

Projekt vytvoření zájezdu na Filipíny

Bc. Daniel Zlesák

Diplomová práce
2018



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav podnikové ekonomiky
akademický rok: 2017/2018

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Daniel Zlesák
Osobní číslo: M16633
Studijní program: N6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Podniková ekonomika
Forma studia: kombinovaná

Téma práce: Projekt vytvoření zájezdu na Filipíny

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Provedte literární rešerši k danému tématu.

II. Praktická část

- Provedte analýzu stavu nabídky a poptávky zájezdů na Filipíny v ČR a geograficko-ekonomickou analýzu dané země.
- Navrhněte projekt zájezdu na Filipíny.
- Provedte nákladovou, rizikovou a časovou analýzu projektu.

Závěr



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

Seznam odborné literatury:

BONIFACE, Brian G., Chris COOPER a Robyn COOPER. Worldwide destinations: the geography of travel and tourism. 7th edition. New York, NY: Routledge, Taylor & Francis Group, 2016, 740 s. ISBN 9781138901810.

EVANS, Nigel. Strategic management for tourism, hospitality and events. Second edition. New York: Routledge Taylor & Francis Group, 2015, 728 s. ISBN 978-0-415-83724-8.

FARKOVÁ, Blanka a Eva KUNEŠOVÁ. Technika zahraničních zájezdů. V Praze: Idea servis, 2014, 178 s. ISBN 978-80-85970-83-8.

ŠTYRSKÝ, Jiří a Jiří ŠÍPEK. Geografie udržitelného turismu světa v ekonomických, environmentálních a multikulturních souvislostech. Vyd. 6. Hradec Králové: Gaudeamus, 2011, 234 s. ISBN 978-80-7435-127-3.


TROJAN, Jakub a Jan TRÁVNÍČEK. Projektový management v hotelnictví a cestovním ruchu. 1. vydání. Brno: Vysoká škola obchodní a hotelová, 2015, 104 s. ISBN 978-80-87300-57-2.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.**
Ústav logistiky
Datum zadání diplomové práce: **15. prosince 2017**
Termín odevzdání diplomové práce: **17. dubna 2018**

Ve Zlíně dne 15. prosince 2017



doc. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan



Ing. Petr Novák, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 17.4.2018

Jméno a příjmení: Daniel Zlesák



podpis diplomanta

ABSTRAKT

Prezentovaná diplomová práce se zabývá sestavením projektu jako dobrodružného poznávacího zájezdu na Filipíny pro české turisty. Pozornost je v teoretické části věnována především základním pojmům z cestovního ruchu a aspektům jeho rozvoje. V Praktické části je zvolená destinace zkoumána ze strany nabídky a poptávky, přičemž je využíváno dostupných statistických údajů, rozhovorů s odborníky a produktů cestovních kanceláří. Získané informace jsou podrobeny analýzám. Vedle stanovení cílové skupiny a kalkulace projektu je snahou objasnit dostupné možnosti realizace zájezdu.

Klíčová slova:

Filipíny, předpoklady rozvoje, cestovní kancelář, cestovní ruch, itinerář, SWOT, nabídka, poptávka, náklady, průvodce

ABSTRACT

This presented diploma thesis is focused on compilation of the project as an adventurous tour to the Philippines for Czech tourists. In the theoretical part, attention is paid to the basic concepts of tourism and the aspects of its development. In the practical part, the selected destination is examined from supply to demand by using the available statistical data, interviews with experts and travel agent products. Obtained information is analyzed. In addition to setting a target group and project costing, there is some effort to clarify the available options of making created product.

Keywords:

Philippines, prerequisites for development, travel agency, tourism, itinerary, SWOT, supply, demand, costs, guide

Poděkování:

Děkuji vedoucímu diplomové práce doc. Ing. Zuzaně Tučkové, Ph.D. za metodické vedení práce, cenné rady a podporu při tvorbě tohoto projektu.

OBSAH

ÚVOD	9
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	11
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	13
1.1 CESTOVNÍ RUCH	13
1.2 ZÁKLADNÍ DRUHY CESTOVNÍHO RUCHU	15
1.3 SPECIFICKÉ DRUHY CESTOVNÍHO RUCHU	18
2 ROZVOJ A DOPAD CESTOVNÍHO RUCHU	20
2.1 HISTORIE ROZVOJE CESTOVNÍHO RUCHU	20
2.2 DOPADY CESTOVNÍHO RUCHU	21
3 TECHNIKA SESTAVENÍ ZÁJEZDU	27
3.1 ZPRACOVÁNÍ TRASY ZÁJEZDU	28
3.2 SESTAVENÍ PROGRAMU	29
3.3 ZAJIŠTĚNÍ SLUŽEB	29
3.4 KALKULACE NÁKLADŮ ZÁJEZDU	30
4 POUŽITÉ ANALYTICKÉ METODY A METODY VÝZKUMU	32
4.1 GEOGRAFICKO-EKONOMICKÁ ANALÝZA	32
4.2 S.W.O.T. ANALÝZA	33
4.3 OBSAHOVÁ A VÍCEKRITERIÁLNÍ ANALÝZA	34
4.4 ŘÍZENÝ ROZHOVOR	35
4.5 ANALÝZA MOŽNÝCH RIZIK	36
4.6 ČASOVÁ ANALÝZA – METODA CPM.....	36
II PRAKTICKÁ ČÁST	37
5 ANALÝZA NABÍDKY ZÁJEZDŮ NA FILIPÍNY	38
5.1 OBSAHOVÁ ANALÝZA.....	38
5.2 VÍCEKRITERIÁLNÍ ANALÝZA.....	39
6 ANALÝZA POPTÁVKY PO ZÁJEZDECH NA FILIPÍNY	43
6.1 PŘÍJEZDOVÝ CESTOVNÍ RUCH FILIPÍN	44
6.2 S.W.O.T. ANALÝZA	46
7 GEOGRAFICKO – EKONOMICKÝ SOUHRNNÝ PŘEHLED	48
8 PŘEDPOKLADY PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU	51
8.1 SELEKTIVNÍ PŘEDPOKLADY OBJEKTIVNÍ.....	51
8.2 SELEKTIVNÍ PŘEDPOKLADY SUBJEKTIVNÍ	57
8.3 REALIZAČNÍ PŘEDPOKLADY	58
8.4 LOKALIZAČNÍ PŘEDPOKLADY	64
9 EVALUACE ANALYTICKÉ ČÁSTI	66
10 PŘEDSTAVENÍ PROJEKTU	67

10.1	PROGRAM ZÁJEZDU	68
10.2	NÁKLADOVÁ ANALÝZA PROJEKTU	76
10.3	MARKETING A PROPAGACE	88
10.4	RIZIKOVÁ ANALÝZA	89
10.5	ČASOVÁ ANALÝZA	92
ZÁVĚR	94	
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	95	
SEZNAM OBRÁZKŮ	101	
SEZNAM TABULEK	102	
SEZNAM PŘÍLOH	104	

ÚVOD

Od pradávna bylo cestování způsobem, jak se dopravit k cíli. Motivace účastníků výprav byly různé, museli se táhnout za obživou, za úrodou nebo jen dokonce za záchranou holých životů. Díky vývoji v prostoru a čase je tomu dnes ve většině vyspělých zemí jinak. Cestovatelé si dlouhé a úmorné poutě rozhodně nežívali, to, co je obtěžovalo a nutilo opouštět své domovy, vydávat se na místa vhodnější pro život, je dnes pro jiné motivací, jak zažít a spatřit něco, před čím lidé po staletí utíkali. Něco podobného nabízejí i v dnešní době Filipíny. Život zde rozhodně není jednoduchý, krajinný ráz neumožňuje pohodlné obdělávání půdy, časté pohyby litosférických desek ničí mosty, dotěrný, krvechtivý hmyz jako poděkování hostiteli předává smrtelné nemoci a pravidelné tropické bouře smetou každoročně mnoho měst. Jako by si příroda nepřála, aby byly ostrovy ohňového kruhu osídleny lidmi. Filipínci to naštěstí vnímají a nesou optimisticky. Nikam neutíkají. Svou zemi milují a kamkoliv zavítáte, vždy jsou usměvaví a pohostinní. Jejich úslužnost dnešního Evropana naprosto zaskočí. Na takovou dávku slušnosti a ochoty od prostých lidí už zkrátka není zvyklý. Je to až nepochopitelné chování, když právě on, muž ze západní mocnosti, je po staletí kolonizoval a vnutil jim jazyk i víru.

Filipíny jsou zemí ideální pro cestování. Oplývají spoustou přírodních památek, které díky sedmi tisícům ostrovů tvoří téměř nevyčerpatelný potenciál k objevování.

***„CESTOVNÍ RUCH JE ZÁSADNÍM ODVĚTVÍM, KTERÉ MŮŽE ZAMĚSTNAT MILIÓNY
FILIPÍNCŮ, ZKUŠENÝCH I NEZKUŠENÝCH, NAPŘÍČ NAŠIMI 7 107 OSTROVY.“***

Benigno Aquino III

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Obdobně jako jiné práce tohoto typu, se i tato snaží přinést další nový produkt, který by mohla cestovní kancelář zahrnout do svého portfolia. Produkt, který je zaměřený na úzkou skupinu zájemců a snoubí prvky poznávacího, dobrodružného zájezdu s objevitelskými zážitky. Jistým odchýlením od „středního“ proudu může být snaha autora nalézt alternativní cestu, jak by se vytvořený produkt, zájezd dal uplatnit i v businessu mimo okruh zprostředkovatelů služeb cestovního ruchu, disponujících koncesní listinou.

Teoretická část práce se v úvodu zaměřuje na rešerši problematiky, kterou přináší rozvoj cestovního ruchu, přitom definuje jeho základní druhy a význam. Následují teoretická východiska zpracování použitých analytických metod, například geograficko-ekonomická analýza, SWOT analýza apod. Praktická část práce tyto metody aplikuje. Výsledky obsahové analýzy jsou výchozí hodnoty pro vícekriteriální analýzu, díky níž lze zjistit kompromisní variantu zájezdu, aktuálně dostupného na trhu. Zjištěné údaje v kombinaci s informacemi z rozhovorů a vlastními zkušenostmi autora jsou klíčové pro sestavení projektu. Vedle nákladové, rizikové a časové analýzy je součástí projektu rozprava nad jeho proveditelností.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Tato kapitola se věnuje definování některých výrazů a pojmů vyskytujících se v problematice cestovního ruchu, zejména jeho typologii a druhům.

1.1 Cestovní ruch

Je pojem, který vyčerpávajícím způsobem, ve svém obsáhlém výkladovém slovníku, definuje dvojice autorů ZELENKA, PÁSKOVÁ (2012, s 15) jako komplexní, mnoha oblastmi a z mnoha hledisek se prolínající společenský jev bez jakýchkoli pevně stanovitelných hranic, který je synergickým souhrnem všech jevů, vztahů a dopadů v časoprostorovém kontextu, souvisících s narůstající mobilitou lidí, motivovanou uspokojováním jejich potřeb v oblasti využití volného času, rekreace, cestování a poznání, dále v oblasti sociální, kulturní a v dalších oblastech. Jevovou náplní cestovního ruchu jsou především souhrnné aktivity jeho účastníků, procesy souvisící s budováním a provozováním zařízení poskytujících těmto účastníkům služby, aktivity spojené s rozvojem a ochranou zdrojů pro jeho funkci, souhrn politických a veřejně správních aktivit (politika, propagace a regulace cestovního ruchu, mezinárodní spolupráce apod.) a současně i reakce místních komunit a ekosystémů na uvedené aktivity (zpětná vazba).

KOSTKOVÁ, NĚMČANSKÝ, TORČÍKOVÁ (2009, s 13) ve své publikaci uvádějí, že jednu z prvních definic cestovního ruchu uvedl rakouský ekonom Hermann V. Schullard v roce 1910: „*Cestovní ruch je souhrnem operací především ekonomické povahy, které se přímo vztahují na vstup, pobyt, pohyb cizinců mimo nebo uvnitř určité země, města, regionu.*“

„*Soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestováním a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště a obvykle ve volném čase za účelem odpočinku, poznávání, zdraví, rozptýlení a zábavy, kulturního a sportovního vyžití, služebních cest a získání komplexního zážitku*“ (GÚČIK 2000 in HESKOVÁ 2011, s 10).

Podstata cestovního ruchu

Cestovní ruch je v současnosti předmětem zkoumání několika vědních disciplín, např. ekonomie, geografie, sociologie, psychologie, pedagogiky a dalších. Jejich společným předmětem zkoumání je cestovní ruch, nicméně každá disciplína ho zkoumá ze svého pohledu a s vlastním metodologickým aparátem.

- Ekonomie cestovního ruchu je založena na zkoumání ekonomických aspektů cestovního ruchu spojených s produkcí a realizací služeb a zboží (produktu CR) specifického charakteru, souvisejícího s účastí na CR.
- Geografie cestovního ruchu zkoumá teritoriální aspekty interakcí mezi CR a krajinou s cílem určit zákonitosti jejich vývoje.
- Sociologie cestovního ruchu je zkoumání společnosti s důrazem na sociální chování, konání a sociální interakci sociální skupin jako návštěvníků CR.
- Psychologie cestovního ruchu se zabývá studiem psychiky návštěvníků v CR s důrazem na motivaci účasti na CR, spokojenosti s dovolenou, poradenstvím v CR apod.

(HESKOVÁ 2011, s 9).

Přístupy k cestovnímu ruchu

Kolektiv autorů BONIFACE, COOPER a COOPER (2016, s 6) ve své publikaci poukazují na dva různé úhly pohledu na cestovní ruch. Prvním z nich je pohled ze **strany poptávky** neboli z pohledu osoby, která je turistou. Tento přístup k definici CR je dnes velmi rozvinutý a UNSD jej definovala následovně: „Cestovní ruch obnáší aktivity lidí cestujících a setrvávajících v místech mimo jejich obvyklé prostředí, po méně než jeden nepřetržitý rok, za účelem odpočinku, obchodu a jiných účelů“. Tato definice však přináší řadu otázek:

- Co lze považovat za „obvyklé prostředí“?
- Zařazením obchodu a „jiných účelů“ do definice je nahlíženo na cestovní ruch komplexněji než pouze z pohledu rekreace a odpočinku.
- Určení účastníci CR jsou z této definice vyňati. Turismus (a jeho výše uvedená definice) tvoří pouze část spektra cestování, které sestává od běžné každodenní cesty za prací nebo nákupy po migraci, kde účastník CR tenduje k zajištění permanentní či dlouhodobé rezidence (v místě mimo obvyklé prostředí).

Na cestovní ruch lze dle uvedeného autora také nahlížet ze **strany nabídky**. Potíží tohoto přístupu je v oddělení obchodních činností a zaměstnání bezprostředně se týkajících cestovního ruchu od zbytku ekonomiky. Po letech debat bylo v roce 2000 Organizací Spojených Národů akceptováno řešení v podobě TSA (Tourism Satellite Account) satelitního účtu CR. Na TSA se zachycuje poptávka po zboží a službách generovaných návštěvníky v dané destinaci. TSA umožňuje porovnávat cestovní ruch s ostatními sektory ekonomiky. Zavedením TSA lze zjistit, kolik cestovní ruch přispívá na investice, spotřebu, zaměstnanost, GDP a daně.

1.2 Základní druhy cestovního ruchu

Výše zmíněná trojice autorů kategorizuje druhy cestovního ruchu:

Z geografického hlediska

se rozlišují tři základní druhy cestovního ruchu. Domácí, zahraniční (aktivní a pasivní) a mezinárodní. Odvozenými formami jsou vnitřní, národní a regionální cestovní ruch.

- Domácí cestovní ruch (domestic tourism) zahrnuje cestování a pobyty občanů mimo místo jejich obvyklého pobytu za účelem využití volného času, rekreace, poznání nebo za jiným nevýdělečným účelem, trvající ne déle než jeden rok a realizované kompletně ve vlastním státě (ZELENKA, PÁSKOVÁ 2012, s 115).
- Zahraniční cestovní ruch aktivní (inbound tourism), jde o příjezd zahraničních návštěvníků do cílové země, jejichž výdaje se v navštívené zemi projevují v aktivech bilance cestovního ruchu jako součásti platební bilance státu. Zahraniční cestovní ruch pasivní (outbound tourism), obnáší cestování rezidentů do cílové země, jejichž výdaje se v mateřské zemi projevují v pasivech bilance cestovního ruchu, jako součást platební bilance státu. Jedná se o výjezdový cestovní ruch (HESKOVÁ 2011, s 25).
- Mezinárodní cestovní ruch (international tourism) je součet příjezdového cestovního ruchu všech zemí světa. Zahrnuje tedy přeshraniční cestování návštěvníků mezi všemi zeměmi světa. Ve statistikách mezinárodního cestovního ruchu je však vždy uváděn počet turistů, neboť Světová organizace cestovního ruchu OSN (UNWTO) zpracovává podklady pouze o přenocujících návštěvnících (PORTÁL PRO CESTOVNÍ RUCH 2015).
- Vnitřní cestovní ruch (internal tourism) je cestovní ruch rezidentů i nerezidentů (zahrnuje domácí a příjezdový CR) na území státu. Spotřeba ve vnitřním cestovním ruchu vyjadřuje celkový objem financí utracených za cestovní ruch v národním hospodářství, tedy všechny výdaje za cestovní ruch realizované ve sledované zemi (LEJSEK 2008, s 7).
- Národní cestovní ruch (national tourism) zahrnuje domácí cestovní ruch (domestic tourism) tj. cesty občanů po vlastní zemi a pasivní cestovní ruch (outbound tourism) tj. výjezdový cestovní ruch občanů do jiných zemí (GAVLOVSKÝ 2002, s 7).

Podle počtu účastníků

- Individuální cestovní ruch (individual tourism) je založený na individuální cestování a samostatném organizování pobytu jednotlivcem nebo malou skupinou lidí.
- Skupinový cestovní ruch (group tourism). Jeho účastníci cestují v organizovaných skupinách a využívají z toho vyplývající výhody. Může jít o organizovaný nebo neorganizovaný cestovní ruch.
- Masový a ekologický cestovní ruch (mass tourism; ecological tourism) jsou protipóly. Masový cestovní ruch je organizován hromadně a charakterizuje jej nedostatek času, rychlé dopravní prostředky, pevný program, importovaný životní styl, navštěvování pamětihodností, žádná duchovní příprava, žádné cizí jazyky. Ekologický cestovní ruch je naproti tomu realizován individuálně, s přáteli nebo jako rodinný. Je pro něj typický dostatek času, přiměřeně pomalé dopravní prostředky, spontánně řízený program, návštěvě země předchází její studium a učení se cizím jazykům. Může být namáhavý a vyčerpávající díky aktivnímu přístupu (HESKOVÁ 2011, s 26, 27).

Podle způsobu organizování

- Individuálně si cestování organizuje až 80 % účastníků cestovního ruchu. Jeho předností je seberealizace při tvorbě programu a libovolné přizpůsobení se podmínkám.
- Organizovaný cestovní ruch je takový cestovní ruch, kdy dopravu, pobyt a s nimi související služby zabezpečuje nějaká instituce.
- Neorganizovaný cestovní ruch je takový cestovní ruch, když vše potřebné s cestovním ruchem si zajišťuje účastník sám (PORTÁL PRO CESTOVNÍ RUCH 2015).

Podle věku účastníků

- Cestovní ruch dětí je organizovaná forma cestovního ruchu určená dětem do 15 let. (Dětské tábory, školy v přírodě, školní výlety apod.).
- Mládežnický cestovní ruch (youth tourism) je spojený s cestováním mladých lidí ve věku 15 až 25 let. Mládež upřednostňuje kolektivní akce s možností sociálního kontaktu a hlučnější zábavy, turistiku, sportovní a kulturní soutěžení.
- Rodinný cestovní ruch je určený zejména mladým rodinám. Mladou rodinu představují lidé ve věku 25 až 44 let, kteří žijí jako manželské páry s dětmi.
- Seniorský cestovní ruch (senior tourism) je určený pro účastníky v poproduktivním, tzv. třetím věku, pro které je typický dostatek volného času a dostatečný kupní fond

zejména v ekonomicky vyspělých státech. Mohou proto cestovat dlouhodoběji a častěji (HESKOVÁ 2011, s 29).

- Babyboomers. Relativně samostatnou skupinu tvoří v současnosti lidé ve věku mezi 40. a 50. rokem života, kteří mají již odrostlé děti, relativní dostatek volného času, jsou ekonomicky činní, s dobrým ekonomickým postavením a v dobrém fyzickém stavu, který jim umožňuje intenzivně cestovat (MALÁ 1999 in HESKOVÁ 2011, s 29).

Podle délky pobytu

- Krátkodobý cestovní ruch (short-term tourism) často označovaný jako víkendový cestovní ruch (weekend tourism). Délka trvání je do tří dnů, přičemž jsou zahrnuta dvě přenocování.
- Dlouhodobý cestovní ruch (long-term tourism) je pobyt mimo trvalé bydliště více než na tři dny, ne však déle než šest měsíců (PORTÁL PRO CESTOVNÍ RUCH 2015).

Podle prostředí (převažujícího místa pobytu)

- Městský cestovní ruch (urban tourism) je druh cestovního ruchu, jehož účastníci jsou motivováni návštěvou měst a jejich atraktivit a služeb (historické, kulturní atraktivity, nakupování).
- Příměstský cestovní ruch (suburban tourism) probíhá v zázemí měst. Podmínkou je dobrá dostupnost území veřejnou dopravou, pěšky nebo na kolech.
- Příhraniční cestovní ruch (border tourism) je druh cestovního ruchu probíhající v příhraničních oblastech sousedních zemí. Může být podpořen mezistátními dohodami.
- Venkovský cestovní ruch (rural tourism) je souborné označení pro cestovní ruch s vícedenním pobytem a s rekreačními aktivitami na venkově.
- Přímořský cestovní ruch je zpravidla masový cestovní ruch spojen s vysokou koncentrací návštěvníků v přímořských letoviscích.
- Lázeňský cestovní ruch (též balneoturismus, health tourism, spa tourism) se vyznačuje motivací účastníků pobytem v lázních za účelem regenerace, poznání nebo sociálních kontaktů.

- Horský cestovní ruch (alpine hiking, mountain trekking, mountain tourism) je druh turistiky, jejíž účastníci jsou motivováni poznáváním hor, estetickým zážitkem, čistým horským vzduchem a pohybem v horském prostředí (ZELENKA, PÁSKOVÁ 2012).

Podle intenzity turistických proudů

JAKUBÍKOVÁ (2012, s 20) člení cestovní ruch na:

- Sezónní (seasonal tourism)
- Mimosezónní (off season tourism)
- Celoroční (year-round tourism, year-through tourism) neboli stálý.

Podle použitého dopravního prostředku

- Motorizovaný cestovní ruch, též silniční individuální cestovní ruch (mototourism) označuje formu cestovního ruchu spojenou s využitím přepravy motorovým dopravním prostředkem, nejčastěji automobilem, případně motocyklem nebo karavanem.
- Železniční cestovní ruch (railway tourism) je spojený s cestováním po železnici, s přepravou cestujících vsedě, lůžkovým nebo lehátkovým vozem.
- Letecký cestovní ruch (air tourism) je forma cestovního ruchu organizačně zabezpečovaná cestovní kanceláří leteckého dopravce – letecké společnosti.
- Lodní cestovní ruch (shipping tourism) je forma cestovního ruchu spojená s cestováním a pobytem na říční a mořské lodi nebo jachtě (HESKOVÁ, 2011 s 32, 33).

V cestovním ruchu se dle ZURYNEK, ZELENÝ, MERVART (2008) mohou objevit ještě další tzv. alternativní druhy dopravy (i nekonvenční) popř. jejich kombinace:

- Autobusová, autokarová doprava
- Městská hromadná doprava
- Vertikální doprava (lanové dráhy visuté a pozemní)
- Vznášedla a jetfoils (tryskové lodě)

1.3 Specifické druhy cestovního ruchu

- Feministický cestovní ruch (feministic tourism) je druh cestovního ruchu vycházející ze základních myšlenek hnutí emancipace žen
- Gay cestovní ruch

- Humánní cestovní ruch (cestovní ruch s „lidskou tváří“ zohledňující i neekonomické aspekty cestovního ruchu – rozvoj lidské osobnosti)
- Komunitní cestovní ruch (druh CR, jehož koncepce rozvoje vychází z potřeb a názorů hostitelské komunity)
- Lesbický cestovní ruch (ZELENKA, PÁSKOVÁ 2012).

2 ROZVOJ A DOPAD CESTOVNÍHO RUCHU

2.1 Historie rozvoje cestovního ruchu

K přiblížení historie cestovního ruchu ve světě je nutné zvážit, zda do definice cestovního ruchu bude zahrnuto i cestování za účelem rozvoje (starověkých) civilizací. Pokud ano, pak historie CR sahá až do dob Suméranů, Peršanů, Asyřanů apod.

Starověk

Cestovní ruch ve starověku byl nejčastěji spojen s nalézáním nových míst s příznivými podmínkami k životu. Díky tomu mohla vznikat prastará města, některá z nich stojí dodnes. Například egyptská civilizace vděčí za svůj rozmach Nilu. Nil je největší africkou řekou. Jeho vody se rodí v hloubi kontinentu. Tomuto veletoku vděčí Káhira a celý Egypt za vše. Za zrod života a civilizace. První obyvatelé byli kočovníci, kteří se živili sběrem. Rákos divoce rostoucí v deltě Nilu změnil jejich způsob života. Šest tisíc let před naším letopočtem je přilákal, aby se usadili na úrodných březích řeky. Dodnes 90 % egyptské populace žije na březích Nilu (BERTRAND, 2014).

Autorka HESKOVÁ, (2012, s 37) dokonce uvádí, že písemné a stavební doklady o cestování za odpočinkem a zábavou nalezneme ve starověkém Řecku a Římě. Staří Římané měli svá rekreační centra a střediska zábavy. Z doby panování římského císaře Diokleciána se zachoval i informátor o suchozemských a vodních cestách – Itinerarium, tedy jakýsi první itinerář.

Středověk

Ve středověku bylo pro mnohé využití volného času spojeno s náboženstvím. Prvními cestovateli byly poutníci. Cestování patřilo ke společenskému bontonu nejvyšších vrstev šlechty, zejména mladých šlechticů, později i synů bohatých měšťanů. Na cestách je obvykle doprovázeli studenti nebo chudí učenci (JAKUBÍKOVÁ 2012, s 16).

Z této doby se dochovaly tištěné průvodce a popisy cest pro obchodníky. Ve 13. století nastává počátek obchodních, objevitelských a kolonizačních cest do zámoří (Indie, Čína, Indonésie). Pravděpodobně nejznámějším cestovatelem té doby byl Marco Polo (1254-1324), který strávil sedmáct let v Číně na dvoře císaře Kublajchána. V 15. století došlo k rozmachu zámořských objevů, z nich nejvýznamnější byly portugalské a španělské námořní plavby. Mezi nejvýznamnější mořeplavce patřil Kryštof Kolumbus, který připlul k břehům Ameriky v roce 1492, dále pak Portugalec Bartolomeo Diaz (obeplul mys Dobré naděje),

Vasco da Gama, který doplul do Indie, či Ital Amerigo Vespucci, autor mnoha cestopisných spisů, týkajících se zejména jeho cest do Jižní Ameriky (RYGLOVÁ, BURIAN, VAJČNEROVÁ 2011, s 25).

Novodobý cestovní ruch

Samotná moderní podoba cestovního ruchu se začala formovat ve druhé polovině 19. století. Souviselo to s rostoucím hospodářským vývojem a rozmachem průmyslu, což mělo za následek růst fondu volného času a životní úrovně obyvatelstva. Začíná se také rozvíjet materiálně technická základna cestovního ruchu – budují se ubytovací, stravovací, dopravní, sportovní a ostatní zařízení, zejména v rekreačních a lázeňských střediscích. Zatímco do 1. světové války cestují lidé volně bez výraznějších administrativních omezení ze strany státu, později řada zemí přistupuje k ochranářské politice v oblasti celní, vízové a pasové, což omezilo mj. mezinárodní vztahy právě v oblasti cestovního ruchu. Určité oslabení poptávky přišlo také jako důsledek světové hospodářské krize ve 30. letech 20. století a samozřejmě s vypuknutím 2. světové války (LEJSEK, 2011).

2.2 Dopady cestovního ruchu

Cestovní ruch ovlivňuje téměř všechna prostředí a pokud není od začátku koncipován jako dlouhodobě udržitelný, tak ve významných turistických lokalitách zcela jistě nastanou některé nevratné změny.

Environmentální dopady cestovního ruchu

Vlivy cestovního ruchu na složky přírodního prostředí lze klasifikovat:

- Podle geografického měřítka na globální, celostátní, regionální a místní
- Podle časového měřítka na krátkodobě působící a dlouhodobě působící
- Podle charakteru změny na vratné (dočasné) a nevratné
- Podle vztahu k biosféře na změny složek přírodního prostředí a změny zastoupení druhů flóry a fauny (ZELENKA 2015).

Následky, které může neřízený rozvoj cestovního ruchu přinést:

- **Turistické znečištění.** Obecné označení pro souhrn negativních vlivů vyvolaných ve významné míře cestovním ruchem, speciálně návštěvníků (účastníku CR) na hostitelskou komunitu, přírodní, ekonomické a sociální prostředí. (ZELENKA, PÁSKOVÁ 2012, s 583).

- **Emise.** Cestovní ruch je zdrojem emisí přímo (zejména silniční a letecká doprava, off-road CR) a nepřímo, neboť spotřebovává zejména při výstavbě a provozu svých zařízení a při provozu dopravních prostředků zdroje, při jejichž produkci vznikají emise. Emisemi skleníkových plynů do atmosféry, vytvářením odpadního tepla a snižováním odrazivosti (albeda) zemského povrchu (zábor půdy pro výstavbu infrastruktury CR – jednotlivých budov a rekreačních areálů, zpevňování přírodních povrchů; odlesňování např. pro zřizování golfových hřišť) přispívá rozvoj CR ke globálnímu oteplování. Emisemi Nox ve vysokých vrstvách atmosféry (provozem moderních letadel) je narušována ozónová vrstva, chránící biosféru před škodlivým krátkovlnným UV zářením. Dalšími zdroji emisí v CR jsou: nedostatečná regulace turistických toků, zvýšená hlučnost (nad 60dB) v místech s vysokou návštěvností – narušení habitatu a reprodukčního chování živočichů, znečištění vody (splašky, pláže) a půdy (odpadky, exkrementy, komunální odpad) (ZELENKA 2015).
- **Eroze.** Soubor pochodů způsobujících, že materiál zemského povrchu je uvolňován, rozpouštěn, obrušován a přemisťován. Hlavním erozním činitelem je mechanické působení klastického materiálu unášeného tekoucí vodou, vlnami a proudy, ledem a větrem. Podle druhu erodujícího prostředí se rozeznává eroze říční, mořská a jezerní, ledovcová (abraze) a větrná (koraze) (PETRÁNEK ©2007).

Eroze způsobená cestovním ruchem je proces, kdy je přirozená eroze podstatně urychlena a zintenzivněna působením člověka (antropogenní eroze). Jako eroze se také označuje narušování složek sociokulturního prostředí (např. staveb, soch). Mezi významné činitele eroze patří i aktivity návštěvníků, např. ve formě obrušování povrchu památek (chůze, dotyky), rozšiřování a prohlubování cest, prošlapávání paralelních a nových cest v okolí památek, přírodních zajímavostí a v místech narušení původní cesty a dále eroze způsobená horskými koly ve spolupůsobení s deštěm. Dalším druhem antropogenní eroze jsou např. dopady horolezecké činnosti, výstavba infrastruktury, sešlap (pohyb lidí po nezpevněných plochách). Míra sešlapu vegetačního krytu se využívá jako jeden z indikátorů při monitorování dopadů cestovního ruchu (PÁSKOVÁ 2012, s 83).
- **Působení na ekosystémy.** Ničení ekosystémů – ztráta stanovišť rostlinných a živočišných druhů a šíření alochtonních druhů, tedy rostlinných a živočišných druhů, které se na daném místě nevyskytovaly a byly na ně zavlečeny aktivitami lidí. V případě cestovního ruchu jde často o neúmyslné aktivity návštěvníků, kdy jsou semena

rostlin, mikroorganismy, drobní živočichové a jejich zárodky přenášeny na botách, oděvu, v potravinách, uvnitř trávicího traktu či na povrchu dopravních prostředků (zoochorie). Vědomé zavlečení představuje rozptyl rostlinných a živočišných druhů do místních ekosystémů z míst, kam byly umístěny například provozovateli zařízení cestovního ruchu (zahrady, parky, sady, rybníky apod.). Extrémním příkladem lokalizovaného zavlečení druhů jsou botanické a zoologické zahrady a uměle vytvořená safari (KLAPKA, [b.r.]).

- **Záměrné poškozování přírodních hodnot.** Jde o druh vandalizmu způsobovaný návštěvníky, projevující se nápisy či sgrafity na skalních a jiných přírodních útvarcích, ničením či sběrem vzácných živočišných či rostlinných druhů, nerostů, fosilií či hornin. Pro tento druh poškozování je typický nejen v rozvojových zemích tzv. „hon za suvenýry“ a provozování motorových člunů, skútrů a potápění na nevhodných místech. Poškozování kulturních hodnot je výrazem turistického vandalizmu, zejména v objektech a prostranstvích historického významu, jejichž typickými projevy jsou nápisy a sgrafity na zdech objektů či nepovolený sběr archeologických nálezů (KŘÍŽEK, NEUFUS 2014, s 172).

Vlivy cestovního ruchu na antropogenní prostředí (socio-kulturní dopady)

Vyznačují se změnami v rovině psychologické, sociální, kulturní, urbanistické, a to materiální i imateriální (genius loci, morfická rezonance, kulturní dědictví).

- **Turistická iritace.** Míra nevraživosti rezidentů ve vztahu k návštěvníkům a k vývoji cestovního ruchu v daném místě obecně. Jako ukazatel tohoto vztahu se používá empiricky odvozená čtyřstupňová škála, tzv. Doxeyho iritační index (euforie, apatie, znechucení, antagonismus). V průběhu životního cyklu destinace se zpravidla mění postoj rezidentů k návštěvníkům v závislosti na typu jejich vzájemné interakce, zejména na měnícím se typu segmentu cestovního ruchu a převažujících forem CR (ZELENKA, PÁSKOVÁ 2012, s 579).
- **Demonstrační efekt.** Projevující se napodobováním vzorců chování návštěvníků rezidenty (stereotypizace kultury) a jejich účastí na konzumaci služeb cestovního ruchu. Jde o jistou formu procesu akulturace, přičemž její další modifikací je tzv. efekt módnosti, který se projevuje sdíleným zájmem o destinaci jak ze strany návštěvníků, tak investorů (ZELENKA 2015).

Tento napodobovací efekt může mít podobu záměrné (tj. vědomé), ale i nezáměrné (tj. spontánní) nápodoby. Daný efekt patří mezi nejčastější a nejpozorovatelnější efekty primárně vyvolávané v destinacích CR a přispívají tak ke ztrátě autenticity a k etnocidě kulturních znaků místního obyvatelstva (HEŘMANOVÁ 2012).

- **Duální společnost.** Proces, v němž se rozděluje společnost v základních rysech na dvě odlišné socio-ekonomické třídy, na chudé a bohaté. Duální společnosti nejčastěji vznikají v intenzivně navštěvovaných destinacích, kde ekonomická vrstva podnikatelů v cestovním ruchu značně profituje z jeho intenzity, zatímco zbytek domorodých obyvatel spíše trpí zvýšenými životními náklady, především díky cestovním ruchem způsobené inflaci (KLAPKA, [b.r.]).
- **Marginalizace obyvatel.** Znamená vytlačování rezidentů z prestižnějších míst destinace cestovního ruchu (např. z historických jader částí sídel) či z ekonomicky a sociálně významnějších míst. Uspokojování potřeb rezidentů bývá odsunováno až na poslední místa v agendě místní politiky a funkce území obecně. Negativním jevem je potom zvýšený výskyt patologických jevů, jako např. kriminalita, prostituce, toxikomanie apod. Vztah místních obyvatel k cestovnímu ruchu se tímto váže na negativní vývoj vztahů rezidentů k návštěvníkům destinace (RIMEŠ 2006, s 29).
- **Inscenizace a folklorizace.** Lze chápat jako tematicky laděné a komerčně motivované předvádění jevů či realizace slavností či tematických akcí, které jsou žádány ze strany poptávky. Typické je narušení přirozeného průběhu některých tradičních činností či slavností v důsledku intenzivního cestovního ruchu (HEŘMANOVÁ 2012).
- **Komericializace zdrojů cestovního ruchu.** Jedná se o proces zařazení primárních zdrojů CR do nabídky CR, tj. do nabídky produktu cestovního ruchu, přičemž dochází často k potlačení ostatních hledisek – kulturních, estetických, duchovních, pietních, výchovných, vzdělávacích, etických, aj. (ZELENKA 2015).
- **Komodifikace zdrojů cestovního ruchu.** Proces, kdy se z daného zdroje CR (jevu cestovního ruchu) stává komodita (prodejní artikl). Významnou vlastností je jeho zastupitelnost, na trhu postačuje jeho vzorek. V rámci procesu komodifikace je zboží vyráběno a nabízeno masově a ztrácí se jeho jedinečnost (pásová výroba suvenýrů z mušlí, korálů apod.). Komodifikace zdrojů cestovního ruchu oslabuje kulturní identitu místní komunity (ZELENKA, PÁSKOVÁ 2012, s 271).
- **Sociálně patologické jevy.** (prostituce, kriminalita, toxikomanie)

Ekonomické a infrastrukturální efekty (ekonomické dopady)

S ekonomickými dopady rozvoje cestovního ruchu je spjat výraz „kongesce“, který označuje situaci, kdy dochází k přetížení a nadměrnému využívání prostranství a infrastruktury návštěvníky destinace.

- **Ekonomické úniky.** Pokles příjmů státu nebo regionu, místa, způsobený nutností importovat zboží, služby nebo finanční prostředky z okolních států nebo regionů. Obecně platí, že čím geograficky menší místo, tím větší import z okolí. Úniky jsou typické v cestovním ruchu především pro mezinárodní hotelové řetězce, restaurační řetězce a velké mezinárodní touroperátory, kteří dovážejí zboží a služby do destinace na úkor místního zboží a služeb a tím odčerpávají zisk. Snižování ekonomických úniků souvisí s větším zapojením místní komunity do poskytování služeb CR a se směřováním k udržitelnému rozvoji destinace (ZELENKA 2015).
- **Sezónní a jádrová inflace.** Dle autora znamená zvýšení cenové hladiny, což je způsobeno časoprostorovou koncentrací zvýšené nabídky služeb a zboží během sezóny na území destinačního jádra (RIMEŠ 2006, s 36).
- **Efekt turistické pasti.** Negativní působení neregulovaného cestovního ruchu, který svými podnikatelskými aktivitami znehodnocuje svůj vlastní kapitál (kulturní a přírodní hodnoty destinace) a tím i předpoklady pro svůj ekonomicky, ekologicky i společensky udržitelný rozvoj. Tento sebedestruktivní jev může výrazně negativně ovlivňovat životní cyklus destinace (ZELENKA, PÁSKOVÁ 2012, s 129).
- **Turistifikace.** Více či méně pozvolný proces vytlačování základních funkcí sídla (obytná – derezidencionalizace, obslužná, rekreační, hospodářská), které se stává destinací cestovního ruchu jako výsledek monokulturní hospodářské funkce cestovního ruchu. Preferováno je uspokojování potřeb návštěvníků destinace na úkor každodenní potřeb a životního stylu rezidentů (ÚSTAV INŽENÝRSKÝCH STAVEB, TVORBY A OCHRANY KRAJINY ©[b.r.]).
- **Turistické ghetto.** Pojem úzce spjatý s turistifikací. Rozvojem turistických ghett je chápána taková změna funkcí kompaktní části území sídla, při níž postupně dochází k vytlačení (resp. potlačení) běžných funkcí sídla (nejen obytné) funkcí komerčních, navíc ve značné míře úzce zaměřenou na nabídku služeb cestovního ruchu. Tento jev je zpravidla doprovázen zvýšením cenové hladiny (turistická inflace), snížením dostupnosti zboží běžné denní potřeby, kongescí veřejných prostor, komunikací atd. Tento proces je specifickým projevem ghettizace (KŘÍŽEK, NEUFUS 2014, s 174).

Všechny tři druhy dopadů cestovního ruchu shrnuje a ilustruje tabulka níže:

Tabulka 1 - Typy dopadů

Potřeby turisty Cestování, Ubytování, Atraktivita, Nákupy, Festivaly, Slavnosti, Rekreační aktivity			
Nabídka průmyslu cestovního ruchu Auta, Autobusy a autokary, Silniční a železniční sítě, Letecké společnosti a letiště, Hotelové řetězce, Nákupní centra, Střediska pro rekreaci, Organizátoři exkurzí			
Typy dopadů			
	Ekonomický	Socio-kulturní	Environmentální
Pozitivní dopady	Úspory turistů, Zaměstnanost v CR, Investice do infrastruktury	Porozumění odlišným kulturám, Podpora lokálních služeb	Regenerace městských a venkovských oblastí, Zachovávání historických budov, Ochrana venkova
Negativní dopady	Ekonomické úniky, Prohlubování rozdílů (v bohatství, inflaci apod.)	Narušování tradičních způsobů života	Znečišťování vzduchu, moří a hlukem, eroze krajiny, poškozování historických budov

Zdroj: Vlastní úprava podle EVANS (2015, s 60)

3 TECHNIKA SESTAVENÍ ZÁJEZDU

Zájezd je dle autorů ZELENKA a PÁSKOVÁ (2012, s 636, 637) předem sestavená kombinace alespoň dvou z následujících služeb, je-li prodávána nebo nabízená k prodeji za souhrnnou cenu a je-li služba poskytována po dobu přesahující 24 h, nebo když zahrnuje ubytování přes noc. **Doprava, ubytování** a jiné služby cestovního ruchu, jež tvoří alespoň 20 % souhrnné ceny zájezdu.

Zájezdy dle způsobu realizace:

- Doprovázený zájezd
- Skupinový zájezd
- Zájezd s vlastní dopravou
- Zájezd s vlastním stravováním
- Zájezd s průvodcem

Zájezdy podle účelu a zaměření:

- Seznamovací zájezd
- Specializovaný zájezd
- Zájezd na podporu prodeje

Zájezdy podle způsobu objednání a organizování:

- Forfaitový zájezd
- Garantovaný zájezd
- Standardní zájezd
- Zájezd na míru

Význam zájezdové činnosti spočívá v účelném organizování volného času klientů cestovní kanceláře včetně jejich odpočinku, rekreace, poznání, rozvoje duševních a fyzických sil, a jednak v dosahování podnikatelských cílů cestovní kanceláře (KOSTKOVÁ, NĚMČANSKÝ, TORČÍKOVÁ 2009, s 33).

Autorky FARKOVÁ, KUNEŠOVÁ (2014, s 4) doplňují, že organizovat a prodávat zájezd je oprávněná výlučně cestovní kancelář, a to formou uzavření smlouvy o zájezdu, na jejímž základě odpovídá za uskutečnění, průběh a kvalitu zájezdu. Zprostředkovávat prodej zájezdu může i jiná cestovní kancelář nebo cestovní agentura na základě provizní smlouvy. Prodej zájezdu nesmí být zprostředkováván pro subjekt, který není cestovní kancelář.

3.1 Zpracování trasy zájezdu

Vypracování trasy rozumíme vytýčení úseku cesty, na kterém se uskuteční přeprava účastníků zájezdu dopravním prostředkem (i pěšky), a dále určení míst pobytu s charakteristikou přírodních a uměle vytvořených podmínek. Ke stanovení trasy je zapotřebí znalostí z geografie cestovního ruchu a geografie dopravy (KOSTKOVÁ, NĚMČANSKÝ, TORČÍKOVÁ 2009, s 33, 34).

Při zpracování trasy autokarového zájezdu se vychází z automapy, na které jsou vyznačeny všechny druhy silnic a cest a vzdálenosti v kilometrech. Cestovní kanceláře využívají pro určení vzdálenosti různé počítačové programy. Podle vzdáleností, počtu objektů a zařízení, která chtějí účastníci zájezdu navštívit, a podle potřebných služeb se vypracuje denní harmonogram zájezdu. Při trasování autokarových zájezdů hraje velkou roli výběr silnic, po kterých se zájezd uskutečňuje. Na dálnicích se může počítat s větší rychlostí a dobře vybavenými motoresty. Trasa po silnicích nižší třídy je však zajímavější a umožňuje vhodně zařadit prohlídky různých objektů cestovního ruchu (FARKOVÁ, KUNEŠOVÁ 2014, s 16, 17).

ORIEŠKA (2010, s 224) shrnuje podstatné náležitosti trasování zájezdu následovně:

- Určení prostorových prvků trasy, tzv. výchozí a cílové místo trasy, jednotlivé úseky a jejich délka, možnosti použití dopravních prostředků a čas potřebný k překonání jednotlivých úseků.
- Charakteristika trasy, tj. přírodní a uměle vytvořené podmínky cestovního ruchu na trase a v místě pobytu.
- Informace o materiálně-technických podmínkách rozvoje cestovního ruchu, tj. o možnostech ubytování, stravování, sportovně-rekreační a další vybavenosti, dopravní dostupnosti apod.
- V zahraničním cestovním ruchu i základní informace o navštívené zemi (např. o společensko-kulturním vývoji, hospodářství, národní gastronomii, vízových, celních, devizových a zdravotnických předpisech, cestovních dokladech, měně, cenách základních služeb apod.).

3.2 Sestavení programu

Autorky FARKOVÁ a KUNEŠOVÁ (2014, s 19) ve svém díle tvrdí, že ve vzájemné návaznosti na trasu zájezdu se sestavuje jeho program a časový harmonogram. Vychází se z možností zajištění jednotlivých služeb, a hlavně průzkumu poptávky účastníků cestovního ruchu. Program musí být atraktivní, tak aby se zájemci o cestovní ruch skutečně rozhodli navrhovaný zájezd absolvovat. U tematických kulturně poznávacích zájezdů musí být nabízeny zajímavé objekty cestovního ruchu ve vyvážené formě. Přírodní i uměle vytvořené objekty se musí střídat tak, aby byl celkový dojem ze zájezdu co nejlepší. Pro účastníky musí být v programu zajištěn i dostatek volného času a odpočinek.

ORIEŠKA (2010, s 227) doplňuje, že harmonogram se sestavuje podle tematického zaměření zájezdu, nebo podle požadavku objednatele balíčku služeb. Respektuje možnosti zajištění jednotlivých služeb a výsledky průzkumu poptávky. Programy proto sestavují zkušení zaměstnanci cestovní kanceláře včetně průvodců s bohatými praktickými znalostmi a zkušenostmi. Nejprve se zpracovává tzv. program služeb. Ten dává přehled o rozsahu a struktuře služeb, které je třeba zajistit od jednotlivých dodavatelů. Obvykle obsahuje:

- Počet dní, případně termín konání zájezdu od-do.
- Plánovaný počet účastníků.
- Plánovaný počet průvodců (případně vedoucího zájezdu).
- Druh přepravy.
- Trasu, pobytové místo, případně stát.

3.3 Zajištění služeb

Po stanovení cíle zájezdu a volbě vhodného dopravního prostředku se musí cestovní kancelář zabývat volbou dodavatelů služeb. Vychází se z průzkumu nabídky a je nutné najít optimálního dodavatele. Při hledání nejlepšího dodavatele se vychází z cenové nabídky, nabídky poskytovaných služeb, a především z cíle zájezdu a předpokládaného složení účastníků. Odběratel i dodavatel se snaží o dosažení optimální ceny, tj. nejlepší ceny z hlediska každého z nich. Při stanovení optimální ceny se vychází z její absolutní výše a ze srovnání s cenami ostatních dodavatelů služeb. Porovnává se stejný rozsah, kvalita i období poskytovaných služeb a také atraktivita místa cestovního ruchu (FARKOVÁ, KUNEŠOVÁ 2014, s 20).

3.4 Kalkulace nákladů zájezdu

Na základě písemně potvrzených smluv s dodavatelem služeb lze přistoupit ke kalkulaci zájezdu. Tržní cena se odvozuje od situace na trhu, resp. Z postavení podnikatele na trhu a jeho nákladové kalkulace; cena je ovlivněna různou mírou poptávky. Z uvedeného vyplývá, že cena musí zahrnovat náklady na služby dodavatelů služeb i kalkulaci vlastních nákladů. Cestovní kanceláře používají kalkulační způsob cen, jehož účelem je zjistit nákladovou minimální cenu, kdy je možno podnikat ještě bez ztráty. Přírážka cestovní kanceláře je součástí ceny a je nejen zdrojem úhrady vlastních nákladů a tvorby zisku, ale i pokrytí obchodního rizika (KOSTKOVÁ, NĚMČANSKÝ, TORČÍKOVÁ 2009, s 34).

Dle kolektivu autorů PALATKOVÁ (2013, s 143) se přírážka cestovní kanceláře stanoví jako rozdíl mezi celkovou peněžní částkou, kterou jako úplatu cestovní kancelář obdržela nebo má obdržet od zákazníka nebo třetí osoby za poskytnutou cestovní službu, a součet částek, které cestovní kancelář uhradila nebo má uhradit za jednotlivé služby cestovního ruchu a zboží nakoupené od jiných osob povinných k dani, které jsou přímo zahrnuty do cestovní služby. Pro stanovení přírážky cestovní kanceláře za poskytnutou cestovní službu lze uplatnit na straně nákladů pouze náklady, které se přímo vztahují k zajištění poskytované cestovní služby, respektive zájezdu.

Zvláštní režim DPH

Dle OTAVOVÁ (2014) je poskytovatelem cestovní služby chápána osoba povinná k dani, která poskytuje zákazníkovi cestovní službu. Z uvedeného jasně vyplývá, že se tedy nemusí jednat pouze o cestovní kancelář případně cestovní agenturu. Ve Směrnici o DPH je omezeno použití zvláštního režimu pouze na cestovní kanceláře, nicméně na základě judikatury Soudního dvora Evropské unie C-308/96 a C-94/97 je zvláštní režim platný i pro subjekty, které formálně nejsou cestovními kanceláři, ale uskutečňují činnosti stejného charakteru. Pokud služby cestovního ruchu zahrnuté v cestovní službě jsou poskytovány mimo území Evropského společenství, je cestovní služba osvobozena od daně s nárokem na odpočet daně. V některých případech dochází ke kombinaci, tj. cestovní služba je uskutečňována částečně na území Evropského společenství a částečně na území mimo ně. Zde platí, že část služby uskutečněné na území Evropského společenství musí být zdaněna pomocí přírážky.

Z výše uvedených informací vyplývá, že pokud cestovní kancelář uskuteční zájezd v rámci Evropského společenství, je povinna uplatnit zvláštní režim (§ 89 Zákona o dani z přidané hodnoty), na základě kterého vypočte velikost daně z jí stanovené přírážky. Cestovní služby

jsou vždy zdaňovány jednadvaceti procenty. Z uvedeného zákona je pro tento projekt významný zejména odst. 6: *„Pokud jednotlivé služby cestovního ruchu nakoupené od jiných osob povinných k dani jsou poskytnuty ve třetí zemi, cestovní služba je osvobozena od daně s nárokem na odpočet daně. Jestliže služby cestovního ruchu nakoupené od jiných osob povinných k dani jsou poskytnuty jak mimo území Evropského společenství, tak i na území Evropského společenství, je cestovní služba osvobozena od daně s nárokem na odpočet daně jen v poměru odpovídajícím poskytnutým službám mimo území Evropského společenství a na území Evropského společenství. Za službu cestovního ruchu poskytnutou ve třetí zemi se považuje nakoupená letecká přeprava osob s místem určení do třetí země se zpáteční přepravou, bez zpáteční přepravy nebo zpáteční přeprava.“*

4 POUŽITÉ ANALYTICKÉ METODY A METODY VÝZKUMU

V této části práce je rozvedena problematika použitých analýz a metod výzkumu s důrazem na jejich teoretická východiska.

4.1 Geograficko-ekonomická analýza

Zahrnuje různé přístupy, kterými se lze seznámit s podrobnými informacemi o zkoumané zemi. Jedná se o ucelený výtah dat a poznatků z obsáhlé disciplíny zvané ekonomická geografie.

Dle MARYÁŠ, VYSTOUPIL (2004, s 9) je předmětem ekonomické geografie především objasnění prostorové organizace a diferenciacie společensko-ekonomického systému, zejména v oblasti rozmístění a základních charakteristik obyvatelstva a osídlení, zemědělství a průmyslu, dopravy a v neposlední řadě také cestovního ruchu a služeb.

Socioekonomická geografie tvoří otevřený soubor disciplín: geografii přírodních zdrojů, průmyslu, zemědělství, dopravy a služeb (včetně cestovního ruchu), geografii obyvatelstva a sídel. Velmi blízkou disciplínou je i historická geografie a určitým vyvrcholením je potom regionální a komparativní geografie (ŠTYRSKÝ, ŠÍPEK 2011, s 13).

Geografie cestovního ruchu (turismu) navazuje na poznatky z jiných přírodních, ekonomických i společenských věd. V geografii turismu má klíčové slovo studium předpokladů, které tento významný fenomén moderní doby umožňují a formují. Tyto předpoklady je možné rozdělit na selektivní, lokalizační a realizační (HAMARNEH, 2012, s 12).

HRALA, ŠAFAŘÍK (2013, s 13-33) jednotlivé činitele rozvoje a rozmístění cestovního ruchu definují následovně:

- **Selektivní (stimulační) faktory.** Tyto faktory se projevují geograficky, tj. v územním uspořádání. Jejich prostřednictvím se mohou využít podmínky (předpoklady) pro cestovní ruch v konkrétních oblastech. Dělí se na:
 - Objektivní faktory – základní politické reality světového charakteru i místního významu, vnitropolitická situace, ekonomické předpoklady, demografické skutečnosti, kvalita životního prostředí aj.
 - Subjektivní faktory – řada psychologických a dalších pohnutek ovlivněných kulturní úrovní obyvatel, reklamou, propagací apod. k účasti na cestovním ruchu a jeho směřování.

- **Lokalizační podmínky** cestovního ruchu mají ve vztahu k jeho rozvoji druhotný význam. Rozhodují o funkčním využití konkrétní oblasti cestovním ruchem z hlediska přírodních možností a charakteru a kvality společenských podmínek či atraktivit. Lokalizační podmínky jsou determinovány:
 - Přírodními podmínkami a atraktivitami
 - Klimatickými poměry
 - Hydrologickými poměry
 - Reliéfem a morfologickými poměry
 - Rostlinstvem a živočištvem
 - Společenskými podmínkami a atraktivitami
 - Kulturněhistorickými památkami
 - Kulturními a jinými akcemi (divadla, opery, festivaly, aj.)
 - Sportovními a zábavními zařízeními a akcemi
- **Realizační podmínky** mají dominující postavení pro konečnou fázi uskutečňování různých forem cestovního ruchu. Svou kapacitou tvoří „nabídkový strop“ pro využití možností lokalizačních podmínek a atraktivit. Realizační podmínky tvoří:
 - Doprava (železniční, automobilová, letecká, vertikální, námořní, aj.)
 - Ubytovací a stravovací zařízení.

Pro potřeby této analýzy, resp. tohoto projektu jsou ze socioekonomické geografie přínosné hlavně tyto okruhy a jejich ukazatelé:

- Geografie obyvatelstva (životní úroveň, hustota zalidnění, zdravotní stav, věk, pohlaví, vzdělání, národnost, porodnost, úmrtnost, mechanický pohyb obyvatelstva, nezaměstnanost, jazyková a národnostní struktura atd.)
- Faktory a podmínky rozvoje zemědělství a průmyslu (georeliéf, klima, půda, přírodní pásma)
- Geografie dopravy (pevninská, vodní, vzdušná atd.)

4.2 S.W.O.T. analýza

SWOT analýza je analytická metoda, jež zkoumá v dané organizaci či zemi základní aspekty vnitřního a vnějšího prostředí a poskytuje na ně základní řešení. Na detailní a specifické problémy není tato analýza primárně zaměřena, nýbrž další metody, které z ní mohou vycházet. SWOT analýza je tedy jakýmsi vodítkem pro podrobnější analytické metody, které dekomponují její jednotlivé oblasti na dílčí, specifické (GÜREL 2017).

EVANS (2015, s 308) ve své knize uvádí, že analýza SWOT je nejčastěji prezentována v tabulce. Úkolem zhotovitele s ohledem na každý element je sumarizovat:

- Strengths – neboli silné stránky. Měly by být vybudovány, nebo o ně pečováno takovým způsobem, aby jimi byly i nadále.
- Weaknesses – neboli slabé stránky. Pokud je na něj zaměřena pozornost, mohou se v budoucnu stát silnými stránkami, nebo být zcela eliminovány.
- Opportunities – neboli příležitosti. Určují takovou pozici organizace, ve které dokáže dostupné příležitosti přeměnit v konkurenční výhodu.
- Threats – neboli hrozby. Organizace registrující určité hrozby by měla učinit takové kroky, aby je odstranila, nebo vytvořila taková opatření, aby byla od jejich dopadů ochráněna.

Tabulka 2 - S.W.O.T. analýza

S.W.O.T.	faktory, které organizaci pomáhají dosáhnout jejich cílů	faktory, které organizaci brání v dosažení jejich cílů	
	vnitřní faktory pod kontrolou manažerů, disponibilní zdroje	silné stránky	slabé stránky
	vnější faktory mimo kontrolu manažerů	příležitosti	hrozby

Zdroj: EVANS (2015, s 309). Vlastní úprava.

4.3 Obsahová a vícekriteriální analýza

Obsahová analýza je kvantitativním typem analýzy dat, která se používá pro analýzu textu, včetně přepisů rozhovorů, novin, knih, rukopisů a webových stránek určení frekvence konkrétních slov nebo myšlenek. Výsledky obsahové analýzy dokumentů umožňují identifikovat, stejně jako kvantifikovat, konkrétní nápady, koncepty a jejich přidružené vzory a trendy nápadů, které se vyskytují v rámci určité skupiny nebo v průběhu času. Při obsahové analýze se posuzují artefakty předchozí činnosti. Analýza obsahu představuje metody a pravidla pro stanovení tematiky práce či projektu, zahrnuje slovní rozbor obsahu a rozbor a komparaci získaných informací. Vyhledávají se konkrétní slova a témata, stanovuje se četnost jejich výskytu, význam a vzájemný vztah a získané poznatky se interpretují. Pomocí obsahové

analýzy lze ověřit, zda dokument (např. strategický plán, zpráva) charakterizující určitou činnost, obsahuje relevantní a použitelná data (INESAN ©2012).

TROUSIL a JAŠÍKOVÁ (2015) popisují, že obsahová analýza je výzkumnou technikou, která spočívá v objektivním, systematickém a kvantitativním, někdy i kvalitativním, popisu obsahů textů či jiných komunikací. Obsahovou analýzu lze dobře použít i pro výzkum čistě obrazových dokumentů v rámci zkoumání tzv. vizuální kultury. V této souvislosti se v poslední době hovoří např. o tzv. vizuální sociologii. Obsahovou analýzu lze mimo jiné využít např. při zkoumání propagačních materiálů a vizuálních materiálů v oblasti marketingu.

Dle HALUZA, MACHÁČEK (2011) se multikriteriální analýza zabývá hodnocením možných alternativ podle několika kritérií, přičemž alternativa hodnocená podle jednoho kritéria zpravidla nebývá nejlépe hodnocená podle kritéria jiného. Metody vícekriteriálního rozhodování poté řeší konflikty mezi vzájemně protikladnými kritérii. Jde o metodu, která má za cíl shrnout a utřídit informace o variantních projektech. Vícekriteriální rozhodování vzniká všude tam, kde rozhodovatel hodnotí důsledky své volby dle několika kritérií, a to kritérií kvantitativních, která se zpravidla vyjadřují v přirozených stupnicích (hovoříme také o číselných kritériích) nebo kritérií kvalitativních, kdy zavádíme vhodnou stupnici, např. stupnice klasifikační nebo stupnice velmi vysoký-vysoký-průměrný-nízký-velmi nízký a současně definujeme směr lepšího hodnocení, tj. zda lepší je maximální nebo minimální hodnota (klesající nebo stoupající hodnoty).

4.4 Řízený rozhovor

Je metodou kvalitativního výzkumu. Rozhovor lze rozdělit na standardizovaný (strukturovaný), nestandardizovaný (nestrukturovaný) a částečně standardizovaný (semi-strukturovaný). O volbě jedné z těchto forem rozhoduje podoba otázek. Pokud jde o nestandardizovaný rozhovor, tak ten představuje interakci mezi výzkumníkem a respondentem, kde právě dotazující má předem jen velice obecný plán, který nezahrnuje otázky. Až právě v kontaktu s respondentem přechází rozhovor v živou formu. Každá odpověď pak dává možnost pro vytvoření další otázky. A díky této improvizaci se dotazovaný stává spoluautorem výzkumu, a i znění otázek (DISMAN 1993 in JELENOVÁ 2015).

TROUSIL a JAŠÍKOVÁ (2015) uvádí, že nestrukturovaný řízený rozhovor lze chápat jako interakci mezi výzkumníkem a zkoumaným prostřednictvím verbálních i neverbálních vyjádření. Rozhovor často bývá součástí pozorování, přičemž mezi jeho výhody patří hlavně úzký kontakt s dotazovanými, možnost ihned reagovat na odpovědi atd.

4.5 Analýza možných rizik

Autoři KORECKÝ, TRKOVSKÝ (2011, s 173-175) ve své knize píše, že v současné době převažuje pohled na analýzu rizika, jejíž schéma zápisu je ve tvaru *příčina – riziko – účinek*. Jedná se o nový model, ve kterém nejsou explicitně zapsány pravděpodobnosti. Pro příčinu, riziko a účinek v tomto modelu platí:

- **Příčina:** považuje se za skutečnou existující v projektu a jeho okolí, které tedy nastaly nebo nastanou se 100 % pravděpodobností.
- **Riziko:** reprezentuje nejistotu, riziko nastane s pravděpodobností <100 %.
- **Účinek:** dostaví se podmíněně, tedy pouze v případě, že nastane riziko.

Zápis analýzy rizik je vhodné provést do tabulky. Stručné popisy příčin, rizik a možných účinků se zapíše ve sloupcích.

Analýzu je vhodné doplnit o další ukazatele jako například Global Terrorism Index nebo o geografické mapy rizik.

4.6 Časová analýza – metoda CPM

Kritická cesta (Critical Path Method) projektu je metoda založená na výpočtu nejdelší trajektorie postupných kroků v projektu. Aktivita, které jsou na identifikovaných úsecích nejdelší cesty, musí být obzvláště monitorovány – jakékoliv jejich zpoždění se promítá do celkové délky realizace projektu, což ohrožuje výsledky projektu. V případě nedodržení času vymezeného dané aktivitě je třeba přepočítat kritickou cestu tak, aby byl aktualizován termín ukončení projektu (TROJAN, TRÁVNÍČEK 2015, s 21).

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 ANALÝZA NABÍDKY ZÁJEZDŮ NA FILIPÍNY

Za účelem zjištění aktuální nabídky poznávacích zájezdů na Filipíny byla provedena analýza obsahů programů cestovních kanceláří, ze které následně vychází analýza kritériální, jejíž úlohou je předložit „ideálně“ sestavený program.

5.1 Obsahová analýza

Obsahová analýza poznávacích zájezdů na Filipíny tuzemských cestovních kanceláří vychází z pečlivého studia nabízených produktů, přičemž jsou vyřazeny takové zájezdy, jejichž náplň je převážně pobytová. Následující odstavce jsou věnovány vybraným poskytovatelům zájezdu. Z množství cestovních kanceláří jsou navíc vyjmuty takové kanceláře, které sami zájezd neorganizují (nabízejí jej pouze ve spolupráci s partnerskou CK, např. Livingstone), nebo je varianta nabízeného zájezdu mimo časový interval 15 až 17 dní. Dále jsou vynechány ty cestovní kanceláře, jejichž odlety jsou realizovány ze zahraničních letišť.

EsoTravel

„To nejlepší z Filipín“

Šestnáctidenní program zahrnující třináct nocí poskytuje atraktivitu ostrova Luzon a Bohol, je dobře koncipovaný, nevynechává kulturní ani přírodní pamětihodnosti. Plavba loďkami na peřejích Pangansian jsou i zajímavým adrenalinovým prvkem.

China Tours

„Filipíny – velká cesta“

Zajímavě zpracovaná cesta, začínající podobně jako výše zmíněná. Cestovní kancelář využívá přelety a plavby mezi ostrůvky, což může znamenat značné časové ztráty. Nabízí navíc volitelné prodloužení zájezdu o výlet na ostrov Palawan. Délka je tedy buď 15 nebo 20 dní. Cena se tomu samozřejmě přizpůsobuje.

CK Rajbas

„Filipíny – Palawan a Visayas“

Cestovní kancelář specializující se na outdoorový CR nabízí sedmnáctidenní zájezd. Program se nejdříve věnuje zajímavostem ostrova Palawan, jako je podzemní řeka v Puerto Princesa, pláže El Nido nebo výlety katamarány do souostroví zátoky Bacuit. V druhé části

programu je prohlídka pamětihodností ostrova Bohol, kde jsou hlavním lákadlem Čokoládové kopce. Specifikem zájezdu je také návštěva malého ostrova Apo, který je domovem mořských želv.

CK Pangeo tours

„Filipíny – Luzon, Bohol, Cebu, Bantayan, Palawan“

Program sestavený průvodcem žijícím na Filipínách. Velmi zajímavá varianta, kdy účastník navštíví velké množství ostrovů během šestnácti dní s možností prodloužení o návštěvu ostrova Palawan. Nechybí jezero Taal, soutěska Pangasian, pohřebiště Sagada nebo rýžové terasy v Banaue.

CK Alvarez

„Pozor, jede Butanding!“

Patnáctidenní zájezd na ostrov Luzon s přeletem na Bohol. Nechybí vodopády Pangasian, Čokoládové vrcholy, nebo sopka Mayon. Zajímavé je potápění se žraloky velrybými a pozorování nártounů filipínských.

CK Kudrna

„Filipíny“

Sedmnáctidenní, mírně expediční zájezd na Filipíny, ve kterém nechybí ostrovy Luzon, Bohol, Palawan. Zajímavostí je výlet na malý ostrůvek Balicasag, kvůli šnorchlování. Nechybí návštěva Čokoládových kopců Boholu a opiček nártouna filipínského.

5.2 Vícekriteriální analýza

Následující tabulka ilustruje místopisný seznam programů zájezdů jednotlivých cestovních kanceláří. Pro lepší přehled a zjednodušení této analýzy bylo upuštěno od irelevantních geografických bodů v programech, jako jsou například hotely, tržiště, sakrální budovy apod. Jelikož si každý průvodce tvoří itinerář a denní trasu trochu jinak, při zohlednění tohoto faktu by byla obsahová analýza „nepoužitelná“. Navíc je upuštěno od evidence ubytovacích zařízení a dílčích denních tras v jednotlivých významných lokalitách, jejichž geografická poloha je pro tuto obsahovou analýzu bezpředmětná. V potaz jsou proto brány pouze stěžejní prvky trasy (větší města, ostrovy, památky UNESCO apod.). Za účelem vytvoření užitečného výchozího bodu pro sestavení kvalitního zájezdu, je výše provedená obsahová analýza pro-

gramů šesti cestovních kanceláří transformována do číselné podoby. Ze seznamu navštívených míst v průběhu jejich zájezdu je vytvořena přehledná tabulka, která zvýrazňuje ty nejfrekventovanější z nich. Červeně ohraničené hodnoty ve sloupci souhrn reflektují takové lokality, kam během poznávacího zájezdu zavítá alespoň polovina srovnávaných cestovních kanceláří. Všechny programy jsou dostupné na internetových stránkách jednotlivých cestovních kanceláří a nebyly upravovány.

Tabulka 3 - Obsahová analýza programů CK

seznam míst v itineráři	cestovní kancelář						souhrn
	Esotravel	China Tours	Pangeo Tours	Rajbas	Alvarez	Kudrna	
MANILA	1	1	1	1	1	1	6
Intramuros	1	0	1	1	1	1	5
Caramoan	0	0	0	0	1	0	1
Donsol (potápění)	0	0	0	0	1	0	1
BOHOL	1	1	1	1	1	1	6
Tagbilaran	0	1	0	1	1	0	3
Panglao	1	1	0	1	0	1	4
Balicasag	0	1	0	0	0	1	2
Chocolate Hills	1	1	1	1	1	1	6
Nártoun filipínský	1	1	1	1	1	1	6
NEGROS	0	0	0	1	0	0	1
Balocod	0	0	0	1	0	0	1
Apo (potápění)	0	0	0	1	0	0	1
PANAY	0	0	0	1	0	0	1
BANTAYAN	0	0	1	0	0	0	1
CEBU	1	1	1	1	1	1	6
Oslob (potápění)	0	1	1	0	1	1	4
PALAWAN	0	0	0	1	0	1	2
Podzemní řeka	0	0	0	1	0	1	2
El Nido	0	0	0	1	0	1	2
LUZON	1	1	1	0	1	1	2
Sagada	1	1	1	0	0	1	4
Baguio	1	1	1	0	0	0	3
Ifugao	0	1	1	0	0	1	3
Banaue	1	1	1	0	0	1	4
Pagsanjan falls	1	1	1	0	0	0	3
Mt. Mayon	0	0	0	0	1	0	1
Tarlac	1	0	0	0	0	0	1
Taal lake	0	1	1	0	0	0	2
součet lokalit/průměr	13	16	15	15	12	16	15
počet dní/průměr	16	15	16	17	15	17	16
počet osob	16+	6-16			7-15		
cena zájezdu/průměr	74390	67000	62900	54500	54710	51500	54710

Zdroj: Vlastní zpracování

Mechanickým zpracováním programu každé cestovní kanceláře do přehledné tabulky umožňuje zjistit kvantitativní údaje, potřebné pro určení vah Saatyho metodou a následný výpočet a získání nejvhodnějšího (kompromisního) zájezdu metodou bazické varianty, a to souhrn zajímavých lokalit v číselném vyjádření, počet dní, na něž je zájezd uskutečňován a na kolik si ho pořadatel cení.

Tabulka 4 - Výchozí hodnoty pro vícekriteriální analýzu

tabulka výchozích hodnot	cena zájezdu CZK	počet dní	navštívené lokality
Esotravel	74390	16	13
China Tours	67000	15	16
Pangeo Tours	62900	16	15
Rajbas	54500	17	15
Alvarez	54710	15	12
Kudrna	51500	17	16

Zdroj: Vlastní zpracování

Dále je potřebné určit zmiňované váhy dle Saatyho metody. jejich hodnota určuje, jak velkou „rolí“ hraje například cena zájezdu v hodnocení nejlepší varianty. K určení konečné váhy je zapotřebí mezi sebou porovnat kritéria – cenu zájezdu, počet dní a zajímavé lokality. Každému srovnávanému páru je přiřazena preference (Saatyho škála preferencí) dle subjektivního úsudku zhotovitele.

Tabulka 5 - Saatyho váhy

Výpočet vah – Saatyho metoda	cena zájezdu	počet dní	navštívené lokality	geometrický průměr	váhy
cena zájezdu	1	3	1/5	0,84	0,19
počet dní	1/3	1	1/7	0,36	0,08
navštívené lokality	5	7	1	3,27	0,73
	kontrolní součet			4,47	1

Zdroj: Vlastní zpracování

Saatyho škála preferencí:

- 1 = rovnocennost
- 3 = slabá preference
- 5 = silná preference
- 7 = velmi silná preference
- 9 = absolutní preference

Stěžejní je v celé vícekritériální analýze určit, která cestovní kancelář nabízí nejlepší (kompromisní) zájezd. To se zjistí za pomoci tzv. báze neboli hodnoty, která je vzhledem k povaze kritéria nejnižší, resp. nejvyšší. Výchozí tabulka hodnot poskytuje data, která jsou dle povahy kritéria poměřována s danou bází (přesněji v případě minimalizační povahy je báze v čitateli, v případě maximalizační ve jmenovateli). Výsledná (kompromisní) varianta dosahuje nejvyšší hodnoty skalárního součinu (sloupec w) mezi hodnotami v tabulce a váhami samotných kritérií.

Tabulka 6 - Vícekritériální analýza

metoda bazické varianty	cena zájezdu	počet dní	zajímavé lokality	w
Esotravel	0,6923	0,9412	0,8125	0,8000
China Tours	0,7687	0,8824	1	0,9466
Pangeo Tours	0,8188	0,9412	0,9375	0,9152
Rajbas	0,9450	1	0,9375	0,9439
Alvarez	0,9413	0,8824	0,75	0,7969
Kudrna	1	1	1	1
v (váhy)	0,19	0,08	0,73	
povaha	MIN	MAX	MAX	
B (báze)	51500	17	16	

Zdroj: Vlastní zpracování

MAXIMALIZACE = výchozí hodnota / báze

MINIMALIZACE = báze / výchozí hodnota

w = skalární součin mezi hodnotami v tabulce a váhami pro daná kritéria

Z tabulky je patrné, že nejlepší (či kompromisní) zájezd dle metody bazické varianty, nabízí CK Kudrna. Tato cestovní kancelář sestavila nejdelší program (17 dní) s nejvíce navštívenými lokalitami (16) a za nejnižší cenu (Kč 51.500,-). K výsledku této analýzy je přihlíženo při sestavení vlastního programu zájezdu, je tedy jakýmsi „etalonem“ pro projekt vlastního zájezdu na Filipíny. Avšak ten jej striktně nekopíruje, jelikož autor, vedle vícekritériální analýzy, přihlíží i k informacím získaným z řízeného rozhovoru a také k vlastním zkušenostem z cestování po Filipínách.

6 ANALÝZA POPTÁVKY PO ZÁJEZDECH NA FILIPÍNY

Na domácím cestovním ruchu se podílí kolem čtyřiceti procent Filipínců se špičkou kolem křesťanských svátků, tedy Velikonoc a Vánoc/Nového roku. Zvyšující se příjmy obyvatelstva a navzájem si konkurující ceny letenek poskytovaných low-cost dopravci zapříčiňují vzrůstající trend také výjezdového cestovního ruchu, přičemž většinu poptávky tvoří rezidenti Metro Manila. Hong Kong s jeho velkou filipínskou komunitou, Singapur, Malajsie, Jižní Korea a Thajsko tvoří šedesát procent přijímajících destinací z celkového počtu 4,6 milionů odletů v roce 2013. Příjezdový cestovní ruch zažil největší rozmach v době Marcosova režimu v sedmdesátých letech, kdy Manila pořádala mezinárodní akce typu Miss Universe, díky čemuž vzniklo několik luxusních hotelů. Hlavními zdrojovými trhy jsou Japonsko, USA, Taiwan, Jižní Korea a miliony „zámořských“ Filipínců pracujících ve všech koutech světa. Bohužel, přírodní katastrofy a teroristické incidenty, zahrnující únosy turistů na Mindanau, měly negativní dopad na příjezdový cestovní ruch a celkovou percepci země (BONIFACE, COOPER, COOPER 2016, s 530, 531).

6.1 Příjezdový cestovní ruch Filipín

Ve zpoplatněné verzi Yearbook of Tourism organizace UNWTO (2017) je k dispozici statistika cestovního ruchu Filipínské republiky za rok 2016, která je shrnuta v níže uvedené tabulce:

Tabulka 7 - Příjezdový cestovní ruch Filipín

příjezdový cestovní ruch	počet návštěvníků
příjezdy celkem	
Přenocující turisté	5 967 005
Jednodenní návštěvníci (výletníci)	cca. 72 000
z toho tranzitujících	cca. 72 000
příjezdy dle regionů	
Afrika	6 606
Severní a Jižní Amerika	1 057 190
Severovýchodní Asie	3 040 860
Jihovýchodní Asie	461 698
Pacifik (Australásie, Melanésie, Mikronésie)	321 061
Střední a východní Evropa	47 445
Severní Evropa	261 891
Jižní Evropa	63 888
Západní Evropa	231 440
Východní středomořská Evropa	24 609
Blízký východ	91 501
Jižní Asie	111 167
Ostatní země světa	57 226
Občané Filipín trvale žijící v zahraničí	190 423
příjezdy dle převažujícího účelu a transportu	
Letecké	5 895
odpočinek a rekreace (leisure tourism)	3 413
ostatní důvody návštěvy (poznávání aj.)	1 995
Námořní	72

Zdroj: Vlastní zpracování podle UNWTO 2017

Jak je z tabulky patrné, i přes velké úsilí obstarat podrobnější informace, není možné určit přesný počet českých turistů, kteří navštívili Filipíny v daném roce. Česká republika spolu s dalšími zeměmi východní Evropy je zahrnuta v jedné položce. Důvodem je zřejmě zanedbatelná návštěvnost Filipín z jednotlivých zemí střední a východní Evropy.

Pro úplnost informací následující tabulka doplňuje přehled top 10 zdrojových trhů Filipín za rok 2017.

Tabulka 8 - Zdrojové trhy

pořadí	země	počet návštěvníků	podíl v %
1.	Jižní Korea	1 607 821	24,28
2.	Čína	968 447	14,63
3.	USA	957 813	14,47
4.	Japonsko	584 180	8,82
5.	Austrálie	259 433	3,92
6.	Taiwan	236 777	3,58
7.	Kanada	200 640	3,03
8.	Spojené Království	182 708	2,76
9.	Singapur	168 637	2,55
10.	Malajsie	143 566	2,17

Zdroj: Vlastní zpracování podle UNWTO 2017

Poptávka dle odborníků z praxe a segment českých klientů

Dle pana Mádra, manažera z partnerské agentury Blue Style se poznávací zájezdy na Filipíny prodávají velmi málo. Situace v zemi je podle něj v tuto dobu nebezpečná. Z běžných asijských zemí se zájezdy na Filipíny prodávají asi nejméně. Exotické poznávací zájezdy si kupují lidé, kteří místo dovolené v zimě na horách chtějí poznat nějakou zajímavou zemi v tropech. Zájezdy se organizují minimálně na deset a více dní, existují i na pětadvacet dní, nicméně těch se prodá úplně nejméně. Nelze ani určit, příjmovou či věkovou skupinu. Ani po cenové stránce nelze prodejnost zájezdů nijak generalizovat. Skupina poptávajících není vůbec homogenní.

Pan Čada, vedoucí v cestovní agentuře HaK uvádí, že Filipíny jsou velmi specifickou zemí a za patnáct let své praxe neprodal žádný zájezd. Podle jeho slov pro relevantní statistiku připadá z jihovýchodní Asie pouze Thajsko, ovšem v jeho případě zase převažují pobytové zájezdy. Nejčastější délka zájezdů je do patnácti nocí. Některé cestovní kanceláře nabízejí volitelné prodloužení zájezdu o další týden. V případě poznávacích zájezdů zájemci vědí, že jsou uskutečňovány třeba pouze dva za rok, a tak je plánují třeba i rok dopředu.

Pan Petr Kilián, delegát a průvodce doporučený panem Čadou. Souhlasně dodává, že z oblasti jihovýchodní Asie se zájezdy na Filipíny prodávají nejméně. Ovšem šedý turismus (dark tourism) je na vzestupu. Domnívá se, že na Filipíny bude jezdit ani ne čtvrtina turistů, co do Vietnamu. Země má však dobré podmínky pro rozvoj cestovního ruchu mimo jiné i

proto, že kvůli problematické bezpečnosti v islámských zemích je individuální turismus v „bezpečné“ exotice v kurzu. Nízkonákladové letecké společnosti tento trend ještě umocňují. Dle jeho slov je problém naplnit početný, fyzicky náročný zájezd. Ty lze uskutečňovat pouze v menším počtu účastníků. K cílové skupině cestujících dodává, že věková kategorie dnes nehraje příliš roli, avšak zájemce by měl mít dobrodružného ducha a nedostatečnou úroveň angličtiny, díky které by měl obavy zemi navštívit sám. Současný turista si navíc vyžaduje exkluzivitu lokality.

6.2 S.W.O.T. analýza

Pro další dekompozici informací o Filipínách je využito analýzy SWOT, jež roztrídí silné a slabé stránky předpokladů rozvoje cestovního ruchu, ale také jeho příležitosti a hrozby (viz. příloha č. 2). Informace jsou doplněny ze studie potenciálu regionu ASEAN vypracované dvojicí KOSHAPASHARIN, YASUE (2014, s 107).

Silné stránky

Filipíny mají bohatou biodiverzitu. Disponují písčnými i kamenitými plážemi, horami, deštnými lesy, sedmi tisíci ostrovy (z toho 60 % neosídlených) a lokalitami vhodnými pro potápění. Filipíny nabízí bohaté historické a kulturní dědictví. Jisté kulturní zvyky jsou importované z USA. V porovnání s Čínou a Jižní Koreou mají Filipíny ryze tropické podnebí. Místní obyvatelstvo je poměrně dobře připravené na zaměstnání v cestovním ruchu, díky jejich jazykovým znalostem a sepejetím s přírodou. Snižující se telekomunikační náklady. V některých odvětvích se rapidně zlepšují některé „výklenky“ (niches) na profesionální úroveň, například některé oblasti medicíny, účetnictví nebo umění. Navíc vznikají silné průmyslové spolky.

Slabé stránky

Mezinárodní percepce Filipín. Špatná infrastruktura letecké dopravy. Nevyzpytatelnost a nestálost počasí. Nerozvinuté dopravní systémy a malá disciplinovanost účastníků silniční dopravy. Málo investic ze soukromého sektoru. Na Filipínách zcela chybí prezentace a marketing země v zámoří. Na místním trhu je velmi nízká úroveň spolupráce mezi menšími podnikatelskými subjekty napříč odvětvími. Filipínští podnikatelé se také velmi často potýkají s vysokými produkčními a vstupními náklady (materiál, polotovary, softwarové licence či nová výrobní zařízení).

Příležitosti

Rostoucí poptávka po kvalitním ubytování. Konstantě zvyšující se státní příjmy přispívají rozvoji průmyslu cestovního ruchu. Rostoucí počet příchozích turistů na Filipíny. Vyrůstající celosvětová poptávka po anglickém jazyce, zboží a službách. Zvyšující se příjmy per capita a pokroky v moderních technologiích umožňují jejich neustálé zlevňování a tím i dostupnost v méně vyspělých lokalitách.

Hrozby

Přírodní katastrofy jako zemětřesení, tajfuny, sesuvy či povodně. Změny klimatu. Terorismus ze strany Islámského států (ostrov Mindanao). Hrozbou mohou být špatné zkušenosti cestovatelů a jejich následné negativní recenze a nevhodné rady. Díky vysokým rozdílům mezi chudými a rozvinutými oblastmi, dané převážně ostrovní nebo horskou izolací může způsobit nedostatečné a nerovnoměrné rozšíření moderních technologií v cestovním ruchu. Konkurence ze strany ostatních států ASEAN. Preference importního, zahraničního zboží a porušování copyrightů, pirátství.

7 GEOGRAFICKO – EKONOMICKÝ SOUHRNNÝ PŘEHLED

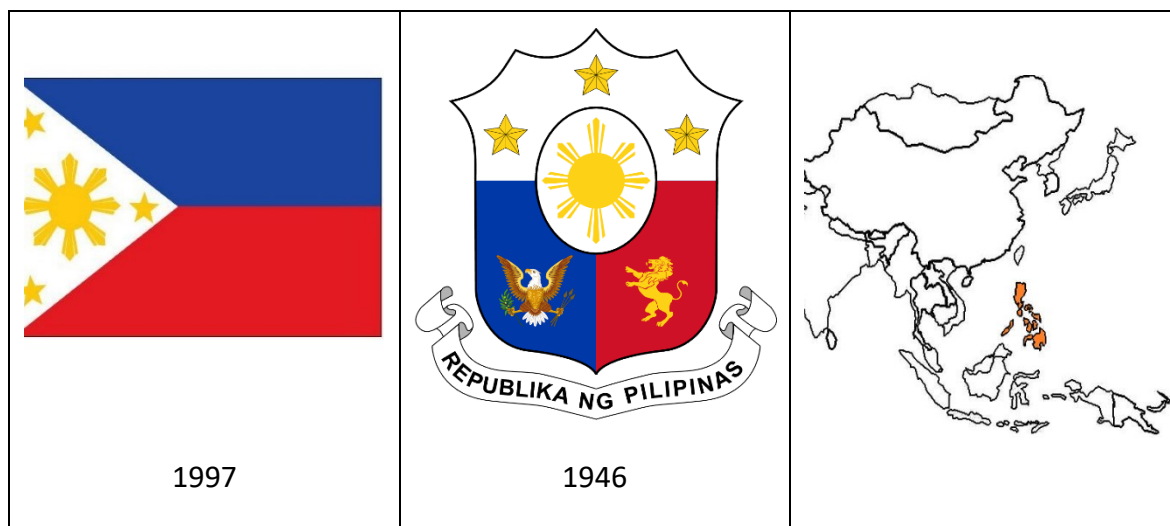
Tato přehledná rešerše poskytuje ucelený informační základ o zemi. Vybrané předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu jsou podrobněji rozvinuty v následující kapitole.

FILIPÍNY

PH/PHL

RP

Tabulka 9 - Vlajka, znak, poloha



Zdroj: převzato a upraveno z LIŠČÁK, FOJTÍK (1998)

Oficiální název: Filipínská republika, Republika Filipíny; tagalsky (pilipino) *Republika ñg Pilipinas*, anglicky *Republic of the Philippines*, cebuánsky *Republika sa Pilipinas*, iloksky *Republica ti Filipinas*, pangasiansky *Republika na Filipinas*, kapampangansky *Republika ning Filipinas*, waray-waray *Republika han Pilipinas*

Oficiální zkrácený název: filipínsky/cebuánsky/waray-waray *Pilipinas*, anglicky *The Philippines*, iloksky/pangasiansky/kapampangansky *Filipinas*

Forma vlády: prezidentská republika (prezident Rodrigo Duterte)

Rozloha: 300 000 km² (z toho souš 298 170 km² a 1 830 km² vodní plochy)

Obyvatelstvo: 104 256 076

Hustota zalidnění: 346,5 lidí/ km²

Geografická poloha: Jihovýchodní Asie, 14°25'S, 125°00'V

Časové pásmo: GMT+8

Hlavní město: Manila (Maynila, A 12 946 000, ostrov Luzon), 14°37'S, 120°58'V

Jiná města: Quezon City, Caloocan, Pasay (ostrov Luzon), Davao/Dabaw (1,63 mil), Zamboanga/Sambuwangga, Cagayan de Oro/Kagayan de Oro (ostrov Mindanao), Cebu/Sebu (ostrov Cebu), Bacolod (ostrov Negros), General Santos/Heneral Santos

Měna: Filipínské peso, *piso* (PHP) = 100 sentimů, *sentimo*

Státní svátek: 12. června (výročí nezávislosti 1898), 4. července (vyhlášení nezávislosti 1946)

Státní hymna (poprvé uvedena 1898): „Lupang Hinirang“ (Zvolená země); hudba: Julian Felipe (1898), španělská slova: José Palma (1899), tagalogská (pilipino) slova: Felipe Padilla de León (1975)

Vlajka: Červená barva symbolizuje odvahu a statečnost, modrá vznešené ideály, bílá mír. Trojúhelník je znakem vzájemné rovnosti a připomíná organizaci Katipunan, která vedla protišpanělskou revoluci. Slunce znamená světlo svobody a spravedlnosti i republikánské zřízení. Hvězdy symbolizují ostrovy Luzon, Mindanao a Visayské ostrovy. V roce 1997 byl upraven odstín modré barvy. Některé provincie používají vlastní vlajky.

Znak: Kromě stejných prvků jako na státní vlajce, jsou ve znaku orel a lev připomínající historii země (americké a španělské panství). Znak pochází z roku 1946, v letech 1978-86 však bylo místo názvu státu na stuze motto „Jeden národ, jeden duch“. Někdy bývají za národní symbol považovány také sampaguita (místní odrůda jasmínu), narra (strom s cenným tvrdým dřevem).

Státní zřízení: republika v čele s prezidentem; *výkonná moc:* prezident (zároveň předseda vlády, volen v přímých volbách na 6 let), *zákonodárná moc:* dvoukomorový Kongres (*Kongreso*): Poslanecká sněmovna (*Kapulungan Mga Kinatawan*, 260 poslanců volených na 3 roky), Senát (*Senado*, 24 senátorů volených na 6 let)

Ústava: 11.2.1987

Nejnižší bod: 0 m n. m. – hladina Tichého oceánu (Filipínské moře)

Nejvyšší bod: 2 954 m n. m. (Apo, ostrov Mindanao)

Pobřežní linie: 36 289 km

Správní rozdělení: 17 oblastí (*rehiyon/regions*): Bicol (Rehiyon ng Bicol/Bicol Region) – město Legaspi, Calabarzon (Rehiyon ng Calabarzon) – město Keson/Quezon, Caraga (Rehiyon ng Caraga/Caraga Region) – město Butuan, Centrální Luzon (Rehiyon ng Gitnang Luzon/Central Luzon Region) – město San Fernando/San Fernando), Centrální Visayas (Rehiyon ng Gitnang Visayas/Central Visayas Region) – město Sebu/Cebu, Cordillera (Rehiyon ng Administratibo ng Kordilyera/Cordillera Administrative Region) – město Baguio/Banguio, Davao (Rehiyon ng Dabaw/Davao Region) – město Dabaw/Davao, Ilocos (Rehiyon ng Iloko/Ilocos Region) – město San Fernando/San Fernando, Mimaro (Rehiyon ng Mimaror/Mimaro Region) – město Kalapan/Calapa, Muslimské Mindanao (Nagsasariling Rehiyon ng Muslim sa Mindanaw/Autonomous Region for Muslim Mindanao) – město Kota-bato/Cotabato, Oblast hlavního města (Pambansang Punong Rehiyon/National Capital Region) – město Maynila/Manila, Poloostrov Zamboanga (Rehiyon ng Tangway ng Sambuwangga/Zamboanga Peninsula Region) – město Sambuwangga/Zamboanga, Severní Mindanao (Rehiyon ng Hilagang Mindanaw/Northern Mindanao) – město Kagayan de Oro/Cagayan de Oro, Soccsksargen (Rehiyon ng Soccsksargen/Soccsksargen Region) – město Kotabato/Cotabato, Údolí Cagayan (Rehiyon ng Lambak ng Kagayan/Cagayan Valley Region) – město Tuguegaraw/Tuguegarao, Východní Visayas (Rehiyon ng Silangang Bisaya/Eastern Visayas Region) – město Takloban/Tacloban, Západní Visayas (Rehiyon ng Kanlurang Bisaya/Western Visayas Region) – město Iloilo

Dále se oblasti dělí na 81 provincií (*lalawigan* nebo *probinsya/provinces*)

Mezinárodní spory: spor o Spratlyovy ostrovy s Čínou, Taiwanem, Malajsíí, Vietnamem a Brunejí, nárokován malajsijský stát Sabah

Hlavní jazyky: filipínština (*filipino*, asi 55 %), tagalština (*tagalog*, 27,9 %), angličtina (*English*), cebuánština (*sinugboanon*, 24,3 %), ilokština (*iloko*, 9,8 %), panay-hiligaynon (9,3 %), bikolské jazyky (asi 7 %), waray-waray (4,6 %), kapampanganština (*kapampangan*, 3,4 %), pangasianština (*salitan Pangasinan*, 2,3 %) aj. (registrováno 988 jazyků), španělština (*español, castellano*), čínština (*čung-wen/zhongwen*)

Znakové jazyky: filipínský znakový jazyk (*local sign language*); na základě amerického znakového jazyka

Etnické složení: mladomalajské národnosti (40 %, Visajové, Tagalové, Bikolové, Ilokanové, Morové), Indonésané a Polynésané (30 %), staromalajské národnosti (Igoroti, Ifugavové aj.), Aetové, Číňané (10 %), Indové (5 %)

Hlavní náboženství: římskokatolická církev (80,9 %), evangelíci (2,8 %), Iglesiasni Kristo (2,3 %), Aglipayan (2 %), ostatní křesťané (4,5 %), muslimové (5 %), buddhisté, taoisté, animisté

Inflace: 3,1 %

HDP: (USD/obyv.): 3 022

Nezaměstnanost: 6 %

Státní dluh: 80,88 mld. USD

Státní rozpočet: příjmy 44,74 mld. USD, výdaje 53,55 mld. USD

Export: 53,22 mld. USD, vyvážené komodity – polovodiče a elektronika, stroje a přepravní zařízení, dřevěné výrobky, chemikálie, zpracované potraviny a nápoje, kokosový olej, mořské plody, ovoce

Exportní partneři: Japonsko 20,9 %, USA 15,6 %, Hong Kong 11,5 %, Čína 11 %, Singapur 6,6 %, Německo 4,1 %

Import: 90,42 mld. USD, dovážené komodity – elektronika, fosilní paliva, strojní mechanizace, ocel, textil, osivo, plasty

Importní partneři: Čína 18,6 %, Japonsko 11,8 %, USA 9 %, Thajsko 7,3 %, Jižní Korea 6,1 %, Singapur 6,1 %, Indonésie 5,1 %

Současné environmentální problémy: nekontrolovaná deforestace (hlavně poblíž vodních ploch), eroze půdy, znečištění ovzduší a vody v hlavních osídlených centrech, degradace korálových útesů, vzrůstající znečištění pobřežních mangrovů a bažin, jež jsou důležitým útočištěm mladých ryb

Natalita: 23,7 narození/1000 lidí

Mortalita: 6,1 úmrtí/1000 lidí

Fertilita: 3,02 dítěte/ženu

Průměrný roční přírůstek populace: 1,57 %

Poměr pohlaví: 1,01 mužů/ženu

Průměrný věk dožití: 69,4 let (z toho muži 65,9 let a ženy 73,1 let)

Převzato z LIŠČÁK, FOJTÍK (1998), doplněno a aktualizováno ze CIA (2018).

8 PŘEDPOKLADY PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU

Předpoklady by se jinými slovy daly definovat jako potenciál, který daná země má pro úspěšný rozvoj cestovního ruchu. Tyto předpoklady (lokalizační, realizační a selektivní) se navzájem prolínají a ovlivňují. Při zkoumání potenciálu rozvoje cestovního ruchu dané země nelze striktně oddělovat jeho jednotlivé složky od sebe, nýbrž je vhodné na celou problematiku nahlížet komplexně, využívat holistického přístupu.

Tabulka 10 - Komparace předpokladů pro rozvoj CR

Státy jihovýchodní Asie	Politiky a podmínky umožňující rozvoj CR				Infrastruktura			Přírodní a kulturní atraktivity	
	Prioritizace CR	Mezinárodní otevřenost	Cenová konkurenceschopnost	Udržitelnost ŽP	Letecké dopravy	Přístavů a pozemní dopravy	Služeb CR	Přírodní atraktivity	Kulturní atraktivity a obchodní CR
Singapur	6,0	5,2	4,7	4,3	5,3	6,3	5,4	2,4	3,1
Malajsie	4,7	4,1	6,1	3,5	4,5	4,4	4,7	4,1	2,9
Thajsko	5,0	3,8	5,6	3,6	4,6	3,1	5,8	4,9	2,8
Indonésie	5,6	4,3	6,0	3,2	3,8	3,2	3,1	4,7	3,3
Srí Lanka	5,2	3,1	5,6	3,9	2,6	3,9	3,2	4,1	1,6
Vietnam	4,0	3,0	5,3	3,4	2,8	3,1	2,6	4,0	3,0
Filipíny	4,8	3,4	5,5	3,6	2,7	2,5	3,4	4,0	1,9
Laos	4,7	3,0	5,7	3,8	2,1	2,4	3,5	3,0	1,3
Kambodža	5,1	3,5	5,1	3,3	2,1	2,4	2,9	3,2	1,6
Průměr	5,0	3,7	5,5	3,6	3,4	3,5	3,9	3,8	2,4

Zdroj: převzato a upraveno podle WORLD ECONOMIC FORUM (©2016, s 23)

Jak vyplývá z tabulky, v komparaci s ostatními zeměmi jihovýchodní Asie vycházejí Filipíny mírně podprůměrně, zejména v oblasti infrastruktury. Mohou však nabídnout obstojné přírodní atraktivity. Následující řádky se zaměřují na jednotlivé aspekty selektivních, realizačních a lokalizačních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Bližší informace viz příloha P II.

8.1 Selektivní předpoklady objektivní

Tato kapitola nastiňuje současnou politickou ekonomickou situaci na Filipínách. Demografické údaje jsou doplněny o index štěstí místních občanů.

Politické

Filipíny jsou prezidentskou republikou, prezidentem je Rodrigo Roa Duterte, byl zvolen přímou volbou v roce 2016, zároveň jsou nejstarší demokracií v regionu jihovýchodní Asie.

Filipíny jsou bývalou španělskou kolonií – na ostrovech se jako první vylodila španělská výprava vedená portugalským mořeplavcem Fernam de Magalhaes. Španělská nadvláda byla ukončena národněosvobozeneckým hnutím v letech 1896-98 a španělsko-americkou válkou v dubnu/květnu 1898 (LIŠČÁK 2009, s 241).

Španěly koncem 19. století vystřídali na Filipínách Američané a celý subregion získali za druhé světové války krátce pod kontrolu i Japonci. Politický vývoj výrazně ovlivňoval i ekonomický rozvoj. Obavy z šíření komunismu vedly v roce 1967 k založení integračního seskupení pod názvem Sdružení národů jihovýchodní Asie (Association of Southeast Asian Nations, ASEAN), jehož členy se postupně staly všechny státy jihovýchodní Asie. Cílem sdružení je urychlit ekonomický růst, sociální pokrok, kulturní rozvoj a vzájemné vztahy svých členů s tím, že v současnosti spolupracují ve vojensko-politické a mezinárodněpolitické oblasti. ASEAN se angažuje i v oblasti turismu. V roce 2002 byla všemi státy Sdružení podepsána Dohoda o turismu (HAMARNEH 2012, s 30).

Korupce a drogy

Pro Filipíny jsou velkým problémem drogy a všudypřítomná korupce. Prezident Duterte Do úřadu nastupoval s tím, že nadobro skoncuje s narkomafií a nepoleví, dokud z ulic nezmizí i ten poslední drogový dealer. Klíčovou součástí Duterteho předvolební kampaně byl boj proti drogám a zločinnosti, jež se posléze staly i jeho agendou v úřadě. Filipínská policie uvedla, že během kampaně proti drogám zabila téměř 4000 lidí. Více než 2000 osob bylo dále zabito kvůli zločinům, jež s drogami souvisely. Západ i mezinárodní humanitární organizace tažení proti drogám a vysoký počet mrtvých kritizují. Poukazují na to, že vraždy, převážně drobných překupníků a vykonávané policií, prezident schvaluje. Duterte dokonce prohlásil, že by „neměl nic proti zmasakrování“ tří milionů drogově závislých Filipínců (ČTK 2017a).

Filipínský národní úřad pro kontrolu drog označil první Duterteho rok v úřadu za úspěch. Podle jeho ředitele Isidra Lapeňi policie zadržela bezmála 87 tisíc lidí podezřelých z obchodu s drogami.

Mezi zatčenými je i 302 vládních úředníků, kteří byli obžalováni z napojení na obchod s drogami. Duterteho předchůdci přitom za prvních 12 měsíců v úřadu stihli jen zlomek toho, co současný prezident. V souvislosti s rekordními počty zadržených je upozorňováno na nelidské podmínky ve filipínských věznicích. Teď je v nich navíc asi šestkrát více vězňů, než kolik umožňuje jejich kapacita (FENDRYCHOVÁ 2017).

Abu Sayyaf – teroristická skupina napojená na Islámský stát

Vedle války proti drogovým kartelům poslední dobou začíná na Filipínách eskalovat další problém. Na nejnižnějším filipínském ostrově Mindanao, kde žije 22 milionů obyvatel, bylo v květnu roku 2017 vyhlášeno stanné právo. Stalo se tak poté, co město Marawi obsadili islamisté napojení na teroristickou organizaci Islámský Stát (ČTK 2017b).

V roce 1970 zahájily islámské povstalecké skupiny Národněosvobozenecká fronta Morů (MNLF) a Islámská osvobozenecká fronta Morů (MILF) boj za nezávislý islámský stát, který měl zahrnovat ostrov Mindanao, ostrovy v Suluském moři a Palawan. V srpnu 1989 byl podepsán zákon o autonomii muslimských oblastí na Mindanau, který měl ukončit dlouholetý boj muslimských separatistů. Ozbrojený boj za nezávislý muslimský stát však pokračoval i nadále. MNLF v roce 1996 vyjednala s vládou Filipín mírovou dohodu, lídr Nur Misuari nabídl klid zbraní výměnou za Autonomní oblast muslimského Mindanaa (LIŠČÁK 2009, s 242).

Nicméně, odborníci na terorismus tvrdí, že několik extrémistů z MNLF se oddělilo a vytvořili tak jejich vlastní jednotku – Abu Sayyaf Group v roce 1991. Organizace byla zformována pod vedením Abdurajak Abubakar Janjalani (veterán ze Sovětsko – Afghánské války) jako více fundamentální frakce původní MNLF. Experti uvádí, že Janjalani se setkal a spolupracoval s Usama bin Ládinem. Jádro teroristické skupiny je v provincii Basilam odkud spravuje jak místní operace, tak v sousedních provinciích Sulu a Tawi-Tawi v jižní části Filipín. Skupina také údajně operuje na poloostrově Zamboanga a její buňky jsou i v Manile (GALE ©2006).

Ekonomické

Filipíny se dnes řadí k nově industrializovaným zemím, které od někdejší dominantní úlohy zemědělství přecházejí k ekonomice založené na větší roli průmyslové výroby a především služeb. Řada odborníků předpovídá, že do poloviny tohoto století budou Filipíny součástí dvacítky největších ekonomik světa. Momentálně jsou podle Světové banky 35. Česká republika je o dvanáct pozic níže (WORLDBANK 2017).

Země má dobrý ekonomický základ a nadále patří mezi nejrychleji rostoucí ekonomiky regionu. Růst ekonomické váhy země reflektují cizí vlády otevíráním nových velvyslanectví v zemi. Od 30. června 2016, kdy prezident Duterte převzal úřad, je neustále podporováno

budování infrastruktury jako hlavní překážky ekonomického růstu (CZECHTRADE ©1997-2018).

Zpravodaj České televize doplňuje, že za nejcennější filipínskou exportní „komoditu“ bývají často označováni sami Filipínci. Kromě tradiční pracovitosti a spolehlivosti totiž oproti regionální konkurenci mají jasnou komparativní výhodu – velmi dobrou znalost angličtiny, která je druhým oficiálním jazykem v zemi a vyučuje se v ní i na vysokých školách. Vláda si je dobře vědoma přínosu, který několikamilionový kontingent filipínských pracovníků v zahraničí (*Overseas Filipino Workers* nebo zkráceně *OFWs*) představuje pro domácí ekonomiku, a přestože na jednu stranu deklaruje jako svou vizi a cíl zastavit tento exodus, zároveň jedním dechem označuje své krajany vydělávající v zámoří a podporující své rodiny doma za hrdiny dnešní doby. Kromě toho pro ně neustále zkvalitňuje podpůrné služby a klade svým diplomatům ve světě na srdce, aby je patřičně opečovávali (VONDRA 2012).

Následující makroekonomické ukazatele byly sumarizovány dle reportu Výzkumu ekonomických dopadů ČR na Filipínách 2017 zhotoveným WTTC (2017):

- Přímý příspěvek cestovního ruchu na HDP

Přímý příspěvek cestovního ruchu na HDP Filipín byl v roce 2016 PHP 1 185,4 mld neboli USD 25 miliard. Cestovní ruch v daném roce tvořil 8,2 % z celkového HDP.

- Celkový příspěvek cestovního ruchu na HDP

Celkový příspěvek ČR na HDP Filipín v roce 2016 činil PHP 2 852,9 mld neboli USD 60,1 mld. Cestovní ruch včetně ostatních hospodářských odvětví na něj navazujících v daném roce tvořil 19,7 % z celkového HDP.

- Přímý příspěvek cestovního ruchu na zaměstnanost

V roce 2016 cestovní ruch na Filipínách vytvořil 2 219 000 pracovních míst, což představovalo 5,5 % z celostátní zaměstnanosti.

- Celkový příspěvek cestovního ruchu na zaměstnanost

Celkový podíl cestovního ruchu a jím nepřímo podporovaných odvětví na zaměstnanosti v roce 2016 činil 18,1 % neboli 7 357 000 pracovních pozic.

- Příjmy z příjezdového cestovního ruchu

Příjezdový cestovní ruch také nazývaný Inbound Tourism či Visitor Export zahrnuje veškeré vynaložené finanční prostředky mezinárodními účastníky cestovního ruchu bez ohledu na

zaměření nebo účel jejich návštěvy. Příjezdový cestovní ruch v roce 2016 generoval PHP 316 mld. neboli USD 6,7 mld. což představovalo podíl 7,8 % na celkovém exportu.

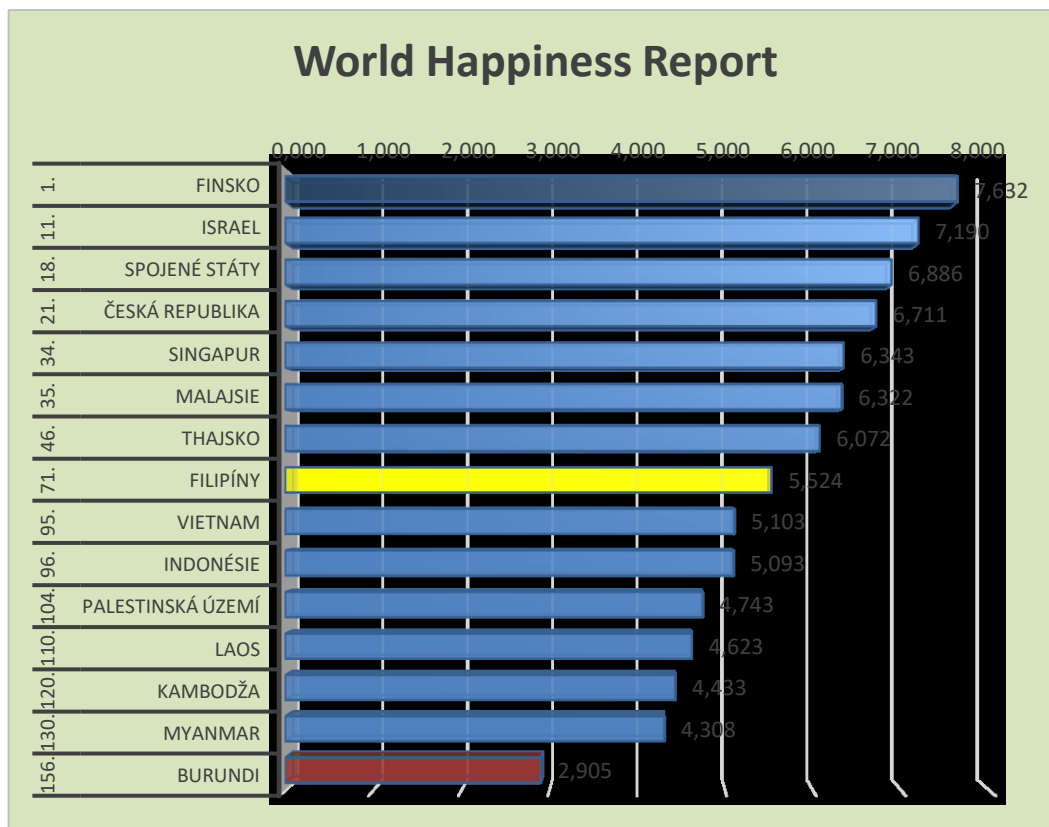
- Investice vyvolané cestovním ruchem

V roce 2016 podnítil cestovní ruch investice ve výši PHP 89,6 mld. neboli USD 1,9 mld., což představovalo 2,6 % z celkových ročních investic ve všech odvětvích.

Demografické

Vzhledem k náboženství a relativně výkonné ekonomice, i přes nepokoje na muslimských jižních ostrovech, jsou Filipínci vnímáni jako veselý, otevřený národ. Autoři HELLIWELL, LAYARD a SACHS (2018) ve spolupráci s Gallup World Poll (GWP) již dekádu vydávají World Happiness Report, který si klade za cíl podchytil veškeré atributy štěstí v jednotlivých zemích a přenést je do grafu, ve kterém by je bylo možné vzájemně srovnávat. Pro vytvoření takového reportu se sledují data jako HDP per capita, parita kupní síly, zdravotní data z WHO (předpokládaný věk dožití apod.), sociální podpory (i podpora rodiny – data z organizace GWP, která sleduje statistiky na otázky typu: „Máte příbuzné nebo přátele, kteří by Vám pomohli v případě, že byste se ocitli v závažné životní situaci?“), svoboda rozhodování (GWP – „Jste ve Vaší zemi spokojeni s možností svobodného rozhodování co budete ve svém životě dělat?“), štedrost či velkorysost (GWP – „Věnoval/a jste peníze na charitu během uplynulého měsíce?“), vnímání korupce (GWP – „Je korupce rozšířená napříč vládou? Je korupce rozšířená v rámci podnikatelské činnosti?“). Výzkum skupiny Gallup je samozřejmě mnohem obsáhlejší a zahrnuje navíc spíše psychologické otázky jako je škálování smíchu, radosti, užívání si volného času neboli pozitivních efektů a škálování smutku, lítosti, rozčilení apod. pro negativní efekty. Výsledky výzkumu z těchto osmi oblastí jsou transformovány na systém bodování od 0 do 10 a jejich součet je za každou zemi ilustrován v následující tabulce. Pro komplexnější komparaci byla tabulka obohacena o Finsko (země, kde jsou dle výzkumu nejšťastnější lidé na světě), Israel a Palestinu (zajímavý je jejich propastný rozdíl v umístění), Spojené státy, Českou republiku, země jihovýchodní Asie a africkou Burundi, jakožto nejchudší a poslední zemi v rámci sledovaných.

Tabulka 11 - Index štěstí



Zdroj: Vlastní zpracování podle HELLIWELL, LAYARD, SACHS (2018)

Filipíny dle tohoto reportu obývají jednadsmesátou pozici, což při celkovém počtu sto padesáti šesti sledovaných zemí dělá z jejich obyvatel lehce nadprůměrně šťastné.

Vysoký stupeň diverzity, který charakterizuje filipínskou přírodu, je typický i pro zdejší obyvatele. Drtivou většinu dnešních Filipínců tvoří potomci austronéských přistěhovalců, kteří na ostrovy přišli v rámci velké migrační vlny zhruba ve 3. tisíciletí př. n. l. Striktně etnolingvisticky vzato tvoří nejpočetnější skupiny *Tagalogové* (lidé z Manily a okolních provincií – téměř 30%), *Cebuánci* (13%), *Ilokánci* (9%), *Ilonggové* (7,5%), *Bikolánci* (6%) a *Warayové* (3,4%). Někdy bývají za nejpočetnější národnost označováni *Visajové*, tedy rodilí mluvčí některého z jazyků Visajského souostroví (sem patří *Cebuánci*, *Ilonggové*, *Warayové*), kterých je dohromady přes 32 milionů. Stejně tak Morové – souhrnné označení pro 13 různých etnolingvistických skupin z jihu Filipín, jež islám – kolektivně představují pětiprocentní menšinu. Pro neislamizovaná etnika ostrova Mindanao se vžilo souhrnné označení *lumad(ové)* – tito lidé, převážně obývající horské oblasti, si většinou uchovali původní animistické náboženství. Zapomínat by se nemělo ani na filipínské *Negrity*, původní australo-melanéské obyvatelstvo, které na souostroví žilo už v době příchodu Austronésanů, a dnes

představuje zhruba 15tisícovou menšinu roztroušenou na několika ostrovech – nejvíce je *Aetů* a *Agtů* na Luzonu, výrazně méně pak *Atiů* na *Panayi* a vůbec nejméně je *Bataků* na Palawanu. Do pestré etnické mozaiky filipínského národa rovněž neodmyslitelně patří filipínští Číňani (místně se jim říká *Tsinoyové*), jejichž podíl na celkové populaci se pohybuje mezi jedním až dvěma procenty (VONDRA 2012).

8.2 Selektivní předpoklady subjektivní

Prostřednictvím kampaně („It’s more fun in the Philippines“) se vláda snaží podpořit rozvoj cestovního ruchu, který zatím ve srovnání s některými zeměmi regionu zaostává za svými možnostmi. Je to zároveň její hlavní program na podporu cestovního ruchu a spravuje jej Department of Tourism.

Jelikož převážnou část turistů na Filipínách tvoří východoasijské země v čele s Jižní Koreou, propagace a reklamy jsou většinou cíleny na jejich trhy. Nicméně ještě za vlády prezidenta Aquina se vláda vyslovila, že chce přilákat cestující z Ruska a Evropy. Krok je to logický, vzhledem k časově náročné cestě zůstanou návštěvníci ze zemí EU na Filipínách mnohem déle a odhaduje se, že zde utratí kolem USD 1.000,--.

Pro podporu cestovního ruchu Filipín vznikl veletrh PHITEX (Philippine Travel Exchange), kterého se účastní přední cestovní kanceláře z celého světa. Veletrh poskytuje zázemí pro obchod mezi zahraničními zájemci o produkty cestovního ruchu a filipínskými „dodavateli“ služeb cestovního ruchu. Cílem veletrhu je nalákat zahraniční cestovní kanceláře, aby rozšířily svá portfolia zájezdů o další atraktivity souostroví, čímž by vznikla větší expozice jednotlivých destinací Filipín na klíčových trzích. Další snahou je více rozšířit speciální balíčky služeb, designovaných pro Niche Markets (PHITEX ©2018).

Dalším důležitým promotérem cestovního ruchu na Filipínách je organizace ATF (ASEAN Tourism Forum). Jejich snahou je propagovat region ASEAN jako jednotnou destinaci. Každoroční festival zahrnuje všechny sektory průmyslu cestovního ruchu všech deseti členů sdružení: Brunej, Kambodža, Indonésie, Laos, Malajsie, Myanmar, Filipíny, Singapur, Thajsko a Vietnam. Země se v hostování každoročně střídají a v roce 2016 oslavily pětatřicáté výročí od zahájení v Malajsii v roce 1981.

Cíle ATF:

- Udělat ASEAN atraktivní jednotnou destinaci s mnoha tvářemi.
- Vzbuzovat stále zvyšující se respekt z ASEAN jako z vysoce konkurenceschopné turistické destinace v regionu Asia-Pacific (východní, jižní a jihovýchodní Asie a Oceánie – pozn. autora).
- Přilákat více turistů do členských zemí ASEAN.
- Propagovat cestování v rámci zemí ASEAN.
- Posilovat spolupráci napříč rozdílnými sektory průmyslu cestovního ruchu mezi jednotlivými členy ASEAN (ATFPHILIPPINES 2016).

Podobně jako Filipíny pořádají PHITEX, organizace ATF pořádá každoročně tři dny trvající TRAVEX (Travel Exchange) na který pravidelně zavítá kolem 1 600 delegátů, 450 mezinárodních společností obchodujících se službami v cestovním ruchu a 150 mediálních společností z celého světa.

8.3 Realizační předpoklady

BONIFACE, COOPER a COOPER (2016, s 531) ve svém obsáhlém díle uvádějí, že infrastruktura, zahrnující pozemní komunikace a vnitrostátní letecké služby, na většině filipínských ostrovech zaostává daleko za západními standardy. Trajektové linky mezi ostrovy se však výrazně zlepšily.

Infrastruktura letecké dopravy

Jelikož jsou Filipíny ostrovním státem, letecká doprava je stěžejním druhem přepravy Evropanů, resp. mezinárodních cestujících na Filipíny. Z Prahy do Manily se léta minimálně s jedním mezipřistáním. Bez něj by byla letecká trasa 9 935,8 km a trvala 11 hodin a 55 minut (flightmanager.com). Následující informace o počtu letišť jsou poskytovány Úřadem pro civilní letectví Filipín/Civil Aviation Authority of the Philippines – CAAP upravené podle IPFS.IO (2016b).

- **Mezinárodní letiště** jsou schopna obsloužit zatížení mezinárodními lety. V této kategorii jsou zahrnuta taková letiště, která v současné době slouží nebo sloužila mezinárodním letům. Filipíny mají **13** mezinárodních letišť – název letiště a kód IATA: Ninoy Aquino Int. Airp. MNL, Bacolod-Silay Int. Airp. BCD, Clark Int. Airp. CRK, Mactan-Cebu Int. Airp. CEB, Francisco Bangoy Int. Airp. DVO, General Santos Int.

Airp. GES, Iloilo Int. Airp. ILO, Kalibo Int. Airp. KLO, Laoag Int. Airp. LAO, Legazpi Int. Airp. LGP, Puerto Princesa Int. Airp. PPS, Subic Bay Int. Airp. SFS, Zamboanga Int. Airp. ZAM.

- Hlavní a vnitrostátní letiště jsou taková letiště, která slouží pouze vnitrostátním letům a dělí se do dvou skupin, a to na **hlavní letiště první třídy (12)**, která jsou schopna obsloužit proudová letadla s kapacitou alespoň 100 sedadel a **hlavní letiště druhé třídy (18)** obsluhující menší letadla s alespoň 19 sedadly.
- **Veřejná letiště (41)** pro účely civilní aviatiky, která nemá plány letů. Do této skupiny se řadí letiště, ze kterých je možné vyzkoušet let kluzákem nebo parašutismus.
- **Neklasifikované aerodromy (177)** zahrnují vojenské základny, velká komerční letiště nezahrnutá výše, pole a louky.
- **Vojenská letiště a pole.** Pouze pro vojenské účely (12), smíšená civilní a vojenská (8), bývalá vojenská letiště vyřazená z užívání (15).

V současné době je plánováno šest nových mezinárodních letišť, z nichž dvě (Bicol a Panglao) jsou již ve fázi výstavby. Vedle nich je ještě plánováno vystavět dvanáct vnitrostátních a z toho tři na ostrově Palawan.

Manila Ninoy Aquino International Airport – NAIA je největší a nejdůležitější letiště na Filipínách. Disponuje dvěma ranvejemi a čtyřmi terminály, přičemž každý z nich operuje téměř jako samostatné letiště. V roce 2015 letiště odbavilo 36 681 601 pasažérů. Mezi terminály je zajištěna přeprava letištními autobusy.

- NAIA Terminal 1 – operuje s mezinárodními přílety do Manily. Výjimku tvoří lety několika vybraných společností (např. Cebu Pacific, KLM, Emirates, Delta, Cathay atd.). Terminál má k dispozici gate 1 až 7, 9 až 12 a 14 až 16. Celkem obsluhuje 26 mezinárodních dopravců a 9 leteckých společností poskytujících vnitrostátní lety jež tvoří výše uvedenou výjimku.
- NAIA Terminal 2 – operuje s vnitrostátními a několika mezinárodními lety národního dopravce Philippine Airlines. Terminálem každoročně projde devět milionů cestujících. Budova Terminálu má šest podlaží. Tvar připomíná „V“, přičemž severní strana budovy obsluhuje mezinárodní lety a jižní strana lety vnitrostátní.
- NAIA Terminal 3 – má kapacitu třináct milionů cestujících ročně, 20 gateů a 140 check-inů. Parkoviště před terminálem má kapacitu více než 1 200 míst a vícepod-

lažní parkovací budova dokonce přes 2 500 parkovacích míst. Obsluhuje mezinárodní lety společností Delta, KLM, Cathay, Singapore, All Nippon, Emirates a AirAsia Phils, mezinárodní a vnitrostátní lety společnosti Cebu Pacific Air a vnitrostátní lety společnosti PAL Express.

- NAIA Terminal 4 – je znám také jako vnitrostátní terminál nebo starý vnitrostátní terminál. Je nejstarším na Manilském letišti (1948) a má 26 check-inů. Jedná se pouze o přízemní budovu poskytující některé doplňkové služby jako Taxi, obchody se suvenýry, restaurace nebo lékařská pomoc. Terminál 4 poskytuje dráhu místním dopravcům Tigerair Philippines, AirAsia Zest a Skyjet Airlines (MANILA NINOY AQUINO INTERNATIONAL AIRPORT – NAIA, ©2018)

Infrastruktura pozemní dopravy

Může být nazírána jako soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dopravních prostředků, jež se na síti pohybují (ZURYNEK, ZELENÝ, MERVART 2008, s 30).

Lodní (námořní) doprava

Trajekty a bancas (dřevěné lodě s výložníky) jsou klíčovými prvky místní filipínské dopravy. Bancas jsou nejdůležitějším dopravním prostředkem obzvláště v souostroví Visayas, kde jsou při pobřeží situovány španělské čtvrti (barrio), které nemohou být obsluhovány trajekty. Existuje zde i jistá hierarchie, trajekty zvané big bancas jsou schopny pojmout kolem padesáti cestujících, střední lodě a malé bancas, které jsou většinou špatně vybavené a mají jen malou stříšku proti dešti. Velké plavební společnosti jako WG&A, Negros Navigation, Sulpicio Lines, Cebu Ferries, Supercat, Montenegro Lines, Cokaliong nebo TransAsia nabízejí regulérní plavební cesty a časy mezi Manilou a velkými městy na ostrovech Visayas a Mindanao. Na méně významných plavebních cestách je nutné poptat menší společnosti, které vzácně jezdí podle jízdních řádů. Ve venkovských oblastech je zájemce odkázán na místní přístaviště, kde lze obstarat informace typu jaká loď, odkud, kam a kdy pluje (DALTON 2007, s 32).

Silniční doprava

Dle zářijové databáze DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS AND HIGHWAYS (2017a) je na Filipínách sjezdná následující kilometráž silnic, přičemž komunikace jsou rozděleny podle typu povrchu na:

- Zpevněné, kterých je 31 035, 31 km (94,42 %), z toho silnic s betonovým povrchem 21 181,42 km (64,44 %) a 9 853,88 km (29,98 %) s asfaltovým povrchem.
- Nezpevněné silnice tvoří zbylých 5,58 % tedy 1 832,75 km z toho šterkových je 1 779,04 km (5,41 %) a 53,72 km (0,16 %) s povrchem ze zhutněné zeminy.
- Jednotlivé typy povrchů vozovek se ještě dělí dle aktuálního stavu. Souhrnně z celkových 32 868,06 km silnic je v dobré kondici (good) 13 665,82 km (41,58 %), v uspokojivé kondici (fair) 10 192,57 km (31,01 %), ve špatné kondici (poor) 4 024,95 km (12,25 %) a nakonec ve velmi špatném stavu (bad) je 1 853,88 km (5,64 %). Stav zbývajících 3 130,84 kilometrů vozovek (9,53 %) nebyl dle dostupných informací posouzen.

Pro úplnost je vhodné doplnit data z jiné studie vyhotovené 20. listopadu 2017 výše zmíněnou organizací, a sice, že k uvedenému dni bylo na Filipínách 8 204 pevných mostů v celkové délce 365 301 metrů, z toho 6 669 betonových (278 137 m) a 1 535 (87 164 m) ocelových. Provizorních mostů bylo evidováno 56 (2 563 m) z toho 52 (2 422 m) mostů konstrukce Bailey (přenosný, příhradový druh mostu vyvinutý Brity během 2. světové války) a 4 mosty v délce 140 m z dřevěných stavebních trámů (DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS AND HIGHWAYS, 2017b).

Začátkem ledna tohoto roku v Manile vypukl projekt C6 Expressway na výstavbu šesti-proudé rychlostní komunikace. Bude spojoval okrajové části města, Taguig City s Quezon City. Plánované dokončení výstavby je v roce 2020. Předpokládá se, že 34 km dlouhá rychlodráha zkrátí dobu jízdy přibližně na 30 minut. Program C6 je součástí širšího investičního programu (USD 165,1 mld), který si klade za cíl pozvednout úroveň infrastruktury a dopravní obslužnosti na Filipínách (OXFORD BUSINESS GROUP ©2018).

Jeepney

Ve většině městech, Jeepney, něco mezi džípem a autobusem, je hlavním dopravním prostředkem. Jeepneys jsou populární jak pro místní hromadnou dopravu, tak pro dálkovou přepravu. Bohužel, nešvarem tohoto typu dopravy je, že řidiči často čekají, dokud vůz není zcela obsazen. Základní cena jízdného je kolem sedmi pesos za osobokilometr (INTERNATIONS [b.r.]).

Jeepneys je jen v Manile přes deset tisíc. Objevily se po válce, když tu americká armáda zanechala tisíce vojenský džípů. Vynalézaví Filipínci je předělali na mikrobusy. Protáhli podvozek, na nějž přivařili univerzální karoserii, která v zásadě pojme dvanáct lidí, ale běžné

se sem nacpe i dvacet, často třicet lidských sardinek. Střecha rovněž vydrží nápor deseti i více osob a nákladů. Podvozek je nezníčitelný a motor amerického Jeepu Ford Fieras v posledních deseti letech často nahrazují diesely japonských výrobců s katalyzátory, které utáhnout vše, a navíc odpovídají dosud zcela ignorovaným vyhláškám. Návštěvníky Filipín však jeepney nejvíce fascinují svým uměleckým stylem. Každá ostrovní manufaktura dává kapotám charakteristický design s pestrou malbou a nápisy. Začalo to sice kdysi po válce v manufaktuře v Sarau poblíž Manily, ale odtud se umělecký styl jeepney, jakýsi lidový pop-art, rozšířil na všechny ostrovy a stále se jedním ze symbolů Filipín (SLAVICKÝ 2008, s 63).

Tricykl

Tricykl, nebo trikola je nejlevnější formou „veřejné“ dopravy v zemi. Jejich dvoutaktní motory emitují specifický zápach spáleného oleje, který doprovází známý řev vytočeného maloobjemového motoru. V Manile a Cebu City mají tricykly zakázaný vjezd na některé komunikace vyšší třídy. Sajdkáry jsou projektovány pro 4 cestující, dva sedí po směru jízdy, dva proti. Není však výjimkou je zahlédnout převážet vedle osob i náklad, respektive cokoli, pod čím je tricykl schopen pootočit koly. Neexistují pevné jízdní řády, ani trasy, vše je na domluvě s řidičem. Ceny začínají kolem čtyřech pesos za pár set metrů, dvacet pesos za přibližně dva kilometry jízdy. Jízdné je za osobu. Při delší jízdě se samozřejmě připouští licitace jízdného (DALTON 2007, s 34).

Železniční doprava

Železniční doprava na Filipínách je využívána převážně využívána pro přepravu osob v regionu Metro Manila. Zdejší železniční síť sestává z jedné městské železnice obsluhované společností Philippine National Railways a několika lehčími železničními systémy na nichž jezdí vlaky společnosti Light Rail Transit Authority a Metro Rail Transit Corporation (IPFS.IO 2016a).

Vlakové spoje mimo Metro Manila již téměř nejedí kvůli jejich špatnému technickému stavu. Přeživší dráhou je Main Line South z Manily do Legaspi na ostrově Bicol. Cesta zabere kolem deseti hodin, tedy stejně jako autobusem. Vlakové soupravy jsou nepohodlné a v dopravní špičce pasažéři často sedávají na střechách vagónů. Podobně jako v ostatních druzích veřejné dopravy na Filipínách i ceny jízdného ve vlacích jsou nízké: jednosměrná jízda z Manily do Legaspi vyjde na 300 pesos v klimatizovaném voze jinak na 200. Jídelní vozy, káva, noviny, lůžkové vozy apod. ve vlakových spojích neexistují, velmi špinavé toalety nejsou ničím výjimečným (DALTON 2007, s 35).

Dopravní kolapsy, které jsou každodenní součástí Manily by se brzy mohly zregulovat díky zahájenému projektu (jehož součástí je i zmíněná C6 Expressway) Build, Build, Build (tedy stavět, stavět, stavět, který oznámil prezident Duterte), jež má jako hlavní náplň vystavět Metro Manila Subway, první podzemku na Filipínách. Rozsáhlý projekt na 13 stanic metra s rozpočtem PHP 355,6 miliard (USD 6,9 mld), má znatelně zkrátit čas cesty skrze metropoli. Očekávaná přepravní kapacita je 370 000 cestujících ročně. Část trasy by měla být zprovozněna v roce 2025 (OXFORD BUSINESS GROUP ©2018).

Ubytovací zařízení

Dle UNWTO (2018) bylo na Filipínách v roce 2016 registrováno 1 690 ubytovacích zařízení, 87 039 pokojů a 174 078 lůžek, jejichž obsazenost byla 66,08 % a dostupná kapacita 1,68 lůžka na tisíc obyvatel. Průměrná délka pobytu v jednom ubytovacím zařízení činila 2,45 noci.

Vedle statistiky UNWTO je k dispozici ještě statistika vypracovaná v roce 2014 Kagawaran ng Turismo/Department of Tourism (Národní centrálou cestovního ruchu Filipín). Tento čtyřicetistránkový dokument navíc uvádí počet lůžek v jednotlivých regionech, provinciích a městech. Je dostupný z jejich webových stránek (viz. www.tourism.gov.ph/SitePages/supply.aspx) ve formátu PDF a pod názvem „Number of Accommodation Establishments and Rooms per Region, Province and City/Municipality 2014“. Nutno dodat, že metodika zpracování údajů se mezi těmito organizacemi liší a UNWTO patrně nebere v potaz některé ubytovací kapacity uvedené ve filipínské statistice, zřejmě proto se v konečném součtu kapacit znatelně rozcházejí.

Velká města mají dobrou nabídku hotelů napříč cenovým spektrem. Čím dále od centra, tím levnější ubytování. Ve venkovských oblastech může být výběr limitován na pár plážových chatek, někdy dokonce bez tekoucí vody. Zavedené lokality jako Boracay, některé oblasti ostrovů Palawan, Cebu a Davao mají s rostoucím zájmem turistů pestřejší nabídku ubytování. Při hledání noclehu je důležitým pravidlem **srovnávat** nabídky. Standardy se velmi liší, levný pokoj v některých hotelích může být lépe vybavený než za vyšší cenu v jiných. Je důležité zkontrolovat hlučnost klimatizace, je-li k dispozici. Pokud má hotel či penzion více pater, je vzhledem k rušné dopravě a tendenci Asiátů neustále „potrubovat“, lepší vyhnout se přízemí. Na Filipínách není potřeba dělat rezervace s předstihem, avšak na Velikonoce, Vánoce, Nový rok či během lokálních festivalů je to doporučováno. Nejlevnější ubytování, dokonce s klimatizací, lze pořídit pod 500 pesos za osobu na noc, nejdražší pak samozřejmě

za 5.000,-- pesos a více. V období dešťů, tedy od května do října bývají ceny dokonce o dvacet procent nižší. Na Filipínách oficiálně **není** ubytování v rodinných domech, nicméně v odlehlých venkovských oblastech, kde není žádné formální ubytování, se lze často setkat s ochotnými domorodci, kteří jsou ochotni poskytnout přístřeší za méně než 200 pesos za noc. Častokrát je v ceně i jídlo. Je slušností a možná i morální povinností nechat nějaké zpropitné a nabídnout nealkoholické nápoje či sladkosti dětem (DALTON 2007, s 37).

Akreditační oddělení národní centrály cestovního ruchu v Manile (The Department of Tourism) v roce 2012 vydalo standardy pro hodnocení zázemí a poskytovaných služeb hotelů, resortů a hotelových domů. Na stránkách <http://www.tourism.gov.ph/Pages/20120615NewAccreditationStandardsforHotelsResortsand.aspx> lze v případě zájmu zjistit, co vše musí splňovat například pětihvězdičkový filipínský hotel.

8.4 Lokalizační předpoklady

Země jihovýchodní Asie vstupují do cestovního ruchu až v posledních letech. Týká se to především Thajska, Malajsie, Singapur, Barmy, méně již Indonésie a Filipín. Mezi asijské tygry patří některé země jihovýchodní Asie a některé z oblasti Dálného východu. Obecně lze říci, že k základním atraktivitám patří tropická příroda, a hlavně komplexy především budhistických a čínských památek. Folklorní tradice jsou také velmi přitažlivé – lidové slavnosti, náboženské zvyky (ŠTYRSKÝ, ŠÍPEK 2011, s 153, 154).

Vymezení a geografická charakteristika území

Autor LIŠČÁK (2009, s 240, 241) píše, že Filipíny jsou ostrovní stát v jihovýchodní Asii v západním Tichém oceánu na Filipínském souostroví (7 107 ostrovů a ostrůvků, asi 860 obydlých). Největšími ostrovy jsou Luzon (104 688 km²) a Mindanao (94 630 km²).

Stát je omýván Filipínským, Jihočínským, Suluským a Celebským mořem. Souostroví se nachází v tektonické oblasti a na ostrovech je několik činných sopek. Největší z nich je Apo měřící 2954 metrů nad mořem. Mezi další známé sopky patří Pinatubo, která svou sílu ukázala naposledy v roce 1991 a turisticky oblíbený Mayon Volcano s výškou 2462 metrů. Převážnou část povrchu zaujímají vysočiny pokryté borovicovými lesy. Nížiny lze nalézt pouze u pobřeží či v údolích řek (RESPODIVING ©2011).

Klimatické podmínky

Země leží v tropickém pásmu severně od rovníku, průměrná celoroční teplota je tu 27 °C s vysokou vlhkostí vzduchu. Počasí ovlivňuje mezi červnem a říjnem jihozápadní monzun (Habagat) provázený vydatnými dešti a mezi listopadem a květnem severovýchodní monzun (Amihan), který přináší ochlazení (leden, únor) a posléze naopak výrazné oteplení (březen-květen) a celkově mnohem menší srážkový úhrn. Přes Filipíny se ročně přežene asi dvacítká tropických bouří a tajfunů, ty nejsilnější za sebou zpravidla zanechají až několik stovek obětí na životech (VONDRA 2012).

Vodstvo

Řek je na Filipínách celkem 421 z toho 18 hlavních s deltou větší než 1 000 km², ale protože to jsou většinou krátké toky, nebo řeky monzunové, dají se jen velmi obtížně hospodářsky využít. Nejdelší řeka je Agusan (390 km), další významné řeky jsou Cagayan (350 km), Agno a Pampanga, obě na Luzonu a dále Mindanao river a Davao na Mindanau. Na Filipínách je celkem 72 jezer, největším je Laguna de Bay (2 410 km²) a Taal (260 km²) na Luzonu. Na Mindanau jsou dvě hluboká jezera tektonického původu – Lanao a Buluan (TUDDAO, 2011).

Živočišstvo a rostlinstvo

Filipíny patří mezi světová ohniska biodiverzity. Mají velmi pestrou flóru – na 13 500 druhů rostlin (z toho téměř čtvrtina endemických) včetně 800 orchidejí a pět desítek druhů bambusu – a také poměrně bohatou faunu: 1 100 živočišných druhů mezi pozemskými obratlovci a 500 v ptačí říši, mezi nimiž je víc než třetina endemitů včetně kriticky ohroženého filipínského orla, považovaného za jeden ze symbolů země; v poslední době se mu ale v tomto ohledu více než vyrovná drobnou primát – nártoun filipínský (*Tarsius syrichta*), v jehož ochraně se angažují i čeští zoologové z projektu Tarsius. Pro Filipíny je charakteristický i nesmírně bohatý podmořský život – 500 druhů korálů a téměř 2,5 tisíce druhů ryb včetně největšího žraloka světa, kterému se místně říká *butanding* (latinsky *Rhincodon typus* aneb žralok obrovský). Výrazný problém pro zachování stávajícího stupně biodiverzity ovšem představuje vysoké tempo deforestace (jedno z nejvyšších na světě) – za posledních dvacet let zmizela celá čtvrtina lesního porostu. Částečně na vině je profitabilní nelegální těžba dřeva, která přes veškeré snahy o zjednání nápravy pokračuje (VONDRA 2012).

9 EVALUACE ANALYTICKÉ ČÁSTI

Na základě získaných informací z jednotlivých analýz, lze souhrnně konstatovat, že Filipíny jsou jednak zemí vhodnou pro rozvoj cestovního ruchu obecně, ale i pro jeho výklenkové varianty (niche tourism) jako například religiózní turismus, expediční či gurmánský, jehož čas jistě přijde. Na Filipíny jezdí různé příjmové skupiny, avšak pro Evropana je cesta vždy dražší než pro obyvatele ASEAN. Cestovní ruch Filipín má připravenou cestu expandovat díky perfektní jazykové vybavenosti občanů, jimž je druhým úředním jazykem přiřknuta angličtina. Připravovaný zájezd je tedy vhodné zacílit na skupinu jazykově hůře vybavených cestujících s velkým zájmem objevovat. Z osobní zkušenosti je možné prohlásit, že případná cesta v období dešťů nijak závažně nenaruší program, ba naopak. Mohutné přívaly tropického deště jsou pro českého turistu nevídanou podívanou, a jako bonus se může těšit z mírně nižších cen. Dle výsledků analýz, je zájezd nejvhodnější sestavit na šestnáct dní a navštívit během něj co možná nejvíce zajímavých lokalit. Ty by měly být pečlivě vybírány tak, aby v účastníkovi zažehly objevitelský plamen a zároveň se za danou dobu daly stihnout navštívit. Zvýšená pozornost by měla patřit „divoké“ silniční dopravě a infrastruktuře, stejně jako bezpečnosti a zdraví.

10 PŘEDSTAVENÍ PROJEKTU

Každý dílčí den itineráře zájezdu je zapsán místopisnou formou, přičemž jsou do něj zachycovány stěžejní prvky trasy, případně popis významných atraktivit. Výchozí informace pro jeho sestavení poskytuje obsahová a vícekritériální analýza nabídky zájezdů na Filipíny, avšak v žádném případě ani jeden uvedený zájezd není kopírován. Zájezd je sestavován s přihlédnutím k osobním zkušenostem autora z dané země, navíc upřednostňuje takové klienty, kteří jsou ochotni akceptovat „outdoorovější“ průběh a mírně větší fyzickou zátěž. Navštěvované atraktivita na trase nejsou v žádném případě neměnitelné, pokud se během zájezdu skupina jednohlasně shodne na jejich změně. Z uvedených důvodů je plánovaná skupinka cestujících značně skromnější, co do počtu účastníků. Tento fakt ale zároveň umožňuje lepší komunikaci a zpětnou vazbu, rozhodnutím dává jistou flexibilitu, která je v zájezdu kladoucím zvýšené požadavky na řidičské dovednosti a vytrvalost důležitá. Ještě je vhodné uvést, že veškeré vzdálenosti zapsané v itineráři nepředstavují v žádném případě přímé spojení dvou bodů nýbrž skutečné deviatilní trasy. K určení jednotlivých vzdáleností bylo u pozemní dopravy využito Google Maps, u letecké dopravy Flightmanager.com a u námořní dopravy Searoutes.com.

Skladba zájezdu

Vypracovaný zájezd kombinuje poznatky z vyhotovených analýz a rozhovorů s osobními zkušenostmi autora. Způsob dopravy cestujících na Letiště Václava Havla v Praze není relevantní. Důraz je kladen na co nejnižší finanční náročnost, a přitom co možná nejvyšší „objevitelský“ požitok. Převážná část zájezdu je realizována dvěma leteckými spoji a sice Praha – Dubaj a Dubaj – Manila. Obě letecké společnosti (FlyDubai a Cebu Pacific) jsou nízkonákladové. Cebu Pacific někdy dokonce mívá promo akce, při jejichž využití se dá na Filipíny dostat za cenu kolem sedmi tisíc korun. Transfery v rámci Manily jsou realizovány relativně levnými taxislužbami. Vnitrostátní přelet na jihozápadně situovaný ostrov Palawan zajišťuje nízkonákladová malajsijská letecká společnost Air Asia. Na drobné transfery jsou využívány tričky, na delší potom klimatizovaný autobus nebo minivan. Námořní trasy mezi Calamianskými ostrovy obhospodařují rychlolodě společnosti Montenegro. V Evropě jsou běžné například v Egejském moři. Malé motocykly jsou vypůjčeny celkem dvakrát, je vhodné, aby cestující disponovali mezinárodním řidičským průkazem, v praxi ale na Palawanu nejsou potřebné. Několik jednodenní výletů na katamaránech a potápění k vrakům válečných lodí je zajištěno. Před návratem do Manily cestující navštíví památku UNESCO v Sabangu. Na

hlavním ostrově Luzon je čeká několik dalších památek zapsaných na seznam světového dědictví. Přesuny po dálnicích a bahnitých horských průsmycích obstarává vypůjčený terénní vůz s pohonem všech kol. Na ubytování nejsou během zájezdu kladeny zvláštní nároky kromě nízké ceny a snídaně, pokud je poskytována. Kombinovány jsou hotely, resorty a penziony. Účastníci musí počítat s občasnými zastávkami na oběd, či večeři. Dostupnost stravovacích zařízení je výborná, vedle stánků a domácích prodejen je téměř v každém menším městečku na Luzonu pobočka filipínského fastfoodu Jolibee, jehož ceny jsou více než přijatelné. Vyhlídkový let na Mount Pinatubo je předem sjednaný. Co se týče cestovního pojištění, je na zvážení každého cestujícího, zda a jakou zdravotní pojišťovnu si zvolí, resp. jak vysoké krytí. Ceny začínají na přibližně Kč 340,--.

10.1 Program zájezdu

1. Den

Sraz pětičlenné skupinky (čtyři zájemci a jeden organizátor) na letišti Václava Havla v Praze. Odlet se společností Fly Dubai do Dubaje s návazným spojem Cebu Pacific do Manily.

Tabulka 12 - Itinerář 1

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
		Sraz na letišti	7:00		Kontrola dokladů
Odlet do Dubaje (PRG)	8:40	Přílet do Dubaje (DXB)	16:45	4467	Zavazadla, občerstvení
Odlet do Manily (DXB)	23:10				

Zdroj: Vlastní zpracování

2. Den

Po příletu do Metro Manila následující den po poledni a odbavení vstupních povinností je nutné vystát přibližně třicetiminutovou frontu na taxi, které skupinku zaveze do hotelu Red Planet Hotel Ortigas. Vzhledem k náročnosti cesty a časovému posunu je vhodné zůstat a odpočinout si, večer zavítat do nedalekého SM Megamall a zajít na večeři do restaurace typu Dim Sum, konkrétně do Hong Kongské TimHoWan franšízy, nejlevnějšího stravovacího zařízení oceněného Michelinskou hvězdou. Po jídle a nákupu drobného občerstvení, popř. hygienických potřeb následuje odchod na hotel (volný program). Manila není příliš zajímavá, oproti jiným hlavním městům nemá příliš co nabídnout.

Tabulka 13 - Itinerář 2

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
		Přilet do Manily (MNL)	12:50	6914	Zavazadla
Manila Airport	14:10	Red Planet Hotel	14:50	11,2	Víza, hotovost, fronta na taxi
Red Planet Hotel	18:30	SM Megamall	18:42	0,9	TimHoWan
SM Megamall	21:00	Red Planet Hotel	21:12	0,9	Volný program

Zdroj: Vlastní zpracování

3. Den

Ráno odjezd taxíkem na čtvrtý terminál (Manila Domestic Passenger Terminal), ze kterého se cestující přepraví se společností AirAsia na 580 kilometrů vzdálený ostrov Palawan. Doba letu je přibližně jednu hodinu a dvacet minut. Plánovaný odlet je v 9:50 a přilet do Puerto Princesa v 11:10. Následuje rychlý oběd za chůze k dalšímu dopravnímu prostředku. Z ne-dalekého autobusového nádraží (cca hodina chůze) odjíždí ve 13 h dálkový autobus (společnost Cherry Bus Palawan) do El Nido (na čekací listině UNESCO), kvůli náročnosti terénu zabere jízda téměř šest hodin. Autobus je ovšem klimatizovaný a úchvatnou podívanou tvoří téměř souvislý porost džungle, kterou projíždí. Do přístavního městečka El Nido autobus dorazí v podvečer. Během jízdy určitě stojí za povšimnutí, že filipínští řidiči nemají ve zvyku v noci svítit, nýbrž pouze zlehka probliknout protijedoucí vozidlo. Na Palawanu dopravě dominují tricykly a jako na celých Filipínách, resp. jako v celé Asii se zde dopravní předpisy příliš nerespektují. Ubytování je v hotelu Residencia Katrina B&B v přístavu, snídaně je k volbě buď evropská nebo filipínská.

Tabulka 14 - Itinerář 3

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Red Planet Hotel	8:00	Manila Terminal 4	8:30	10,6	Taxi, zavazadla, doklady
Odlet na Palawan (MNL)	9:50	Přilet na Palawan (PPS)	11:10	581	
Puerto Princesa Airport	11:25	San José Bus Terminal	12:25	5,3	Občerstvení, voda
San José Bus Terminal	13:00	El Nido Bus Terminal	19:00	263	Jízda autobusem
El Nido Bus Terminal	19:05	Residencia Katrina B&B	19:20	0,7	Večeře

Zdroj: Vlastní zpracování

4. Den

Třetí den ráno je objednána loď, která účastníky přepraví z přístavu El Nido (United Nations Code for Trade and Transport Locations – UN/LOCODE: PHENI) na sever do oblasti Calamianských ostrovů, konkrétně na ostrov Busuanga do přístavu města Coron Town (UN/LOCODE: PHXCN). Ihned se přemístí na malý katamarán společnosti Corto Divers, který je odveze na dobrodružné potápění u vraků japonských válečných lodí. V ceně výletu jsou celkem tři ponory u některých z lodí Irako, Akitsushima, Kogyo Maru, Morazan Maru,

Olympia Maru nebo Taiei Maru. Jídlo na lodi zajištěno. Po návratu prohlídka přístavu a večeře v některé z místních restaurací, přesun na nedaleký penzion Divine Castle Travellers Inn (se snídaní).

Tabulka 15 - Itinerář 4

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
El Nido Pier	8:20	Busuanga (Coron Town)	11:50	137	74 námořních mil (1NM - 1852 m)
Busuanga (Coron Town)	12:30	Busuanga (Coron Town)	16:30		Potápění u japonských vraků
Busuanga (Coron Town)	16:40	Divine Castle Tr. Inn	16:50	0,6	Procházka přístavem, večeře

Zdroj: Vlastní zpracování

5. Den

Ráno účastníky před hotelem vyzvedne minivan, který je zaveze opět do přístavu. Zde se nalodí (společnost El Nido Paradise) a vydají na prohlídku ostrova Coron (na čekací listině UNESCO), zahrnující šnorchlování, kajak, plavání, lehkou turistiku a relax na pláži. Na okružní jízdě navštíví sedm highlightů ostrova – jezero Kayangan, Twin Lagoon, Smith Beach, Skeleton Wreck, Malwawey Reef and Coral Garden a CYC Beach. V ceně jsou dvě láhve vody a piknik na lodi. Po přibližně šestihodinovém výletu následuje návrat do města Coron Town. Zde účastníci poprvé vyzkouší své řidičské dovednosti na terénních skútrech s poloautomatickou převodovkou, na kterých se vydají po krásách okolí města. Návrat a odevzdání motocyklů (společnost Boyet Motorcycle Rental), večeře ve městě a přesun na ubikaci.

Tabulka 16 - Itinerář 5

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Divine Castle Tr. Inn	8:00	Busuanga (Coron Town)	14:00		Okružní plavba na Coron
Boyet Motorcycle Rental	14:15	Boyet Motorcycle Rental	19:00	50	Okolí ostrova Busuanga

Zdroj: Vlastní zpracování

6. Den

V ranních hodinách odjezd zpět na ostrov Palawan, do zátoky El Nido. Po příjezdu oběd v místním pohostinství, vypůjčení motocyklů a záživná cesta džunglí a rozblácenou cestou skrze rýžová pole na skrytou pláž Nacpan Beach. Zde je možné se občerstvit koktejly z čerstvého sezónního ovoce, zaplavat si. Při vracení motorek je důležité natankovat vždy plnou nádrž, jinak by byla provozovatelem vyúčtována podstatně vyšší částka. Večer návštěva místního baru s karaoke (Filipínci jej mají velmi rádi). Hotel Residencia Katrina B&B.

Tabulka 17 - Itinerář 6

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Divine Castle Tr. Inn	7:45	Coron Town Pier	8:00	0,6	Odjezd lodí Montenegro
Coron Town Pier	8:20	El Nido Pier	11:50	137	Po příjezdu oběd
Residencia Katrina B&B	12:30	El Nido Bike Rental	12:40	0,5	Dát si na hotel zavazadla
El Nido Bike Rental	12:50	Nacpan Beach	13:40	21,6	Plavání, koktejly
Nacpan Beach	17:30	El Nido Bike Rental	19:00	30	Projížďka po okolí, vrácení motorek
El Nido Bike Rental	19:05	Residencia Katrina B&B	19:15	0,5	Večeře, karaoke nebo volno

Zdroj: Vlastní zpracování

7. Den

Ráno po snídani průvodce společnosti El Nido Paradise vyzvedne účastníky na hotelu a následuje odjezd lodí na jednu zvolenou trasu do Bacuitské zátoky (A,B,C,D – cenový rozptyl od PHP 1.200,-- do 1.400,--) kolem útesů, ostrovů, skal a zátok. Potápění v modrých lagunách, oběd na katamaránu. Po návratu následuje přesun na stanoviště, odkud odjíždějí autobusy a minivany zpět do Puerta Princesy. Minivany jsou k dispozici od 6 h ráno do 18 h odpoledne a jezdí přibližně v dvouhodinových intervalech. Cesta klimatizovaným minivanem společnosti Lexxusshuttle zabere kolem čtyř a půl hodiny. Večer příjezd do hlavního města ostrova, do hotelu Xtravelers Place (bez snídaně) poblíž Baywalk Park. Volný program – večerní procházka parkem a nábřežím, večere v restauraci apod.

Tabulka 18 - Itinerář 7

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Residencia Katrina B&B	8:00	El Nido Pier	15:00		Okružní plavba kolem El Nido
El Nido Pier	15:35	El Nido Bus Terminal	15:45	0,5	Občerstvení, koupit vodu
El Nido Bus Terminal	16:00	San José Bus Terminal	20:30	263	Přejezd minivanem
San José Bus Terminal	20:35	Xtravelers Place Hotel	20:55	6,9	Přejezd tricyklem na hotel

Zdroj: Vlastní zpracování

8. Den

Mezi sedmou a osmou hodinou ranní účastníky vyzvedne minivan společnosti El Nido Paradise přímo na hotelu. Odjezd do Sabangu, asi 23 kilometrů vzdálené vesničky, kde se vydají prozkoumat sedmý div světa zapsaný na seznamu UNESCO. Podzemní řeku. Celodenní výlet na lodi plující pod skalami je zakončen zip line dráhou, kde si každý vyzkouší sjezd z vrcholku hory do údolí.

Pro účastníky je dle domluvy ještě možnost naplánovat místo podzemní řeky exkurzi do nápravného zařízení Iwahig v jižní části ostrova. Na tento zájezd s prvky dark turismu by zájemce na hotelu vyzvedl minivan mezi 8:30 a 9:00. Zvláštností věznice Iwahig Penal Colony je, že je otevřená veřejnosti, téměř zde neexistují bezpečnostní opatření. Trestanci zde

žijí se svými rodinami a mohou se v rámci nápravy specializovat například na rybaření, zemědělství, ruční výrobu, truhlářství apod. Od vězňů lze zakoupit suvenýry. Z věznice následuje přejezd do Balsahan River, kde bude servírován Barbecue oběd a naskytne se možnost zaplavat si v průzračné říčce s přírodním bazénem a objevovat krásy okolí.

Pozdní odpoledne je určené pro přejezd zpět do Puerto Princesa. V 19:40 odlet do Manily (přilet 21:05) a následný přesun taxi do okrajové části aglomerace, do hotelu 99 Monumento ve čtvrti Malabon (snídaně v ceně).

Tabulka 19 - Itinerář 8

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Xtravelers Place Hotel	8:00	Sabang	9:40	75,4	Vyzvednutí na hotelu
Sabang X Zipline	16:40	Sabang	17:15		Sjezd po laně přes moře
Sabang	17:25	Puerto Princesa Airport	19:10	70	Kontrola dokladů, odvoz v ceně
Odlet do Manily (PPS)	19:40	Přilet do Manily (MNL)	21:05	581	
Manila Airport Terminal 4	21:15	Hotel 99 Monumento	22:00	17	Taxi do hotelu

Zdroj: Vlastní zpracování

9. Den

Společnost zabývající se pronájemem vozidel (Manila Rent a Car) přistaví automobil k hotelu kolem 8 h ranní. Jelikož se zájezd koná v období dešťů, mohou cestující těžit mimosezónních cen a téměř prázdných pláží a turisticky zajímavých lokalit. Daní však je, že občasné tajfuny a náročný horský terén zapříčiní sesuvy půdy nebo drobné záplavy bahna. Je tedy nanejvýš vhodné objednat si vůz s pohonem 4x4 a dostatečnou světlou výškou (osobní poznámka). Cesta do nedaleké americké letecké základny Clark po placené dálnici NILEx.

Clark je známou lokalitou, kde se daří Dark Tourismu, tedy speciálně sexuálnímu. Hned za plotem základny, v navazujícím městě Angeles, je řada ulic s vykřičenými domy, kam již za války ve Vietnamu chodívali američtí vojáci. Všudypřítomná prostituce a několik případů nakažení HIV ročně dělá z městské části Field Avenue velmi nebezpečnou lokalitu (DALTON 2007, s 420).

Pro účastníky zájezdu je však naplánováno jiné dobrodružství – okružní let cessnou. Z Manily, resp. Angeles a okolních měst jsou často pořádány off-road výpravy na okraj kaldery Mt. Pinatubo. Avšak náročný trek na vrchol hory často nesplní očekávání, jelikož jednoduše „není nic vidět“. V Clark Air Base naštěstí operuje společnost OMNI Aviation, která zprostředkovává lety malým letadlem kolem vrcholku sopky Pinatubo. Po krátké projížďce po základně, prohlídce exponátů stíhaček a vrtulníků v místním parku a obědu v některém z typických amerických fastfoodů bude účastníkům k dispozici letadlo s pilotem, který se s nimi

v pozdějších odpoledních hodinách vznese na přibližně hodinový přelet kaldery s tyrkysově modrým jezerem. Po přistání ihned přesun vozem do města Baguio do hotelu Old Orangewood B&B, následuje prohlídka botanické zahrady s městem. V hotelu je poskytována snídaně v ceně.

Tabulka 20 - Itinerář 9

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Hotel 99 Monumento	8:00	Angeles City (Clark)	9:20	93	Letecká základna
Air Force Park (Clark)	9:30	OMNI Aviation	12:30	7	Procházka základnou, oběd
OMNI Aviation	14:30	Old Orangewood B&B	17:30	167	Vyhlídkový let kolem Mt. Pinatubo
Old Orangewood B&B	17:50	Botanická zahrada	18:50	4	Prohlídka zahrady a města
Botanická zahrada	19:30	Old Orangewood B&B	20:30	4	Večeře, volný program

Zdroj: Vlastní zpracování

10. Den

Baguio je výchozím bodem pro cesty na sever do oblasti Cordiller. Avšak zájezd se jim zatím s respektem vyhýbá a volí cestu podél pobřeží do 200 km vzdáleného města Vigan, které je díky své perfektně dochované španělské architektuře zapsáno na seznamu UNESCO. Výjezd ráno, po nákupu pečiva v místní pekárně. Cesta vede přes hlavní město provincie Pampanga (Central Luzon Region) San Fernando, které je proslavené křížováním na Velký pátek.

Cesta terénním vozem vede ještě severněji, do provincie Ilocos Sur, známé pro své staré španělské město Vigan, nejlépe zachovalé město svého druhu v zemi, s rovnými ulicemi dlážděnými kočičími hlavami, domy po aristokratických předcích a kočáry taženými koňmi. Město evokuje, jako by se zde zastavil čas (DALTON 2007, s 417). Ubytování je ve vyhlášeném hotelu Cordillera Family Inn, který je situován přímo na hlavní třídě, v srdci nejcennější části města.

Tabulka 21 - Itinerář 10

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Old Orangewood B&B	8:00	Vigan Cordillera Inn	14:00	194	občerstvení
Cordillera Inn Hotel	14:30	St. Paul Cathedral	>	0,4	Procházka městem
Arcbishop's Palace	>	Plaza Salcedo	>	0,9	Dát si empanada
Staré uličky města	>	Volný program/hotel	17:20	2	Večeře v typické restauraci

Zdroj: Vlastní zpracování

11. Den

Z malebného a autentického španělského města Vigan se skupinka vydá ještě dále na sever, až na samotný cíp Luzonu. Výjezd kolem deváté hodiny ranní s příjezdem kolem jedenácté

hodiny do města Paoay, ve kterém je naplánována krátká exkurze do římskokatolického kostela Paoay Church, který je zapsán na seznamu UNESCO. Po prohlídce následuje prostor pro poobědvání přímo v zahradě kostela. Zbývá stokilometrová trasa zabere zhruba dvě hodiny jízdy a směřuje na vyhlášenou pláž Pagudpud. Na trase je však ještě zajímavá Sinking Bell Tower ve městě Laoag. Její zvláštností je, že se každým rokem propadne o přibližně dva a půl centimetru. Dál výprava pokračuje na již zmíněnou pláž. Ubytování Casa Consuelo Resort – Island Reef je přímo na ní, v chýši s doškovou střechou. Všudypřítomná zeleň a ekologické stavby dělají dojem návratu k přírodě. Ve zbylém dni je v programu odpočinek a relaxování na pláži či prostor pro volnočasové aktivity (plážový fotbal, plavání, volejbal apod.), Pláž v tomto období bývá naprosto prázdná. Snídaně v ceně.

Tabulka 22 - Itinerář 11

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Cordillera Inn Hotel	9:00	Paoay Church	11:00	66	Prohlídka Unesco, oběd
Paoay Church	12:40	Laoag Sinking Bell Tower	13:10	21	Nakoupit jídlo
Laoag	13:30	Casa Consuelo Resort	15:30	92,5	Odpočinek na pláži Pagudpud

Zdroj: Vlastní zpracování

12. Den

Následující dny jsou náročnější na čas a dopravu, jelikož Cordillera Autonomous Region (CAR) není příliš rozvinutý a horské rýžové terasy, sesuvy půdy, nekvalitní úzké a klikaté silničky dělají z třísetkilometrové cesty autem celodenní záležitost, obzvláště pokud se přes ně přežene tajfun. Svůj podíl na tom má i vláda, která se snaží v izolovaném regionu potomků Ifugao, zachovat tradice a způsob obživy.

Ranní odjezd z Pagudpudu do horské vesnice Sagada. Téměř devítihodinová náročná cesta úzkými silničkami vysekanými do skal s prudkým srázem ihned za krajnicí vozovky dělají přímo adrenalinovou jízdu.

Město je proslaveno svérázným uchováváním mumií předků. Rakve s ostatky visí vysoko na skalách nebo leží v těžce přístupných jeskyních. Mnohé jsou pootevřeny a trčí z nich kosti. Uloženi jsou v nich vesměs dospělí, ovšem v prenatální pozici, jako když přišli na svět. Místní věří v duchy skal, ohně či větru. Připouštějí, že jde o relikty starých animistických kultů (SLAVICKÝ 2008, s 55).

Ubytování v místním penzionu Isabelo's Inn and Café, snídaně je v ceně.

Tabulka 23 - Itinerář 12

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Pagudpu	7:00	Sagada	16:00	356	Velmi náročná cesta
Prohlídka rakví Sagada	16:30	Isabelo's Inn and Café	18:30	4	Večeře, volný program

Zdroj: Vlastní zpracování

13. Den

Odjezd na šedesát kilometrů vzdálené rýžové terasy v Banaue zapsané na seznam světového dědictví UNESCO. Terasy jsou impozantní nejen díky preciznosti, s jakou jsou vytesány do místních skal, ale také proto, že byly vybudovány kmeny Ifugao již před dvěma tisíci lety. Vedle Banaue jsou zde ještě čtyři další lokality rýžových teras, zapsané jednotně na seznam UNESCO – Batad, Mayoyao, Hapao a Kiangan, vyjma Batadu mohou být všechny viděny ze silnice (ROWTHORN, BLOOM 2006, s 170-173).

Následuje dvouhodinový přejezd do Batadu, odkud se návštěvníci vydají na hodinovou pěší výpravu skrze rýžová políčka k třicetimetrovým vodopádům Tappia. Návrat do Banaue a nocleh v Uyami's Green View Lodge, bez snídaně.

Tabulka 24 - Itinerář 13

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Sagada	9:00	Banaue	11:30	60	Cestou nakoupit jídlo
Banaue	12:30	Batad	14:30	30	
Batad	14:50	Tappia Falls	15:50	2,5	Stezka skrze rýžové terasy
Tappia Falls	16:30	Batad	17:30	2,5	
Batad	17:40	Banaue (Uyami's Lodge)	19:40	31	

Zdroj: Vlastní zpracování

14. Den

Je naplánován odjezd z regionu Kordiller jižním směrem, zpět k Manile. Avšak přes městečko Kabayan, nedaleko něhož jsou v jeskyních, ukrytých v horách, pochovány „uzené“ mumie původních obyvatel. Jsou až dva tisíce let staré, uložené v poloze plodu do dřevěných sarkofágů, a na jejich tělech jsou perfektně dochovaná prastará tetování. Ke skalním otvorům Timbac Caves vede více než dvě stě čtyřicet příkrých kamenných schodů. Jeskyně v současné době čekají na zápis do seznamu UNESCO. Odtud již cesta směřuje do oblasti Subic Bay, zátoky známé pro obrovskou kolonii netopýrů. Ta je již bohužel minulostí. Z pralesa ovšem lze zaslechnout opičí řev. Před odletem sem cestující zavítají z jiného důvodu – je zde americká ponorková základna a hlavně Freeport, tedy bezcelní zóna, kde lze v duty-free shopu zakoupit suvenýry, oblečení, elektroniku nebo potraviny za velmi nízké ceny. Je to

zajímavý mix amerických sladkostí, japonského a korejského koření a evropských módních značek. Ubytování v hotelu Subic Bay Peninsular Hotel, se snídaní.

Tabulka 25 - Itinerář 14

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Banaue	6:00	Kabayan	11:30	114	Místní průvodce
Kabayan	11:50	Timbac Caves (mumie)	14:10	14	Autem + pěšky
Timbac Caves	15:00	Subic Bay Peninsular H.	20:30	289	Cestou jídlo

Zdroj: Vlastní zpracování

15. Den

V dopoledních hodinách mají účastníci poslední možnost nakoupit si suvenýry nebo jiné exkluzivní zboží v místních shopping centrech (např. Watsons Harbour Point). Krátce po poledním obědu odjezd do Manily, kde si kurýr převezme vůz na dohodnutém místě, a zaveze skupinku přímo na letiště. Letadlo společnosti Cebu Pacific odlétá v 16:45 do Dubaje.

Tabulka 26 - Itinerář 15

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Subic Bay Peninsular H.	9:40	Watsons Harbour Point	9:50	1,5	Suvenýry, oběd
Watsons Harbour Point	12:00	Manila Airport	14:50	170	Kontrola dokladů
Odlet do Dubaje (MNL)	16:45	Přílet do Dubaje (DXB)	21:40	6914	

Zdroj: Vlastní zpracování

16. Den

Poslední den zájezdu je vymezen pouze dopravě do vlasti. V brzkých ranních hodinách odlétá letadlo společnosti FlyDubai z Dubaje do Prahy, kde po přistání a pasové kontrole proběhne rozloučení s účastníky.

Tabulka 27 - Itinerář 16

odjezd/odchod/z	čas	příjezd/příchod/do	čas	km	poznámka
Odlet do Prahy (DXB)	3:05	Přílet do Prahy (PRG)	7:40	4467	
Rozloučení s účastníky	8:10				

Zdroj: Vlastní zpracování

10.2 Nákladová analýza projektu

Nejdražší položkou zájezdu je letenka. Ve snaze srazit cenu co nejnižší, je volena kombinace dvou nízkonákladových leteckých společností, a to FlyDubai a Cebu Pacific. Jelikož je zájezd organizován pro velmi úzkou skupinu cestujících, tedy má prvky forfaitového zájezdu, jsou letenky bukovány přímo na jména cestujících a jsou placeny přímo ze zálohy přijaté od zájemců, která činí Kč 37.000,-- na osobu. (V případě, že je zájezd organizován cestovní

kanceláři, v opačném případě si účastníci hradí letenky sami). Čeští turisté při vstupu na území Filipín nepotřebují žádat o vstupní víza. Jsou jim přidělena automaticky při pasové kontrole na dobu třiceti dní.

Náklady na leteckou dopravu

K dosažení co možná nejnížší ceny dopravy a vyhnutí se komplikacím při jejím výpočtu jsou v případě více cenových variant letenek voleny vždy nejnížší. Nechť je příkladem následující kombinace:

Směr Praha (PRG) → Manila (MNL)

Tabulka 28 - Kombinace letenek z Prahy do Manily

letecká společnost	FlyDubai		Cebu Pacific	
číslo letu	FZ 782		5J 15	
kód IATA	PRG	DXB	DXB	MNL
den odletu/příletu	10.09.2018	10.09.2018	10.09.2018	11.09.2018
čas odletu/příletu	8:40	16:45	23:10	12:50
doba letu	6:05		9:40	
cena/os	CZK 4609		AED 459 > 614 > 638,6	

Zdroj: Vlastní zpracování dle aktuální nabídky cen letenek leteckých společností

Cena letenky Kč 4.609,-- u společnosti **FlyDubai** je za třídu Economy (třída Business Kč 11.150,--) včetně všech poplatků (Kč 964,--). Na palubu si lze vzít batoh do váhy 7 kg a odbavené zavazadlo do váhy 20 kg.

Cena letenky AED 459,-- u společnosti **Cebu Pacific** je, při současné hodnotě dirhamu 5,57 Kč, po zaokrouhlení Kč 2.557,-- včetně všech letištních poplatků (AED 148,-- tedy po zaokrouhlení Kč 824,--). Jedná se o třídu Economy. Při této ceně si lze vzít na palubu pouze příruční zavazadlo do hmotnosti 7 kg, jídlo se nepodává. Při ceně AED 614,-- (Kč 3.420,--) si lze vzít ještě odbavované zavazadlo do hmotnosti 20 kg a při ceně AED 638,6 (Kč 3.557,--) se ještě navíc podává teplý pokrm.

Směr Manila (MNL) → Praha (PRG)

Tabulka 29 - Kombinace letenek z Manily do Prahy

letecká společnost	Cebu Pacific		FlyDubai	
číslo letu	5J 14		FZ 781	
kód IATA	MNL	DXB	DXB	PRG
den odletu/příletu	25.09.2018	25.09.2018	26.09.2018	26.09.2018
čas odletu/příletu	16:45	21:40	3:05	7:40
doba letu	8:55		6:35	
cena	AED 387,7 > 542,7 > 567,3		CZK 4684	

Zdroj: Vlastní zpracování dle aktuální nabídky cen letenek leteckých společností

Cena zpáteční letenky AED 387,7 u společnosti **Cebu Pacific** je po zaokrouhlení Kč 2.159,- - včetně všech letištních poplatků (AED 76,7 tedy po zaokrouhlení Kč 427,--). Jedná se o třídu Economy. Při této ceně si lze vzít na palubu pouze příruční zavazadlo do hmotnosti 7 kg, jídlo se nepodává. Při ceně AED 542,7 (Kč 3.023,--) si lze vzít ještě odbavované zavazadlo do hmotnosti 20 kg a při ceně AED 567,3 (Kč 3.162,--) se ještě navíc podává teplý pokrm.

Cena zpáteční letenky Kč 4.684,-- u společnosti **FlyDubai** je za třídu Economy (třída Business Kč 11.225,--) včetně všech poplatků (Kč 1.039,--). Na palubu si lze vzít batoh do váhy 7 kg a odbavené zavazadlo do váhy 20 kg.

Směr Manila (MNL) → Puerto Princesa (PPS)

Tabulka 30 - Letenka z Manily do Puerto Princesa

letecká společnost	Air Asia	
číslo letu	Z2 424	
kód IATA	MNL	PPS
den odletu/příletu	12.09.2018	12.09.2018
čas odletu/příletu	9:50	11:10
doba letu	1:20	
cena/os	PHP 1566	

Zdroj: Vlastní zpracování dle aktuální nabídky cen letenek leteckých společností

Cena letenky PHP 1.566,-- u společnosti **Air Asia** je, při současné hodnotě pesu 0,39 Kč, po zaokrouhlení Kč 611,-- včetně všech letištních poplatků (PHP 346,36 tedy po zaokrouhlení Kč 135,--). Jedná se o třídu Economy. Při této ceně si lze vzít na palubu pouze příruční zavazadlo do hmotnosti 7 kg, jídlo se nepodává. Za příplatek PHP 575,-- (Kč 224,--) si lze

zakoupit tzv. Value Pack v němž je zahrnuta možnost odbavení 20 kg zavazadla, jeden pokrm a výběr standardního sedadla.

Tabulka 31 - Letenka z Puerto Princesa do Manily

letecká společnost	Air Asia	
číslo letu	Z2 421	
kód IATA	PPS	MNL
den odletu/příletu	18.09.2018	18.09.2018
čas odletu/příletu	19:40	21:05
doba letu	1:25	
cena/os	PHP 1581	

Zdroj: Vlastní zpracování dle aktuální nabídky cen letenek leteckých společností

Cena zpáteční letenky PHP 1.581,-- u společnosti **Air Asia** je, při současné hodnotě pesu 0,39 Kč, po zaokrouhlení Kč 617,-- včetně všech letištních poplatků (PHP 361,36 tedy po zaokrouhlení Kč 135,--). Jedná se o třídu Economy. Při této ceně si lze vzít na palubu pouze příruční zavazadlo do hmotnosti 7 kg, jídlo se nepodává. Výše zmíněný Value Pack je za příplatek PHP 575,-- (Kč 224,--).

Letecká společnost **OMNI Aviation** nabízí zhruba hodinový vyhlídkový let z letecké základny Clark na sopku Mt. Pinatubo. Čas odletu je dle online rezervace a cena je PHP 6.000,- - neboli Kč 2.340,-- za osobu.

Tabulka 32 - Kalkulace letenek

letecká společnost	tam CZK/os	zpět CZK/os	součet CZK/os
FlyDubai	4609	4684	9293
Cebu Pacific	2557	2159	4716
Air Asia	611	617	1228
Total	7777	7460	15237
	OMNI Aviation Corporation		2340
	GrandTotal		17577

Zdroj: Vlastní zpracování

Náklady pozemní dopravy

Na Filipínách by bylo během zájezdu využito služeb taxi celkem třikrát. Dle statistik serveru numbeo.com jsou v Manile následující průměrné sazby: Jednotná nástupní cena PHP 40,-- (Kč 15,6), sazba za kilometr PHP 13,25 (Kč 5,2). Při cestě v pěti lidech a zavazadly je nutné vzít dva vozy. Výsledná cena je po zaokrouhlení na celé koruny nahoru.

Tabulka 33 - Kalkulace pozemní dopravy 1

jednotlivé jízdy	počet km	cena jízdy CZK	cena za nástup CZK
Manila	11,2	58,24	15,6
Manila	10,6	55,12	15,6
Manila	17	88,4	15,6
taxi součet	38,8	201,76	46,8
	Total		248,56
	2x	GrandTotal	498

Zdroj: Vlastní zpracování

Vedle služeb taxi, které jsou využívány na ostrově Luzon, je nutné pro přesuny na ostrově Palawan začlenit následující druhy hromadné dopravy:

Tabulka 34 - Kalkulace pozemní dopravy 2

typ dopravního prostředku	počet km	cena/os PHP	cena/os CZK
Autobus	263	450	176
Tricykl	6,9	34,5	14
Trajekt (2x)	274	3600	1404
Minivan	263	600	234
	Total	4684,5	1828

Zdroj: Vlastní zpracování

Vzhledem k tomu, že jsou v zájezdu naplánované krátké exkurze po okolí zátoky El Nido na Palawanu, a v přístavu Coron Town na ostrově Busuanga, je nutné si v místních půjčovnách maloobjemových motocyklů vypůjčit celkem pět strojů a to dvakrát.

Tabulka 35 - Kalkulace pozemní dopravy 3

pronajatý motocykl	cena/os PHP	cena/os CZK
Honda XRM 125	600	234
2x Total	1200	468

Zdroj: Vlastní zpracování

Dle informací ze serveru www.fuelly.com se skutečná průměrná spotřeba motocyklu Honda XRM 125, který je určen pro filipínský trh, pohybuje v závislosti na roku výroby od 1,8 – 3,0 L na sto kilometrů. Příčinou takto vysokého rozdílu v měřené spotřebě je s největší pravděpodobností přechod z karburátorové verze na systém elektronického vstřikování paliva z kraje roku 2017. Vzhledem k tomu, že nelze zjistit jakých roků výroby jsou půjčované mo-

točky, je jejich spotřeba vypočítána jako aritmetický průměr naměřených průměrných spotřeb paliva modelů XRM 125 všech roků výroby, jejichž data jsou na uvedené stránce k dispozici. Vypočítaná průměrná spotřeba je po zaokrouhlení 2,3 L/100 km. Odhadovaný nájezd dle itineráře činí dohromady 80 kilometrů. Každý motocykl tedy projede $2,3 \cdot 0,8 = 1,84$ L. Dle stránek numbeo.com (poslední aktualizace březen 2018) je na Filipínách průměrná cena benzínu PHP 43,21 tedy Kč 16,85. Náklady na jednu osobu, resp. na palivo motocyklu zapůjčeného na ostrově Busuanga a v zátocě El Nido činí **Kč 31,--**.

Další poměrně nákladnou položkou spjatou výhradně s pozorováním krás Luzonu je automobil SUV s pohonem všech kol. Následující tabulka ilustruje poplatek za pronájem vozu bez ohledu na najeté kilometry.

Tabulka 36 - Kalkulace pozemní dopravy 4

pronajatý vůz SUV	cena/den PHP	počet dní	daně a poplatky PHP		
			za přistavení	za vyzvednutí	daň
2012 Honda CR-V 2.0LX AT	2665	8	649	649	971
SubTotal	21320		2269		
Total		23589			
Sleva za brzkou rezervaci		-3198			
GrandTotal		20391	7952 CZK		

Zdroj: Vlastní zpracování

Dle webových stránek spiritmonitor.de, jejichž statistická data o skutečných spotřebách paliva jednotlivých modelů vozů vytvářejí sami vlastníci těchto vozidel, je průměrná spotřeba Hondy CR-V (2012) s dvoulitrovým benzínovým motorem a automatickou převodovkou 9,14 L/100 km. Dle itineráře je v plánu s vozem ujet celkem 1704,5 km. Vzhledem k nevyzpytatelnosti počasí, zvýšené spotřebě při zapnutí klimatizaci, výškovým rozdíly a možným objížďkám či uzavírkám je plánovaný kilometrový nájezd navýšen o 10 % a zaokrouhlen na 1875 km. Předpokládaná spotřeba paliva tedy bude $(1875/100) \cdot 9,14 = 171,4$ L. Celkové plánované výdaje na palivo vypůjčeného vozu činí po zaokrouhlení na celé desítky **Kč 2.890,--**.

V tabulce pod textem jsou uvedené poplatky (toll rates) za využití dálniční sítě na ostrově Luzon. Během zájezdu jsou využívány následující Expressways: North Luzon Expressway (NLEx), Tarlac – Pangasian – La Union Expressway (TPLEx) a Subic – Clark – Tarlac Ex-

pressway (SCTEx). Výše poplatků je počítána dle vzdálenosti mezi nájezdy a sjezdy z dálnice. Poplatky jsou dle posledního aktuálního ceníku „Toll Regulatory Board“ Ministerstva dopravy na Filipínách (Department of Transportation) viz. www.trb.gov.ph.

Tabulka 37 - Mýtné

	směr a název placené rychlostní komunikace		mýtné PHP	mýtné CZK
Expressway Manila → Baguio	NLEx			
	Balintawak (Manila)	Clark North	248	96,72
	Clark North	Tarlac	91	35,49
	TPLEx			
	La Paz (Tarlac)	Pozorrubio (Baguio)	270	105,3
Expressway Baguio → Manila	NLEx			
	Pozorrubio (Baguio)	La Paz (Tarlac)	270	105,3
	NLEx/SCTEx			
	Tarlac	Tipo (Subic Bay)	297	115,83
	SCTEx/NLEx			
	Tipo (Subic Bay)	Balintawak (Manila)	429	167,31
	Total		1605	626

Zdroj: Vlastní zpracování

Náklady za služby CR

Využívání fakultativních výletů a nabídky služeb cestovního ruchu v cílové destinaci je nedílnou součástí tohoto projektu. Kompletních balíčků služeb vytvořených místními specializovanými organizacemi je v rámci poznávacího zájezdu využito celkem čtyřikrát.

Tabulka 38 - Kalkulace plaveb a výletů

okružní plavby a exkurze	cena/os PHP	cena/os CZK
Potápění u vraků lodí	3700	1443
Okružní plavba na Coron	1600	624
Okružní plavba kolem El Nido	1200	468
Sabang podzemní řeka	2000	780
Total	8500	3315

Zdroj: Vlastní zpracování

Touroperátoři v jednotlivých turistických destinacích na ostrově Palawan si za své služby nárokují zálohu splatnou ihned po vytvoření objednávky. Zajímavostí je, že organizátoři CR na Calamianských ostrovech žádají pevnou částku PHP 300,--/os kdežto na ostrově Palawan 30 % z ceny.

Tabulka 39 - Zálohy na plavby a výlety

deposit okružní plavby a exkurze	% z ceny/os	cena/os PHP	cena/os CZK
Okružní plavba na Coron		300	117
Okružní plavba kolem El Nido	30 %		140
Sabang Underground River	30 %		234
Potápění u japonských vraků		3700	1443
		Total	1934

Zdroj: Vlastní zpracování

Bohužel ne do všech míst se lze vydat bez místního průvodce, přestože je organizátorovi trasa známa. Každá municipalita na Filipínách si stanovuje povinnost využít služeb průvodce či stanovuje cenu jeho služby podle sebe. Oficiální ceníky ve většině případech neexistují. Zlomkové informace o cenách místních průvodců tak poskytují různá diskusní fóra na cestovatelských webech.

Tabulka 40 - Poplatky za místní průvodce

místní průvodce	cena PHP	cena CZK
Sagada	500	195
Tappia Falls	600	234
Timbac Caves	600	234
Total	1700	663

Zdroj: Vlastní zpracování

Situace s dostupností informací o EDTF (Environmental Development Tourist Fee) je srovnatelná s informacemi o místních průvodcích. Každá oblast si reguluje cenu. Například poplatek v El Nido je jednorázový, plošný a má platnost deset dní. Naopak na ostrovech Calamianských (Busuanga, Coron) se platí poplatky jednotlivě za každou navštívenou atraktivitu cestovního ruchu, a to klidně opakovaně. Obě lokality přitom spadají do provincie Palawan.

Tabulka 41 - Jednorázové poplatky v destinaci

jednorázový poplatek	cena/os PHP	cena/os CZK
Timbac Caves Cultural Fee	30	11,7
Banaue Environmental Fee	20	7,8
El Nido Environmental Fee	200	78
Batad Environmental Fee	50	19,5
Sagada Environmental Fee	35	13,65
Kayangan Lake Environmental Fee	200	78
Twin Lagoon Environmental Fee	100	39
Skeleton Wreck	100	39
Puerto Princesa Environmental Fee	150	58,5
Paoay Church Entrance Fee	50	19,5
Total	935	365

Zdroj: Vlastní zpracování

Náklady ubytování

Ubytovacích kapacit je na Filipínách mnoho, nicméně místní hotely zaostávají za evropskými standardy. Na druhou stranu ceny jsou díky tomu přívětivější. Výjimku tvoří Manila, která je již srovnatelná se západem, co se kvality hotelů týče. Přibližně ve třech čtvrtinách případů je snídaně v ceně ubytování, které se platí předem.

Tabulka 42 - Kalkulace cen ubytování

název hotelu/penzionu	lokality	nocí	pokoje	cena/noc CZK	celkem CZK
Red Planet Hotel	Ortigas (Manila)	1	3	2399	2399
Residencia Katrina B&B	El Nido (Palawan)	2	1	986	1972
Divine Castle Tr. Inn	Coron Town (Busuanga)	2	1	1364	2728
Xtravelers Place Hotel	Puerto Princesa (Palawan)	1	3	738	738
Hotel 99 Monumento	Malabon (Manila)	1	3	1539	1539
Old Orangewood B&B	Baguio (Luzon)	1	1	1408	1408
Cordillera Family Inn Hotel	Vigan (Luzon)	1	1	1963	1963
Casa Consuelo Resort	Pagudpud (Luzon)	1	1	1906	1906
Isabelo's Inn and Café	Sagada (Luzon)	1	1	990	990
Uyami's Green View Lodge	Banaue (Luzon)	1	1	836	836
Subic Bay Peninsular H.	Subic Bay (Luzon)	1	1	1664	1664
Total		13	17		18143

Zdroj: Vlastní zpracování

Vzhledem ke snaze minimalizovat náklady a k absenci provozovny cestovní kanceláře odpadají režijní náklady na provoz, zaměstnance, marketing, stravné, delegáta, pojištění apod. Skupina cestujících je navíc velmi malá, tudíž není kalkulováno s rizikem z neobsazenosti zájezdu.

Tabulka 43 - Celkové náklady

přímé náklady	částka CZK/os	nepřímé náklady	částka CZK
Letecká doprava	17577	Pronajatý vůz	7952
Pozemní doprava	1828	Palivo vozu	2890
Motocykl	468	Dálniční poplatky	626
Palivo motocyklu	31	Místní průvodci	663
Okružní plavby a exkurze	3315	Ubytování	18143
Ekologické poplatky	365	Cena za 5 lidí	30274
Total/os	23584	Total/os	6055
GrandTotal/os		29639	

Zdroj: Vlastní zpracování

Z tabulky lze vyčíst, že skutečně vynaložené náklady na jednoho účastníka zájezdu, tedy i vedoucího, či průvodce, jsou ve výši Kč 29.639,--.

Náklady na jednu osobu, které je nutné uhradit předem jsou sepsány níže.

Tabulka 44 - Platby před zahájením zájezdu

platba dopředu	cena CZK/os	
Letenky	17577	
Autobus	176	
Trajekt	1404	
Minivan	234	
Pronajatý vůz	1590	Poměrná část na osobu (prosté dělení)
Okružní plavby a exkurze	1934	
Ubytování	3629	Poměrná část na osobu (prosté dělení)
Total	26544	

Zdroj: Vlastní zpracování

Celkové náklady pro všech pět osob činí Kč 148.195,--. Pro eliminaci rizika vázanosti vlastních prostředků v zájezdu před jeho uskutečněním je záloha stanovena na 37 tis Kč (celkové náklady pěti osob vydělené čtyřmi – **Kč 37.049,--**). Tato částka zároveň představuje finální náklad na osobu, včetně nákladů na služby průvodce (či vedoucího).

Nyní je možné přikročit ke stanovení provize (přirážky) zprostředkovatele. CK Kudrna je schopná realizovat zájezd na sedmáct dní za Kč 51.500,--/osobu. Pokud by byla cena zájezdu stanovena na rovných Kč 50.000,--, byla by nižší než u CK Kudrna, avšak ne natolik, aby v případném zájmu vyvolala pochyby o jeho kvalitě. (K ceně zájezdu je samozřejmě nutné připočítat dodatečné výdaje, jako například na jídlo, či zdravotní pojištění. Jelikož jsou ceny jídla na Filipínách velmi nízké, není s těmito náklady kalkulováno, druhým důvodem je nemožnost exaktně určit jejich výši. Tyto zanedbatelné a obtížně stanovitelné položky nejsou pro tento projekt relevantní). Přirážka by při této ceně činila Kč 12.951,--/osobu s tím, že zájezd by byl organizován pouze v případě čtyř zájemců. V tom momentě by výše přirážky byla **Kč 51.804,--**. Pokud by se zájezd konal v rámci EU, je nutné odvést DPH ve výši 21 % (přesněji by přirážka měla být počítána koeficientem ve výši 0,1736), zájezd je však organizován v zemích třetího světa a je tak osvobozen od povinnosti odvést DPH.

Individuálními náklady každého cestujícího můžou být cestovní pojištění, začínající na částce Kč 340,-- za celou dobu zájezdu, doporučená očkování (cena je uvedena vždy za jednu dávku vakcíny, počet nutných dávek je uvedena u každé nemoci horním indexem); žloutenka³ A a B Kč 1.950,-- / břišní tyfus¹ Kč 990,-- / tetanus¹ Kč 990,-- / meningokok [typ A,C,W,Y]¹ Kč 2.000,-- / meningokok [typ B]² Kč 3.170,-- / vzteklna³ Kč 1.380,-- / japonská encefalitida² Kč 3.190,--. Na výpravu je vhodné si opatřit repelent proti tropickým komárům

a případně krabičku antimalarik, například Malarone Kč 1.200,--. Ceny uvedeny dle očkovacího centra AVENIER (©2015).

Studie proveditelnosti projektu

Na rozdíl od ostatních diplomových prací na téma vytvoření zájezdu pro cestovní kancelář je tato mimo jiné zaměřena na hledání cesty, jak uskutečnit zájezd, aniž by bylo nutné disponovat koncesí a prostředky pro úhradu zákonného pojištění proti úpadku CK (základ pro výpočet je 30 % z ročních plánovaných tržeb z prodeje zájezdů z nichž pojištění tvoří přibližně 2 %), které u subjektů s miliónovými obraty může dosahovat poměrně vysokých částek.

Po návštěvě referenta živnostenského úřadu, delegáta a dvou manažerů cestovních agentur je zde možné uvést následující poznatky k uskutečnitelnosti uvedeného projektu:

Jak je z rozhovorů patrné, služby cestovního ruchu (ubytování, rezervace letenek apod.) jsou jasně definované zákonem. Pro jejich kombinaci je nutné disponovat udělenou koncesí. Jedním ze způsobů, jak uskutečnit daný zájezd a dosáhnout přitom zajímavé provize je „na černo.“ V praxi dobře proveditelný, s inzercí na cestovatelském webu, a pokud by zájemci souhlasili s tím, že se nejedná o zájezd s pojištěním a že nesou si určitá rizika, i poměrně dobrodružný a zajímavý. Avšak je jasné, že tato, byť nejpravděpodobnější verze pro malou skupinku pěti cestovatelů, by byla na akademické půdě, na níž není prostor pro „pohyb“ za hranicí zákona, v nelibosti odsouzena.

Další varianta je oproti tomu zase naprosto legální, avšak víceméně stereotypní. Tento projekt by byl uskutečněn pod křídly cestovní kanceláře, se všemi náležitostmi, jako je zákonné pojištění CK. Zároveň by se ale zřejmě i zvýšily náklady o jejich režijní složku a pravděpodobně by využila i služeb delegáta v destinaci. Zároveň drtivá většina cestovních kanceláří pořádá zájezdy pro více osob, čímž dokáže generovat vyšší obrat a zároveň marži, jelikož její smluvní dodavatelé služeb mohou poskytnout množstevní slevy. Na druhou stranu se ale vytrácí objevitelský, dobrodružný duch zájezdu s nulovou flexibilitou a pokud přeci jen je prostor pro manipulaci s programem, ve skupině méně výrazných cestujících může nastat jakási konformita.

Jinou možností, jak uskutečnit zájezd „ještě“ legálně, je zájemcům nastítnit danou legislativní problematiku, a v případě, že by souhlasili s riziky, která tato varianta nese, by jim byly rozeslány odkazy na jednotlivé rezervační portály, na nichž by si osobně zabukovali veškeré služby v harmonogramu. Pokud by komunikace v angličtině, či složitost rezervací byla nad

síly některých účastníků, vzhledem k počtu čtyř zájemců by bylo možné služby zarezervovat během osobní konzultace. Nevýhodou tohoto postupu je, že účastníkům jsou známy veškeré nákladové položky včetně provize průvodce (vedoucího zájezdu). Průvodcovská činnost spadá do volných živností, a tudíž její získání není natolik komplikované a nákladné jako v případě koncese. Živnostník průvodce by v tomto případě fakturoval pouze jeho služby (skládající se z nákladů na ubytování, letenku, přejezdy atd. + provize). Pokud by přeci jen chtěl trochu zhoršit transparentnost svých příjmů a výdajů, lze zahrnout položku „rezervace automobilu a palivo“ do své režie, čímž na jednu stranu odpadnou potíže s rezervací vozu na jednoho z cestujících a jejich následné vyrovnání, na druhou stranu se cestujícím zvednou náklady na průvodce. Ten navíc nemůže organizovat dopravu v cestovním ruchu bez koncese, v jeho případě je tedy nutné vůz považovat jako nákladovou položku nutnou pro výkon služby průvodce v destinaci. Tedy „oficiálně“ ne pro převoz účastníků, ale pro osobní přesun průvodce v místě jeho působení. Uvedený způsob je nicméně málo pravděpodobný. Cílový zákazník by musel vážně chtít poznat Filipíny a zároveň vyhnout početnějšímu zájezdu cestovní kanceláře, přičemž by trval na službách průvodce.

Čtvrtá a snad nejzajímavější varianta zřejmě balancuje na hraně zákona a pochází z hlavy delegáta působícího v jihovýchodní Asii. Myšlenka je taková, že průvodce z tuzemska si obstará kontakt na některou z filipínských cestovek a s ní si domluví zajištění požadovaných služeb. Cestovní kanceláři na Filipínách odešle tuzemský průvodce seznam poskytovatelů služeb Filipínách, které chce zabukovat na jména účastníků jeho zájezdu. Filipínská CK zjistí dostupnost a cenu českým průvodcem sestaveného balíčku (trajekty, hotely, autobusy, letenky AirAsia, rezervaci vozidla apod.) a zašle jednotlivým účastníkům částku k úhradě, po jejímž uhrazení služby objedná na jejich jména. Zákazník si sám (nebo s pomocí průvodce) rezervuje pouze letenku z EU. Dále už je postup podobný jako v předešlém způsobu s tím rozdílem, že průvodce může cestujícím přímo fakturovat jeho služby, ale nemusí – může se dohodnout na provizi s Filipínskou CK, která by ho vyplatila. Ten by příjem zahrnul pouze do daňového přiznání v ČR. Výhodou této varianty je, že cestovní kancelář v destinaci do balíčku služeb pro zákazníky z Česka „rozptýlí“ náklady na ubytování a transporty, výlety atd. průvodce, popř. i jeho provizi. Nákladem průvodce je tak defacto pouze letenka z EU. Navíc by takto konstruovaný zájezd nemusel být o nic dražší, protože filipínská CK má s největší pravděpodobností u místních poskytovatelů služeb znatelně nižší ceny než koncový zákazník z Evropy. Dalo by se říci, že český průvodce (vedoucí zájezdu) je pro filipínskou cestovní kancelář jakýsi „Head Hunter“.

10.3 Marketing a propagace

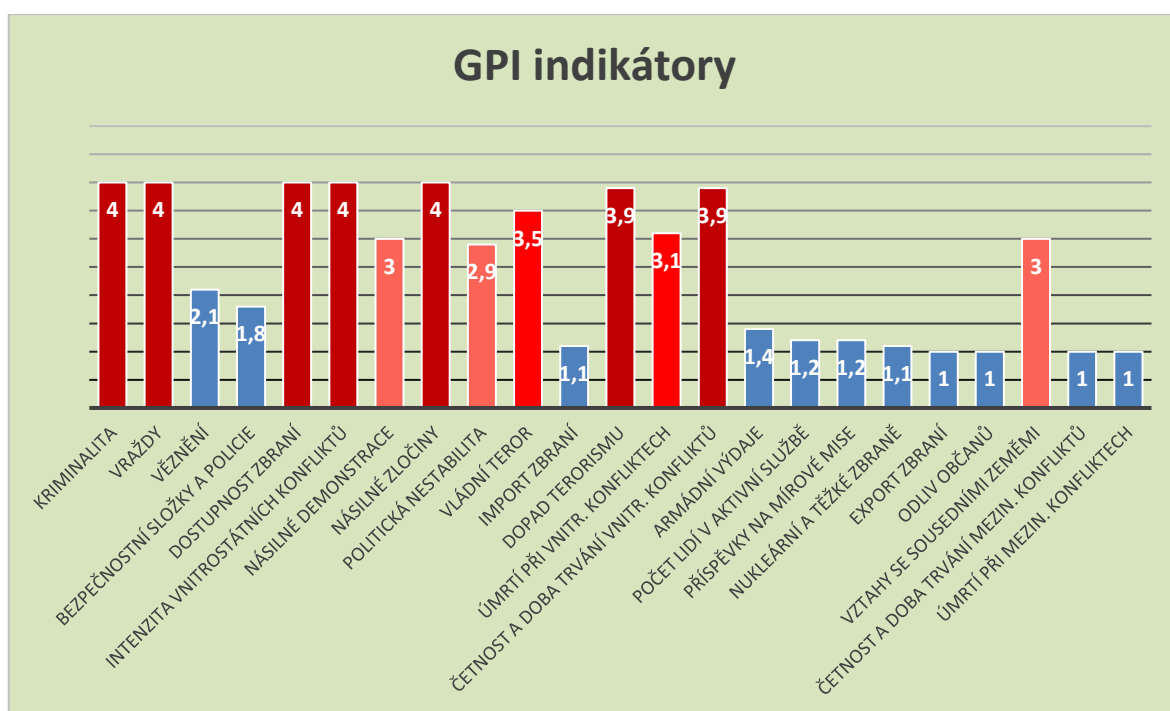
V závislosti na cenách propagačních materiálů a reklam sdělovacích médií, ale také množství požadovaných zájemců, je vhodné tento produkt „inzerovat“ na cestovatelských webech (např. spolucestujeme.cz, spolucestovani.cz, svetoutdooru.cz), kde je možné nabídku zveřejnit anonymně. Jednotlivé aspekty zájezdu jsou následně řešeny osobně nebo přes další sdělovací prostředky umožňující soukromou komunikaci, potažmo komunikaci skupinovou. Pro uveřejnění nabídky jsou, vedle turistických webů, perfektní různé sociální média, jako například Facebook, Twitter, Instagram a další, díky kterým se informace rozšíří do velmi širokého okruhu lidí za velice krátkou dobu. Úskalím, se kterým je nutné počítat, je specifikum nabízeného zájezdu. Oslovení cílové skupiny tak může trvat mnohem déle, než je tomu u běžnějších zájezdů prováděných běžnou formou přes cestovní kanceláře či agentury. I to je jeden z důvodů, proč je projekt koncipován pro málo osob

10.4 Riziková analýza

Analýza stavu bezpečnostních rizik a potenciálních hrozeb

Institut pro Ekonomiku a Mír neboli INSTITUTE FOR ECONOMICS & PEACE shrnuje údaje bezpečnostní situaci na Filipínách. Využívá k tomu dvou indexů a GTI (Global Terrorism Index) a GPI (Global Peace Index). Cílem indexu GPI je vyjádřit, jakou měrou je země zapojená do probíhajících domácích či mezinárodních konfliktů za použití několika sofistikovaných indikátorů a dat z průzkumů. Jedná se celkově o 23 kvantitativních a kvalitativních indikátorů (například z Programu pro sběr dat o konfliktech) s různou váhou a hodnocených škálou od 1 (nejlepší) do 5 (nejhorší). Výsledné skóre je pak jejich průměrem.

Obrázek 1 - Global peace index



Zdroj: Vlastní zpracování dle INSTITUTE FOR ECONOMICS & PEACE (2017a)

Na základě vyobrazených indikátorů v tabulce se Filipíny umísťují na 138. místě z celkových 163 sledovaných zemí, a to s průměrem GPI 2,55. Pro úplnost srovnání se na prvním místě usadil Island, jako nejvíce bezpečná země. Česká republika je s výborným průměrem 1,36 na šestém místě. Hodnocení mírového indexu uzavírá Sýrie s 3,81 a je následovaná Afghánistánem, Irákem, Jižním Súdánem a Jemenem.

Vedle výše uvedeného Index GTI navíc vyčísluje přímé i nepřímé dopady terorismu ve 163 sledovaných zemích. Je rovněž vyhotovován Institutem pro Ekonomiku a Mír a snaží se podchytit všechny lidské ztráty, zraněné osoby, škody na majetku i psychologické dopady způsobené teroristickými útoky. Využívá přitom k tomu data z uznávané GTD (Global Terrorism Database). Výsledný index je složený z několika sledovaných ukazatelů (například počet teroristických útoků za rok, počet úmrtí a počet zraněných při teroristických útocích za rok, škody na majetku apod.), podle jejichž hodnot uděluje Institut každé zemi skóre od 0 do 10; platí, že 0 reprezentuje žádnou evidenci útoku či hrozby terorismu, 10 reprezentuje nejvyšší měřitelný dopad terorismu v zemi. Žebříček je sestaven sestupně od „nejhorší“ země, která logicky zaujímá první místo v hodnocení (INSTITUTE FOR ECONOMICS & PEACE 2017b).

Nejcitelněji dopad působení teroristických skupin a jejich útoků institut eviduje u Iráku (10) následovaného Afghánistánem, Nigérií, Sýrií, Pákistánem a Jemenem, Filipíny se díky hospodaření teroristické organizace Abu Sayyaf nachází na 12 pozici. Česká republika je se skóre 1,889 na třiaosmdesátém místě. Tabulku uzavírá celkem třicet zemí s nulovou hodnotou.

Pro komplexní dokreslení situace jsou v přílohách P: VII až IX rizikové mapy, vypracované společností Risk Controls v tomto roce.

Analýza rizik projektu

Tabulka 45 - Riziková analýza

příčina	riziko	účinek
Každý je jiný. Co člověk, to názor. Lidé se liší svou náturou, inteligencí, finančními prostředky apod.	Může se stát, že si účastníci nesednou a v rozvráceném kolektivu bude panovat špatná nálada.	Zájezd si nikdo neužije. Následné negativní reference mohou zničit budoucí pověst a příští projekty.
Filipíny leží v tzv. ohňovém prstenci na pomezí euroasijské a filipínské tektonické desky (mimo Palawanu).	V oblasti jsou velmi častá zemětřesení. A roztrhané silnice s mosty.	To může zapříčinit odložení letů či lodních spojů a uvěznit skupinu na místě.
Tropická oblast Filipín přináší v období dešťů řadu tajfunů a náhlých přívalů.	To přináší zejména v horských oblastech sesuvy půdy, popadané stromy a řeky valící se přes silnici.	Nesjízdnost některých komunikací v odlehlých oblastech si může vynutit dlouhé objížďky, či dokonce změnu programu.
Zejména na jižních ostrovech operují extrémisté islámského státu skupiny Abu Sayyaf.	Jejich aktivity zahrnují teroristické útoky a ozbrojené konflikty s vládními silami.	Jejich případná akce může paralyzovat kterýkoliv druh dopravy, v nejhorším případě způsobit vyhlášení stanného práva.
Převážně ve slumových částech Manily je vysoká úroveň kriminality.	Při večerní procházce městskými tržišti je riziko, že místní kapsáři odcizí peníze, drahou elektroniku nebo doklady.	Bez peněz, a hlavně dokladů bude místo programu nutné vyhledat ambasádu a vše potřebné obstarat.
Hlavně na Palawanu je velmi rozšířená malárie, na jihu ostrova navíc smrtelná horečka dengue.	Je dost možné, že v takto exponované oblasti dojde k pobodání hmyzem.	Přestože hmyz nemusí být nutně infikován, jeho kousnutí může ve skupině vyvolat obavy a podlomit morálku.
Filipíny jsou země s nejvyšším výskytem vztekliny na světě.	Obrovské množství volně žijících psů může pro návštěvníky představovat nebezpečí.	Fobie je ze psů či špatná zkušenost může citelně ovlivnit průběh zájezdu. Cestující může odmítnout konfrontaci s dotěrnými psi.

Zdroj: Vlastní zpracování

10.5 Časová analýza

Celý proces tvorby zájezdu, tedy projekt, je nutné začínat analýzou současného stavu poptávky. Poptávka po poznávacích zájezdech je otázkou vzdělanosti, touze po poznání a objevování, financí, disponibilní dovolené, resp. volného času a také módnosti destinace. Poté, co je určena cílová skupina zákazníků je nutné sestavit takový program zájezdu, který bude nejbližší jejich požadavkům. Z programu je následně vytyčena trasa a na ní ubytovací kapacity. V této chvíli je možné přikročit k plánování data konání zájezdu, ideálně mimo sezónu, kdy jsou ceny i obsazenost nejnižší. Zároveň je možné rámcově stanovit přibližné náklady projektu. Propagace na internetu a cestovatelských fórech je časově náročná – není lehké najít čtyři osoby (nebo dva páry), které by se bez výhrad shodli na termínu a zároveň splňovali typ zákazníka, pro kterého je tento zájezd připraven. Ideálním způsobem, jak zamezit pozdějším neshodám v kolektivu by bylo ještě před uskutečněním zájezdu uspořádat seznamovací setkání, ze kterého by se alespoň trochu dalo vyčíst, zda by si účastníci mohli rozumět. Budou-li mít požadavky na drobné modifikace v programu či trase zájezdu, je zde pro to prostor. Následná rezervace letenek, ubytování, lodní dopravy, výletů a služeb v destinaci a rezervace automobilu na ostrově Luzon je relativně rychlou záležitostí díky online platbám. Jejich uhrazením lze určit defacto celkové náklady, samozřejmě je nutné počítat s dodatečnými náklady na jídlo, různé uzavírky nebo objížďky atd. Poslední částí projektu je určení marže a její fakturace (v případě podnikání) či její inkasování a zahrnutí do daňového příznání (v případě jednorázového zprostředkování služby průvodce). Následující tabulka je výchozí pro výpočet v programu WinQSB.

Tabulka 46 - Výchozí hodnoty časové analýzy

proces	stručný popis procesu	doba trvání (dny)	předchozí procesy
A	Zjištění cílové skupiny – analýza poptávky	10	
B	Zpracování zjištěných dat	3	A
C	Sestavení programu zájezdu (délka, náplň, aj.)	7	B
D	Vypracování trasy zájezdu	5	C
E	Rozvržení ubytovacích zařízení na trase	1	C,D
F	Určení předběžného data konání a nákladů	3	C,D,E
G	Obstarání účastníků (propagace)	180	C,F
H	Stanovení trasy či data dle jejich požadavků	4	C,D,E,F
I	Rezervace letenek, ubytování a námořní dopravy	1	G,H
J	Rezervace výletů a exkurzí v destinaci a automobilu	1	G,H,I
K	Kalkulace celkových nákladů	2	I,J
L	Stanovení provize za činnost průvodce (fakturace)	14	K

Zdroj: Vlastní zpracování

Výpočet kritické cesty vyhotovený v počítačovém programu:

Tabulka 47 - Kritická cesta

Activity	Activity time	Early Start	Early Finish	Late Start	Late Finish	Slack
Project	227					
A	10	0	10	0	10	0
B	3	10	13	10	13	0
C	7	13	20	13	20	0
D	5	20	25	20	25	0
E	1	25	26	25	26	0
F	3	26	29	26	29	0
G	180	29	209	29	209	0
H	4	29	33	205	209	176
I	1	209	210	209	210	0
J	1	210	211	210	211	0
K	2	211	213	211	213	0
L	14	213	227	213	227	0

Zdroj: Výpočet programu WinQSB dle vlastního zadání

Z obrázku vyplývá, že celková doba potřebná k uskutečnění projektu se pohybuje kolem 227 dní, přičemž všechny procesy krom jednoho jsou součástí kritické cesty, u které platí, že pokud se některý proces zpozdí, byť o jediný den, zpozdí se celý projekt.

ZÁVĚR

Filipíny mají velmi bohatou diverzitu atraktivit, turisté je však jako mezinárodní destinaci stále přehlížejí, přičemž částečnou zásluhu na tom má historie politické nestability. Cestovní ruch je pohledem společnosti i jednotlivce významným socio-ekonomickým fenoménem. Průmysl cestovního ruchu se zejména v ekonomicky vyspělých státech může rovnat třeba s ropným, chemickým nebo IT průmyslem. Filipíny však ještě v této pozici bohudík nejsou, a mají tak potenciál pro prudký a dlouhodobě udržitelný rozvoj.

Pro zájemce o podnikání v oblasti cestovního ruchu může být přínosná praktická část této diplomové práce. Její obsah tvoří mnoho poznatků erudovaných odborníků z praxe. Z vytvořeného projektu lze použít hotový itinerář, který může s drobnými úpravami implementovat kterákoli cestovní kancelář do svého zájezdového portfolia. Trasu lze doporučit i průvodcům, hledajícím neobvyklý okruh Filipínským souostrovím, ale i nadšencům, kteří se chtějí vydat za dobrodružstvím na vlastní pěst.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Knižní publikace

- [1] BONIFACE, Brian G., Chris COOPER a Robyn COOPER. *Worldwide destinations: the geography of travel and tourism*. 7th edition. New York, NY, 2016, 740 s. ISBN 978-113-8901-810.
- [2] DALTON, David. *The Rough Guide to the Philippines*. 2nd edition. Rough Guide, 2007, 567 s. ISBN 978-1-84353-806-6.
- [3] EVANS, Nigel. *Strategic management for tourism, hospitality and events*. Second edition. New York: Routledge Taylor & Francis Group, 2015, 728 s. ISBN 978-0-415-83724-8.
- [4] FARKOVÁ, Blanka a Eva KUNEŠOVÁ. *Technika zahraničních zájezdů*. V Praze: Idea servis, 2014, 178 s. ISBN 978-80-85970-83-8.
- [5] HAMARNEHOVÁ, Iveta. *Geografie turismu: mimoevropská teritoria*. Praha: Grada, 2012, 224 s. ISBN 978-80-247-4430-8.
- [6] HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2011, 216 s. ISBN 978-80-7373-107-6.
- [7] HRALA, Václav, ŠAFAŘÍK, Viktor, ed. *Geografie cestovního ruchu*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Idea servis, 2013, 197 s. ISBN 978-80-85970-79-1.
- [8] JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Marketing v cestovním ruchu: jak uspět v domácí i světové konkurenci*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2012, 313 s. ISBN 9788024742090.
- [9] KORECKÝ, Michal a Václav TRKOVSKÝ. *Management rizik projektů: se zaměřením na projekty v průmyslových podnicích*. Praha: Grada, 2011, 583 s. Expert (Grada). ISBN 9788024732213.
- [10] KOSTKOVÁ, Miroslava, Milan NĚMČANSKÝ a Eva TORČÍKOVÁ. *Management služeb cestovního ruchu*. Karviná: Slezská univerzita v Opavě, Obchodně podnikatelská fakulta v Karviné, 2009, 256 s. ISBN 978-80-7248-510-9.
- [11] KRŽÍŽEK, Felix a Josef NEUFUS. *Moderní hotelový management: nové trendy a metody v řízení hotelů, aktualizované informace o hotelovém provozu a jeho organizaci, optimalizace provozu s ohledem na ekologii a etiku, praktické příklady a fotografická příloha*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2014, 224 s. ISBN 9788024748351.
- [12] LIŠČÁK, Vladimír. *Státy a území světa*. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Libri, 2009, 895 s. ISBN 978-80-7277-414-2.
- [13] LIŠČÁK, Vladimír a Pavel FOJTÍK. *Státy a území světa*. 2. aktualiz., přeprac. a rozš. vyd. Praha: Libri, 1998, 1095 s. ISBN 80-85983-53-2.
- [14] ORIEŠKA, Ján. *Služby v cestovním ruchu*. V Praze: Idea servis, 2010, 405 s. ISBN 978-80-85970-68-5.
- [15] PALATKOVÁ, Monika. *Management cestovních kanceláří a agentur*. Praha: Grada, 2013, 217 s. ISBN 9788024737515.
- [16] ROWTHORN, Chris a Greg BLOOM. *Philippines*. 9th edition. Lonely Planet, 2006, 492 s. ISBN 1741042895.

- [17] RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada, 2011, 213 s. ISBN 9788024740393.
- [18] SLAVICKÝ, Stanislav. *Filipíny: pašije a fiesty*. Praha: Gallery, 2008, 127 s. ISBN 978-80-86990-51-4.
- [19] ŠTYRSKÝ, Jiří a Jiří ŠÍPEK. *Geografie udržitelného turismu světa v ekonomických, environmentálních a multikulturních souvislostech*. Vyd. 6. Hradec Králové: Gaudeamus, 2011, 234 s. ISBN 978-80-7435-127-3.
- [20] TROJAN, Jakub a Jan TRÁVNÍČEK. *Projektový management v hotelnictví a cestovním ruchu*. Brno: Vysoká škola obchodní a hotelová, 2015, 104 s. ISBN 978-80-87300-57-2.
- [21] TROUSIL, Michal a Veronika JAŠÍKOVÁ. *Úvod do tvorby odborných prací*. Vyd. 2., rozš. Hradec Králové: Gaudemus [i.e. Gaudeamus], 2015, 240 s. ISBN 978-80-7435-542-4.
- [22] ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, 768 s. ISBN 978-80-7201-880-2.
- [23] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008, 255 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

Internetové zdroje

- [24] ATFPHILIPPINES. *Objectives and components*. [online]. 2016 [cit. 2018-04-15]. dostupné z: <http://www.atphilippines.com/Objectives.php>
- [25] AVENIER. *Ceník očkování*. [online]. ©2015 [cit. 2018-04-16]. dostupné z: <https://www.ockovacentrum.cz/cz/cenik>
- [26] CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. *The World Factbook*. [online]. 2018 [cit. 2018-03-09]. dostupné z: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/rp.html>
- [27] CZECHTRADE. *Filipíny: Základní charakteristika teritoria, ekonomický přehled*. [online]. ©1997-2018 [cit. 2018-04-16]. dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/filipiny-zakladni-charakteristika-teritoria-19331.html>
- [28] ČTK. *Filipínská armáda výrazně posílí. Prezident Duterte pošle na islamisty desetitisíce nových vojáků*. [online]. 2017b [cit. 2018-03-09]. dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/zahranici/filipinsky-prezident-pry-behem-dvou-let-vyrazne-posili-armad/r~2de3a176707811e7b2b5002590604f2e/>
- [29] ČTK. *Filipínský prezident Duterte řekl, že jako 16letý ubodal člověka*. [online]. 2017a [cit. 2018-03-09]. dostupné z: <https://www.novinky.cz/zahranici/454664-filipinsky-prezident-duterte-rekl-ze-jako-16lety-ubodal-cloveka.html>
- [30] DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS AND HIGHWAYS. *National road length by classification, surface type and condition*. [online]. 2017a [cit. 2018-03-13]. dostupné z: <http://www.dpwh.gov.ph/dpwh/2017%20DPWH%20Road%20and%20Bridge%20Inventory/Road%20Data%202016/index.htm>

- [31] DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS AND HIGHWAYS. *Summary of existing national bridges (length and number) by type – per region*. [online]. 2017b [cit. 2018-03-13]. dostupné z: <http://www.dpwh.gov.ph/dpwh/2017%20DPWH%20Road%20and%20Bridge%20Inventory/Bridge%20Data%202016/Bridge%20Data%202016/index.htm>
- [32] DEPARTMENT OF TOURISM. *Visitor arrivals to the Philippines by country of residence*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-11]. dostupné z: http://e-services.tourism.gov.ph:8080/didcs/Static%20Documents/dec2017_table2.pdf
- [33] FENDRYCHOVÁ, Simona. *Byl to úspěch, ale proti drogám uděláme víc. Filipínský prezident má po roce na kontě tisíce mrtvých*. [online]. 2017 [cit. 2018-03-10]. dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/zahranici/prvni-rok-filipinskeho-prezidenta-ve-valce-proti-drogam-zemr/r~b2d07efe5ffc11e7bc2d0025900fea04/?redirected=1521408906>
- [34] GALE, Thomson. *Abu Sayyaf Group (ASG)*. [online]. ©2006 [cit. 2018-04-11]. dostupné z: <https://www.encyclopedia.com/politics/legal-and-political-magazines/abu-sayyaf-group-asg>
- [35] GAVLOVSKÝ, Emil. *Teorie turismu*. [online]. 2002 [cit. 2018-04-10]. dostupné z: <http://igdm.vsb.cz/igdm/materialy/turismus.pdf>
- [36] GÜREL, Emet. *Swot analysis: a theoretical review*. [online]. 2017 [cit. 2018-03-15]. dostupné z DOI: 10.17719/jisr.2017.1832
- [37] HALUZA, Miroslav a Jan MACHÁČEK. *Využití multikriteriální analýzy (MCA) pro hodnocení inteligentních elektroinstalací*. [online]. 2011 [cit. 2018-03-16]. dostupné z: <https://elektro.tzb-info.cz/inteligentni-budovy/7651-vyuziti-multikriteriální-analyzy-mca-pro-hodnoceni-inteligentnich-elektroinstalaci>
- [38] HELLIWELL, John F., Richard LAYARD a Jeffrey D. SACHS. *World Happiness Report 2018*. [online]. 2018 [cit. 2018-03-26]. dostupné z: https://s3.amazonaws.com/happiness-report/2018/WHR_web.pdf
- [39] HEŘMANOVÁ, Eva. *Efekt demonstrační*. [online]. 2012a [cit. 2018-03-07]. dostupné z: http://www.artslexikon.cz/index.php?title=Efekt_demonstra%C4%8Dn%C3%AD
- [40] HEŘMANOVÁ, Eva. *Inscenizace*. [online]. 2012b [cit. 2018-03-07]. dostupné z: <http://www.artslexikon.cz//index.php?title=Inscenizace>
- [41] INESAN. *Obsahová analýza (content analysis)*. [online]. ©2012 [cit. 2018-03-16]. dostupné z: <http://www.inesan.eu/metody-evaluaci/metody-sekundarnich-analyz/obsahova-analyza---analyza-tisku->
- [42] INSTITUTE FOR ECONOMICS & PEACE. *Global Peace Index*. [online]. 2017a [cit. 2018-04-15]. ISBN 978-0-648-06441-1. dostupné z: <http://visionofhumanity.org/app/uploads/2017/06/GPI-2017-Report-1.pdf>
- [43] INSTITUTE FOR ECONOMICS & PEACE. *Global Terrorism Index*. [online]. 2017b [cit. 2018-04-15]. ISBN 978-0-6480644-6-6. dostupné z: <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Global%20Terrorism%20Index%202017%20%284%29.pdf>

- [44] INTERNATIONS. *Transportation in the Philippines*. [online]. [b.r.] [cit. 2018-03-13]. dostupné z: <https://www.internations.org/philippines-expats/guide/moving-to-the-philippines-15355/transportation-in-the-philippines-3>
- [45] IPFS.IO. *List of Airports in the Philippines*. [online]. 2016b [cit. 2018-03-10]. dostupné z: https://ipfs.io/ipfs/QmXoyvizjW3Wkn-FiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXW06uco/wiki/List_of_airports_in_the_Philippines.html
- [46] IPFS.IO. *Rail Transport in the Philippines*. [online]. 2016a [cit. 2018-03-11]. dostupné z: https://ipfs.io/ipfs/QmXoyvizjW3Wkn-FiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXW06uco/wiki/Rail_transport_in_the_Philippines.html
- [47] JELENOVÁ, Aneta. *Techniky založené na rozhovoru a jejich využití v genderových studiích*. [online]. 2015 [cit. 2018-03-16]. dostupné z: https://is.muni.cz/el/1423/jaro2015/GEN504/op/57073980/Jelenova_Aneta-IS.pdf
- [48] KLAPKA, Pavel. *Geografie cestovního ruchu a rekreace*. [b.r.] [cit. 2018-04-12]. dostupné z: <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https://geography.upol.cz/soubory/lide/klapka/GECR/CR-pr-5x.ppt>
- [49] KOSH PASHARIN, S. a K. YASUE. *Study on the Development Potential of the Content Industry in East Asia and the ASEAN Region*. Jakarta: ERIA. [online]. 2014 [cit. 2018-04-06]. dostupné z: http://www.eria.org/RPR_FY2012_No.13_Chapter_7.pdf
- [50] LEJSEK, Zdeněk. *Cestovní ruch v historických souvislostech*. [online]. 2011 [cit. 2018-03-07]. dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20541253/1804110620_21.pdf/c2e94604-287b-45ea-8d98-c0bc22201d73?version=1.0
- [51] LEJSEK, Zdeněk. *Základní pojmy a definice*. [online]. 2008 [cit. 2018-04-11]. dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20557193/921108m.pdf/b6571837-6a2e-4138-912c-59da6de43de4?version=1.0>
- [52] MANILA NINOY AQUINO INTERNATIONAL AIRPORT – NAIA. *Manila Airport (MNL) – NAIA*. [online]. ©2018 [cit. 2018-03-12]. dostupné z: <https://www.manila-airport.net/#>
- [53] MARYÁŠ, Jaroslav a Jiří VYSTOUPIL. *Ekonomická geografie*. [online]. 2004 [cit. 2018-03-15]. dostupné z: <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=http://ucebny.natur.cuni.cz/gk/dokumenty/fulltexty/skripta/verejna/eg-dso-prac.doc>
- [54] OTAVOVÁ, Milena. *DPH u služeb cestovního ruchu*. [online]. 2014 [cit. 2018-04-14]. dostupné z: <http://www.mzdovapraxe.cz/archiv/dokument/doc-d44772v56011-dph-u-sluzeb-cestovniho-ruchu/>
- [55] OXFORD BUSINESS GROUP. *Infrastructure investment in the Philippines set to drive growth*. [online]. ©2018 [cit. 2018-03-13]. dostupné z: <https://oxfordbusinessgroup.com/news/infrastructure-investment-philippines-set-drive-growth>

- [56] PÁSKOVÁ, Martina. *Environmentalistika cestovního ruchu*. [online]. 2012 [cit. 2018-04-15]. dostupné z: www.czechjournaloftourism.cz/cislo/cz/55/02-2012/?clanek=1369830917.pdf
- [57] PETRÁNEK, Jan. *Eroze*. [online]. ©2007 [cit. 2018-04-11]. dostupné z: <http://www.geology.cz/aplikace/encyklopedie/term.pl?eroze>
- [58] PHITEX. *Objectives*. [online]. ©2018 [cit. 2018-04-15]. dostupné z: <https://www.phitex.ph/objectives/>
- [59] PORTÁL PRO CESTOVNÍ RUCH. *Cestovní ruch – trendy druhy a formy*. [online]. 2015 [cit. 2018-03-11]. dostupné z: <https://www.uhk.cz/cs-CZ/portal-cestovniho-ruchu/Multimedialni-strukturovane-ucebni-texty/Udrzitelny-cestovni-ruch/Cestovni-ruch-trendy,-druhy-a-formy>
- [60] POTÁPĚNÍ FILIPÍNY. *Geografie Filipín*. [online]. [b.r.] [cit. 2018-03-17]. dostupné z: <http://www.filipinytravel.cz/uvod/geografie-filipin>
- [61] RESPODIVING. *Filipíny*. [online]. ©2011 [cit. 2018-04-13]. dostupné z: <https://www.respodiving.cz/cestovani/filipiny/>
- [62] RIMEŠ, Miroslav. *Hodnocení ekonomických, sociálních a ekologických vlivů cestovního ruchu na regionální ekonomiku*. [online]. 2006 [cit. 2018-04-16]. dostupné z: https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https://is.muni.cz/th/100704/esf_b/Bakalarska_prace.doc
- [63] TUDDAO, Vicente B. *Water quality management in the context of basin management: water quality, river basin management and governance dynamics in the Philippines*. [online]. 2011 [cit. 2018-03-20]. dostupné z: <http://www.wepadb.net/pdf/1203forum/08.pdf>
- [64] UNWTO. *Compendium of Tourism Statistics dataset*. [online]. 2018 [cit. 2018-03-15]. dostupné z: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.5555/unwtotfb0608010020122016201801>
- [65] ÚSTAV INŽENÝRSKÝCH STAVEB, TVORBY A OCHRANY KRAJINY. *Základní pojmy*. [online]. © [b.r.] [cit. 2018-03-08]. dostupné z: <http://www.utok.cz/node/217>
- [66] VONDRA, Pavel. *Filipíny – metodologická příručka charakteristik*. [online]. 2012 [cit. 2018-03-17]. dostupné z: www.resareas.cz/download/168.aspx?NodeId=14068
- [67] WORLD BANK. *Gross Domestic Product 2016*. [online]. 2017 [cit. 2018-03-17]. dostupné z: <https://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf>
- [68] WORLD ECONOMIC FORUM. *Travel and Tourism Competitiveness Report 2017*. [online]. ©2016 [cit. 2018-03-07]. dostupné z: <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2017/country-profiles/#economy=PHL>
- [69] WTTC. *Travel & Tourism. Economic Impact 2017 Philippines*. [online]. 2017 [cit. 2018-03-10]. dostupné z: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2017/philippines2017.pdf>

[70] ZELENKA, Josef. *Vlivy vývoje CR na přírodní a antropogenní složky životního prostředí*. [online]. 2015 [cit. 2018-03-16]. dostupné z: <https://www.uhk.cz/cs-CZ/Download?DocumentId=16197>

Filmové zdroje:

[71] *Středozevní moře – moře nás všech*. [Méditerranée, notre mer à tous] [dokumentární film]. Režie Yann Arthus-BERTRAND. Francie, 2014.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Global peace index.....	89
Obrázek 2 - Report konkurenceschopnosti.....	108
Obrázek 3 - Riziková mapa 1	117
Obrázek 4 - Riziková mapa 2	118
Obrázek 5 - Riziková mapa 3	119
Obrázek 6 - Manila v noci	120
Obrázek 7 - Ostrov Palawan	120
Obrázek 8 - Džungle na Palawanu.....	121
Obrázek 9 - Řeznictví v Baguio.....	121
Obrázek 10 - Lidské ostatky v dřevěné rakvi	122
Obrázek 11 - Sagada a zavěšené rakve	122
Obrázek 12 - Malebné uličky Viganu.....	123
Obrázek 13 - Paoay Church	123
Obrázek 14 - Rýžové terasy v Banaue.....	124

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 - Typy dopadů.....	26
Tabulka 2 - S.W.O.T. analýza	34
Tabulka 3 - Obsahová analýza programů CK.....	40
Tabulka 4 - Výchozí hodnoty pro vícekriteriální analýzu	41
Tabulka 5 - Saatyho váhy	41
Tabulka 6 - Vícekriteriální analýza	42
Tabulka 7 - Příjezdový cestovní ruch Filipín.....	44
Tabulka 8 - Zdrojové trhy	45
Tabulka 9 - Vlajka, znak, poloha	48
Tabulka 10 - Komparace předpokladů pro rozvoj CR.....	51
Tabulka 11 - Index štěstí.....	56
Tabulka 12 - Itinerář 1	68
Tabulka 13 - Itinerář 2	69
Tabulka 14 - Itinerář 3	69
Tabulka 15 - Itinerář 4	70
Tabulka 16 - Itinerář 5	70
Tabulka 17 - Itinerář 6	71
Tabulka 18 - Itinerář 7	71
Tabulka 19 - Itinerář 8	72
Tabulka 20 - Itinerář 9	73
Tabulka 21 - Itinerář 10	73
Tabulka 22 - Itinerář 11	74
Tabulka 23 - Itinerář 12	75
Tabulka 24 - Itinerář 13	75
Tabulka 25 - Itinerář 14	76
Tabulka 26 - Itinerář 15	76
Tabulka 27 - Itinerář 16	76
Tabulka 28 - Kombinace letenek z Prahy do Manily	77
Tabulka 29 - Kombinace letenek z Manily do Prahy	78
Tabulka 30 - Letenka z Manily do Puerto Princessa.....	78
Tabulka 31 - Letenka z Puerto Princessa do Manily.....	79
Tabulka 32 - Kalkulace letenek	79

Tabulka 33 - Kalkulace pozemní dopravy 1	80
Tabulka 34 - Kalkulace pozemní dopravy 2	80
Tabulka 35 - Kalkulace pozemní dopravy 3	80
Tabulka 36 - Kalkulace pozemní dopravy 4	81
Tabulka 37 - Mýtné.....	82
Tabulka 38 - Kalkulace plaveb a výletů	82
Tabulka 39 - Zálohy na plavby a výlety	83
Tabulka 40 - Poplatky za místní průvodce	83
Tabulka 41 - Jednorázové poplatky v destinaci	83
Tabulka 42 - Kalkulace cen ubytování	84
Tabulka 43 - Celkové náklady	84
Tabulka 44 - Platby před zahájením zájezdu	85
Tabulka 45 - Riziková analýza	91
Tabulka 46 - Výchozí hodnoty časové analýzy	92
Tabulka 47 - Kritická cesta	93

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Formy cestovního ruchu

Příloha P II: Report konkurenceschopnosti CR

Příloha P III: Rozhovor č. 1

Příloha P IV: Rozhovor č. 2

Příloha P V: Rozhovor č. 3

Příloha P VI: Rozhovor č. 4

Příloha P VII: Bezpečnostní a politická mapa rizik

Příloha P VIII: Riziková mapa moří

Příloha P IX: Rizikové oblasti únosů

PŘÍLOHA P I: FORMY CESTOVNÍHO RUCHU

Forma cestovního ruchu je typ cestovního ruchu, pro jehož určení je klíčovým kritériem motivace návštěvníka. Základními motivacemi cestovního ruchu jsou odpočinek, poznávání prostředí a kontakty s lidmi, odtud základní formy cestovního ruchu jako pobytový, plážový, lázeňský, sportovně orientovaný, poznávací cestovní ruch apod. (ZELENKA, PÁSKOVÁ 2012, s 167).

Mezi tyto „běžnější“ formy cestovního ruchu lze zařadit:

- Agroturismus (též agrární cestovní ruch, dovolená na statku)
- Astroturismus (kosmický cestovní ruch, účastníci jsou motivováni dobrodružstvím, poznáváním kosmu, jiných planet, Měsíce – lunární CR atd. Realizace: lety do vysoké stratosféry, parabolické lety s krátkým pobytem ve vesmíru, „pravé“ kosmické lety atd.)
- Báňský cestovní ruch (důlní cestovní ruch, účastníci jsou motivováni možnostmi prohlídky podzemí bývalých i stále funkčních dolů a jejich technického zázemí. Příklad: Český Krumlov – grafitové doly, Wieliczka – PL, kamenná sůl)
- Baťůžkový cestovní ruch
- Bioturismus (cestovní ruch založený na přírodních hodnotách)
- Brigádnický cestovní ruch
- Budgetový cestovní ruch (levný cestovní ruch)
- Cykloturistika
- Dobrovolnický cestovní ruch (účastníci jsou motivováni nezištnou pomocí)
- Ekoagroturismus (účastníci se zabývají alternativním zemědělstvím)
- Ekoturismus (účastníci jsou motivováni využitím chráněných výtvarů přírody)
- Ekumenický cestovní ruch (religiózní, též náboženský)
- Etnický cestovní ruch (cestování s motivem návštěvy své původní vlasti)
- Expediční cestovní ruch
- Folklorní cestovní ruch (cesty po folklórních představeních)
- Gastronomický cestovní ruch (též gurmánský cestovní ruch)
- Geologický cestovní ruch (též geoturismus je forma CR založená na poznávání vývoje Země)
- Hippoturistika (jezdecký cestovní ruch)

- Historický cestovní ruch (účastníci jsou motivováni různými aspekty minulosti – artefakty, archeologické nálezy apod.)
- Historizující cestovní ruch (též romantizující cestovní ruch, účastníci jsou motivováni specifickými atrakcemi v historických objektech a prostranstvích)
- Incentivní cestovní ruch (též pobídkový cestovní ruch je forma CR a zároveň nástroj managementu využívaný pro motivaci zaměstnanců)
- Industriální cestovní ruch (je zaměřen na prohlídky funkčních či bývalých industriálních míst s motivací seznámit se s výrobními procesy, architekturou apod.)
- Kameloturistika (jedna z forem zážitkového CR, účastníci jsou motivováni projížďkou na velbloudech)
- Kaňonový cestovní ruch (outdoorová forma CR, jejíž účastníci jsou motivováni zejména cestováním a objevováním kaňonů a hlubokých údolí, spojeným s určitou mírou rizika)
- Kongresový cestovní ruch (účastníci jsou motivováni setkáváním s odborníky a odborným programem na kongresech, sympóziích, konferencích, seminářích apod.)
- Kreativní cestovní ruch (motivací a obsahem je naučit se nové duševní, řemeslné, umělecké či jiné dovednosti)
- Kulturní cestovní ruch (účastníci jsou motivováni především možností poznávání kulturního dědictví a kultury dané země a jejich rezidentů)
- Léčebný cestovní ruch (účastníci jsou motivováni zlepšováním vlastního zdravotního stavu)
- Lovecký cestovní ruch (součástí je i rybářský CR)
- Luxusní cestovní ruch (účastníci jsou motivováni vysokým standardem)
- Lyžařský cestovní ruch
- Meditační cestovní ruch (účastníci jsou motivováni nabytím psychické rovnováhy)
- Pivní cestovní ruch (účastníci jsou motivováni gurmánským zážitkem z konzumace různých druhů piva, případně i poznáváním historie a současných technologií výroby piva)
- Profesní cestovní ruch (část na něm souvisí s výkonem povolání nebo profesními zájmy)
- Prožitkový nákupní cestovní ruch (účastníci jsou motivováni zážitkem a prožitkem z nakupování specifických předmětů)

- Přírodně orientovaný cestovní ruch (účastníci jsou motivováni přírodou, jejím poznáváním a procitováním)
- Přírodní cestovní ruch (účast na něm je podmíněna přírodně hodnotnými oblastmi)
- Rybářský cestovní ruch
- Slumový cestovní ruch (účastníci jsou motivováni pozorováním života ve slumech)
- Služební cestovní ruch (souhrn aktivit cestujících spojený s jejich povoláním)
- Sportovní cestovní ruch
- Tématický cestovní ruch (pozorování ptactva, archeologická naleziště apod.)
- Vinařský cestovní ruch
- Výzkumný cestovní ruch (účastníci jsou motivováni cestami a pobyty konanými pro vědecké poznání a získání poznatků)
- Vzdělávací cestovní ruch (účastníci jsou motivováni získáváním znalostí a dovedností v navštívené destinaci na vlastní náklady)
- Vztahový cestovní ruch (účastník se zajímá o krásu navštíveného místa, jeho kulturu a tradice, životní styl místních obyvatel a vytváří si osobní vztah)
- Zdravotní cestovní ruch (motivací je zlepšování zdravotního stavu)

Formy pseudo-cestovního ruchu

- Azylový cestovní ruch (účastníci jsou motivováni hledáním dočasného politického nebo socio-ekonomického útočiště)
- Benzínový cestovní ruch (účastníci jsou motivováni nákupem levných pohonných hmot pro osobní automobily)
- Drogový cestovní ruch (Indie, Latinská Amerika)
- Gamblerický cestovní ruch (účastníci jsou motivováni hráčskou vášní)
- Hyenistický cestovní ruch (účastníci jsou motivováni vyhledáváním zážitků z přírodních katastrof – Černobyl apod.)
- Interrupční cestovní ruch (též potratový CR, jehož účastnice jsou motivovány větší dostupností interrupce v zahraničí – legálnost a společenská přijatelnost, cena)
- Nákupní cestovní ruch (účastníci jsou motivováni možností nákupů zboží a služeb, které jsou v dané destinaci obtížně dostupné či nedostupné)
- Pašerácký cestovní ruch (účastníci jsou motivováni pašováním zboží za účelem jeho nezákonného prodeje v cizí zemi nebo pro individuální spotřebu)
- Sexuální cestovní ruch (ZELENKA, PÁSKOVÁ 2012)

PŘÍLOHA P II: REPORT KONKURENCESCHOPNOSTI CR

Obrázek 2 - Report konkurenceschopnosti

Philippines

79th / 136

Travel & Tourism Competitiveness Index 2017 edition

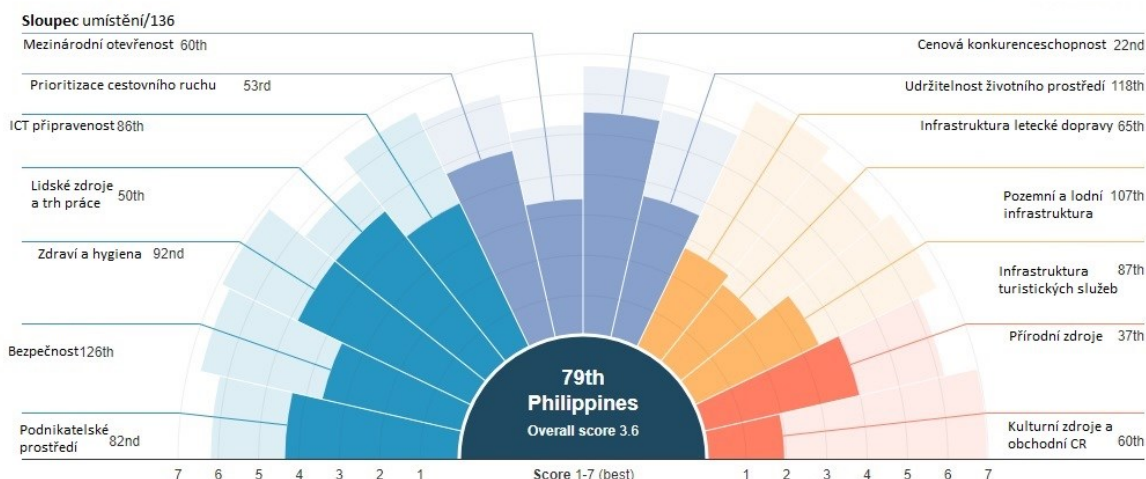
Key Indicators

Sources: World Tourism Organization (UNWTO) and World Travel and Tourism Council (WTTC)

Mezinárodní příjezdy	5,360,682	Podíl cestovního ruchu na HDP % GDP	4.2
Příjmy z příjezdového cestovního ruchu	US \$5,276.3 million	Počet pracovních míst v odvětví CR % of total	1,264,670 jobs 3.3%
Průměrný příjem z příjezdu	US \$984.3	Podíl cestovního ruchu na zaměstnanosti % total employment	3.3
Příspěvek cestovního ruchu na HDP % of total	US \$12,493.8 million 4.2%		

Přehled výkonnosti

Key Score Highest score



Zdroj: Převzato a upraveno z WORLD ECONOMIC FORUM (©2016, s 276)

PŘÍLOHA P III: ROZHOVOR Č. 1

Paní Novotná, Živnostenský úřad Pardubice

Díky rozhovoru s referentkou živnostenského úřadu v Pardubicích mohou být tyto informace doplněny o legislativní problematiku, která vyvstává s tímto projektem:

Lze zprostředkovat zájezd, aniž by bylo nutné být cestovní kanceláří?

Pokud se jedná o jednorázovou akci, tak to nelze označit za podnikání, ale stále je zde povinnost odvést daň. Pokud by taková akce nastala dvakrát, tak už se jedná o soustavnou činnost. Při jednorázové akci to pouze vyžaduje podat daňové přiznání.

Pokud by byla zprostředkována jen jedna služba, tak stačí mít volnou živnost, v případě zajištění například dopravy. Ale jako soubor služeb poskytovaných v cestovním ruchu už nutné disponovat koncesí. Tyto typy služeb jsou přímo spjaty s provozem cestovních kanceláří či

agentur. Navíc, v případě koncese na cestovní kancelář, se k schvalování bude vyjadřovat Ministerstvo pro místní rozvoj a bude třeba doložit podnikatelský záměr, čestné prohlášení, předpokládané datum zahájení činnosti, pojištění apod.

V momentě, kdyby se tomu chtěl pořadatel nějak vyhnout (zprostředkování více služeb v rámci jednoho zájezdu), museli by si případní cestující každou službu platit sami. Ale pozor, jakmile by jim zprostředkoval obstaral například ubytování se snídaní, tak už se jedná o dvě služby. Čili legálně se prakticky obejít nedá.

Takovou neoficiální cestou, kdy by se dalo vyhnout nutnosti mít koncesovanou živnost, by bylo třeba jen sestavení trasy na fakturu. Nebo poskytovat službu jako průvodce, což je volná živnost a inkasovat tak za průvodcovskou činnost. Tento typ živnosti lze získat relativně snadno. Otázkou zůstává, jak by se zachoval zájemce o nabízený produkt, když by si musel zaplatit sám ubytování, letenky, exkurze apod. Nemusel by pak vůbec nabízené „průvodcovské činnosti“ potřebovat. Na druhou stranu, pokud se jedná o exotickou destinaci jako jsou Filipíny, mohou služeb průvodce, či řidiče využívat pro přesuny mezi destinacemi či komunikaci s místními průvodci. Přítomnost někoho, kdo se vyzná v místních zvycích a dokáže předpovídat chování ostatních řidičů, se méně jazykově vybaveným, či méně řidičsky zdatným může jevit jako jistá deviza.

PŘÍLOHA P IV: ROZHOVOR Č. 2

Pan Mádlo, manager cestovní agentury Exotica – Siam Travel

Je nějaká možnost zprostředkovat zájezd, aniž bych musel být cestovka?

Jediná legální cesta je mít cestovní kancelář, jiná varianta neexistuje, všechno ostatní je na černo. Pokud by to byl individuální zájezd, tak se může stát cokoliv, nedej bože nakoupíte letenky, ubytování atd. a mělo by Vám to propadnout, někdo Vám to odřekne, zruší let. O všechno se musíte postarat Vy. A tohle všechno řeší pojištění cestovních kanceláří. Když já něco dělám sám, tak to musejí být super známí, a nechám jim stejně podepsat papír, že to nedělám přes cestovní kancelář, že to dělám individuálně, a že kdyby k něčemu došlo, tak si to zaplatí.

Nemůžete se na „blint“ domluvit, že něco zpracujete. Teda můžete, když Vám na to nikdo nepřijde, tak můžete. Musíte mít živnostenský list, průvodcovský list a tak dále. Kdybyste chtěl něco jen jednorázově zprostředkovat, tak nemáte licenci. Vy musíte mít mandátní

smlouvy s cestovními kanceláři, s leteckými společnostmi a potom můžete prodávat jejich výrobky za provizi, ale v žádném případě nemůžete prodávat sám, to by dělal každý. A to je vázaná živnost, musíte mít na to školu a třeba pět roků praxe, abyste mohl mít cestovku.

Něco se jim stane, někdo to na Vás „práskne“ a Vy to odnesete s plnou parádou. Na černo to jde. Musel byste každému říct či ukázat, aby si každou věc (letenku, ubytování, trajekty apod.) objednal sám a vy byste na živnost nabídl pouze služby průvodce, nebo nějakého konzultanta. To už záleží, jak se Vy s nimi domluvíte. V cestovním ruchu to není jednoduché. U cestovky, všechno musíte mít na smlouvu. Autobus soukromníkovi nepojede, nebo za strašný peníze.

Máte nějaké informace ohledně složení zákazníků, kteří jezdí na Filipíny?

Filipíny se prodávají celkem málo. Je to tam teď trošku nebezpečné, z té Asie se prodávají asi nejmíň. A když tak hlavně poznávačky.

Když byste měl z toho mála, co se prodává, jedná se o klienty bonitní? Jsou mladší, třeba do čtyřiceti, či starší?

To se nedá říct, jsou lidi, kteří si na to pět let šetří a pak jedou, nebo to jsou lidi movitější, kteří každý rok někam jedou. Jsou lidi, kteří jedou dvakrát, třikrát do roka někam to Thajsko, Egypta apod. To se nedá vůbec takhle říct. Většinou tu exotiku si kupují lidé jako doplněk, kteří jedou v létě někam na dovolenou a v zimě místo na hory do Asie. Nedá se říct, že by to byla nějaká homogenní skupina lidí, jezdí pětatřicetiletí a klidně sedmdesátníci, ty jsou dneska hodně fit. Akorát že jsou skupiny lidí, že někdo nepotřebuje komfort, chrápe v baráku bez klimatizace v šedesáti stupních s krysy, druhý zase v luxusním hotelu, aby byla klimatizace, bazén, aby měl snídani atd. Tihle baťůžkáři, co jezdí na Filipíny a spí v těchto kučách, tak to jsou většinou lidé mladí. Jak už máte rodinu, tak ti lidé chtějí již mít nějaký komfort, a spoléhají na to, že je ty cestovky někde nenechají. Viz třeba Thajsko, tam byl tenkrát převrat, tak ti lidi, co tam jezdili nás bombardovali, jak se dostanou zpátky, protože jim zrušili lety, ubytování. Tak si to museli platit sami. Kdybyste se do této situace dostal Vy, tak všechno budete platit. Cestovka je na tohle pojištěná. Musíte Vy jim, nebo když jsou na vlastní pěst tak sami sobě, platit ubytování, náhradní let, stravování atd. Ty, co tam byli s cestovkou, tak se autobusy vozili do Kambodže, nebo na vojenské letiště Utapao a odtamtud odlétali do zemí EU. Ale to byli ti, co tam byli s nějakou zárukou. Ti ostatní si tam platili měsíc navíc sami. A Vy, kdybyste se dostal do této situace, tak to všechno zaplatíte, oni Vám nedají ani korunu, protože to již zaplatili. Budou to po Vás chtít. A kdybyste tam měl šest

nebo osm lidí o které se staráte, tak jim to všechno zaplatíte. Když pojedete Vy na „blint“ sám, a zůstanete tam, tak je to Váš problém, ale když si tam vezmete lidi a bez licence a bez pojištění, tak to platíte. Vy je musíte dostat odtamtud domů, protože Vám to zaplatili. A těchto zemích se často něco takového děje, i když to třeba na turisty nemá vliv, tak na letiště nebo jiná spojení to mít bude.

Sám je velké riziko. Vemte si, že tam s nimi pojedete, a ujede Vám loď nebo jí nebudete mít objednanou a budou plné, tak tam budete muset s těmi lidmi přespat, třeba dva dny. A musíte to platit. Pokud to nejsou nějakí dobří přátelé. Když se o ně staráte, musíte se postarat kompletně. Oni Vám budou důvěřovat, že to zařídíte.

Když Vy jim to zaplatíte (ubytování, dopravu) tak je to na Vaše triko. Na služby průvodce stačí volná živnost, ale musejí se ostatní zaplatit sami. A jsou státy, kde musíte mít místního průvodce pod podmínkou vysokých pokut a vyhoštěním ze země, třeba to Thajsko. Vy maximálně můžete tlumočit.

Děkuji, to jsme však odbočili od segmentu zájemců, nedají se nějak generalizovat?

Ne nedají. Aspoň já nejsem schopen to určit.

A když bychom to vztáhli na celou jihovýchodní Asii?

Ne, nejde to, jezdí třicetiletí, pětatřicetiletí, šedesátníci, rodiny s dětmi apod.

Ani je nelze zařadit do nějaké příjmové skupiny?

Víte co, na to já se jich neptám, přijdou, objednají si to. Maximálně jim něco sestavím, pošlu nabídku, a to je všechno z rozhovoru se to nedozvím. U toho Thajska se většinou chtějí vejít do čtyřiceti tisíc. Samozřejmě mám klienty, o kterých vím, že mají hodně peněz, protože lítají s námi deset, patnáct roků a vím, že jednou jedou do Asie, jednou do Peru, jednou támhle. Samozřejmě, že u některých i vím, co dělají, ale to je velmi úzká skupinka. Z té se vycházet nedá. I když máme tu klientelu stálou, tak každý jezdí jinam, máme klientelu na Egypt, Tunis, Chorvatsko. Každý jezdí opravdu trochu jinam.

Ten samotný zájezd, v jakém rozpětí dní se to pohybuje?

V žádném případě bych to nedělal na deset dnů. Je tam dlouhý přelet. Většinou tak minimálně čtrnáct dní, ideálně tři neděle. Ale jsou zájezdy i na pětadvacet dnů.

A těch se prodá více nebo méně?

Rozhodně míň. A většinou jsou na tři neděle, tyhle poznávačky, které sestavujeme na míru.

Díval jsem se, že většina cestovek sestavuje program v průměru na 16 dní.

Je to podle jejich klientely. Každá cestovka si to víceméně sestavuje podle své stále klientely. Ony to mají na bloky, to znamená, že si zablokují lety. Každý turnus třeba deset, patnáct letenek mají zvýhodněné ceny a pak sestavují programy. Například já bych si letenku kupoval za 25 tis, kdežto cestovka jí má v bloku za 16. Ubytování mají většinou cestovky o 15 až 30 % levnější než klient.

Jak je většinou velká skupina?

Někdy jedou dva, někdy třicet lidí. Delegát je již na místě. Aby tam ale byl český průvodce, tak každá cestovka má své interní kvóty. Musí se jim zaplatit. Bez něj to je skoro jedno, ledaže by hodně využívali služeb delegáta, které musí v destinaci cestovka platit.

Kolik průměrně stojí zájezdy do jihovýchodní Asie?

To se taky nedá říct, to jsou různé destinace. Někdy třeba 30, někdy 150 tisíc. Záleží na přeletech, kolik je tam přejezdů lodí.

Logicky se prodávají ty levnější?

To není zase až tak pravda. Co člověk, to názor. Víte co, někdo chce začít v Bangkoku a odtud autobusem do Tratu, do přístavu a odtud pojede půl hodiny lodí a vyjde ho to třeba, plácnu, na 32 tis. Někdo nechce být na Koh Čangu, tak z Bangkoku přeletí na Krabi, z Krabi pojede lodí na Lantu a tam ho odvezou ještě rychlolodí na Phi-Phi. Takový zájezd je podstatně dražší. Další zase nechce být v Jihočínském moři, chce Andamanské moře, takže zase letí směrem na Malajsii, ale to je všechno o penězích. Záleží, jak jsou ty vnitrostátní přelety drahý. To se odvíjí od kalkulace, každý zájezd jiná kalkulace, jedna na drahé hotely, jedna na obyčejné atd. Ale suma sumárum přeci jen se trochu víc prodávají ty levnější než zájezdy za dvě stě tisíc. Ona ta exotika se neprodává tolik, ale když přijde třeba dvacet lidí, tak dvanáct si vezme ten levnější (řádově do čtyřiceti tisíc) a těch osm ten dražší zájezd (kolem devadesáti tisíc). Zájezdů na míru, sestavených na přání zákazníka se prodává trochu méně. Ale není to zase výrazný rozdíl.

PŘÍLOHA P V: ROZHOVOR Č. 3

Pan Čada, manažer cestovní agentury HaK

Máte nějaké informace o žádanosti zájezdů na Filipíny?

Filipíny jsou země velmi specifická, za patnáct let své praxe jsem snad neprodal ani jediný zájezd. Z té Asie připadá na nějakou relevantní statistiku snad jen Thajsko, nicméně v jeho případě se zase spíše jedná o pobytové než poznávací zájezdy. Nebo okruhy.

Jaký typ účastníka jezdí na poznávací zájezdy na Filipíny, potažmo Asie?

Co se týče poznávacích zájezdů, jejich účastníci jsou spíše starší klienti, většinou vysokoškolsky vzdělaní, s nějakým zájmem tu zemi poznat jinak než jen z pláže. Ale když to vezmu třeba na to Thajsko, tak prodáme dvacet lidí za sezónu, ale poznávačky jenom dvě. Jsou mnohem dražší a málokdo z „běžných lidí“ má o to zájem, většinou si chtějí jet odpočinout do hotelu, na pěkné pláži a tím to hasne.

Kolikadenní poznávací zájezdy se nejčastěji prodávají?

Většinou tyhle dálky do těch patnácti nocí. Jak je tam větší časový posun, nevyplatí se to dělat na týden, to bývá Evropa kolem těch sedmi až deseti dní. Když by chtěli delší, samozřejmě některé cestovky to v nabídce mají. Například o další týden si to prodloužit. Ale to se neprodává skoro vůbec, protože kdo si dneska z lidí do šedesáti dovolí vyplácnout jednadvacet dní dovolený naráz. Pak jsou speciality mnohem delší, například Patagonie, tu jsme prodali poprvé snad za dvacet let. U těch poznávaček klienti vědí, že se letí třeba jen dvě, takže to řeší poměrně dopředu. Třeba i rok.

Jak jsou v případě poznávacích zájezdů zajištěny služby delegáta?

Dneska už s těmi lidmi ani delegát nelítá, je většinou celou sezónu v destinaci a akorát si tam ty lidi přebírá. Když je to menší skupinka, tak by se to cestovce ani nevyplatilo. Konkrétně na ty Filipíny jsou letenky drahý jako čert, musíte jí zaplatit jemu, a ještě si účtuje kolem dvou tisíc na den. V těchto případech dělá i pro víc cestovek.

Využívá se v rámci poznávacích zájezdů služeb místních průvodců?

Někde je to i nutný mít místního průvodce. Třeba v Bangkoku si to projdou sami, ale ve Vietnamu v džungli už musíte mít místního. Například na Srí Lance stojí pár peněz na celý den a ten průvodce má dokonce ještě svého asistenta. Třeba dvě stovky na den.

Jsou trasy u poznávacích zájezdů fyzicky hodně náročné?

Na tohle by bylo nejlepší, kdybych Vám zkusil zařídit kontakt na jednoho delegáta (pan Petr Kilián), který dělá Vietnam, Srí Lanku, Laos, Kambodžu, i Maroko dělal. Myslím si, že by Vám poskytl ty terénní informace, které potřebujete. Dělal i pět let pro Esotravel.

PŘÍLOHA P VI: ROZHOVOR Č. 4

Pan Kilián, průvodce a delegát v jihovýchodní Asii

Je velký zájem o poznávací zájezdy na Filipíny?

Myslím si, že z té jihovýchodní Asie se Filipíny prodávají nejmíň. Aktuálně se tam hodně daří šedému turismu. Řekl bych, že na Filipíny bude jezdit tak čtvrtina, možná ani to ne, co jezdí na Vietnam.

Trendem je, že vzrůstá podíl individuálních cestovatelů. Ale nemůže za to, že by se tak zprofanovaly tyhle země JV Asie, ale spíš se jiné státy staly více problematické a nebezpečné. Střední východ, severní Afrika, jinými slovy islámské státy. Individuální cestovatelé se tam začínají bát jezdit, tak raději jezdí na exotiku.

Všude v regionu JV Asie vzniklo několik Low-costových leteckých organizací. Něco podobného jako je evropský Ryanair. Když tam už jste, tak se všude dostanete do sto dolarů, Singapur, Malajsie atd.

Když byste měl určit cílovou skupinu pro můj připravovaný zájezd.

Já Vás zklamám, žádná. Fyzicky náročný poznávací zájezd hodně lidmi nenaplníte. Ledaže by to byl zájezd v takovém početním osazení, jako máte Vy. Věkově bych to viděl do padesáti let. A jedna velmi důležitá věc, pro Váš zájezd je klíčové, aby Vaši zájemci neuměli anglicky. Někdo, komu je mezi 35 a 50, je dobrodružné povahy, má peníze, ale zase ne tolik, to Vás nepotřebuje a pojede v klidu s cestovkou. Člověk, který má na kontě řeknu sto milionů, bude opatrný, aby o ty peníze nepřišel (ne ve smyslu, že by ho někdo okradl), nebude chtít riskovat s těmahle prachama. Sice pojede na Filipíny, ale v sezoně a do bezpečí luxusních hotelů. Myslím si, že Vy hledáte člověka, který neumí anglicky, a to ho natolik znejišťuje, že potřebuje služeb průvodce.

Jako zájezd, který jste připravil, se mi líbí, ale člověk, který by ho chtěl podniknout pojede do Prahy a tam si sežene cestovku, která mu to připraví sice asi draž, ale má to s nějakou jistotou. Jo, Vy lákáte člověka jako jsem třeba já, ale já skočím na net, sám si to objedná a pojedu sám. K tomu Vás nepotřebuju. Jen mrknu na Váš program. Potřebujete starší lidi,

kterí mají dobrodružného ducha a moc neumí anglicky, nebo se trošku bojí. To je asi cílová skupina. Ale co budete dělat, až trhnete jedny Filipíny, dvoje? Dojdou Vám brzy lidi, musel byste těch okruhů vymyslet víc, nebo být perfektně jazykově vybavený, například jejich místními jazyky. Nebo super botanik, že byste bral vědce do pralesa a koukali tam na kytky.

Jak by měla být skupina velká?

Nad těch dvanáct lidí je to více anonymizované. Vy se jim snažíte nabídnout komfort rodinné výpravy, což je fajn, ale Vy musíte zajistit, aby se znali. Čtyři je malá skupina, budou spolu dlouho v autě, musí si sednout. Takže by bylo dobré před objednáváním služeb uspořádat poznávací večírek a zjistit co a jak. Hodně úzkoprýsých lidí spadne na stranu „já radši pojedu s cestovkou“.

To je další problém, pokud nemám koncesi, nemůžu to organizovat, jsem svázán pojištěním apod.

To Vám poradím. Na Filipínách jsou cestovky ne? Tak až tam budete, tak si najděte tu nejvhodnější a udělejte to s ní. Oni (zájemci) si to oficiálně všechno zařídí přes filipínskou cestovku. To bude jejich partner. Něco si z toho kápne. Zařídí jim transfery z letišť, ubytka apod. Vy s ní vykomunikujete, kde má, co komu rezervovat. Klienti sami si zařídí letenku, Vy si taky sám zařídíte letenku a jediné co fakturujete těm lidem jsou služby průvodce. Denní provize. Vy jste od skupiny jednotlivců najatý jako tlumočnick angličtiny nebo průvodce. Oficiálně všechno musí vypadat takhle, všechno si zařídili sami.

Já bych ale musel s tou filipínskou cestovkou zařídit podle mého itineráře, kde mi má co rezervovat?

To není problém, úplně v pohodě. Jim je to jedno. A ještě se možná dostanete na stejnou cenu nebo i níž, protože oni si to tam vysleví sami. Mají úplně jiné ceny než Vy, koncový zákazník, a ještě z Evropy. Všechnu logistiku s nimi a přes ně. Prostě takhle, když legálně, tak přes jejich cestovku a katovat zisk.

Takže já udělám doma program, co mají kde, na který den objednat a na které jméno, a těm mým zákazníkům to poslali jako pack k úhradě?

Jo přesně. V tom není problém. Ale nevýhoda je, že necháte toho svého klienta nahlédnout až do kuchyně, a uvidí, kolik za to chcete. Ale když by si na internetu hledal, kolik průvodce bere, tak si to může zjistit ke kterémukoliv jinému zájezdu. Defacto, Vy to můžete celý sfouknout s tou cestovkou, že ona ty lidi „nátáhne“ víc a Vás pak vyplatí solo, jako odměnu

za sehnání klientely nebo něco takového. Sám si to provedete, ale provizi místo od lidí dostanete od filipínské cestovky. Oni si odvedou ten zisk, co získali u sebe. A Vy to tady dáte do daňového priznání. A Vy byste to ještě měl hrozně jednoduchý. Jelikož byste měl ty náklady hrozně nízký. Dělá se to paušálně, šedesáti procenty. Takže si vyděláte třeba sto tisíc, a všichni účetní to znají, náklady máte paušální šedesát procent, takže šedesát tisíc.

Akorát bacha na to průvodcování, třeba v tom Vietnamu musíte mít jejich, v Thajsku taky. Já, když provádím, tak mám jejich člověka skoro každý druhý den. Za to jsou velký sankce, kradete jim vlastně kšeft.

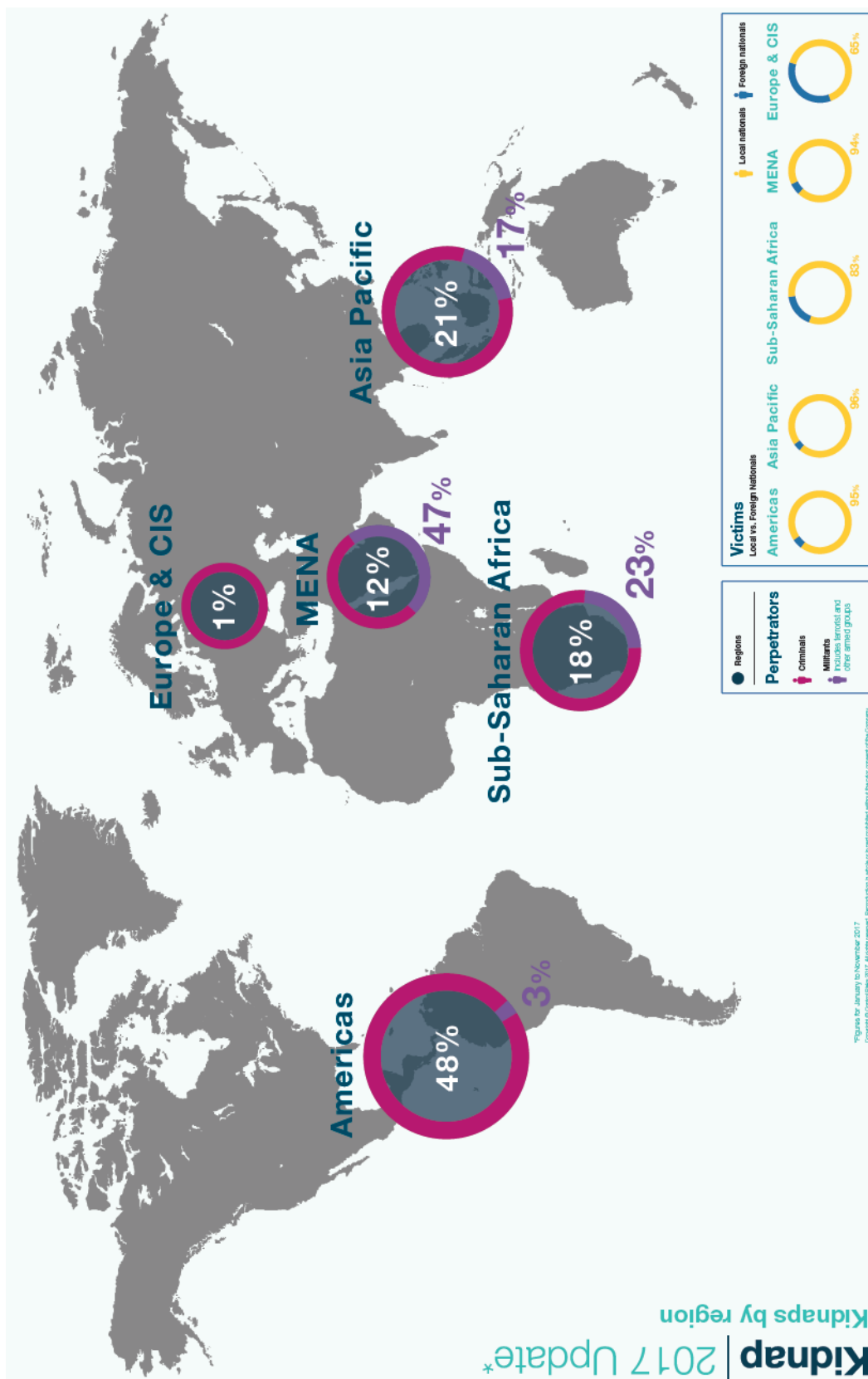
Té filipínské cestovce to bude jedno? Že já to po ní budu chtít? Když jim takhle seženu „kšeft“ nebudou si tam chtít dohodit i vlastního průvodce?

Ne, jim je to jedno. Tohle je pro ně příjem, zařídí to bez problémů.

Ještě Vám řeknu, že současný turista, co má peníze si strašně přeje, aby získal ten punc exkluzivity, aby byl někde, kde jinej ne. Na druhou stranu se to už posouvá k tomu, co chcete dělat. Od masového turisty k tomuhle individuálnímu. Dřív lidem nevadilo se vyvalit na pláž v Bibione, dneska obráceně, to dobrodruhy neláká. Vidím Váš zájezd jako super náplní, zajímavý, ale těžší bude sehnat lidi. Ale nic není nereálné. Ten Váš program si myslím nemůžeme řešit, ten bude supr, jen to chce nějak tu právní stránku vyřešit.

Jinak tou vlastní myšlenkou vy jdete správným směrem. Já bych Vám mohl navíc nabídnout, kdybyste se chtěl těm Filipínám věnovat navážno, jeden takovej exkluzivní program, který teď dávám do kupy. A je to tomu dost podobný, taky teď zatím hledám právní cestu, jak na to, abych nemusel být cestovka, která musí mít miliónové zálohy. A myslím si, že je to ve finále tahle, že si to všechno ty lidi hradí sami. Jedete v podstatě po velice malých číslech, čtyři, šest osob, na tenhle způsob.

Obrázek 5 - Riziková mapa 3



Zdroj: Převezato a upraveno z CONTROLRISKS (©2018)

PŘÍLOHA P X: Fotografie z Filipín

Obrázek 6 - Manila v noci



Obrázek 7 - Ostrov Palawan



Obrázek 8 - Džungle na Palawanu



Obrázek 9 - Řeznictví v Baguio



Obrázek 10 - Lidské ostatky v dřevěné rakvi



Obrázek 11 - Sagada a zavěšené rakve



Obrázek 12 - Malebné uličky Viganu



Obrázek 13 - Paoay Church



Obrázek 14 - Rýžové terasy v Banaue



Veškeré fotografie (obrázky 6 až 14) pochází se soukromé sbírky autora 2015.