

# Studijní text:

## Cestovní ruch a ekonomický rozvoj

---

Autoři: Ing. Martin Šauer, Ph.D.

Ing. Ondřej Repík

Informace k inovaci předmětu

Předmět byl inovován v rámci projektu "Inovace studia ekonomických disciplín v souladu s požadavky znalostní ekonomiky (CZ.1.07/2.2.00/28.0227)", který je spolufinancován Evropským sociálním fondem a státním rozpočtem České republiky.



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

## 1 Cestovní ruch a ekonomický rozvoj

O cestovním ruchu lze hovořit jako o jednom z katalyzátorů současné globální ekonomiky. Cestování je moderním statkem s rostoucí poptávkou, na níž reaguje neustále se měnící a rozšiřující nabídka. Během svého vývoje se ve vyspělých zemích světa cestování přeměnilo ze statku luxusního na statek běžné spotřeby. Souvisí to nejen s přeměnou celé společnosti, ale také s technologickým pokrokem, který tyto změny zprostředkoval. Cestovní ruch tak má globálně jedno z nejrychleji se rozvíjejících tržních prostředí. Ve většině zemí světa je cestovní ruch zároveň silným ekonomickým odvětvím s významným podílem na národním HDP. Vedle toho přetváří podobu společnosti, zasahuje do životního prostředí a ovlivňuje naše bezprostřední okolí. Všechny tyto souvislosti spojené s cestovním ruchem jsou příčinou, proč je fenomén cestovního ruchu a jeho vliv na ekonomický a společenský rozvoj tak populárním předmětem výzkumu.

Sharpley a Telfer (2004) uvádí, že kvůli svému rapidnímu a pokračujícímu růstu, který je spojen s řadou dopadů na ekonomiku, je právě cestovní ruch považován za jeden z nejefektivnějších nástrojů pro dosažení rozvoje. Tento fakt platí jak v rozvojových, tak také ve vyspělých zemích, kde se cestovní ruch již stal důležitou a integrální součástí rozvojových koncepcí. V rozvojových zemích a periferních regionech je cestovní ruch navíc signálem zásadních politických a ekonomických změn. Obecně je proto vnímán jako symbol západního stylu života a zdroj pokroku a modernizace. To však přináší svá rizika, o kterých pojednává kapitola č. 8.

Cestovní ruch může mít obrovský potenciál pro současný i budoucí ekonomický rozvoj. I proto jej jednotlivé státy zahrnují mezi jednu z prioritních oblastí pro rozvoj. Děje se tak i přesto, že cestovní ruch s sebou přináší řadu negativních dopadů na destinace.

Pokud hovoříme o cestovním ruchu jako o nástroji rozvoje, tak bychom si především měli definovat, co si pod pojmem rozvoj vůbec představujeme. V různých odborných zdrojích je koncept rozvoje pojímán odlišně a s tím také pak souvisí role, jakou cestovní ruch v tomto procesu hraje. V ekonomické teorii je problematice rozvoje a růstu věnován poměrně velký prostor. Stejně jako jinde, tak i zde se poznatky, myšlenky a praktické zkušenosti postupně třídí a vzniká sled teorií, které se této problematice věnují. Většinou se jedná o obecné teorie, které lze ale vztáhnout i na oblast cestovního ruchu, případně je u některých cestovní ruch natolik významný ekonomický a společenský prvek, že je mu věnován samostatný prostor. Vybrané teorie jsou předmětem následujících podkapitol.

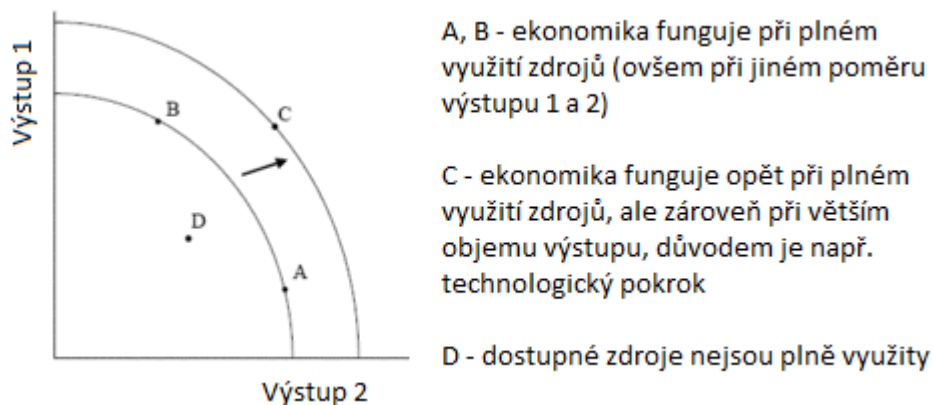
V nejobecnější rovině je za rozvoj považován proces, během něhož se společnost posunuje z jednoho bodu do druhého. Dochází ke změnám ve společenských vztazích, přetváří se podoba společnosti, formují se nové myšlenky, vazby a osobní preference. Koncept rozvoje může být vykládán v globálním, národním, regionálním nebo i lokálním rozměru. V jeho důsledku se totiž mění naše bezprostřední okolí. Nejčastěji je ovšem rozvoj spojován s modernizací ve stylu vyspělých západních zemí, který je dosahován skrze ekonomický růst. V tomto pojetí rozvoj nastává tehdy, pokud národní ekonomika roste, národní produkční kapacity se zvyšují a zároveň je míra růstu výstupu rychlejší než míra růstu populace.

Sharpley a Telfer (2004) pod pojmem rozvoj chápou socioekonomickou změnu a pokrok a růst kvalitativních indikátorů, jako jsou růst příjmu na hlavu, pokles chudoby, větší sociální spravedlnost, modernizace v podobě sociálních změn, vyšší stupeň zaměstnanosti, zlepšení přístupu

ke zdravotnické péči, lepší život s větším portfoliem možností seberealizace, apod. Nicméně rozvoj má velké množství dimenzí, je zkoumán v souvislosti s nejrůznějšími disciplínami, což ve výsledku neumožňuje sestavit jeho univerzální definici.

Jak například uvádějí Stabler, Papatheodorou a Sinclair (2010), pod ekonomickým růstem chápeme růst objemu zboží a služeb, které ekonomika vyprodukuje za určitou časovou jednotku. Pokud nejsou dostupné zdroje plně a efektivně využívány, pak může být reálný růst dosažen i přesto, že celkové produkční kapacity ekonomiky nevzrůstají. Potenciální růst naproti tomu znamená posun hranice výrobních možností doprava (viz Obr. 6-1). Příčinou může být technologický pokrok, kultivace lidského kapitálu nebo zlepšení infrastruktury. Potenciální růst je v tomto kontextu u některých jiných autorů chápán jako tzv. „ekonomický rozvoj“.

**Obr. 1-1: Hranice výrobních možností**



Pramen: vlastní zpracování

Ještě v první polovině 20. století jsou pojmy „rozvoj“ a „ekonomický rozvoj“ (resp. „ekonomický růst“) chápána jako synonyma. Ekonomické síly totiž v té době hrají v rozvoji tak významnou úlohu, že se stávají jeho nutnými předpoklady. V padesátých a šedesátých letech se objevují první zmínky o tom, že cesta od zaostalosti k vyspělosti se skládá z různých ekonomických cyklů. Ve stejné době proto rozvoj začíná být definován prostřednictvím ekonomických ukazatelů jako je HDP a HDP per capita nebo pomocí kritérií, které popisují strukturální změny v ekonomice.

Na konci šedesátých let se ovšem v mnoha zemích ukazuje, že ekonomický růst selhává při řešení sociálních a politických problémů. Tehdejší národní ekonomiky sice plní své růstové cíle, životní standard většiny lidí však zůstával nezměněn. Termín „rozvoj“ začíná být proto chápán v širším kontextu, kdy zahrnuje otázky spojené se vzděláváním, zdravotnictvím nebo bytovou problematikou. Během 70. let se chápání rozvoje ještě více zprošťuje ekonomických aspektů. Problematika rozvoje se více zabývá otázkami chudoby ve společnosti, nezaměstnanosti nebo soběstačnosti jedince.

Koncept ekonomického rozvoje se tedy za půl století existence posouvá od ekonomického růstu až po koncept zahrnující dalekosáhlé, trvalé a pozitivní změny v rámci lidské existence. Někteří autoři mluví o konceptu „šťastného života“, pod něž spadá naplnění sociálních, kulturních, politických, environmentálních a ekonomických cílů. Jak uvádí Goulet (1989), cílem tohoto procesu je seberealizace jedinců ve společnosti, která zahrnuje minimálně těchto pět dimenzí:

1. ekonomická dimenze - tvorba bohatství a spravedlivé ocenění vynaložených zdrojů, překonání chudoby

2. sociální dimenze - zlepšení zdravotnické péče, systému vzdělávání, lepší pracovní příležitosti, kvalitnější bydlení
3. politická dimenze – dodržování lidských práv, politická svoboda, tvorba politického systému dle požadavků a potřeb většiny
4. kulturní dimenze – ochrana kulturních hodnot
5. environmentální dimenze – udržení kvalitního životního prostředí pro další generace
6. paradigma „naplněného života“ – udržení a posilování důvěry, symbolů a systémů ve společnosti

Jaký je tedy vztah mezi obecnými otázkami rozvoje a cestovním ruchem? Může či umí cestovní ruch přispívat k socio-ekonomickému rozvoji společnosti? To vše jsou poměrně jednoduché otázky, ale odpověď na ně je složitá. V první řadě je třeba cestovní ruch a jeho efekty posuzovat v širších souvislostech. Často se však naopak setkáváme se zdůrazňováním pouze některých dílčích efektů. Například v podání řady autorů cestovní ruch vystupuje jako všelék na strukturální problémy a na zaostalost. Jeho socioekonomické vlivy jsou posuzovány izolovaně od okolního světa a zbylých sektorů ekonomiky. To je ovšem nerealistické a krátkozraké. Jeden sektor (byť např. cestovní ruch) nemůže vyřešit všechny problémy, se kterými se rozvojové země a strukturálně postižené regiony potýkají. Na druhou stranu je logické, že jsou témata „cestovní ruch“ a „rozvoj“ v národním, globálním i lokálním kontextu často spojována. Hall a Lew (2009) zdůrazňují, že se jedná o vysoce prorůstové a průřezové odvětví, které přenáší pozitivní signály do celé ekonomiky a společnosti.

Na příkladu pozitivních a negativních vlivů cestovního ruchu lze pozorovat, že je cestovní ruch opravdu nejen ekonomickou činností, ale plní také celou řadu dalších funkcí ve společnosti a musí být tak i hodnocen.

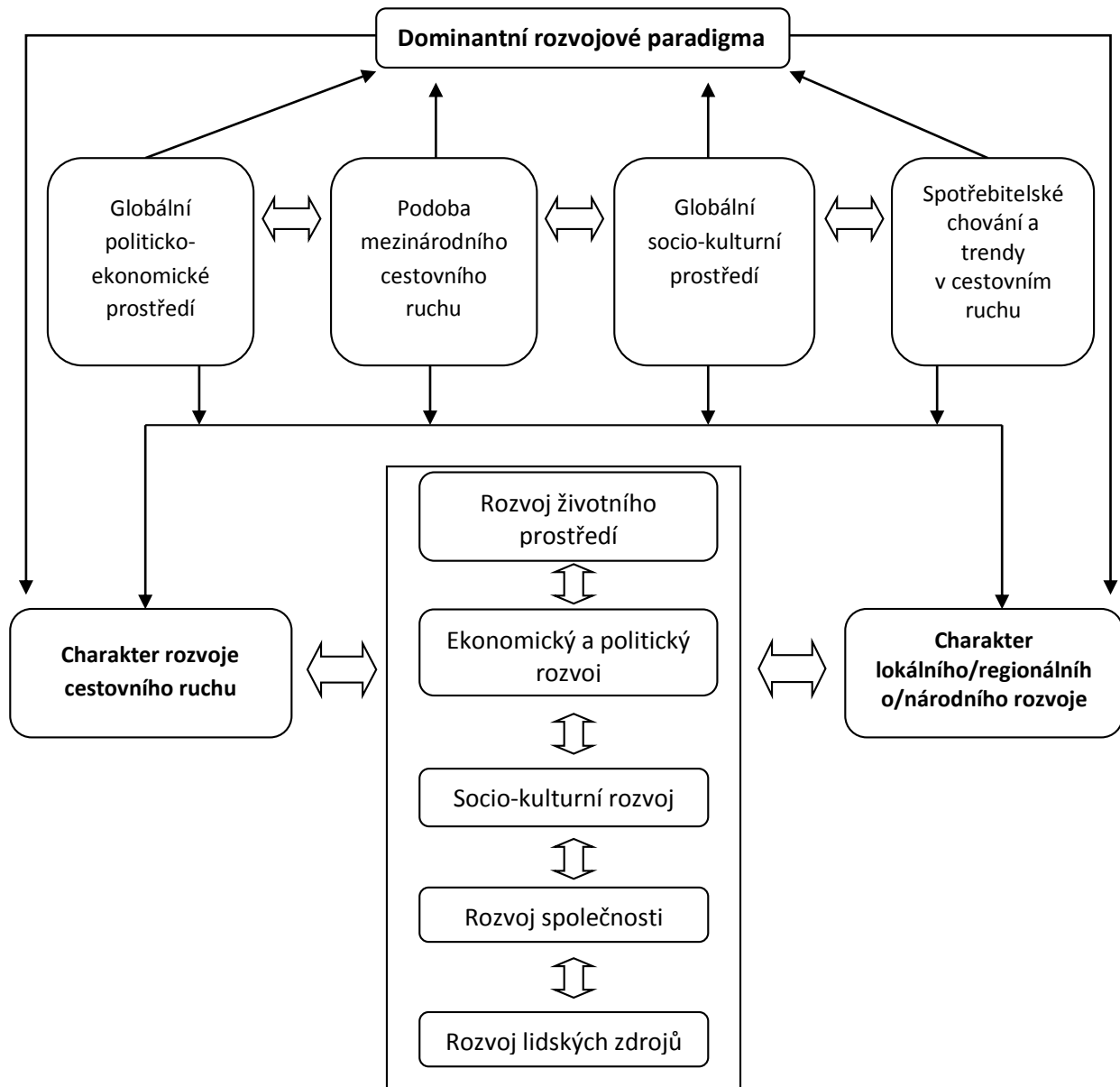
**Tab. 1-1: Pozitiva a negativa rozvoje cestovního ruchu**

| NEGATIVA   | POZITIVA  |
|--|---|
| Růst místních cen  | Rozšiřování škály poskytovaných služeb                        |
| Rostoucí náklady bydlení, nedostatek ubytovacích prostor   | Větší vybavenost infrastrukturou a společenskými zařízeními   |
| Více místních konfliktů, méně přátelská atmosféra  | Více restauračních a zábavních zařízení s různorodou nabídkou |
| Dopady na životní prostředí  | Obnova kulturně-historického dědictví                         |
| Destinace ztrácí svůj původní nádech a ráz, pro který se stala předmětem zájmu (vytváří se nová umělá atmosféra) | Lepší kvalita dopravní infrastruktury, intenzivnější opravy   |
| Nárůst kriminality a domácího násilí   | Lepší zdravotnické služby                                     |
| Rostoucí rasismus  | Lepší údržba prostoru destinace, pravidelný úklid             |
| Příliš mnoho osobních zájmů, které se v destinaci střetávají   |   |
| Přehlížení místních problémů   |   |

Pramen: Hall & Page, 2006

Vztah mezi cestovním ruchem a širším socio-kulturním, politickým a ekonomickým prostředím zachycuje následující schéma. Jeho hlavním smyslem je poukázat na vzájemnou provázanost globálního prostředí a místních podmínek, ve kterých se cestovní ruch odehrává. Ačkoli je možné studovat jednotlivé prvky cestovního ruchu, jeho specifické důsledky i vnější faktory cestovního ruchu odděleně, úplný obraz na fenomén cestovního ruchu podává pouze systémový pohled, kde se všechny prvky systému navzájem ovlivňují (viz kapitola 1).

**Obr. 1-2: Model zachycující vztah mezi cestovním ruchem a rozvojem**



Pramen: Sharpley, R., Telfer, D. J., 2004

Cooper, Fletcher, Gilbert, Fyall a Wanhill (2008) tvrdí, že rozvoj je procesem nikdy nekončícím, který se děje v neustále se měnícím prostředí. Tento fakt by si měli uvědomit především nositelé politiky cestovního ruchu, kteří vytvářejí koncepce dlouhodobého rozvoje. Stanovené cíle a použité nástroje proto musí být v souladu se současnými a budoucími trendy a měnícím se prostředím. Zároveň rozvoj cestovního ruchu nemůže být nikdy optimální, pokud nebude založen na určitém konsensu a partnerství jednotlivých aktérů v cestovním ruchu. Soukromý sektor je totiž většinou krátkozraký a soustředí pozornost na krátkodobé zisky a cíle. Veřejný sektor by naproti tomu měl pohlížet na jednotlivá odvětví dlouhodobě, koncepčně a v širším kontextu. Goldner a Ritchie (2006) vyjmenovávají nejdůležitější z rozvojových cílů v cestovním ruchu:

- zajištění podmínek pro zvyšování životního standardu skrze ekonomické přínosy cestovního ruchu;
- rozvoj infrastruktury a rekreačních zařízení pro rezidenty i nerezidenty;

- v regionech a destinacích rozvíjet cestovní ruch takovým způsobem, který bude v souladu s charakterem a specifiky daného prostoru;
- program rozvoje cestovního ruchu musí být v daném prostoru v souladu s kulturní, sociální a ekonomickou filozofií místní vlády a místních obyvatel;
- maximalizovat spokojenost návštěvníků.

Má-li být cestovní ruch součástí celonárodní rozvojové koncepce, pak musí být řízen a rozvíjen na základě dobře nastavené strategie. Nositelé politiky cestovního ruchu přitom musí brát ohled na koordinaci odvětví, které s cestovním ruchem souvisejí, musí vycházet z nabídky a poptávky v cestovním ruchu. Proces plánování rozvoje cestovního ruchu je ovlivňován mnoha nositeli a zájmovými skupinami, jejichž cíle mohou být v konfliktu (blíže kapitola č. 10 a 11). Cooper, Fletcher, Gilbert, Fyall a Wanhill (2008) sumarizují vlastnosti cestovního ruchu, které je třeba v souvislosti s problematikou rozvoje brát v úvahu:

- Specifika produktu cestovního ruchu a jeho unikátnost
- Cestovní ruch jako nástroj pro vyrovnávání disparit a redistribuci bohatství
- Vysoká náročnost na pracovní sílu
- Podcenění vzdělávání v cestovním ruchu
- Specifika trhu cestovního ruchu, vč. struktury tržních subjektů
- Protekcionismus
- Cestovní ruch jako průřezové odvětví
- Různorodá cenová elasticita
- Sezónnost
- Vysoké fixní náklady

### 1.1.1 Cestovní ruch a teorie rozvoje

Cestovní ruch je součástí mnoha teorií rozvoje, přičemž v nich vystupuje jako více či méně významný nástroj pro zajištění rozvoje a všech jeho atributů. V jednotlivých teoriích je neustále zkoumána schopnost cestovního ruchu iniciovat rozvoj a schopnost aktérů identifikovat a vyčíslit všechny jeho přínosy a náklady pro ekonomiku a společnost.

Teoriemi rozvoje se v souvislosti s cestovním ruchem zabývají například Sharpley a Telfer (2004), kteří tvrdí, že obecné teorie rozvoje a teorie rozvoje cestovního ruchu se vyvíjí již od druhé světové války podobným směrem a s podobným časovým průběhem. První výzkumy se však v cestovním ruchu objevují již ve 30. letech 20. století. Impulsem se stává rozvoj masového cestovního ruchu. Mezi nositele poválečného výzkumu patří především instituce jako Světová banka, OSN nebo OECD. V 60. letech je již cestovní ruch chápán jako jeden z významných nástrojů rozvoje. V rámci tehdejší teorie modernizace vystupuje cestovní ruch jako tvůrce zaměstnanosti, zdroj zahraničních příjmů a zároveň jsou vyzdvihovány jeho silné multiplikační efekty a jejich vliv na místní ekonomiku.

Postupem času dochází ke kritickému zhodnocení přínosů cestovního ruchu. Řada autorů zdůrazňuje, že ve skutečnosti jsou multiplikační efekty daleko nižší, než se do té doby kalkulovalo. Současně se objevují hlasy, že cestovní ruch nemusí být vždy vhodným nástrojem rozvoje. Podobné kritické přístupy se vyskytují například u zastánců teorie závislosti. V 80. a 90. letech přichází na scénu neoliberální ekonomie, která se u cestovního ruchu zaměřuje na mezinárodní trhy a považuje ho za neviditelné exportní odvětví sektoru služeb. V dalším období je u cestovního ruchu zkoumán

především koncept udržitelnosti, který se stává součástí teorií alternativního rozvoje. Předmětem zájmu jsou v tomto případě nové a alternativní typy cestovního ruchu, jako je například ekoturismus.

Následující tabulka shrnuje základní koncept čtyř hlavních teoretických přístupů k problematice rozvoje po druhé světové válce. V dalším textu jsou pak jednotlivé přístupy blíže zkoumány.

**Tab. 1-2: Hlavní teoretické přístupy k problematice rozvoje**

| Období                                  | Rozvojové paradigma        | Vybrané teoretické přístupy nebo modely | Klíčové strategie/koncepty / témata   |
|---|----------------------------|---|---|
| 50. a 60. léta 20. století              | Teorie modernizace         | Etapizace                               | všechny společnosti procházejí podobnými vývojovými etapami, jaké již proběhly v západních zemích                       |
|   |                            | Difúze                                  | rozšiřování růstových impulsů směrem od rozvinutých území; růstové póly; zásahy státu; rozvoj regionální ekonomiky      |
| 50. a 60. léta 20. století              | Teorie závislosti          | Neokolonialismus                        | zaostávání způsobené vyčerpáním zdrojů vyspělými státy; vliv kultury západních zemí                                     |
|   |                            | Dualismus                               | chudoba je funkcí globálního ekonomického růstu; bohatí a chudí – mezi zeměmi a uvnitř zemí; regionální disparity       |
|   |                            | Strukturalismus                         | domácí trhy; substituty dováženého zboží; sociální reformy; protekcionismus; státní zásahy                              |
| polovina 70. let a 80. léta 20. století | Ekonomický neoliberalismus | Volný trh                               | makroekonomie strany nabídky; princip volné tržní soutěže; privatizace  |
|   |                            | Strukturální změny                      | zaměřuje se na tržní síly a konkurenční exporty   |
|   |                            | Jeden svět                              | celosvětové zavedení nového finančního systému; rozhodování o otázkách výroby jsou činěna v mezinárodním měřítku        |
| 70. a 80. léta 20. století              | Alternativní rozvoj        | Základní potřeby                        | prioritami jsou jídlo, bydlení, voda, zdraví a vzdělání   |
|   |                            | Místní aktivity                         | rozvoj orientovaný na lidi; rozhodovací pravomoci na místní úrovni; posílení místních aktivit; neziskový sektor         |
|   |                            | Pohlaví                                 | postavení žen v rámci rozvoje; vztahy mezi pohlavími; silnější postavení žen  |
|   |                            | Udržitelný rozvoj                       | management životního prostředí; plnit potřeby současné generace, aniž by byly diskriminovány potřeby budoucích generací |

Pramen: Sharpley a Telfer, 2004, upraveno autory

### *Teorie modernizace*

Modernizace je definována jako socioekonomický rozvoj, který sleduje evoluční křivku od tradiční společnosti po moderní společnost v podobě, jaká existuje v Severní Americe nebo Evropě. Základním rysem je posun od zemědělství k průmyslu, od rurálního k urbánnímu, přičemž finanční sektor hraje ústřední roli. Kořeny modernizace jsou spojeny s růstovou ekonomickou teorií, která je postavena na keynesiánských modelech. Do konceptu modernizace spadají také teorie a strategie regionálního rozvoje, které se mimo jiné zabývají přenosem a rozptylem růstových impulsů v geografickém prostoru.

Modernizace byla jedním ze základních teoretických přístupů v rozvojových zemích. Cestovní ruch byl v této souvislosti považován za nástroj rozvoje, který zvyšuje zaměstnanost, generuje zahraniční

příjmy, zvyšuje HDP, přitahuje rozvojový kapitál, je nástrojem pro transfer technologií a nástrojem regionálního rozvoje. Zároveň cestovní ruch sloužil pro podporu moderního způsobu života se západními hodnotami a byl považován za součást moderní společnosti. Úlohou státu bylo vytvořit základní podmínky pro ekonomický růst.

Zastánci modernizace jsou kritizováni za příliš vysoký stupeň abstrakce. Například podle představitelů teorie závislosti je modernizace ideologií, která má pouze ospravedlnit západní angažovanost a dominanci v rozvíjejícím se světě.

### *Teorie závislosti*

Teorie závislosti je jednou z nejznámějších neo-marxistických rozvojových teorií. Zastánci tvrdí, že rozvojové země fungují v externích a interních politických, institucionálních a ekonomických strukturách, které je udržují v neustálé závislosti na vyspělých zemích. I proto tento koncept získal řadu příznivců v řadách rozvojových zemí. Teorie závislosti je spojována spíše se studiem příčin zaostávání rozvojových ekonomik, než s výzkumem faktorů a důsledků rozvoje.

Neokoloniální model závislosti je například postaven na tvrzení, že se třetí svět nachází ve stavu permanentní zaostalosti. Tento stav je důsledkem historické evoluce mezinárodního kapitalistického systému, který je charakteristický velkými rozdíly mezi chudými a bohatými státy. Chudé země jsou navíc často závislé na pomoci od mezinárodních institucí, jako je Mezinárodní měnový fond nebo Světová banka, které jsou ovšem ovládnuty vyspělými mocnostmi. Výsledný mezinárodní systém je pak charakteristický obrovskými rozdíly mezi bohatými vyspělými státy (jádro) a chudými zaostalými státy (periferie).

Z pohledu cestovního ruchu se tento přístup prosazuje především v popisu situace některých rozvojových ekonomik. Jde o případy, kdy je cestovní ruch rozvíjen z velké míry zahraničním kapitálem a zároveň význam cestovního ruchu v ekonomice je natolik vysoký, že představuje pro dané země významné riziko. Cooper a kol. (2008) v souvislosti s teorií závislosti upozorňuje na roli zahraničních investorů a dodavatelů (touroperátoři, dopravní společnosti), kteří zisky vyvádí mimo destinaci. Podstatná část výdajů návštěvníků neskončí v místní ekonomice, ale velmi rychle uniká. To je také příčina ekonomického zaostávání. Význam cestovního ruchu je v rámci této teorie neoddiskutovatelný, nicméně v ekonomice může vystupovat jako stimulant nebo brzda rozvoje.

Teorie závislosti je nejčastěji kritizována za přílišnou obecnost, pesimičnost, rétoričnost a za nadřazování vnějších faktorů rozvoje před vnitřními. Většina dílčích teorií je pak postavena na výrazném zjednodušení skutečnosti. Modely se tak stávají buď vyloženě chybnými, nebo jsou natolik obecné a zjednodušené, že jsou nepoužitelné pro většinu praktických problémů. Právě proto jsou její zastánci jen velmi zřídka schopni formulovat konkrétní a praktická doporučení.

### *Ekonomický neoliberalismus*

Neoliberalismus se vyvinul jako reakce na politiku silných státních intervencí. V rámci rozvojových teorií byl neoliberalismus protikladem k názorům Keynesa. Ekonomický neoliberalismus získal na popularitě s příchodem ropné krize na začátku 70. let. V důsledku krize bylo nutné restrukturalizovat mezinárodní kapitalismus, což vedlo k redefinici role státu ve společnosti i ekonomice, fakticky tím skončilo období keynesiánství a státu blahobytu.

Neoliberalismus je založen na neoklasické ekonomické teorii, která považuje lidi za samostatné jednotky propojené pouze tržními silami. Vychází také z práce Adama Smithe a jeho principu laissez-



faire, nebo Davida Richarda a jeho teorie komparativní výhody. Všem těmto přístupům je společné, že požadují minimální státní zásahy do ekonomických procesů, privatizaci státních podniků, volnou soutěž a upřednostňují nabídkovou stranu ekonomiky. Zastánci teorie závislosti se naproti tomu zaměřovali na stimulaci poptávky, státní intervence, centrálně plánované hospodářství nebo hledání substitutů k dováženému zboží.

Z pohledu neoliberalismu je cestovní ruch považován za vhodný faktor růstu rozvojových ekonomik. Mezi klíčová doporučení pro hospodářskou politiku patří vytváření vhodných podmínek pro soukromé investice. Jde tedy o odstraňování bariér pro příliv zahraničního kapitálu spojených s výstavbou hotelových a zábavních resortů. Dalším charakteristickým znakem neoliberalismu je stimulace mezinárodního obchodu a podpora exportu. V tomto světle je opět vhodným nástrojem cestovní ruch, jelikož má mezinárodní rozměr a přináší do země devizy. S příchodem neoliberalismu je tedy cestovnímu ruchu přiznáván mnohem větší význam jako ekonomické aktivitě, která generuje zahraniční příjmy, snižuje nezaměstnanost, pomáhá se strukturálními problémy, apod. V rozvojových zemích může být cestovní ruch novým impulsem pro místní ekonomiku. Často je také jediným odvětvím, které má v rozvojové zemi dobré vyhlídky a přináší okamžitý efekt.

V teorii neoliberalismu má stát daleko menší prostor než v jiných teoriích, nicméně jeho úloha je velmi významná. Výjimkou není ani cestovní ruch, kde vládní rozhodnutí mohou významně ovlivňovat investice v cestovním ruchu, výběr cílové destinace nebo spotřebitelské chování v samotné destinaci. Stát vytváří podmínky pro rozvojové aktivity soukromého sektoru. Na druhou stranu přehlíží socio-kulturní, environmentální a politické aspekty rozvoje.

### *Alternativní rozvojové teorie*

Alternativní rozvojové teorie jsou pragmatické, široce pojaté přístupy, které vycházejí spíše z kritiky modelů předešlých. Jejich ekonomické modely se zaměřují na člověka a prostředí, ve kterém žije. Jejich vznik v 70. letech iniciovaly mezinárodní veřejně-prospěšné organizace, které hledaly alternativní a na člověka orientované přístupy. Neziskový sektor se stal hlavním nositelem těchto přístupů a výrazně tak zvýšil svůj vliv na lokální a komunitní rozvoj.

Alternativní rozvojové teorie nachází nespočet zastánců i v rámci problematiky cestovního ruchu, kteří se zabývají celou řadou aktuálních témat, jako jsou: rozvoj domácího cestovního ruchu, podpora místních podnikatelů, zesílení pozice místních aktérů v procesu řízení, role žen cestovním ruchu a udržitelný cestovní ruch. Udržitelný rozvoj je jedním z nejčastěji skloňovaných konceptů v cestovním ruchu vůbec. Poměrně velká pozornost je věnována také podnikatelským subjektům a jejich struktuře. Domácí cestovní ruch je některými autory považován za lepší generátor místních příjmů než zahraniční cestovní ruch, jelikož závisí více na místních zdrojích. Do konceptu alternativních teorií rozvoje výborně zapadá také ekoturismus, jako jedna z nejrychleji rostoucích forem cestovního ruchu současnosti.

Aspekt udržitelnosti je pravděpodobně nejrozšířenější myšlenkou alternativních teorií rozvoje. Goeldner, Ritchie a Brent (2006) uvádějí, že koncept udržitelného rozvoje je součástí teorií ekonomického rozvoje (růstu) a také rozvoje v té nejširší rovině. Je stále populárnějším, jelikož je založen na principu zachování životního standardu na úrovni, kterou máme nyní. Základní myšlenka spočívá v poznání, že lidstvo už nemůže dále tolik využívat globální prostředí, jako tomu bylo v minulosti. I přesto, že otázka udržitelnosti je palčivější pro jiná hospodářská odvětví (těžba nerostných surovin, strojírenství, hutní průmysl, apod.), tak cestovní ruch se dostává do středu zájmu

právě kvůli své roli ve společnosti a ekonomice. Předmětem zájmu je v konceptu udržitelného rozvoje především přínos cestovního ruchu pro dlouhodobý spokojený život na planetě.

V odborné literatuře se problematikou udržitelného rozvoje cestovního ruchu zabývá celá řada autorů. Někteří z nich studují samotnou podstatu udržitelnosti a přiměřenosti rozvoje. Kladou si například otázky: Pro koho má být rozvoj přiměřený? Kdo posoudí jeho přiměřenost (resp. Kdo určí míru udržitelnosti)? Každý člověk přiměřenost vnímá jinak. Už samotný termín „*udržitelný rozvoj*“ má v odborné literatuře mnoho podob a neexistuje jeho jednotně uznávaná definice. Zároveň také není sestavena škála indikátorů, které by dokázaly říct, zda se jedná o udržitelný rozvoj nebo už je princip porušen. Obecně lze říci, že odborná veřejnost se shoduje hlavně v tom, že rozvoj cestovního ruchu nemůže být plánován a posuzován izolovaně. Cestovní ruch je ovlivněn řadou procesů a aktivit a stejně tak funguje v určitém prostředí, které jej formuje.

Stát nebo region, který si koncepčně stanoví, že chce cestovní ruch rozvíjet udržitelně, tak musí vyřešit následující otázky:

- jaká bude úloha státu (pasivní nebo aktivní)
- vlastnictví a kontrola (veřejná či soukromá)
- mezinárodní vs. domácí cestovní ruch
- míra rozvoje cestovního ruchu
- integrovaný rozvoj cestovního ruchu vs. rozvoj turistických enkláv

Pokud má být cestovní ruch integrální součástí místní ekonomiky a společnosti, pak musí být rozvíjen v přiměřené míře, musí se jednat o vhodné typy cestovního ruchu, musí být udržitelný, jeho zdroje musí být využívány s rozmyslem, musí být vytvořeny vhodné podmínky pro jeho rozvoj, místní komunita musí být vtažena do plánovacího a rozhodovacího procesu. Z pohledu celé řady autorů je pro udržitelný rozvoj cestovního ruchu klíčové, jakým způsobem je vnímán místní komunitou. Krátkodobě i dlouhodobě by měl být rozvoj cestovního ruchu v souladu s potřebami místních obyvatel, což vyústí ve zlepšení životního standardu a kvality jejich života. Zároveň by mělo být dbáno na ochranu zdejšího životního prostředí a kulturních hodnot.

Globálně jsou odpůrci alternativních teorií roztříštěni jako teorie samotná. Většinou je předmětem jejich kritiky skutečnost, že v dlouhém období může být v důsledku její aplikace zpomalen ekonomický růst nebo může vést k silnější státní kontrole. Princip udržitelného rozvoje je mnohými autory považován za vágní a nejednoznačný. Často totiž není zřejmé, co má být vlastně udržováno, jakým způsobem, na jaké úrovni, pro koho to má být udržováno a kdo o tom všem rozhoduje.

V posledních dvaceti letech se mezi zastánci alternativních teorií objevují až tak pesimistické názory, že myšlenka rozvoje je kompletně v ruinách. Sachs (1992) uvádí, že zklamání a znepokojení, selhání a kriminalita jsou prvky, které rozvoj doprovázejí a zároveň nám říkají, že princip rozvoje nefunguje. Navíc historické souvislosti, které myšlenku rozvoje vnesly do popředí zájmu, již zmizely. Rozvoj se stal zastaralým. Naděje a touhy v něj vkládané jsou již vyčerpány. Sachs, Peet a další autoři jsou představiteli tzv. post-rozvojového přístupu, který odmítá způsob myšlení a žití jako výsledek moderního rozvoje. Upřednostňuje revitalizované verze nemoderních a nezápadních filozofií a kultur. Západní rozvoj je destruktivní silou, které je potřeba zabránit.

## Shrnutí

V předcházejícím textu jsme si nastínili vývojová stádia v rámci teorií rozvoje, kdy jsme plynule přešli od teorie modernizace vyznačující se důrazem na ekonomický růst až po alternativní teorie (resp. teorie udržitelného rozvoje). Debata o rozvoji cestovního ruchu se tak posunula od podpory pozitivních dopadů cestovního ruchu na ekonomický rozvoj až po negativa spojená s rozvojem cestovního ruchu. Negativa mají svoji základnu hlavně v neekonomických oblastech, jako jsou negativní dopady na prostředí v destinaci (životní prostředí, sociální a kulturní prostředí), negativní specifika rozvoje cestovního ruchu v méně vyspělých zemích, apod. Debata o rozvoji cestovního ruchu je u řady autorů příliš zjednodušována, přičemž přehlíží celou řadu okolností. Následující tabulka sumarizuje základní rysy čtyř výše uvedených teorií rozvoje. Vybrány jsou takové charakteristiky, které souvisí s cestovním ruchem.

**Tab. 1-3: Cestovní ruch a teorie rozvoje**

| Komponenty rozvoje                               | Teorie modernizace   | Teorie závislosti | Ekonomický neoliberalismus | Alternativní rozvoj |
|--|----------------------|-------------------|----------------------------|---------------------|
| <b>A) stupeň a kontrola rozvoje</b>              |                      |                   |                            |                     |
| zaměření   | ekonomický           | ekonomický        | ekonomický                 | udržitelnost        |
| stupeň rozvoje                                   | velký                | velký / malý      | velký                      | malý                |
| míra rozvoje                                     | rychlý               | rychlý            | rychlý                     | postupný            |
| ekonomický rozměr                                | od bohatých k chudým | místní vlastníci  | úvěrové programy           | místní vlastníci    |
| plánování  | shora dolů           | shora dolů        | shora dolů                 | zesponu nahoru      |
| místní úroveň                                    | omezená              | silná             | omezená                    | silná               |
| vlastnictví                                      | zahraniční           | místní            | zahraniční                 | místní              |
| kontrola odvětví                                 | vnější               | vnitřní           | vnější                     | vnitřní             |
| úloha státu                                      | velká / malá         | velká             | malá                       | velká / malá        |
| původ managementu                                | zahraniční           | domácí            | zahraniční                 | domácí              |
| typ ubytování                                    | velké resorty        | mix               | velké resorty              | mix                 |
| územní rozměr                                    | koncentrovaná        | různorodá         | koncentrovaná              | různorodá           |
| typ turistů                                      | masový turista       | mix               | masový turista             | zvláštní zájem      |
| cíl marketingu                                   | balíčky služeb       | mix               | balíčky služeb             | nezávislý           |
| typ zaměstnanosti                                | formální             | ne / formální     | formální                   | ne / formální       |
| úroveň infrastruktury                            | vysoká               | vysoká / nízká    | vysoká                     | nízká               |
| kapitálové vstupy                                | vysoké               | vysoké / nízké    | vysoké                     | nízké               |
| transfer technologií                             | vysoký               | mix               | vysoký                     | mix                 |
| <b>B) environmentální a sociální souvislosti</b> |                      |                   |                            |                     |
| užití zdrojů                                     | vysoké               | vysoké / nízké    | vysoké                     | nízké               |
| ochrana životního prostředí                      | nízká                | mix               | nízká                      | vysoká              |
| vnitřní integrace                                | nízká                | vysoká            | nízká                      | vysoká              |
| mezisektorové vazby                              | nízké                | vysoké            | nízké                      | vysoké              |
| kulturní povědomí                                | vykořisťovatelský    | ochranářský       | vykořisťovatelský          | ochranářský         |
| rozvoj institucí                                 | nízký                | vysoký            | nízký                      | vysoký              |
| místní sounáležitost                             | nízká                | vysoká            | nízká                      | vysoká              |
| adaptivní kapacita                               | nízká                | nízká             | nízká                      | nízká               |

Pramen: Sharpley & Telfer, 2004, upraveno autory

Na základě analýzy jednotlivých rozvojových teorií a jejich priorit sestavují Sharpley a Telfer (2004) několik praktických návrhů a doporučení pro nositele politiky cestovního ruchu. Ideově nejbližší mají návrhy k teorii udržitelného rozvoje, nicméně ovlivněny jsou všemi čtyřmi probíranými teoretickými koncepty. V praxi jsme ale bohužel svědky toho, že existuje velká mezera mezi principy rozvoje cestovního ruchu a jejich realizací v praxi, kde existují významné bariéry, které brání v implementaci doporučení z tabulky níže.

**Tab. 1-4: Doporučené charakteristiky rozvoje pro zajištění jeho udržitelnosti a přiměřenosti**

| Komponenty rozvoje                               | Doporučené charakteristiky rozvoje  |
|--|---|
| <b>A) stupeň a kontrola rozvoje</b>              |   |
| zaměření   | ziskovost, ale součástí širšího konceptu udržitelného rozvoje   |
| stupeň rozvoje                                   | mix malých a velkých dovolenkových resortů, restaurací a dalších zařízení   |
| míra rozvoje                                     | postupný rozvoj v souladu s velikostí destinace   |
| ekonomický rozměr                                | využití místních zdrojů, vysoký stupeň lokální participace  |
| plánování  | spolupráce s aktéry v cestovním ruchu, zapojení místních obyvatel   |
| místní úroveň                                    | vysoký stupeň lokálního zapojení na všech stupních rozvoje  |
| vlastnictví                                      | mix domácího a zahraničního vlastnictví   |
| kontrola odvětví                                 | odvětví ovládáno místními subjekty, u kterých částečně figurují zahraniční vstupy (za účelem přenosu know-how, dofinancování, apod.)  |
| úloha státu                                      | investice v cestovním ruchu, environmentální regulativy   |
| původ managementu                                | mix zahraničních expertů a místních zkušených specialistů   |
| ubytování  | rozvoj všech typů ubytování, tzn. od malých zařízení po větší a luxusní resorty   |
| územní (prostorový) rozměr                       | mix koncentrovaných a územně rozptýlených aktivit   |
| typ turistů                                      | mix jednotlivých typů (nezaměřovat se pouze na jeden typ turisty); největší důraz klást na poznávací cestovní ruch, který spoléhá na místní prostředí a zajímavosti; stanovení pravidel chování pro turisty v destinaci |
| cíl marketingu                                   | identifikace marketingové segmentace, která nejlépe vyhovuje místním podmínkám  |
| typ zaměstnanosti                                | kombinace dlouhodobé (trvalé úvazky) a krátkodobé (dohody) zaměstnanosti  |
| úroveň infrastruktury                            | v závislosti na místní kapacitě, musí být řešeno v souladu s ekonomickými principy  |
| kapitálové vstupy                                | mix velkých a menších kapitálových vstupů   |
| transfer technologií                             | vysoký stupeň - nutno integrovat do mezinárodního cestovního ruchu  |
| <b>B) environmentální a sociální souvislosti</b> |   |
| užití zdrojů                                     | efektivní využití zdrojů, kvalitní management   |
| ochrana životního prostředí                      | udržitelný přístup k užití životního prostředí; použití nástrojů ochrany životního prostředí pro zajištění principu udržitelnosti (například E.I.A.)  |
| vnitřní integrace                                | vysoký stupeň přenosu efektů dovnitř destinace - užití místních produktů  |
| mezisektorové vazby                              | redukovat přenos efektů mimo destinaci, zintenzivňovat místní vazby, prohlubovat místní kooperaci   |
| kulturní povědomí                                | zachovat kulturní integritu destinace; návštěvníci musí být v průběhu pobytu seznámeni s místní kulturou  |
| rozvoj institucí                                 | koordinované snahy pro posílení místních institucí a jejich vlivu   |
| místní sounáležitost                             | místní komunita ovlivňuje míru a rozsah rozvoje   |

Pramen: Sharpley & Telfer, 2004, upraveno autory

### 1.1.2 Cestovní ruch a teorie růstu

Ekonomický rozvoj je většinou spojen se strukturálními změnami v ekonomice, kdy zaznamenáváme přechod od primárního sektoru k sekundárnímu a následně k sektoru služeb. Rozvoj se projevuje mimo jiné také tak, že dochází ke kontinuálnímu růstu životního standardu v celé populaci. Ekonomický rozvoj je tedy obvykle spojen s ekonomickým růstem, nicméně ekonomický růst nemusí vždy nutně vyústit v ekonomický rozvoj (Stabler, Papatheodorou, Sinclair, 2010). Základní rozdíl mezi rozvojem a růstem je, že růst je vždy chápán pouze v čistě ekonomické dimenzi, kdežto rozvoj zahrnuje otázky environmentální, sociální, apod.

O ekonomickém růstu se mluví dnes a denně ve všech sdělovacích prostředcích. Tento pojem je totiž širokou veřejností vnímán jako jasný prostředek pro posouzení, v jaké kondici se ekonomika nachází a jakým způsobem se bude dále vyvíjet. Pro naše účely je ovšem nutné tento termín patřičně objasnit.

Hospodářským (ekonomickým) růstem se tedy rozumí vzestup hospodářského potenciálu země, ke kterému dochází v souvislosti s kvantitativním zvyšováním (růstem) potenciálního hrubého domácího produktu. Při sledování růstu produktu je ovšem třeba odlišovat dvojí situaci:

1. jedná-li se o zvýšení krátkodobé, které je po určité době vystřídané poklesem produktu, nebo
2. jedná-li se o dlouhodobý trend spojený obvykle s víceméně plynulým zvyšováním produkčních možností ekonomiky.

V prvním případě jde o růst skutečného produktu ve smyslu jeho cyklického kolísání, ve druhém případě jde o dlouhodobý růst potenciálního produktu, neboli o hospodářský růst.

Podle Kellera a Biegra (2007) vzniká růst v důsledku zvyšování produktivity výrobních faktorů nebo zapojením dodatečných jednotek výrobních faktorů. V obou případech jde přitom o takový vývoj zdrojů hospodářského růstu, jejichž výsledkem je obvykle dlouhodobý růst (nikoliv stagnace nebo pokles) potenciálního produktu. Zdroje ekonomického růstu je tedy možné rozdělit do dvou skupin:

- a) Kvantitativní zdroje růstu: do výroby jsou zapojována nová kvanta práce, přírodních zdrojů a kapitálu se stejnými kvalitativními charakteristikami. Je-li hospodářský růst založen na těchto zdrojích, bývá označován jako extenzivní růst.
- b) Kvalitativní zdroje růstu: zvyšování kvalifikace pracovníků, využívání kvalitnějších přírodních zdrojů, rozvoj technické úrovně fixního kapitálu. Kvalitativní zdroje růstu bývají označovány také jako technologická změna (technologický pokrok). Je-li zdrojem hospodářského růstu převážně rozvoj kvalitativních stránek výrobních faktorů, hovoříme o intenzivním růstu.

V hospodářské realitě dochází v rozvinutých ekonomikách vždy ke kombinaci obou typů zdrojů - kvantitativních i kvalitativních. Stejně tak tomu je i v cestovním ruchu. Problematiku ekonomického růstu je zde ovšem nutné vykládat komplexněji než je tomu v případě určitého výrobního procesu. Kvantitativním růstem jsou ale i zde situace, kdy zapojujeme dodatečné jednotky výrobních faktorů. Vybudováním nového zimního střediska zapojíme dodatečné jednotky kapitálu i práce a výsledkem bude růst ekonomických veličin. Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu lze tedy přeneseně považovat za kvantitativní zdroje růstu. Na druhou stranu kvalitativní zdroje růstu hrají v současném cestovním ruchu stále významnější úlohu. Množství informací, způsob jejich prezentace a jejich skládání do konkrétního spotřebovávaného balíčku (produktu) jsou hybateli moderního cestovního ruchu a udávají směr ekonomickému růstu, který je s nimi spojen. Marketing cestovního ruchu je tedy jakýmsi souborem kvalitativních zdrojů ekonomického růstu.

### 1.1.3 Cestovní ruch a regionální rozvoj

Cestovní ruch je často považován za vhodný ekonomický nástroj regionálního rozvoje a politiky. Řada odborníků a politiků vidí v cestovním ruchu cestu, jak snižovat ekonomické nerovnosti mezi regiony. Jednou z nejdůležitějších vlastností je jeho schopnost šířit své přínosy i do okolních regionů.

O ekonomickém významu cestovního ruchu je pojednáno v následující kapitole. Na tomto místě shrneme nejdůležitější poznatky a pokusíme se o jejich implikaci pro regionální politiku. Význam cestovního ruchu lze spatřovat v jeho pozitivních účincích na platební bilanci státu, zdroj příjmů a tvorbu zaměstnanosti. Cestovní ruch je „*neviditelným*“ exportem, přináší do území dodatečné zdroje. V této souvislosti je možné na cestovní ruch aplikovat jednu z teorií regionálního rozvoje – a sice teorii exportní základny (North, 1955), přičemž cestovní ruch jako takový představuje tzv. „*základní odvětví*“ a za tzv. „*obslužná odvětví*“ (do značné míry závisící na cestovním ruchu) lze považovat např. pohostinské služby, komunální služby, maloobchodní síť, provozování uměleckých řemesel, sportovní a zábavní průmysl a do jisté míry také zemědělství, stavebnictví, dopravu a informační a komunikační infrastrukturu obecně (Pásková, 2003: 26). Při aplikaci této teorie je důležité sledovat řádovostní úroveň sledovaných aktivit. Tradičně je vliv cestovního ruchu pro platební bilanci chápán v územní úrovni států. V obecnějším pojetí však platí pro všechny územní jednotky (státy, regiony, mezoregiony, makroregiony), i když pouze skrytě (neexistence obchodních bilancí na nižších územních úrovních). V této souvislosti je význam cestovního ruchu jako faktoru rozvoje regionu závislý na úspěšnosti destinace na příslušné úrovni trhu (např. globálním trhu), a tedy na schopnosti aktivizovat odpovídající přírodní a kulturní potenciál destinace. Z logiky věci pak vyplývají i implikace pro regionální politiku státu – selektivní podpora regionů (destinací) s dostatečným potenciálem uspět na mezinárodních trzích. Pro mnohé regiony je však šance nastartování růstové trajektorie založené na zapojení regionu do mezinárodního cestovního ruchu velmi malá.

Příjmová funkce cestovního ruchu (cestovní ruch jako zdroj příjmů) je nejčastěji vysvětlována pomocí příjmového multiplikátoru (Vanhove, 2005; Goeldner & Ritchie, 2006; Cooper et al., 2008). Specifikem cestovního ruchu jsou silnější vnitroregionální vazby aktérů, jež vedou k relativně nižším únikům finančních prostředků z regionu. Důvodem je komplexita a provázanost produktu cestovního ruchu. Intenzita vzájemných vazeb mezi jednotlivými ekonomickými subjekty je jedním ze základních stavebních prvků regionální teorie „*jádro – periferie*“ (Perroux, 1955). Nicméně omezení Perrouxovy teorie pouze na systém input-output analýz je příliš zkratkovité. Jak uvádí Lasuén (1969, in Blažek – Uhlíř 2002:83), je podle této techniky růstu dosahováno nadprůměrnou velikostí firem nebo nadprůměrným multiplikátorem, nikoli díky inovacím, jak v původní práci tvrdil Perroux.

Aplikací teorie „*jádro – periferie*“ se okrajově zabývá i Pásková (2003: 25), která chápe rozvoj cestovního ruchu jako nerovnoměrný, časoprostorově polarizovaný proces. Na druhou stranu upozorňuje, že cestovní ruch v koncepčních materiálech vlády a v odborné literatuře bývá často uváděn jako nástroj snižování nerovnoměrnosti regionálního rozvoje. Tato tvrzení vycházejí z předpokladu, že nerovnoměrnost rozvoje cestovního ruchu má opačnou orientaci, než nerovnoměrnost obecného ekonomického rozvoje. Cestovní ruch se totiž rozvíjí zejména v oblastech, jejichž prostředí je socio-ekonomickým rozvojem nejméně poškozeno, tedy mimo jádra tohoto rozvoje. Upozorňuje však, že tento předpoklad byl zcela správný v předešlé etapě vývoje cestovního ruchu, kdy byl cestovní ruch ve svých definičních znacích téměř ztotožnitelný s jevem rekreace, resp. je správný, jedná-li se o rekreační formy cestovního ruchu. Ale v případě rozvoje množství moderních forem cestovního ruchu (kongresový cestovní ruch, obchodní cestovní ruch) tento vztah neplatí,

neboť tyto moderní formy cestovního ruchu se rozvíjejí především v jádrových oblastech (periferní oblasti jsou k jejich rozvoji vzhledem k náročnosti infrastruktury cestovního ruchu nevhodné). Jádro rozvoje těchto forem cestovního ruchu tak může být chápáno jako „*růstový pól*“ (Perroux, 1950), v němž jsou koncentrovány aktivity „*hnacího odvětví*“ i „*hnaných odvětví*“ (Perroux, 1950) – v tomto případě (zejména zahraničního) cestovního ruchu. Mezi jádrem rozvoje cestovního ruchu a jeho periferií lze vysledovat působení centripetálních vazeb, kdy jádro koncentrující v sobě aktivity „*hnacího odvětví*“ přitahuje aktivity „*hnaných odvětví*“ (analogických s výše popsanými obslužnými odvětvími). Perroux (1950) zmiňuje proces polarizace jakožto proces zvyšování rozdílu mezi pólem a periferií, avšak na rozdíl od Myrdala (1957), který předpokládá negativní kumulativní efekt, konstatuje, že by postupně mělo docházet k rozšiřování pólu na úkor periferního území, resp. k zvyšování vzájemné provázanosti mezi pólem a periferií (difúzní proces).

Při úvahách o aplikovatelnosti teorie „*jádro – periferie*“ v praktické regionální politice jsme omezeni nedostatečným množstvím empirických studií, které by kvantifikovaly velikost multiplikátorů jednotlivých forem cestovního ruchu a jejich inovační potenciál. Různé formy cestovního ruchu nepochybně v různé míře přispívají k ekonomickému rozvoji destinace. Otázkou je i schopnost cestovního ruchu iniciovat difúzní proces mezi pólem rozvoje a periferií. Také Blažek s Uhlířem (2002: 85) poznamenávají, že pro povzbuzení ekonomického růstu zaostávajících regionů nestačí jen alokace dynamických odvětví (např. cestovního ruchu), ale je nutno změnit celé sociální a ekonomické prostředí regionu, což je velmi obtížné.

Posledním významným ekonomickým důvodem podpory cestovního ruchu je jeho schopnost generovat zaměstnanost. Ta je dána hlavně výše uvedenými specifiky cestovního ruchu. Za prvé, cestovní ruch je pracovně intenzivním odvětvím s vysokým podílem lidské práce. Za druhé, cestovní ruch je charakteristický nadprůměrným multiplikátorem zaměstnanosti. Naopak mezi nejzávažnější výhrady patří nízká kvalita pracovní síly, nízká míra ohodnocení práce, relativně vysoký podíl práce realizované v šedé ekonomice.

V souvislosti s významem zaměstnanosti je často zmiňována role malých a středních podnikatelů. Cestovní ruch je odvětvím s tradičně vysokým zastoupením těchto firem<sup>1</sup>. A právě malým a středním podnikům (SME) některé regionální teorie (teorie výrobních okrsků a flexibilní specializace) přisuzují zásadní význam pro regionální rozvoj (Brusco, 1982, Becattini, 1978, Bagnasco, 1977) a zaměstnanost (Birche, 1987). Zatímco jednoznačný přínos SME pro zaměstnanost nebyl dalšími studii zcela prokázán, význam malých a středních podniků je dnes podle Blažka (in Sýkora, 1993) spíše shledáván v jejich schopnosti udržovat konkurenční prostředí v ekonomice a spojován s jejich vysokou flexibilitou (realizace jednoduchých nápadů).

Význam SME není pouze v jejich existenci jako takové, ale nutnou podmínkou úspěšného rozvoje cestovního ruchu (a tedy i regionu) je jejich schopnost vzájemně spolupracovat. Díky spolupráci jednotlivých subjektů vznikají synergické efekty v podobě vyšší míry inovací, nových řídicích metod řízení a TQM<sup>2</sup>, „*economies of scope*“, internalizace negativních externalit zejména na životním prostředí atd. Navíc v rámci destinačního marketingu jsou zabezpečovány i takové úkoly, které nejsou v silách nebo zájmu jednotlivců – např. budování a péče o značku. Základem prosperity regionu jsou tedy kvalitní sociální, kulturní a institucionální struktury a nehierarchický systém organizace spolupráce malých firem.

---

<sup>1</sup> Např. studie OECD, HORECA uvádějí podíl SME okolo 85 – 95 %.

<sup>2</sup> TQM = Total Quality Management (celkové řízení jakosti)

Rolí vzájemných kontaktů a těsností vazeb mezi podnikatelskými subjekty a dalšími organizacemi v regionu se zabývaly práce Granovettera a Whitea, kteří poukazovali na důležitost aspektu vzájemné důvěry při jakýkoliv ekonomických transakcích. Proces nastolování důvěry je dán opakovanými úspěšnými interakcemi na bázi reciprocity a vzájemné výhodnosti. V této souvislosti mluvíme o tzv. networkingu (blíže Blažek & Uhlíř, 2002). Vzniku sítí je možno napomoci například vytvořením vhodného institucionálního prostředí a podporou vzájemné spolupráce. V cestovním ruchu je takovou institucionalizovanou platformou spolupráce tzv. destinační společnost (spolek, sdružení cestovního ruchu), která je zřízena za účelem koordinovaného řízení destinace. Mezi její hlavní úkoly patří tvorba produktů, jejich realizační marketing, rozvoj sítě TIC, zabezpečování kvality služeb, poradenství, marketingové a statistické výzkumy atd.

Aplikace tohoto konceptu v cestovním ruchu nabývá na významu také díky povaze a charakteru produktu cestovního ruchu. Ten je třeba chápat jako souhrn veškeré nabídky destinace (včetně celkové atmosféry destinace), poskytovaný jako komplex dílčích služeb jednotlivými soukromými a veřejnými subjekty. Schopnost vzájemné spolupráce na společné nabídce destinace je jedním ze zásadních faktorů úspěšnosti destinace.

Dle výše zmíněného pojetí je klíčovým doporučením pro politiku cestovního ruchu (resp. regionální politiku) podporovat vzájemnou spolupráci místních subjektů vytvářením vhodného institucionálního prostředí. Cílem tedy není podporovat jednotlivé podnikatele, ale pomocí nepřímých nástrojů aktivovat místní iniciativu, a to jak u subjektů soukromého sektoru, tak subjektů veřejného sektoru (případně obou sektorů navzájem).

## Literatura

- (1) Becker, C. (2007). *Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick* (3., unveränd. Aufl. ed.). München u.a.: Oldenbourg.
- (2) Birch, D. G. (1987). Job creation in America: How our smallest companies put the most people to work. University of Illinois at Urbana-Champaign's Academy for Entrepreneurial Leadership Historical Research Reference in Entrepreneurship.
- (3) Blair, J. (1995). *Local economic development: Analysis and practice*. Thousand Oaks: SAGE Publications.
- (4) Blažek, J., & Uhlíř, D. (2002). *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace*. (1st ed.) V Praze: Karolinum.
- (5) Brusco, S. (1982). The Emilian model: productive decentralisation and social integration. *Cambridge journal of economics*, 167-184.
- (6) Capello, R. (2009). *Handbook of regional growth and development theories*. Cheltenham, UK: Edward Elgar.
- (7) Cooper, C. et al. (2008). *Tourism: Principles and practice* (4th ed.). Harlow, England: Prentice Hall Financial Times.
- (8) Dwyer, L. (2006). *International handbook on the economics of tourism*. Cheltenham, UK: E. Elgar.
- (9) Goeldner, C., & Ritchie, J. (2006). *Tourism: Principles, practices, philosophies* (10th ed.). Hoboken, N.J.: J. Wiley.
- (10) Goulet, D. (n.d.). Participation in development: New avenues. *World Development*, 165-178.



- (11) Hall, C., & Lew, A. (2009). *Understanding and managing tourism impacts: An integrated approach*. Milton Park, Abingdon, Oxon: Routledge.
- (12) Hall, C., & Page, S. (2006). *The geography of tourism and recreation: Environment, place and space* (3rd ed.). London: Routledge.
- (13) Holman, R. (2011). *Ekonomie* (5th ed.). V Praze: C.H. Beck.
- (14) Kirk, D. (2008). Publication in Review: Keller, P., & Bieger, T. (Eds.). (2007). Productivity in Tourism: Fundamentals and Concepts for Achieving Growth and Competitiveness. International Tourism Research and Concepts (Vol. 2). Berlin: Erich Schmidt Verlag. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 411-413.
- (15) Myrdal, G. (1957). *Economic Theory and Under-Development Regions*. Gerarld Duckworth.
- (16) Pásková, M. (2003). Vlivy cestovního ruchu na přírodní i lidmi vytvořené prostředí a jejich časoprostorové souvislosti. Praha: Karlova univerzita. (disertační práce, vedoucí J. Blažek)
- (17) Perroux, F. (1950). Economic space: theory and applications. *The Quarterly Journal of Economics*, 89-104.
- (18) Sachs, W. (1992). *The Development dictionary: A guide to knowledge as power*. London: Zed Books.
- (19) Samuelson, P., & Nordhaus, W. (2007). *Ekonomie: 18. vydání* (1st ed.). Praha: NS Svoboda.
- (20) Sharpley, R. (2002). *Tourism and development concepts and issues*. Clevedon: Channel View Publications.
- (21) Stabler, M., & Papatheodorou, A. (2010). *The economics of tourism* (2nd ed.). New York: Routledge.
- (22) Tribe, J. (2011). *The economics of recreation, leisure and tourism* (4th ed.). Oxford: Butterworth-Heinemann.
- (23) Vanhove, N. (2005). *The Economics of Tourism Destinations*. Nakladatelství Elsevier, Amsterdam, 251 s. ISBN 0750666374