

Redakčná rada

RNDr. M. Bizubová
Doc. RNDr. K. Čížmarová, CSc.
Doc. RNDr. A. Dubcová, CSc.
RNDr. Štefan Karolčík, PhD.
RNDr. F. Kele, CSc.
RNDr. Peter Likavský, CSc.
Mgr. L. Matoušková
Prof. RNDr. J. Mazúrek, CSc.
Prof. RNDr. E. Michaeli, CSc.
Prof. RNDr. J. Mládek, DrSc.
RNDr. M. Nogová
Doc. RNDr. R. Novodomec, CSc.
Mgr. Miloslav Ofúkaný
Prof. RNDr. J. Ořáhel, CSc.
RNDr. Pavel Sadloň
RNDr. M. Zatlková

Časopis vychádza v spolupráci s:
Geografickým ústavom SAV
a GEOINFORMATIKA.SK

Redakcia

Doc. RNDr. Ján Lacika, CSc. – šéfredaktor
Doc. RNDr. Ladislav Tolmáči, PhD.

Adresa redakcie

Časopis Geografia
Štefánikova 49
814 73 Bratislava
Telefón: 02/524 927 51

Časopis vychádza štvrtročne. Cena jedného čísla je 1,50 EUR/45,19 Sk. Vydáva: Ing. Eva Jankovičová – Geo-servis, Opletalova 54, 841 07 Bratislava, IČO: 32219059.

Číslo 3 bolo odovzdané do tlače 15. 11. 2011 a vydané 20. 11. 2011.

Evidenčné číslo per. tlače: EV 504/08

Na vydávanie časopisu prispieva Ministerstvo školstva Slovenskej republiky.

Objednávky na predplatné prijíma každá pošta a doručovateľ Slovenskej pošty. Objednávky do zahraničia vybavuje Slovenská pošta, a.s., Stredisko predplatného tlače, Námestie slobody 27, 810 05 Bratislava 15, e-mail: zahranicna.tlac@slposta.sk.

Príspevky sa honorujú. Nevyžiadané rukopisy sa nevracajú.

Časopis Geografia

si môžete objednať na adrese:

Geo-servis
P. O. Box 241
850 00 Bratislava 5

Objednávku časopisu Geografia napíšte čitateľne, uveďte plné meno a adresu s PSČ a počet objednávaných výtlačkov. Uveďte, od ktorého čísla si časopis objednáвате. Na požiadanie vám môžeme poslať faktúru.

Predplatné na rok: 8,- EUR/241,- SK (6,- EUR + 2,- EUR poštovné). Platí sa za kalendárny rok, nie za školský rok. Ak si časopis objednáte až od druhého, resp. tretieho alebo štvrtého čísla, zaplaťte príslušnú časť predplatného.

Predplatné môžete zaplatiť poštovou poukážkou na vyššie uvedenú adresu, alebo uhradiť na bežný účet v Slovenskej sporiteľni, mestská pobočka Bratislava, číslo účtu:

0011618244/0900

Geografia

Ročník 19
Číslo 3
2011
Časopis pre základné, stredné a vysoké školy
cena 1,50 EUR

OBSAH

76/ Albánsko – malá krajina veľkých bohatstiev

Ladislav Novotný, Jana Letková

82/ Pút' Albánska a jeho ľudu k vyspelej demokratickej spoločnosti

Jana Letková, Ladislav Novotný

88/ Luxembursko

Tomáš Charvát

93/ Automobilový priemysel v Slovenskej republike a globálna kríza

Ema Mišúnová, Juraj Mišún

98/ Testovanie žiakov šiesteho ročníka a prímý osemročných gymnázií z geografie

Zuzana Grachová, Zuzana Haláková, Peter Likavský

103/ Juhovýchodný Spiš

Ján Lacika

Foto na prvej strane obálky - Albánske mesto Berat. Foto: J. Lacika

ISSN 1335-9258

Časopis Geografia nájdete na:
www.geoinformatika.sk

Albánsko

malá krajina veľkých bohatstiev

Ladislav Novotný, Jana Letková

Pojem Albánsko u väčšiny laickej verejnosti, ale i geografov, vyvoláva predstavu najchudobnejšej krajiny Európy plnej mešít, kriminality, špiny a stoviek tisíc betónových bunkrov vybudovaných za éry komunistického lídra Envera Hodžu. Albánsko však v posledných rokoch prešlo zásadnými zmenami. So svojou jedinečnou prírodou a históriou sa otvorilo turistom, naštartovalo hospodárstvo a vyrovnalo sa nízkou mierou kriminality mnohým západoeurópskym krajinám. Albánsko bolo redakciou Lonely Planet v roku 2010 zaradené na vrchol rebríčka desiatky krajín sveta, ktoré sa oplatí navštíviť. Mnohí cestovatelia po návšteve tejto malej, ale pestrej krajiny tvrdia, že ide o skrytý poklad Balkánu i Stredomoria.



severe a Seman s prítokmi Osum a Devoll v centrálnej až južnej časti krajiny. Nížinaté oblasti zaberajú necelú tretinu povrchu Albánska.

Poloha a fyzickogeografická charakteristika

Albánsko leží v juhozápadnej časti Balkánskeho polostrova. Tvar územia s rozlohou o málo väčšou ako polovica Slovenska (28 748 km²) je pretiahnutý v severojužnom smere.

Malá krajina disponuje nesmierne pestrým reliéfom.

Zo západu Albánsko obmýva more. Otrantský prieliv oddeľuje Jadranské

more na severe a Iónske more na juhu. Pobrežná čiara má celkovú dĺžku 362 km. Vnútrozemské hranice merajú 717 km, z toho 282 km na juhu a juhovýchode tvorí hranica s Gréckom, 151 km na východe hranica s Macedónskom, 112 km na severovýchode so Srbskom, resp. Kosovom a 151 km meria hranica s Čiernou Horou na severozápade.

S výnimkou oblasti na juhozápade krajiny sa popri pobreží tiahnu zväčša močaristé nížiny, ktoré v okolí väčších riek zasahujú hlboko do vnútrozemia. Rieky tečú prevažne z východu na západ. Najvýznamnejšie z nich sú Drin na

Smerom od pobrežia do vnútrozemia nadmorské výšky prudko rastú. Na sever od rieky Drin sa vypínajú Albánske Alpy, ktoré v masíve Bjeshkët e Nemuna/Prokletije dosahujú nadmorské výšky až do 2 694 m (Maja e Jezercës/Jazerský vrch).

www.ezilom.com



Albánsko (Republika e Shqipërisë; Shqipëria)		
Hlavné mesto*	Tirana	(618 431 obyvateľov)
Ďalšie významné mestá*	Drač	(203 550 obyvateľov)
	Elbasan	(128 232 obyvateľov)
	Škodra	(114 219 obyvateľov)
Rozloha	28 748 km²	
Počet obyvateľov	3 194 417 (2009)	
Hustota zaľudnenia	111,12 obyvateľov/km²	
Administratívne rozdelenie	12 prefektúr, 36 okresov, 374 obcí	
Štátne zriadenie	Prezidentská republika	
Prezident	Bamir Topi	
Predseda vlády	Sali Berisha	
Stupeň urbanizácie	49%	
Mena	Lek (1 EUR = 140 Lek)	
Časové pásmo	SEČ	
*údaje o počte obyvateľov sú podľa dostupnosti za roky 2010, resp. 2011		



Autentický albánsky vidiek má orientálny nádych.

Rozsiahle územie na východe centrálnej časti krajiny zaberá Šarský horský systém. Jeho najvyšší vrch Maja e Korabit/Veľký Korab je s výškou 2 764 m n. m. zároveň najvyšším vrchom Albánska i Macedónska. Juhovýchodnej časti územia dominujú rozsiahle vyvýšené krasové územia povodia rieky Vjosës.

Okrem horských masívov tvoria vnútrozemské hranice krajiny tri významné jazerá. Skadarské jazero na hranici Albánska a Čiernej Hory je najväčším jazerom Balkánu. Jeho hladina leží v nadmorskej výške len 6 m a hĺbka

vody pravdepodobne nepresahuje 12 m. Nachádza sa na ňom niekoľko desiatok ostrovov a okrem vodných tokov ho napája asi 50 prameňov ležiacich na dne jazera.

Na hranici s Macedónskom leží unikátne Ochridské jazero. Jazero tektonického pôvodu je najhlbšie na Balkáne (288 m) a patrí k najstarším jazerám na svete. Jeho hladina sa nachádza vo výške 693 m n. m. Identifikovaných tu bolo doposiaľ vyše 200 endemických živočíšnych druhov. Voda v jazere je taká čistá, že cez ňu vidno až do hĺbky 22 m. V okolí jazera, hoci najmä na macedónskej

strane, je zdokumentované jedno z najstarších osídlení v Európe. Región je taktiež považovaný za klenotnicu byzantskej kultúry. Po vyhnaní z Veľkej Moravy sa tu usadil žiak svätých Cyrila a Metoda, sv. Kliment. Jeho spolupútnik Naum tu vychádzajúc z hlaholiky vytvoril písmo dnes známe pod názvom cyrilika. Vďaka týmto prírodným i kultúrnym hodnotám bolo jazero už v roku 1974 zapísané medzi pamiatky svetového dedičstva UNESCO.

Z jazera pri macedónskom meste Struga vyteká rieka Čierny Drin, ktorá po sútoku s Bielym Drinom prameniacom v Kosove vytvára najväčšiu albánsku rieku Drin. Tá na svojom strednom toku vytvára unikátny, 50 km dlhý a 1 000 m hlboký kaňon. Nesmierny význam má aj z ekonomického hľadiska. Vybudované sú tu tri veľké vodné nádrže, ktoré vyrábajú väčšinu elektrickej energie krajiny. Celkovo až 98 % elektrickej energie vyrobenej v Albánsku pochádza z vodných elektrární (THE BRIDGE 2011).

Podobného charakteru ako Ochridské jazero je aj Prespanské jazero ležiace len niekoľko kilometrov juhovýchodne na hraniciach Albánska, Macedónska a Grécka.

Klenba horských masívov, ktoré vo vnútrozemí tvoria hranicu s okolitými krajinami disponuje množstvom prírodných krás. Na druhej strane však ide o rozsiahlu a ťažko prekonateľnú bariéru, ktorá aj počas histórie silno vplývala na izolovanosť Albánska v regióne.

Hospodárstvo

Po tvrdých reštrikciách, politickej a hospodárskej izolácii Albánska počas socialistického režimu pod diktátom Envera Hodžu a neskorších turbulentných deväťdesiatych rokoch minulého storočia krajina začala v porovnaní s ostatnými postsocialistickými krajinami o čosi neskôr podstupovať hospodársku reštrukturalizáciu v smere stať sa zdravou trhovou ekonomikou. V 90. rokoch sa ekonomika liberalizovala a boli prijaté štrukturálne reformy zahŕňajúce aj privatizáciu národného majetku. Hospodárstvo krajiny začalo pomaly rásť, no vplyvom krachu investičných fondov pyramídového typu a politickej nestability sa pozitívny vývoj ekonomiky krajiny komplikoval. V súčasnosti podstupuje Albánsko úspešnú intenzívnu



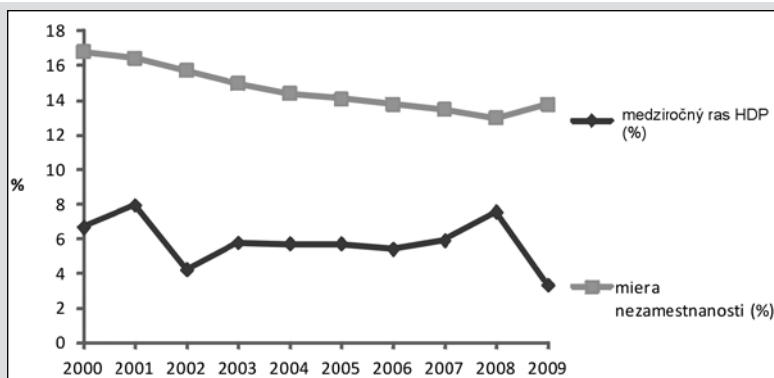
Albánsky breh Ochridského jazera

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Rast HDP	6,7	7,9	4,2	5,8	5,7	5,7	5,4	5,9	7,5	3,3*
HDP na 1 obyvateľa (v tisícoch LEK)	171	190	201	223	240	259	280	306	342	360
HDP na 1 obyvateľa (v EUR)	1 289	1 477	1 521	1 622	1 881	2 088	2 275	2 476	2 788	2 728
Miera nezamestnanosti	16,8	16,4	15,8	15,0	14,4	14,1	13,8	13,5	13,0	13,8
Inflácia	-	-	1,7	3,3	2,2	2,0	2,5	2,9	3,4	2,2

Vybrané makroekonomické indikátory hospodárstva Albánska. Zdroj: Instat, 2011

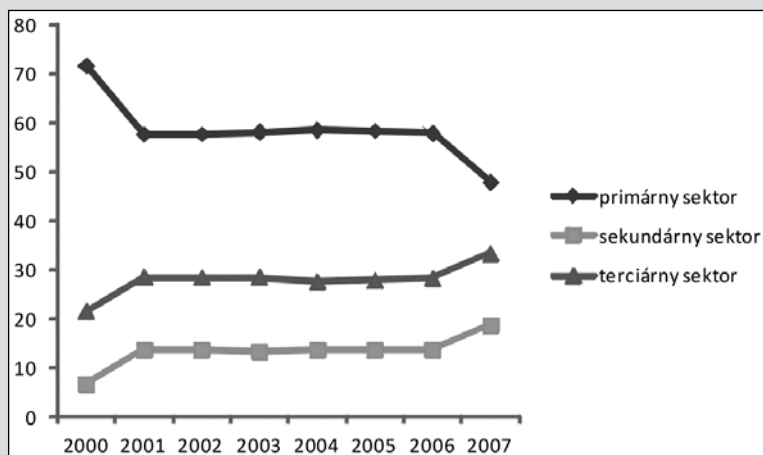
* odhadovaná hodnota, - nedostupný údaj

Poznámka: údaje za mieru nezamestnanosti v rokoch 2007 až 2009 sú z výskumu o pracovných silách (Labour Force Survey)



Zamestnanosť podľa sektorov hospodárstva. Zdroj: INSTAT, 2011.

Pozn.: Údaje za rok 2007 pochádzajú z prieskumu o pracovných silách (Labour Force Survey) in INSTAT, 2011



Vybrané makroekonomické indikátory. Zdroj: INSTAT, 2011.

Pozn.: medziročný rast HDP za rok 2009 je predbežný údaj, údaje za mieru nezamestnanosti v rokoch 2007 – 2008 sú z výskumu o pracovných silách (Labour Force Survey) in INSTAT, 2011

reštrukturalizáciu hospodárstva s pomocou Medzinárodného menového fondu a Svetovej banky. Z chudobného socialistického Albánska sa tak pomaly stáva krajina s trhovým hospodárstvom, ktorá ako jedna z mála krajín Európy aj napriek celosvetovej hospodárskej kríze zaznamenáva ekonomický rast.

Tvorba hrubého domáceho produktu na obyvateľa a miera nezamestnanosti patria spolu s ďalšími ekonomickými, sociálnymi

a demografickými ukazovateľmi medzi indikátory ekonomickej výkonnosti regiónov. Medziročný rast hrubého domáceho produktu (HDP) Albánska si v období rokov 2000 až 2008 udržuje kladné hodnoty s prudším výkyvom rastu HDP v roku 2002, ktorý reflektoval udalosti na politickej scéne. Stály medziročný rast HDP bol podporený stabilným makroekonomickým prostredím, nízkou mierou inflácie, zjednodušením daňového systému a štruktúrnymi reformami (KOLA

a LIKO 2010). Spomalenie ekonomického rastu vplyvom svetovej hospodárskej krízy začalo v roku 2009, kedy rast HDP v porovnaní s predchádzajúcim obdobím poklesol o vyše 4 percentové body. Napriek tomu tu na rozdiel od väčšiny európskych krajín nedochádza k hospodárskej recesii.

Miera nezamestnanosti v Albánsku má v rokoch 2000 až 2008 klesajúci trend, pričom v roku 2009 sa vplyvom globálnej hospodárskej krízy mierne zvýšila na 13,8 %.

Charakteristickým rysom albánskeho trhu práce je vysoký podiel dlhodobo evidovaných nezamestnaných osôb z celkového počtu registrovaných nezamestnaných, ktorý sa v dlhodobom priereze nemení. V roku 2009 zaznamenal albánsky štatistický úrad 92 % dlhodobo nezamestnaných z celkového počtu evidovaných nezamestnaných.

Štruktúra nezamestnaných podľa vzdelania odhaľuje, že dlhodobo vysoký je podiel nezamestnaných obyvateľov so základným (53,5 % - 2009) a stredoškolským vzdelaním (43,8 % - 2009). Najnižší podiel z celkového počtu registrovaných nezamestnaných osôb tvorí zložka vysokoškolsky vzdelaných ľudí (2,7 % - 2009).

Pri bližšom pohľade na evidenciu zamestnaných v jednotlivých sektoroch hospodárstva je možné vidieť, že významný podiel evidovaných zamestnaných obyvateľov pracuje v primárnom sektore, i keď v posledných dvoch skúmaných rokoch sa tento podiel znížil v prospech zamestnaných v sekundárnom, terciárnom a kvartérnom sektore. Zamestnanosť sa v roku 2007 podľa údajov štatistického úradu (INSTAT 2011) zvýšila predovšetkým v sektore obchodu (10,9 % z celkového počtu zamestnaných), hoteloch a reštauráciách (3,3 %), v komunikáciách a doprave (3,7 %). O ekonomickom raste Albánska svedčí zvyšovanie zamestnanosti v stavebníctve. Skutočne, v celej krajine je možné pozorovať trend výstavby rezidenčných a komerčných nehnuteľností.

Krajina je bohatá na množstvo nerastných surovín, ako je ropa, zemný plyn, asphalt, uhlie, bauxit a množstvo iných surovín, pričom časť z nich exportuje. Značný podiel na vývoze tvoria výrobky z textilu a obuvi, tabakové výrobky, ovocie a zelenina. Albánsko je napriek svojmu prírodnému bohatstvu a čoraz významnejším spracovateľským priemyslom skôr importnou krajinou. Keďže tu absentujú finálne produkty poľnohospodárstva a priemyslu, dováža predovšetkým stroje a zariadenia, po-

traviny, textil a chemikálie (http://www.economywatch.com/world_economy/albania/export-import.html).

Zaujímavým zistením je, že kým sa vyspelé krajiny Európy vyrovnávali s následkami globálnej hospodárskej krízy, Albánsko zasiahla kríza len v minimálnom rozsahu. Vplyv krízy nebol pre albánsku ekonomiku taký ničivý ako pre iné európske krajiny, a to paradoxne vďaka dlhoročnej izolovanosti v minulosti, pre ktorú je ešte aj dnes pomerne slabo integrované do trhových globálnych a európskych finančných štruktúr a jeho ekonomika je relatívne málo otvorená voči iným hospodárstvám. K zmierňovaniu vplyvov krízy pomohlo aj držanie devízových rezerv a flexibilita výmenného kurzu (KOLA a LIKO 2010). Pre ekonomiku Albánska sú významné remitencie zo zahraničia tvoriace až 15% HDP, predovšetkým od Albáncov žijúcich v Grécku a Taliansku, ktoré pomáhajú kompenzovať obchodný deficit krajiny. Vplyvom krízy sa však pre hospodárstvo krajiny potrebné remitencie výrazne znížili. Podobne sa znížili aj zahraničné investície a export krajiny, no hospodárstvo Albánska týmto neutrpeľo ťažkú ujmu (KOLA a LIKO 2010, (<http://www.albanianeconomy.com/news/2008/10/29/pm-global-crisis-will-affect-albania/>)).

Albánsko je však napriek výborným podmienkam pre jeho rozvoja dostatočným prírodným zdrojom stále relatívne vysoko zadĺžená krajina (59 % HDP) so závislosťou na remitenciách, s relatívne vysokou mierou nezamestnanosti, vysokým podielom zamestnaných pracujúcich v poľnohospodárstve a s 25,4% podielom obyvateľov žijúcich pod hranicou chudoby (KOLA a LIKO 2010, INSTAT 2011).

Cestovný ruch a infraštruktúra

Albánsko sa vďaka nespočetnému množstvu masovému turizmu nedotknutých prírodných i kultúrnych pamiatok stáva čoraz vyhľadávanejšou turistickou destináciou. Aj vďaka zlepšujúcej sa dopravnej infraštruktúre zohráva v národnom hospodárstve tak letný, ako aj zimný cestovný ruch čoraz významnejšiu úlohu.

Pobrežné oblasti sú obľúbeným cieľom samotných Albáncov a susedných Kosovčanov a Macedóncov. Mnoho turistov prichádza aj z blízkeho Grécka a Talianska, čo deklaruje množstvo áut so štátnou



Foto J. Letková

Príjemná kontrastná línia pobrežia a vysokých hôr priťahuje čoraz viac turistov.

poznávacou značkou týchto krajín. Časť z nich tvoria etnickí Albánci žijúci v týchto krajinách. Horské oblasti sa tešia obľube turistov z východo- a západoeurópskych krajín. Atraktívnou skutočnosťou pre zahraničných turistov okrem početných historických pamiatok z čias Grékov, Rimanov či Ilýrov a prírodných krás na pobreží či v horách je cenová dostupnosť ubytovania, stravovacích zariadení a služieb (<http://www.albantourism.com/>).

S rozvojom cestovného ruchu, ako aj celkovým rozmachom hospodárstva

súvisí rozvoj poddimenzovanej dopravnej infraštruktúry. V ostatnom období sa preinvestovala značná časť peňazí do posilnenia infraštruktúry za účelom zvýšenia hospodárskeho rozvoja a posilnenia hospodárskych väzieb medzi jednotlivými regiónmi Albánska. Prioritou bola výstavba cestnej siete slúžiacej nielen domácim, ale aj medzinárodným prepravcom. Železničná sieť je v dôsledku transformačných procesov a preorientovania sa na iné druhy dopravy nerozvinutá a slúži predovšetkým na prepravu nákladov. Významné pre



Foto J. Letková

Pobrežie nesmierne čistého Iónskeho mora je posiate nádhernými plážami.

Foto J. Letková



Stav ciest mimo hlavných dopravných ťahov je často katastrofálny.

turizmus a celkovo pre hospodárstvo krajiny sú ešte lodná a letecká doprava spájajúce Albánsko so zvyškom Európy a sveta.

Podľa dokumentu albánskej Business and Investment Agency (2009) celkové investície do cestnej infraštruktúry v rokoch 2005 – 2008 tvorili približne 837,9 mil. EUR a v roku 2008 sa do infraštruktúry investovalo osemkrát viac ako v roku 2004. V rokoch 2005 – 2008 bolo postavených 789 km nových ciest, 157 km diaľnic a 1 948 km ciest sa buď rekonštruovalo alebo boli aspoň vynaložené prostriedky na ich údržbu.

Po kvantitatívnej stránke sa cestná sieť intenzívne rozvíja, avšak po kvalitatívnej

stránke nedosahuje štandardy európskych ciest. Na diaľniciach je najvyššia povolená rýchlosť pomerne nízka, na stretoch diaľnic a vedľajších ciest sú kruhové objazdy, často absentuje cestné značenie a výnimočné nie je ani používanie krajnic diaľnic pešími či zvieratami. Mnoho ciest prvej triedy je ťažko prejazdných kvôli zlému stavu vozovky, ako aj pomerne hustej premávke.

Reálie krajiny

Albánsko bolo dlho izolovanou krajinou, čo sa premietlo aj do spomaleného rozvoja hospodárstva krajiny, ako i jeho v súčasnosti čoraz významnejšieho odvetvia – cestovného ruchu. Svojou polohou na Balkánskom polostrove, klímou, prí-

rodou, kultúrnym bohatstvom či kuchyňou pritom patrí medzi výnimočné európske krajiny.

Pri vstupe do krajiny návštevníka očaria hory týčiace sa vysoko v ostrom kontraste s dlhou líniou pobrežia čarovného južnejšieho Iónskeho a severnejšieho Jadranského mora. Albánsko je cieľovou destináciou predovšetkým domácich, ale čoraz viac aj zahraničných turistov vo všetkých ročných obdobiach. Krásne pláže, teplé moria, jedinečné jazerá, ako aj prehliadka historických miest ako je Škodra, Kruje, Berat, Drač a iné lákajú turistov hlavne v letnom období. Horské masívy priťahujú svojimi možnosťami pre zimné športy a turistiku. Pohľad návštevníkov Albánska pútajú nespočetné bunkre, ktoré sa nachádzajú či na svahoch pohorí, ktoré sú často obrastené len krovínami, alebo priamo v mestách, kde tvoria organickú súčasť a kolorit prostredia. Menej pozitívny dojem v celej krajine vytvára množstvo odpadkov, ktoré bez výčítiek svedomia vo svojom okolí po sebe zanecháva domáce obyvateľstvo (a pravdepodobne aj turisti). Aj domáci si však uvedomujú vplyv rozvoja cestovného ruchu na celkový rast hospodárstva a životnej úrovne, a tak v bezprostrednej blízkosti mnohých reštauračných či ubytovacích zariadení odpad nenájdeme.

Samostatnou kapitolou sú albánske cesty. Napriek politickým roztržkám a nestabilite si v ostatných rokoch politické garnitúry uvedomujú nevyhnutnosť budovania cestnej infraštruktúry v záujme hospodárskeho rozvoja. Na budovanie mnohých ciest prispievajú Európska únia či USA. V krajine tak vzniká veľmi kontrastný obraz, ktorý sa netýka len cestnej infraštruktúry. Takmer všetky hlavné cestné tepny sú vo výbornom

Foto J. Letková



Za pomoci fondov Európskej únie sa podarilo zrekonštruovať cestu, ktorá prekonáva horské bariéry na juhu krajiny.



Rušný bulvár v Drači býva počas leta a víkendov plný obyvateľov Tirany i zahraničných turistov.

stave. Cesty na horských priechodoch sú budované tak, že pre Slovensko môžu byť príkladom. Naproti tomu sú v krajine ešte stále stovky kilometrov ciest, ktoré rekonštrukcia ešte len čaká alebo práve prebieha. Jedným z takých je hlavná cesta spájajúca severoalbánsku Škodru s čiernohorskou Podgoricou. Treba sa tu pripraviť na nekonečných 30 km jazdy po nespevnenej štrkovej ceste plnej kamiónov. V krajine sa taktiež rýchlo buduje diaľničná sieť. Dve najväčšie mestá Tirana a Drač sú prepojené kvalitnou diaľnicou s tromi až štyrmi pruhmi v každom smere, okolo ktorej vyrástla už takmer kompaktná suburbánna zóna. Cesta z Tirany po hranicu so Srbskom, resp. Kosovom je dlhá asi 160 km. Vyše 100 km z nej už dnes možno prejsť po diaľnici. Približne 100 km diaľničných úsekov je v prevádzke aj medzi Dračom a mestom Vlora smerom na juh. Na rozdiel od diaľnice medzi Tiranou a Dračom sú tieto úseky prerušované, popretínané množstvom jednorovňových križovatiek. S výnimkou diaľnice medzi Dračom a Tiranou sa na ostatných úsekoch jazdí pomerne pomaly. Maximálna povolená rýchlosť tu je 80 km/hod. Treba podotknúť, že kontrastné je množstvo lokalít v rámci obcí či miest. Jednu chvíľu vidieť moderné budovy stojace pri kvalitnej ceste, no pár metrov ďalej človek vidí schátrané domy, zaprášené a rozbité cesty.

Dobré prepojenie miest Tirana a Drač cestnou i železničnou sieťou nie je náhodné. Tieto dve mestá do značnej miery fungujú ako jedno veľké súmestie. Kým Tirana je politickým a administratívnym centrom s množstvom úradov a centrál

národných i medzinárodných spoločností, Drač je prímorské letovisko, ktoré je svojimi plážami v lete, ale aj bohatým kultúrnym a spoločenským životom, rušnými bulvármi a historickými pamiatkami miestom oddychu pre Tirančanov po celý rok. Cez víkendy a počas prázdnin sa tak Drač stáva často najväčším albánskym mestom.

Záver

Krajina orlov, ako znie preklad nám známeho názvu Albánska v pôvodnom domácom jazyku, bude ešte zrejme dlho bojovať s nálepkou hospodársky zaostalej a izolovanej krajiny s vysokou kriminalitou a korupciou. Albánsko má veľmi vysoký potenciál pre rozvoj cestovného ruchu práve pre bohatstvo, ktoré sa v ňom ukrývajú. Neskutočne čisté lónske more, skalnaté pláže, romantické výhľady, osobité chute a vône, na cestách voľne pobejúce zvieratá, ohromujúce pohoria, milí domáci, bunkre na každom kroku, pamiatky dýchajúce históriou či doprava bez pravidiel robia pobyt v krajine nezabudnuteľným a jedinečným. Napriek pomerne úspešne prebiehajúcej transformácii albánskych hospodárskych a politických štruktúr sa krajina ešte bude musieť popasovať s množstvom problémov ako je dobudovanie dopravnej infraštruktúry, obslužných zariadení či odpadový manažment. V čase hospodárskej krízy má však Albánsko nepopierateľnú konkurenčnú výhodu voči ostatným krajinám Európy, a teda rastie rýchlejšie ako okolité krajiny. Hospodárstvo

a životná úroveň obyvateľstva tejto dravej krajiny sa tak v blízkej budúcnosti bude pravdepodobne približovať úrovni rozvinutých krajín a Albánsko má šancu zaradiť sa medzi najvyhľadávanejšie turistické destinácie nielen Balkánu, ale celej Európy.

Literatúra a pramene

Business and Investment Agency: *Albanian infrastructure today*. Tirana, Albania 2009. http://www.globalbisparkers.com/uploads/albanian_infrastructre_today.pdf

THE BRIDGE MAGAZINE: *Hydro power plants in Albania – A Quarterly Review on European Integration*, 1/2011. http://www.bridge-mag.com/magazine/index.php?option=com_content&task=view&id=289

INSTAT – Institute of Statistics. <http://www.instat.gov.al>

KOLA, T., LIKO, E.: *The Impact of Global Financial Crises on Growth Prospect in Albania Economy and Policy Implications*. Andrassy Universität, Budapest, 2010. <<http://www.andrassyuni.eu/upload/File/Donau%20Institut/EssayLiko.pdf>>

<http://www.albanianeconomy.com/news/2008/10/29/pm-global-crisis-will-affect-albania/>

<http://www.albaniantourism.com/>

<http://www.ezilon.com/>



Jednou z novodobých dominant Tirany je už takmer dostavaná pravoslávna katedrála.

Pút' Albánska a jeho ľudu k vyspelej demokratickej spoločnosti

Jana Letková, Ladislav Novotný

Albánsko patrí medzi výnimočné balkánske krajiny, k čomu prispieva aj jeho tajomná a zložitá história. Formovanie albánskeho národa i jeho krajiny oddávna poznačuje nesmierne búrlivý vývoj. Po páde socialistickej diktatúry na začiatku deväťdesiatych rokov minulého storočia sa Albánsko ocitlo v podobnej situácii ako mnohé iné postsocialistické štáty Európy. Politické turbulencie a sociálne napätie však výrazne spomalili hospodársku, spoločenskú, politickú i legislatívnu transformáciu. Politická situácia sa postupne začala upokojovať a vývoj z ostatných rokov naznačuje, že po roku 2000 Albánsko aj napriek značným problémom úspešne nastúpilo na cestu demokracie a trhového hospodárstva.

Historicko-politický vývoj

Kvôli nedostatku historických dokumentov či pre existenciu kaukazského historického regiónu s rovnomenným názvom Albánsko je otázka koreňov albánskeho národa predmetom sporov mnohých etnografov.

Mnohí historici sa zhodujú v tom, že Albánci majú pôvod v starovekých Ilýroch, ktorí na územie dnešného Albánska prišli okolo roku 2 000 pred n. l. Tamojší kmeň sa volal Albanoi a pravdepodobne z neho sa odvádza dnešný názov národa i krajiny.

Súčasní Albánci sú však pravdepodobne národ, ktorý na tomto území vznikol v priebehu stáročí miešaním rôznych etník, ako Ilýri, Tráci, Gréci, Rmania či Slovania. Zaujímavosťou je, že pôvodní Albánci boli veľmi podobní súčasným severoeurópskym národom. Boli vysokej postavy s blondými vlasmi a modrými očami. Aj v dnešnej populácii sa tento typ ľudí vyskytuje pomerne často (SCHWANDNER a SIEVERS 2002).

Ilýri s Grékmi sa tu začali premiešavať už v staroveku. Gréci, ktorí od 8. stor. pred našim letopočtom začali vytláčať Ilýrov, spôsobili zjednotenie Ilýrskych kmeňov, ku ktorému došlo koncom 3. stor. pred n. l.

Od 2. stor. pred n. l. začali región po častiach obsadzovať Rmania. Rímska nadvláda spôsobila čiastočnú stratu ilýrskej identity. S výnimkou ťažko dostupných horských oblastí sa väčšina obyvateľstva romanizovala a kristianizovala. Na druhej strane dochádza k rozvoju krajiny, budujú sa cesty, prístavy, pevnosti, akvadukty, rozvíja sa ťažba nerastných surovín a rybolov. Po rozpade Rímskej ríše sa dnešné Albánsko stalo súčasťou Byzantskej ríše (SCHWANDNER a SIEVERS 2002).

V čase sťahovania národov sa v oblasti Ilýrie usádza veľké množstvo Slovanov. Na rozdiel od regiónov bývalej Juhoslávie, na území dnešného Albánska sa Slovania s Ilýrmi asimilovali a začali používať ich jazyk. Vplyv Byzancie sa postupne strácal a tunajší Gréci, najmä na severe, sa postupne tiež asimilovali. Územie Albánska sa na isté obdobie stalo súčasťou Bulharskej ríše. Pravdepodobne v tomto období sa na juhu krajiny usadili aj Aramejské kmene, ktorých potomkovia aj dnes v niektorých regiónoch tvoria výraznú národnostnú menšinu.

Na prelome 12. a 13. storočia vzniká Arbešské (Arbëria) kniežatstvo, prvý albánsky štátny útvar.

Od začiatku 15. storočia začala územie postupne ovládať Osmanská ríša. Tunajšie kmene sa proti Turkom búrili a niekoľko desaťročí im odolávali. Neskôr im na pomoc prišli Benáťania, avšak tí veľmi úspešní neboli. Spolu s Benáťanmi potom do dnešného Talianska odišlo späť aj mnoho Albáncov, vďaka čomu aj dnes žije v Taliansku pomerne veľká albánska komunita.

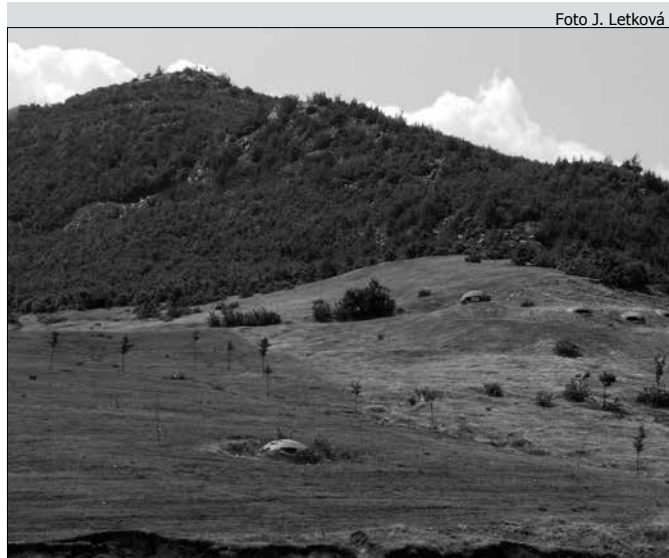
Turci na nakoniec územie Albánska ovládli a moc si tu udržali na niekoľko storočí. Kresťania konvertovaní na islam v krajine požívali obrovské výhody. Mali prístup k vzdelaniu, moci a neplatili dane. Vďaka tomu sa do konca 17. storočia stal islam náboženstvom väčšiny obyvateľstva.

V 19. storočí dochádza v okolitej Európe k všestrannému rozvoju. Albánsko, ako periféria Osmanskej ríše, však ostáva zaostalým územím. V tejto situácii sa postupne začína rodiť albánske národné hnutie, ktorého cieľom bola nezávislosť Albánska. Dochádza k obrozeniu al-

Foto J. Letková



Vila kráľ'a Zoga



Betónové bunkre rôznych veľkostí možno nájsť v centrách miest i v odľahlých horských regiónoch.

bánskeho jazyka i kultúry (VICKERS a PETTIFER 2000).

V roku 1912 získava Albánsko nezávislosť. O rok neskôr je vyhlásené za autonómne, suverénne a dedičné kniežatstvo, ktorého nezávislosť je garantovaná šiestimi veľmocami: Rakúsko-Uhorskom, Nemec-om, Francúzskom, Talianskom, Veľkou Britániou a Ruskom. So súhlasom veľmocí bol na albánsky kniežací trón vymenovaný Wilhelm Weid z Porýnia. Za svoje sídlo si vybral prístavné mesto Drač (Durrës). Krátko nato však vypukla 1. svetová vojna. Wilhelm Weid opustil krajinu a od roku 1916 sa Albánsko stalo jedným z vojnových bojísk. Krajinu striedavo obsadzovali rakúsko-uhorská, francúzska a talianska armáda.

Po skončení vojny sa o zachovanie albánskej nezávislosti pričínal americký prezident Wilson. Albánsko ostalo nezávislým štátom a monarchiou. Hlavné mesto sa však presunulo z Draču do Tirany, v tom čase dvadsaťtisícového mestečka.

V medzivojnovou období sa do popredia dostáva postava Ahmeta Zogu. Ten bol najprv premiérom (1922 – 1924), neskôr prezidentom (1925 – 1928) a nakoniec kráľom (1928 – 1939). Od roku 1939 bolo Albánsko okupované Talianskom. K Albánsku boli pripojené územia Kosova a Kamerie, čím si Mussoliniho Taliansko získalo podporu Albáncov. Kráľ Zog krajinu opustil a za kráľa bol deklarovaný Talianmi dosadený Viktor Emanuel. Neskôr Talianov nahradili Nemci (SCHWANDNER a SIEVERS 2002).

Pričinením albánskych komunistov sa sformovalo partizánske protifašistické

hnutie, na čele ktorého stál Enver Hodža. V roku 1944 sa Nemci z krajiny stiahli a štátne hranice sa vrátili do pôvodného stavu. Hodža, ktorý medzi ľuďmi získal nesmiernu podporu, priviedol k moci komunistov a sám sa postavil na čelo štátu. Monarchia bola okamžite zrušená a Albánsko bolo vyhlásené za ľudovú republiku. 10. novembra 1945 bola táto vláda uznaná západnými mocnosťami. Vzápätí nato začali v krajine prebiehať komunistické reformy vrátane kolektivizácie, likvidácie súkromného vlastníctva, ale i industrializácie (BIBERAJ 1998).

Krajina začala spolupracovať s Juhosláviu, avšak rýchlo sa stala závislou na ZSSR. Po Hodžových nezhodách s Moskvou sa od roku 1961 Albánsko začína orientovať na komunistickú Čínu. Ani spolupráca s ňou však netrvala dlho. V roku 1978 Čína odmietla ďalšiu podporu albánskeho hospodárstvu.

Nastáva obdobie absolútnej politickej i hospodárskej izolácie krajiny. V tomto období dochádza k ďalšiemu porušovaniu základných ľudských práv a násilnej albanizácii. Ešte v roku 1967 bolo Albánsko komunistami vyhlásené za prvú ateistickú krajinu na svete. Radikálne boli potlačené národné práva Arumunov a Grékov. Hospodárska a sociálna situácia v krajine sa v tomto období prudko zhoršuje. Kvôli nedostatku palív je zakázaná automobilová doprava, prestáva sa budovať cestná infraštruktúra. Namiesto toho, v údajných obavách pred vojenskými útokmi tak západu, ako aj východu, sa režim pustil do budovania malých betónových bunkrov, ktorých roztrúsených po celej krajine stojí dodnes asi trištvrte milióna.

Postupne dochádza k úplnému zákazu súkromného vlastníctva a zavedeniu sedemdnového pracovného týždňa. Pod vplyvom týchto opatrení, začína v krajine rásť napätie, ktoré eskalovalo po smrti Envera Hodžu v roku 1985. Posilňuje sa opozícia, ktorá požaduje zavedenie princípov demokracie a slobodu náboženského vyznania.

V roku 1990 už dochádza k otvoreným protivládny vystúpeniam. Po veľkej demonštrácii 9. decembra 1990 boli legalizované opozičné politické štruktúry. Pod ich tlakom bola v januári nasledujúceho roku prepustená väčšina politických väzňov. Hospodárska situácia sa v krajine naďalej prudko zhoršovala, čo viedlo k zavedeniu prídelového systému, ale aj masovej emigrácii, najmä do Talianska.

Ešte na jar roku 1991 prebehli demokratické voľby, v ktorých však s takmer dvoma tretinami hlasov opäť zvíťazili komunisti. Opozícia voľby neuznala a v krajine došlo k mnohým nepokojom, ktoré pretrvávali aj napriek zmene ústavy a zmene názvu krajiny na Albánsku republiku. Opozícia vyhlásila generálny štrajk, čím si vymohla vznik novej koalície vlády.

Napriek tomu nemožno hovoriť o upokojení situácie a stabilite. Čoraz viac sa rozmáha korupcia, nezamestnanosť a kriminalita. Mnoho ľudí opúšťa krajinu a útočisko hľadá v Grécku, Taliansku či USA. V čase hospodárskeho a sociálneho marazmu sa mnoho ľudí uchýlilo k investovaniu svojich celoživotných úspor do fondov, ktoré však boli postavené na princípe pyramídových hier. Keď na prelome rokov 1996 a 1997 tieto fondy

postupne skrachovali, vypukli rozsiahle nepokoje, kvôli ktorým hrozil rozpad štátu. Po viacerých zásahoch armády sa vyhrotená situácia mierne upokojila a ešte v roku 1997 prebehli voľby, ktoré však sprevádzalo viacero škandálov a nejasností.

K upokojeniu vnútropolitckej situácie došlo paradoxne pod vplyvom krízy v susednom Kosove v roku 1999. Albánsko prispelo k riešeniu situácie prijatím takmer pol milióna kosovských utečencov či poskytnutím územia pre činnosť jednotiek Severoatlantickej aliancie, a to aj napriek tomu, že jeho žiadosť o členstvo v NATO z roku 1995 nebola stále kladne prijatá. Postoj Albánska v tomto konflikte bol odmenený značnou finančnou pomocou zo strany USA a krajín EÚ. Po upokojení situácie v Kosove sa vnútropolitcká situácia začala opäť vyhrocovať. Parlamentné voľby v roku 2001 politickú krízu ešte prehĺbili, keď druhá najväčšia politická strana odmietla uznať ich výsledky a až do januára 2002 parlament bojkotovala. Nezhody nastali aj vnútri vládnucej strany socialistov (BIBERAJ 1998).

Po voľbách v roku 2005 zostavila vládu demokratická koalícia, čím skončila osemročná vláda socialistov a premiérom sa stal Sali Berisha. Na svojom poste zotrval aj po voľbách v roku 2009, kedy však žiadna zo strán nezískala ústavnú väčšinu hlasov, a vôbec prvýkrát od zrušenia vlády komunistickej strany vládu zostavila koalícia viacerých strán. Napriek tomu, že po roku 2005 došlo k miernemu upokojeniu situácie, politická nestabilita je stále jedným z najväčších problémov tak vo vzťahu k ešte výraznejšiemu hospodárskemu rozvoju, ako aj integrácii do európskych štruktúr.

Za člena Severoatlantickej aliancie bolo Albánsko prijaté v rámci šiesteho rozšírenia 1. apríla 2009. V tom istom mesiaci formálne požiadalo aj o členstvo v Európskej únii. Politická situácia však výrazne brzdí integračný proces.

Jazyk

Podobne ako počiatky formovania albánskeho národa, ani vznik jeho jazyka nie je predmetom zhody jazykovedcov. Viacerí z nich predpokladajú, že základ albánciny tvorí ilýrčina s prvkami tráčtiny a dáčtiny. Určenie pôvodu jazyka sťažuje fakt, že najstaršia písomná pamiatka v tomto jazyku pochádza až z 15. storočia. V priebehu svojho vývoja navyše absorboval mnoho prvkov z iných jazykov. Pravdepodobne v 2. stor. pred n. l. – 5. stor. n. l. prevzal mnoho slov z gréčtiny

a latinčiny. Neskôr bol ovplyvnený slovanskými a germánskymi jazykmi, ako aj arumunčinou. V čase Osmanskej ríše ho ovplyvnila turečtina.

Albáncina je považovaná za jeden z najstarších európskych jazykov a možno ju jednoznačne zaradiť do indoeurópskej jazykovej rodiny. Nevykazuje však výraznejšiu príbuznosť s akýmkoľvek iným jazykom tejto rodiny, preto je v rámci nej vyčleňovaný ako samostatná vetva. V rámci používanej albánciny sa rozlišujú dva základné dialekty: severný (Gegë) a južný (Toskë).

Od roku 1908 sa albáncina píše modifikovanou latinkou, ktorú prijal kongres v dnešnej macedónskej Bitole. O dlhom a komplikovanom vývoji jazyka svedčí aj to, že do uvedeného roku boli v písomnom prejave využívané až štyri písomné sústavy, a to niekoľko obmien latinky a gréckeho písma, turecko – arabské písmo a cyrilika (ELSIE 2011).

Charakteristika obyvateľstva

Napriek klesajúcej pôrodnosti (1998 – 19,7 ‰, 2008 – 11,39 ‰) sa počet obyvateľov Albánska zvyšuje, keďže prirodzený prírastok doteraz dosahoval výlučne kladné hodnoty (2008 – 6,39 ‰). V roku 2008 sa počet obyvateľov Albánska zvýšil na 3 181 950 (1998 – 3 055 331), z toho podiel žien bol 49,94 %. V albánskej populácii teda prevláda mužská zložka, pričom prevaha mužov je zdokumentovaná už len v dvoch ďalších európskych krajinách – Andorre a Vatikáne. Úmrtnosť obyvateľstva sa znižuje (1998 – 6,0 ‰, 2008 – 5,01 ‰)

a zvyšuje sa očakávaná dĺžka života. Kým v rokoch 1950 – 1951 bola očakávaná dĺžka života 53,5 roka (u žien 54,4 roka), v roku 2008 sa tento indikátor zvýšil na 75,3 roka, pričom v ženskej časti populácie dosiahol 77,8 roka. Pomerne vysoká očakávaná dĺžka života porovnateľná s dĺžkou života vyspelých západoeurópskych krajín sa dá vysvetliť dobrými stravovacími návykmi albánskeho obyvateľstva, kde sa akcent kladie na požívanie veľkého množstva ovocia a zeleniny (NURI 2002).

Albánsko patrí medzi krajiny s najvyšším migračným obratom v Európe. Za najvýznamnejšie faktory, ktoré dlhodobo ovplyvňovali emigráciu obyvateľstva Albánska, možno považovať pád socialistického režimu, krízu albánskej ekonomiky, pád pyramídového systému či politickú nestabilitu v krajine (BARJARBA 2004). Od roku 1990 opustila krajinu takmer štvrtina albánskej populácie (do roku 2005 približne 860 000 obyvateľov Albánska). Väčšina emigrantov sa kvôli geografickej a kultúrnej blízkosti usadila predovšetkým v susednom Grécku a Taliansku, zvyšok emigrantov smeroval do Veľkej Británie, Spojených štátov amerických a do Kanady (IOM, 2008). Dôležitý pohyb albánskeho obyvateľstva bol zaznamenaný v roku 1999, keď v Albánsku hľadalo útočisko viac ako 400 000 kosovských utečencov, ktorí sa však po upokojení situácie v Kosove vrátili späť do krajiny (NURI 2002).

Migrácia vo vnútri krajiny vychádza z nedostatku pracovných miest na vidieku. V rokoch 2001 až 2009 sa podiel mestského obyvateľstva zvýšil o 6 %. V roku 2009 tak v mestách žilo 49 % z celkového počtu obyvateľov Albánska a podiel obyvateľstva, ktoré žilo na vidieku, sa znížil z 57 % na 51 %.

Foto J. Letková



Mešity stojace v susedstve katolíckych a pravoslávnych kostolov v meste Škodra symbolizujú harmonické spolužitie rôznych konfesií v krajine.



Súčasťou obrazu krajiny je žiaľ aj množstvo odpadkov tak v mestách ako aj v lone prírody.

Albánsko svojou rozlohou a veľkosťou populácie patrí k malým krajinám. Avšak pri pohľade na etnickú štruktúru narážame na nejednotnosť dát z rôznych odborných zdrojov. Jeden prameň predstavuje Albánsko ako etnicky homogénnu krajinu s približne 98 % podielom etnických Albáncov. Zvyšok populácie je zastúpený gréckou, macedónskou a čiernohorskou menšinou. (BARJARBA 2004). Podľa zdroja NURI (2002) predstavuje 97 % z albánskej populácie skupina etnických Albáncov a 1,9 % Grékov. CIA WORLD FACTBOOK však prináša celkom odlišné údaje o etnickom zložení Albánska. K roku 1989 uvádza 95 % Albáncov, 3 % podiel Grékov a zvyšné 2 % sú tvorené zástupcami Arumunov, Rómov, Srbov, Macedóncov či Bulharov. Ako ďalej uvádza, odhady sa líšia v závislosti od zdroja štatistik – oficiálne albánske štatistiky hovoria o 1 % populácii Grékov v Albánsku, kým odhady gréckych organizácií udávajú až 12 % zložku gréckeho etnika v krajine.

Zvyšné etnické skupiny sú podľa tohto autora nevýznamne zastúpené. Len v dvoch európskych krajinách je podľa PEW RESEARCH CENTER (2009) podiel moslimov v populácii vyšší ako 75 %, a to v Kosove (90 %) a v Albánsku (79,9 %). V krajine podľa tejto štúdie žije 2 522 000 moslimov, čo deklarujú aj početné mešity v celej krajine. Podľa zdroja CIA WORLD FACTBOOK je v krajine 70 % podiel moslimov, 20 % podiel ortodoxných kresťanov a 10 % podiel rímskych katolíkov. Kontroverznejší zdroj (WORLD CHRISTIAN ENCYCLOPEDIA) uvádza, že 38 % Albáncov sú moslimovia a 36 % patrí ku kresťanom. Z menšinových

vierovyznaní sú výraznejšie zastúpení pravoslávni kresťania, ktorí sú koncentrovaní v blízkosti hraníc s Gréckom na juhu krajiny a rímski katolíci (NURI 2002). V roku 1967 sa konala násilná kampaň proti slobodnému náboženskému životu s cieľom bojovať proti „starým tradíciám a mentalite“. Albánci boli preto nútení zriecť sa praktizovania ich viery vo verejnom živote. Kostoly, mešity, kláštory a iné cirkevné inštitúcie boli zrušené alebo sa z nich vytvorili sklady, telocvične či dielne. Kampaň Envera Hodžu vyvrcholila deklarovанím Albánska ako ateistického štátu. Po páde socializmu

a vzniku samostatného Albánska v roku 1991 sa začali svätostánky všetkých cirkví znova otvárať a obyvatelia Albánska mohli znovu verejne a slobodne vyznávať svoju vieru (PANDELEJMONI 2011). Pravdepodobne aj dôsledkom náboženskej neslobody počas socializmu je spolužitie obyvateľov rôznych cirkví harmonické a v krajine sa vyskytuje len málo nábožensky podmienených konfliktov. Súvisieť to môže aj s tým, že náboženstvo nepredstavuje dôležitú úlohu v živote Albáncov. V mestách, kde sa miešajú kultúry, je tak možné vidieť kostoly či mešity v tesnom susedstve.



Kopy odpadu sú bežnou súčasťou aj obrazu sídlisk



Foto J. Letková

Čerpacie stanice lemuujú aj cesty v katastrofálnom stave.

Najznámejšou a veľmi populárnou albánskou osobnosťou v celej krajine, ale i vo svete, je Matka Tereza, ktorá sa narodila ako etnická Albánka v Macedónsku. Napriek tomu, že je katolíčka, hrdó sa k nej hlási väčšina Albáncov.

Pre školstvo v Albánsku sú podľa jeho štatistického úradu v súčasnosti charakteristické trendy zvyšovania počtu študentov na vysokých školách z dôvodu enormného počtu žiadostí absolventov

stredných škôl. Počet absolventov albánskych vysokých škôl sa v rozmedzí rokov 1997 až 2009 zvýšil o 255,6 %, keď v roku 1997 opustilo brány vysokých škôl len 3 708 absolventov a v roku 2009 vysokoškolské štúdium úspešne ukončilo už 9 478 študentov. Zvyšuje sa aj počet neverejných, t.j. súkromných vysokých škôl, predovšetkým v hlavnom meste Albánska – v Tirane. Zvyšujúca sa kvalifikácia obyvateľstva Albánska vytvára predpoklad



Foto J. Letková

Aj napriek bezvýchodiskovo vyzerajúcim situáciám na cestách sa v krajine jazdí veľmi bezpečne.

pre stimulovanie hospodárskeho rastu krajiny.

Ľudia, kultúra a obraz krajiny

Pri vstupe do novej krajiny človeka zvyčajne ako prvé zaujmú ráz krajiny, stav infraštruktúry či formy osídlenia. Prvotné dojmy však často veľmi rýchlo dokážu zmeniť dojmy zo stretnutí s miestnymi ľuďmi.

Cestovateľa po balkánskych krajinách pravdepodobne príjemne prekvapí prístup albánskych colníkov. Tí, na rozdiel od colníkov z okolitých krajín, nemajú tendenciu cestujúcemu demonštrovať svoju dôležitosť, ale ho skôr privítať a uviesť do krajiny. Ich prístup často pôsobí až dojmom, že k svojej práci pristupujú laxne.

Okrem nespočetného množstva betónových bunkrov, ktoré pútajú pozornosť azda pri každom hraničnom prechode, našinca zarazí množstvo odpadkov v prírode. Vzťah k čistote prírody je jednou z mála vlastností, ktoré môžu človeku dojem z krajiny pokaziť. Je zrejme, že ľudia pracujúci v cestovnom ruchu si tento fakt uvedomujú, pretože okolie ubytovacích, reštauračných či iných turistických zariadení je väčšinou dokonale vyčistené. Podobne je tomu na plážach, najmä tých na juhu krajiny, mimo veľkých miest. Okrem neuveriteľne čistej a priehľadnej vody tu ako balzam na dušu pôsobí čistý, veľmi svetlý, ba až biely štrk. Pláže zväčša lemuujú do neba týčiace sa horské masívy plynule postupujú do neba týčiacich sa hôr a vzniká veľmi príjemná kontrastná línia pozostávajúca z pobrežia a vysokých hôr. Zvyčajne však stačí prejsť pár metrov od brehu mora a čistá pláž sa mení na verejné smetisko. O to viac zarazí, keď voľne pasúci sa dobytok namiesto trávy prežúva odpadky z okrajov ciest posiatych smetím. Skutočne nekultúrne pôsobí, keď na ceste predierajúcej sa panenskou horskou prírodou zastaví auto, šofér z kufru vysype niekoľko vriec odpadkov a pokračuje v jazde. V médiách už dlhšie prebieha kampaň, ktorá Albáncov upozorňuje na dôsledky takéhoto správania a navádza ich k racionálnemu narábaniu s odpadom. Ľuďom, ktorí v priebehu desaťročí stratili vzťah ku krajine, ktorá síce patrila všetkým, ale zároveň nepatrila nikomu, bude zrejme trvať ešte dlho, kým si osvoja návyky, ktoré sú u nás považované za štandardné.

V niektorých častiach krajiny pozornému oku cestovateľa neunikne množstvo podobizní medvedí zodiacich

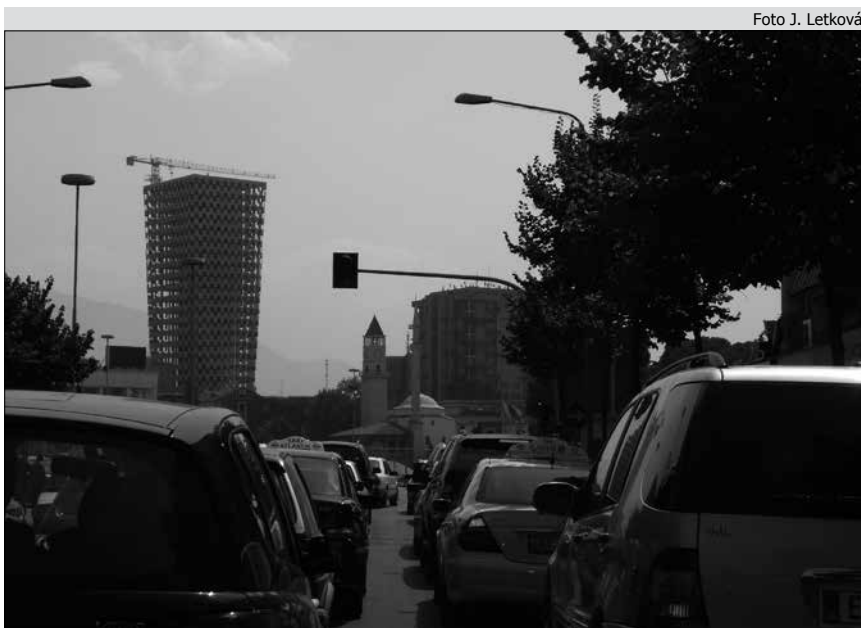
ploty či múry domov. Táto tradícia údajne pochádza z prostredia horských albánskych kmeňov, ktorých členovia týmto symbolom vyjadrujú silu a mohutnosť národa.

Do začiatku 90. rokov uplynulého storočia boli osobné automobily výsadou komunistických pohlavárov. Tomu zodpovedala absencia čerpacích staníc i stav desaťročia chátrajúcej cestnej infraštruktúry. Po zmene politického systému a otvorení trhu sa Albánsko stalo odbytiskom ojazdených áut najmä z Nemecka. Typický obraz ciest plných ojazdených mercedesov a volkswagenov dnes čoraz viac dopĺňajú nové automobily rôznych značiek. Popri cestách ako huby po daždi vyrástlo obrovské množstvo čerpacích staníc, ktoré výrazne dotvárajú charakter krajiny.

Kým odpadky v prírode pôsobia odpudivo, no miestami menaných zvyknutí aj na Slovensku, skutočným kultúrnym šokom je spôsob jazdenia automobilov. Aj ten je odrazom povahy temperamentných, ale rozvážnych Albáncov. Ak chce človek dôjsť do cieľa bezpečne, je dobré čo najskôr zabudnúť na dopravné predpisy a riadiť sa logikou, a najmä ohľaduplnosťou voči druhým účastníkom premávky. Čoskoro sa tak ukáže, že to, čo na prvý pohľad vyzerá ako chaos, funguje ako vynikajúci systém, v ktorom sú dopravné nehody skutočnou raritou. Je takmer nemysliteľné, aby sa na hlavnej ceste, na ktorej sa nachádza kruhový objazd, tvorili kolóny. Ak aj auto z vedľajšej cesty vojde do objazdu, prejde ním až vtedy, ak sa uistí, že neohrozí auto prichádzajúce z hlavnej cesty. Križovatky bez svetelnej signalizácie sa zdajú byť takmer stále upchaté. Netreba sa ich však zľaknúť a človek nimi prejde bez jediného škrabanca. Keď sa malým posunutím auta smerom vpred naznačí odhodlanie prejsť križovatkou, ostatní vodiči mu dajú prednosť, veď ani oni nechcú mať svoje mercedesy oškreté.

Záver

V krajine žijú ľudia s rôznorodým náboženským zložením, pričom významnú časť tvorí populácia moslimov. Napriek heterogenite v náboženskej oblasti sú konflikty medzi konfesiami zriedkavé a ľudia žijú v relatívnej harmónii. Túto harmóniu narušujú konflikty prameniace z miestnych zvykov, ďalej ako dôsledok relatívne vysokej (ale v súčasnosti neustále znižujúcej sa) nezamestnanosti a s tým spojenými negatívnymi sociálno-patologickými javmi. Albánci sa zatiaľ



Nová tvár hlavného mesta

nežili s ochranou životného prostredia, no hojná migrácia Albáncov môže napomôcť k ich edukácii a uvedomeniu si dôležitých hodnôt ochrany prírody a neznehodnocovaniu svojho životného priestoru. Z politického hľadiska sa krajina profiluje ako štát naberajúci znaky demokratického pluralitného zriadenia. V súčasnosti je pri moci demokratická koalícia pod vedením premiéra Sali Beresha, ktorého cieľom je včleniť Albánsko do vyšších hospodárskych a politických štruktúr. Táto ambícia môže byť splnená s politickou stabilizáciou krajiny a s hospodárskym vyrovnaním sa vyspelejším európskym krajinám.

Literatúra a pramene

BARJARBA, K.: Migration and Ethnicity in Albania: Synergies and Interdependencies. The Brown Journal of World Affairs, Brown University, Providence, USA, Volume XI, Issue 1, 2004, 231 - 239. <http://www.watsoninstitute.org/bjwa/archive/11.1/Essays/Barjarba.pdf>

BIBERAJ, E.: Albania in Transition: The Rocky Road to Democracy. Westview Press Michigan, 1998, 377 p. ISBN 0-81333-502-7

CIA WORLD FACTBOOK. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/al.html>

ELSIE, R.: Albanian Language. 2011. <http://www.albanianlanguage.net/>

INSTAT - Institute of Statistics. <http://www.instat.gov.al>

IOM: Migration in Albania: a Country Profile 2008. International Organization for Migration, Geneva 2008. http://publications.iom.int/bookstore/free/Albania_Profile2008.pdf

NURI, B.: Health Care Systems in Transition. European Observatory on Health Care System, Vol. 4, No. 6, 2002.

http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0009/96426/E80089.pdf

PANDELEJMONI, E.: Religion and Gender in Albania 1967 - 2009. Religion in Eastern Europe, XXXI, 2, 2011. http://www.georgefox.edu/academics/undergrad/departments/soc-swk/ree/Pandelejmoni_Religion_May%202011.pdf

PEW RESEARCH CENTER: Mapping the global muslim population. A Report on the Size and Distribution of the World's Muslim Population, 2009. <http://pewforum.org/uploadedfiles/Topics/Demographics/Muslimpopulation.pdf>

SCHWANDNER - SIEVERS, S., FISCHER, J. B., et al.: Albanian Identities, Myth and History. C. Hurst & Co. Publishers, Ltd., London, 2002, 238 str.

VICKERS, M., PETTIFER, J.: Albania, from Anarchy to a Balkan identity, New York University Press, 2000, 336 str.

WORLD CHRISTIAN ENCYCLOPEDIA

<http://www.worldchristiandatabase.org/wcd/default.asp>

Luxembursko

Tomáš Charvát

Luxembursko, oficiálne Luxemburské veľkovoľvodstvo (luxembursky: Groussherzogtum Lëtzebuerg, francúzsky: Grand-Duchade Luxemburgo, nemecky: Großherzogtum Luxemburg), je malá vnútrozemská krajina západnej Európy. Tento najmenší člen Beneluxu je tradičným členom OSN, OECD, Európskej únie, eurozóny či NATO a sídlom mnohých inštitúcií a agentúr. V krajine s rozvinutou ekonomikou s najvyšším podielom HDP na obyvateľa žije približne pol milióna obyvateľov.



Politický systém

Krajina je klasickou konštitučnou monarchiou. Dnes ide o posledné fungujúce veľkovoľvodstvo na svete. Na čele veľkovoľvodstva stojí od 7. 10. 2000 veľkovoľvoda Henry. Ten pokojne prevzal moc po dobrovoľnej abdikácii svojho otca, veľkovoľvodu Jeana z Nassau. Podľa ústavy mu prislúcha výkonná moc, ktorú vykonáva predovšetkým menovaním predsedu vlády. Ten potom vyberá svojich ministrov a zostavuje vládu. Zákonodarnú moc má parlament, do ktorého občania veľkovoľvodstva volia 60 poslancov na päťročné volebné obdobie. Poradným orgánom je štátna rada, ktorá sa zaoberá legislatívnymi a správnymi otázkami. Účasť na voľbách je pre občanov v Luxembursku povinná.

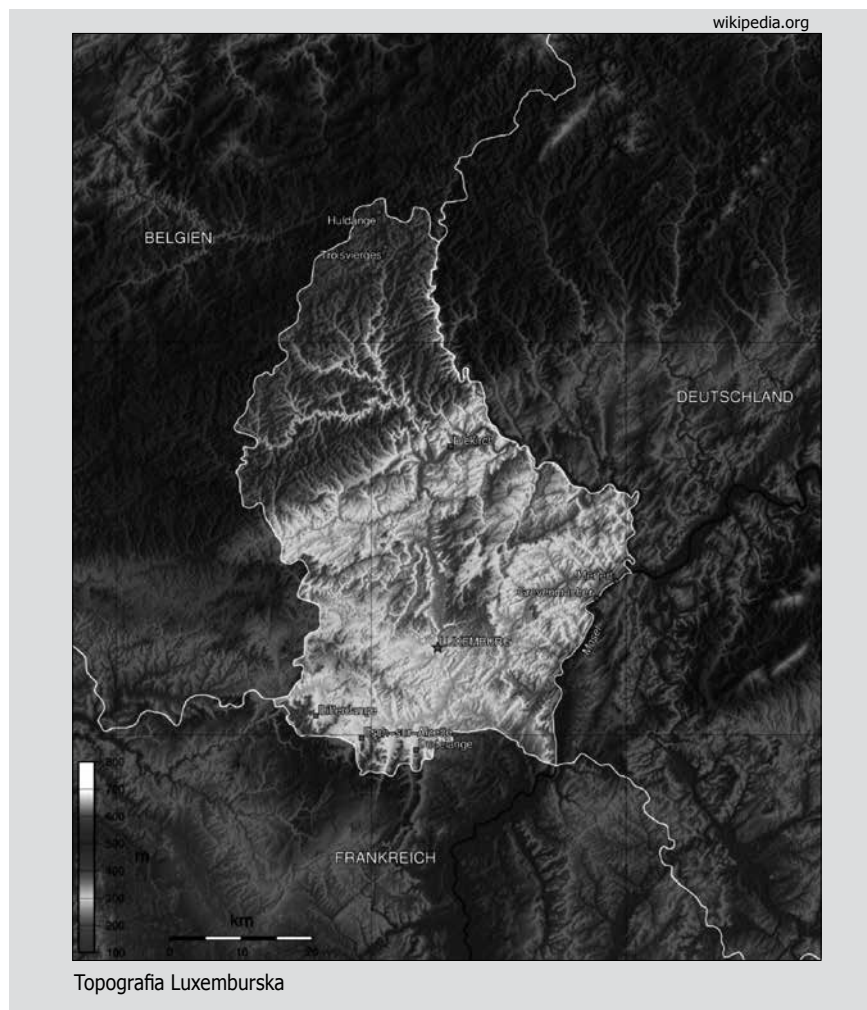
Administratívne sa krajina delí na 3 dištrikty (Luxembourg, Grevenmacher a Diekirch), 12 kantónov (okresov) a 118 obcí (komún).

Poloha

Luxembursko je lokalizované vo vnútrozemskej časti západnej Európy, kde ho zo severu ohraničuje Belgicko (148 km spoločných hraníc), zo západu a z juhu Francúzsko (73 km spoločných hraníc) a z východu Nemecko (135 km spoločných hraníc). Vďaka svojej polohe toto veľkovoľvodstvo predstavovalo jedno z „nárazníkových“ území medzi historicky tradičnými súpermi – Nemeckom a Francúzskom. Rozlohou 2 586,4 km² sa radí k najmenším európskym krajinám. Jeho rozloha je dokonca o polovicu menšia ako rozloha susednej rovnomennej provincie nachádzajúcej sa v Belgicku. Podľa rozlohy sa Luxembursko spomedzi

všetkých nezávislých krajín sveta zaraďuje na 170. miesto. Krajina je pretiahnutá v poludníkovom smere, dĺžka krajiny je 82 km, pričom šírka len 57 km. Rozprestiera sa medzi 49. a 51. rovnobežkou severnej geografickej šírky a 5. až 7. poludníkom východnej geografickej dĺžky. V Európskej únii je po Malte druhým najmenším štátom.

Má dve hlavné oblasti. Severnú časť krajiny tvorí pohorie Ardény predstavujúce hornaté územie zvané Oesling (Eisléck) s najvyšším bodom krajiny nazývaným Kneiff. Rozloha tejto časti krajiny je 828 km². Južnú časť územia vyplňa úrodná dolina rieky Mosela a jej prítokov. Južné dve tretiny krajiny s rozlohou 1 758 km² sa nazývajú Bon Pays

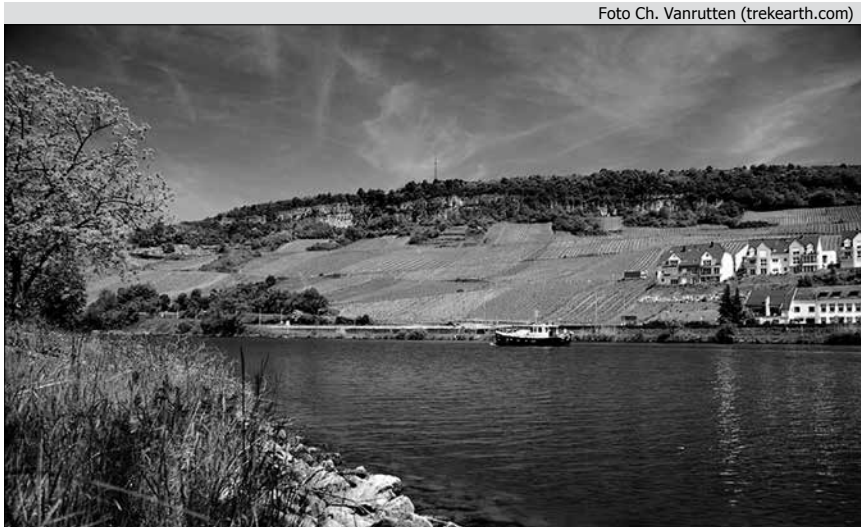


(Gutland, v preklade „dobrá zem“). Hlavné mesto Luxemburg sa nachádza v južnej časti územia. Disponuje letiskom i stanicou medzinárodnej siete rýchlovlakov (TGV). Mesto Paríž je od Luxemburgu vzdialené 290 km juhozápadným smerom, Londýn 490 km severozápadným smerom, Moskva 2 400 km severovýchodným smerom a Bratislava 820 km juhovýchodným smerom.

Fyzickogeografická charakteristika

Luxembursko leží v miernom podnebnom pásme so subatlantickou klímou. Je súčasťou západoeurópskej kontinentálnej klimatickej oblasti charakteristickej miernym podnebím bez extrémov. Zimy sú mierne, letá pomerne chladné a vlhké. Podnebie na severe a juhu krajiny je mierne odlišné. V severnej časti je vplyvom Atlantiku nestálejšie, vlhkejšie a chladnejšie počasie ako na juhu krajiny. Priemerná ročná teplota v hlavnom meste krajiny je 9 °C. Priemerná teplota najchladnejšieho mesiaca - januára je 1 °C, priemerná teplota najteplejšieho mesiaca - júla sa pohybuje na úrovni 17,5 °C. Počas roka tu priemerne spadne asi 800 mm zrážok. Ročný priebeh množstva zrážok je relatívne rovnomerný, najviac zrážok spadne v novembri, decembri a v júli. V hlavnom meste zaznamenávajú v priemere 1500 hodín slnečného svitu.

Napriek svojej malej veľkosti je pre krajinu charakteristická pestrá výšková členitosť. Krajinu možno rozdeliť do dvoch prírodných oblastí. Eisléck na severe, ktorý predstavuje asi tretinu územia, je plošina s priemernou nadmorskou výškou 450 m. Je súčasťou Arden. Gutland na juhu je



Rieka Mosela

zvlnená rovina s priemernou nadmorskou výškou 250 m. Najvyšším bodom krajiny je Kneiff s nadmorskou výškou 560 m. n. m. Najnižšie miesto predstavuje sútok riek Sûre a Moselle (Mosela) na hraniciach s Nemeckom s nadmorskou výškou 133 m n. m.

Náhorné plošiny v Ardenách budovala príroda milióny rokov. Prevláda tu drsná príroda, riečna erózia tu tisícky rokov modelovala nízku horskú krajinu značne pokrytú vegetáciou. Túto časť krajiny charakterizujú značné rozdiely v reliéfe a striedanie vodných plôch s lesmi, poľami a pasienkami. Typické pre tieto oblasti sú neúrodné zle priepustné pôdy a veľké množstvo rašelinísk, ktoré boli kedysi využívané ako palivo. Nakoľko pôda je náročná na obrábanie, väčšina sa využíva ako pasienky pre hovädzí dobytok. Ardeny tiež zahŕňajú oblasť národného parku

Haute-Sûre (the Upper Sûre National Park), významnej oblasti ochrany najmä voľne žijúceho vtáctva s prísne regulovanou turistikou.

Južne od rieky Sûre sa nachádza oblasť Gutland. Terén tu mierne stúpa a klesá okolo priemernej nadmorskej výšky 200 m. Hlavnou činnosťou je tu poľnohospodárstvo, aj termín Gutland vyplýva z úrodných plôch a teplých, suchých liet, ktoré ostro kontrastujú s regiónom Eisléck v Ardenách. V dôsledku toho tu vo veľkom množstve rastie zelenina i ovocie, najmä jahody, jablká, slivky a čerešne. Riečne erózie v tejto oblasti vytvorili hlboké tiesňavy a jaskyne ponúkajúce veľkolepé scenérie.

V najjužnejšej časti veľkovojvodstva sa nachádza „krajina červenej skaly“ - región dŕavných bohatých nálezísk nerastných surovín. Kraj bohatý na železné rudy bol centrom ŕažobného a ŕažkého priemyslu minimálne od rímskych čias. Typické sú tu vysoké komíny zo železa a ocele. Východ krajiny vyplňajú vinárske údolia rieky Mosela. Väčšina dedín tu má minimálne jedno vinárstvo. Aj na východe krajiny sa nachádzajú zalesnené tiesňavy a rokliny s nezvyčajnými skalnými útvarmi.

Najdlhšou riekou veľkovejvodstva je Sûre, ktorá je prítokom rieky Mosela. Jej povodie zahŕňa takmer všetky oblasti v Luxembursku. Ďalšími významnými riekami sú cez hlavné mesto pretekajúca Alzette na juhu a Wiltz na severe. Na území Luxemburska sa nenachádzajú žiadne väčšie jazerá. Najväčšia prehradená vodná plocha sa nachádza na rieke Haute-Sûre.

Flóra a fauna Luxemburska sú podmienenéumiestnením krajiny nahranici medzi atlantickou a stredoeurópskou



Vinohradnícka krajina pri Wellensteine na východe Luxemburska



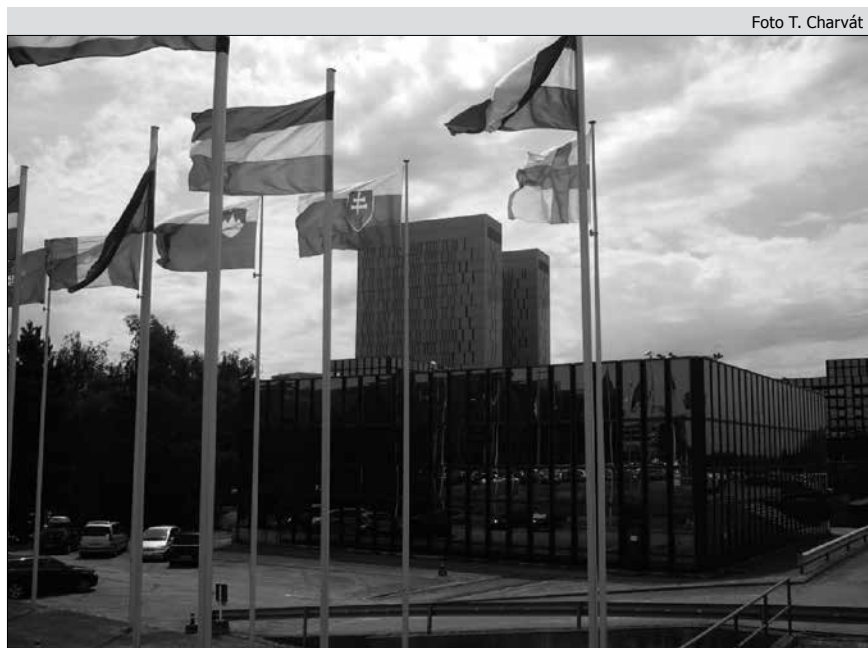


Foto T. Charvát

Európske centrum v Luxemburgu – v popredí budovy súdneho dvora

V krajine sa bežne hovorí tromi jazykmi. Hlavným národným jazykom je od roku 1984 *lëtzebuergesch*, čo je moselskofranský dialekt blízky nemčine. Na škole sa tiež učí nemčina a francúzština, ktorá prevláda vo vyučovaní na školách druhého stupňa a na úradoch. Všetky tri jazyky sú považované za rovnocenné ako úradné jazyky. Štatistické či správne informácie však nájdete takmer výlučne vo francúzštine (bez anglickej či nemeckej jazykovej mutácie). Veľká časť Luxemburčanov hovorí plynule všetkými tromi jazykmi a keďže je tu veľmi rozšírená aj znalosť angličtiny, bežne sa dohovoriať ktorýmkoľvek z týchto štyroch jazykov.

Luxembursko má stacionárno – regresívny typ vekovej pyramídy typický pre vyspelú Európu. U mužov aj žien prevládajú vekové kategórie 40-44 a 45-49 ročných obyvateľov. 18,9 % obyvateľov je v predproduktívnom veku, 66,5 % obyvateľov v produktívnom veku a 14,6 % obyvateľov v poproduktívnom veku (údaje k roku 2005). Priemerný vek je 38 rokov. Priemerná dĺžka života je u mužov 76 rokov a u žien 83 rokov.

Natalita je na úrovni 11 ‰, mortalita na úrovni 7,3 ‰. Hrubá miera imigrácie je na úrovni až 31 ‰, pričom miera emigrácie dosahuje 17 ‰ (všetko údaje z roku 2010 podľa luxemburského štatistického úradu). Hrubá miera sobášnosti v roku 2010 dosiahla 3,5 ‰, pričom u žienichov prevládala veková kategória 30 až 34 rokov a u neviest kategória 25 až 29 rokov. Hrubá miera rozvodovosti sa dlhodobo pohybuje na úrovni 2 ‰.

Hospodárstvo

Na rozvoj samostatnej ekonomiky je Luxembursko príliš malá krajina. Po 2. svetovej vojne prehĺbilo ekonomické a politické väzby s Belgickom a Holandskom a spolu vytvorili bezcolné spoločenstvo BENELUX. Jeho základ tkvel na surovinovom doplnení sa – Holandsko poskytovalo plyn, Belgicko uhlie a Luxembursko kvalitnú železnú rudu.

Hospodárstvo tejto krajiny je v súčasnosti na vysokej úrovni. Veľkovoľvodstvo sa vyznačuje najvyššími životnými nákladmi a najvyššími platmi. Vďaka priaznivej daňovej legislatíve tu sídli nespočetné množstvo bánk a poisťovní. Krajina je siedmym najväčším bankovníckym centrom sveta (tretí najväčší počet bánk v Európe).

Základ ekonomiky tvorí ťažký priemysel a finančníctvo. Luxembursko je v súčasnosti siedmym najväčším bankovníckym centrom sveta, má tretí najväčší počet bánk v Európe. V roku 1994 ich bolo 222. Napriek vyčerpaniu nálezisk a poklesu výroby zostáva oceliarsky priemysel na prvom mieste. Čo sa týka veľkosti produkcie ocele na obyvateľa, Luxembursko je v tomto ukazovateli stále na prvom mieste na svete. Veľký význam má aj výroba strojov, pneumatík, hnojív a umelých hmôt. Menší význam majú tradičné odbory ako sú kožiarstvo, textilná výroba a pivovarníctvo.

Hospodársky význam krajiny spočíva v hutníctve železa a strojárskom prie-

mysle. Je na prvom mieste na svete vo výrobe ocele na jedného obyvateľa. Keďže sa bane, ktoré ťažili suroviny, čiastočne vyčerpali, spracováva sa železná ruda hlavne z Francúzska, Švédska a Brazílie (koks z Nemecka). Vysoko rozvinutý je elektrotechnický priemysel, farmaceutický priemysel, výroba pneumatík, chemický a sklársky priemysel.

Morské podnebie vytvára dobré podmienky na chov hospodárskych zvierat (hovädzí dobytok, ovce, ošípané, hydina). V údolí Mosely sú významné vinohrady. Napriek potenciálu využitia zahraničnej pracovnej sily pretrvávajú nedostatok pracovníkov v sektoroch IT, výrobe, stavebníctve, cestovnom ruchu.

Hrubý domáci produkt na osobu je 3,5-krát vyšší ako v našej krajine a je jasne najvyšší v Európskej únii. Životnou úrovňou patrí Luxembursko k najvyspelejším štátom sveta.

Hlavní obchodní partneri Luxemburska sú štáty: EÚ, USA, Belgicko, Nemecko, Francúzsko. V roku 1948 utvorilo Luxembursko s Belgickom a Holandskom spočiatku colné, neskôr i hospodárske združenie BENELUX, okrem toho je Luxembursko členom EÚ, NATO a mnohých iných organizácií.

Poľnohospodárstvo krajiny je na priemernej úrovni, väčšinu územia zaberajú lesy a pasienky, len asi štvrtinu územia tvorí orná pôda. Pestuje sa tu najmä jačmeň, ovos, zemiaky, pšenica, ovocie a hrozno.

V roku 2001 pracovalo v poľnohospodárstve 1,74 % zamestnaných, v priemysle a stavebníctve 19,11 %, v obchode a doprave 23,48 % a v službách 49,54 % zamestnancov.

Pracovný týždeň trvá 40 hodín. Dovoľenka 25 dní (aj viac) a 10 štátnych sviatkov. Pracovná zmluva sa uzatvára písomnou formou, vždy v dvoch výtlačkoch. V prípade, že zmluva nie je v písomnej forme je považovaná za zmluvu na dobu neurčitú. Minimálna mzda 1 467 Eur (január 2005), priemerná mzda je 20,4 Eur/hodinu. Mzda sa vypláca raz do mesiaca.

Hlavné mesto

Luxemburg je hlavné a najväčšie mesto krajiny. Má vyše 92 000 obyvateľov (r. 2010). Podiel cudzincov na obyvateľstve hlavného mesta presahuje 60 %. Mesto predstavuje dôležitú dopravnú križovatku a finančné centrum krajiny.



V hlavnom meste sídli Európsky súdny dvor aj Európska investičná banka. Pravidelne tam prichádzajú poslanci Európskeho parlamentu aj ministri členských krajín na rokovania Rady ministrov.

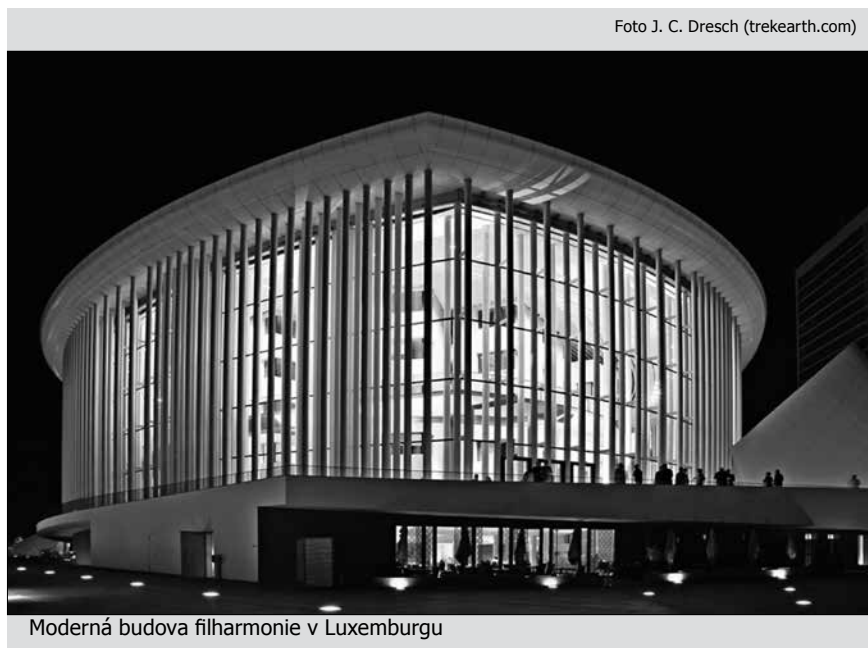
Sídli tu viacero európskych inštitúcií ako Európsky súdny dvor, Dvor audítorov či Európska investičná banka.

Mesto bolo vybudované na sútoku riek Alzette a Pétrusse v južnej časti Luxemburska. Základy budúceho hlavného mesta veľkovojvodstva boli postavené v 4. storočí n. l. ako rímska stanica v dobe normanských nájazdov. Osada sa postupne dostavovala.

Mesto formálne založil v roku 963 gróf Sigefroi (Siegfried), ktorý dal postaviť zámok Lucilinburhuc. Povesť vraví, že gróf

sa zamiloval do vodnej víly a oženil sa s ňou. Nedodrжал však nejaký sľub a víla sa mu navždy stratila v chladných vodách rieky Alzette. Miestni prisahajú, že ju občas započujú, ako ticho a smutne spieva.

V 10. storočí boli postavené hradby a v roku 1244 získal Luxemburg mestské práva. Mesto bolo veľakrát dobyté. Až za vlády Ľudovíta XIV. sa zmenilo na mohutnú pevnosť. V ďalšom období prešlo pod správu Rakúska, neskôr Francúzska. Počas 1. i 2. svetovej vojny bolo okupované Nemeckom.



Moderná budova filharmonie v Luxemburgu

Členitý terén mesta je prekonávaný pomocou vyše 100 mostov a viaduktov. Z tohto dôvodu sa mesto občas prezýva „mesto mostov a viaduktov“. Iná prezývka súvisí s faktom, že mesto bolo stáročia budované ako mohutná pevnosť obklopená hradbami a pretkaná kilometrami podzemných chodieb. Spolu s rázom krajiny a dojemom nedobytnosti to viedlo k vzniku prezývky „Gibraltár severu“.

Asi najznámejšou pamiatkou mesta je gotická katedrála Notre-Dame pochádzajúca z rokov 1613 až 1621. V jej staršej časti sa nachádza pekný renesančný portál. Novšia časť je známa vďaka krypte s renesančným náhrobkom, v ktorej sú uložené pozostatky luxemburského vojvodu a českého kráľa Jána Luxemburského, otca Karla IV. V blízkosti sa nachádza radnica, pred ktorou stojí jazdecký pomník Viliama II. Historické centrum Luxemburgu i niektoré opevnenia boli v roku 1994 zapísané do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO.

Literatúra

Administration des services techniques de l'agriculture (ASTA). L'ensemble des données collectées par le service de la météorologie de l'ASTA est diffusé sur le site Internet. Dostupné na www.asta.etat.lu/ /2011-11-11/

KOLEKTÍV: Belgie Lucembursko. 1. vydání. Freytag&berndt, Praha 2007. ISBN 978-80-7316-244-3.

KOLEKTÍV: Ottova encyklopedie A-Ž. Ottovo nakladatelství, Praha 2006, s. 570-571. ISBN 80-7360-014-5.

KOLEKTÍV: Atlas světa 21. století. Fortuna Libri, Praha 2011, s. 163. ISBN 978-80-7321-575-0.

L'annuaire des sites internet publics Luxembourgeois. Dostupné na: http://www.etat.lu/_/2011-11-11/

Le portail des statistiques. Grand - duché de Luxembourg. Dostupné na: <http://www.statistiques.public.lu/stat/TableViewer/chartView.aspx> /2011-11-11/

Religions au Luxembourg. Communautés religieuses et mouvements spirituels. Dostupné na <http://www.religion.lu/index.html> /2011-11-11/

ZUBRICZKÝ, G. 2009. Geografia štátov sveta. MAPA Slovakia Plus, Bratislava 2009, 254 s. ISBN 978-80-8067-227-0.

www.travelluxembourg.org

<http://www.visitluxembourg.com/>

Automobilový priemysel v Slovenskej republike a globálna kríza

Ema Mmišúnová, Juraj Mišún

Automobilový priemysel sa od čias nežnej revolúcie stal najväčším sektorom ekonomiky Slovenska. Kľúčový význam dosahuje z hľadiska zamestnanosti, získavania zahraničných investícií, v produktivite, vysokej kvalite výrobkov, ako aj modernými technológiami, ale hlavne vývojom HDP. Výška podielu výroby dopravných prostriedkov na tvorbe HDP je v súčasnosti porovnateľná s vyspelými krajinami sveta. Výber lokality pre umiestnenie automobilky nie je pre zahraničných investorov náhodný. Producenti automobilov sa snažia vybrať pre svoju výrobu lokalitu, ktorá disponuje dobrou strategickou polohou. Do úvahy berú mnohé parametre, akými sú napr. technické, ekonomické, logistické či geopolitické. Dôvodmi pre výstavbu automobilových závodov na Slovensku spolu s dobrou strategickou polohou boli tiež daňové výhody, kvalifikovaná a lacná pracovná sila, výhodná geografická poloha krajiny, vysoké tempo hospodárskeho rastu, politická stabilita, členstvo v Európskej únii, v OECD a v neposlednom rade zavedenie spoločnej meny euro v roku 2009.

Vývoj automobilového priemyslu SR

Automobilové podniky existovali na území Slovenska už v rámci bývalého Československa, ale ich postavenie bolo zanedbateľné. Takmer celá vtedajšia finálna priemyselná výroba bola koncentrovaná v Čechách. Pred vznikom Slovenskej republiky tieto podniky pôsobili skôr ako dodávateľské subjekty, ktoré vyrábali diely a súčiastky pre finalizáciu osobných a nákladných vozidiel v Čechách. Medzi najvýznamnejšie patrili Bratislavské automobilové závody etablované v roku 1974, Trnavské automobilové závody, Tatra Bánovce nad Bebravou ako i ďalšie, ktoré sa však podieľali iba na segmente čiastkových dodávok finálneho výrobku.

K podstatným zmenám v strojárskom priemysle došlo po roku 1989 a následne osamostatnením Slovenskej republiky. Náhle utlmenie zbrojárskej výroby a privatizácia podnikov do značnej miery ovplyvnili ďalší vývoj strojárstva

u nás. Vývoj automobilového priemyslu výraznejšie poznačili politické rozhodnutia, ktoré podporili vstup zahraničných investorov do kľúčových odvetví našej ekonomiky. V deväťdesiatych rokoch minulého storočia sa tak automobilový priemysel stal akcelerátorom hospodárstva našej krajiny. Automobilová výroba začala rásť vstupom koncernu Volkswagen Group.

Príchod zahraničného investora - nemeckého Volkswagenu znamenal výraznú zmenu ako pre samostatný automobilový priemysel, tak aj pre ostatné odvetvia priemyslu, na ktoré je automobilový priemysel bytostne naviazaný. Prvou fázou bola montáž dovezených dielov pre finalizáciu produkcie týchto automobilov. Po prebudovaní závodu slovenskej pobočky koncernu v Bratislave na systém výroba a konečný produkt a spustením závodu na výrobu motorov v Martine, začali vychádzať z montážnej linky prvé slovenské vozidlá.

Volkswagen Slovakia bol počas obdobia dvanástich rokov jediným výrobcom

automobilov na našom území. Neskôr 15. januára 2003 padlo rozhodnutie francúzskej spoločnosti PSA Peugeot-Citroën vybudovať nový závod pri Trnave a 18. marca 2004 juhokórejská Kia Motors Corporation podpísala zmluvu s vládou Slovenskej republiky o výstavbe automobilového závodu pri Žiline. Slovensko sa tak dostalo do centra pozornosti svetových spoločností, hlavne producentov automobilových komponentov, ktorí chceli ťažiť z hustej koncentrácie automobilovej produkcie v strednej Európe.

Na Slovensku ako aj v iných krajinách automobilový priemysel pozostáva z troch základných segmentov:

- výroba osobných automobilov,
- výroba nákladných a špeciálnych automobilov, autobusov, traktorov, motocyklov,
- výroba automobilových komponentov.

Od začiatku deväťdesiatych rokov zaznamenávame nárast v prvom segmente a pokles v druhom segmente, teda zníženie výroby nákladných a špeciálnych automobilov, autobusov, traktorov a motocyklov.

Dôležitú úlohu zohrávajú aj výrobcovia a dodávatelia komponentov. Pri rozvíjajúcej sa výrobe automobilov sa prudko rozvíjal aj tento segment. Renomovaní svetoví výrobcovia, medzi ktorých patria spoločnosti ako Johnson Controls, Visteon, Valeo prejavili záujem presúvať svoju výrobu na Slovensko do priemyselných parkov v blízkosti Bratislavy, Nitry, Žiliny, Trnavy a Košíc. Dodávateľský sektor na Slovensku tak enormne zvýšil svoju hodnotu výroby z 35,87 mld. v roku 2000 na 271,4 mld. Sk v roku 2008.

Automobilové závody na Slovensku

Slovenský automobilový priemysel je z veľkej časti tvorený výrobcami automobilov. Na Slovenku majú svoje zastúpenie koncerny Volkswagen AG, PSA Peugeot-Citroën a Kia Motors Corporation.

Slovensko patrí do dvadsiatky najvýznamnejších producentských krajín osobných automobilov sveta. V prvej desiatke najväčších priemyselných firiem majú zastúpenie Volkswagen, dcéra kórejskej Kie a francúzska aliancia Peugeot-Citroën, ktoré majú zastúpenie aj v desiatke najväčších exportérov Slovenskej republiky na svete.

Volkswagen Slovakia, a. s. Bratislava

Nemecký automobilový výrobca Volkswagen začal svoje pôsobenie na území Slovenskej republiky v roku 1991, keď sa rozhodol využiť tradície Bratislavských automobilových závodov. Na základe podpísanej zmluvy dňa 30. mája 1991 bola založená spoločnosť Volkswagen Slovakia, s.r.o. s 80-percentným podielom koncernu Volkswagen AG a 20-percentným podielom Bratislavských automobilových závodov, a.s. Závod sa nachádza v Devínskej Novej Vsi, ktorá je mestskou časťou Bratislavy.

Koncern Volkswagen AG začal výrobu osobných automobilov a prevodoviek v Bratislave a v Martine spustil výrobu komponentov pre automobily a prevodovky. Sériová výroba automobilov sa začala 12. februára 1992. Začiatkom roku 1999 zmenil bratislavský Volkswagen právnu formu na akciovú spoločnosť.

Prvým vozidlom spoločnosti bol VW Passat B3 Arriva. Odvtedy sa na Slovensku produkovali modely Golf, Bora, Polo, Touareg značky Volkswagen a Seat Ibiza, Audi Q7 a Škoda Octavia. Za 20 rokov pôsobenia bolo v Bratislave vyrobených viac ako 2,5 milióna vozidiel a preinvestovaných viac ako 1,7 miliárd eur.

Počet zamestnancov spoločnosti sa zvýšil na viac ako 10 000 (10 066 pracovníkov). Prevádzka postupne zvyšovala aj svoje výrobné kapacity, pretože sa rozšíril počet výrobných hál z pôvodných troch na osem.

Ďalším závodom je Volkswagen Slovakia, a.s. Martin, kde sa vyrábajú komponenty pre automobilové prevodovky a podvozky. Sú to napr. diferenciály, príruby, brzdové bubny a kotúče, kolesové náboje, prírubové hriadele a synchronné krúžky. Práve synchronné krúžky tvoria najväčšiu časť výroby. Výstavba závodu v Martine sa začala v decembri 1998 na základe zmluvy medzi spoločnosťami Auto Martin a Volkswagen Slovakia. Komponenty odoberajú koncernové značky Audi a Škoda, ale aj Porsche. V novembri 2006 tu bol vyrobený 100-milióny komponent.

Až 90 % celej produkcie sa exportuje predovšetkým do sesterských štátov v Nemecku a Českej republike, avšak export je určený aj pre automobilky mimo skupiny Volkswagen v Španielsku a Portugalsku. Volkswagen Slovakia, a.s., je najväčším slovenským exportérom a jeho vývoz predstavuje viac ako 15 % celkového exportu Slovenskej republiky.

PSA Peugeot-Citroën Slovakia

Automobilka v Trnave je technologicky najnovšou v skupine PSA Peugeot-Citroën. Dohoda o výstavbe novej továrne automobilky PSA Peugeot-Citroën v Trnave bola podpísaná 29. januára 2003. Podpísali ju zástupcovia mesta Trnava, vlády SR a automobilky. Slovenská vláda sa v dohode zaviazala vytvoriť pre investora čo najlepšie podmienky, pričom všetky poskytnuté úľavy a výhody boli zosúladené s pravidlami Európskej únie. Hodnota všetkých úľav mohla dosiahnuť maximálne 15 % z objemu investície. Suma pritom nezahŕňala iba daňové úľavy, ale aj podporu vzniku pracovných miest a ďalšie formy regionálnej spolupráce. Celkové náklady Slovenskej republiky sa pohybovali na úrovni približne 6,5 miliardy Sk. Z toho 2,2 miliardy Sk boli prostriedky na výkup pozemkov. Strategická investícia, ktorú francúzsky koncern oznámil v januári 2003, dosiahla 700 miliónov eur.

Keď chcela skupina PSA preniknúť na trh strednej a východnej Európy musela nájsť vhodnú lokalitu na výrobu automobilov pre tento región. Automobilka PSA vyberala z viacerých lokalít v rôznych krajinách. Z výberu vyšla víťazne Trnava, vzhľadom na veľmi dobrú infraštruktúru. V blízkosti je diaľnica, železnica a v neďalekej Bratislave je možnosť lodnej prepravy. Taktiež je v regióne vhodná kvalifikovaná pracovná sila.

Výstavba závodu začala v lete roku 2003 a trvala necelé tri roky. V júni 2006 sa

rozbehal sériová výroba modelu Peugeot 207. Trnavský závod je najväčší producent tohto modelu v celom koncernu, pričom sa vyrába aj v ďalších dvoch európskych závodoch PSA. Jeden je vo francúzskom meste Poissy, druhý sa nachádza v španielskom Madride. V prvom štvrtroku 2009 prišiel na trh model Citroën C3 Picasso, ktorý sa vyrába výhradne na Slovensku. Denná produkcia v dvoch pracovných zmenách je aktuálne 900 automobilov. V roku 2009 opustilo výrobné pásy takmer 205 000 vozidiel a s týmto objemom produkcie sa trnavská automobilka stala v danom roku najväčším výrobcou áut na Slovensku.

Kríza sa príliš nepodpísala pod výsledky hospodárenia automobilky, nakoľko spoločnosť PSA Peugeot-Citroën ako jediná vykazovala vyššie tržby a zisk v roku 2009 ako v roku 2008. V roku 2008 tržby dosiahli úroveň 1,6 miliardy eur a v roku 2009 sa tržby dostali na úroveň 1,8 miliardy eur. Automobilka v roku 2008 ukončila rok so stratou 22 miliónov eur, ale v roku 2009 vykázala zisk 59 miliónov eur.

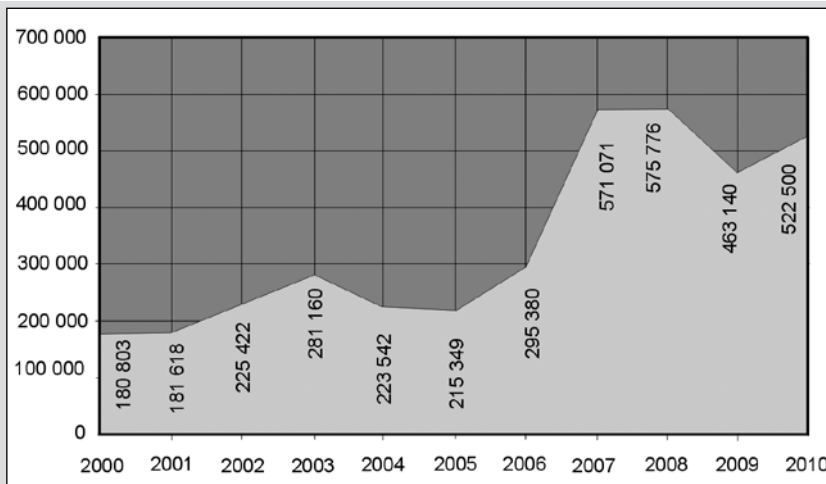
Automobilka v roku 2006 priniesla vyše 2 500 priamych pracovných miest a 6 až 7-tisíc miest v sekundárnej sfére. V roku 2008 počet priamych pracovných miest vzrástol na 3 268 ľudí. O rok neskôr v porovnaní s rokom 2008 počet pracovných miest klesol o 230 ľudí.

KIA MOTORS Slovakia

Dňa 18. marca 2004 sa v Bratislave slávnostným podpisom zmluvy medzi spoločnosťou Kia Motors Corporation

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
tis. jednotiek	180,8	181,6	225,4	281,1	223,5	215,3	295,3	571,1	575,8	463,1	522,5

Tabuľka 1. Vývoj výroby automobilov na Slovensku v rokoch 2000 až 2010. Zdroj: <http://www.zapsr.sk>



Graf 1. Vývoj výroby automobilov na Slovensku v rokoch 2000 až 2010. Zdroj: <http://www.zapsr.sk>

a vládou Slovenskej republiky oficiálne schválila výstavba prvého európskeho automobilového závodu Kia na Slovensku. Stopercentným vlastníkom spoločnosti Kia Motors Slovakia je spoločnosť Kia Motors Corporation.

Spoločnosť sa rozhodla vybudovať svoj prvý európsky závod v Tepličke nad Váhom v Žilinskom kraji. Dôvodom bolo neustále zvyšovanie predaja a rastúceho trhového podielu v Európe. Toto rozhodnutie bolo tiež v súlade s plánom spoločnosti stať sa jedným z popredných svetových výrobcov automobilov, k čomu malo pomôcť aj vybudovanie prvého európskeho závodu v Žiline.

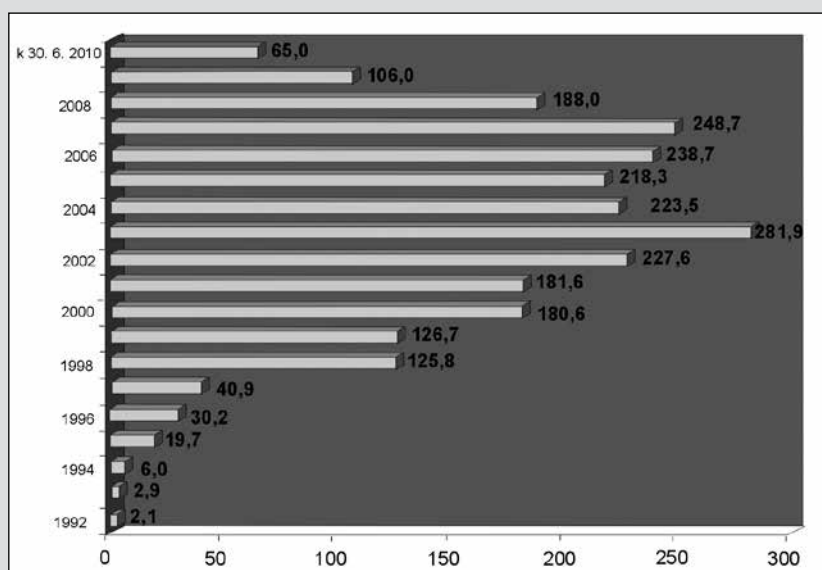
Kia Motors Slovakia spustila sériovú výrobu päťdverového modelu nižšej strednej triedy – Kia cee'd, určeného pre európskych zákazníkov v decembri 2006. Do konca roka spoločnosť vyrobila viac ako 5 000 automobilov. V roku 2008 vyrobila 201 507 automobilov, čo predstavovalo medziročný nárast o 38 %. Maximálna výrobná kapacita závodu Kia Motors Slovakia bola naprojektovaná na výrobu 300 000 áut ročne. V závode sa vyrábajú modely nižšej strednej triedy cee'd a športovo úžitkové vozidlo Sportage. Svojou produkciou mal do roku 2010 pokrývať predovšetkým významný podiel dopytu v Európe.

Závod Kia Motors Slovakia je jediným na Slovensku, ktorý má aj svoju vlastnú výrobu motorov. V roku 2008 bolo vyrobených 176 126 motorov, čo znamenalo nárast o 54 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom.

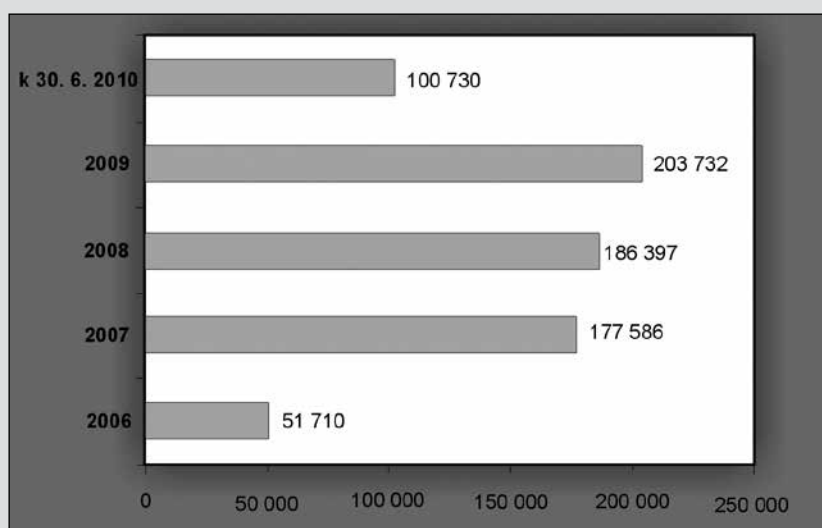
V závode v Žiline sa tržby v roku 2008 pohybovali okolo 2,1 miliardy eur. V roku 2009 poklesli na zhruba 1,7 miliardy eur. Zisk sa v roku 2008 pohyboval na úrovni 27 miliónov eur a o rok neskôr dosiahol necelých 26 miliónov eur. Kia Motors Slovakia v roku 2008 zamestnávala 2 700 ľudí. V roku 2009 ich v 3 pracovných zmenách pracovalo 2800, čo bolo o 200 ľudí menej ako spoločnosť pôvodne plánovala.

Vývoj výroby automobilov na Slovensku v rokoch 2000 až 2010

S počtom 105,7 vyrobených automobilov na 1000 obyvateľov sa Slovensko v roku 2007 dostalo na prvé miesto na svete. Slovenské automobilky v tom roku rekordne vyrobili 571 071 automobilov. V roku 2008 výroba vzrástla na 575 776 kusov. Ďalší stúpajúci trend výroby automobilov u nás negatívne ovplyvnila globálna kríza.



Graf 2. Počet vyrobených automobilov v automobilke Volkswagen Slovakia v tis. ks. Zdroj: <http://www.volkswagen.sk/sk>



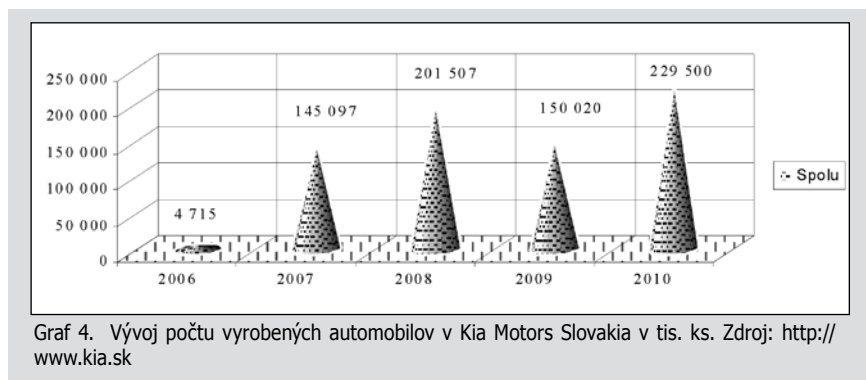
Graf 3. Počet vyrobených automobilov v automobilke PSA Peugeot-Citroën Slovakia v tis. ks. Zdroj: http://psa-slovakia.sk/sk/o_nas/automobilka_trnava/zakladne_udaje.php

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Spolu	4 715	145 097	201 507	150 020	229 500

Tabuľka 2. Počet vyrobených automobilov v Kia Motors Slovakia v tis. ks. Zdroj: <http://www.kia.sk>

Najväčší nárast vyrobených áut na Slovensku bol medzi rokmi 2006 a 2007, kedy automobilka PSA Peugeot-Citroën spustila svoju výrobu automobilov na Slovensku spolu s automobilkou Kia Motors Slovakia. Objem produkcie automobilov na Slovensku sa vtedy zvýšil až o 276 tis. kusov. V roku 2008 dosiahla výroba v slovenských montážnych závodoch len symbolický prírastok okolo 6 000 kusov vozidiel. V roku 2009 sa na Slovensku vyrobilo len 463 140 vozidiel, čo je oproti roku 2008 takmer o pätinu menej.

Slovensko už nie je európskym lídrom vo výrobe automobilov v prepočte na 1000 obyvateľov. V roku 2009 ho predbehla v tomto ukazovateli aj Česká republika, v ktorej sa vyrobí 90 automobilov na 1000 obyvateľov. Na Slovensku sme klesli na 86 automobilov na 1000 obyvateľov. Podpísal sa pod to najmä výrazný pokles výroby vozidiel v bratislavskom Volkswagene. Bratislavská fabrika doplatila na to, že vyrába luxusnejšie, a teda aj drahšie modely značky Volkswagen a o tie v čase



hospodárskej krízy nemali ľudia záujem. Automobilka Volkswagen zaznamenala pokles oproti roku 2008 zo 188 000 vyrobených automobilov na 106 000, čo od roku 1997 znamená najväčší pokles výroby.

Od januára do konca júna 2010 opustilo výrobné linky bratislavského závodu takmer 65 000 vozidiel značiek Audi, Porsche, Škoda a Volkswagen, z toho viac ako 20 000 vozidiel tvoril Volkswagen Touareg. Začiatkom roka 2010 pritom spoločnosť začala s výrobou novej generácie vozidiel Volkswagen Touareg a Porsche Cayenne. V apríli sa k nej pridala aj produkcia prvého sériovo vyrábaného hybridného vozidla koncernu Volkswagen – Touareg Hybrid. V máji spoločnosť zároveň ukončila výrobu Škody Octavia, aby uvoľnila priestor pre prípravu výroby vozidiel radu New Small Family.

Automobilka PSA Peugeot-Citroën Slovakia rozbehla svoju výrobu automobilov tri roky po položení základného kameňa v júni 2006. Do konca roka 2006 ich automobilka vyrobila 52 000 kusov. Počas nasledujúcich rokov automobilka svoju produkciu postupne zvyšovala. V roku 2007 opustilo brány automobilky 177 586 kusov a v roku 2008 ich bolo 186 397 kusov automobilov.

Aj počas finančnej a hospodárskej krízy, ktorá sa na Slovensku najviac prejavila v roku 2009 opustilo výrobné pásy takmer 205 000 vozidiel a s týmto objemom produkcie sa trnavská automobilka stala v roku 2009 najväčším výrobcou áut na Slovensku. Denná produkcia v dvoch pracovných zmenách bola v tom roku 925 automobilov.

Kia Motors Slovakia spustila sériovú výrobu päťdverového modelu nižšej strednej triedy - Kia cee'd, určeného pre európskych zákazníkov v decembri 2006. Do konca roka spoločnosť vyrobila viac ako 5 000 automobilov. V roku 2008 vyrobila 201 507 automobilov a v roku 2009 Kia

Motors Slovakia vyrobila viac ako 150 000 automobilov. Automobilka v dvojsmennej prevádzke za prvých šesť mesiacov roku 2010 vyprodukovala viac ako 107 000 vozidiel. Maximálna výrobná kapacita závodu Kia Motors Slovakia je 300 000 áut ročne.

V roku 2009 bolo možné výrazne badať pokles výroby automobilov z dôvodu svetovej finančnej a hospodárskej krízy. Toto zníženie malo dopad na stimulovanie aznižovanie počtu zamestnancov vo výrobe. Tento pokles je najväčší u automobilky Volkswagen. Rok 2011 je perspektívnejší pre automobilový priemysel, nakoľko automobiloví výrobcovia na Slovensku v tomto roku predpokladajú naštartovanie výroby automobilov. Očakávanie zlepšenia stavu v automobilovom priemysle je o to väčšie, pretože tržby našich automobiliek tvoria 70,1 percenta všetkých tržieb v strojárstve a automobilový priemysel má 64-percentný podiel vývozu na celkovom strojárstve. Počet zamestnancov v automobilovom priemysle predstavuje 43,8 percenta z celkového strojárstva.

Kríza v automobilovom priemysle a jej dopady u nás

Finančná a hospodárska kríza mala v automobilovom priemysle celkový dopad na výrobcov automobilov, dodávateľov, zamestnancov a taktiež na ekonomiku štátu. Z teórie exportnej bázy vyplýva, že regióny dominujúce výrobou automobilov sa dostávajú do krízy, ak vo svete nastane

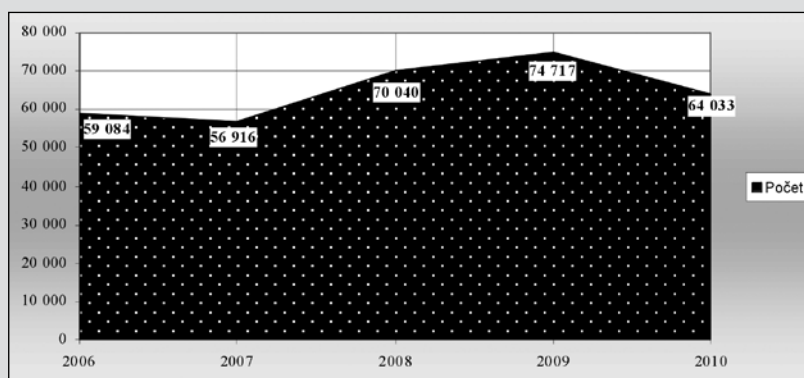
zmenšenie dopytu po automobiloch. Podniky nie sú schopné svoje výrobky predávať, a tým musia začať riešiť problémy týkajúce sa znižovania výroby. S tým bezprostredne súvisí znižovanie pracovnej sily. Ľudia v takom regióne sa dostávajú do neistoty, a to kde minú svoje peniaze si radšej dvakrát premyslia. Takýto scenár sa preukázal v roku 2008/2009 počas svetovej finančnej a hospodárskej krízy.

Kríza v slovenskom automobilovom priemysle sa naplno prejavila na konci roka 2008 a pretrvávala počas roka 2009. Spolu s podstatným znížením počtu vyrobených automobilov, ktorý je hodnotený vyššie, sa kríza negatívne prejavila aj v iných ukazovateľoch.

Do značnej miery znižovala dopyt po automobiloch, čo sa prejavovalo na znížení počtu vyrobených automobilov, a tým pádom dochádzalo k znižovaniu tržieb aj k znižovaniu ziskov. V snahe o zmiernenie dopadov finančnej krízy na automobilový priemysel vláda schválila dotáciu tzv. „šrotovné“ na kúpu nového osobného automobilu v maximálnej hodnote 25 000 eur. Právo na šrotovné vzniklo občanom, ktorí vyradili z prevádzky svoje vozidlo staršie ako 10 rokov. Šrotovné na Slovensku malo u občanov veľký úspech, a aj preto prebiehali dve kolá. V prvej vlne šrotového, ktoré trvalo od 9. marca do 25. marca 2009 vláda vyčlenila sumu 33,2 milióna eur. Základným príspevkom štátu bolo 1 000 eur a v prípade, že predajca prispel ďalšími 500 eurami, štátna podpora sa zvýšila na 1 500 eur. Druhá vlňa šrotovného prebiehala v období od 6. apríla do 14. apríla 2009. Na druhé kolo bolo vyčlenených 22,1 milióna eur. Oproti prvému kolu sa v druhej vlne zmenilo nielen vyčlenené množstvo finančných prostriedkov, ale aj rozloženie príspevkov medzi štát a predajcov. Dotácia vo výške 1000 eur bola poskytnutá iba za podmienky, že predajca poskytol zľavu v rovnakej výške. Výška dotácií v oboch kolách bola 55,25 milióna eur pre počet 44 200 kusov vyradených vozidiel. Právo na šrotovné si do konca roku 2009 neuplatnilo 4 930 vodičov. Najviac sa šrotovali automobily značky Škoda. Priemerný vek šrotovaných vozidiel bol 21 rokov.

ZNAČKA	ŠKODA	VAZ	FIAT	FORD	DAEWOO	RENAULT	PEUGEOT
ks	26 736	2 786	2 570	1 491	1 459	1 438	1 103
vek	22	26	20	18	23	18	18
ZNAČKA	OPEL	VW	CITROEN	SEAT	MAZDA	NISSAN	HYUNDAI
ks	1 085	981	627	449	345	288	276
vek	17	19	17	15	17	17	14
ZNAČKA	WARTBURG	TOYOTA	AUDI	MITSUBISHI	OLTCIT	KIA	Ostatné
ks	263	224	201	176	174	164	1 364
vek	32	19	20	18	21	12	22

Tabuľka 3. Zošrotované a vyradené vozidlá z evidencie. Zdroj: <http://www.zapsr.sk/>

Graf 5. Vývoj predaja automobilov v SR. Zdroj: <http://www.zapsr.sk>

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet jednotiek	59 084	56 916	70 040	74 717	64 033

Tabuľka 4. Vývoj predaja automobilov v SR. Zdroj: <http://www.zapsr.sk>

Najpredávanejším modelom, na ktorý sa uplatňovala dotácia bol Renault Thalia, nasledovaný Škodou Fabia a Kia cee'd. Šrotovné pomohlo obnoviť vozidlový park na Slovensku, aj keď na cestách je stále takmer 1,6 milióna osobných automobilov s priemerným vekom 11 rokov.

Poskytnuté dotácie nemali jednohlasnú podporu na politickej scéne. Mnohí považovali dotácie za nesytematické riešenie, ktoré nepomôže rozvíjať automobilový priemysel na Slovensku. Koaličné strany tieto vyjadrenie odmietli s tým, že ide o opatrenie zavedené vo väčšine štátov Európskej únie.

Z automobiliek na Slovensku sa hospodárska kríza najviac podpísala pod spoločnosť Volkswagen Slovakia. Automobilka v roku 2008 vykazovala zisk po zdanení 287 miliónov eur, v roku 2009 ale zisk klesol na 74 miliónov eur. V tom istom roku tržby dosiahli 5 miliárd eur, pričom v roku 2009 sa tržby pohybovali iba na úrovni okolo 3 miliárd eur.

Globálna kríza sa negatívne podpísala aj pod zamestnanosť v automobilovom priemysle. Automobilka Volkswagen zamestnávala v roku 2008 priemerne 8 700 pracovníkov. Keďže sa počas roka 2009 spomalila a zmenšila produkcia automobilov musela

spoločnosť Volkswagen Slovakia riešiť personálne otázky. Na konci roka 2009 automobilka zamestnávala 6 500 ľudí, čo je o 2 200 menej ako rok predtým.

Koncom augusta 2010 začala automobilka VW s výrobou vozidiel v nepretržitej prevádzke 24 hodín, sedem dní v týždni. V bratislavskom závode vďaka tomu vzniklo zhruba 1 000 nových pracovných miest.

Čiastočne sa globálna kríza prejavila na pracovných príležitostiach spoločnosti PSA v Trnave. V roku 2007 spoločnosť zamestnávala 3 114 zamestnancov. K ich miernemu nárastu došlo v roku 2008, kedy ich počet dosiahol 3 268 zamestnancov.

Zatiaľ čo v roku 2007 bol podiel žien 26,23 % o rok neskôr sa mierne zvýšil (28,9 %). K ich prudkému nárastu na 30,0 % došlo v roku 2009. Na konci roka 2009 spoločnosť PSA zamestnávala 3 032 zamestnancov.

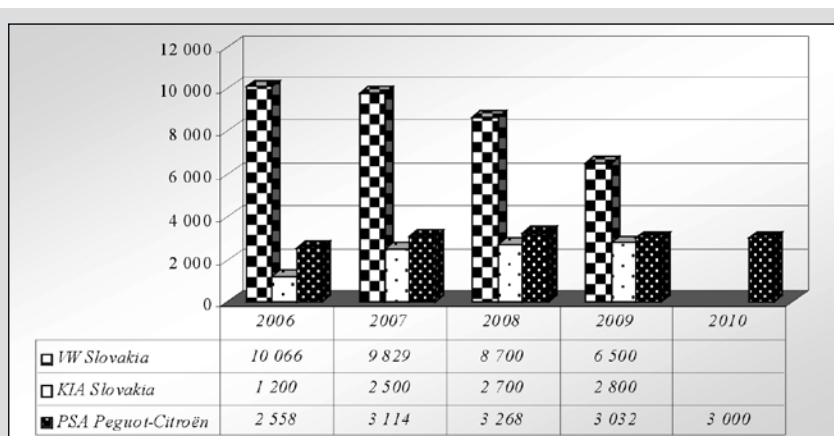
Kia Motors Slovakia je jedným z najväčších zamestnávateľov v Žilinskom regióne s dobre vybudovanou sieťou lokálnych dodávateľov. V roku 2006 v spoločnosti pracovalo 1 200 ľudí. V roku 2007 spoločnosť Kia Motors Slovakia zamestnávala 2 500 ľudí, kým koncom roka 2008 v spoločnosti pracovalo okolo 2 700 zamestnancov. Z tohto počtu bolo 2 350 ľudí zamestnaných priamo vo výrobe a zvyšok tvorili inžinieri, technici a administratívni pracovníci. Od marca 2007 prebieha výroba už v dvoch pracovných zmenách.

V súčasnosti pre spoločnosť pracuje viac ako 2 800 ľudí. V roku 2009 bolo vytvorených 100 nových pracovných pozícií v súvislosti so zavedením tretej pracovnej zmeny v závode na výrobu motorov čím sa ich počet k tomu istému roku zvýšil na 2 900.

V roku 2006 sa v automobilovom priemysle na výrobe dopravných prostriedkov a zariadení podieľalo celkom 31 160 zamestnancov. V roku 2007 ich počet stúpol na 42 289 a v roku 2008 dosiahol až 46 805 priamych pracovných miest aj pracovníkov sekundárnej sféry. Spomaľovanie a znižovanie výroby automobilov a ich komponentov, vrátane znižovania počtu zamestnancov a nižšieho predaja áut malo dosah v konečnom dôsledku na celý región, v ktorom automobilky pôsobia.

Záver

Mnoho automobiliek je z dôvodu rastu konkurencie a mzdových nákladov

Tabuľka 5. Počet zamestnancov automobilových spoločností na Slovensku. Zdroj: <http://www.zapsr>.

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
VW Slovakia	10 066	9 829	8 700	6 500	neudané
KIA Slovakia	1 200	2 500	2 700	2 800	neudané
PSA Peugeot-Citroën	2 558	3 114	3 268	3 032	3 000
Spolu	13 824	15 443	14 668	12 332	

Graf 6. Počet zamestnancov automobilových spoločností na Slovensku. Zdroj: <http://www.zapsr.sk>

nútených presúvať svoju výrobu do krajín a regiónov s nízkymi nákladmi a to najmä do krajín, v ktorých vláda podporuje investorov vládnyimi stimulmi. K takýmto krajinám môžeme zaradiť aj Slovenskú republiku, kde automobilová výroba začala rásť vstupom koncernu Volkswagen Group začiatkom deväťdesiatych rokov. Slovensko sa stalo jedným z vedúcich výrobcov automobilov v strednej Európe, a to najmä vďaka prítomnosti troch automobiliek, keď ku spoločnosti Volkswagen pôsobiacemu v Bratislavskom kraji, pribudli PSA Peugeot Citroën v Trnavskom kraji a spoločnosť Kia Motors, ktorá pôsobí v Žilinskom kraji. Automobilky boli na našom území lokalizované vo väčších mestách s dobrou úrovňou infraštruktúry. Usídlenie montážnych závodov automobiliek spôsobilo následné etablovanie dodávateľských podnikov,

ktoré sú nadviazané na ich produkciu a často potrebujú dodávať „Just in Time“.

Automobilový priemysel tak priniesol na Slovensko vysoký hospodársky rast a moderné technológie. Z hľadiska podielu automobilovej výroby na ekonomike štátu sa Slovensko zaradilo k svetovej špičke.

Problémom automobilovej výroby na Slovensku je však príliš veľká koncentrácia do troch krajov v západnej časti Slovenska, čo môže v budúcnosti spôsobovať problém s disponibilitou kvalifikovanej pracovnej sily pri jej často nízkej ochote cestovať, respektíve sa usadiť v inom regióne.

Stupeň motorizácie, priemerný vek automobilov a tempo predaja nových automobilov na Slovensku stále zaostáva za priemerom Európskej únie. Z toho dôvodu bude treba upriamiť pozornosť nielen na

výrobu, ale aj na úroveň a kvalitu nášho automobilového parku.

Literatúra a pramene

KOZLÍK, S.: Dôsledky a návrhy riešení finančnej a hospodárskej krízy. 2009. 70 str.

MIŠÚNOVÁ, E., MIŠÚN, J.: Priemysel Slovenska a dopady globálnej krízy. ESPIRIT Bratislava 2009. 318 str.

PROFIT, 24.2.2010, č.4, str .28 – 29, Dvestoročná dcéra Francúzov.

TREND TOP v motorizme, apríl 2009, apríl 2010

<http://www.volkswagen.sk/>

http://psa-slovakia.sk/files/File/VYRO-CNA_SPRAVA_2008.pdf

<http://www.kia.sk/index.php?context=208>

<http://www.zapsr.sk/>

Testovanie žiakov šiesteho ročníka a prímých osemročných gymnázií z geografie

Zuzana Grachová, Zuzana Haláková, Peter Likavský

Reforma vzdelávacieho systému na Slovensku priniesla popri iných zmenách prispôsobenie systému vzdelávania medzinárodným štandardom ISCED, zavedenie dvojúrovňového modelu vzdelávania a transformáciu obsahu vzdelávania existujúcich vyučovacích predmetov. Geografia bola zaradená do vzdelávacej oblasti Človek a spoločnosť spolu s dejepisom a s občianskou náukou. Jedným z cieľov je oboznámenie sa žiakov s geografickými charakteristikami vlasti a regiónov sveta. Sprostredkovane spoznávajú územie, obyvateľov, ich tradície a zvyky, svetom detí i dospelých, osvojujú si pravidlá a normy správania, učia sa pracovať s mapami, získavať informácie z internetu a iných zdrojov (www.statpedu.sk, 2011). S ohľadom na novú koncepciu bolo a je potrebné vytvárať nové učebnice, ktoré rešpektujú obsahové úpravy v konkrétnych vyučovacích predmetoch. Vhodnosť celkovej koncepcie obsahu, požiadaviek kladených na vedomosti a spôsobilosti žiakov ako aj učebníc by mali odrážať rôzne merania v kratšom alebo dlhšom časovom horizonte. Netreba pritom zabúdať, že na úrovni vedomostí a schopností žiakov sa vo výraznej miere podieľa vyučovací proces a v konečnom dôsledku aj osobnosť jednotlivých vyučujúcich.

V našom výskume sme sa orientovali na prvé zistenie úrovne osvojenia novokoncepovaného obsahu vzdelávania v 6. ročníku ZŠ a v 1. ročníku gymnázia s 8-ročným štúdiom. Preto sme si stanovili nasledujúce výskumné ciele:

1. Porovnať rozdiely vo vedomostiach z vybranej tematickej oblasti geografie medzi žiakmi základných škôl a osemročných gymnázií toho istého populačného ročníka.

2. Porovnať rozdiely vo vedomostiach z vybranej tematickej oblasti geografie medzi chlapcami a dievčatami.

3. Zistiť prítomnosť významných rozdielov vo vedomostiach žiakov o Amerike a o Austrálii.

Výskumné hypotézy

Vo výskume sme overovali platnosť nasledujúcich hypotéz:

H1: Žiaci gymnázií budú v navrhnutom didaktickom teste dosahovať štatisticky významne lepšie výsledky v porovnaní so žiakmi základných škôl.

H2: Chlapci budú v navrhnutom didaktickom teste úspešnejší ako dievčatá.

H3: Existujú štatisticky významné rozdiely vo vedomostiach žiakov o Austrálii v porovnaní s vedomosťami o Amerike.

Metódy a metodika výskumu

Úroveň vedomostí žiakov z geografie, konkrétne z tematických celkov Austrália a Amerika, sme zisťovali prostredníctvom nami navrhnutého didaktického testu, ktorého využitie sme overili v pilotnom výskume.

Pri štatistickom spracovaní údajov sme použili kvantitatívne metódy: výpočet základných charakteristík súboru (mediánu, modusu, smerodajnej odchýlky, variačného koeficientu, variačného rozpätia, reliability a indexu náročnosti testu). Pri spracovaní údajov boli použité programy MS Excel a štatistické programy Statgraphic a Statistika.

Charakteristika merného prostriedku

Navrhnutý didaktický test z geografie použitý v pilotnom testovaní (ako výstupný test pre žiakov šiesteho ročníka základných škôl, resp. žiakov prímý na osemročnom gymnáziu) pôvodne pozostával z 30 položiek. Celková úspešnosť žiakov pri jeho riešení dosiahla 55,70 %.

Vstupný didaktický test bol určený pre siedmy ročník základných škôl alebo druhý ročník osemročných gymnázií a slúžil na zisťovanie úrovne vstupných vedomostí žiakov z geografie.

Test bol navrhnutý podľa učebnice Geografia pre 6. ročník základných škôl a 1. ročník gymnázií s osemročným štúdiom (LIKAVSKÝ a kol., 2009), ktorá zodpovedá požiadavkám novej školskej reformy.

Administrácia testovania

Žiaci písali didaktický test na hodine geografie, pričom mali k dispozícii celú vyučovaciu hodinu (45 minút). Pri zadávaní testu učiteľ žiakov oboznámil s jeho účelom a dĺžkou jeho trvania. Taktiež ich upozornil, aby si starostlivo prečítali jednotlivé inštrukcie k testovým položkám. Počas testovania dozeral na to, aby pracovali samostatne. Didaktický test sa skladá z 26 testových položiek. Obsahuje nasledujúce typy vyjadrené v tabuľke 1.

Jednotlivé typy položiek sa v teste striedali. Maximálny počet bodov, ktoré mohol žiak dosiahnuť, bol 50. Prevládalo binárne skórovanie (pridelenie hodnotenia za správnu odpoveď a 0 bodov za nesprávnu alebo vynechanú odpoveď). Pri zložení skórovaní sa zvykne hodnotiť

typy položiek	podtypy položiek	položka č. v teste
úlohy	produkčne otvorená so stručnou odpoveďou	4, 25
s voľnými odpoveďami	doplňovacie úlohy	10, 14, 18, 21, 22
	dvojúrovňová (doplňovacia a produkčne otvorená so stručnou odpoveďou)	5
úlohy s viazanými odpoveďami	úlohy s alternatívou	dichotomická úloha 7, 15, 24 úloha s jednou správnou odpoveďou 3, 6, 9, 12, 20 úloha s výberom odpovede a s negáciou v zadaní 2 úloha s viacnásobnou správnou odpoveďou 8, 19, 23 dvojstupňová/ dvojúrovňová výberová úloha 11
	úlohy s priradovacím výberom odpovede	13
kombinované úlohy	dichotomická úloha a produkčne otvorená úloha so stručnou odpoveďou	16, 17
	doplňovacia úloha a úloha s alternatívou	1
grafické úlohy		26

Tabuľka 1 Klasifikácia jednotlivých položiek didaktického testu

typ skórovania	položky	počet bodov	priemerná úspešnosť	priemerná obtiažnosť
binárne skórovanie	1, 2, 3, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 24, 26	34,5	64,18%	40,91%
zložené skórovanie	4, 5, 8, 16, 17, 19, 23, 25	15,5	62,59%	36,49%

Tabuľka 2 Skórovanie položiek didaktického testu

každý samostatne uvedený znak, pojem a samostatný krok v riešení úlohy (KABÁBKOVÁ 2003).

Položky s binárnym skórovaním mali rôzne bodové ohodnotenie. Úlohy s jednou správnou odpoveďou sú ohodnotené jedným bodom. Viaceré typy úloh s binárnym skórovaním majú inú bodovú hodnotu ako jeden bod. Tieto položky sa skladajú z častí, ktoré sú samostatne binárne skórovateľné a výsledné bodové ohodnotenie danej položky sa rovná súčtu jednotlivých čiastkových úloh položky.

Zložené skórovanie sa uplatňuje pri ôsmich testových položkách (tabuľka 2). Sú to položky s otvorenou odpoveďou, kde môže žiak napísať aj čiastočne správnu odpoveď a vtedy sa mu nepripočíta plné bodové ohodnotenie. Váha k jednotlivým úlohám sa pridávala podľa zložitosti. Produkčne otvorené úlohy mali bodové rozhranie od jedného do troch bodov.

Pri položkách s viacnásobnou správnou odpoveďou sme tiež využili zložené skórovanie. Za označenie (resp. neoznačenie) správnej alternatívy sa zadala istá bodová hodnota a výsledné bodové ohodnotenie úlohy sa rovnalo súčtu jednotlivých bodových ohodnotení alternatív. Takéto skórovanie bolo použité pri položkách č. 8, 19 a 23. Za správne označenie alebo neoznačenie alternatívy žiak získal 0,5 bodu. Pri tomto type skórovania existuje ale riziko, že ak žiaci vynechajú riešenie úlohy, alebo neoznačia ani jednu alternatívu, musíme im priznať isté bodové ohodnotenie za

„neoznačenie“ nesprávnej odpovede. Preto by sa v danom didaktickom teste mohlo stať, že ak by sa žiak iba podpísal a nevyplnil by ani jednu testovú položku, získal by tri body (práve v dôsledku neoznačenia nesprávnej odpovede v položkách 8, 19, 23). Za položku č. 8 by žiak získal 0,5 bodu, za položku č. 19 dva body a za položku č. 23 0,5 bodu. Takýto prípad respondenta sa však v našom výskume nevyskytol. Položky č. 16 a 17 majú kombinované binárne aj zložené skórovanie. Prvá časť položky sa boduje binárne a druhá časť sa skóruje zložene. V oboch týchto položkách bolo možné získať viac bodov za druhú časť, takže sme ich zaradili medzi položky so zloženým skórovaním.

Vzhľadom na obmedzený rozsah príspevku nie je možné uverejniť test v plnom znení, preto uvádzame niektoré položky reprezentujúce určitý typ úlohy a typ skórovania:

Príklad 1 (úloha s viazanou odpoveďou, konkr. s výberom odpovede a s negáciou v zadaní, binárne skórovanie)

Vyberte, ktorý z oceánov neobmýva pobrežie Ameriky. Písmeno pri správnej odpovedi zakrúžkujte.

- a) Tichý oceán
- b) Atlantický oceán
- c) Indický oceán
- d) Severný ľadový oceán

Príklad 2 (úloha s voľnou odpoveďou, konkr. dvojúrovňová, doplňovacia a produkčne otvorená so stručnou odpoveďou; zložené skórovanie)

Napište, v akom podnebnom pásme žije viac ľudí vo vyšších nadmorských výškach (v pohoriach).

Svoju odpoveď vysvetlite: _____

Príklad 3 (kombinovaná úloha, konkr. dichotomická úloha a produkčne otvorená úloha so stručnou odpoveďou; kombinácia binárneho a zloženého skórovania):

Správnou odpoveď podčiarknite: V New Yorku je 8 hodín ráno. Je rovnaký čas aj v Los Angeles? ÁNO/NIE

Vysvetlite prečo! _____

Položky didaktického testu môžeme zaradiť z hľadiska obsahu (tematického pokrytia) do nasledujúcich troch tém:

- Planéta Zem,
- Austrália a Oceánia – Tichý oceán
- Polárne oblasti Zeme,
- Amerika.

Sú súčasťou učebnice pre šiesty ročník základných škôl a prvý ročník osemročných gymnázií.

Najviac testových položiek (11) bolo vytvorených k téme Amerika, ktorej sa má venovať najviac vyučovacích hodín. Témy Austrália a Oceánia – Tichý oceán – Polárne oblasti Zeme boli podkladom pre vytvorenie ôsmich testových položiek. Téma Planéta Zem sa vyučuje na začiatku školského roka a preto aj v súlade s rozsahom v učebnici z nej boli navrhnuté dve úlohy (tabuľka č. 3). Kombinované položky predpokladali využitie vedomostí osvojených z témy Austrália a zároveň aj Amerika a v rámci prvej testovej položky aj vedomostí z témy Polárne oblasti Zeme.

Riešenie didaktického testu predpokladá využitie rôznych myšlienkových operácií potrebných na vypracovanie jednotlivých položiek. Testové úlohy je mož-

	položky	rozsah v učebnici
Planéta Zem	5, 6	12 strán (str. 6 – 17)
Austrália a Oceánia	4, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15	
Tichý oceán		
Polárne oblasti Zeme		22 strán (str. 18 – 39)
Amerika	2, 3, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24	39 strán (str. 40 – 78)
Kombinované položky	1, 7, 10, 25, 26	

Tabuľka 3 Rozdelenie položiek didaktického testu podľa tém v učebnici

Testové položky podľa operačnej štruktúry	položky v teste	počet bodov	priemerná úspešnosť	priemerná obťažnosť
úlohy vyžadujúce reprodukciu poznatkov	3, 7, 10, 12, 14, 15	7,5	60,15 %	41,41 %
úlohy vyžadujúce jednoduché myšlienkové operácie	1, 2, 6, 8, 9, 11, 13, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24	27	40,40 %	31,65 %
úlohy vyžadujúce zložité myšlienkové operácie	4, 5, 16, 17, 25, 26	25	63,17 %	48,74 %

Tabuľka 4 Zaradenie položiek podľa operačnej štruktúry

né zaradiť podľa Tollingerovej taxonómie učebných úloh do nasledujúcich kategórií:

Do prvej kategórie sme zaradili úlohy, ktoré na vypracovanie vyžadujú pamäťovú reprodukciu poznatkov. V didaktickom teste sa nachádza 6 takýchto úloh (tabuľka 4). Prostredníctvom nich sa pýtame priamo na informácie z textu učebnice v rovnakom znení, ktoré stačí na správne zodpovedanie úlohy len zopakovať. Druhá kategória úloh predpokladá využitie jednoduchých myšlienkových operácií na spracovanie poznatkov a riešenie úloh. Informácie žiaci získajú z učebnice, ale položky sú formulované tak, aby žiaci museli na určitej úrovni poznatky spracovať a využiť ich v pozmenených situáciách. Vyššiu úroveň spracovania poznatkov si vyžaduje tretia kategória, v ktorej predpokladáme využitie zložitých myšlienkových operácií pri riešení úloh. Najvyššiu úspešnosť dosiahli žiaci v druhej kategórii úloh (70,4 %), pričom jej položky vykázali najnižšiu priemernú hodnotu obťažnosti (31,56 %) (tabuľka 4). Do tejto kategórie bolo zaradených najviac položiek testu. V didaktickom teste sa nenachádzajú položky, ktoré by sme mohli zaradiť podľa spomínanej taxonómie učebných úloh do dvoch najvyšších kategórií (úlohy vyžadujúce komunikáciu poznatkov, úlohy vyžadujúce tvorivé myslenie).

Charakteristika výskumnej vzorky

Pilotné testovanie prebiehalo v júni 2010 a ostré testovanie v septembri a októbri 2010 na základných školách a osemročných gymnáziách. Daný ročník (rok narodenia

respondentov 1998 – 1999) je špecifický, keďže žiaci sa mohli v dvoch rokoch po sebe uchádzať o prijatie na osemročné gymnázia.

Testovaný ročník mal výhodu, že žiaci mohli absolvovať prijímacie pohovory na osemročné gymnázia zo štvrtého a v prípade neúspechu o rok neskôr, t.j. aj z piateho ročníka základnej školy. Preto na základných školách zostali len tí žiaci, ktorí boli neúspešní v prvom a druhom kole prijímacích pohovorov, alebo tí, ktorí nemali záujem pokračovať vo svojom štúdiu na osemročnom gymnázii. Aj keď v druhom kole prijímacích pohovorov sa viaceré osemročné gymnázia rozhodli nakoniec neotvoriť prvý ročník, našli sa aj také školy, kde sa žiaci mohli úspešne dostať.

Na niekoľkých osemročných gymnáziách sa podľa novej školskej reformy tematické celky Austrália a Amerika sprístupňovali v druhom ročníku, hoci daný obsah by mal byť zaradený do prvého ročníka alebo do šiesteho ročníka ZŠ.

Rozdiel medzi jednotlivými triedami bol aj v časovej dotácii pre vyučovací predmet geografia. Tá bola v niektorých školách posilnená na 2 hodiny týždenne (t.j. 66 hodín ročne) v porovnaní so základnou, jednododinovou (33 hodín ročne).

Do výskumu sa zapojilo 9 škôl z Bratislavy, Trnavy, Ružomberku a z okresu Rožňava. Spolu test vyplnilo 223 žiakov (tabuľka 5).

Vo výskumnej vzorke prevládajú chlapci (58,30 %). Spolu 35,87 % žiakov

typ školy	počet škôl	počet žiakov
základná škola	5	132
gymnázium	4	91
spolu	9	223

Tabuľka 5 Počet škôl a žiakov zapojených do výskumu

výskumnej vzorky navštevovalo tretí ročník osemročných gymnázií. Druhý ročník osemročných gymnázií navštevovalo 4,93 % žiakov a siedmy ročník základných škôl 59,19 % testovaných žiakov. Z bratislavských okresov bolo 62,78 % respondentov a 37,22 % navštevovalo školy v iných okresoch Slovenska.

Komplexná analýza výsledkov didaktického testu

Žiaci dosiahli v teste priemernú úspešnosť 63,76 % (tabuľka 6). Bodové rozpätie, v ktorom sa pohybovali výsledky žiakov, bolo od 13,5 bodov (27,00 %) do 50 bodov (100 %). Maximálny počet bodov získali 4 chlapci a na posledných troch priečkach v úspešnosti riešenia testu sa opäť umiestnili chlapci. Medzi testovanými sa nachádzali aj žiaci, ktorým učivo v šiestom ročníku nebolo sprístupnené podľa novej

žiakov dosahovalo stredné hodnoty úspešnosti v teste.

Analýzou výsledkov didaktického testu sme zistili, že didaktický test je reliabilný, podľa Cronbachovej metódy nadobudol hodnotu reliability $\alpha = 0,82$. Pri neštandardizovaných didaktických testoch by mal byť koeficient reliability vyšší ako 0,6, inak by učiteľ nemal výsledky takéhoto testu započítavať do klasifikácie (TUREK 1996). Čím viac sa hodnota blíži k jednotke, tým je test spoľahlivejší. Na úspešnosti žiakov pri riešení didaktického testu sa odrazil aj typ školy, ktorý navštevujú, vyššiu úspešnosť dosahovali žiaci osemročných gymnázií, kde priemerná úspešnosť testu bola 69,08 %. Priemerná úspešnosť žiakov základných škôl v teste dosiahla hodnotu 60,09 %. Rozdiel vo výsledkoch žiakov osemročných gymnázií a základných škôl sa prejavil ako štatisticky významný na úrovni 99,9 % ($t = 3,9448^{***}$) v prospech gymnazistov. Pri porovnávaní výsledkov žiakov tretieho ročníka osemročných gymnázií a zostávajúcich žiakov výskumnej vzorky (žiaci druhého ročníka osemročných gymnázií a žiaci siedmeho ročníka základných škôl) nachádzame ešte väčší rozdiel v priemernej úspešnosti. Žiaci tretieho ročníka na gymnáziu dosiahli priemernú úspešnosť v teste 71,86%,

a dievčat neboli štatisticky významné.

Z hľadiska úspešnosti môžeme porovnávať aj úspešnosť zvládnutia jednotlivých tém, ktoré z hľadiska obsahového testu pokrýval: Planéta Zem, Austrália a Oceánia – Tichý oceán – Polárne oblasti Zeme, Amerika a kombinované položky z hľadiska obsahu.

Z pohľadu zastúpenej problematiky (tabuľka 7) priemerná úspešnosť žiakov v položkách témy Planéta Zem nedosiahla úroveň 50 % a priemerná obtiažnosť vystúpila na hodnotu 73,63 %. Vzhľadom na ich málopočetné zastúpenie v teste by bolo predčasné a neadekvátne zovšeobecňovanie. Žiaci najlepšie zvládli kombinované položky. To je veľmi pozitívne, lebo pri týchto položkách nadobúdali vedomosti v rôznych témach s časovým odstupom a boli preto nútení kombinovať získané poznatky, prípadne aplikovať ich v nových súvislostiach. Približne rovnako žiaci uspeli v témach Austrália a Oceánia – Tichý oceán – Polárne oblasti Zeme v porovnaní s Amerikou. Vyššiu priemernú úspešnosť v prípade témy Amerika by sme mohli pripísať aj menšiemu časovému odstupu medzi osvojovaním si vedomostí z daného celku a administráciou didaktického testu.

Diskusia

Problemátike didaktických testov, ich navrhovaniu a overovaniu v praxi sa venujú mnohí súčasní autori. Pri komplexnej analýze testu sme najprv zisťovali celkovú úspešnosť žiakov v teste (63,76 %). Podobne realizovaný výskum uskutočnila KABABÍKOVÁ (2003), ale v inom vyučovacom predmete, pričom z nášho pohľadu bolo zaujímavé najmä typologické hľadisko použitých učebných úloh (úlohy s jednou správnou odpoveďou) a ich hodnotenie. Štruktúra nami vytvoreného didaktického testu je bližšia testu z geografie GREGUŠKOVEJ a KANCÍRA (2004). Reliabilita nami navrhovaného didaktického testu je 0,82. Vo výskume GREGUŠKOVEJ a KANCÍRA (2004) sa hodnoty pohybovali medzi 75 % (0,75) – 80 % (0,80). KABABÍKOVÁ (2003) dospela k hodnote 0,86.

Položky s binárnym skórovaním zvládli žiaci lepšie (tabuľka 2). Dievčatá v teste dosiahli v priemere 62,82 %. Úspešnosť chlapcov v teste dosiahla 64,43 % (32,2

***štatistická významnosť rozdielu vo výsledkoch na úrovni 0,001 (99,9 % hladina významnosti)

Základné charakteristiky súboru			
počet žiakov: 223		smerodajná odchýlka 17,22	
aritmetický priemer	63,76 %	variačné rozpätie	73,00 %
medián	31,5 % (63,00 %)	variačný koeficient	27,01 %
modus	31,5 % (63,00 %)	index náročnosti DT	63,76 %
rozptyl	297,846	reliabilita DT	0,82
		(Cronbachova metóda, α)	

Tabuľka 6 Základné charakteristiky súboru

školskej reformy a do siedmeho ročníka prestúpili z inej školy. V skúmanej vzorke dosahovali najnižšie skóre.

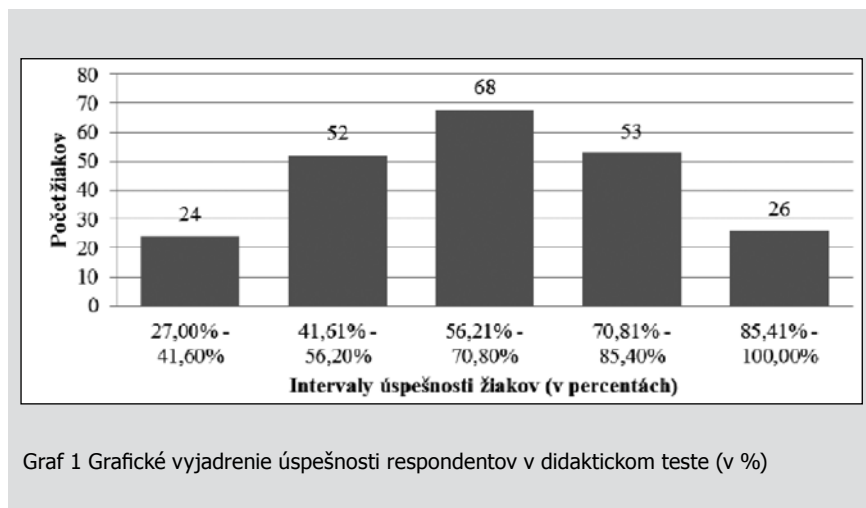
Výsledky didaktického testu môžeme vyjadriť aj graficky. Gaussova krivka je posunutá smerom doprava k vyšším hodnotám. Najnižšiu a najvyššiu hodnotu úspešnosti získalo najmenej žiakov. Najviac

kým ostatní žiaci len 59,18 %. Rozdiely sú štatisticky významné na úrovni 99,9 % ($t = 5,5914^{***}$).

Priemerná úspešnosť v teste sa líšila v porovnaní výsledkov chlapcov a dievčat. Dievčatá v teste dosiahli v priemere 62,82 %. Úspešnosť chlapcov v teste dosiahla 64,43 % (32,2 bodu). Rozdiely vo výsledkoch chlapcov

Témy	počet položiek	počet bodov	priemerná úspešnosť	priemerná obtiažnosť
Planéta Zem	2	2,5	48,52 %	73,63 %
Austrália a Oceánia – Tichý oceán – Polárne oblasti Zeme	8	12	60,89 %	42,97 %
Amerika	11	18,5	64,12 %	36,18 %
Kombinované položky	5	17	67,62 %	19,01 %

Tabuľka 7 Porovnanie priemernej úspešnosti a obtiažnosti položiek podľa obsahu



body). Rozdiely vo výsledkoch chlapcov a dievčat neboli štatisticky významné.

Pri analýze didaktického testu sme sa pozastavili aj nad porovnávaním úspešnosti respondentov pri riešení jednotlivých typov úloh. Porovnávali sme úspešnosť riešenia v jednotlivých hlavných celkoch z geografie, ktoré mali žiaci počas predchádzajúceho školského roka sprístupnené. Zistil sme, že najvyššiu úspešnosť (67,62 %) dosiahli v položkách, prostredníctvom ktorých sme sa pýtali na vedomosti z viacerých celkov. Na druhom mieste nasledoval celok Amerika s úspešnosťou 64,12 %, celok Austrália a Oceánia - Tichý oceán - Polárne oblasti Zeme (60,89 %). Pri porovnávaní týchto dvoch tém, sme nezistili štatisticky významné rozdiely vo výsledkoch ($t = 1,7797$). Najnižšiu úspešnosť dosiahli žiaci pri riešení položiek zameraných na tematickú oblasť Planéta Zem (48,52 %), ktorý im bol sprístupnený ako prvý.

Jednotlivé úlohy bolo možné klasifikovať aj podľa Tollingerovej taxonómie učebných úloh. Do testu sme zaradili najviac úloh, ktoré si vyžadujú jednoduché myšlienkové operácie. Cieľom testu bolo preverovanie komplexného zvládnutia učiva z predchádzajúceho ročníka a zisťovanie vedomostí, ktoré si žiaci zapamätali po dlhšom časovom období. Tieto úlohy respondenti zodpovedali lepšie ako úlohy, ktoré si vyžadovali reprodukciu poznatkov alebo zložité myšlienkové operácie. Pri

riešení úloh vyžadujúcich si jednoduché myšlienkové operácie respondenti dosiahli priemernú úspešnosť 70,40 %, úloh na reprodukciu poznatkov 60,15 % a najmenšiu úspešnosť dosiahli pri riešení úloh vyžadujúcich zložité myšlienkové operácie (53,17 %) (tabuľka 4).

Prostredníctvom didaktického testu sme zisťovali vedomosti žiakov z troch hlavných tém: Planéta Zem; Austrália a Oceánia - Tichý oceán - Polárne oblasti Zeme; Amerika. Vo výskume sme skúmali platnosť troch hypotéz a prišli sme k nasledujúcim zisteniam a záverom:

Prvá výskumná hypotéza (H1) sa našim výskumom potvrdila. Vo výskumnej vzorke sa nachádzalo 40,81 % gymnazistov a 59,19 % žiakov základných škôl. Priemerná úspešnosť žiakov osemročných gymnázií bola 69,08 %, zatiaľ čo žiaci základných škôl dosiahli nižšiu priemernú úspešnosť (60,09 %). Gymnazisti boli v teste úspešnejší ako žiaci ZŠ ($t = 3,94482^{***}$).

Testovaná druhá hypotéza (H2) sa nepotvrdila. Výsledky didaktického testu medzi dievčatami a chlapcami boli podobné. Priemerná úspešnosť chlapcov v teste bola 64,43 %, u dievčat 62,82 %.

Hypotéza H3 sa nepotvrdila. Žiaci v položkách z témy Austrália a Oceánia - Tichý oceán - Polárne oblasti Zeme dosiahli priemernú úspešnosť 60,89 %, kým z témy o Amerike získali 64,12 %. Štatisticky významné rozdiely medzi skupinami sa nepotvrdili ($t = 1,7797$).

Záver

Didaktické testy sa dostávajú stále hlbšie do povedomia učiteľov na Slovensku, najmä vďaka knižným publikáciám od TUREKA (1996), BYČKOVSKÉHO (1982), LAPITKU (1996), SCHINDLERA a kol. (2006) a ROSU (2007). Ak sú kvalitne zostavené, môžu učiteľovi poslúžiť aj niekoľko rokov. Je to však zložitejšia záležitosť, ktorá sa riadi istými pravidlami. Naš príspevok by mal predstavovať istý návod, ako zohľadniť pri konštruovaní didaktických testov teóriu odporúčané postupy, a tým zvyšovať ich kvalitu.

Literatúra

- BYČKOVSKÝ, P.: *Základy měření výsledků výuky. Tvorba didaktického testu*. 1. vydanie. České vysoké učení technické v Praze, Praha 1982. 149 s.
- GREGUŠKOVÁ, V., KANCÍR, J.: *Štandardizované didaktické testy ako súčasť pedagogickej diagnostiky v geografii*. 1. vydanie. MPC, Prešov 2004. 50 s. ISBN 80-8045-324-1.
- KABABÍKOVÁ, J.: *Tvorba, použitie a analýza didaktického testu v školskej praxi*. 1. vydanie. MPC, Prešov 2003. 69 str.
- LAPITKA, M.: *Tvorba a použitie didaktických testov*. 1. vydanie. SPN, Bratislava 1996. 139 str.
- LIKAVSKÝ, P.: *Geografia pre 6. ročník základných škôl a 1. ročník gymnázií s osemročným štúdiom*. 1. vydanie. VKÚ, Harmanec 2009. 80 str.
- ROSA, V.: *Metodika tvorby didaktických testov študijný text pre učiteľov*. 1. vydanie. Bratislava: Štátny pedagogický ústav, 2007. 72 str.
- SCHINDLER, R. a kol.: *Rukoväť autora testových úloh*. 1. vydanie. Centrum pro zjišťování výsledků vzdělávání, Praha 2006. 88 str.
- TUREK, I.: *Učitel a didaktické testy*. 1. vydanie. MC, Bratislava 1996. 79 str.
- Štátny vzdelávací program pre 2. stupeň základnej školy v Slovenskej republike
- ISCED 2 – nižšie sekundárne vzdelávanie. Dostupné na http://www.statpedu.sk/files/documents/svp/2stzs/iscsed2/iscsed2_spu_uprava.pdf (2011-07-18).

Foto J. Lacika



Foto J. Lacika

Juhovýchodný Spiš



Časť venovanú severozápadnému Spišu sme opísali v minulom čísle časopisu, teraz sa budeme zaoberať juho-východným Spišom. Región priamo nesusedí s Tatrami, ale naše najvyššie pohorie je viditeľné z ktoréhokoľvek kúta tohto územia. Preto poznávanie jeho pamiatok môžu tiež poslúžiť ako alternatívny program pre návštevníkov tatranských osád v čase zlého počasia vo vysokohorskej krajine. Tatry na túto časť Slovenska vrhajú zrážkový tieň, preto tu padá menej zrážok akoby zodpovedalo lokálnej nadmorskej výške. Región má jedno z najvyhládavanejších turistických centier Slovenska – Národný park Slovenský raj.

Regiónom juhovýchodného Spišu vedie významná územno-správna hranica, ktorá nerešpektuje historické hranice na území Slovenska. Pretína ho rozhranie medzi Prešovským a Košickým krajom. Do predmetného územia sme začlenili územia dvoch okresov Košického kraja (Spišská Nová Ves a Gelnica) a jeden okres Prešovského kraja (Levoča). Vonkajšie hranice tohto regiónu viac korešpondujú s historickým vývojom. Na východe a severovýchode je prirodzenou hranicou pohorie Branisko a Levočské vrchy, za ktorými leží región Šariša. Juh regiónu tvorený Hnileckou dolinou susedí s Gemerom a Abovom, tieto hranice sú tiež zväčša prirodzené okrem oblasti v okolí vodnej nádrže Palcmanská Maša, kde gemerský región zasahuje do doliny Hnilca.

Špecifickou je kúpeľná obec Štós, ktorá bola historickou súčasťou Spiša aj keď leží za rozvodím povodia Hnilca. Do nášho regiónu sme ju nezaradili. Celý región je vnútroštátny, nikde nesiahá až po štátnu hranicu.

Geomorfologicky by sme mohli juhovýchodný Spiš rozdeliť na dve odlišné časti, na prevažne kotlinový sever a horský juh. Na severe sa rozprestiera Hornádska kotlina s typickým pahorkatinovým reliéfom. Jej špecifiká sú dané aktívnou zlomovou tektonikou, ktorá sa podieľa na formovaní najväčších travertínových útvarov na Slovensku (okolie Spišského Podhradia) a posune hlavného toku Hornádu na južný okraj kotliny. Hornád vytvára zaujímavú epigenetickú dolinu,

ktorá sa na určitom úseku prielomom zarezala do severného okraja Slovenského raja. Ďalšie epigenetické úseky sú aj medzi Markušovcami a Olcnavou. Dolný prielom Hornádu vznikol poniže Margecian, kde úzku dolinu zarezanú do pohoria Čierna hora zatopila vodná nádrž Ružín. Na severe Hornádska kotlina susedí s flyšovými Levočskými vrchmi s podmanivou plošinatou krajinou nazývanou Levočské planiny. Reliéf tu mierne presahuje nadmorskú výšku 900 metrov a kotlinu prevyšuje o približne 300 metrov. Veľmi výraznou prírodnou bariérou je pohorie Branisko s kryštálicko-druhohornou geologickou stavbou. Tým, že je pretiahnuté v poludníkovom smere, vymyká sa s obvyklej kompozície horstiev v tejto časti Vnútrotných Západných Karpát.

Južnú časť regiónu zaberajú horské masívy začlenené do Slovenského Rudohoria. Na juhozápade sa rozprestiera Slovenský raj predstavujúci krasovú planinu na okrajoch rozrezanú úzkymi a hlbokými tiesňavami. Východnejšie sa rozkladajú Volovské vrchy rozčlenené dlhou Hnileckou dolinou, ktorá je najstaršou dolinou na Slovensku. Tu sa nachádza najvyšší bod regiónu – vrch Zlatý stól (1 322 m n. m.). Najnižší bod regiónu leží v pohorí Čierna hora, v mieste, na dne prielomu Hornádu poniže Margecian (325 m n. m.).

Región sídelno-komunikačne usporiadaný do troch paralelných osí rovnobežkového smeru. Severná vedie od Spišského Štvrtku, cez Levoču k tunelu pod Braniskom. Prechádza ním sčasti hotová a sčasti rozostavaná severná diaľnica D1. Stredná os približne sleduje tok Hornádu

Foto J. Lacika



Rieka Hnilec



Diaľnica D1 pri Spišskom Štvrtku

a sú na nej mestá Spišská Nová Ves, Spišské Vlachy a Krompachy. Jej súčasťou je Košicko-bohumínska železnica. Južná os prechádza dolinou rieky Hnilec a má tiež nadregionálny význam.

V regióne juhovýchodného Spiša s rozlohou 1 528 km² žije 162 287 obyvateľov (31. 12. 2010), čo predstavuje hustotu zaľudnenia 105 obyv./km². Nachádza sa tu 6 miest a 83 vidieckych obcí. V mestách žije necelá polovica populácie (46,6 %). V najväčšom meste regiónu Spišská Nová Ves býva 37 887 obyvateľov, čo je zhruba toľko ako počet obyvateľov zvyšných 5 miest regiónu. Druhé najväčšie mesto Levoča má 14 913 obyvateľov, najmenším mestom sú Spišské Vlachy s 3 647 obyvateľmi. Zaujímavosťou je, že najväčšia vidiecka obec Smižany (8 791 obyv.) je slovenským rekordérom, v poradí všetkých sídel regiónu by sa zaradila na 4. miesto, za Krompachy (8 949 obyv.), ale pred Gelnicu (6 141 obyv.) aj Spišské Podhradie (3 977 obyv.). Najväčšou dedinou okresu Levoča je Spišský Štvrtok (2 441 obyv.), v okrese Gelnica majú najviac obyvateľov Prakovce (3 418 obyv.). Najmenšou obcou regiónu sú Pavľany (63 obyv.) v okrese Levoča.

Levoča

Kedysi bola Levoča najvplyvnejším a najbohatším spišským mestom. Keď v druhej polovici 19. storočia vytýčili Košicko-bohumínsku železnicu, získala výhodnejšiu polohu a podmienky na rozvoj susedná Spišská Nová Ves. Utlmenie aktivít sa neskôr pre Levoču ukázalo ako výhoda, lebo si aj vďaka tomu zachovala príťažlivý historický charakter. Dnes

mesto takpovediac chytá druhý dych a zúročuje vysoký potenciál pre cestovný ruch. Veľkým benefitom je zapísanie do zoznamu pamiatok UNESCO. Levoču možno označiť za renesančné mesto, je stredoveká podoba sa stratila počas veľkého požiaru v roku 1550. Oheň zničil okrem gotických budov aj archív, s ním sa nám stratili mnohé cenné historické informácie, napríklad ako sa celým menom volala slávny Majster Pavol z Levoče. Davy turistov sa v Levoči sústreďujú najmä na Kostol sv. Jakuba, kde stojí jeho impozantný krídlový oltár a na čerstvo zrenovovanú mestskú radnicu využívanú ako múzeum. Pozoruhodný je aj starý minoritský kostol a kláštor pri Poľskej bráne v západných hradbách. Tu možno začať prehliadku levočského fortifikačného systému, ktorý sa v takom rozsahu na Slovensku zachoval iba tu, v Bardejove a Trnave. Návšteva pútnickej Mariánskej hory nad mestom má okrem duchovného rozmeru aj vzdelávací. Poskytuje vyhliadkové miesto na výklad o Levoči a jej zaujímavom okolí.

Spišský Štvrtok

Zďaleka vidno vežu kostola v Spišskom Štvrtku, je významnou krajinou dominantou. Ku gotickému chrámu je pristavaná tiež gotická pohrebná kaplnka Zápoľských, veľmi podobná kaplnke pri Kostole sv. Martina v Spišskej Kapitule. Z terasy pri kostole je nádherný výhľad na spišskú krajinu s Tatrami v pozadí aj s novým prvkom, nedávno otvorenou diaľnicou. Zaujímavý je neďaleký kopec Myšia hôrka, jedna z najvýznamnejších archeologických lokalít na Slovensku. Našli tu zvyšky pravekého mesta z doby železnej

kamennými hradbami a akropolou. Podľa objavených predmetov tu pred asi 3 500 rokmi stálo významné sídlo založené na križovatke starých obchodných ciest, ktoré malo kontakty s vyspelými kultúrami v Stredomorí.

Vyšné Repaše

Južné okraje Levočských vrchov sú jedinečnou krajinou s vysoko položenými náhornými plošinami. Zachoval sa tu v rámci flyšovej časti Slovenska najrozľahlejší zvyšok neogénnych zarovnaných povrchov. Levočské planiny, ako sa toto územie nazýva, pá pomerne staré osídlenie. Podľa prítomnosti gotických kostolov vo Vyšných a Nižných Repašoch, Brutovciach a Olšavici tu jestvovali dediny už v stredoveku. Na planiny je prístup z troch strán, od Levoče, Bijacoviec a od Nižného Slavkova. Táto oblasť má novú perspektívu rozvoja súvisiacu s turistickým sprístupnením vojenského výcvikového priestoru Javorina.

Spišský Hrhov

V obci Spišský Hrhov na polceste medzi Levočou a Spišským Podhradím je niekoľko hodnotných kultúrno-historických pamiatok. Hlavným lákadlom je pekný novoslohový kaštieľ s rozľahlým parkom, pozoruhodný je aj kostol s mohutnou renesančnou vežou a historický kamenný most.

Bijacovce

Poloha Bijacoviec na južnom úpätí Levočských vrchov umožňuje nezvyčajné výhľady na malebnú krajinu Hornádskej kotliny, z ktorej vyčnievajú dominantné travertínové kopy Spišského hradu a Dreveníka. V obci sa nachádza veľký kaštieľ, do ktorého sa presťahovalo panstvo po zničení Spišského hradu požiarom. Podobný osud mal aj neďaleký kaštieľ v Hodkovciach, ktorý tiež patril tunajším zemepánom Čákovcom. Vo vyššej polohe stoja vedľa seba gotický kostol a pekné opravená románska rotunda.

Spišské Podhradie

Mestečko Spišské Podhradie leží v samom srdci Spiša, v blízkosti niekdajšieho centra svetskej aj cirkevnej moci v regióne. Na severe sa dvíha impozantná kulisa Spišského hradu, najmohutnejšieho v strednej Európe. Píše sa, že Pustý hrad nad Zvolenom je rozlohou väčší, ale jeho nepatrné torzá opevnenia sa s mohutnými hradbami Spišského hradu vonkoncom

nedajú porovnávať. Hrad vybudovali v 12. storočí na erózne rozčlenenej travertínovej kope. Pôvodne románska stavba sa postupne rozrastala o lepšie opevňovala. Tak vznikol rozsiahly komplex palácov, bášť a hradieb so siedmimi nádvoriami. Hrad zapísaný do zoznamu pamiatok UNESCO spravuje Spišské múzeum. Odporúčame ho navštíviť v čase konania niektorého z hodnotných kultúrnych podujatí, keď v autentickom prostredí predvádzajú svoje umenie milovníci historických zbraní. Na južnom okraji Spišského Podhradia sa nachádza na Slovensku ojedinelá sídelná jednotka, Spišská Kapitula. Cirkevné mestečko uzatvorené do prstenca hradieb s dvomi bránami si vyslúžilo prezývku „slovenský Vatikán“. Dodnes si plní pôvodnú funkciu, v biskupskom paláci sídli spišské biskupstvo. Najvýznamnejšou stavbou je monumentálny Kostol sv. Martina, v jeho interiéri nachádzame okrem iného aj pozoruhodnú nástennú maľbu zobrazujúcu kráľa Karola Róberta ako aj najstaršiu románsku soľbu Leona alba. Okolie Spišského Podhradia ponúka veľmi dobrý námet na pešiu túru po náučnom chodníku. Zhruba poldeň potrebujeme nato, aby sme prešli od travertínovej kopy Sivá brada, cez Spišskú Kapitulku, Spišské Podhradie, Spišský hrad a Dreveník do Žehry.

Žehra

Pre svoju oku lahodiacu siluetu, ale najmä pre mimoriadnu historickú a umeleckú hodnotu je kostolík v Žehre považovaný za jeden z najkrajších na Slovensku. Právom ho zaradili do zoznamu pamiatok UNESCO. Oplatí sa nazrieť

dnu a obdivovať umelecké majstrovstvo stredovekých tvorcov nádherných nástenných malieb. Zo Žehry je iba na skok na neďaleký Dreveník. Západne od dediny sa dvíha najväčšia travertínová kopa na Slovensku sformovaná na konci neogénu. Okraje kopca lemujú bizarné skalné mestá, mnohé zo skalných veží sú gravitačne naklonené. Vrcholová plošina bola v dávnych dobách osídlená. Jestvovalo tu veľkomoravské hradisko, po jeho zániku prevzal funkciu regionálneho centra susedný Spišský hrad.

Spišské Vlachy

Názov mestečka Spišské Vlachy napovedá, že ho v stredoveku dosídlili z Talianska pochádzajúci kamenári zamestnaní na stavbe Spišského hradu. Kamenárstvo tu má dodnes živú tradíciu v tejto oblasti, v lome na západnej strane Dreveníka pri Žehre sa ťaží vyhľadávaný de-koračný kameň – travertín. Z tohto dobiela sfarbeného pórovitého kameňa je napríklad Štefánikova mohyla na Bradle. Centrum mestečka si zachoval historický charakter, dominantou stavbou je bývalá gotická radnica s vežou.

Krompachy

Priemyselné mestečko v zúženej doline Hornádu sa v 19. storočí stalo jedným z hlavných centier hutníctva železa vo vtedajšom Uhorsku. V miestnej železiarni pracovalo až 3 000 robotníkov. Po druhej svetovej vojne sa tu obnovila dodnes činná výroba meďi. Lokalizácia hutníctva v tomto meste súvisí s rudným baníctvom, ktoré sa od stredoveku rozvíjalo v neďalekých

Slovinkách a ďalších obciach a mestečkách v Slovenskom Rudohorí. Baníctvo je už v tejto oblasti minulosťou, novým potenciálom pre dnes veľmi chudobný región je cestovný ruch. Na Plejsoch je jedno z najlepšie vybavených lyžiarskych stredísk na Slovensku, zaujímavú turistiku ponúka Poráčska dolina a plošina Galmus.

Margecany

Margecany sú typickou železničiarok obcou, vďaka tomu, že má rýchlikovú stanicu v uzle, kde sa spája Košicko-bohumínska železnica s mladšou traťou vedúcou z Horehronia dolinou rieky Hnilec. Po spojení oboch tratí smerom na východ je vyhlásený jeden z najdlhších železničných uzlov na Slovensku. Do zelenej horskej krajiny je vsadená modrá stuha vodnej nádrže Ružín v dolnom prielome Hornádu cez masív Čiernej hory. Povyše Margecian, pri Kluknave sa nachádza stará hutnícka osada Štefánska Huta s pozoruhodným krytým dreveným mostom cez rieku Hornád.

Gelnica

V Hnileckej doline bolo viacero banských mestečiek, štatút mesta si však zachovala len Gelnica. Má zachované historické centrum s ústredným námestím, ktorému dominuje bývalá radnica s mohutnou barokovou vežou. Dnes v nej sídli Banské múzeum. Rímskokatolícky kostol v Gelnici patrí medzi najväčšie v regióne, kúsok ďalej od centra leží komorné námestiečko s evanjelickým kostolom, zaujímavou pamiatkou je historický kamenný most. Pri návšteve Gelnice by sme nemali vynechať Gelnický hrad, z ktorého veľa nezostalo, ale výhľad z hradného kopca stojí zato.

Smolník

Historická zástavba Smolníka napovedá, že v minulosti bol prosperujúcim banským mestečkom s kráľovskými privilégiami. O jeho niekdajšom význame svedčí skutočnosť, že tu sídlil komorský gróf, ktorý riadil banskú činnosť v regióne. Ťažili sa tu strieborné a medené rudy, využívali pritom najnovšie technológie ťažby a spracovania rúd, napr. scedzovaciu metódu tavby, ktorou sa úspešne oddeľovalo striebro a meď a tým získavala veľmi kvalitná meď na výrobu kotlov a riadu a pomerne veľa rýdzeho striebra. Zo Smolníka vedie nádherná cesta do Štósu s fantastickými výhľadmi, krajinársky zaujímavá je aj cesta do Krásnohorského podhradia cez Uhornianske sedlo.



Smolník

Nálepkovo

Dlhá Hnilecká dolina je geomorfologickým „Matuzalémom“. Je pozostatkom najstaršieho reliéfu slovenských Karpát z obdobia paleogénu. Dolina vo svojom vývoji zostala „uväznená“ v dvíhajúcich sa Volovských vrchoch, a zostala v celej svojej dĺžke súčasťou horskej krajiny ako jediná z hlavných slovenských riek nezasahuje do kotliny alebo nížiny. Pozoruhodný je úzky pôdorys povodia je výsledkom ukrajovania jeho častí pirátsvom riek v susedných povodiach. V strednej časti doliny leží bývalé mestečko Vondrišiel, dnes obec Nálepkovo. V jej strede je pekne upravené priestranstvo s radnicou a dvomi kostolmi. Neďaleko Nálepkova sa nachádzajú bývalé Čiernohorské kúpele. Boli jedným z prvých zariadení vo vtedajšom Uhorsku, ktoré ponúkali vodoliečebné procedúry. V Nálepkove sa oplatí urobiť krátke odbočenie do vysoko položenej dedinky Závadka. Leží v nádhernom prírodnom prostredí s výhľadmi na Tatry.

Markušovce

Obec Markušovce na brehu rieky Hornád vyniká nadpriemernou koncentráciou kultúrno-historických pamiatok. Významný uhorský šľachtický rod Mariášiovcov tu zanechal stredoveký hrad,

Foto J. Lacika



Veľký Sokol



Spišská Nová Ves

nádherný rokokový kaštieľ, letohrádok a viacero panských kúrií. Hodnotnou stavbou je aj gotický kostol. Hrad nie je prístupný, zatiaľ čo kaštieľ a letohrádok sú veľmi atraktívnymi muzeálnymi expozíciami, v kaštieli možno obdivovať historický nábytok a v letohrádku je pozoruhodná zbierka starých klávesových nástrojov. Aj okolie Markušoviec je zaujímavé, poníže obce sa vo svahu nachádza známy Markušovský skalný hrb, chránené sú aj významné geologické lokality.

Spišská Nová Ves

Spišská Nová Ves je moderným mestom s hodnotnými historickými pamiatkami. V jej strede leží rozľahlé šošovkovité námestie. Severná strana námestia nesie názov Letná ulica, lebo ju po celý deň zohrievajú slnečné lúče. Opačná strana tienistá, preto sa nazýva Zimná ulica. V strede námestia stojí rímskokatolícky kostol s najvyššou kostolnou vežou na Slovensku, zatiaľ čo evanjelický kostol je bez veže. Pozoruhodnou stavbou je secesná Reduta. Provinčný dom na Letnej ulici pripomína zlaté časy druhej polovice 18. Storočia, keď sa Spišská Nová Ves stala sídlom Provincie šesťnástich spišských miest, samosprávnej inštitúcie, ktorú založila Mária Terézia pre spišské mestá, ktoré sa v roku 1769 vrátili zo zálohu poľskej koruny. V juhovýchodnej časti mesta sa nachádza zoologická záhrada, v pahorkatine na severe možno uskutočniť peknú pešiu turistiku k renovovanej kaplnke, ktorá bola súčasťou letohrádku San Souci grófa Štefana Čákiho.

Slovenský raj

Národný park Slovenský raj je zvlášť atraktívnym turistickým cieľom. Táto oblasť bola spolu s Tatrami a Štiavnickými vrchmi jednou z kolísk pešej turistiky na Slovensku. Ľudia ju obdivovali už na sklonku 19. storočia. Túry po Slovenskom raji by sme si mali napláňovať tak, aby sme spoznali tri základné typy tejto krasovej krajiny – tiesňavy, prielom Hornádu a plošiny planín. V lete treba počítať, že turistické chodníky sú preplnené a na rebríkoch sa často dlho čaká v zástupoch. Tiesňavy sa zásadne zdolávajú v smere zdola nahor, v prielome smer pohybu nie je určený. Najviac ľudí možno stretnúť v tiesňave Suchá Belá, ktoré je ľahko dostupná z Podlesku. Pokojnejšie sú odľahlejšie tiesňavy, napríklad Veľký Sokol. Na juhu je len jedna tiesňava – Zejmarská roklina. Po požiari je sprístupnený iba malý úsek najkrajšej tiesňavy Kysel. Je dostupný z Kláštorka, ktoré by sme na túrach po Slovenskom raji určite nemali obísť. Nachádzajú sa tu ruiny stredovekého kláštora opravované dobrovoľníkmi a za pekného počasia je odtiaľto vidno Tatry. Krásnou vyhládkou je aj skalná terasa Tomašovský výhľad či Sovia skala pri Čingove. Priechod prielomom Hornádu je umožnený pomocou stúp, kramlí, mostov a rebríkov, od Podlesku po Čingov alebo naopak to trvá menej ako 4 hodiny. Ak je v zime koryto Hornádu dostatočne zamrznuté, možný je atraktívny prechod po ľade, v minulosti prielom splavovali vodáci.

Ján Lacika