turistika se dělí na krátkodobé formy a dlouhodobé formy.

Do **krátkodobé formy** se řadí vodácké akce nepřesahující víkend, tedy dva dny. Sjíždějí se úseky vodních toků s optimálním vodním stavem a technickou náročností vhodnou pro účastníky akce. V České republice jsou využívána období tání sněhu na jaře, přívalových vod způsobených průtrží nebo vysokého vodního stavu v menších říčkách při podzimním vypouštění rybníků. Při této formě mohou být sjety i úseky s vyšším stupněm obtížnosti, ovšem je důležité zajistit zdárný průběh a bezpečnost akce. Je nevhodné se vydávat samostatně na vody s vyšší obtížností, protože v nebezpečných situacích se dostavuje kvůli vědomí osamělosti deprese a při zvrhnutí chybí další loď, která by poskytla pomoc.

Dlouhodobými formami jsou akce pořádané především v období dovolených a prázdnin, proto se velmi často jedná o rodinnou dovolenou. Na plánování, přípravu i realizaci jsou náročnější než formy krátkodobé. Věkový průměr účastníků v kanoistice bývá nižší, protože se jedná o účastníky dětských táborů. Kempy u vodních toků bývají v letních měsících

z tohoto důvodu přeplněné, vznikají potíže v dopravě a zásobování a někdy také i při vlastní plavbě. Zajištění této formy turistiky vyžaduje dlouhodobější plánování.

1.3.1 Varianty vodáckého sportu

Rafting je jízda na gumových nafukovacích člunech s pádly nebo vesly. Tímto stylem se sjíždí řeky s větším spádem a průtokem. Tato jízda umožnila prudký rozvoj sportovního sjíždění divokých řek a divoká voda se tak stala dostupnější pro širokou vodáckou veřejnost.

Playboating je sjíždění peřejí na velmi malých lodích. Kvůli přednostem lodí se může s vodou více hrát – je možné surfovat, nechat se vést nebo prudce změnit směr jízdy. Vybrat je možné mezi baculatými loděmi a loděmi rodeovými.

Mezi další varianty vodáckého sportu patří **kanoistika**. Má vysoký rekreační potenciál, je vhodná ke sjíždění vodních toků, peřejí, vodopádů, horských potoků a dokonce i mořských hladin v blízkosti arktických ledovců.

Pro **surfování** bývají využívány velké příbojové vlny na mořském pobřeží. Pohyb na hranách mas vod je poměrně obtížný a vyžaduje zkušenosti. Důležité pro zvládnutí tohoto sportu je dovednost eskymáckých obrátů.

1.3.2 Druhy vod a vodní stavby

Stojaté vody jsou v ČR zejména uměle vytvořené vodní nádrže, přehrady, rybníky, zatopená štěrkoviště a lomy. Od 14. století je u nás budována síť rybníků a na některých z nich jsou vyhrazeny plochy pro vodní rekreaci a sport. Ve 20. století vzrostl počet vystavěných přehrad na jedno sto. U stojatých vod se může vyskytnout proudění, které je způsobené vlivem počasí a větru, ale na vodní sporty vliv nemá. Ovšem na větších plochách může dojít až k takovému zvlnění hladiny, že se to stává pro otevřené lodě nebezpečné.

Proudící vody zahrnují potoky, řeky, náhony a plavební kanály. „O kráse a tajemnosti řeky psal již Ota Pavel. Řeka po svém zrození v prameni na horách připomíná malé dítě. Zprvu si jen poskočí mezi kameny a mechem, jak roste a nabírá sílu od svých přítékajících sourozenců, začne mezi balvany a skalami zlobit. Pak se její prudkost mírní, zklidňuje se v nížině, vyzrává jako člověk, aby svou pout' zakončila v moři.“ (Ota Pavel cit. podle Bílý, 2001, s. 18). Vodní toky v ČR náleží tzv. oderskému říčnímu typu. Nejvíce vody mají v období

jarního tání, nejnižší průtok vody (omezující vodní turistiku) je pak od srpna do nástupu chladného zimního počasí. Průtok vody je ovlivněn koloběhem vody v přírodě. Rozhodujícími činiteli bývají srážky a odpařování – srážková voda stéká po povrchu a zároveň vsakuje do půdy. Velikost průtoku pak záleží na rozdělení srážek během roku. Záleží také na velikosti povodí. Na malých řekách vznikne povodeň i po krátkém dešti a stejně rychle voda opadáva. Velikost průtoku tedy ovlivňuje výběr řeky pro vodáky.

Vodní stavby

Podmínky pro provozování vodní turistiku do značné míry ovlivňují umělé vodní stavby, které slouží především k vodohospodářským a energetickým účelům. Mezi takové stavby se řadí přehrady, jezy, stupně, náhony a kanály.

Přehrada často zaplavuje vodácky atraktivní přejezdné úseky kvůli vzduť horní hladiny. Na druhou stranu vzniklá vodní plocha umožňuje provozování sportu a rekreačních aktivit na klidné hladině. V době vypouštění je možné využít zvýšeného průtoku ke splutí jinak nesjízdných úseků.

Jezy jsou určeny k dosažení trvalého nebo dočasného vzduť vody, což je potřeba k různým účelům, například k využití vodní energie, ke zmírnění sklonu, k opatření dostatečné plavební hloubky, k napájení zavlažovacích kanálů, přivaděčů vodních elektráren, náhonů, průplavů a podobně. Tyto účely mohou být mezi sebou kombinovány. Jezy se podle konstrukce dělí na pevné a pohyblivé. (Štemprok et al., 1975, s. 18)

Stupně slouží k upravení spádu řeky na krátkou vzdálenost. Nedochozí tak k odplavování dna. Je zde málo místa na přistání, protože voda proudí až k přepadové hraně.

Náhony jsou umělá řečiště sloužící k odvádění vody k průmyslovým účelům. Získává se tím také polohová energie, která se využívá pro mlýny nebo elektrárny.

Kanály jsou větší umělá řečiště budována pro vodohospodářské účely, pro zavodnění rozsáhlých území nebo například ke splavnění řek. Hlavním znakem je velká stabilita vodního stavu.

Janda (2008, s. 7-8, 10-12, 16-17, 59, 88) píše:

Přístav je souhrn vodních a pobřežních ploch, objektů a zařízení, umožňující bezpečné vplutí, uvazování lodí, jejich zásobování, překládání nákladu, manipulaci s ním i jeho do-

časné skladování, nalodování a vyloďování osob, údržbu, opravy a ochranu lodí a podobně. Skládá se z vodní a pozemní části. Podle **funkce** existují přístavy osobní, obchodní, ochranné, loděnicové a speciální (sportovní, rybářské). Podle **umístění** se rozlišují vnitrozemské, na volné řece nebo mimo řečiště. **Smíšený** přístav je pak kombinací předchozích dvou variant.

Ochrana před znečištěním vody

Velmi důležitá je ekologická aby se zamezilo znečištění vody, nesmí se vyhazovat, vylévat nebo nechat padat či téci do vody předměty nebo tekutiny, které mohou vytvořit překážku plavby nebo nebezpečí pro plavbu a ostatní uživatele vodní cesty anebo mohou znečistit vodní tok, zejména pak ropné odpady jakéhokoliv druhu i jejich směsi s vodou. To znamená, že všechny předměty, co jsou na palubě, musí být upevněny tak, aby při naklání lodě nespadly. Není možné do vody vylévat mastné zbytky z kuchyně, také do vody nesmí uniknout pohonné hmoty při tankování a ředidla, barvy nebo jiné chemikálie při opravách a podobně. Pokud dojde k úniku nebo hrozí-li takové nebezpečí, je vůdce plavidla povinen provést neodkladná opatření k nápravě škody a neprodleně podat informaci správci toku a Státní plavební správě. Oznámi co nejpřesněji místo úniku a povahu odpadu.

1.3.3 Kde a na čem se dá plout

Podle § 7 zákona č. 254/2001 Sb. platí, že k **užívání povrchových vod pro plavbu** není potřeba žádné povolení. Zároveň ale nesmí být ohroženy zájmy rekreace, kvalita vody a ekosystémů, bezpečnost osob a vodních děl.

Přísnější opatření ale platí pro plavbu **plavidel se spalovacím motorem**. Ta je mimo jiné zakázána na nádržích, kde se chovají ryby a také v ochranném pásmu vodních zdrojů I. stupně. Tam, kde plavba zakázána není, je povolena pouze výtlačným režimem plavby, kdy ponor odpovídá výtlačku plavidla a rychlost je omezená na 25 km v hodině.

Vnitrozemská vodní cesta je část vodního toku, jezera, kanálu nebo zdrže, která je vhodná pro plavbu. Patří sem i moře a oceány. Součástí vodní cesty se jsou všechny stavby na vodě (mosty, jezy, plavební komory, lodní zdvihadla), objekty jako zařízení na regulaci stavu vody nebo vodočty, dále úpravy břehů, vyvazovací a vodící zařízení a plavební znaky. Vodní cesty jsou **staničeny kilometrováním a vytýčeny plavebními znaky**. Kilometrování je průběžné značení vodní cesty (plavební dráhy). Mezi starší způsoby značení patří zna-

ky na březích, mezníky nebo kameny, novějším způsobem jsou tabule rozmístěné po jednom kilometru, 500 metrech nebo 100 metrech.

Říční kilometrování může být zpravidla provedeno od pramene k ústí řeky, od řeky proti proudu k prameni nebo od určitého bodu. Pravý a levý břeh je vždy určen od pramene k ústí řeky, tedy po proudu. Situování vodních toků se znázorňuje do **plavební mapy**.

Podle Řádu plavební bezpečnosti se pro zajištění bezpečné plavby po plavební dráze provádí značení **plavebními znaky**. Ty se dělí podle umístění na plovoucí (na vodní hladině) a břehové (na březích a vodních stavbách). Podle účelu na orientační (změny, směry, názvy) a signální (zákazové, příkazové, omezující, doporučující, informační).

Je třeba znát správný **vodní stav** toku, což je výška hladiny v určitém místě a čase. Je to proměnlivý údaj především na regulovaných úsecích řek a horních úsecích přehrad a závisí na vodních srážkách a propustnosti půdy. Tyto údaje jsou potřebné zejména pro sledování nejvyšších hodnot pro plavbu. Na uměle vybudovaných kanálech je určen maximální ponor plavidel, ale výška hladiny je zde téměř neměnná. Kromě vodního stavu se u řek určuje **rychlost proudu**. Ta je ovlivněna spádem vodního toku a průtokem (množství vody, které proteče za jednotku času v daném profilu – m³/sekundu).

Rozdělení plavidel

Existuje 5 druhů plavidel. Loď, malé plavidlo, plovoucí stroj, plovoucí zařízení a plovoucí těleso. **Loď** je duté říditelné těleso, určené pro dopravu osob či nákladů nebo k vlečení či tlačení v sestavě plavidel. **Malé plavidlo** je loď, jejíž délka nepřesahuje 20 metrů, přepravuje maximálně 12 osob, není určena ani používána k vlečení, tlačení nebo vedení v bočně svázané sestavě jiných než malých plavidel a která není převozní lodí. Malá plavidla jsou dále rozdělována na druhy:

Člun – v širším slova smyslu plavidlo se speciálním určením, vyjádřeným zpravidla přídavným jménem; bez tohoto označení menší otevřená nebo polokrytá loď.

Otevřený motorový člun – sportovní nebo rekreační člun otevřený nebo částečně zakrytý palubou, bez nástaveb, poháněný spalovacím motorem.

Kajutový motorový člun – rekreační člun s kajutou, poháněný spalovacím motorem. Podle velikosti a účelu nástavby se čluny dále rozlišují.

Kanoe – sportovní nebo turistické otevřené plavidlo se stejnou přídílí a zádí, poháněné jednoduchými pádly.

Kajak – sportovní plavidlo lehké konstrukce, s nízkým těžištěm, kromě kokpitu kryté. Pohání se dvojitým pádlem.

Pramice – obvykle otevřené podhonorové plavidlo, zpravidla menších rozměrů, sloužící k přepravě osob nebo nákladu a poháněné obvykle vesly.

Sportovní pramice – jednoduché dvoupodhonorové plavidlo s plochým dnem, otevřené nebo částečně zakryté, poháněné jednoduchými pádly.

Vodní skútr – plavidlo o délce menší než 4 metry, používající jako hlavní zdroj pohonu spalovací motor s hydroreaktivním systémem a konstruované pro řízení osobou nebo osobami, jež sedí, stojí nebo klečí na trupu, nikoliv uvnitř něj.

Otevřená plachetnice – zpravidla sportovní člun, otevřený nebo částečně zakrytý palubou, bez nástaveb, vybavený oplachtěním jako hlavním pohonným zařízením.

Kajutová plachetnice – sportovní nebo rekreační člun s kajutou, vybavený oplachtěním jako hlavním pohonným zařízením.

Jachta – kajutová loď, určená pro delší plavby, dokonalého provedení a vybavení, s pohonem pomocí oplachtění nebo strojním.

1.4 Rozšířený marketingový mix pro cestovní ruch 8P

Morrison (1989, s.215, 217) charakterizuje ve své knize marketingový plán jako „písemnou formou zpracovaný plán, který organizace využívá jako průvodce pro své marketingové činnosti na období jednoho roku nebo období kratší. Je poměrně detailní a specifikovaný a pomáhá společnosti koordinovat mnohé postupy a lidi, kteří hrají významné role v marketingu.“ Vymezuje také pět klíčových výhod tohoto plánu, který je bezpochyby nej-používanějším nástrojem jakékoli organizace:

1. Činnost firmy probíhá v souladu s cílovými trhy
2. Je dosaženo konzistence cílů organizace a priorit požadovaných cílovým trhem
3. Garantuje vymezené pravomoci
4. Podílí se na měření marketingového úspěchu

5. Navazuje na dlouhodobé plánování

Velká část marketingového plánu se týká toho, jak organizace využije osm P, tedy rozšířený marketingový mix pro cestovní ruch (Morrison, 1989, s. 225):

1. Product (produkt, výrobek)
2. People (lidé)
3. Packaging (sestavování balíků služeb)
4. Programming (programová specifikace packagů)
5. Place (místo)
6. Promotion (komunikace)
7. Partnership (kooperace)
8. Price (cena)

1.4.1 Produkt

Je služba nebo většinou soubor služeb (také balík služeb). Tento balík, který je schopný uspokojit potřeby zákazníka, může obsahovat služby základní (ubytování, stravování, dopravní služby, služby cestovních kanceláří či agentur, průvodcovské služby, atd.) a doplňkové (obchodní služby, směnářenské apod.). Protože má omezenou životnost, je důležité, aby se neustále přizpůsoboval měnícím se požadavkům zákazníka, vzhledem ke stádiu životního cyklu, kde se právě nachází – uvedení na trh, růst, zralost, pokles.

Produkt cestovního ruchu je přesněji jako symbióza působení materiálních zdrojů (rekreační prostor) a nemateriálních zdrojů (klima, osobnost lidského činitele). Znakem, který je typický pro produkt cestovního ruchu, je závislost na přítomnosti klienta, spotřebitele cestovního ruchu a výroba i spotřeba probíhá časově i prostorově současně.

Produkt musí z hlediska poptávky splňovat požadavky atraktivnosti, přístupnosti a upoutat zákazníka.

(Ryglová, 2009, s. 102-103)

1.4.2 Cena

Vliv nákladů, konkurence a klient, to jsou činitelé, kteří mají z obecného pohledu na cenu vliv. Poptávka vytyčuje strop, náklady podlahu a konkurence určuje, kam mezi tyto dva body se cena dostane. Konkurenceschopnost destinace je mimo jiné dána také cenovou úrovní. Cena v cestovním ruchu není zástupce pouze jedné služby, ale celého balíku služeb. Následující faktory ovlivňují cenu nejvíce:

- Náklady
- Povaha konkurence
- Pružnost poptávky
- Objem prodeje
- Podnikové cíle
- Životní cyklus výrobku

V cestovním ruchu se rozlišují hlavní cenové strategie:

Diferenciace cen podle segmentace klientely

Podle fáze životního cyklu, kde se produkt nachází

Psychologické ceny

Jednotné ceny typu all inclusive nebo klubové ceny

(Ryglová, 2009, s. 103-104)

1.4.3 Místo

Distribuční cesty u služeb jsou složitější a proměnlivější než u výrobků. Proces distribuce se uskutečňuje buď přímo (podnik CR → zákazník) nebo zprostředkovaně (jeden nebo více prostředníků). Dalším specifíkem je to, že výrobky jsou dodány na místo, kde si je zákazník kupuje – výrobky jsou dodávány k zákazníkovi. Služby CR lze ale obvykle realizovat pouze v místě jejich produkce. Informaci a nákup si lze zajistit kdekoliv, ovšem realizaci ne. Mezi zprostředkovatele v tomto oboru patří cestovní kanceláře (touroperátoři), cestovní agentury, firmy sestavující prázdninové packagey, smluvní manažeři, agentury, které pořádají konference a podobně.

S rozmachem internetu nastalo značné rozšíření distribučních kanálů – nabídka se dostává přímo do domácnosti nebo na pracoviště potenciálního klienta. Pokud chce podnik cestovního ruchu zůstat v dnešní době konkurenceschopný, je nezbytné, aby byl připojen na internet. Důvody jsou jednoznačné – výhoda rychlé komunikace přes email a přístup k velkému množství informací. (Ryglová, 2009, s. 105)

1.4.4 Komunikace

Komunikační sdělení by mělo respektovat tzv. koncept AIDA. Cílem marketingové komunikace je oslovení různých segmentů tak, aby byla upoutána pozornost (Awareness) potenciálního zákazníka. Má seznámit s produktem a vzbudit zájem (Interest) o produkt cestovního ruchu. Dále stimulovat a vyvolat přání spotřebitele ke koupi (Desire) a přesvědčit o koupi (Action). Tímto má vést ke zvýšení efektivnosti obchodní činnosti organizace.

Komunikaci je třeba chápat nejen z pozice firmy, ale také z pozice regionu, města, obce i státu. Musí na sebe upozornit, upoutat a přilákat návštěvníky. Může tak učinit pomocí příběhu. Oblast cestovního ruchu je totiž založena na emocích a proto jsou ke komunikaci vhodné příběhy. Není důležité, jestli jde o vlastní, zprostředkovaný nebo vymyšlený, ale čím silnější je, tím silnější jsou emoce. Příběhy prodávají, tvoří image a tradici. Může se například pojit k názvu hotelu, lokalitě restaurace nebo k historii vinného sklepa. Nezbytný komunikační prostředek je v dnešní době internet.

Velký význam ve službách a tedy v cestovním ruchu mají reference – nekontrolovatelné komunikační nástroje. Je třeba brát v úvahu, že negativní reference nespokojeného spotřebitele se šíří mnohem rychleji než ty pozitivní. (Ryglová, 2009, s. 106-107)

1.4.5 Lidé

Lidé jsou základním faktorem, který ovlivňuje kvalitu služeb a cestovní ruch je bezprostředně závislý na kvalitě lidských zdrojů. Úspěch se odvíjí od vhodného výběru lidí. Ze strany zaměstnanců se jedná o ty v první linii, kteří jsou v přímém kontaktu se zákazníkem. Ze strany řízení zákaznického mixu se jedná o vhodný výběr zákazníků, protože nevhodný zákazník může svým chováním odradit mnoho potenciálních klientů. Místní obyvatelstvo může být pozitivně nakloněno k budování určitého místa jako turistické destinace. Musí se s nimi, jako s lidmi, pracovat a trpělivě jim vysvětlovat klady a zápory, které jsou s rozvojem cestovního ruchu v jejich okolí spojeny. (Ryglová, 2009, s. 113)

1.4.6 Partnerství

V cestovním ruchu jsou většinou malé nebo střední podniky a tak musí podnikatelé čelit stále silnější konkurenci nadnárodních společností nebo hotelových řetězců. Hledají tak způsob, který by jim pomohl v konkurenčním boji obstát. Jednou z možností je kladení důrazu na společné využívání zdrojů, které jim zvýší konkurenceschopnost. Řešením se tak jeví vstup do partnerských vztahů a zaměření se na společný cíl, kterým je získávání dalších návštěvníků a budování příznivé image destinace.

Partnership je tedy článek marketingového mixu, který začleňuje spolupráci všech zúčastněných subjektů v CR. Může to být například spolupráce dopravců, hotelů, cestovních kanceláří a agentur nebo vlastníků provozoven cestovního ruchu. (Ryglová, 2009, s. 113-114)

1.4.7 Balíčky

Balíčky služeb nemají fyzickou podobu, ale je to kombinace několika služeb, která má pro zákazníka přitažlivou formu a výhodnou nabídku. Pokud si klient takový balík koupí, je to pro něj finančně výhodnější, než kdyby si ty samé služby kupoval samostatně. (Ryglová, 2009, s. 115)

1.4.8 Programming

Programování je technika, která se pojí s tvořením packagu neboli balíčku služeb. Zahrnuje postupy, úkoly, časové rozvrhy, mechanismy, činnosti a rutiny, prostřednictvím nichž je služba poskytována klientovi. (Ryglová, 2009, s. 117)

2 HISTORIE BAŤOVA KANÁLU

Počátky náročnějších projektů, které se týkaly splavnění velkých řek nebo stavby kanálů pro lodní dopravu se datují až od 19. a 20. století. Z uměle vytvořených kanálů, které se v České republice nacházejí, je Baťův kanál nepochybně největším dílem. Vodní cesta dlouhá 65 km byla vybudována roku 1938. Tato stavba měla být prvním krokem ke splnění dopravního snu – spojení Dunaje a Odry. V roce 1653 se o něm začalo poprvé mluvit na jednání zemského sněmu a moravského zemského hejtmanství. Spojení těchto dvou řek by totiž umožnilo navázat a udržovat obchodní kontakty od Baltického moře až ke Středomoří. Tok Moravy byl prohlédnut tehdejším architektem, který konstatoval, že ho lze učinit splavným. Ovšem náklady byly vyčísleny na 100 000 zlatých a tak výše této sumy byla hlavním důvodem, proč se projekt nerealizoval. Další plány na splavnění Moravy se objevily v 18. a 19. století, ale náklady byly opět příliš vysoké a tak k realizaci nakonec nedošlo.

Idea regulace řeky Moravy znovu ožila kolem roku 1927 a zaujala velkopřemyslníka Tomáše Baťu. Ten si uvědomil, že případné splavnění řeky a její propojení s Odrou by pro jeho firmu znamenalo levnější spojení s ostatními trhy. Po jeho tragické smrti roku 1932 se projektu ujal jeho nevlastní bratr Jan Antonín Baťa, ale v trochu odlišné podobě. Vybudovaný kanál měl mnohem menší rozměry než ten plánovaný a i když splňoval trasu zamýšleného Dunajsko-oderského průplavu, právě kvůli svým rozměrům se stal zastaralý. Na rozdíl od nikdy nedokončeného průplavu, ale kanál fungoval a pro lodní dopravu a vodohospodářské účely se využívá dodnes.

Regulace řeky Moravy a realizace kanálu byla pro firmu Baťa významná hned z několika důvodů. Splnil se dávný sen o propojení evropských veletoků, vozil se po něm lignit z dolu v Ratíškovcích do továren a tepláren v Otrokovicích – přeprava po železnici se totiž finančně nevyplatila. Na vznik kanálu také navázalo vybudování zavlažovacího systému v okolí toku Moravy. Byl tvořen množstvím náhonů, jimiž se vypouštěla voda na přilehlé pozemky. Závlahy měly probíhat pětkrát ročně po dobu dvou až šesti dní a podle projektu se tímto mělo dosáhnout až tří senosečí za rok. Takové předpoklady se ovšem nenaplnily. Na mnoha místech se zavlažování neujalo a regulace měla také negativní vliv v podobě vysychání části krajiny.

Výstavba náročná na organizaci i techniku proběhla v letech 1934–1938. Plavební trasa byla dlouhá 51,8 km, z toho 1 km vedl korytem tehdy ještě splavné Dřevnice a některé úseky korytem Moravy. Kanálem mohly proplouvat nákladní čluny do 150 tun a plavební hloubka dosahovala 1,5 metru. Trasa vedla od přístavu v Otrokovcích po Rohatec, kde končila překladištěm lignitu. Celkem musely lodě překonat čtrnáct plavebních komor, které pomáhaly v překovávání výškových rozdílů hladiny. U každé komory byl vystaven malý domek pro obsluhu a patřilo mu i malé hospodářství. Kromě komor musela být vybudována i další technická zařízení. Byla to například lanovka ve Vnorovech, která sloužila pro přetahování člunů z jedné komory do druhé, zvedací železniční mosty nebo jezy s automatickou regulací výšky hladiny ve zdrži. Část těchto staveb byla zničena během druhé světové války, část dosloužila a už nebyla obnovena. Jak píše David a Soukup (2008, s. 10) „Na konci 2. světové války dílo vážně poškodila ustupující německá armáda, která vyhodila do povětří všechny mosty, potopila lodě a poničila jezy.“ Některé konstrukce však přežily dodnes. Příkladem je vodní rozcestí ve Vnorovech, kde kanál kříží Moravu a jeho hladina je o několik metrů vyšší než hladina řeky.

Plavba po kanálu probíhala tak, že prázdný nákladní člun byl z Otrokovic odtažen remorkérem do Spytihněvi a odsud se vezl zapřažen za traktorem, který jel po břehu. V začátcích byl místo traktoru tažen koňmi. Ze Starého Města byl pohonem opět remorkér a ten znovu vystřídal traktor ve Veselí nad Moravou, který člun dotáhl až do Rohatce. Tam se naložil náklad a vydal se na stejnou cestu zpátky. Pokud byl ideální stav vody, cesta trvala deset hodin i déle. Kromě nákladních lodí s lignitem se od roku 1939 po kanálu plavila také výletní loď Mojena. Předznamenala tak dnešní převážně turistické využití této vodní cesty.

Každoroční zisk, který byl zpočátku jen mírný, značil skutečnost, že se projekt opravdu osvědčil. Další přínos byl spatřen v prodloužení cesty až k Dunaji. K této očekávané události, ale, bohužel nedošlo, protože vypukla válka. Během ní byl kanál sice poničen, daleko horší dopad však mělo znárodnění Baťových závodů. Nákladní přeprava byla počátkem šedesátých let kvůli nerentabilitě ukončena. Zrušení vodní cesty chtělo i tehdejší ministerstvo obrany a důvod byl vskutku zajímavý – kanál prý vedl ve směru předpokládaného útoku vojsk NATO.

Až v polovině devadesátých let se objevily snahy o zprovoznění kanálu pro turistické využití. Z iniciativy zdejších obcí vznikla roku 1996 Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu. Podpora soukromých půjčoven lodí byla jedna z jejich hlavních aktivit. Bez nich si

dnes turistický ruch na této cestě nelze přestavit. Posléze vznikla v roce 2002 obecně prospěšná společnost Bařův kanál. Ta se podílí na organizaci provozu, vede informační centrum a poskytuje pomoc podnikatelům, jejichž činnost je spojená s rozvojem turistického ruchu podél tohoto kanálu. (Toušlová, Podhorský a Maršál, 2006, s. 36-38)

3 ANALÝZY

3.1 SWOT analýza

Tato analýza je jednou ze základních metod marketingového auditu. Metoda je odvozena podle počátečních písmen z následujících anglických slov:

S – strenghts (síly)

W – weaknesses (slabosti)

O – opportunities (příležitosti)

T – threats (hrozby)

Úspěšnost aplikace vhodné marketingové strategie závisí na tom, jak firma dovede určit své silné a slabé stránky (analýza S/W) a jak dokáže zhodnotit příležitosti a hrozby, které se jí týkají (analýza O/T). (Janečková a Vašítková, 2000, s. 74)

Analýza vnějšího prostředí – příležitosti a hrozby (analýza O/T)

Provedení SWOT analýzy vychází nejprve ze zkoumání vnějšího (externího) prostředí. Tuto část nemohou vlastní pracovníci kontrolovat a působí na firmu faktory a vlivy, které není možné ovlivnit. Makroprostředí tvoří strukturu této externí sféry a skládá se z následujících částí:

Přírodní prostředí (ekologické) – přírodní zdroje a klimatické podmínky

Technologické prostředí – nové technologie a inovace

Demografické prostředí – velikost populace, hustota a mobilita obyvatel, sociální, příjmová, vzdělanostní a věková struktura

Ekonomické prostředí – podnikatelské možnosti jsou ovlivněny makroekonomickými trendy a fází hospodářského cyklu

Politicko-právní prostředí – je třeba znát potřebné zákony

Sociálně-kulturní prostředí – spotřební a kupní chování zákazníků

Vlivy globálního makroprostředí – nadnárodní podniky, integrace a seskupení, mezinárodní smlouvy a ujednání

Cílem analýzy makroprostředí je určení možných příležitostí pro uplatnění strategických aktivit firmy a formulace možných rizik a ohrožení.

Analýza vnitřního prostředí – silné a slabé stránky (analýza S/W)

Tvoří se analýzou externího mikroprostředí a interního mikroprostředí firmy. **Externí mikroprostředí** – blízké okolí organizace tvoří:

Zákazníci – ti, kteří nakupují naše služby, jeden z nejdůležitějších faktorů mikroprostředí

Dodavatelé – ovlivňují možnosti a efektivitu získávání potřebných zdrojů nutných pro plnění funkcí podniku

Konkurence – konkurence uvnitř odvětví a ve spádové lokalitě, konkurence substitutů a potenciální konkurenti

Marketingoví prostředníci – zprostředkovatelé služeb, logistické firmy, výzkumné a reklamní agentury, finanční organizace

Veřejnost – místní komunita, odborná veřejnost, vláda, média, nátlakové skupiny

Interní mikroprostředí organizace tvoří výrobní, technické, technologické, finanční a jiné existující podmínky, které určují hranice, ve kterých se může činnost organizace pohybovat. Každá firma má svá specifika, která mohou být silnou či slabou stránkou a je jen na vedoucích pracovnících, aby situaci dokázali správně analyzovat a dobře vyhodnotit.

Provedená SWOT analýza není samoúčelná, měla by být podkladem pro další strategická rozhodování. (Vašítková, 2008, s. 58-59, 62-63)

3.2 PESTLE analýza

Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011, s. 105-106) uvádějí, že se tento typ analýzy využívá především k hodnocení vnějších nekontrolovatelných vlivů na podnik nebo destinaci. Název je složen z počátečních písmen slov hodnocených faktorů. Těmi jsou politické, ekonomické, sociální, technologické, legislativní a ekologické. Někdy se místo PESTLE používá také označení PEST, STEP nebo SLEPT. Podnik nebo destinace jsou ovlivňovány:

Politickými vlivy – stabilita vlády, regulace zahraničního obchodu, daňová politika, vízová politika.

Ekonomickými vlivy – tok peněz, služeb a informací (hodnocení trendů spotřeby, životního cyklu služby, nabídka peněz, úroková míra, inflace, investice do rozvoje ČR atd.).

Sociální/společenskými vlivy – demografie, mobilita zákazníků a jejich životní styl, úroveň vzdělání, přístupy k volnému času, distribuce příjmů.

Technologickými vlivy – vývoj výrobních prostředků, procesů a know-how (nové metody prodeje, prodejní technologie, distribuční cesty).

Další dva vlivy, které uvádějí jen někteří autoři jsou **legislativní** a **environmentální vlivy** (ochrana životního prostředí).

Otázky, na které by měla tato analýza především odpovědět:

Které z externích faktorů mají vliv na podnik nebo destinaci?

Jaké jsou možné účinky těchto faktorů?

Které z nich jsou v blízké budoucnosti nejdůležitější?

Některé z faktorů působí v nadnárodní úrovni, jiné v národní, regionální nebo místní. Z této skutečnosti je třeba vycházet a definovat rozsah této analýzy ještě před jejím zahájením. (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s.105-106)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 PŘEDSTAVENÍ MIKROREGIONU OTROKOVICKO

Otrokovicko se nachází mezi výběžky Chřibů a Zlínem, v širokém údolí řeky Moravy a nabízí zajímavé přírodní lokality jak na území přírodního parku Chřiby, tak i v nivě Moravy. Ke zdejším památkám i přírodním krásám se lze dostat po cyklotrasách nebo trasách určených pro pěší. (Turistický průvodce regionem, 2008, s. 20)

Města a obce mikroregionu

Bělov, Halenkovice, Karlovice, Komárov, Kurovice, Lhota, Machová, Napajedla, Nová Dědina, Oldřichovice, Otrokovice, Pohořelice, Spytihněv, Žlutava. (Aspida, ©2000)

Rovinatá krajina Středomoravské nivy, která vstupuje na území Otrokovicka ze sousedního Kroměřížska, se kvůli přirozeným a pravidelným povodním zanášela usazeninami. Ty zvyšovaly její nadmořskou výšku do dnešních průměrných 200 metrů. (Vencálek, 2004, s.141)

Koryto řeky Moravy se často měnilo, řeka si hledala nové řečiště napravo či nalevo od toho původního, proto je neuvěřitelné, že byl tok této řeky mezi Tlumačovem a Kroměříží regulacemi zkrácen ze 14 440 metrů na pouhých 4 655 metrů. (Vencálek, 2004, s.141)

Středomoravské údolí je tvořeno dvěma různými souvrstvími. Ve spodních vrstvách se nachází štěrky a písky, ve svrchních jsou uloženy mladší písky a hlíny, které vznikly ukládáním při povodních. Otrokovické území jimi bylo často postihováno. Mezi Kroměříží a Napajedly totiž dochází ke střetávání povodňových vln, které přicházejí z hor karpatských horských masivů – Hostýnsko-vsetínská hornatina, Moravskoslezské Beskydy, Javorníky, Podbeskydská pahorkatina, Vizovická vrchovina a z hor Českého masivu – Hrubý Jeseník, Nízký Jeseník, Hanušovická vrchovina, Kralický Sněžník. Z tohoto důvodu pak dochází nejen k vysokým kulminačním průtokům vody, ale také k velkému objemu povodňové vlny. Ta zasáhla Otrokovicko v červenci 1997. V minulosti se vody vylévaly do hlubokých lužních lesů a významnou zadržovací funkci zastávaly i rybníky využívané především pro chov kaprů. Například na katastru Tlumačova to byly rybníky Metlov, Pokrajník, Velký, Tišice a v otrokovickém katastru to byly Jezerní, Kvítkovický, Trestný a Zámecký. (Vencálek, 2004, s. 141-142)

V 19. století se začaly člověkem realizovat významné zásahy do krajiny. Když se začala ve větší míře pěstovat cukrová řepa pro potřeby rozvíjejícího se cukrovarnictví, například na

Holešovsku, lidé si pomáhali rozšiřováním orné půdy kácením lužních lesů nebo vysoušením rybníků. Řeka Rusava byla regulací svedena přes Doubravský les přímo do řeky Moravy. Původním řečištěm pak od Záhlinic přes Tlumačov k Otrokovicím začala přitékat jen řeka Mojena. Ta přitom svým meandrujícím tokem tvořila významný protipovodňový prvek otrokovické krajiny. K dalšímu významnému zásahu přispěl podnikatel Tomáš Baťa. Ten si pro své průmyslové aktivity (produkce obuvi) vybral podmáčené území dnešního Baťova v Otrokovicích a vybudoval rozsáhlý tovární komplex. Neudělal nic jiného, než po staletí dělala řeka Morava sama, to je zvyšování dna Středomoravské nivy při vlastním toku. Navzdory tomu, že si vždy nacházela nové řečiště, byl tok řeky Moravy od 20. století stále intenzivněji ovlivňován člověkem. Kolem celého toku byla vystavěna hráz, kterou budovali především nezaměstnaní, jako součást nouzových prací. (Vencálek, 2004, s.142-143)

Protože jsou říční štěrky v údolí Moravy velmi kvalitní, rozvinula se jejich intenzivní těžba (zejména po druhé světové válce). Tímto materiálem se zabezpečovaly stavby nejen v okolí Otrokovicka, ale i v odlehlejších regionech (Ostravsko). Pojem štěrkáč, což znamená zaplavený prostor po těžbě štěrkopísku, natolik zdomácněl, že na území mezi Otrokovicemi a Kroměříží nikoho nepřekvapí. V současné době je většina „štěrkáčů“ upravena a využívána jako přírodní koupaliště. Příkladem je Štěrkovna Bahňák v Otrokovicích. Hydrologická opatření tak mohou výrazně ovlivnit život na Otrokovicku. Ať už se jedná o metody hrazení bystrin, budování nádrží nebo čištění koryt toků a rybníků. Řeka Morava se svým životadárným impulsem přechází v Napajedelské bráně z Hornomoravského úvalu do krajiny při Dolnomoravském úvalu. (Vencálek, 2004, s. 143-144)

Poloha Otrokovicka při Napajedelské bráně, která je důležitým průchodním místem Pomoraví, předurčila toto území, aby bylo v budoucnu významnou dopravní křižovatkou. S tím je spojen rozvoj průmyslu a industrializace krajiny ve 20. století. Počátkem tohoto vývoje byl rok 1899, kdy byla zprovozněna železnice vedoucí z Otrokovic, Zlínem až do Vizovic. V Otrokovicích se napojila na již zprovozněnou dráhu, která vedla z Břeclavi přes Napajedla do Přerova. V roce 1921 koupila železnici z Otrokovic do Vizovic firma Baťa. Plnila nejen úlohu při dovozu surovin a vývozu výrobků této společnosti, ale byla také významná pro přepravu osob. Charakter současné průmyslové výroby je zastoupen například firmou Barum Continental v Otrokovicích, Otrokovickými papírnami, napajedelskou Fatrou nebo tlumačovskou Dura-Line. (Vencálek, 2004, s. 144, 148-150)

Otrokovicko je také úzce spojeno s chovem koní. Bedřich Stockau zdědil v roce 1865 napajedelské panství po Marii Anně Rotalové. O necelých dvacet let později se jeho dcera provdala za Aristida Baltazziho, který byl významnou osobností evropského dostihového sportu a chovu koní. Tento muž pak založil v Napajedlech soukromý hřebčín plnokrevníků. Při dražbě zadluženého panství v polovině 30. let byl hřebčín zásluhou ing. Tichoty zachráněn a tak od roku 1937 hospodaří na svém majetku. (Vencálek, 2004, s. 151)

Hřebčín chladnokrevníků v Tlumačově byl založen roku 1930. V 70. letech byl zrušen a přebudován na odchov plemenných býčků. V 90. letech se opět založil Zemský hřebčinec Tlumačov, který má objekty v Tlumačově, na Skalách a na Buňově. Nacházejí se zde stáje s parkurovými a klusáckými koněmi. Chov koní ke zdejšímu území neodmyslitelně patří a Otrokovicko může být na tuto atraktivitu náležitě hrdé. (Vencálek, 2004, s. 151-152)

Památky mikroregionu Otrokovice

Mezi další památky mikroregionu patří přírodní památka na letišti, kterou tvoří slepé rameno řeky Moravy na březích obrostlé stromy a keři. Radnice, muzeum, kostel sv. Bartoloměje, a zámek v Napajedlech nebo Tlumačovská tůňka. (Turistický průvodce regionem, 2008, s. 24-27)

4.1 Základní údaje o městě Otrokovice

Otrokovice tvoří někdejší samostatné vesnice Otrokovice a Kvítkovice a místní část Bahňák. Dostaly do vlnku i výhodnou polohu. V Otrokovicích se střetávají hned čtyři dopravní cesty – železniční, silniční, letecká a říční. I to je předurčuje aby se staly dopravním a obchodním terminálem Zlínského kraje. (Zlínský kraj, s. 96)

Jsou v naší zemi i jinde ve světě města s výstavními historickými centry, než se však té vzácné kráse doberete, musíte projet předměstími plnými otlučených činžáků s oprýskanými pavlačemi nebo koloniemi nevábnych panelákových sídlišť. V Otrokovicích sice nenajdete žádné architektonické svědky dávné minulosti, zato však vám město nastaví svou vlídnou tvář, ať se k němu přiblížíte z kteréhokoliv směru. (Otrokovice, 2002, s. 6)

Rovinný kraj, v němž leží obec, má svoji krásu posledního výběžku Hané. Na jih od Napajedel začíná už Slovácko a na východ, kde ze staré kaštanové aleje vyčnívá věž malenovickeho hradu, je rozhraní Valašska. A tak bychom s trochou poetické nadsázky mohli říct, že v povaze zdejších obyvatel se snoubí hanácká rozvážnost s valašsky tvrdou pracovitostí,

přičemž to obojí je okořeněno slováckým temperamentem. Právě tato různotvárnost činí Otrokovice městem meziregionálním, přirozenou spádovou oblastí, křižovatkou i spojnici cest, sfér a vlivů. (Otrokovice, 2002, s. 6)

4.2 Historie Otrokovic

Archeologické nálezy, objevené v katastru města, svědčí o tom, že toto území bylo osídleno už od mladší doby kamenné. První písemná zmínka o Otrokovících z roku 1141 se nachází v listině olomouckého biskupa Jindřicha Zdíka. Až do poloviny 14. století byly Otrokovice církevním majetkem, pak přešly do rukou světských a byly poznamenány jak léty mezi feudálními rody, tak období rozkvětu, kdy na jeho území začaly růst usedlosti a grunty a rozvíjelo se rybníkářství. V 16. století byla ve vsi postavena tvrz, která se však nedochovala. Otrokovice i Kvítkovice pak zůstávaly až do zrušení vrchnostenského zřízení součástí napajedelského panství. V 19. století Otrokovice měly již i vlastní školu. Obživu obyvatelstvo obou vsí nacházelo především v zemědělství.

Počátek nové éry rozvoje předznamenal první vlak Severní dráhy, který Otrokovicemi projel v roce 1841. V roce 1845 byl v Otrokovickém dvoře postaven lihovar. V roce 1882 byla v obci zřízena železniční zastávka. V roce 1889 byla postavena nová školní budova. Bylo otevřeno nádraží a pošta, zavedena kanalizace, regulovány řeky Morava a Dřevnice a založeny první spolky.



Obrázek 1 Železniční zastávka v roce 1882 (Otrokovice, ©2013)

V roce 1899 byla v obci dokončena stavba kaple sv. Anny, postavené na místě dřevěné zvoničky. Roku 1897 byl založen čtenářský spolek a Občanská beseda. V roce 1898 vzniklo Družstvo pro chov hovězího dobytka a roku 1894 byl založen sbor dobrovolných hasičů.

Bouřlivý rozvoj Otrokovic nastal ve 30. letech 20. století, kdy zde Tomáš Baťa začal budovat pomocné závody a leteckou výrobu své zlínské firmy. Na území někdejších koňských pastvin vyrostla moderní průmyslová čtvrť plná zeleně. Tomáš Baťa koupil močalovité louky kolem Moravy od napajedelské hraběnky Baltezziové a originální metodou splavování zeminy z kopce Tresného zvýšil úroveň terénu o dva až tři metry. Přes počáteční problémy způsobené ničivou povodní v roce 1930 postupovaly práce rychle kupředu a nezastavily se ani po tragické šéfově smrti při havárii jeho letadla 12. července 1932 v areálu otrokovického závodu. (Otrokovice, 2002, s. 25-26)

V roce 1960 se spojily Otrokovice s Kvítkovicemi a v roce 1964 byly povýšeny na město. K další průmyslové expanzi a více než dvojnásobení obyvatelstva došlo v 70. letech minulého století v době rozmachu gumárenství a strojírenství. (Zlínský kraj, s. 96-97)

4.3 Současnost Otrokovic

Na počátku minulého století byly Otrokovice malou obcí, na počátku dvacátého prvního jsou již dynamicky se rozvíjejícím se městem, které má ambice stát se obchodním centrem této části regionu. Jsou jednou ze třinácti obcí Zlínského kraje s rozšířenou působností. Město je centrem pro 35,5 tisíc obyvatel z Otrokovic a dalších devíti spádových obcí.

Otrokovice se nehonosí starobylými skvosty, přesto mají návštěvníkům co nabídnout. Nejceněnější je Společenský dům – zajímavě řešený hotel, postavený v letech 1933-1936, který z leteckého pohledu připomíná trojramennou vrtuli.

V posledních letech město věnovalo nemalé prostředky do výstavby integrovaných bytových domů, sociálních zařízení pro starší občany, může se pochlubit novou mateřskou školou, novým náměstím, zrekonstruovanými parky, komunikacemi, dětskými hřišti apod. Někdejší šedá monotónnost panelákových sídlišť v centru města je postupně, od počátku 90. let, zastíňována rekonstruovanými objekty na náměstí, k nimž se řadí i radnice.

Po ničivých povodních a záplavách z roku 1997, které způsobily škody za 3,5 miliardy korun, dnes nezůstala ani stopa. Nový urbanistický vzhled po rekonstrukcích a modernizacích přinesl městu více zeleně v parcích a odpočinkových místech a tím podtrhl charakte-

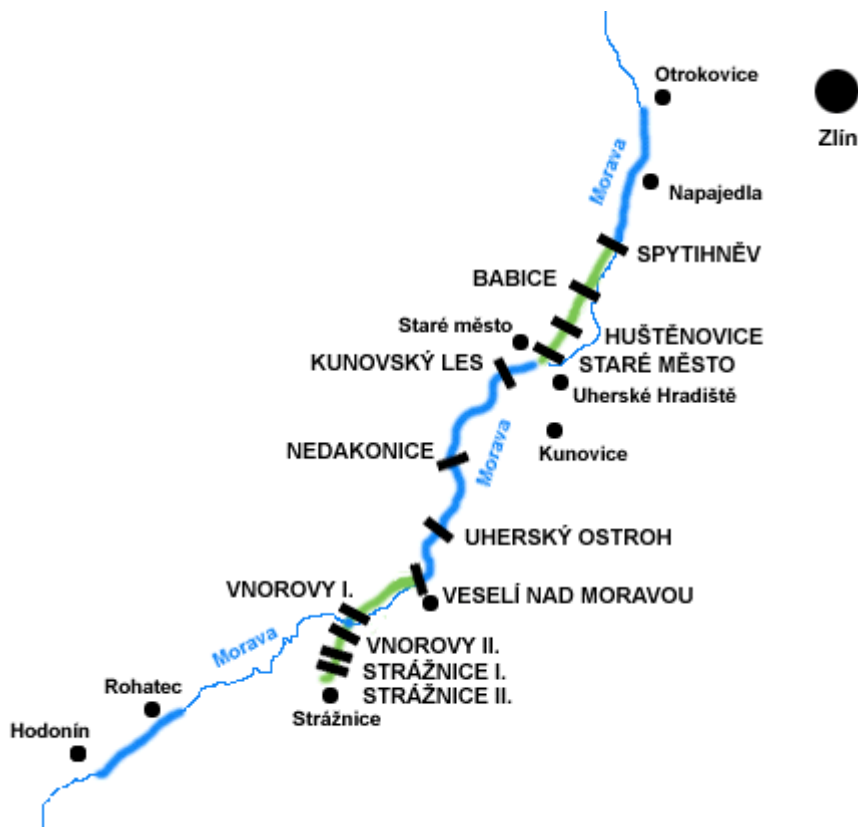
ristiku, jež k Otrokovicím již léta patří – že jsou městem zeleni. V Otrokovicích je dostatečná síť škol. Centrem společenského a kulturního života města je Otrokovická Beseda. Je zde také několik rozsáhlých sportovních zařízení. V Otrokovicích je značný počet restauračních a ubytovacích kapacit. Vedení města důsledně vytváří podmínky pro realizaci investičních a podnikatelských záměrů, ale současně i pro rozvoj vzdělávání, pro kulturní, společenský a sportovní život nejen obyvatel, ale i jeho častých návštěvníků.

Rekreační oblast Štěrkovské náhory na severním okraji města nabízí svou rozsáhlou přírodní vodní plochou jedinečnou příležitost ke sportování i odpočinku. Výborné podmínky zde najdou nejen milovníci vodních sportů, ale i rybáři. Rozvíjí se také možnost lodních projížďek po řece Moravě v souvislosti s uvažovaným prodloužením turistické vodní cesty až do Kroměříže. V Otrokovicích je i vyhřívané koupaliště.

Otrokovice jsou protkány cyklostezkami a jsou východiskem četných pěších a cykloturistických tras do oblasti Chřibů a Hostýnských vrchů. (Zlínský kraj, s. 97)

5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU VODNÍ TURISTIKY NA OTROKOVICKU

5.1 Baťův kanál



Obrázek 2 Současný stav BK (Plavba, ©2001)

5.1.1 Společnosti Baťova kanálu

Baťův kanál, o.p.s

Baťův kanál, o.p.s., byl založen 3. května 2001 ve Veselí nad Moravou rozhodnutím správní rady nadačního fondu Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu. Tentýž den byla notářkou JUDr. Ludmilou Petěrkovou sepsána zakládací listina. Společnost byla zapísána do rejstříku obecně prospěšných společností dne 23. ledna 2002 a ve stejný den zahájila svoji činnost. Zakládací listina byla následně ještě pozměněna v roce 2007 kvůli změně způsobu delegace osob do správní a dozorčí rady a také kvůli zvýšení počtu členů z 3 na 6. Druhá změna proběhla v roce 201, kdy se na základě změny zákona změnil post předsedy správní rady jako statutárního zástupce na post ředitele. (Baťův kanál)

DSO ZLK

Dobrovolné sdružení obcí je dobrovolný svazek obcí ve Zlínském kraji, který vznikl v roce 2005 a zahrnuje tyto obce Kroměříž, Hulín, Střížovice, Kvasice, Bělov, Žlutava, Otrokovice, Napajedla, Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Uherské Hradiště, Uherský Ostroh, Kunovice, Kostelany nad Moravou.

Za cíl si DSO pokládá obnovu a rozvoj historické vodní cesty jako turistický cíl. Předměty činnosti zahrnují podporu rozvojových aktivit, realizaci aktuálního Akčního plánu rozvoje vodní cesty Bařův kanál na území Zlínského kraje, partnerské spolupráce mezi turistickými a rekreačními subjekty na Bařově kanálu a ve vazbě na Bařův kanál. Mezi další činnosti patří také naplňování Smlouvy o spolupráci mezi Zlínským krajem a Sdružením obcí pro rozvoj Bařova kanálu a také efektivní využití majetku pro cestovní ruch. DSO také úzce spolupracuje s Odborem strategického rozvoje KÚ Zlínského kraje, jehož nejdůležitější majoritní aktivity zahrnují budování infrastruktury. Finančně je DSO podporován Zlínským krajem, Evropským fondem pro regionální rozvoj a Ministerstvem pro místní rozvoj. (Bařův kanál)

DSO JMK

Dobrovolný svazek obcí - Obce pro Bařův kanál je dobrovolný svazek obcí, jehož funkcí je ochrana, prosazování a koordinace společných zájmů členských obcí především v rámci turistického ruchu na Bařově kanálu a v jeho okolí, zachováním specifík zájmové oblasti a rozvojem infrastruktury v zájmovém regionu. Mezi aktivity DSO JMK patří příprava a realizace společných záměrů a rozvojových projektů v rámci dlouhodobého strategického rozvoje mikroregionu, vyhledávání možností finanční podpory ze soukromých a veřejných zdrojů, prosazování zájmů mikroregionu jako entity s ohledem na zachování zájmů jednotlivých obcí v mikroregionu. Další aktivity zahrnují vytváření vhodných podmínek pro zabezpečení místní i regionální infrastruktury, identifikace pilotních projektů a jejich finanční podporu, prosazování zájmů mikroregionu v rámci jiných samospráv, právnických osob a státních orgánů. Sdružení také úzce spolupracuje s Jihomoravským krajem, konkrétně s obcemi Veselí nad Moravou, Strážnice, Petrov, Sodoměřice, Rohatec, Hodonín. (Bařův kanál)

Spolek pro podporu Pomoraví (SPPP)

Předmětem činnosti Spolku pro Podporu Pomoraví (SPPP) je především zlepšení čistoty vody v řece Moravě s jejími přítoky, regeneraci břehů a nábřeží řeky a podporou možného zesplavnění a v neposlední řadě také účinné využívání vodní energie. Mezi hlavní cíle také patří podpora zaměstnanosti v tradičních i nových oborech, zvyšování hospodářské úrovně přílehlých území a zlepšovat přírodní stejně jako rekreační hodnoty okolí řeky Moravy. V neposlední řadě je posláním SPPP podpora kulturního bohatství oblasti a jeho propagace v zahraničí, navazování a rozvoj mezinárodní spolupráce ve všech výše zmíněných bodech. Představenstvo spolku pro podporu Pomoraví, jako statutárním orgán volí Shromáždění členů. Zasedáním členů dne 25.5.2011 byli do čela představenstva zvoleni Ing. Vladislav Horňák jako předseda a jako místopředseda Vojtěch Bártek. SPPP je registrován Ministerstvem vnitra ČR č.j. VS/1 – 2514/93 ze dne 12. 7. 1993. (Baťův kanál)

5.1.2 Současný stav vodní cesty

Baťův kanál je v současnosti významná a využívaná plavební cesta. Aktuální délka kanálu je asi 53 km (měřeno z Otrokovic do Skalice) a zahrnuje úseky na řece Moravě ale i uměle vyhloubené vodní cesty. Na Baťově kanálu je možno, po proškolení, řídit malá plavidla s výkonem do 20kW, schopné pouze výtlačné plavby s maximální rychlostí 12 km/h. Plavba ve skluzu není povolena. Kanál je splavný od Kroměříže po Hodonín. Na cestě se ovšem vyskytuje několik bariér. První je absence plavební komory na bělovském jezu u Otrokovic, tzn., že je úsek od tohoto jezu po Kroměříž samostatný a není napojen na zbytek vodní cesty. Druhou překážku tvoří chybějící plavební komora v Sodoměřicích, což následně znemožňuje plavbu od tabulového stavidla dál směrem na Hodonín. Rozdíl výšek hladiny na Baťově kanálu reguluje 13 zdymadel (známých také jako plavební komory) o rozměrech 5,3 x 38 (50) m. 11 plavebních komor je plně automatizovaných a plavební hladinu udržuje také 13 jezů, u kterých je splavování přísně zakázáno. (Baťův kanál)

Baťův kanál dosahuje hloubky 1,5 metru v průměru. Doporučený ponor lodi je 80 cm a méně. Loď, která chce proplout kanálem, by se měla přizpůsobit velikosti zdymadel, čili šířka lodi by neměla přesáhnout 5 metrů. Plavební kanál dosahuje průměrné šířky 12 m, je přes něj postaveno 56 mostů, z nichž některé jsou významnými technickými památkami. Nejčastější podjezdná výška mostů je 3,3 m. Nejnižší most, označený světelným plavebním

znakem, se nachází v Uherském Ostrohu s proměnlivou podjezdovou výškou, která kolísá podle aktuálního průtoku vody. Na vodní cestě najdeme 10 pevných sjezdů do vody, které nemusí být vždy upraveny (např. odstraňování bahnitých nánosů). Udržované sjezdy jsou v přístavech i s možností hlídání automobilů. Bařův kanál je v současnosti využíván jen pro turistické účely. Kanál je využíván především návštěvníky na rekreaci, kteří rádi poznávají krásy okolní přírody z paluby lodi. Oblíbenou aktivitou jsou také plavby na velkých výletních lodích a hausbótech. Nákladní plavba zde není zavedena. Plavební období začíná na Bařově kanálu v dubnu. Oficiální „otevření plavební sezóny“ probíhá vždy 1. května a zavírání vodní cesty se koná v říjnu. V případě hezkého počasí fungují půjčovny lodí i po tomto termínu. Provoz na Bařově kanálu je omezen provozním řádem plavebních komor. Aktuální stav zdymadel je možné zjistit na webových stránkách v sekci „Aktuální Provoz“. (Bařův kanál)

Do budoucna se plánuje prodloužení kanálu na souvisle splavný celek Kroměříž-Hodonín se souhrnnou délkou přibližně 76 km a vytvořit tak osu pro turisticky využívanou oblast Slovácka. Projekt má několik fází. První investiční akce zahrnuje vybudování nové plavební komory Rohatec na vodním toku Radějovka, rozšíření jeho koryta v délce 800 m a také zvýšení stavby hospodářského mostu s vybudováním nové lávky pro pěší/cyklisty, která zajistí bezpečný přechod mezi slovenskou a českou stranou hranice. Druhá investiční akce bude obsahovat výstavbu nového zdymadla pro překonání stávajícího jezu Bělov u Otrokovic. V Kroměříži bude vybudováno nové přístaviště. Celková délka prodloužení směrem ke Kroměříži bude dlouhá kolem 15,8 km. (Bařův kanál)

5.1.3 Přístaviště

Bařův kanál na svých internetových stránkách uvádí popis jednotlivých přístavišť:

Babice

Přístaviště v Babicích může nabídnout lodě pro náročnější klienty. Jeden z nabízených typů Vistula Cruiser je standardně vybaven kuchyňkou s plynem, toaletou, sprchou s teplou vodou a dokonce i plynové topení pro záruku komfortu i v chladných dnech. Loď má dvě oddělené kajuty s lůžky pro 5-7 lidí, pochůzkovou střechnu a snadno přístupné koupací plató. Přístaviště nabízí stejné lodě i u partnerských přístavů v Polsku na řekách Visla, Nogat,

kanále Elblaskim a přilehlých jezerech. Tyto lodě jsou zde i na prodej společně s dalšími jako rybářské lodě, kajaky a vodní šlapadla.

Skalica na Baťově kanálu

V tomto přístavišti je možnost vypůjčení motorových člunů vhodných pro 4-10 osob a také kajutové lodě pro 2-4 osoby. Kajutové lodě se hodí především pro vícedenní plavby. Mají komfortní vybavení a umožňují strávit zajímavou dovolenou aktivně. Motorové čluny jsou vhodné na kratší, hodinové nebo 1 denní, plavby. Pro řízení motorového člunu není nutný průkaz nebo zkoušky. V nabídce je také plavba výletní lodí z přístavu ve Skalici do přístavu v Sudoměřicích k technické památce Výklopník. Pro školy a seniory přístav pořádá zážitkové plavby s programem, pro firmy je to nabídka teambuildingových aktivit v areálu přístavu. Návštěvníci se mohou občerstvit v bistro Kotva, které nabízí lehké pokrmy, nápoje, pochutiny a zmrzlinu s možností posezení na terase nebo procházky po areálu v přístavu. Přístav celoročně pořádá dobrodružné výlety a víkendové plavby.

Spytihněv

Přístav Na Rejdě ve Spytihněvi slouží zájemcům o netradiční zážitky spojené s plavbou po Baťově kanálu. Návštěvníci mají k dispozici pronájem 7 obytných hausbótů s odlišným designem, velikostí a vybavením. Pro kratší výlety jsou k dispozici stabilní čluny s přívěsným motorem, zatímco kanoe uspokojí dobrodružnější povahy. V přístavu je domovské kotviště výletní lodi Morava a lodi Kordulka s kapacitou 60 a 11 míst. Možná je i přeprava kol nebo široký výběr plaveb na objednávku. Přístaviště Spytihněv poskytuje návštěvníkům občerstvení v rybářské baště Na Rejdě, stálou expozici Baťova kanálu, toalety, sprchy a další zázemí. Výletním typem může také být kyvadlová lodní linka na trase Spytihněv - Uherské Hradiště tzv. Hradištský pendl. Linka také poskytuje atraktivní zážitky na řeku Olšavu.

Staré Město

Přístav Staré město lokalizovaný na soutoku Moravy s Baťovým kanálem nabízí možnost vypůjčení lodí, jízdních kol a pronájem hausbótů. Právě díky své centrální poloze mezi městy Uherské Hradiště-Staré město je přístav vhodným místem pro cyklo toulky, stezka kolem kanálu je vhodná pro in-line a nordic walking sporty. Součástí přístavu je také restaurace s posezením zaměřená na rybí speciality a pochoutky z grilu. Pro návštěvníky

poskytuje také toalety a sprchu. Poblíž přístavu se nachází také štěrkopískové jezero s možností přírodního koupání.

Přístav Strážnice

Přístav ve Strážnici je jeden z nejživějších a nejrušnějších přístavů na Baťově kanálu, ať už na vodní cestě nebo na březích. Přístav je lokalizován poblíž historického středu města, sousedí se zámeckým parkem a Skanzenem ve Strážnici. Návštěvníci se mohou občerstvit v cukrárně Bonbon, potkat vodníka nebo využít dalších služeb přístavu jako pronájem obytných motorových lodí, kanoí, motorových člunů nebo plavbu lodí Amos s kapacitou až 45 cestujících.

Uherské Hradiště

Přístav Uherské Hradiště nabízí služby a rady jak si nejvíce užít pobyt na vodě. K dispozici je personál ochotný poradit informace o výběr plavební oblasti, vhodných obytných lodích a hausbótů, navazujících služeb a podobně. Přístav, nabízí k pronájmu celoplastový kajutový člun, hausbót anebo obytnou loď. Ubytování je také možné na ekofarmě nebo v chatkách.

Uherský Ostroh

Uhersko ostrožský přístav nabízí pronájem hausbótu, který pohodlně přepraví cestující po celé délce Baťova kanálu a řece Moravě. K řízení lodí není potřeba žádné zkoušky, pouze krátké zaškolení. Na lodi je možno svést až 6 kol, díky kterým se návštěvníci mohou vydat na cyklo toulky.

Veselí nad Moravou

Tento přístav má v nabídce širokou škálu lodí jako jsou výletní lodě, motorové čluny, hausbóty i kanoé. Ubytování je možné v moderním penzionu ale i v kempu, karavanu nebo na hausbótu. V areálu přístaviště jsou pro návštěvníky otevřeny toalety se sprchou, servis lodí, lodních motorů a kol.

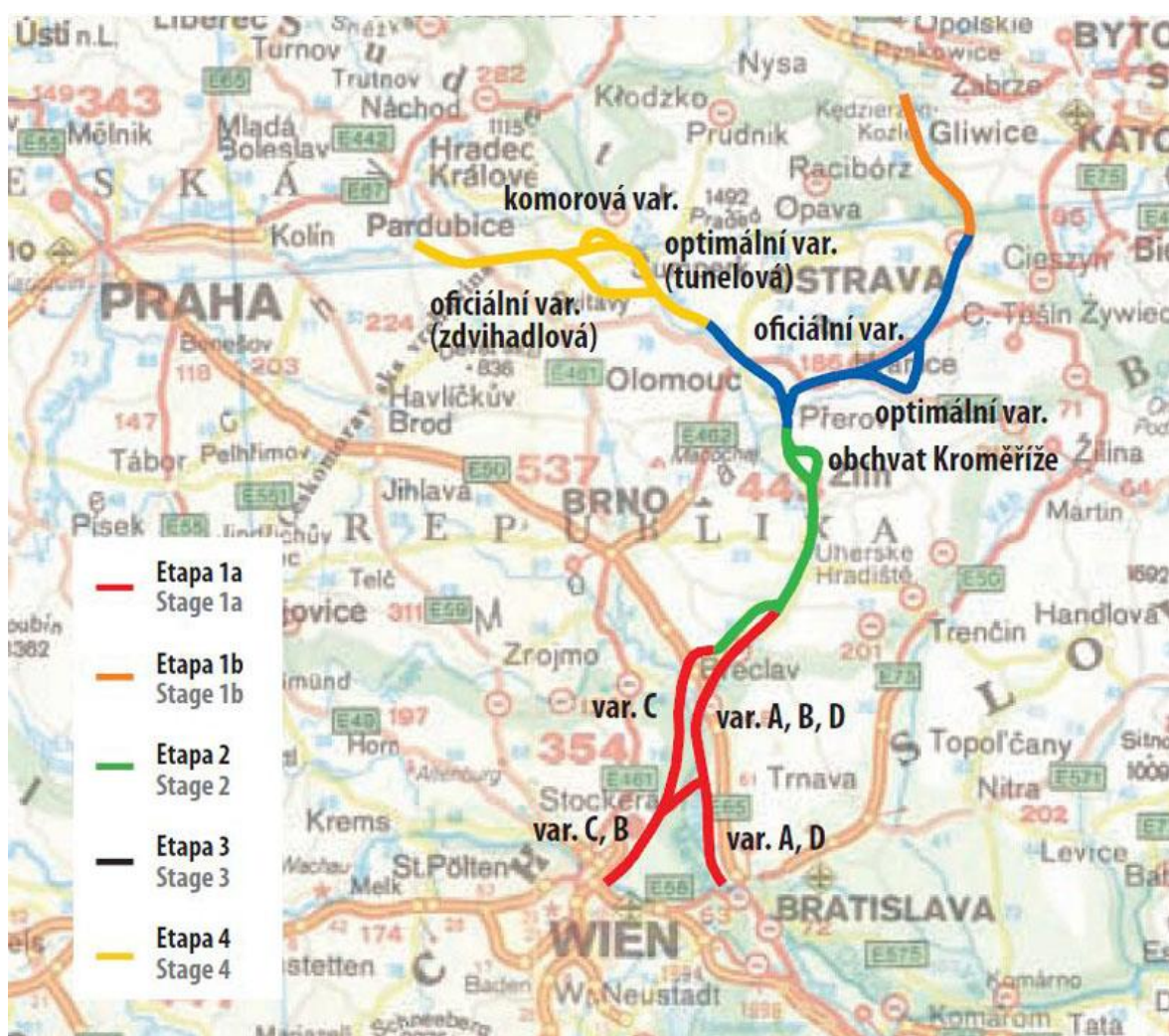
Vnorovy

Přístav leží na křížení Baťova kanálu s řekou Moravou. Díky tomu může přístav poskytnout širokou nabídku tras a vhodných plavidel (rafty, kanoé, kajaky, hausbóty I motorové lodě). Jsou zde pořádány I tématicky laděné plavby pro děti i dospělé a možnost občerstvení Pod Majákem.

Výklopník – Sudoměřice

Přístav je poblíž stejnojmenné technické památky Výklopník a zahrnuje půjčovnu lodí a hausbótů, motorových lodí, člunů a kanoí. Přístav slibuje taktéž gastronomický zážitek při degustaci vín, grilovaných specialit, příjemné vytápěné posezení, pronájem areálu pro rodinné oslavy, firemní akce anebo školní výlety. Je zde taktéž k dispozici sociální zařízení, parkoviště a dětské hřiště. V areálu je možný rybolov s platným rybářským lístkem a po dohodě je možné zde i stanovat.

5.1.4 Splavnění Dunaj-Odra-Labe



Obrázek 3 Vodní koridor D-O-L (Vodní koridor D-O-L, © 2005-2014)

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe není pouze chybějícím článkem propojené soustavy evropských vodních cest, ale také multifunkční vodohospodářské dílo zásadního významu pro Českou republiku i pro Evropu. Vodní koridor D-O-L využívá mimořádné přednosti území České Republiky, kterým je nejnižší bod evropského rozvodí mezi Dunajem a Odrou (Moravská brána). (Vodní koridor D-O-L, © 2005-2014)

Současný stav D-O-L

Česká republika je jedinou zemí ze všech 27 států Evropské unie, která není přímo nebo kvalitní vodní cestou připojena k moři. Toto nevýhodné postavení v rámci Evropy si uvědomovali už naši předkové a proto v roce 1901 přikročili k přípravě a postupné výstavbě nejvýznamnějšího propojení evropských vodních cest, které příznivou geografickou polohou (Moravská brána) probíhá po našem území. Od té doby nepřetržitě, **s výjimkou posledních 24 let 1989 – 2013**, probíhá na území ČR výstavba plavebních a vodohospodářských děl směřujících k cílovému stavu, to je k propojení tří vodocestných systémů Dunaje – Odry – Labe. V letech 1901 až 1989 bylo vybudováno celkem 39 vodohospodářsko-plavebních stupňů na Labi, Odře a Moravě, Tato výstavba plynule pokračovala bez ohledu na státní, společenské, válečné a politické události celých 90 let, až se tato příprava k vyvrcholení tohoto evropského projektu zastavila po roce 1989 na celých 20 let. (Vodní koridor D-O-L, © 2005-2014)

5.2 PESTLE analýza

PESTLE analýza mikroregionu Otrokovicko se zaměřením na BK, vodní turistiku a město Otrokovice, rozebírá externí prostředí vodní turistiky ve městě Otrokovice. Vyskytují se zde faktory, které nelze kontrolovat a ovlivnit. Patří mezi ně vlivy sociální (společenské), technologické, ekonomické, politické, legislativní a ekologické.

5.2.1 Politicko-legislativní prostředí

Hlavní legislativní rámec pro plavbu je zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Dále vyhláška ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí. Plavidla musí splňovat požadavky vyhlášky ministerstva dopravy č. 223/1995 Sb., o způsobilosti pravidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách. Vůdci plavidel musí splňovat požadavky vyhlášky č.

224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel. V České republice platí obecně podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, že k užívání vod pro plavbu není třeba žádného povolení. Nesmí být ale při tom ohroženy zájmy rekreace, jakost vody a ekosystémů, bezpečnost osob ani vodních děl. Také je podle tohoto zákona zakázána plavba motorových plavidel v ochranném pásmu vodních zdrojů I. stupně a na nádržích určených k chovu ryb. Vyhláška č. 241/2002, o stanovení vodních nádrží a vodních toků, udává kde je plavba plavidel se spalovacím motorem zakázána. Vyhláška ministerstva dopravy č. 344/1991 Sb., stanovuje pravidla pro bezpečnou plavbu.

5.2.2 Ekonomické prostředí

Evropská unie plánuje na období 2014-2020 integrovaný regionální operační program (IROP), mezi jehož priority patří také investiční priorita 6c Přírodní osy 3: zachování, ochrana, propagace a rozvoj přírodního a kulturního dědictví. Podpora podnikatelů v cestovním ruchu se v tomto období přesunuje do operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost. Prostřednictvím těchto programů si lze zažádat o finanční podporu v oblasti regionálního cestovního ruchu.

5.2.3 Sociální prostředí

Mikroregion Otrokovicko má celkem 13 měst a obcí. Patří mezi ně Bělov, Halenkovice, Karlovice, Komárov, Kurovice, Machová, Napajedla, Nová Dědina, Oldřichovice, Otrokovice, Pohořelice, Spytihněv, Žlutava. Celkový počet obyvatel v mikroregionu je téměř 35 000, z toho náleží Otrokovicím, jejichž rozloha je 1961 ha, necelých 19 tisíc obyvatel. Město má šest mateřských školek, čtyři základní školy a tři střední školy, z toho jedno gymnázium. Volný čas je zde možné trávit na kulturních či sportovních akcích, výletech nebo turistikou.

5.2.4 Technologické prostředí

Na Baťově kanále jsou jezy, které překonávají výškový rozdíl hladin. Další technologií je vodní křižovatka ve Vnorovech, kde kanál přetíná řeku Moravu a jeho hladina je o několik metrů vyšší než hladina řeky. Zavlažování bylo vykonáváno téměř výhradně na způsob samospádu – nebyla používána žádná čerpadla.

V dnešní době technologií je pro komunikaci nezbytný internet. Baťův kanál má své internetové stránky s informacemi o samotném kanálu i o přístavech.

5.2.5 Ekologické prostředí

BK je přírodní a technická památka a je nezbytné se chovat ekologicky šetrně, aby přírodní dědictví zůstalo zachováno dalším generacím.

Od 100 kg nebezpečných odpadů nebo 100 t ostatních odpadů vyprodukovaných za rok vzniká firmě ohlašovací povinnost o produkci a nakládání s odpady. Pro posouzení dosažitelnosti hranice je třeba vzít v úvahu celou firmu, tedy celé IČO. Může se tedy stát, že provozovna v obvodu otrokovického úřadu zdaleka hranice nedosáhne, ale hlášení se bude muset zaslat, protože se hranice překročitelnosti zaslouží v součtu s dalšími provozovnami firmy.

5.3 SWOT analýza

Analýza vnitřního prostředí

5.3.1 Silné stránky

- krásné prostředí
- příjemné a klidné místo pro relaxaci
- dobrá lokace
- vede kolem cyklostezka
- v blízkosti města
- v okolí kulturní akce
- vlakové nádraží v Otrokovcích
- dobré spojení autem
- kulturní a technická památka BK
- možnost individuální turistiky
- dobré klimatické podmínky

- dvě řeky
- nové propagační materiály

Krásné prostředí, příjemné a klidné místo pro relaxaci – soutok Moravy a Dřevnice nabízí přírodní prostředí plné zeleně.

Dobrá lokace – soutok v Otrokovicích nabídne po splavnění jezu u Bělova vodní křižovatku – na sever do Kroměříže, na jih do Hodonína.

V blízkosti města – výhodou je možnost nákupu, ubytování nebo poznávání památek.

V okolí kulturní akce – například Trnkobraní, Barum rally nebo vinařství.

Vlakové nádraží v Otrokovicích a dobré spojení autem – místo soutoku je dostupné vlakem, autem nebo městskou hromadnou dopravou.

Možnost individuální turistiky – přilákání návštěvníků, kteří rádi cestují individuálně.

Dobré klimatické podmínky – území Otrokovicka se nachází v údolí řeky Moravy, kde je oproti jiným regionům více teplo a menší množství srážek.

Dvě řeky – v Otrokovicích se vlévá řeka Dřevnice do Moravy a nabízí tak jedinečné místo setkání dvou řek.

Nové propagační materiály – možnost vytvoření nových informačních letáků nebo plakátů

5.3.2 Slabé stránky

- chybí kotviště
- pouze jedno přístaviště v Otrokovicích
- malá využitelnost cestovního ruchu na BK v Otrokovicích
- nedostatek služeb na BK v Otrokovicích
- doposud nerealizovaná splavnost BK na Kroměříž a na Hodonín
- nutnost velmi pomalé plavby
- finanční závislost
- otevření pouze v sezónu
- jazyková bariéra

- chybí půjčovny kol
- nedostatečná nabídka ubytování a stravování

Chybí kotviště – v Otrokovicích není kotviště mimo koryto řeky Moravy

Pouze jedno přístaviště v Otrokovicích – v některých městech či obcích se nachází dvě přístaviště.

Malá využitelnost cestovního ruchu na BK v Otrokovicích – jižní část BK je více využívána.

Nedostatek služeb na BK v Otrokovicích - v Otrokovicích chybí přístaviště, které by nabízel širší nabídku služeb.

Doposud nerealizovaná splavnost BK na Kroměříž a Hodonín – není možnost využívat BK po celé trase Kroměříž – Hodonín.

Nutnost velmi pomalé plavby – je nutné dodržovat pomalou rychlost plavidla kvůli zachování ekologického prostředí.

Finanční závislost – nedostatek financí, spoléhání se na dotace.

Otevření pouze v sezónu – přístaviště jsou kvůli nepřízní počasí otevřena pouze od května do září.

Jazyková bariéra – možný problém při komunikaci s cizinci.

Chybí půjčovny kol – na BK v Otrokovicích chybí půjčovna kol pro příležitostné cyklisty.

Nedostatečná nabídka ubytování a stravování – v bezprostřední blízkosti BK v Otrokovicích je pro vodáky možnost využití těchto služeb pouze ve městě.

Analýza vnějšího prostředí

5.3.3 Příležitosti

- možnost dotací EU na rozvoj regionálního cestovního ruchu
- možnost využití přístaviště v zimním období
- zvyšující se návštěvnost BK

- splavnění D-O-L
- nové pracovní síly
- chystané splavnění Moravy u Bělova
- zájem návštěvníků o:
 - nové přístaviště
 - nabídky služeb a relaxace
 - využívání balíčků
- vyšší zájem o plavby v době Barum rally
- možnost zviditelnění Otrokovic
- zájem turistů z celé ČR i zahraničí
- soutok umožňuje provozování vodní turistiky, sportovních aktivit a rybaření
- rozšíření cyklostezky kolem břehů soutoku

Možnost dotací EU na rozvoj regionálního cestovního ruchu – podle nových operačních programů na období 2014-2020 lze zažádat o poskytnutí dotace.

Možnost využití přístaviště v zimním období – v zimní měsíce se nabízí využití areálu přístaviště například k prodeji vánočních stromků nebo ke zřízení půjčovny a servisu lyží.

Zvyšující se návštěvnost BK – stále více návštěvníků, kteří se chtějí na BK podívat.

Splavnění D-O-L – možnost rozšíření přístaviště na větší přístav a větší využitelnost kanálu.

Nové pracovní síly – vybudování přístaviště by byla příležitost pro nová pracovní místa.

Chystané splavnění Moravy u Bělova – zpřístupní se vodní cesta z Otrokovic do Kroměříže.

Vyšší zájem o plavby v době Barum rally – tato akce s sebou přináší vysokou návštěvnost, turisté mají při své návštěvě zájem poznat okolí Otrokovicka.

Možnost zviditelnění Otrokovic – nové přístaviště by přispělo ke zviditelnění města Otrokovice.

Soutok umožňuje provozování vodní turistiky, sportovních aktivit a rybaření – toto místo je po vybudování přístaviště vhodné k půjčování loděk a k provozování sportu.

Rozšíření cyklostezky kolem břehů soutoku – tato možnost by přilákala cyklisty, on-line bruslaře a pěší turisty.

5.3.4 Hrozby

- občasnost nepříjemného ovzduší v Otrokovicích
- špatné počasí v sezóně
- ekologická havárie
- nezájem provozovatele nebo personálu
- zamítnutí žádosti o dotace z EU
- není v bezprostřední blízkosti MHD

Občasnost nepříjemného ovzduší v Otrokovicích – tato skutečnost může negativně ovlivňovat návštěvníky BK a přístaviště.

Špatné počasí v sezóně – hrozba přílišného sucha, vlny veder, vytrvalých dešťů nebo nízké teploty v letních měsících.

Ekologická havárie – záplavy, negativní ovlivnění přírody.

Nezájem provozovatele nebo personálu – špatný pronájemce nebo nevhodné chování personálu může v nemalé míře ovlivnit chod přístaviště.

Zamítnutí žádosti o dotace z EU – nemožnost nebo oddálení realizace výstavby přístaviště.

Není v bezprostřední blízkosti MHD – místo soutoku se nenachází v bezprostřední blízkosti hromadné dopravy, ale možnost hromadné dopravy tady je.

6 PROJEKTOVÁ ČÁST

6.1 Návrh projektu rozvoje vodní turistiky ve městě Otrokovice

Zastupitelstvo města Otrokovice si uvědomuje, že ztrácí na své partnery na Baťově kanálu a že vybavení přístaviště v Otrokovicích není na tak dobré úrovni jako jsou ostatní přístaviště a proto se rozhodlo o vypracování projektu.

Zvýšení turistického ruchu by pro město Otrokovice znamenalo zvýšení povědomí o městě, nové pracovní příležitosti a další rozvoj. Vybudování přístaviště je jedním z prvních kroků k posílení turistického potenciálu BK v Otrokovicích.

Turistika se na Baťově kanálu úspěšně rozvíjí, ale v Otrokovicích je pořád možnost využít rozšíření vodní turistiky a vytvořit místo pro aktivní odpočinek i relaxaci. Nové přístaviště by mohlo sloužit i jako materiálně-technická základna cestovního ruchu na Baťově kanále a napomohlo v rozvoji celého mikroregionu Otrokovicko.

Přístaviště by bylo v provozu především v sezónu, to znamená přibližně od května do září. Při pěkném počasí by bylo možné otevřít i dříve, případně uzavřít později. V zimním období se naskytuje možnost využití areálu přístaviště například pro půjčovnu a servis lyží nebo pro prodej vánočních stromků. Nutno ale více zvážit, protože zima je v ČR v naší oblasti poněkud mírná a mohlo by se stát, že v důsledku toho poklesne zájem o půjčování lyží.

Přístaviště s kotvištěm by se nacházelo na pozemku soutoku Moravy s Dřevnicí. Je to v blízkosti města a zároveň v klidné oblasti. Přímo kolem prochází cyklostezka. Navíc v Otrokovicích se nenachází kotviště, které by bylo umístěno mimo koryto řeky Moravy. Při využití pozemku na soutoku by takové kotviště bylo možné.

Cílovým segmentem by byli lidé všech věkových kategorií. Rodiny s dětmi, sportovci i lidé důchodového věku.

Pokud by se v budoucnu uskutečnila realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, toto přístaviště by se stalo součástí nové vodní cesty a podle potřeby by ho bylo možné přebudovat na větší přístav.

Navrhuji, aby město zažádalo o dotace z Evropské unie z nových operačních programů pro období 2014-2020. Po dokončení realizace projektu by bylo vhodné nabídnout přístaviště k pronájmu podnikatelskému subjektu.

Aby bylo přístaviště ekonomicky udržitelné, je nutné hlídat kvalitu služeb a přístup personálu.



Obrázek 4 Soutok Moravy s Dřevnicí (Otrokovice, 2002, s.7)

Návrhy:

- Odkoupení pozemku
- Vykácení dřevin
- Vyhlobení kotviště
- Terénní úpravy
- Oplocení areálu
- Kiosek s posezením
- Sociální zařízení (WC + sprcha)
- Půjčovna loděk
- Půjčovna a úschovna kol (pro nájemce loděk)
- Půjčovna sportovního vybavení (tenis, míčové hry, badminton, ping-pong)
- Chatka na přespání do 10 osob
- Chatka pro rybáře
- Sezónní sklad
- Chatka správce areálu
- Dětské hřiště dle evropských norem
- Malá ZOO (kozy, lama, pštros)
- Vycházková zóna
- Rozhledna (7 metrů)
- Parkoviště (25 míst)
- Reklama (směrové cedule ve městě, mapa u nádraží v Otrokovicích)

Jednotlivé návrhy musí být projednány se zastupitelstvem města Otrokovice.

6.2 Časová analýza

Po schválení projektu zastupitelstvem města se s realizací začne v období, ve kterém je možné dělat venkovní stavební úpravy a zároveň tak, aby se otevřelo na novou plavební sezonu, to znamená nejpozději 1. května.

Tabulka 1 Časová analýza (Vlastní zpracování)

Činnost	Popis činnosti	Doba trvání (dny)	Návaznost
A	Podání návrhu na zastupitelství města	1	-
B	Schválení návrhu na zastupitelstvu města	30	A
C	Odkoupení pozemku	15	B
D	Stavební povolení	30	C
E	Vykácení dřevin	21	C
F	Vyhlobení kotviště	14	E, D
G	Terénní úpravy	30	E, D
H	Oplocení areálu	30	F, G
I	Kiosek s posezením	3	G
J	Sociální zařízení	14	G
K	Mobilní buňky (7x)	21	G
L	Dětské hřiště	10	G
M	Malá ZOO	10	G
N	Vycházková zóna	15	G
O	Rozhledna	14	G
P	Parkoviště	30	G
Q	Přípojka elektřiny	30	C
R	Odkanalizování	25	D
S	Reklama (směrové cedule, mapa u ČD)	14	G
T	Ukončení projektu (příprava a otevření přístaviště veřejnosti)	14	Q, R, H, I, J, K, L, M, N, O,

Tabulka 2 Identifikace problému projektu (WinQSB, 2014)

Tabulka 3 Zadávací tabulka (WinQSB, 2014)

Activity Number	Activity Name	Immediate Predecessor (list number/name, separated by ',')	Normal Time
1	A		1
2	B	A	30
3	C	B	15
4	D	C	30
5	E	C	21
6	F	D,E	14
7	G	D,E	30
8	H	F,G	30
9	I	G	3
10	J	G	14
11	K	G	21
12	L	G	10
13	M	G	10
14	N	G	15
15	O	G	14
16	P	G	30
17	Q	C	30
18	R	D	25
19	S	G	14
20	T	Q,R,H,I,J,K,L,M,N,O,P,S	14

Tabulka 4 Výsledná tabulka (WinQSB, 2014)

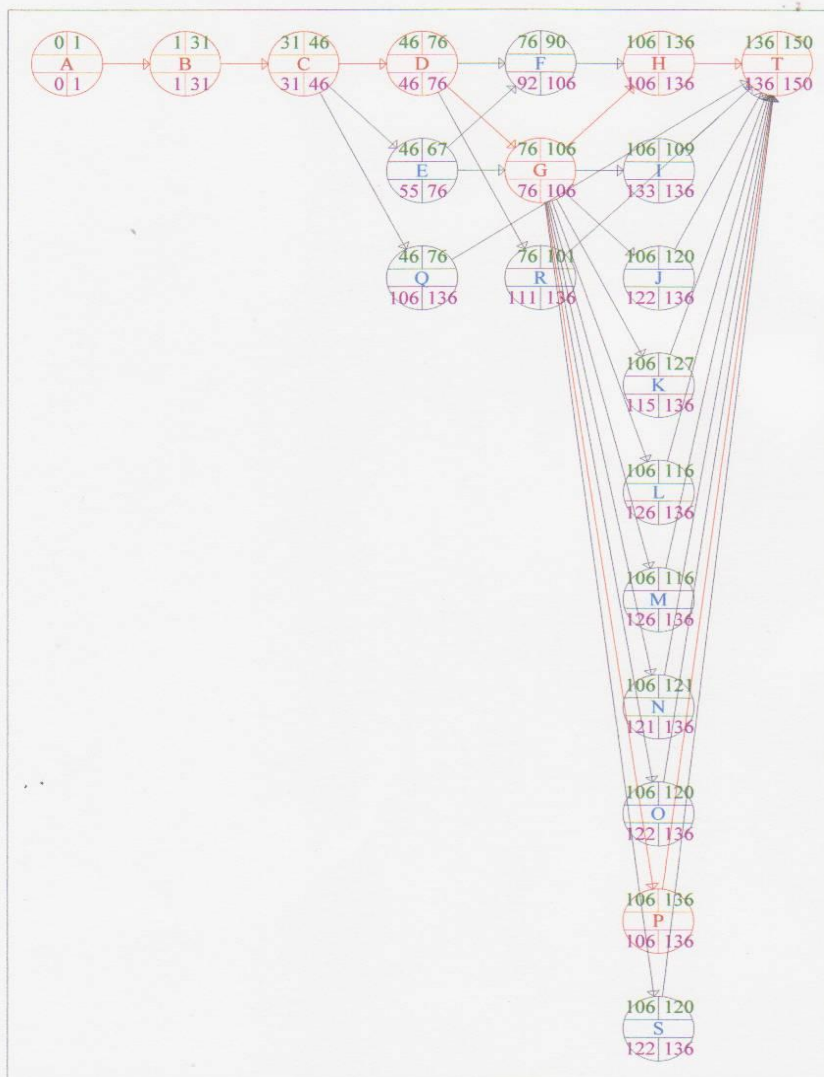
05-01-2014 16:57:13	Activity Name	On Critical Path	Activity Time	Earliest Start	Earliest Finish	Latest Start	Latest Finish	Slack (LS-ES)
1	A	Yes	1	0	1	0	1	0
2	B	Yes	30	1	31	1	31	0
3	C	Yes	15	31	46	31	46	0
4	D	Yes	30	46	76	46	76	0
5	E	no	21	46	67	55	76	9
6	F	no	14	76	90	92	106	16
7	G	Yes	30	76	106	76	106	0
8	H	Yes	30	106	136	106	136	0
9	I	no	3	106	109	133	136	27
10	J	no	14	106	120	122	136	16
11	K	no	21	106	127	115	136	9
12	L	no	10	106	116	126	136	20
13	M	no	10	106	116	126	136	20
14	N	no	15	106	121	121	136	15
15	O	no	14	106	120	122	136	16
16	P	Yes	30	106	136	106	136	0
17	Q	no	30	46	76	106	136	60
18	R	no	25	76	101	111	136	35
19	S	no	14	106	120	122	136	16
20	T	Yes	14	136	150	136	150	0
	Project	Completion	Time	=	150	days		
	Number of	Critical	Path(s)	=	2			

Pomocí metody CPM v programu WinQSB jsem zjistila, že minimální doba realizace projektu je 150 dní. Kritická cesta projektu je A – B – C – D – G – H – T. Pokud by došlo ke zpoždění některé činnosti, která se nachází na kritické cestě, celková doba realizace projektu by byla o to delší.

Síťový graf

Project: Nové poístařišti v Otrokovcích (Deterministic Activity Time)

Project Completion Time = 150 days



6.3 Nákladová analýza

Tabulka 5 Nákladová analýza (Vlastní zpracování)

Návrh opatření	Náklady (Kč)
Odkoupení pozemku	9 400 000
Vykácení dřeva	110 000
Vyhlobení kotviště, terénní úpravy	2 000 000
Oplocení areálu	850 000
Kiosek s posezením	640 000
Mobilní buňky (půjčovna lodí, půjčovna a úschovna kol, sportovní vybavení)	3*400 000 = 1 200 000
Chatka pro přespání do 10 osob	650 000
Chatka pro rybáře, chatka správce areálu	2* 100 000 = 200 000
Sezónní sklad	240 000
Dětské hřiště dle Evropských norem	750 000
Malá ZOO	140 000
Vycházková zóna	450 000
Rozhledna	600 000
Parkoviště	1 100 000
Přípojka elektřiny	450 000
Odkanalizování + sociální zařízení	450 000
Celkem	19 230 000

Náklady jsou pouze orientační, ve skutečnosti se mohou lišit.

6.4 Riziková analýza

Opatření - Riziko – eliminace rizika

Možnost krádeže – oplocení

Dětské hřiště - **možnost úrazu** – cedule

Nepříznivé počasí – sledování předpovědi

Kiosek – **možnost ohrožení ekosystému** – důsledně dodržovat pravidla, např. nevylévat mastné splašky do vody, třídit odpad, pravidelný a stálý úklid a kontrola dodržování návštěvníků, cedule

Záplavy - hráze, řádné zabezpečení majetku

Otevření jen v sezónu – prodloužení před i po sezóně při příznivém počasí, zvážení otevření v zimě (půjčovna a servis lyží)

Jazyková bariéra – najímat takové zaměstnance, kteří se domluví cizím jazykem

Vysoké náklady pro podnikatelský subjekt – regulace nájemného

Nezájem provozovatele – **pokles kvality služeb** - sběr dat spokojenosti a stížností, dávat na vědomí zájem o spokojenost návštěvníků (turistů) a rychlé řešení problémů

Nespokojenost města s projektem, žádost o předložení nových materiálů - **odsunutí termínu projednání** - materiály budou pečlivě připraveny, předkladatel bude připraven mít pádné argumenty, projekt bude předjednan s jednotlivými zastupiteli města

ZÁVĚR

Cílem mé diplomové práce bylo navrhnout projekt pro zvýšení vodní turistiky ve městě Otrokovice. Výchozím bodem byly výsledky analýz.

V kapitole Bařův kanál je analyzován současný stav a využití této vodní cesty. Slouží především v teplých letních měsících, kdy jsou příznivé povětrnostní podmínky pro provozování vodní turistiky. V současné době je kanál splavný 13 jezy od Otrokovic do Skalice. Tato trasa je dlouhá přibližně 53 kilometrů. V následujících letech je plánováno splavnění Bařova kanálu do zdrže jezu Hodonín na jižní straně a splavnění jezu u Bělova směrem na Kroměříž na straně severní. Úsek Kroměříž – Hodonín by tak měřil asi 76 kilometrů. Tímto by se zpřístupnily nové vodní cesty a umožnila by se plavba do dalších měst.

V PESTLE analýze jsou rozebrána jednotlivá prostředí, která ovlivňují Bařův kanál z vnějšího pohledu. Jedná se o prostředí politicko-legislativní, ekonomické, sociální, technologické a ekologické. Jsou vypsány nejdůležitější vyhlášky a zákony týkající se plavby po Bařově kanále. Je nutné zmínit nové operační programy Evropské unie pro období 2014-2020. Mikroregion Otrokovicko tvoří 13 měst a obcí s celkovým počtem 35 000 obyvatel. Jako významné technické stavby jsou uvedeny jezy a je také zmíněna technologie zavlažování, kterého se využívalo. BK je přírodní a technická památka a je nezbytné se chovat ekologicky šetrně, aby přírodní dědictví zůstalo zachováno dalším generacím.

Mezi silné stránky, zjištěné SWOT analýzou, patří dobrá lokace Otrokovic a také soutoku Moravy a Dřevnice nebo krásné přírodní prostředí vhodné k odpočinku. Naopak malá využitelnost Bařova kanálu v Otrokovicích a nedostatečná nabídka služeb byly zjištěny jako slabé stránky. Vnější prostředí nabízí příležitosti v podobě využití dotací Evropské unie na rozvoj regionálního cestovního ruchu a zvyšující se návštěvnosti Bařova kanálu. Hrozbami mohou být občasná nepříjemná ovzduší v Otrokovicích nebo špatné počasí v sezóně.

Na základě zjištěných poznatků z analýz je navržen projekt nového přístaviště s kotvištěm v Otrokovicích, které by se nacházelo přímo na pozemku soutoku řek Moravy a Dřevnice. Minimální doba realizace by byla 150 dní. Celkové náklady jsou vyčísleny na 19 230 000 Kč. Jsou uvedena možná rizika a jejich eliminace. Po dokončení realizace projektu by bylo vhodné nabídnout přístaviště k pronájmu podnikatelskému subjektu. Vy-

budování přístaviště je jedním z prvních kroků k posílení turistického potenciálu Baťova kanálu v Otrokovicích.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografie

BÍLÝ, Milan, Bronislav KRAČMAR a Petr NOVOTNÝ, 2001. *Kanoistika*, 1. vyd., Praha : Grada, , 140 s., ISBN 80-247-9050-5.

DAVID, Petr a Vladimír SOUKUP, 2008. *Velká turistická encyklopedie: zlínský kraj*. Banská Bystrica: Tlačiarne BB, spol. s.r.o. ISBN 978-80-242-2076-5.

FORETOVÁ, Věra a Miroslav FORET, 2001. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha: Grada, , 178 s. ISBN 802470207x.

FRANKE, Antonín, 2012. *Zmírňování regionálních disparit prostřednictvím rozvoje cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 301 s. ISBN 978-80-7357-718-6.

HOLLOWAY, J a Claire HUMPHREYS, 2009. *The business of tourism*. 8th ed. Harlow, England: Financial Times/Prentice Hall, 776 s. ISBN 978-0-273-71710-2.

JAKUBÍKOVÁ, Dagmar, 2012. *Marketing v cestovním ruchu: jak uspět v domácí i světové konkurenci*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 313 s. ISBN 978-80-247-4209-0.

JANDA, Miloš, 2008. *Plavba rekreační lodí*. 2. aktualizované vydání. Praha: Nakladatelství T. ISBN 978-80-86243-29-0.

JANEČKOVÁ, Lidmila a Miroslava VAŠTIKOVÁ, 2001. *Marketing služeb*. 1. vyd. Praha: Grada, 179 s. ISBN 80-7169-995-0.

MORRISON, Alastair M., 1995. *Marketing pohostinství a cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Victoria Publishing, , 523 s. ISBN 8085605902.

Otrokovice, 2002. Zlín: Kodiak print, s.r.o.

PALATKOVÁ, Monika a Jitka ZICHOVÁ, 2011. *Ekonomika turismu: turismus České republiky : vymezení a fungování trhu turismu, přístupy k hodnocení významu a vlivu turismu, charakteristika turismu České republiky*. 1. vyd. Praha: Grada, 205 s. ISBN 978-80-247-3748-5.

RYGLOVÁ, Kateřina, 2009. *Cestovní ruch: soubor studijních materiálů*. Vyd. 3., rozš. Ostrava: Key Publishing, 187 s. ISBN 978-80-7418-028-6.

RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ, 2011. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vyd. Praha: Grada, 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3.

ŠTEMPROK, Karel et al., 1975. *Vodní turistika*. Praha: Olympia. ISBN 27-035-75.

TOUŠLOVÁ, Iveta, Marek PODHORSKÝ a Josef MARŠÁL, 2006. *Toulavá kamera 3*. Praha : freytag&berndt. ISBN 80-73156-264-4.

Turistický průvodce regionem: zlínsko a luhačovicko, 2008. Zlín: Centrála cestovního ruchu Východní Moravy, o.p.s..

VAŠTIKOVÁ, Miroslava, 2008. *Marketing služeb: efektivně a moderně*. 1. vyd. Praha: Grada, 232 s. ISBN 978-80-247-2721-9.

VENCÁLEK, Jaroslav, 2004. *Zlínský kraj: genius loci*. Ostrava: Repronis Otrava. ISBN: 80-7042-997-6.

Vyhláška ministerstva dopravy ČR č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.

Vyhláška ministerstva dopravy ČR č. 223/1995 Sb., o způsobilosti pravidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách.

Vyhláška ministerstva dopravy ČR č. 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel.

Vyhláška ministerstva dopravy ČR č. 241/2002, o stanovení vodních nádrží a vodních toků.

Vyhláška ministerstva dopravy ČR č. 344/1991 Sb., řád plavební bezpečnosti.

WILLIAMS, Stephen, 2009. *Tourism geography: a new synthesis*. 2nd ed. London: Routledge, 309 s. ISBN 978-0-415-39426-0.

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách.

Zlínský kraj: města a obce zlínského kraje. Rožnov pod Radhoštěm: PROXIMA Bohemia spol. s.r.o.

Internetové zdroje

Aspida, ©2000 [online]. Mikroregion Otrokovicko [cit. 2014-04-15]. Dostupné z:

<http://cestujemepomorave.cz/mikroregion-otrovicko>

Vodní koridor D-O-L, ©2005-2014 [online]. O projektu. [cit. 2014-04-15]. Dostupné z:

<http://d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu>

Vodní koridor D-O-L, ©2005-2014 [online]. Dnešní stav. [cit. 2014-04-15]. Dostupné z:

<http://d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/dnesnistav>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

BK	Bařův kanál
CPM	Critical path method – Metoda kritické cesty
CR	Cestovní ruch
ČR	Česká republika
ČYK	Český Yacht Klub
D-O-L	Dunaj-Odra-Labe
PESTLE	Politické, Ekonomické, Sociální, Technologické, Legislativní, Ekologické
SWOT	Strengths (silné stránky), Weaknesses (slabé stránky), Opportunities (příležitosti), Threats (hrozby)

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1 Železniční zastávka v roce 1882 (Otrokovice, ©2013).....</i>	<i>37</i>
<i>Obrázek 2 Současný stav BK (Plavba, ©2001)</i>	<i>40</i>
<i>Obrázek 3 Vodní koridor D-O-L (Vodní koridor D-O-L, © 2005-2014).....</i>	<i>46</i>
<i>Obrázek 4 Soutok Moravy s Dřevnicí (Otrokovice, 2002, s.7)</i>	<i>55</i>

SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1 Časová analýza (Vlastní zpracování)</i>	<i>57</i>
<i>Tabulka 2 Identifikace problému projektu (WinQSB, 2014).....</i>	<i>58</i>
<i>Tabulka 3 Zadávací tabulka (WinQSB, 2014)</i>	<i>58</i>
<i>Tabulka 4 Výsledná tabulka (WinQSB, 2014)</i>	<i>59</i>
<i>Tabulka 5 Nákladová analýza (Vlastní zpracování)</i>	<i>61</i>