

Univerzita Palackého v Olomouci
Přírodovědecká fakulta
Katedra rozvojových a environmentálních studií



Natalie Muchová
Udržitelný turismus se zaměřením na Filipíny
Bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Pavel Nováček, CSc.

Olomouc 2023

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci „Udržitelný turismus se zaměřením na Filipíny“ vypracovala samostatně a veškeré použité zdroje jsem uvedla v seznamu použité literatury.

V Olomouci dne 7. dubna 2023

Muchová Natalie

Poděkování:

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce doc. RNDr. Pavlu Nováčkovi, CSc. za jeho cenné rady, trpělivost a vstřícnost, kterou mi věnoval. Chtěla bych také poděkovat své rodině a přátelům, kteří mi byli oporou při tvorbě práce.

Abstrakt

Předmětem bakalářské práce je problematika udržitelného cestovního ruchu. Práce se zaměřuje na objasnění konceptu udržitelného cestovního ruchu. Bakalářská práce také zkoumá výzvy, se kterými se udržitelný cestovní ruch musí vypořádat. Druhá část práce se poté zaměří na Filipíny a jejich snahu o rozvoj udržitelnějšího cestovního ruchu. Bude zde také popsána šestiměsíční uzávěra ostrova Boracay.

Primárním cílem bakalářské práce je seznámení se s konceptem udržitelného cestovního ruchu. V práci se pokusím identifikovat udržitelný cestovní ruch a jeho výzvy, kterým musí čelit. Sekundárním cílem bude identifikovat postoj Filipín k cestovnímu ruchu a rozvoji udržitelného cestovního ruchu. Také se pokusím přiblížit okolnosti ohledně šestiměsíční uzávěry ostrova Boracay v roce 2018.

Celá práce je rozdělena na dvě části. První část popisuje koncept udržitelného cestovního ruchu, jeho definici a výzvy, kterým čelí. Také zde bude popsán cestovní ruch se zaměřením na instituce, které se určitým způsobem na něm podílí. Druhá část práce se bude zaměřovat na Filipíny, jejich postoj k cestovnímu ruchu a k rozvoji udržitelného turismu. Také zde bude kapitola věnována ostrovu Boracay, který prošel v roce 2018 šestiměsíční uzávěrou.

Klíčová slova: udržitelný cestovní ruch, cestovní ruch, Filipíny, ostrov Boracay

Abstract

The subject of the bachelor thesis is the issue of sustainable tourism. The work focuses on clarifying the concept of sustainable tourism. The bachelor's thesis also examines the challenges that sustainable tourism must deal with. The second part of the work will then focus on the Philippines and its efforts to develop a more sustainable tourism industry. The six-month closure of Boracay Island will also be described here.

The primary goal of the bachelor's thesis is to become familiar with the concept of sustainable tourism. In my work I will try to identify sustainable tourism and the challenges it has to face. A secondary objective will be to identify the Philippines' attitude towards tourism and sustainable tourism development. I will also try to explain the circumstances regarding the six-month closure of Boracay Island in 2018.

The entire work is divided into two parts. The first part describes the concept of sustainable tourism, its definition and the challenges it faces. Tourism will also be described here, with a focus on institutions that participate in it in a certain way. The second part of the work will focus on the Philippines, its attitude towards tourism and the development of sustainable tourism. There will also be a chapter dedicated to the island of Boracay, which underwent a six-month closure in 2018.

Keywords: sustainable tourism, tourism, Philippines, Boracay Island

Obsah

SEZNAM ZKRATEK.....	7
ÚVOD.....	8
CÍLE A METODY	9
1 UDRŽITELNÝ CESTOVNÍ RUCH.....	10
1.1 HISTORIE UDRŽITELNÉHO CESTOVNÍHO RUCHU	11
1.1.1 <i>Fáze vývoje</i>	14
2 VÝZVY UDRŽITELNÉHO CESTOVNÍHO RUCHU.....	16
2.1 ÚNOSNÁ KAPACITA DESTINACE	16
2.2 MEZIGENERAČNÍ ASPEKT UDRŽITELNÉHO CESTOVNÍHO RUCHU.....	17
2.3 CESTOVNÍ RUCH JAKO PRŮMYSL.....	18
3 JAFARI PLATFORM MODEL.....	19
3.1 ADVOKAČNÍ PLATFORMA (1950–1960)	19
3.1.1 <i>Ekonomické výhody</i>	20
3.1.2 <i>Sociokulturní a environmentální výhody</i>	20
3.2 OCHRANNÁ PLATFORMA (1970)	21
3.2.1 <i>Ekonomické náklady</i>	22
3.2.2 <i>Sociokulturní a environmentální náklady</i>	22
3.3 ADAPTATIVNÍ PLATFORMA (1980).....	24
3.4 PLATFORMA ZALOŽENÁ NA ZNALOSTECH (1990).....	24
4 DIMENZE UDRŽITELNÉHO CESTOVNÍHO RUCHU.....	26
4.1 SOCIÁLNÍ DIMENZE	26
4.2 ENVIRONMENTÁLNÍ DIMENZE	27
4.3 EKONOMICKÁ DIMENZE	28
5 CESTOVNÍ RUCH	29
5.1 ORGANIZACE CESTOVNÍHO RUCHU	29
5.1.1 <i>Mezinárodní organizace</i>	30
5.1.2 <i>Rozvojové organizace (státní i mezinárodní)</i>	30
5.1.3 <i>Regionální mezinárodní organizace</i>	31
6 FILIPÍNY.....	33
6.1 HISTORIE	34
6.2 CESTOVNÍ RUCH FILIPÍN	36
7 FILIPÍNY A UDRŽITELNÝ CESTOVNÍ RUCH	38
8 OSTROV BORACAY	40
8.1 PROBLÉMY ZPŮSOBENÉ NADMĚRNÝM TURISMEM	41
8.2 UZÁVĚRA 2018.....	41
8.2.1 <i>Dopad uzávěry</i>	43
9 DISKUSE	45
10 ZÁVĚR.....	47
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	51

Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

Jméno a příjmení: **Natalie MUCHOVÁ**
Osobní číslo: **R19426**
Adresa: Tršice 290, Tršice, 78357 Tršice, Česká republika
Téma práce: **UDRŽITELNÝ TURISMUS SE ZAMĚŘENÍM NA FILIPÍNY**
Téma práce anglicky: **SUSTAINABLE TOURISM WITH A FOCUS ON THE PHILIPPINES**
Vedoucí práce: doc. RNDr. Pavel Nováček, CSc.
Katedra rozvojových a environmentálních studií

Zásady pro vypracování:

Předmětem bakalářské práce je udržitelný turismus Filipín se zaměřením na ostrov Boracay. Rostoucí poptávka po cestování a jeho dostupnost zapříčinila, že turisté mají daleko větší dopad na místa jejich pobytu a negativní vliv turismu je stále zřetelnější a problematičtější. Právě dopadu cestovního ruchu na životní prostředí, volnou přírodu a komunity či místní ekonomiky se bude zabývat tato bakalářská práce.

Práce bude rozdělena do dvou částí – teoretickou a praktickou. V první části bude vysvětlen fenomén udržitelného turismu, zmíněny budou principy, dimenze a způsob jakým je možné udržitelného turismu docílit. Následně pak využijí praktické poznatky, které aplikují na Filipíny, konkrétně ostrov Boracay, který byl v dubnu roku 2018 na 6 měsíců pro turisty uzavřen. Boracay byl uzavřen v rámci vládních snah o rehabilitaci a přestavbu ostrova. Dalším možným důvodem uzavírky, byly také zhoršující se environmentální podmínky.

Cílem bakalářské práce je aplikování fenoménu udržitelného turismu na ostrov Boracay.

Seznam doporučené literatury:

Low, Tiffany, B. Garrod, and Carl Cater. 2015. *The Encyclopedia of Sustainable Tourism*. CABI

Weaver, David. 2006. *Sustainable Tourism: Theory and Practice*. 1st pub. Routledge.

PÁSKOVÁ, Martina a Fakulta informatiky a managementu. *Udržitelnost rozvoje cestovního ruchu*. Hradec Králové: Gaudemus, 2009. ISBN 978-80-7435-006-1

Podpis vedoucího práce:

Datum:

Podpis vedoucího pracoviště:

Datum:

Seznam zkratk

ASEAN	Asociace národů jihovýchodní Asie
APEC	Rada pro ekonomickou spolupráci Asie a Tichomoří
CSD	Komise pro udržitelný rozvoj
DENR	Ministerstvo životního prostředí a přírodních zdrojů
DOT	Úřad pro cestovní ruch
DOLE	Ministerstvo práce a zaměstnanosti
HDP	Hrubý domácí produkt
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
OSN	Organizace spojených národů
PATA	Asociace cestovního ruchu tichomořské Asie
PAL	Philippine Airlines
PHP	Filipínské peso
UNWTO	Světová organizace cestovního ruchu
UNCED	Summit Země
USD	Americký dolar
SDGs	Cíle udržitelného rozvoje
SMC	San Miguel Corporation
WSSD	Světový summit o udržitelném rozvoji
WTTC	Světová rada cestování a cestovního ruchu

Úvod

Cestovní ruch a cestování se řadí k jednomu z nejvýznamnějších odvětví ekonomického rozvoje světa pro 21. století. Má významný vliv na rozvoj země, podílí se na podnikatelských příležitostech a zaměstnanosti. Díky vývoji nových technologií a zvyšujícím se možnostem se cestování stává více dostupné a stalo se určitou součástí života společnosti. V současnosti máme více volného času a tím více možností.

Touha turistů navštívit co nejvíce destinací je čím dál tím vyšší. Se zvyšujícím se rozvojem cestovního ruchu a jeho postavení ve světě vzniká spousta dopadů. Svým fungováním v zemi ovlivňuje cestovní ruch chod dané země a místní obyvatele, a může mít za následek jak pozitivní, tak i negativní dopad. Cestovní ruch má významný pozitivní vliv na ekonomiku země, jelikož v mnoha případech je hlavním přínosem do rozpočtu země. Problém však nastává v okamžiku, kdy do země začne přijíždět čím dál více turistů. V tomto případě se destinace začne potýkat s nadměrným či nekontrolovatelným turismem, a často dochází ke snižování úrovně udržitelnosti daného státu. To má za následek stále větší kladení důrazu na pravidelné zkoumání a hodnocení kladných a záporných dopadů. Čím dál více je také propagován takzvaný udržitelný cestovní ruch, který má za cíl snižovat tyto dopady. Udržitelný cestovní ruch představuje cestovní ruch nenarušující prostředí dané destinace z pohledu dlouhodobého hlediska. Na konci minulého století byl přijat koncept udržitelného rozvoje, jehož cílem je zachování zdrojů pro dlouhodobé využívání. Podobný cíl má i koncept udržitelného cestovního ruchu, jehož cílem je zachovat turistické destinace i pro budoucí generace. Udržitelný cestovní ruch se snaží zvyšovat kvalitu života místního obyvatelstva v dané zemi.

Výběr tématu reflektuje zájem autorky o cestovní ruch a jeho snahu o udržitelnější způsob cestování. Bakalářská práce se poté zaměřuje na udržitelný turismus Filipín. Součástí mé bakalářské práce je vymezení konceptu udržitelnosti a udržitelného cestovního ruchu. Dále se zaměřuji na cestovní ruch na Filipínách a také postupnou implementaci rozvoje udržitelného cestovního ruchu. Poslední část tvoří případová studie na ostrov Boracay, kdy v důsledku nekontrolovatelného a nadměrného turismu došlo k šestiměsíční uzávěře ostrova a jeho následné rehabilitaci.

Cíle a metody

Předmětem bakalářské práce je problematika udržitelného cestovního ruchu. Práce se zaměřuje na objasnění konceptu udržitelného cestovního ruchu. Bakalářská práce také zkoumá výzvy, se kterými se udržitelný cestovní ruch musí vypořádat. Druhá část práce se poté zaměří na Filipíny a jejich snahu o rozvoj udržitelnějšího cestovního ruchu. Bude zde také popsána šestiměsíční uzávěra ostrova Boracay

Primárním cílem bakalářské práce je seznámení se s konceptem udržitelného cestovního ruchu. V práci se pokusím identifikovat udržitelný cestovní ruch a jeho výzvy, kterým musí čelit.

Sekundárním cílem bude identifikovat postoj Filipín k cestovnímu ruchu a rozvoji udržitelného cestovního ruchu. Také se pokusím přiblížit okolnosti ohledně šestiměsíční uzávěry ostrova Boracay v roce 2018.

Autorka si klade několik výzkumných otázek. Hlavními otázkami, na které bude tato práce odpovídat, jsou: *Co je udržitelný cestovní ruch? Jakým výzvám musí tento koncept čelit? Jak je definován cestovní ruch? Jaký je postoj Filipín k udržitelnému cestovnímu ruchu? Čím byla zapříčiněna uzávěra na ostrově Boracay v roce 2018? Abychom mohli odpovědět na tyto otázky, zvolili jsme si dílčí otázky, které nám pomohou k důkladnější orientaci v dané problematice. Jsou to: Jaký byl vývoj cestovního ruchu? Existují nějaké dimenze udržitelného cestovního ruchu? Jaké organizace (mezinárodní i regionální) se podílejí na rozvoji cestovního ruchu?*

Samotný text práce bude rozdělen do dvou částí. V první části bude popsání konceptu udržitelného cestovního ruchu, jeho následná definice a popsání výzev, kterým musí čelit. Také zde bude popsán cestovní ruch se zaměřením na instituce, které se na něm podílí. Druhá část práce se bude následně zaměřovat na Filipíny, jejich postoj k cestovnímu ruchu i snahy o rozvoj udržitelného cestovního ruchu. V závěru práce bude popsána uzávěra ostrova Boracay zapříčiněná nekontrolovatelným a neregulovatelným turismem.

1 Udržitelný cestovní ruch

První kapitola se bude zabývat vypořádáním se s problematikou pojmu *udržitelný cestovní ruch*, vysvětlení jeho definice, původu a způsobu, jakým je ho možné dosáhnout. Paradigma udržitelného cestovního ruchu se vyvinulo a stále vyvíjí jako důsledek vnitřního a vnějšího rozvoje odvětví cestovního ruchu v posledních 50-ti letech. Aby bylo možné lépe pochopit koncept udržitelného cestovního ruchu, je nutné si nejprve definovat pojem *udržitelný rozvoj*, který s fenoménem udržitelného cestovního ruchu úzce souvisí. Termín udržitelný rozvoj definovala v 80. letech minulého století *Světová komise OSN pro životní prostředí a rozvoj* jako: „...rozvoj, který uspokojuje potřeby současnosti, aniž by ohrozil schopnost budoucích generací upokojovat své vlastní potřeby.“ (Weaver, 2006) Další definice zní takto: „*Udržitelný rozvoj je komplexní koncept zahrnující mnoho oborů a obsahuje jak filozofický základ, tak i pragmatický přístup. Oslovuje širokou škálu zájmů od národů přes korporace až po zainteresované strany, jelikož spojuje ekonomický rozvoj a ochranu životního prostředí do jednotného systému.*“ (Schmandt, Ward, 2000) Udržitelný rozvoj v podstatě prosazuje rozumné užívání a zachování zdrojů tak, aby byla zachována jejich dlouhodobá konkurenceschopnost.

Cestovní ruch jako takový se mohutně rozvinul s koncem 2. světové války.¹ Avšak termín udržitelný cestovní ruch se mezi akademiky a odporníky poprvé objevuje až na počátku 90. let 20. století (Weaver, 2006). Existuje velké množství definic udržitelného cestovního ruchu. Anukrati Sharma v roce 2019 definovala udržitelný turismus jako: „...*schopnost turistických destinací být citlivé na budoucí vývoj a chránit se před nepříznivými vlivy tohoto rozvoje.*“ (Anukrati, 2019) Na základě závěrů zprávy *Světové komise OSN pro životní prostředí a rozvoj* z roku 1987, byl udržitelný turismus definován jako: „*Udržitelný rozvoj cestovního ruchu splňuje potřeby současných turistů a hostitelských regionů a zároveň chrání a zvyšuje příležitosti pro budoucnost. Předpokládá se, že povede k řízení všech zdrojů takovým způsobem, aby mohly být naplněny sociální, estetické a ekonomické potřeby při zachování kulturní integrity.*“ (Alampay, 2005) Udržitelný turismus lze považovat za aplikaci myšlenky udržitelného rozvoje na odvětví cestovního ruchu. Ačkoli je možné na udržitelný cestovní ruch

¹ S koncem 2. světové války došlo k rozšíření cestovního ruchu v důsledku změny společenského klimatu a touhy lidí cestovat, jelikož nastalo více času na soukromý život.

pohlížet jako na formu udržitelného rozvoje i prostředek k jeho dosažení, neexistuje mezi těmito dvěma termíny přímý vztah.

Z těchto definic vyplývá, že cílem udržitelného turismu je udržení kvality životního prostředí, zvýšení kvality života v turistických regionech či zajištění kvalitního zážitku návštěvníků destinací. (Anukrati, 2019) Zásadní otázky týkající se udržitelného cestovního ruchu jsou otázky sociální a environmentální. Některé druhy cestovního ruchu² jsou přímo spojeny s konceptem udržitelnosti a objevily se jako jeho důsledek. Mnoho typů cestovního ruchu lze udržet s rozvojem a převahou udržitelného turismu. Na druhé straně, udržitelný cestovní ruch položil základ pro vznik a rozvoj několika druhů cestovního ruchu, například kulturní turistika, ekoturistika či golfová turistika.

1.1 Historie udržitelného cestovního ruchu

Expanze světového cestovního průmyslu nastala po 2. světové válce a patří mezi důležité jevy tohoto období. Statistiky mezinárodního cestovního ruchu, sestavované *Světovou organizací cestovního ruchu* (UNWTO), podléhají pravidelným revizím a neustále se vyvíjí a proměňují. Tyto statistiky ukazují 30násobný nárůst mezinárodních pobytových turistů (stayover tourist)³ mezi lety 1950 až 2004. (Weaver, 2006) Mezinárodní cestovní ruch se v roce 1950 stal jedním z nejrychleji se rozvíjejících ekonomických odvětví v druhé polovině 20. století. I když v určitých destinacích dochází k výkyvům návštěvnosti, celosvětový význam turismu nepřetržitě roste.

Odborné studie zabývající se problematikou cestovního ruchu publikované mezi lety 1990 až 2000 se převážně zaměřují na ochranu životního prostředí, ekoturistiku a udržitelný rozvoj cestovního ruchu. V roce 1992 byla na konferenci v Rio de Janeiru přijata *Agenda 21*, která ovlivnila vznik rozvoje udržitelného cestovního ruchu po celém světě. (Roblek, 2021) Na světovém summitu o udržitelném rozvoji v roce 2002 konajícím se v Johannesburgu byla *Agenda 21* potvrzena v *Programu pro další implementaci Agendy 21* a závazků přijatých k principům Ria (Von Frantzius, 2004).

² Udržitelný cestovní ruch se dělí na: ekologický turismus, ekoturismus (green tourism) nebo vesnický turismus.

³ Stayover tourist jsou turisté, kteří zůstávají v destinaci mimo zemi svého obvyklého pobytu alespoň jednu noc, ale méně než jeden rok. (Weaver, 2006, str. 2)

Agenda 21 je komplexní akční plán, který má být přijat globálně, na národní a místní úrovni organizován systémem OSN, vládami a hlavními organizacemi v každé oblasti, ve které má člověk vliv na životní prostředí. (UN, 1992) *Agenda 21, Deklarace z Ria o životním prostředí a rozvoji* a *Prohlášení o zásadách udržitelného hospodaření v lesích* byly společně přijaty více než 178 vládami na *Konferenci OSN o životním prostředí a rozvoji* (UNCED). Konference se konala od 3. do 14. července 1992 v Rio de Janeiru v Brazílii. (UN, 1992) Na konci roku 1992 byla také vytvořena *Komise pro udržitelný rozvoj* (CSD). Cílem této komise bylo zajistit sledování UNCED, monitorovat a podávat zprávy o provádění dohod na všech úrovních – místní, národní, regionální a mezinárodní. Plná implementace *Agendy 21, Programu pro další implementace Agendy 21* a *Závazky k zásadám z Ria* byly později znovu potvrzeny na *Světovém summitu o udržitelném rozvoji* (WSSD). Tento summit se konal od 26. srpna do 4. září 2002 v Johannesburgu v Jižní Africe. (UN, 1992)

Články publikované mezi lety 2011–2015 se zaměřují na cestovní ruch jako na hlavního ovlivňovatele životního prostředí a na jeho roli v nepřímém přispění ke zhoršování životního prostředí. Především je to dáno nárůstem počtu turistických cest, jež se staly v posledních letech dostupnějšími (nižší ceny letenek, dostupnost informací), určitou mírou poškozují životní prostředí a zároveň snižují možnosti udržitelného rozvoje cestovního ruchu v dlouhodobém měřítku. (Roblek, 2021) Jestliže bychom chtěli zabránit negativním trendům, musíme podporovat aktivity a služby mající nízký dopad na životní prostředí (Juvan, Dolnicar, 2014). Carlisle a Kunc 2013, ve své studii uvádí, že je nutné se zaměřit na ekoturistiku či rozvoj cestovního ruchu na venkově, včetně podpory agroturistiky nebo vinařské turistiky.

V roce 2015 byla vydána OSN *Agenda 2030* pro udržitelný rozvoj, která vyzývá k realizaci 17ti cílů udržitelného rozvoje (SDGs). Tato agenda se stala důležitou pro další rozvoj cestovního ruchu, jelikož v mnoha zemích světa je tento sektor ekonomiky tím nejdůležitějším.

Mezi 17 cíli, ke kterým *Agenda 2030* vyzývá, jsou například: (SDGs, 2023) **cíl 3: Zdraví a kvalitní život** (zajistit zdravý život a podporovat pohodu pro všechny), **cíl 6: Pitná voda, kanalizace** (zajistit dostupnost a udržitelné řízení vody a hygieny pro všechny), **cíl 7: Dostupné a čisté energie** (zajistit přístup k dostupné, spolehlivé, udržitelné a moderní energii), **cíl 13: Klimatická opatření** (přijmout naléhavá opatření v boji proti změně klimatu a jejím

dopadům) a nebo **cíl 17: Partnerství ke splnění cílů** (posílit prostředky implementace a udržovat globální partnerství pro udržitelný rozvoj).

Od roku 2003 generoval cestovní ruch celosvětově přibližně 67 milionu pracovních míst a přispěl 3,7 % ke globálnímu hrubému domácímu produktu (HDP), jak uvádí *Světová rada cestování a cestovního ruchu* (WTTC). (Weaver, 2006) Cestovní ruch má rostoucí tendence, nicméně v minulosti se několikrát stalo, že došlo k jeho stagnaci či dokonce úpadku. Jedním z těchto okamžiků byl počátek 80. let 20. století, kdy globální ekonomické recese měla za následek stagnaci turismu v tomto období. K největšímu poklesu cestovního ruchu však došlo v druhé polovině roku 2001. Příčinou tohoto úpadku byly teroristické útoky z 11. září 2001 na území USA⁴. Cestovní ruch se z této negativní zkušenosti vzpamatoval velmi rychle. O jeho odolnosti svědčí jeho následný růst v roce 2002, a to o 2,7 %. (WTO, 2003a)

Významný dopad na mezinárodní turismus měla globální hospodářská krize mezi lety 2008–2009. Mezinárodní turistické cesty klesly o 4 % a příjmy z cestovního ruchu klesly o 6 %. (ILO & UNWTO, 2011) V roce 2009 byl pokles cestovního ruchu pocíťován celosvětově, ale ještě více zasáhl destinace závislé na evropských či amerických turistech. Sektor cestovního ruchu se silně vzpamatoval v roce 2010, čímž prokázal určitou odolnost poptávky po mezinárodním turismu. (ILO & UNWTO, 2011)

Možná nejtěžší zkouškou prošel cestovní ruch v období pandemie nemoci COVID-19. S izolací populace od března roku 2020 (v Evropě) a uzavřením mezinárodních hranic v mnoha zemích se poptávka po ubytovacích zařízeních a cestovním ruchu v období mezi dubnem a červnem 2020 přiblížila k nulové hranici. (Duro, Perez-Laborda, Turrion-prats, Fernández-Fernández, 2021) Niewiadomsky (2020) tvrdí, že tím započal proces deglobalizace⁵. V důsledku omezování cest po celém světě a preventivním opatřením, došlo v květnu 2020 k 98 % poklesu turistických cest. (Abbas, Mubeen, Iorember, Raza, Mamirkulova, 2021)

⁴ Teroristické útoky z 11. září 2001 byly čtyři koordinované sebevražedné útoky spáchané islamistickou sítí Al-Kaida proti USA. Celkem devatenáct teroristů uneslo čtyři dopravní letadla. Prvními dvěma cíli byly tzv. Dvojčata (Světové obchodní centrum). Třetím cílem byl Pentagon, ústředí armády Spojených států. Čtvrté letadlo mělo za cíl narazit do budovy federální vlády, není jasné zda-li se mělo jednat o Bílý dům či Kapitol. (Zeikow, Kojm, 2004)

⁵ Deglobalizaci je možné definovat jako „*pohyb směrem k méně propojenému světu, charakterizovanému silnými národními státy, lokálními řešeními a hraničními kontrolami, spíše než globálními institucemi, smlouvami a volným pohybem.*“ (European Parliament, 2022)

Fáze vývoje

Prostorová expanze mezinárodního cestovního ruchu probíhala ve třech odlišných fázích. Na základě poznatků rozvoje turismu je možné tvrdit, že každé místo na povrchu Země lze považovat za turistickou destinaci.

První fáze probíhala mezi rozvinutými zeměmi a v rámci nich. V důsledku rychlého zvýšení diskrečních příjmů⁶ a času po 2. světové válce vedlo v Evropě, Severní Americe a Austrálii k nárůstům turistické aktivity v rámci těchto zemí. Později se k nim připojily i země tzv. Asijských tygrů⁷. (Weaver, 2006) V roce 2003 tvořil cestovní ruch napříč těmito zeměmi více než 70 % celkového mezinárodního turismu, což představuje přibližně 500 milionů turistických cest. (WTO, 2003a)

Druhá fáze nabyla na síle během 60. let minulého století, kdy turisté z více rozvinutých zemí začali cestovat do méně rozvinutých zemí. Rozvojové země, jako například Barbados, Maledivy či Kypr, se rychle staly ekonomicky závislé na cestovním ruchu. Na počátku 21. století se značná část cestovního ruchu skládala z cestujících z rozvinutých zemí do méně rozvinutých zemí, a to především v rámci rekreačních oblastí. (Weaver, 2006)

Poslední fáze byla mezi a uvnitř rozvojových zemí a také do rozvinutých zemí. Tato etapa byla výsledkem vzniku významné střední třídy v méně rozvinutých zemích a zahrnovala cestování v rámci nich. Nejdratičtější příkladem tohoto jevu je Čína, kde se počet odchozích čínských turistů zvýšil z 620 tisíc v roce 1990 na 9,2 miliony v roce 1999. (Weaver a Lawton, 2006)

⁶ Diskreční příjem je částka příjmu, kterou musí domácnosti nebo jednotlivci investovat, ušetřit nebo utratit po daních a potřebách, jako jsou hypotéky, nájemné, studentské půjčky apod... (Nickolas, 2022)

⁷ Pojem Asijské tygří se v minulosti začal používat jako označení pro čtyři nově industrializované státy s rychlým hospodářským růstem. Řadí se do nich Hongkong, Jižní Korea, Singapur, Tchaj-wan. Tyto čtyři ekonomiky zažily rychlou industrializaci a bleskový rozvoj. Ekonomika těchto států vzrostla mezi 60. a 90. lety minulého století o více než 70 %. (Donnelly, 2022)

2 Výzvy udržitelného cestovního ruchu

Cílem této kapitoly bude identifikovat výzvy, kterým musí čelit udržitelný cestovní ruch. Koncept udržitelného cestovního ruchu představuje filozofický základ a pozitivní veřejný obraz, kdy je možné na jeho základech podporovat rozvoj, a to především v částech světa, kde by se na „běžný“ cestovní ruch mohlo nahlížet negativně.

Jak už bylo řečeno, paradigma udržitelnosti bylo definováno v 80. letech minulého století jako: „...*uspokojování potřeb současné generace, aniž by byla ohrožena schopnost budoucích generací uspokojovat jejich potřeby.*“ (Weaver, 2006) Higgins-Desbiolles (2018) tvrdí, že termín „udržitelný“ zahrnuje určité limity, zatímco pojem „rozvoj“ zdůrazňuje lidské využití k uspokojení potřeb. Tyto rozdíly mohou naznačovat určitý protiklad či nejednoznačné spojení těchto dvou termínů.

Důsledkem toho mohou vznikat určité otázky, mezi které můžeme zařadit způsob měření udržitelného cestovního ruchu, určitou otázku mezigeneračních dopadů a jak tyto dopady hodnotit nebo jaký je přesný popis termínu životního prostředí? (McMinn, 1997) Jednou z výzev udržitelného cestovního ruchu je vidět ho v širší souvislosti a zajistit, aby se zkoumal i v kontextu místních komunit a zároveň i z globální perspektivy. (McMinn, 1997)

Dle OECD (2018) bude trvalý rozvoj odvětví cestovního ruchu záviset na jeho schopnosti adaptace na nově vznikající trendy (sociální, ekonomické nebo technologické). Aby mohl být plně využit potenciál cestovního ruchu jako motoru udržitelného a inkluzivního růstu, vyžaduje správně nastavené politiky, integrované strategie či meziresortní mechanismy. (Costa, Ribeiro, 2019) V posledních desetiletích můžeme být svědky zvyšujícího se uznání role, kterou hraje cestovní ruch. Ať už je to role rozvoje země, propagace a řízení destinace či podpora regionálních nebo místních organizací. (Costa, Ribeiro, 2019)

2.1 Únosná kapacita destinace

První výzvou, o které bych ráda hovořila, je únosná kapacita jako měřítko udržitelného cestovního ruchu. V tomto případě se budeme bavit o užitečnosti z hlediska měření, zda daný projekt splňuje kritéria udržitelného cestovního ruchu. Téma únosnosti dostal do popředí Krippendorf (1993), který říká: „*Hodně jsme mluvili o udržitelném cestovním ruchu a snažili*

jsme se ho definovat, ale moc jsme toho nedosáhli. Pokud chceme ukázat čeho bylo dosaženo, měli bychom být schopni změřit to, a ne o tom pouze mluvit.“ Únosnost destinací může být zkoumána z hlediska sociálního prostředí, kulturního prostředí nebo životního prostředí a může být stanovena úroveň využití⁸. (McMinn, 1997)

Jedním z klíčových problémů při posuzování únosnosti je stanovení specifických ukazatelů tak, aby bylo možné provést co nejpřesnější měření a následně stanovit limit únosnosti destinace. (McMinn, 1997) Mnoho prvků je možné měřit s vysokým stupněm přesnosti. Některé prvky, zvláště prvky, které nejsou spojeny se sociálním prostředím, je velice těžké změřit. (McMinn, 1997) Také každá turistická destinace má své specifické vlastnosti, s vlastní hranicí únosnosti a subjektivními kritérii. Měření únosné kapacity se nevztahuje pouze na neurčité a nejasné území, ale problém je umocněn mnoha rozdílnými faktory v kterémkoliv místě, například filozofickými či etickými problémy nebo také jak jsou stanoveny kvantitativní hranice a jaká osoba dělá konečné rozhodnutí. (McMinn, 1997)

2.2 Mezigenerační aspekt udržitelného cestovního ruchu

Další významnou výzvou při posuzování, jestli je daný projekt udržitelný či nikoli, je určení dopadů pro budoucí generace. Jestliže budeme navrhovaný projekt realizovat, neohrozíme schopnost další generace uspokojit její vlastní potřeby? (McMinn, 1997) Backerman (1992) říká: „...*bez znalosti budoucích preferenčních vzorců a technologických možností je nemožné určit, jaké substitute by umožnily stejnou úroveň blahobytu.*“ Tato výzva se nezaměřuje pouze na otázku, jak mají být uspokojeny potřeby budoucí generace, ale na pragmatičtější problém, kterým je otázka, co bude budoucí generace vyžadovat a jak toho následně dosáhnout. (McMinn, 1997)

Jestliže existuje jednoduchá volba při umístění hotelu, kdy v jednom případě dojde ke zničení historické památky a v dalším to nebude mít významný dopad, je řešení zcela jasné. Jak se ale zachováme při rozhodování mezi zachováním historické památky a zvláštním porostem stromů. Který z těchto dvou prvků bude důležitější pro ještě nenarozenou generaci? (McMinn, 1997) To, co my v současnosti považujeme za důležité, může být pro budoucí generaci

⁸ Při překročení této hranice může docházet k degradaci životního prostředí či zhoršení podmínek života místních. (McMinn, 1997)

bezvýznamné. Veškeré pokusy o vytvoření rozvoje udržitelného cestovního ruchu, vyhovujícímu jak současné generaci, tak i té budoucí, je velkou výzvou. (McMinn, 1997) Měření dlouhodobých následků pro budoucí generace je nemožné, ale měli bychom se aspoň pokusit odhadnout následky dopadů na nejbližší generaci.

2.3 Cestovní ruch jako průmysl

Cestovní ruch je průmysl, stejně tak jako stavebnictví nebo automobilový průmysl. Pro určité komunity je zdrojem příjmů, pro druhé může představovat budoucí ekologický problém. Jestliže určitá komunita se na cestovní ruch dívá z pohledu „dalšího“ odvětví, nemusí být rozvoj cestovního ruchu nebo udržitelný cestovní ruch cílem komunity. (McMinn, 1997) A to i v případě, že cestovní ruch je důležitým prostředkem poskytování ekonomických výhod v dané komunitě. Pro část komunity, která se dívá na cestovní ruch jako na průmysl, může namítat, že udržitelnost by byla pěkná, ale je až na druhém místě za průmyslem. (McMinn, 1997) Druhá část komunity může naopak vnímat turismus jako přechodnou, ale nezbytnou fázi po sobě jdoucích ekonomických operací. (McMinn, 1997)

Převážná část argumentů vyslovených proti cestovnímu ruchu, a v určitém slova smyslu i proti udržitelnému cestovnímu ruchu, souvisí s dopady zapříčiněných vnějšími silami na komunitu. (McMinn, 1997) Jako příklad si můžeme představit hotel, postavený zahraniční firmou, který má za následek erozi pláže nebo únik odpadních vod znečišťující místní vody. (McMinn, 1997) Jestliže je cestovní ruch chápán pouze jako jiná či další forma rozvoje země, úroveň udržitelnosti se bude lišit z pohledu znečišťovatele životního prostředí, místního člověka či kohokoli jiného.

3 Jafari platform model

V článku pro *Tourism Management* z roku 1987 Jafar Jafari nastínil model cestovního ruchu stávajícího se ze šesti integrovaných složek: korporace, emancipace, animace, repatriace, začlenění a vynechání. Model Jafaryho zkoumá, pomocí analogie odrazového můstku, proces ponoření odehrávajícího se při cestování od obyčejného k neobyčejnému. (Hall, Gray, Downey, Sheringham, Jones, Power, Truong, 2016) Jafari (1987) říká, že: „...*turistika je projevem života, životním nadhledem a oslavou života. Přesto je to opomíjená dimenze života.*“ Model má nejen usnadnit pochopení samotného turistu, ale také má vést k rozvoji rozšířeného modelu cestovního ruchu jako fenoménu. (Jafari 1987) V tomto důsledku jsem se model rozhodla zmínit ve své práci.

Profesor Jafar Jafari⁹ je jedním z nejznámějších odborníků a teoretiků cestovního ruchu a hotelového průmyslu na světě. V roce 2006 obdržel jako první Íránec cenu *UNWTO Ulysses Award* jako uznání za jeho úsilí. V současnosti se věnuje, kromě učení na univerzitách, také práci jako konzultant pro několik mezinárodních organizací včetně UNWTO. (Professor Jafari Tourism Foundation, 2022)

Jafari platform model poskytuje užitečný rámec pro pochopení vzniku a rozvoje cestovního ruchu až do fáze uvědomění si jeho udržitelnosti. Model tvrdí, že rozvoj mezinárodního turistického sektoru po 1. světové válce byl ovlivněn a popsán sekvenčním výskytem čtyř platform – advokacie, ochrana, přizpůsobivost a znalost. (Weaver, 2006) Platformy se sice vztahují na celý cestovní ruch, ale také poskytují rámec pro správné pochopení vzniku a rozvoje udržitelného turismu. Každá platforma byla vyvinuta v kontextu své vlastní doby a kontextu minulosti. Jafari (2001) zdůrazňuje, že všechny čtyři platformy spolu koexistují v rámci současného globálního turistického sektoru.

3.1 Advokační platforma¹⁰ (1950–1960)

⁹ Jafari získal bakalářský titul na *University of Isfahan* nacházející se v Íránu. Ve 23 letech se rozhodl emigrovat do USA, kde pokračoval v magisterském titulu na *Cornell University* a doktorát na *University of Minnesota*. (Professor Jafari Tourism Foundation, 2022)

¹⁰ Advokační platforma = Advocacy platform

Tato platforma se jako první vyskytla už v poválečném období a souvisí s rostoucí touhou střední třídy cestovat. Vyznačuje se silnou podporou cestovního ruchu, jelikož má pozitivní náhled na turismus a zdůrazňuje jeho ekonomické, sociokulturní a environmentální výhody. Charakteristickým rysem odborné literatury zabývající se advokační platformou je nekritický přístup, který pohlíží na cestovní ruch jako na všelék. Zastánci této platformy podporují názor, že pokud málo cestovního ruchu je dobrá věc, pak více cestovního ruchu musí být ještě lepší. (Weaver, 2006)

Ekonomické výhody

Mezi ekonomické argumenty vztahující se k této platformě patří vytváření přímých výnosů, ale také značné nepřímé výnosy realizované prostřednictvím následné dynamiky multiplikačního efektu. A to v důsledku, že ostatní místní ekonomická odvětví (např. zemědělství) reagují na poptávku cestovního ruchu po rozsáhlé řadě přidružených produktů a služeb. (Weaver, 2006) Tento efekt se argumentuje na s ohledem na zaměstnanost, kde by průmysl cestovního ruchu poskytoval velké množství přímých či nepřímých pracovních pozic vhodných především pro nekvalifikovanou pracovní sílu. (Weaver, 2006)

Jafaryho model považuje cestovní ruch jako stimul ekonomického rozvoje v periferních regionech, zažívajících stagnaci nebo úpadek v primárním sektoru. (Weaver, 2006) Občas také těmto oblastem chybí potenciál přizpůsobit se rozsáhlé industrializaci. V kontextu teorie modernizace¹¹ slouží cestovní ruch jako hnací aktivita v rámci vybraných pólů růstu ke stimulaci ekonomického růstu a následnému *trickle-down* efektu.¹²

Sociokulturní a environmentální výhody

Sociální a kulturní přínosy posilují ekonomické argumenty dominující této platformě. Jednou z mnoha myšlenek je ta, že turismus posiluje kulturní porozumění prostřednictvím kontaktu mezi hostitelem a hostem (D'Amore, 1988). Cestovní ruch také poskytuje podnět k zachování jedinečných kulturních, environmentálních a historických památek destinace.

¹¹ Modernizační teorie je tržně orientovaná rozvojová teorie, podle níž se nízkopříjmové státy mohou ekonomicky rozvíjet pouze v případě, že se vzdají svých tradičních zvyků a přejmou moderní ekonomické instituce, technologie a kulturní hodnoty, zdůrazňující spořivost a produktivní investování. (Lewellen, 1995)

¹² Teorie trickle-down uvádí, že daňové úlevy a výhody pro korporace a bohaté se dostanou i pro všechny ostatní, tzv. „prokapou“ od nejbohatších k nejhudším. (Kenton, 2022)

Někdy je dokonce možné použít část příjmů na účely údržby či průběžných oprav. (Weaver, 2006)

3.2 Ochranná platforma¹³ (1970)

Oproti advokační platformě identifikuje potenciálně negativní dopady turismu. Ke vzniku této platformy přispělo několik varovných okolností. Tyto faktory ukazovaly, že neregulovaný cestovní ruch může vyvrcholit nepříjemně vysokými sociokulturními, environmentálními či ekonomickými problémy pro místní obyvatelstvo. (Weaver, 2006) Tato platforma vnímá cestovní ruch jako potenciální nebezpečí pro hostitelské komunity, ohrožení místní kultury a ztrátu ekonomických výhod.

Hlavním faktorem pro vznik této platformy bylo zvýšení rozvoje cestovního ruchu v mnoha oblastech, zejména v méně rozvinutých zemích, kde se negativní dopady turismu stávaly patrnějšími. (Weaver, 2006) Teorie závislosti¹⁴ a jiné neomarxistické teorie poskytly vhodný rámec, v němž by mohly být tyto negativní dopady a obecně systém mezinárodního cestovního ruchu uvedeny do kontextu. Dalším faktorem byl vznik ekologických hnutí a jejich popularizace prostřednictvím různých děl. Budowski (1976) tvrdí, že vztah mezi cestovním ruchem a přírodním prostředím byl většinou vztahem neutrálního soužití, které směřovalo ke konfliktu, protože cestovní ruch se nadále nahodile rozšiřoval do poměrně nedotčených oblastí.

V ochranné platformě se také zmiňuje tzv. *Model životního cyklu destinace*¹⁵. Tento model lze považovat za vyvrcholení platformy. (Butler, 1980)

Ani model ani ochranná platforma nejsou ze své podstaty vůči cestovnímu ruchu nepřátelské. Pouze tvrdí, že neregulovaný cestovní ruch v sobě zahrnuje zárodky své vlastní

¹³ Ochranná platforma = Cautionary platform

¹⁴ Teorie závislosti odkazuje na myšlenku, že bývalé koloniální mocnosti si udržují bohatství na úkor zchudlých bývalých kolonií kvůli širokým dopadům kolonialismu v Africe, Asii a Latinské Americe. Zdroje jsou získávány z „periferních“ nerozvinutých bývalých kolonií do „jádrových“ bohatých, vyspělých států.

¹⁵ Model životního cyklu destinace se snaží odpovědět na objasnění konkrétních destinačního vývoje a jeho příčin, při zohlednění působení běžných civilizačních procesů. (Vystoupil, Holešinská, Šauer, 2007)

destrukce (Weaver, 2006). Aby nedocházelo ke zhoršení, je nezbytná vysoká míra zásahu veřejného sektoru.

Ekonomické náklady

V místech, kde předchází platforma vychvaluje vytváření značných přímých příjmů, zastánci této platformy varují před zrychlujícími se marketingovými či administrativními náklady, které tyto příjmy narušují. (Weaver, 2006) Zaměstnání v cestovním ruchu je navíc odsuzováno kvůli nízkým mzdám, práci na částečný úvazek nebo zbavení zaměstnanců jejich výhod.

I když v globálním měřítku existuje určitý dlouhodobý vzorec trvalého růstu, jednotlivé destinace čelí nepředvídatelným a potenciálně zničujícím vlivům v důsledku konkurence ostatních turistických míst. Sezónní charakter má navíc sklon k vytváření pravidelných cyklů „období sucha“, které vyvolávají nedostatečné či nadměrné kapacity (Weaver, 2006). V konečném výsledku tyto faktory přispívají ke snížení efektivity cestovního ruchu jako činitele ekonomického rozvoje v periferních regionech.

Sociokulturní a environmentální náklady

V sociokulturní sféře zastánci této platformy tvrdí, že cestovní ruch spíše podporuje nedorozumění a konflikt než harmonii. Pravděpodobnost konfliktu může zvýšit frustraci z přetížení či přesměrování služeb a zdrojů k turistům. (Weaver, 2006) Vyšší turistická aktivita může být někdy spojována se zvyšující se kriminalitou v dané destinace, jelikož turista je pro zločince atraktivním cílem.

Přírodní prostředí, pláže, lesy nebo jezera se stávají přetíženými a znečištěnými v důsledku tlaku vyplývajícího z výstavby související s cestovním ruchem. (Budowski, 1976) S potřebou zajistit bydlení a služby pro zaměstnance cestovního ruchu je často spojována nepřímá výstavba a odpad.

Advokační platforma	Ochranná platforma
<ul style="list-style-type: none"> • Generuje přímé příjmy 	<ul style="list-style-type: none"> • Přímé příjmy podmíněné sezónností a náklady (marketing, administrativa, veřejná infrastruktura, pobídky)
<ul style="list-style-type: none"> • Generuje nepřímé příjmy (multiplikační efekt, propojení s jinými sektory) 	<ul style="list-style-type: none"> • Úniky způsobené importem zboží a služeb, a repatriací zisku
<ul style="list-style-type: none"> • Vytváří pracovní pozice (náročná na práci, nekvalifikovaná) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nízká mzda pro zaměstnance, sezónní práce na částečný úvazek, nízké benefity
<ul style="list-style-type: none"> • Stimuluje regionální rozvoj 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne nutně nejlepší alternativa (vidí problémy)
<ul style="list-style-type: none"> • Silný globální výkon 	<ul style="list-style-type: none"> • Výkon kolísá na národní a lokální úrovni (globální křivku nelze extrapolovat na lokální úroveň)

<ul style="list-style-type: none"> • Podporuje mezikulturní porozumění 	<ul style="list-style-type: none"> • Podporuje mezikulturní konflikty kvůli rozdílům nebo přetížení
<ul style="list-style-type: none"> • Poskytuje podněty k zachování kultury a přírodního prostředí 	<ul style="list-style-type: none"> • Kultura je zmodifikována, kriminalita je stimulována a životní prostředí je degradováno rozvojovými a turistickými aktivitami, stejně jako vyvolanými efekty

Tab. 1: Rozdíl mezi advokační a ochrannou platformou. (Weaver, 2006, str. 5)

3.3 Adaptativní platforma¹⁶ (1980)

Adaptativní platforma zastává názor, že cestovní ruch se přizpůsobil jedinečným sociokulturním i environmetálním okolnostem dané destinace nebo komunity. K popisu této adaptace bylo použito několik termínů, z nichž nejznámější se stal termín *alternativní cestovní ruch*. (Weaver, 2006) Zelenka a Pásková (2012) definovali alternativní cestovní ruch jako: „...malé skupiny lidí nebo jednotlivců, respektující životní styl, zvyklosti místních komunit, potřeby a její životní styl.“

Jedním z typů alternativního cestovního ruchu se stal ekoturismus. Tento pojem se poprvé objevil v polovině 80. let minulého století. Ekoturismus klade důraz na atrakce založené na přírodním prostředí. (Weaver, 2006) Ekoturismus je druh cestovního ruchu, který je založen na specifickém zájmu o přírodní historii regionu. (Fennell, 2009, str. 372) Koncept ekoturismus vzešel z publikací o ekologickém rozvoji a udržitelném rozvoji ze 70. a 80. let a vyvolal určitý zájem a kontroverze. Jedná se o alternativu k paradigmatu masové turistiky.

3.4 Platforma založená na znalostech¹⁷ (1990)

¹⁶ Adaptativní platforma – Adaptancy platform

¹⁷ Platforma založená na znalostech = Knowledge-based platform

Jafari (2001) ve své studii tvrdí, že poslední platforma, tj. platforma založená na znalostech, vznikla na základě několika faktorů. Jedním z nich byl fakt, že se cestovní ruch vyvinul v obrovský globální průmysl a že alternativní cestovní ruch není vhodnou formou pro mnoho turistických destinací, ve kterých dominuje masový cestovní ruch. (Weaver, 2006)

Také se ukázalo, že první dvě platformy, založené především na idealizaci cestovního ruchu, nabízejí omezený nebo zaujatý názor ke stále složitějšímu světovému sektoru cestovního ruchu. (Weaver, 2006) Rozhodnutí o tom, jaké způsoby cestovního ruchu jsou pro konkrétní destinace nejlepší, by mělo být založeno na důkladné vědecké analýze charakteru destinace a následné realizaci strategie plánování a řízení turismu destinace. Podle Jafariho (2001) je zapotřebí holistický či systematický přístup. Oba přístupy by měly používat přísné vědecké metody ke shromažďování poznatků důležitých pro správné hodnocení a řízení cestovního ruchu.

4 Dimenze udržitelného cestovního ruchu

Ve své výzkumné práci o udržitelnosti zkoumal Hasna (2012) udržitelný cestovní ruch ze tří hledisek, z nichž vychází i současný výzkum. Jedná se o tři hlavní kategorie udržitelného turismu, a to sociální, environmetální a ekonomická dimenze.

4.1 Sociální dimenze

Sociální dimenze udržitelného cestovního ruchu se zabývá přiměřeností vzdělávání a zdravotnických služeb k naplnění cíle uspokojování kulturních a duchovních potřeb lidí z hlediska jazyka, náboženství či rasové rovnosti. (Anukrati, 2019) Zaměstnavatelé, obyvatelé či místní by měli mít prospěch z rovných příležitostí, a měly by být brány v úvahu také zájmy regionu. Hasna tvrdí, že významným přispěvatelem k rozvoji blahobytu regionu jsou společné ekonomické zájmy místních lidí a podniků. V rámci navázaných bilaterální vztahů mezi místními podniky a obyvateli představují podniky cestovního ruchu (hotely, restaurace, aj.) jeden z nejdůležitějších sociálních aspektů udržitelnosti místních obyvatel, a to z hlediska lidských zdrojů.

Dalším aspektem tohoto rozměru je šíření společenských příležitostí pro využití turistů v destinacích. Se zvyšováním těchto příležitostí je zjištěno, že pozitivní vývoj preferencí nových turistů je dosahován s nárůstem úrovně regionálního rozvoje. Přední regiony preferované turistickými podniky jsou cílové oblasti obsahující kulturní vlivy které zde zůstaly po starověkých civilizacích. (Anukrati, 2019)

Cestovní ruch také hraje velmi důležitou roli v sociálním a kulturním dědictví země, a to především v oblastech vysoké kulturní a umělecké hodnoty. V tomto důsledku je nesmírně důležité přenášet nehmotné kulturní dědictví z generace na generaci a zabránit, aby nedocházelo ke znehodnocování těchto památek. I přesto, že je tradicí uzavřených společností předávat si svá dědictví dále, s rozvojem technologií a zvyšováním kvality života se mnoho lidí stěhuje z původních regionů, což má za následek vymizení některých tradic.

Dále by měl být kladen vysoký důraz na efektivní využívání přírodních a kulturních zdrojů. Významným prvkem v oblasti kultury je poskytování kulturní interakce. Faktory, jako je například vnímání cestovního ruchu mezi místními a připravenosti obyvatel na rozvoj

turismu, jsou nesmírně důležité z hlediska rozvoje cestovního ruchu a jeho udržitelnosti v regionu. (Anukrati, 2019)

4.2 Environmentální dimenze

Životní prostředí bylo v posledních letech rychle znečišťováno v důsledku nekontrolovatelného lidského chování. Turisty často přitahuje kvalita životního prostředí, a v tomto důsledku je důležité, aby kvalita a rozmanitost životního prostředí byly v turistických destinacích na dobré úrovni. (Anukrati, 2019) Nechráněné či nerozvinuté životní prostředí může mít negativní dopad pro všechny zúčastněné strany. Klíčovou roli v prevenci proti znečištění životního prostředí a turistických destinací hrají státní orgány a ekologické organizace.

Vysokou míru atraktivity mají oblasti, kde sídlí podniky cestovního ruchu a jsou také největším magnetem pro turisty. Většina těchto lokalit je budována bez ohledu na životní prostředí. Ochrana životního prostředí pro rozvoj cestovního ruchu znamená, že je potřeba odstoupit od udržitelného turismu, dojde-li k zničení či poškození zdrojů v důsledku turistického využívání přírodních zdrojů. Existuje spousta důvodů, proč vztah k životnímu prostředí nefunguje dobře. Jedním z důvodů jsou nedostatky v infrastruktuře. Nové destinace vznikají přesunem turistických destinací z měst a je nesmírně důležité, aby tato místa byla zbavena negativních dopadů znečištění na životní prostředí. (Anukrati, 2019) Na základě této skutečnosti je důležitým prvkem klasifikace odpadu. Zejména přínosy, které je možné získat recyklací. Jedním z možných řešení tohoto problému je například výroba elektrické energie, například z odpadů. V posledních několika letech je zisk energie získaný z odpadů považován za důležitý pro regionální energetiku tím, že zajišťuje neobnovitelné energie. (Anukrati, 2019)

Dalším významným ekologickým problémem je spotřeba energie. K realizaci udržitelného rozvoje je potřeba využívat zdroje, které nepoškozují životní prostředí. Vysoké úrovň, ať už je to z hlediska environmentálního či ekonomického, dosahuje množství energie spotřebované v hotelích či jiných rekreačních zařízeních. Existuje riziko, že lidstvo se v budoucnosti může potýkat s problémy v důsledku nadměrného využívání neobnovitelných zdrojů. K přechodu z neobnovitelných na obnovitelné zdroje lze využít například státní

kontrolu či sankce. Dalším možným řešením je omezení využívání energetických zdrojů, které mohou znečišťovat životní prostředí.

4.3 Ekonomická dimenze

Cestovní ruch je jedním z největších a nejrychleji se rozvíjejících ekonomických odvětví na světě. Kromě toho je také důležitou ekonomickou aktivitou států poskytující příjem a zdroj zaměstnanosti.

Obecně je ekonomická dimenze udržitelnosti definována jako: „...zajištění soběstačnosti nákladů podnikání bez překročení výše příjmu provozních nákladů“ (Anurkati, 2019). Z ekonomického hlediska je důležité, aby management nepocházel pouze ze sektoru cestovního ruchu, ale měl také znalost v oblasti udržitelného rozvoje a očekávání tohoto odvětví.

Rozvoj udržitelného cestovního ruchu zajišťuje a podporuje ekonomický, sociální a kulturní blahobyt společnosti, kde se cestovní ruch realizuje. Kromě ekonomického vývoje ku prospěchu cestovního ruchu, dochází také k určitým změnám a transformacím v rámci samotného odvětví. Ekonomický rozměr udržitelného cestovního ruchu začíná dobře naplánovaným provozem. Je důležité, aby byly správně nastaveny regionální preference dlouhodobých investic a zohledněno kulturní dědictví či rozvoj daného místa. (Anurkati, 2019) Významným faktorem při výstavbě dlouhodobých investic (hotely, restaurace, ...) je, že jsou stavby konstruovány způsobem zabraňujícím ztrátě hodnoty v budoucnosti. Proto by se všechny tyto investice měly považovat za dlouhodobé trendy z pohledu udržitelného cestovního ruchu.

5 Cestovní ruch

Jestliže přemýšlíme o cestovním ruchu, v mnoha případech nás jako první napadnou lidé cestující do různých destinací za účelem poznání kultury, odpočinku či návštěvy příbuzných. Následující kapitola se bude zabývat s pojmem cestovní ruch. Budou zde popsány důvody pro cestovní ruch, různá hlediska tvořící turistický průmysl a také definice cestovního ruchu.

Cestovní ruch neboli turismus se řadí mezi významné společensko-ekonomické fenomény, ať už z pohledu jednotlivce či společnosti. (Hesková, 2011) Stal se také neodmyslitelnou součástí moderní společnosti. UNWTO definuje cestovní ruch jako: „... *sociální, kulturní a ekonomický jev, který zahrnuje pohyb osob do zemí nebo míst mimo jejich obvyklé prostředí za osobními nebo profesionálními účely.*“ (UNWTO, 2023) Pokud se na cestovní ruch podíváme z pohledu globálního měřítka, řadí se mezi tři největší exportní odvětví spolu s automobilovým průmyslem a obchodem s ropou. (Hesková, 2011)

Mnozí odborníci spojují počátky cestovního ruchu s obdobím průmyslové revoluce jako následek tehdejších sociálních, kulturních a ekonomických podmínek. (Hesková, 2011) Ovšem začátek rozvoje moderního cestovního ruchu se nachází na přelomu 19. a 20. století, kdy došlo k formování cestovního ruchu ve vyspělých zemích jako odvětví společenské činnosti. (Hesková, 2011) V poválečném období se stal turismus jedním z měřítek životní úrovně, charakteristickým pro všechny vrstvy společnosti ve vyspělých státech. (Indrová, 2009)

Účast v cestovním ruchu se stává určitým rysem jednání daného člověka, kdy se v něm odrážejí potřeby, zájmy či cíle člověka. (Indrová, 2009) Cestovní ruch představuje největší pohyb lidí během roku. Hlavním motivem tak velkého pohybu a pobytu turistů je úmyslná změna prostředí, za cílem rekreace, poznáním nových míst či odpočinku. (Indrová, 2009)

5.1 Organizace cestovního ruchu

Existuje až tisíc jednotlivých institucí, které se zabývají cestovním ruchem. Následující podkapitola se bude zabývat organizacemi, jež zajišťují šíření, plánování, rozvoj a propagaci destinace. Všechny tyto funkce musí být vykonávány s vysokým stupněm propojení veřejného

a soukromého sektoru na všech úrovních hierarchie destinace¹⁸. (Goeldner, Ritchie, 2014) Země můžeme z geografického hlediska rozdělit na regiony, provincie či města nebo obce. Turistické organizace je také možné rozlišovat dle typu vlastnictví na státní nebo soukromé. (Goeldner, Ritchie, 2014) Cílem této podkapitoly je seznámení se s hlavními typy organizací a porozumět jejich vzájemným vztahům a činností.

5.1.1 Mezinárodní organizace

Jako první si představíme organizace zastupující jak soukromý, tak i veřejný sektor. Mezinárodní instituce poskytují morální i faktické vedení. Dále také koordinují nebo posilují efektivní činnost jiných organizací v turismu. (Goeldner, Ritchie, 2014) Mezi mezinárodní organizace můžeme řadit Světovou organizaci cestovního ruchu (UNWTO), Světovou radu pro cestování a cestovní ruch (WTTC) nebo Mezinárodní asociaci pro leteckou přepravu (IATA).

5.1.1.1 Světová organizace cestovního ruchu (United Nations World Tourism Organization)

Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO) je agentura spadající pod OSN. UNWTO je odpovědné za podporu odpovědného, udržitelného a univerzálně dostupného cestovního ruchu. (UNWTO, 2023) V současnosti je nejznámější mezinárodní organizací v oblasti cestovního ruchu. Propaguje cestovní ruch jako hnací sílu ekonomického růstu, inkluzivního rozvoje a udržitelnosti životního prostředí.

Mezinárodní organizace UNWTO má 160 členských zemí. (UNWTO, 2023) Nejvyšším orgánem této instituce je „Valné shromáždění“. Opatření k realizaci či doporučení Valného shromáždění jsou po konzultaci s generálním tajemníkem vydávána „Výkonnou radou“. (UNWTO, 2023) Sekretariát UNWTO nalezneme v hlavním městě Španělska – Madridu. (Goeldner, Ritchie, 2014) Sekretariát je veden generálním tajemníkem a je rozdělen do oddělení pokrývajících otázky týkající se udržitelnosti, vzdělávání či trendů cestovního ruchu.

5.1.2 Rozvojové organizace (státní i mezinárodní)

¹⁸ Hierarchie destinace vytyčuje geografickou klasifikaci a subklasifikaci světa. (Goeldner, Ritchie, 2014)

Hlavním problémem při rozvoji cestovního ruchu je pokaždé financování. I přesto jsou některé významné finanční organizace ochotny poskytnout pomoc ve formě rozvojových úvěrů. (Goeldner, Ritchie, 2014) Jedním z několika institucí, které tuto pomoc poskytují je Světová banka, Mezinárodní finanční korporace nebo Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (OECD).

5.1.2.1 Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (Organization for Economic Co-operation and Development)

Organizace pro ekonomickou a rozvojovou spolupráci mezinárodní organizace, pracují na vytváření lepších politik pro kvalitnější život. (OECD, 2023) Cílem OECD je vytváření politik, které podporují prosperitu, rovnost a blahobyt pro všechny. (OECD, 2023) Instituce byla založena na základě úmluvy podepsané v Paříži dne 14. prosince 1960. (Goeldner, Ritchie, 2014)

V současnosti má OECD 38 členů napříč Evropou, Severní a Jižní Amerikou a Asijsko-pacifickou oblastí. (OECD, 2023) Členské země jsou zastoupeny velvyslanci v Radě OECD. Organizace má také komisi pro cestovní ruch fungující jako směnné fórum pro monitorování strategií a strukturální rozvoj působící na rozvoj mezinárodního cestovního ruchu. (Goeldner, Ritchie, 2014)

5.1.3 Regionální mezinárodní organizace

Dalšími významnými organizacemi jsou mezinárodní organizace na regionální úrovni. Některé regiony světa si za cíl posílit svoji konkurenceschopnost ustavily speciální propagační či výzkumné instituce. Tyto instituce pomáhají regionům lépe porozumět turistickému trhu a zaměřují se na propagaci regionu jako turistické destinace. (Goeldner, Ritchie, 2014)

5.1.3.1 Asociace cestovního ruchu tichomořské Asie (Pacific Asia Travel Association)

Asociace cestovního ruchu tichomořské Asie (PATA) je nezisková organizace založená na členství, která působí jako iniciátor odpovědného rozvoje cestování a cestovního ruchu v rámci asijsko-pacifického regionu. (PATA, 2023) PATA byla založena na Havajských ostrovech v roce 1951 za účelem rozvoje turismu mezi turistickými destinacemi v Tichém oceánu a jeho pobřeží. (Goeldner, Ritchie, 2014) Tím, že organizace spojuje členy ze

soukromého i veřejného sektoru, umožňuje smysluplná partnerství ke zvýšení hodnoty, kvality a udržitelného růstu cestovního ruchu v rámci tohoto regionu. (PATA, 2023)

Budoucnost cestovního ruchu je závislá na ochraně přírodních, kulturních i historických památek a hodnot asijsko-pacifického regionu. (Goeldner, Ritchie, 2014) Jako jedna z předních asociací cestovního ruchu v asijsko-pacifickém regionu podporuje „*Globální etický kodex cestovního ruchu OSN*“ a podporuje práci Světového výboru pro etiku cestovního ruchu. (PATA, 2023) PATA také chápe roli cestovního ruchu při prosazování empatie, míru a mezikulturního porozumění a vyzývá všechny zúčastněné strany cestovního ruchu, aby tyto principy dodržovaly. (PATA, 2023)

6 Filipíny

Tato část práce se zaměří na Filipíny a jejich cestovní ruch. Dále zde také bude popsán udržitelný cestovní ruch Filipín a v poslední části bude zmíněn ostrov Boracay, který si prošel šestiměsíční uzávěrou.

Filipíny, oficiálně Filipínská republika, jsou ostrovní stát nacházející se v jihovýchodní Asii. Svůj název odvozují od španělského krále Filipa II., který byl králem během španělské kolonizace ostrovů v 16. století. Filipíny se v současnosti řadí k nově industrializovaným státům, kdy od dominance zemědělství přecházejí k ekonomice založené na průmyslové výrobě a službách. (Vondra, 2016) Filipínská republika je součástí mnoha mezinárodních organizací. Je zakládajícím členem OSN, také je členem Asociace národů jihovýchodní Asie (ASEAN)¹⁹ či Rady pro ekonomickou spolupráci Asie a Tichomoří (APEC).²⁰

Skládají se z přibližně 7 640 ostrovů, z toho je zhruba 2 000 ostrovů osídlených. (National Geographic, 2019) Zemi je možné rozdělit na tři hlavní oblasti – Luzon, Visayas a Mindanao. (COUNTRYREPORTS, 2023)

Filipínská republika leží v oblasti vlivu monzunů a výrazně ji ovlivňují tichomořské pasáty. (Filip, 1982) Na podnebí Filipín má vliv také nadmořská výška a rozčlenění povrchu na několik tisíc ostrovů. Klimaticky větší rozdíl můžeme spíše pozorovat mezi západem a východem republiky, než mezi jejím severem a jihem. (Filip, 1982) V rozmezí května až října přichází srážky, které ovlivňuje jihovýchodní pasát. Poté od října do dubna ovlivňuje Filipíny hlavně severovýchodní pasát. (Filip, 1982) Při různé změně větrů postihují Filipíny tajfuny. Nejvíce zasaženou oblastí, vlivem těchto klimatických jevů, je severní Luzon. (Filip, 1982)

Na Filipínách žije 117 miliónů obyvatel (2023). (Macrotrends, 2023) Při sčítání lidu v roce 2015 bylo zjištěno, že přibližně 51 % filipínských obyvatel žije v městských oblastech.

¹⁹ ASEAN je regionální mezinárodní organizace založená 8. srpna 1967 v Thajsku. Sdružuje 10 států jihovýchodní Asie – Brunej, Filipíny, Kambodžu, Indonésii, Laos, Malajsi, Myanmar, Singapur, Thajsko a Vietnam. Jako svůj cíl si organizace stanovila urychlení ekonomického růstu, sociální pokrok či kulturní rozvoj. (ASEAN, 2023)

²⁰ APEC je mezivládní fórum pro 21 členských ekonomik v Tichomoří, které podporuje volný obchod v celém asijsko-pacifickém regionu. Cílem tohoto fóra je vytvoření nového trhu pro zemědělské produkty a suroviny mimo Evropu. (APEC, 2023)

(Philippines Statistics Authority, 2019) Hlavní město Manila se společně s nejlidnatějším městem země Quezon City nachází v metropolitní oblasti nazývané Metro Manila.

Úředním jazykem Filipín je filipínština²¹ a angličtina. (Filip, 2016) Většina Filipínců se hlásí ke katolicismu, avšak v jižní části země je možné najít komunity muslimů či budhistů. (Henderson, 2011) Gramotnost na Filipínách vzrostla mezi lety 2010-2021 o 1,4 % a v roce 2021 dosáhla 99,27 %. (GlobalData, 2022) Největší zastoupené náboženství na Filipínách je křesťanství, kdy se k římskokatolické církvi hlásí přibližně 80 % obyvatelstva a 10 % vyznává protestantské. (Vondra, 2016) K islámu se hlásí 5-7 % obyvatel a zbytek obyvatel jsou animisté nebo se hlásí k buddhismu či hinduismu.

6.1 Historie

Za nejstarší obyvatelstvo Filipín jsou považováni Negrité. Není přesně známo, kdy Negrité Filipíny osídlili, ale udává se rozmezí před 20–30 tisíci lety př. našim letopočtem. (Vondra, 2016) Tradičně jde o lovce a sběrače žijící v menších skupinách, jejichž životní styl je spojen s přírodou.

Okolo 3. tisíciletí př.n.l. zasáhla Filipíny expanze austronéského obyvatelstva, kdy za jejich původ bývá označována jižní Čína. (Vondra, 2016) Toto „stěhování národů“ poté pokračovalo přes Filipíny jihozápadním a jihovýchodním směrem. Za určitý symbol této éry bývá považován „*balangay*“. (Vondra, 2016) Balangay je dřevěné plavidlo určené pro několik desítek lidí, které se zpravidla dědilo z generace na generaci.

V průběhu 1. tisíciletí se v jihovýchodní Asii, ať už na pevninské či ostrovní části, začal rozvíjet mezinárodní obchod. V tomto období se na Filipíny dostává i čínský element, o kterém vypovídá mnoho nálezů čínské keramiky či mincí. (Vondra, 2016)

Někdy koncem 13. století vzniká na severu Sumatry první muslimské knížectví,²² a islám se tak dostává i do ostrovní části jihovýchodní Asie. (Vondra, 2016)

²¹ Jde o taolog úředně povýšený na národní jazyk. (Vondra, 2016)

²² První zmínky o tomto náboženství na Filipínách jsou datovány rokem 1380, kdy do Suluského souostroví připlouvá arabský misionář. (Vondra, 2016)

Od konce 14. století až do počátku španělské kolonizace je na Filipínách sultanát. (Vondra, 2016) Ustanovení suluského sultanátu dalo vzniknout prvním organizovanému státnímu útvaru se strukturovaným politickým systémem na Filipínách. (Vondra, 2016)

Počátkem 16. století pronikají do jihovýchodní Asie Portugalci, usilující ovládnout dálkové námořní trasy. (Vondra, 2016) Portugalci nakonec obsadili Moluky, kterým se přezdívalo „ostrovy koření“. Španělský král Karel I. se rozhodl podmanit si Západní ostrovy (dnešní Filipíny). Tato výprava vedena Villalobos²³ nakonec zakotvila u břehu Mindanna. (Vondra, 2016) Výprava se několikrát snažila najít cestu zpět do Španělska, avšak ani na počtvrté se jí to nepovedlo, a nakonec je bouře zahnela zpět na souostroví a dostala název „*Las Islas Felipinas*“.²⁴ (Vondra, 2016)

Během sedmileté války (1756–1763) v Evropě se Manily a jejího okolí zmocňují Britové. (Filip, 1982) Filipíny později byly Španělsku navraceny. V 18. století španělská vláda začala připravovat podmínky pro převedení správy ostrovu do Manily. (Filip, 1982) Vývoj Filipín v období 19. století byl podmíněn politickým vývojem Španělska.

Na přelomu 19. a 20. století se z Filipín stává americká kolonie, což mělo za následek rozdělení obyvatel na dva tábory. (Vondra, 2016) V roce 1935 byla schválena filipínská ústava, která stále zajišťovala USA politickou, hospodářskou i vojenskou nadvládu. (Filip, 1982) V září roku 1935 se také konaly prezidentské volby, kdy byl filipínským prezidentem zvolen Manuel Quenzon a o dva měsíce později, 15. listopadu 1935 byl vyhlášen *Filipínský Commonwealth*²⁵. (Filip, 1982)

Druhá světová válka započala na Filipínách na konci roku 1941, kdy na zemi dopadly první japonské bomby a zničily většinu filipínských letadel. (Filip, 1982) Postup japonských vojsk byl rychlý a 19 dní po začátku války byla Manila pod kontrolou Japonska. Po kapitulaci USA na Filipínách vyhlásilo Japonsko v říjnu 1943, Filipínskou republiku. (Filip, 1982)

²³ Ruy Lopez de Villalobos byl španělský mořeplavec a objevitel, který se snažil zřídit stálou oporu Španělsku na východ od Indie. (Filip, 1982)

²⁴ Název dostaly Filipíny na počest budoucího španělského následníka, krále Filipa II. (Vondra, 2016)

²⁵ Vznik Filipínského Commonwealthu sice uvolnil politickou kontrolu USA nad Filipínami, ale USA si to vykompenzovaly v nových opatřeních v rámci ekonomických vztahů. (Filip, 1982)

6.2 Cestovní ruch Filipín

Mezinárodní cestovní ruch se v posledních několika desetiletích rychle rozšířil po celé Asii i Tichomoří. Stalo se tomu často rychleji než v jiných regionech světa, i přes globální recesi započatou v roce 2008. (Henderson, 2011) První příjezdy turistů na Filipíny byly zaznamenány v roce 1960 a od té doby vykazují rostoucí trend návštěvnosti. (Pilapil-Añasco, C. Lizada, Othuman Mydin a Marzuki, 2014) V roce 1972 byl počet zahraničních turistů 166 000 a očekává se, že do roku 1980 se počet zvýší na 1 milión. (Filip, 1982) Na podporu rozvoje cestovního ruchu byl v tomto období zřízen *Úřad pro cestovní ruchu* (Department of Tourism, DOT). (Filip, 1982) Pozoruhodné je, že tento vzorec korespondoval s růstem filipínského hrubého domácího produktu, což by mohlo znamenat přímý vztah mezi ekonomickým růstem a příjezdy turistů.

Filipíny jako rozvojová země využívají cestovní ruch překonání propasti mezi chudobou a pokrokem. (Maming, F. Delantar a G. Gabuya, 2021) Odvětví cestovního ruchu v průběhu let rostlo a ovlivnilo život Filipínců v mnoha ohledech, například prostřednictvím zlepšení živobytí a zvýšení příležitostí, které vytvořil. (Maming, F. Delantar a G. Gabuya, 2021) Filipíny mají bohatou rozmanitost kulturních památek, přesto jsou pro některé turisty jako destinace zklamáním. Jedním z důvodů, proč tomu tak je, může být určitá politická nestabilita země a určité nejistota se změnou vlády. (Henderson, 2011)

Většina turistů cestuje za pomoci letecké dopravy. Filipíny mají celkově 85 letišť, z toho 8 mezinárodních²⁶. Dlouholetý monopol na vnitrostátní lety měla až do roku 1955 letecká společnost Philippine Airlines (PAL). V současné době vedle státních aerolinek působí také sedm dalších společností²⁷. (Vondra, 2016) Co se týká vnitřní infrastruktury, je kvůli přírodním podmínkám země velmi omezená a často popisována jako „...*neadekvátní a trpící desetiletími nedostatečných investic*.“ (Henderson, 2011) Silniční síť Filipín má cca 200 tisíc kilometrů, ale jen přibližně jedna čtvrtina je zpevněná. (Vondra, 2016) Modernizace veřejné infrastruktury je na Filipínách hlavní strukturální výzvou a mezi priority patří zavedení dopravního systému

²⁶ Mezi mezinárodní letiště patří například: Iloilo International Airport, Genral Santos International Airport nebo Laoag International Airport. (CAA, 2023)

²⁷ Významnou roli hraje letecká nízkonákladová společnost Cebu Pacific, které patří přibližně polovina trhu. (Vondra 2016)

v hlavním městě Manile. (Komatsuzaki, 2019) Díky geografickému umístění Filipín má klíčovou roli také námořní doprava. Skoro na každý ostrov se lze dostat lodí, čehož hojně využívají majitele lodí a za malý poplatek jsou ochotni vás odvést do destinace. (Vondra, 2016) Cílem filipínské vlády je zlepšení dopravní infrastruktury, především letišť, silničního spojení či námořních přístavů po celé zemi.

Filipíny zaznamenaly mezi lety 2011 a 2015 nárůst zahraničních i domácích cest, kdy v roce 2015 vzrostly výdaje na cestovní ruch na 2 biliony filipínského pesa²⁸ (PHP) z 1,4 bilionu PHP v roce 2011. (Andulana, Calijan a Albina, 2021) Se zvýšením příjmů z cestovního ruchu se očekávalo, že odvětví bude nadále přitahovat návštěvníky. Bohužel přítomnost nemoci COVID-19 dramaticky změnila poptávku po cestovním ruchu nejen v zemi, ale i po celém světě. Ať už zahraniční, tak i domácí turisté měli obavy cestovat kvůli pandemii COVID-19. Kvůli tomu poptávka po cestování nadále klesala (Andulana, Celijan a Albina, 2021) Cestovní ruch tvořil v roce 2018 přibližně 27,4 % HDP, a jeho podíl v zaměstnanosti se odhadoval na 13 %. (Philippine Statistic Authority, 2019) V budoucnosti se očekává, že se turismus stane ještě důležitějším z hlediska ekonomického rozvoje Filipín.

²⁸ 1 PHP = 0,0018 USD. Kurz ze dne 5. dubna 2023. (Valuta ex, 2023)

7 Filipíny a udržitelný cestovní ruch

Od doby po druhé světové válce docházelo k mnoha iniciativám, ať už ze strany vlády či nevládních organizací, které by zlepšily a udržely cestovní ruch na Filipínách. Cestovní ruch je bezpochyby příslibem zvýšení pracovních příležitostí a příjmů, a to zejména pro obyvatele žijící v pobřežních nebo venkovských oblastech země. V tomto důsledku filipínská vláda považuje cestovní ruch za jednu z klíčových rozvojových priorit, k zajištění jeho udržitelnosti. (Pilapil-Añasco, C. Lizada, Othuman Mydin a Marzuki, 2014)

Atraktivita cestovního ruchu Filipín je postavena na nejkřehčích přírodních a kulturních prostředích, kdy i jakýkoli neopatrný pohyb může způsobit zkázu. (Alampay, 2005) Předcházení těchto nechtěných událostí je jednou z výzev pro rozvoj udržitelného cestovního ruchu. Nejen náš trh cestovního ruchu, ale i ten filipínský si stále více uvědomuje negativní environmentální a sociální dopady spojené s cestovním ruchem. (Alampay, 2005) Země si začala uvědomovat potřebu přijetí nových přístupů k rozvoji cestovního ruchu, aby mohla turistům nabídnout atrakce šetrnější k životnímu prostředí.

Ministerstvo životního prostředí a přírodních zdrojů (DENR) uzákonilo správní řád 2013-19 neboli „Směrnice pro plánování a řízení ekoturismu v chráněných územích.“ (Department of Environment and Natural Resources, 2013) DENR podporuje program udržitelného cestovního ruchu na Filipínách, protože pomáhá chránit přírodní zdroje a zároveň přispívá k hospodářskému růstu Filipín. (Manalo, 2017)

Počátkem roku 2002 se tehdejší filipínská prezidentka, Gloria Macapagal-Arroyo, snažila o zviditelnění filipínského cestovního ruchu návštěvou turistických atrakcí po celých Filipínách. (Almpay, 2005) Návštěva korálového útesu nacházejícího se v Suluském moři vyvolala rozdílné reakce. Někteří její příznivci ji chválili za snahu zviditelnění klíčového ekonomického sektoru (turismu), jiní jí naopak kritizovali za návštěvu tohoto místa²⁹.

Kromě toho udržitelný cestovní ruch jako výzkumné téma narůstá na popularitě. Filipínská síť APEC Study Centre Network sponzorovala tým výzkumníků z několika

²⁹ Nejenom že Vás určité druhy korálů mohou požahat. Existuje určité pravidlo, kdy není vhodné na korály sahat. Korály jsou křehcí živočichové, kdy i lehký dotek pro ně může být smrtelný. (NOAA Coral Reef Conservation Programme)

filipínských univerzit, aby na toto téma provedli několik studií. (Alampay, 2005) Projekt se snažil zhodnotit současný stav odvětví cestovního ruchu z hlediska rozvoje udržitelného cestovního ruchu. Program zahrnoval analýzu stávajícího politického rámce filipínského cestovního ruchu a místo udržitelného cestovního ruchu. Dále také zahrnoval studie trendů, případů a projektů, souvisejících s pokusy tohoto odvětví aplikovat filozofii udržitelnosti do skutečné praxe. (Alampay, 2005)

8 Ostrov Boracay

Tato část práce se bude věnovat ostrovu Boracay na kterém je možné vidět, co se stane v případě nekontrolovatelného turismu. Ostrovu Boracay se budu věnovat z toho důvodu, že na něm byla v roce 2018 půlroční uzávěra, která sloužila k rehabilitaci a revitalizaci ostrova.

Na Filipínách je ostrov Boracay dotčen rozvojem turismu a je považován za klenot cestovního ruchu po celém světě. Ne nadarmo bývá Boracay často nazýván tropickým rájem, kvůli svým bílým plážím, které jsou lemovány palmami rozprostírající se kolem zálivu s křišťálovou vodou. Tento ostrov byl v roce 2018 na šest měsíců uzavřen před turisty z důvodu snahy o zlepšení environmentálních podmínek a podpory udržitelnosti.,

Boracay je malý ostrov přibližně 7 kilometrů dlouhý a nachází se v regionu Západní Visaya. (Trousdale, 1999) Přejít z farmářské komunity ke světovému letovisku byl lokálně bolestivý, a vedl k degradaci krajiny a vylučování původního obyvatelstva. (Smith, 2001)

Po několik staletí byl ostrov neznámý. Jeho krásu objevili „bařůžkáři“, což následně vedlo k masovému rozvoji cestovního ruchu. (Maming, F. Delantar a G. Gabuya, 2021) Boracay proslavil německý cestovatel Jens Peter, který ho v roce 1974 navštívil. Mezi lety 1995 až 2017 vzrostl turismus na ostrově skoro 25krát. (Dodds, Butler, 2019) Takto rychlý rozvoj cestovního ruchu má často za následek negativní dopady na životní prostředí. Historického maxima, co se týká počtu návštěvnosti, dosáhl Boracay v roce 2017, kdy počet turistů vzrostl na 2 miliony z 1,4 milionu v roce 2014. (Maming, F. Delantar a G. Gabuya, 2021) Touha majitelů postarat se o rostoucí zájem turistů nakonec vedla k nedodržování zákona na ochranu životního prostředí, což mělo za následek znečištění či jeho úpadku.

V průběhu let vláda i soukromý sektor cestovního ruchu silně propagovaly Boracay v různých kampaních, které přitahovaly turisty. Aby se ještě zvýšil objem příchozích turistů, bylo vystavěno nové letiště Caticlanua a také otevřené nové oblasti pro rozvoj. (Dodds, Butler, 2019) V roce 2017 vytvořil ostrov skoro 18 tisíc pracovních míst v cestovním ruchu a tvořil 66 % zaměstnanosti regionu Western Visayas. (Burgos, 2018)

8.1 Problémy způsobené nadměrným turismem

Vysoká návštěvnost na Boracay byla zřejmá z velkého množství turistů a hustě postavených staveb lemující pobřeží White beach³⁰. (Dodds, Butler, 2019) Podle studie DENR zaměřující se na přepravní kapacitu ostrova může Boracay pojmout pouze 6 405 turistů za den. (Arboleda, 2018) Avšak během dubna 2017 byl průměrný počet denních příjezdů 7 774 turistů. Příjezdy turistů na ostrov se zvyšovaly každý měsíc.

Hlavním důvodem uzávěry ostrova v roce 2018 byl nadměrný počet turistů, který vedl k řadě zdravotních a ekologických problémů. Na mnoho fotkách z období před uzávěrou jsou vidět pohozené odpadky na pláži či na ulicích. (Spurrell, 2018) Moře, které bylo kdysi čisté a bylo možné vidět útesy, bylo zaplněno řasami způsobujícími kožní onemocnění. V důsledku nelegálního rybolovu nebo nemonitorovaného šnorchlování bylo za posledních 30 let zničeno 70-90 % korálů. (Spurrell, 2018)

K nápravě obtíží, způsobených špatným jednáním majitelů, bylo v minulosti vynaloženo velké úsilí. Filipínský prezident Ferdinand E. Marcos vydal: „*Povolání číslo 1801*“, které vyhlášovalo zákaz developerských či stavebních projektů na určitých ostrovech, poloostrovech nebo zátokách. (Maming, F. Delantar a G. Gabuya, 2021) Během doby platnosti tohoto prohlášení nebyly v těchto zónách povoleny žádné projekty bez předchozího souhlasu prezidenta. Dále byl také vydán tzv. *Letter of Instruction No. 1298*, který měl regulovat nežádoucí aktivity, jako je například užívání drog, prostituce či nezákonné sbírání lastur a korálů. (Maming, F. Delantar a G. Gabuya, 2021) Ke zvrácení situace přeměnou ostrova Boracay na udržitelnou destinaci cestovního ruchu, specializující se na rychle rostoucí trh ekoturistiky, vyžadovalo poctivé posouzení problému.

8.2 Uzávěra 2018

Udržitelnost hraje významnou roli při plánování a rozvoji cestovního ruchu. Ostrov Boracay čelil výzvám a zhoršování podmínek v důsledku rychlého růstu cestovního ruchu. (Maming, F. Delantar a G. Gabuya, 2021) Během několika posledních let ztratil pro mnohé

³⁰ White Beach neboli Bílá pláž je jednou z nejnavštěvovanějších pláží ostrova Boracay.

cestovatele Boracay své kouzlo. Jedním z důvodů, proč tomu tak bylo, je nesprávné zacházení s odpadkovým hospodářstvím.

Závažnost zdravotních a environmentálních problémů si už v únoru 2018 uvědomila tajemnice DOT Wanda Teo a podpořila uzavření nevyhovujících zařízení na ostrově. (Dodds, Butler, 2019) V dubnu téhož roku ale prezident Rodrigo Duterte zašel ještě dál a podepsal *Proklamaci 475*, která vyhlásila na Boracay stav kalamity. (Dodds, Butler, 2019) Oficiálně došlo k šestiměsíční uzávěře ostrova pro turisty dne 26. dubna 2018. Konec uzávěry byl stanoven na 26. října 2018. To vyvolalo rozporuplné názory místních i turistů, kdy se objevovaly výzvy pouze k částečnému uzavření ostrova namísto úplného. Například politická strana „*One Patriotic Coalition of Marginalized National*“ navrhla uzavření pouze oblastí spadajících do kategorie středně až vysoce rizikové.³¹ (Diaz, 2018) Tehdejší prezident kritizoval místní úřady za povolení nekontrolovatelného rozvoje a vytvořil nouzovou vládní skupinu, aby zachránila ostrov před katastrofou. (Morris, 2018) Inspektoři zjistili více než 800 přestupků a čísla také ukázala, že odpad vyprodukovaný na osobu byl třikrát vyšší než v hlavním městě Manile. (Morris, 2018)

S uzavřením ostrova došlo k zamezení přístupu turistům či nerezidentům, kterým nebyl umožněn vstup. Jako podpora místní policie byla nasazena armáda k zabezpečení ostrova během jeho uzavření. V přístavech byly na molech zřízeny kontrolní body s příslušníky policie a armády k zastavení příjíždějících návštěvníků. Na ostrov byli vpuštěni jen obyvatelé, kteří se prokazovali platným průkazem totožnosti. (Dodds, Butler, 2019)

Hlavními cíli rehabilitace ostrova byla obnova systémů nakládání s odpadem, odstranění nelegálních staveb a rozšíření silnic. Vláda na tyto opravy vyčlenila 4,2 PHP, což je v přepočtu na americké dolary 77,8 milionu USD. (Dodds, Butler, 2019) V rozmezí šesti měsíců bylo strženo množství nemovitostí, které byly postaveny nezákonně. Vysídleným pracovníkům, kteří byli přesunuti do jiných míst země, mělo *Ministerstvo práce a zaměstnanosti* (DOLE) poskytnout minimální mzdu. DOLE také zavádělo programy obživy a

³¹ Označení mělo být přiřazeno na základě ekologických a hygienických norem. (Diaz, 2018)

poskytovalo pomoc prostřednictvím tzv. Tupad.³² (Dodds, Butler, 2019) Dětem vysídlených pracovníků pomohlo ministerstvo školství přestoupit do jiných státních škol.

I když byl ostrov uzavřen kvůli „rehabilitaci,“ byl označen časopisem „Condé Nast Traveler“ za jeden z pěti nejkrásnějších ostrovů v Asii pro turisty. (Canoy, T. Roxas, Q. Robles, T Alingasa a M. Ceperiano, 2020)

Dopad uzávěry

Dne 26. října 2018 vláda oznámila, že byla schopna splnit stanovené cíle a ostrov Boracay se znovu otevřel jak turistům, tak i nerezidentům. (Dodds, Butler, 2019)

Po rehabilitaci byla na ostrově zavedená nová pravidla. Byly zakázány večírky, které byly nechvalně proslulé, dále bylo zakázáno kouření nebo pití na pláži. (Spurrell, 2018) Jednorázové plasty a polystyren byly také zakázány a Ministerstvo životního prostředí a přírodních zdrojů navrhlo zřídit pokuty při neuposlechnutí zákazu. Kvalita pobřežních vod se výrazně zlepšila a začátkem roku 2019 prošla koliformním testem. (Dodds, Butler, 2019) Nová pravidla se týkala i turistů. Mezi ně například patřilo rezervování si ubytování s akreditací DOT, žádné večírky na plážích, aj. (Dodds, Butler, 2019)

Roy Cimatu, bývalý představitel filipínské armády, představil před znovuotevřením vládní plán na vytvoření kritického stanoviště na severu ostrova. (Webb, 2018a) Také oznámil, že obří společnosti, jako například San Miguel Corporation (SMC) nebo Lopez Development Group, se dobrovolně přihlásily k rehabilitaci mokřadů. Dále náčelník oznámil přesídlení přibližně 15 000 neformálních osadníků z mokřadů na pevninu. Na tento popud SMC tlačilo na vládu k výstavbě mostu spojujícího Boracay s Caticlanem, aby turisté a zaměstnanci nemuseli na ostrově bývat přes noc. (Cabuag, 2018) Guvernér Aklanu navrhl vybudovat přístav, který by fungoval za každého počasí a byl i cenově dostupný. Cimatu také poznamenal, že jím vedená pracovní skupina má mandát už jen na 1,5 roku. V tomto ohledu doufal, že agentura Palafox Associates převezme povinnosti pracovní skupiny, aby udržela zlepšující se trend na ostrově.

³² Tupad neboli *Tulong Panghanapbuhay sa Ating displaced workers* je sociální balíček pomoci, poskytující nouzové zaměstnání pro vysídlené či sezonní pracovníky. Doba pomoci je závislá na povaze vykonávané práce. Minimální doba pomoci je 10 dnů a maximální doba pomoci je 30 dnů. (Department of labor and employment)

(Dodds, Butler, 2019) Jiní doporučovali vytvoření silné autority pro správu cestovního ruchu Boracaye.

9 Diskuse

Je možné dojít k závěru, že nadměrná turistika na ostrově Boracay byla výsledkem nekontrolovatelných tržních sil spolu s neschopností vlády. (Dodds, Butler, 2019) Dalším možným důvodem mohlo být paradigma založené spíše na objemu než kvalitě, které rozvoj ostrova posunulo směrem k nadměrné turistice. Uzávěra ukázala, že vláda je schopna prosadit svou vůli pro obecné dobro.

Aby nedošlo k dalšímu úpadku ostrova, je vhodné aby vláda zvážila převzetí kontroly nad celým ostrovem. (Dodds, Butler, 2019) Boracay by mohl zůstat azylem pro správný druh cestovního ruchu, jestliže se zaměří na zvýšení kvality cestovního ruchu spíše než na masovou turistiku. (Dodds, Butler, 2019) Rozvojová opatření se nesmí zaměřit na rozšiřování kapacity cestovního ruchu, ale měla by se zaměřit na zachování sociálních a ekologických kapacit Boracaye.

Také bylo vládě doporučeno vyhostit osoby, které opakovaně porušují pravidla. Další navrhovanou radou bylo zopakovat v budoucnosti uzávěru. Pokud by se uzávěra ostrova pravidelně opakovala, například každý rok mimo hlavní sezónu, bylo by umožněno ekosystémům ostrova se zregenerovat. (Dodds, Butler, 2019) Co se týká oblasti životního prostředí, bylo navrženo zavést denní omezení návštěvnosti, jako je tomu u podzemní řeky Puerto Princesa.

Dle mého názoru byla uzávěra ostrova nevyhnutelná. Pokud by nedošlo k tak razantnímu kroku, mohl být ostrov přeplněn odpadky a nebyl by vyhledávanou destinací turistů. Vláda by se také měla více zaměřit na kvalitu cestovního ruchu než na masový turismus. Jestliže by se podmínky opět zhoršovaly, nebylo by špatné uzávěru zopakovat možná i na kratší dobu než v roce 2018. Dalším možným krokem, jak zabránit opětovné uzávěře, by bylo zřízení skupiny, která by dohlížela na dodržování pravidel, nebo přísnější kontroly při vstupu na ostrov. I výše zmiňované pokuty za porušení nařízení by mohly turisty přimět chovat se rozumněji a cestovat udržitelnějším způsobem.

10 Závěr

Cílem práce bylo vysvětlit a přiblížit koncept udržitelného cestovního ruchu. Cestovní ruch jako takový se v posledních několika letech stal významným finančním přínosem do státních rozpočtů mnoha zemí. Navzdory této skutečnosti je velmi důležité, aby při návštěvách turistických destinací nedocházelo k nekontrolovatelnému turismu, a bylo možné zachovat místa i pro budoucí generace. Z toho důvodu byl vyvinut koncept udržitelného cestovního ruchu, který se snaží zachovat turistické oblasti i pro budoucí generace.

Jako první jsem se zabývala základním pojetím udržitelnosti a udržitelného cestovního ruchu a popsala vztah mezi nimi. Kapitola také odpověděla na jednu z hlavních výzkumných otázek: *Co je udržitelný cestovní ruch?* Světová komise OSN pro životní prostředí definovala udržitelný cestovní ruch jako: „*Udržitelný rozvoj cestovního ruchu splňuje potřeby současných turistů a hostitelských regionů, a zároveň chrání a zvyšuje příležitosti pro budoucnost.*“ Zjistila jsem, že cílem udržitelného cestovního ruchu je nejen udržení kvality životního prostředí, ale také zachování destinací pro budoucí generace.

Následně se kapitola stručně věnovala historii udržitelného cestovního ruchu. K expanzi globálního cestovního průmyslu došlo v období po 2. světové válce, což můžeme vidět například ve statistikách sestavovaných *Světovou organizací cestovního ruchu*, podléhajícím pravidelným kontrolám. Během let čelil cestovní ruch také mnoha výzvám. Jednou z nich byl pokles cestovního ruchu v druhé polovině roku 2001, kdy došlo k teroristickým útokům na USA. Poslední zkouškou, kterou cestovní ruch prošel, bylo období pandemie COVID-19, kdy byla většina zemí pro turisty uzavřena. Jsou zde krátce popsány tři fáze vývoje cestovního ruchu, které ilustrují vývoj cestovního ruchu a proměny, ke kterým během vývoje došlo.

Druhá kapitola se věnovala výzvám udržitelného cestovního ruchu. Tato kapitola nám pomohla odpovědět na výzkumnou otázku: *Jakým výzvám tento koncept musí čelit?* Koncept udržitelného cestovního ruchu se snaží o rozvoj turismu především v částech, kde by mohlo být na cestovní ruch nahlíženo negativně. Je zde také popsán rozdíl mezi pojmy udržitelný a rozvoj. Termín udržitelný zahrnuje určité limity, zatímco rozvoj zdůrazňuje lidské využití k uspokojení potřeb. Důsledkem rozporu mezi těmito dvěma pojmy mohou vznikat určité otázky. Jednou

z hlavních výzev konceptu udržitelného cestovního ruchu je porozumět širším souvislostem a zkoumat ho jak v kontextu místních komunit, tak i z globální perspektivy.

První výzvou, která byla v kapitole diskutována, je únosná kapacita destinace. Únosnost destinace může být zkoumána z pohledu sociálního prostředí, kulturního prostředí nebo životního prostředí. Klíčovým problémem při posuzování únosnosti je stanovení ukazatelů, aby mohlo být provedeno co nejpřesnější měření a následně stanoven limit únosnosti destinace. Dalším aspektem, se kterým se musí rozvoj udržitelného cestovního ruchu vypořádat, je jeho mezigenerační aspekt. Při posuzování určitého projektu je nutné zajistit jeho udržitelnost a určit dopad pro budoucí generaci. Únosnost destinace se nezabývá pouze otázkou uspokojení potřeb budoucích generací, ale také hledá odpověď na otázku, co budou budoucí generace při cestování vyžadovat. Poslední výzvou, jež byla popisována, je nahlížení na cestovní ruch jako průmysl. U této výzvy je největší překážkou pohled místních na cestovní ruch jako na ekologický problém.

Následující kapitola se popisuje model platform, sestavený profesorem Jafarim. Tento model poskytuje užitečný náhled pro pochopení vzniku a rozvoje cestovního ruchu až do uvědomění si jeho udržitelnosti. Model je rozdělen do čtyř platform, kdy každá z těchto platform byla vyvinuta v kontextu své vlastní doby. Advokační platforma (advocacy platform) se vyskytla už v poválečném období a vyznačuje se silnou podporou cestovního ruchu. Ochranná platforma (cautionary platform) se zabývá potenciálně negativními dopady cestovního ruchu. Cestovní ruch vnímá jako nebezpečí pro hostitelské komunity či ohrožení jejich kultury. Předposlední adaptativní platforma (adaptancy platform) tvrdí, že cestovní ruch se dokázal přizpůsobit jedinečným sociokulturním, ale i environmetálním okolnostem destinace. Poslední platformou je platforma založená na znalostech (knowledge-based platform).

Čtvrtá kapitola se zabývá dimenzemi udržitelného cestovního ruchu. Řadíme zde sociální dimenzi, environmentální dimenzi a ekonomickou dimenzi. Cílem sociální dimenze je otázka přiměřenosti vzdělávání a zdravotnických služeb s vidinou naplnění uspokojení potřeb lidí. Environmetální dimenze se zaměřuje na ochranu a kvalitu životního prostředí v destinaci. Poslední, ekonomická dimenze, diskutuje zajištění soběstačnosti nákladů podnikání.

Další kapitola se věnovala konceptu cestovního ruchu s důrazem na organizace podílející se na turismu a odpověděla na otázku: *Jak je definován cestovní ruch?* UNWTO definovalo cestovní ruch jako: „...sociální, kulturní a ekonomický jev, který zahrnuje pohyb osob do zemí nebo míst mimo jejich obvyklé prostředí za osobními nebo profesionálními účely.“ Důraz byl kladen na instituce působící na mezinárodní i regionální úrovni. Z mezinárodních organizací byla zmíněna *Světovou organizaci cestovního ruchu*, která spadá pod OSN a podporuje odpovědný, univerzálně dostupný a také udržitelný cestovní ruch. Rozvojové organizace reprezentovala *Organizaci pro hospodářskou spolupráci a rozvoj*, která se soustředí na vytváření lepších politik pro kvalitnější život v zemi. Za zástupce regionálních organizací byla vybrána *Asociaci cestovního ruchu tichomořské Asie*.

Druhá část bakalářské práce se zabývala aplikací konceptu udržitelného cestovního ruchu na příkladu Filipín, jejich udržitelným turismem a uzavírkou ostrova Boracay, jež může být použit jako příklad důležitosti rozvoje udržitelného cestovního ruchu. Tato část bakalářské práce nám odpověděla na poslední dvě výzkumné otázky: *Jaký je postoj Filipín k udržitelnému cestovnímu ruchu? a Čím byla zapříčiněna uzávěra na ostrově Boracay v roce 2018?*

Filipíny jsou ostrovní část nacházející se v jihovýchodní Asii, a také bývalou portugalskou a následně španělskou kolonií. Z toho důvodu mají velmi bohatou historii, jíž se tato část stručně věnuje. Cestovní ruch na Filipínách je využíván k překonání propasti mezi chudobou a pokrokem. Odvětví turismu se během let neustále vyvíjí a ovlivňuje život převážné většiny obyvatel země. V roce 2018 tvořil cestovní ruch 27,4 % HDP. Udržitelný cestovní ruch na Filipínách podporuje *Ministerstvo životního prostředí a přírodních zdrojů*, jelikož udržitelný cestovní ruch pomáhá ochraně přírodních zdrojů. Kromě toho také přispívá k ekonomickému růstu Filipín. Na Filipínách se téma udržitelného cestovního ruchu těší čím dál větší popularitě a jsou vytvářeny programy na jeho rozvoj.

Důležité téma, jež bylo v práci diskutováno, je filipínský ostrov Boracay. Ostrov podstoupil v roce 2018 šestiměsíční uzávěru. Tento radikální krok byl učiněn z důvodu nekontrolovatelného rozvoje cestovního ruchu. Mnozí s celkovou uzávěrou nesouhlasili a navrhovali pouze uzavření nejvíce postižených oblastí. S uzavřením ostrova došlo k zamezení přístupu turistům a nerezidentům ostrova. Hlavním cílem rehabilitace byla obnova odpadkového hospodaření, odstranění nelegálních staveb a rozšíření silnic. Po skončení

rehabilitace byla na ostrově zavedena nová pravidla, která měla zabránit podobné situaci v budoucnosti

Cílem poslední kapitoly byla polemika o různých doporučeních, která jsou předkládána v různých odborných publikacích a akademickou obcí. Došla jsem k závěru, že uzávěra byla způsobena zhoršujícími se environmentálními podmínkami, jejichž důsledkem bylo rozhodnutí vlády uzavřít ostrov. Aby nedošlo k podobnému incidentu, je důležité aby se ostrov Boracay zamyslel více nad zvýšením kvality cestovního ruchu než nad masovou turistikou. Jedním z doporučení bylo také vyhostit osoby, které opakovaně porušují pravidla nebo zopakování uzávěry v budoucnosti. Vláda by se také mohla zamyslet nad vydáním zákona nebo doporučení, pro lepší aplikace konceptu udržitelného cestovního ruchu na ostrově Boracay, ale i na celých Filipínách.

Lidé cestují čím dál více a chtějí poznat co nejvíce míst na světě. Proto se očekává, že do budoucnosti bude téma rozvoje udržitelného cestovního ruchu více rozebírané než v současnosti. To může mít za následek i nové výzvy, se kterými se koncept udržitelného cestovního ruchu bude muset vypořádat. Jednou z nových výzev, kterým může udržitelný turismus čelit, bude výzva týkající se udržitelnější přepravy turistů.

Seznam použité literatury

Knihy:

ALAMPAY, Ramon Benedicto A. *Sustainable tourism: challenges for the Philippines*. Makati City, Philippines: Philippine APEC Study Center Network (PASCN) and the Philippine Institute for Development Studies (PIDS), c2005. ISBN 9715640834.

ANUKRATI, Sharma, ed. *Sustainable Tourism Development: Futuristic Approaches*. Apple Academic Press, 2019. ISBN 9781774634523

BALEVA, Mary Kristerie A. The Ati Community of Boracay Island. In: *Regaining Paradise Lost: Indigenous Land Rights and Tourism*. Brill | Nijhoff, 2019, 2018-11-03, s. 234-272. ISBN 9789004376786. Dostupné z: doi:10.1163/9789004376786_008

DANIEL, Jan, Jan HERCIK a Milan TLÁSKAL. *Regionální geografie Asie*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2013. ISBN 978-80-244-3894-8.

DODDS, Rachel a Richard BUTLER. *Overtourism: Issues, Realities and Solutions* [online]. 1. De Gruyter Studies in Tourism, 2019. ISBN 9783110604085. Dostupné také z: <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&AuthType=ip,shib&db=nlebk&AN=2381171&authtype=shib&lang=cs&site=eds-live&scope=site&authtype=shib&custid=s7108593>

FENNELL, D.A. a, ed. Ecotourism. In: KITCHIN, Rob a Nigel THRIFT. *International Encyclopedia of Human Geography*. 2009, s. 372-376. ISBN 9780080449104.

FILIP, Jiří. *Filipíny*. 1. Praha: ČTK – PRESSFOTO, 1982.

GOELDNER, Charles R. a J. R. Brent RITCHIE. *Cestovní ruch: principy, příklady, trendy*. Brno: BizBooks, 2014. ISBN 978-80-251-2595-3.

HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2011. ISBN 978-80-7373-107-6.

INDROVÁ, Jarmila. *Cestovní ruch: (základy)*. Vyd. 2., přeprac. V Praze: Oeconomica, 2009. ISBN 978-80-245-1569-4.

JAFARI, Jafar a, ed. The scientification of tourism. In: SMITH, Valene L. a Maryann BRENT. *Hosts and Guests Revisited: Tourism Issues of the 21st Century*. Cognizant, 2001, s. 28-41. ISBN 1882345290.

OECD. *OECD Tourism Trends and Policies 2018* [online]. OECD, 2018. Dostupné také z: <https://www.oecd.org/cfe/tourism/2018-Tourism-Trends-Policies-Highlights-ENG.pdf>

SCHMANDT, Jurgen a C.H. WARD. *Sustainable Development: The Challenge of Transition*. Cambridge University Press, 2000, 1-10. ISBN 0-521-65305-3.

VONDRA, Pavel. *Filipíny*. Praha: Libri, 2016. Stručná historie států. ISBN 978-80-7277-511-8.

VYSTOUPIL, Jiří, Andrea HOLEŠINSKÁ a Martin ŠAUER. *Destinační management a vytváření produktů v cestovním ruchu: Vymezování destinace a formulace jejích charakteristik a organizace cestovního ruchu v organizaci*. Thema Consulting, s.r.o, 2007.

WEAVER, David B. a Laura LAWTON. *Tourism management*. 3rd ed. Milton, Qld.: John Wiley, 2006. ISBN 978-047-0809-549.

WEAVER, David B. *Sustainable tourism: theory and practice*. Boston: Elsevier Butterworth-Heinemann, 2006. ISBN 9780750664387.

ZEIKOW, Philip a Christopher A. KOJM. *The 9/11 Commission Report: Attacks upon the United States* [online]. In: 2004, s. 1-46. Dostupné z: <https://9-11commission.gov/report/911Report.pdf>

Odborné články:

ABBAS, Jaffar, Riaqa MUBEEN, Paul Terhembra IOREMBER, Saqlain RAZA a Gulnara MAMIRKULOVA. Exploring the impact of COVID-19 on tourism: transformational potential and implications for a sustainable recovery of the travel and leisure industry. *Current Research in Behavioral Sciences*[online]. 2021, 2. ISSN 26665182. Dostupné z: doi: 10.1016/j.crbeha.2021.100033č

ANDULANA, Deoan, Mayuan CALIJAN a Albert ALBINA. Challenges and Opportunities in Philippine Tourism amid the COVID-19 Pandemic. *Recoletos Multidisciplinary Research Journal*[online]. 2021, **9**(2), 67-87. ISSN 24231398. Dostupné z: doi:10.32871/rmrj.2109.02.08

BRAMWELL, Bill a Bernard LANE. The “critical turn” and its implications for sustainable tourism research. *Journal of Sustainable Tourism* [online]. 2014, **22**(1), 1-8. ISSN 0966-9582. Dostupné z: doi:10.1080/09669582.2013.855223

BUDEANU, Adriana, Graham MILLER, Gianna MOSCARDO a Can-Seng OOI. Sustainable tourism, progress, challenges and opportunities: an introduction. *Journal of Cleaner Production* [online]. 2016, **111**, 285-294. ISSN 09596526. Dostupné z: doi: 10.1016/j.jclepro.2015.10.027

BUDOWSKI, G. (1976). Tourism and Environmental Conservation: Conflict, Coexistence, or Symbiosis? *Environmental Conservation*, 3(1), 27-31. doi:10.1017/S0376892900017707

BUTLER, R. W. (1980). THE CONCEPT OF A TOURIST AREA CYCLE OF EVOLUTION: IMPLICATIONS FOR MANAGEMENT OF RESOURCES. *The Canadian Geographer/Le Géographe Canadien*, 24(1), 5–12. doi:10.1111/j.1541-0064.1980.tb00970.x

BORLAZA, Gregorio C., Michael CULLINANE a Carolina G. HERNANDEZ. Philippines. *Encyclopedia Britannica* [online]. 2023. Dostupné z: <https://www.britannica.com/place/Philippines>.

CANOY, Nico A., Gilana Kim T. ROXAS, Augil Marie Q. ROBLES, Aniceta Patricia T. ALINGASA a Arjohn M. CEPERIANO. From cesspool to fortified paradise: analyzing news media territorial assemblages of rehabilitating Boracay Island, Western Philippines. *Journal of Sustainable Tourism* [online]. 2020, **28**(8), 1138-1157. ISSN 0966-9582. Dostupné z: doi:10.1080/09669582.2020.1726934

CARLISLE, Sheena a Martin KUNC. *Supporting innovation for tourism development through multi-stakeholder approaches: Experiences from Africa* [online]. 2013, 59-69. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2012.05.010>

COSTA, Teresa a Filipa Perdigão RIBEIRO. Sustainable Tourism: Trends, Challenges and Concerns. *European Journal of Tourism, Hospitality and Recreation* [online]. 2019, **9**(2), 1-2. ISSN 2182-4924. Dostupné z: doi:10.2478/ejthr-2019-0013

D'AMORE, Louis J. Tourism – a vital force for peace. In: *Tourism Management*. 9. 1988, s. 151-154. Dostupné z: doi: [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(88\)90025-8](https://doi.org/10.1016/0261-5177(88)90025-8)

DIAZ, Jess. Partial closure of Boracay Island pushed anew. *The philippine star* [online]. 2018. Dostupné z: <https://www.philstar.com/headlines/2018/04/01/1801659/partial-closure-boracay-island-pushed-anew>

DONNELLY, Drew. What Are the Four Asian Tigers? How & Why Did They Develop? *Horizons*[online]. 2022. Dostupné z: <https://nhglobalpartners.com/four-asian-tigers-economy/>

DURO, Juan Antonio, Alejandro PEREZ-LABORDA, Judith TURRION-PRATS a Melchor FERNÁNDEZ-FERNÁNDEZ. Covid-19 and tourism vulnerability. *Tourism Management Perspectives* [online]. 2021, **38**. ISSN 22119736. Dostupné z: doi: 10.1016/j.tmp.2021.100819

HALL, Timothy, Tonia GRAY, Greg DOWNEY, Colin SHERINGHAM, Benjamin JONES, Anne POWER a Son TRUONG. Jafari and Transformation: A model to enhance short-term overseas study tours. *Frontiers: The Interdisciplinary Journal of Study Abroad*. 2016, 33-45. Dostupné z: doi: <https://doi.org/10.36366/frontiers.v27i1.373>

HASNA, Abdallah M. DIMENSIONS OF SUSTAINABILITY. *Journal of Engineering for Sustainable Community Development* [online]. 2012, **1**(2), 47-57 [cit. 2023-03-17]. ISSN 2166-2509. Dostupné z: doi:10.3992/2166-2517-1.2.47

HENDERSON, Joan C. Tourism development and politics in the Philippines. *Tourismos: An international multidisciplinary journal of tourism*. 2011, **6**(2), 159-173. ISSN 1790-8418.

ILO & UNWTO. Economic crisis, tourism decline and its impact on the poor. *UN GLOBAL PULSE* [online]. 2011. Dostupné z: <https://www.unglobalpulse.org/project/economic-crisis-tourism-decline-and-its-impact-on-the-poor-2011/>

JAFARI, Jafar. Tourism models: the sociocultural aspects. *Tourism Management*. 1987, 151-159. Dostupné z: doi: [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(87\)90023-9](https://doi.org/10.1016/0261-5177(87)90023-9)

JOVICIC, Dobrica Zivadin. Key issues in the implementation of sustainable tourism. *Current Issues in Tourism* [online]. 2013, **17**(4), 297-302. ISSN 1368-3500. Dostupné z: doi:10.1080/13683500.2013.797386

JUVAN, Emil a Sara DOLNICAR. The attitude–behaviour gap in sustainable tourism. *Annals of Tourism Research* [online]. 2014, **48**, 76-95. ISSN 01607383. Dostupné z: doi: 10.1016/j.annals.2014.05.012

KENTON, Will. Trickle-Down Economics: Theory, Policies, Critique. *Investopedia* [online]. 2022. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/terms/t/trickledowntheory.asp>

KOMATSUZAKI, Takuji. Improving Public Infrastructure in the Philippines. *Asian Development Review* [online]. 2019, **36**(2), 159-184. ISSN 0116-1105. Dostupné z: doi:10.1162/adev_a_00135

MAGUIGAD, Virgilio, David KING a Alison COTTRELL. Political Ecology, Island Tourism Planning, and Climate Change Adaptation on Boracay, Philippines. *Urban Island Studies* [online]. 2015, **1**, 152-179. ISSN 24456004. Dostupné z: doi:10.20958/uis.2015.9

MAMING, Jimmy Bernabe, Alexander Franco F. DELANTAR a Patricio G. GABUYA. Sustainable Tourism Development in Boracay Island, Malay, Aklan. *International Journal of Multidisciplinary: Applied Business and Education Research* [online]. 2021, **2**(8), 699-711. ISSN 2774-5368. Dostupné z: doi:10.11594/ijmaber.02.08.08

MANALO, Jazztin Jairum. Relevance of sustainable tourism in the Philippines: case of Boracay Island and Puerto Princesa City. *International Journal of Information Research and Review*. 2017, **4**(1), 3558-3562.

MORRIS, Hugh. What's happening in Boracay, the island paradise ruined by tourism? *The Telegraph* [online]. 2018. Dostupné z: <https://www.telegraph.co.uk/travel/destinations/asia/philippines/articles/boracay-closure-when-will-island-reopen/>

NIEWIADOMSKI, Piotr. COVID-19: from temporary de-globalisation to a re-discovery of tourism?. *Tourism Geographies* [online]. 2020, **22**(3), 651-656 ISSN 1461-6688. Dostupné z: doi:10.1080/14616688.2020.1757749

NICKOLAS, Steven. What Is Discretionary Income? How to Calculate, With Example. *Investopedia* [online]. 2022. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/ask/answers/033015/what-difference-between-disposable-income-and-discretionary-income.asp>

PILAPIL-AÑASCO, Cherry, Joy C. LIZADA, M.A. OTHUMAN MYDIN a A. MARZUKI. Philippine Tourism: Evolution towards Sustainability. *SHS Web of Conferences* [online]. 2014, **12**. ISSN 2261-2424. Dostupné z: doi:10.1051/shsconf/20141201032

SPURRELL, Megan. Boracay's Big Tourism Problem: The Philippine island had to close for six months for "rehabilitation"—but will it ever recover from its extreme growth?. *Condé Nast Traveler* [online]. 2018. Dostupné z: <https://www.cntraveler.com/story/boracays-big-tourism-problem>

TROUSDALE, William J. Governance in context. *Annals of Tourism Research* [online]. 1999, **26**(4), 840-867. ISSN 01607383. Dostupné z: doi:10.1016/S0160-7383(99)00036-5

VON FRANTZIUS, Ina. World Summit on Sustainable Development Johannesburg 2002: A Critical Analysis and Assessment of the Outcomes. *Environmental Politics* [online]. 2007, **13**(2), 467-473. ISSN 0964-4016. Dostupné z: doi:10.1080/09644010410001689214

Webové stránky:

Asia-Pacific Economic Corporation (APEC) [online]. 2023. Dostupné také z: <https://www.apec.org>

Association of Southeast Asia (ASEAN) [online]. 2023. Dostupné také z: <https://asean.org>

CAA Philippines: Civilaviation Authority of the Philippines [online]. 2023. Dostupné také z: <https://caap.gov.ph>

COUNTRYREPORTS [online]. 2023. Dostupné také z: <https://www.countryreports.org>

European Parliament [online]. 2022. Dostupné také z: <https://www.europarl.europa.eu/portal/en>

Department of Environment and Natural Resources [online]. 2013. Dostupné také z: <https://www.denr.gov.ph>

Department of Labor and Employment [online]. Dostupné také z: <https://www.dole.gov.ph/tupad-contents/>

GlobalData [online]. 2022. Dostupné také z: <https://www.globaldata.com>

Macrotrends [online]. 2023. Dostupné také z: <https://www.macrotrends.net>

National Geographic [online]. 2019. Dostupné také z: <https://www.nationalgeographic.com>

NOAA Coral Reef Conservstion Programme [online]. Dostupné z: <https://coralreef.noaa.gov/welcome.html>

OECD [online]. 2023 [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: <https://www.oecd.org>

PATA [online]. 2023. Dostupné z: <https://www.pata.org>

Philippines Statistics Authority [online]. 2019. Dostupné také z: <https://psa.gov.ph>

Professor Jafari Tourism Foundation [online]. 2023. Dostupné také z: <https://professorjafari.com/en/introducing-professor-jafari/>

SDGs (Sustainable Development Goals). 2023. Dostupné z: <https://sdgs.un.org/goals>

UN (United Nations). 1992. Dostupné z: <https://sdgs.un.org/publications/agenda21#>

UNWTO [online]. 2023. Dostupné z: <https://www.unwto.org>

Valuta ex [online]. 2023. Dostupné také z: <https://valuta.exchange/cs>