

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
OBCHODNÁ FAKULTA**

Evidenčné číslo: 102004/I/2023/36124042120270340

**KONKURENCIESCHOPNOSŤ V OBLASTI
CESTOVNÉHO RUCHU VO VYBRANÝCH
KRAJINÁCH**

Diplomová práca

2023

Bc. Iva Novacká

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
OBCHODNÁ FAKULTA**

**KONKURENCIESCHOPNOSŤ V OBLASTI
CESTOVNÉHO RUCHU VO VYBRANÝCH
KRAJINÁCH**

Diplomová práca

Študijný program: manažment cestovného ruchu

Študijný odbor: ekonómia a manažment

Školiace pracovisko: katedra cestovného ruchu

Vedúci záverečnej práce: doc. Ing. Roman Lacko, PhD.

Pod'akovanie

Touto cestou by som sa chcela prejaviť svoju vďaku doc. Ing. Romanovi Lackovi, PhD. za odbornú pomoc pri písaní diplomovej práce, ako aj za cenné návrhy a pripomienky, ktoré výrazne prispeli k jej úspešnému odovzdaniu.

ABSTRAKT

NOVACKÁ, Iva: *Konkurencieschopnosť v oblasti cestovného ruchu vo vybraných krajinách*. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Obchodná fakulta; Katedra cestovného ruchu. – Vedúci práce: doc. Ing. Roman Lacko, PhD. – Bratislava: OF, 2023, 85 s.

Cieľom záverečnej práce „Konkurencieschopnosť v oblasti cestovného ruchu vo vybraných krajinách“ bolo identifikovať stav konkurencieschopnosti Slovenskej Republiky v oblasti cestovného ruchu na základe TTDI (Indexu rozvoja cestovného ruchu), porovnať výsledky Slovenskej Republiky s krajinami V4 a následne nájsť možné postupy na zlepšenie konkurencieschopnosti Slovenska. Práca bola rozdelená do 5 kapitol, obsahuje 7 obrázkov, 9 tabuliek, 6 grafov a 1 prílohu. Prvá kapitola bola venovaná systematizácii poznatkov o konkurencieschopnosti krajín všeobecne a v oblasti cestovného ruchu, súčasných trendoch v cestovnom ruchu, destinačnom manažmente, politikách cestovného ruchu a napokon meraní konkurencieschopnosti destinácií cestovného ruchu. V ďalšej kapitole práce bol stanovený hlavný cieľ a čiastkové ciele. V tretej kapitole sme sa zaoberali metodikou práce a použitými metódami skúmania. Bližšie bola charakterizovaná metodiku Indexu rozvoja cestovného ruchu 2021 (TTDI) a jednotlivé piliere a indikátory. Štvrtá kapitola sa týkala analýzy a komparácie dosiahnutých výsledkov krajín Vyšehradskej štvorky v spomínanom Indexe rozvoja cestovného ruchu. Napokon sme sa v záverečnej kapitole venovali realizovateľným opatreniam, ktoré by aktéri v cestovnom ruchu na Slovensku mohli zvážiť s cieľom zvýšenia konkurencieschopnosti cestovného ruchu v Slovenskej republike.

Kľúčové slová:

konkurencieschopnosť, cestovný ruch, Slovensko, TTDI, V4

ABSTRACT

NOVACKÁ, Iva: *Competitiveness in tourism in selected countries*. – University of Economics in Bratislava. Faculty of Commerce; Department of Tourism. – Thesis supervisor: doc. Ing. Roman Lacko, PhD. – Bratislava: FC, 2023, 85 p.

The aim of the thesis ‘Competitiveness in tourism in selected countries’ was to identify the competitiveness situation of the Slovak Republic in the field of tourism on the basis of the TTDI (Travel & Tourism Development Index), to compare the performance of the Slovak Republic with that of the V4 countries and, consequently, to identify possible practices to improve Slovakia’s competitiveness. The work was divided into 5 chapters, containing 7 pictures, 9 tables, 6 graphs and 1 attachment. The first chapter was devoted to the systemisation of knowledge on the competitiveness of countries in general and in the field of tourism, current trends in tourism, destination management, tourism policies and, finally, the measurement of the competitiveness of tourism destinations. In the next chapter, we set out the main objective and the intermediate objectives. In the third chapter, we dealt with the methodology of work and the methods of investigation used. The methodology of the Travel & Tourism Development Index 2021 (TTDI) and the individual pillars and indicators are described in more detail. The fourth chapter concerns the analysis and comparison of the results achieved by the Visegrad Four countries in the above-mentioned tourism development index. To conclude, in the final chapter, we looked at realistic measures that tourism players in Slovakia could consider in order to increase the competitiveness of tourism in the Slovak Republic.

Key words:

competitiveness, tourism, Slovakia, TTDI, V4

Obsah

Úvod	9
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí.....	10
1.1 Konkurencieschopnosť	10
1.1.1 Vplyv globalizácie na konkurencieschopnosť.....	11
1.1.2 Meranie konkurencieschopnosti národných ekonomík	13
1.2 Konkurencieschopnosť v oblasti cestovného ruchu	15
1.2.1 Súčasný trendy v cestovnom ruchu	19
1.2.2 Destinačný manažment.....	24
1.2.3 Politiky cestovného ruchu	26
1.2.4 Meranie konkurencieschopnosti destinácií cestovného ruchu	29
2 Cieľ práce	33
3 Metodika práce a metódy skúmania	34
4 Výsledky práce	45
4.1 Index rozvoja cestovného ruchu 2021	45
4.2 Postavenie krajín V4 v Indexe rozvoja cestovného ruchu 2021	47
4.3 Porovnanie krajín V4 v Indexe rozvoja cestovného ruchu 2021	55
5 Diskusia.....	65
Záver	74
Zoznam použitej literatúry	76
Zoznam príloh	84

Zoznam obrázkov, tabuliek a grafov

Obrázky

Obrázok č. 1 – Top destinácie za rok 2022 podľa počtu rezervácií letov a ubytovania.....	18
Obrázok č. 2 – Ritchie / Crouchov model konkurencieschopnosti a udržateľnosti destinácie	30
Obrázok č. 3 – Štruktúra Indexu rozvoja cestovného ruchu 2021	35
Obrázok č. 4 – Výkonnosť Českej republiky v jednotlivých pilieroch TTDI	49
Obrázok č. 5 – Výkonnosť Poľska v jednotlivých pilieroch TTDI	51
Obrázok č. 6 – Výkonnosť Maďarska v jednotlivých pilieroch TTDI	53
Obrázok č. 7 – Výkonnosť Slovenskej republiky v jednotlivých pilieroch TTDI.....	55

Tabuľky

Tabuľka č. 1 – Celkové postavenie jednotlivých krajín V4 v TTDI 2021	47
Tabuľka č. 2 – Kľúčové ukazovatele Českej republiky v TTDI 2021	48
Tabuľka č. 3 – Kľúčové ukazovatele Poľska v TTDI 2021	50
Tabuľka č. 4 – Kľúčové ukazovatele Maďarska v TTDI 2021	52
Tabuľka č. 5 – Kľúčové ukazovatele Slovenskej republiky v TTDI 2021	54
Tabuľka č. 6 – Poradie krajín V4 v jednotlivých pilieroch TTDI	61
Tabuľka č. 7 – Spearmanove koeficienty korelácií medzi krajinami V4 v TTDI	62
Tabuľka č. 8 – Výsledky korelácií medzi krajinami V4 v TTDI.....	63
Tabuľka č. 9 – Výsledky korelácií medzi piliermi TTDI	64

Grafy

Graf č. 1 – Porovnanie výkonov krajín V4 v TTDI 2021	56
Graf č. 2 – Výkony krajín V4 v Podindexe Podporné prostredie	57
Graf č. 3 – Výkony krajín V4 v Podindexe Politika a podmienky v oblasti cestovného ruchu	58
Graf č. 4 – Výkony krajín V4 v Podindexe Infraštruktúra	59
Graf č. 5 – Výkony krajín V4 v Podindexe Motory dopytu po cestovnom ruchu.....	60
Graf č. 6 – Výkony krajín V4 v Podindexe Udržateľnosť cestovného ruchu.....	61

Úvod

Cestovný ruch je súčasťou ekonomík takmer všetkých krajín na svete. Preto je veľmi dôležitým faktorom úspechu v oblasti cestovného ruchu jeho konkurencieschopnosť. Potvrdzujú to Ritchie a Crouch (2012), ktorí tvrdia, že „tak ako všetky konzumné produkty, aj turistické destinácie musia vedieť presvedčiť zákazníkov, že vlastnia kombináciu výhod, ktoré nikto iný nedokáže ponúknuť, takže každé miesto sa snaží vyťažiť čo najviac z toho, čo má“.

Na konkurencieschopnosť destinácií cestovného ruchu vplýva celý rad faktorov, ako sú kvalita a rozmanitosť produktov a služieb cestovného ruchu, infraštruktúra, environmentálne a kultúrne zdroje, manažment destinácií, marketingové stratégie a podobne. Zvyšovanie konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu môže destinácii priniesť významné hospodárske prínosy, prispieť k ochrane a podpore kultúrneho a prírodného dedičstva a zlepšiť imidž a povesť destinácie. V tejto súvislosti je kľúčové, aby zainteresované strany v destináciách pochopili funkciu zvyšovania konkurencieschopnosti destinácie cestovného ruchu, aby neustále hodnotili a zlepšovali svoju výkonnosť. Vďaka tomu budú konkurencieschopné na dynamickom a vyvíjajúcom sa trhu cestovného ruchu.

Meraniu a hodnoteniu konkurencieschopnosti v oblasti cestovného ruchu sa venujú viaceré svetovo uznávané organizácie, inštitúcie aj vedecké školy, ktoré prostredníctvom vybraných indikátorov hodnotia konkurencieschopnosť v kontexte výkonnosti krajín a regiónov s cieľom poskytnúť prehľad o silných a slabých stránkach destinácií cestovného ruchu a podporiť rozvoj politiky a stratégie na zvýšenie ich konkurencieschopnosti. V záverečnej práci sa zameriavame na Index rozvoja cestovného ruchu (TTDI), ktorý je vývojom 15-ročného Indexu konkurencieschopnosti cestovného ruchu (TTCI), hlavného indexu platformy pre formovanie budúcnosti mobility Svetového ekonomického fóra. Index rozvoja cestovného ruchu 2021 hodnotí konkurencieschopnosť 117 krajín sveta v cestovnom ruchu.

Hlavným cieľom diplomovej práce je identifikovať stav konkurencieschopnosti Slovenskej Republiky v oblasti cestovného ruchu na základe TTDI (Indexu rozvoja cestovného ruchu), porovnať výsledky Slovenskej Republiky s krajinami V4 a následne nájsť možné postupy na zlepšenie konkurencieschopnosti Slovenska.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

1.1 Konkurencieschopnosť

Pojem konkurencieschopnosť má nespočetné množstvo definícií. V knihe „Medzinárodná produktivita a konkurencieschopnosť“ autor Hickman (1992) identifikoval medzinárodnú konkurencieschopnosť ako „schopnosť udržať v globálnom hospodárstve prijateľný rast skutočného životného štandardu obyvateľstva s akceptovateľným spravodlivým rozdelením, pričom je poskytnuté zamestnanie v podstate všetkým, ktorí môžu a chcú pracovať, a to bez zníženia potenciálu rastu životného štandardu budúcich generácií“. Autor vo veľkej miere spája medzinárodnú konkurencieschopnosť s rastúcou produktivitou krajiny v závislosti od štyroch kritérií: prvým je tempo rastu produktivity, druhým je minulosť a súčasná obchodná politika, tretím kritériom je odlišný model technologických zmien nasledovaný iným hospodárskym systémom a osobitnou stratégiou rastu, štvrtým a konečným kritériom sú osobitné charakteristiky krajín, ako sú prírodné zdroje, geografické umiestnenie a ich história.

V slovníku práva Európskej Únie (2023) je konkurencieschopná ekonomika definovaná ako ekonomika, ktorej trvalá miera produktivity je schopná poháňať hospodársky rast a následne aj príjem a blahobyť. Hospodárska konkurencieschopnosť je dlhodobou jednou z kľúčových politických priorít Európskej únie.

Autori Farinha a kol. (2015) dodávajú, že konkurencieschopnosť na regionálnej a/alebo národnej úrovni možno identifikovať ako súbor inštitúcií, politík a faktorov, začlenených do sietí inovácií a podnikania, schopných určiť úroveň produktivity ekonomiky, tvorby bohatstva, tvorby pracovných miest, zachytávania a návratnosti investícií, ekonomického rastu a sociálneho blahobytu.

Koncept konkurencieschopnosti by však podľa Arslanovej a Tathdila (2012) nemala úplne vysvetľovať len schopnosť produktivity krajiny, ale aj konkurenčná sila na úrovni firiem a konkurenčná sila na úrovni priemyslu. Zároveň naopak upozorňujú, že krajiny nemôžu byť medzinárodne konkurencieschopné ako celok, ale môžu mať komparatívne výhody v určitých produktoch alebo službách. V tejto súvislosti zohráva výkonnosť firiem a priemyselných odvetví významnú úlohu pre medzinárodnú konkurencieschopnosť, pretože ak chce krajina dosiahnuť vyššiu medzinárodnú konkurencieschopnosť, tak podniky spolu

s priemyselnými odvetviami v danej krajine by mali mať dobrú pozíciu z aspektu hospodárskej súťaže.

Profesor Ivan Turok (2010) okrem toho tiež tvrdí, že konkurencieschopnosť nie je sám osebe cieľ, ktorý chceme dosiahnuť, ale skôr determinantom cesty, akou sa potrebujeme vydať, súborom aktivít, ktorými sa treba riadiť v snahe o sociálno-ekonomický úspech regiónu alebo krajiny.

1.1.1 Vplyv globalizácie na konkurencieschopnosť

Za posledných niekoľko desaťročí globalizácia dramaticky zmenila kontext konkurencieschopnosti na celom svete (Simionescu a kol., 2021). Prvky globalizácie zahŕňajú voľný pohyb tovaru a služieb, tok kapitálu, pracovnej sily a prenos technológií, ktorý zblížil vyspelé hospodárstva a posilnil ich integráciu. Popri tom globalizácia indikuje tiež tok myšlienok, noriem, informácií a národov. Expanzia globalizácie určila nutnosť zainteresovaných strán byť konkurencieschopné nielen v regionálnom, ale aj v globálnom meradle. (Zeibote a kol., 2019)

Dalo by sa povedať, že globalizácia predstavuje proces zvyšujúcej sa konvergenzie a vzájomnej závislosti národných hospodárstiev, medzinárodného rozsahu a dostupnosti trhov, distribučných systémov, kapitálu, práce a technológií. Trend smerovania k globalizácii je zrejмый v štruktúre udržateľného rastu svetového obchodu a investičných tokov. Rast svetového hospodárstva sa stal obchodne intenzívnejším. (Tatić a kol., 2006)

Autor Šikula (2006) v knihe *Vývoj a perspektívy svetovej ekonomiky* tvrdí, že ak zovšeobecníme poznatky o uplynulom postupe procesov globalizácie a hlavných tokov ich odrazu v teórii, môžeme identifikovať niekoľko oblastí, v ktorých sa formujú základné podmienky a prebiehajú procesy stanovujúce charakter konkurencie a kritériá konkurencieschopnosti. Medzi dané oblasti patria:

- a) prelomové zmeny v súvislosti s technologickým a inovačným pokrokom, pričom vznikli materiálne predpoklady zdoľovania prekážok času a priestoru a značného znižovania výrobných, dopravných a transakčných nákladov na celosvetový rozvoj ekonomických činností;
- b) rapídne metamorfózy v štruktúre deľby práce, v rámci ktorej zanikajú rozdiely medzi formami deľby práce v rámci krajín a modeluje sa nová, t.j. globálna deľba práce;

- c) globalizačné procesy vo finančnej sfére, kde kľúčovú úlohu zohráva kombinácia pôsobnosti informačných a komunikačných technológií, deregulačných tendencií a univerzalizácie aktivít finančných organizácií;
- d) napokon zásadné inštitucionálne prevraty vyvolané procesom globalizácie, predovšetkým ide o zásadné kvalitatívne pokroky v postavení, vo funkciách a vzájomných vzťahoch subjektov ako sú transnacionálne korporácie a štát, medzinárodné organizácie, medzištátne integračné zoskupenia a tiež regionálne a lokálne orgány.

Autori Simionescu a kolektív (2021) dodávajú, že v dôsledku tretej priemyselnej revolúcie digitalizácia uľahčila prístup na miestne aj medzinárodné trhy s významným vplyvom na konkurencieschopnosť. Yunis a kol. (2012) dopĺňajú, že v ére vyznačujúcej sa intenzívnou konkurenciou, globalizáciou a zvýšeným významom vedomostí ako hospodárskej hybnej sily, je preto nevyhnutné a rozumné, aby organizácie a vlády pochopili úlohu, ktorú zohrávajú informačné a komunikačné technológie (IKT) pri zvyšovaní konkurencieschopnosti. IKT umožňujú potrebnú spoluprácu medzi vnútroštátnymi organizačnými zainteresovanými stranami a operáciami, ako aj podobnú spoluprácu medzi domácimi a zahraničnými subjektmi.

Autori Domazet a kol. (2018) v štúdií týkajúcej sa hybných síl konkurencieschopnosti v Srbsku uvádzajú, že informačné a komunikačné technológie sa stávajú najdôležitejšou hnacou silou inovácií, rastu a konkurencieschopnosti a zdrojom nových podnikateľských príležitostí, a zároveň tvoria základ rozvoja digitálneho hospodárstva, ktoré je založené na digitálnych technológiách a primárnom používaní technického vybavenia informačných technológií, softvéru, aplikácií a telekomunikácií vo všetkých oblastiach hospodárstva, vrátane vnútorných činností organizácií ako sú podniky, vláda, združenia, neziskové organizácie atď.; potom vonkajších činností, t.j. rôznych transakcií medzi organizáciami, medzi organizáciami a jednotlivcami, ako aj vzájomne medzi jednotlivcami. Digitálne hospodárstvo je zároveň hospodárstvom založeným na vedomostiach, pretože je fundamentálne založené na odborných a trhových poznatkoch, tvorivosti a inovačnej súdržnosti ako celku. Digitálne hospodárstvo predstavuje strategické usmernenie modernej spoločnosti a štátu v 21. storočí, a zároveň znamená prechod od konvenčných metód rozvoja, ktoré sú typické pre štátne hospodárstva, k modelom dynamického rozvoja, ktoré sú založené na neustálom zlepšovaní a rozvoji. Digitalizácia

ako proces je nielen doplnením existujúcich ekonomických procesov, ale aj úplnou zmenou organizačnej štruktúry a kultúry, čo je zmena v spôsobe vnímania organizácie.

Zeibote a kol. (2019) konštatujú, že krajiny s vyššou úrovňou globalizácie sú konkurencieschopnejšie a krajiny s vyššou úrovňou konkurencieschopnosti sa zdajú byť globalizovanejšie. Konkurencieschopnosť v globálnych hospodárskych podmienkach je determinovaná stupňom rozvoja každého regiónu – konkurencieschopnosť menej rozvinutého regiónu je viac závislá od výrobných faktorov, zatiaľ čo konkurencieschopnosť vyššieho rozvinutého regiónu je väčšmi založená na inováciách. Pri zohľadnení rôznych faktorov, ktoré ovplyvňujú regióny v rôznych štádiách rozvoja, je nesmierne významné, aby sa politickí činitelia rozhodli, ktoré politické nástroje by mohli byť efektívnejšie na zvýšenie regionálnej konkurencieschopnosti, a teda aj úrovne rozvoja, čím by boli konkurencieschopnejšie a menej závislé od vplyvu globalizácie.

1.1.2 Meranie konkurencieschopnosti národných ekonomík

Zaujímavým a esenciálnym prejavom globalizácie sú podľa Šikulu (in Workie a kol., 2006) rôzne formy rozsiahlych, podrobných a komplexných posudzovaní konkurencieschopnosti národných ekonomík. Vypracúvajú ich rôzne medzinárodné organizácie, medzinárodné výskumné ústavy a podobne, pričom sa jedná o multikriteriálne hodnotenia, ktorých výsledkom je zostavenie celkového poradia štátov, a poradia v rámci skupín kritérií, ako aj poradia podľa osobitných kritérií. Tieto systémy jednotlivým krajinám dávajú určitý benchmarkový pohľad na relevantné aspekty ich relatívnej pozície vo vzťahu k ostatným.

Medzi najvýznamnejšie multikriteriálne hodnotenia krajín patrí *IMD World Competitiveness Yearbook* (WCY), kde sa každoročne od roku 1989 zostavuje poradie krajín na základe 4 skupín kritérií: ekonomickej výkonnosti, efektívnosti vlády, efektívnosti podnikania a infraštruktúry, ktoré sú neskôr rozdelené do podkategórií. Kritériá sa pravidelne revidujú a aktualizujú podľa toho, ako sú k dispozícii nové teórie, výskumy a údaje, a ako sa vyvíja globálna ekonomika. Najaktuálnejšie bol zverejnený IMD WCY za rok 2021, v ktorom jedným z hlavných skonštatovaní naprieč danými ekonomikami je, že inflačné tlaky majú väčší vplyv na podniky, a teda na konkurencieschopnosť národných ekonomík, ako obavy z emisií skleníkových plynov a sociálno-ekonomických rozdielov. Slovensko sa v poslednom vydanom ročníku spomedzi 63 krajín umiestnilo na 49. priečke, zatiaľ čo medzi identifikované nedostatky patrili:

- a) pomalé tempo digitalizácie malých a stredných podnikov v celej krajine.
- b) nedostatok kvalifikovaného personálu pre spoločnosti,
- c) vysoké náklady na začatie a vedenie podnikania,
- d) nedostatok alternatívneho financovania pre malé a stredné podniky a začínajúce podniky,
- e) vplyv ruskej invázie na dodávky energie a migráciu. (IMD, 2023)

Podľa prieskumu (Lovrinčević, Mikulić, & Rajh, 2008) však národnú konkurencieschopnosť spomedzi všetkých medzinárodných organizácií najlepšie popisuje Svetové ekonomické fórum pomocou klastrovej analýzy pre veľký počet krajín (144 krajín na celom svete). Svetové ekonomické fórum raz za rok zverejňuje *Global Competitiveness Report* (GCR), ktorá poskytuje hodnotenie a poradie krajín podľa ich národnej konkurencieschopnosti a premenných, ktoré tvoria národnú konkurencieschopnosť. Farinha a kol. (2015) tvrdia, že hnacích motorov konkurencieschopnosti je veľmi veľa a sú komplikované. V „Správe o globálnej konkurencieschopnosti“ ich Svetové ekonomické fórum zoskupuje do 12 pilierov konkurencieschopnosti: (1) inštitúcie, (2) infraštruktúra, (3) makroekonomická stabilita, (4) zdravotníctvo a základné vzdelávanie, (5) vysokoškolské vzdelávanie a odborná príprava, (6) efektívnosť trhov tovaru, (7) efektívnosť trhu práce, (8) sofistikovanosť finančného trhu, (9) technická pripravenosť, (10) veľkosť trhu, (11) sofistikovanosť podnikov a (12) inovácia. (Svetové ekonomické fórum, 2023)

Na európskej úrovni bol v roku 2010 vytvorený index regionálnej konkurencieschopnosti Európskej únie (RCI), ktorý je založený na prístupe globálneho indexu konkurencieschopnosti. Tento ukazovateľ v poslednom vydaní meral územnú konkurencieschopnosť 28 členských štátov Európskej únie na úrovni NUTS 2. RCI pozostáva z jedenástich pilierov, ktoré sú zoskupené do 3 sub-indexov, a merajú otázky relevantné pre firmy, ako aj pre obyvateľov regiónov a ich kvalitu života. Základný sub-index pozostáva z piatich pilierov: Inštitúcie; Makroekonomická stabilita; Infraštruktúra; Zdravotníctvo a Základné vzdelávanie. Sub-index Efektívnosť pozostáva z troch pilierov: Vysokoškolské vzdelávanie, Odborná príprava a Celoživotné vzdelávanie; Efektívnosť trhu práce a Veľkosť trhu. Napokon Inovačný sub-index pozostáva z troch pilierov: Technologická pripravenosť; Sofistikovanosť podnikania a Inovácie (Európska komisia, 2023). Prvé vydanie RCI bolo uverejnené v roku 2011, a ďalšie nasledovali v rokoch 2013, 2016 a 2019. Zeibote a kol. (2019) konštatujú, že vymedzenie konkurencieschopnosti v rámci RCI je celkom jednoduché – regionálna konkurencieschopnosť je schopnosť regiónu

ponúknuť atraktívne a udržateľné prostredie pre podniky a rezidentov na život a prácu. V konečnom dôsledku je RCI preto celkom jedinečným politickým nástrojom na monitorovanie a posudzovanie regionálnej konkurencieschopnosti v Európskej únii. Prístup, ktorý využívajú GCR a WCY, je však užitočnejší pri skúmaní vplyvov globalizácie na regionálne hospodárstva.

Autor Šikula (2006) však varuje, že treba brať na zreteľ určité skreslenie poradia štátov podmienené tým, že v multikriteriálnych hodnoteniach konkurencieschopnosti sa používa aj subjektívne klasifikovanie, ktoré kompetentní hodnotitelia pridelujú vlastnej krajine, a tí sa môžu diferencovať nielen v miere prínosnosti hodnotenia, ale aj odlišnosťou koncepčného prístupu. Autorka Onselová a kolektív (2008) v prieskume „Nový pohľad na konkurencieschopnosť národov“ takisto uvádza, že napriek mnohým pokusom o zabezpečenie objektívnosti pri vývoji opatrení národnej konkurencieschopnosti existujú zjavne subjektívne úsudky o tom, ako sa súbory údajov agregujú a aké váhy dôležitosti sa uplatňujú. Rovnaký problém sa vyskytuje aj pri subjektívnom zaradení krajín do rôznych zoskupení. Takáto neobjektívnosť môže byť predpojatá, keďže výber konkrétnych údajov súčasne nadhodnocuje úroveň konkurencieschopnosti niektorých krajín, čím vyzerajú nereálne dobre, pričom podceňujú úroveň konkurencieschopnosti iných krajín.

1.2 Konkurencieschopnosť v oblasti cestovného ruchu

Konkurencieschopnosť destinácií cestovného ruchu je veľmi dôležitá v akademickej oblasti a je predmetom štúdií už viac ako 30 rokov (Rodríguez-Díaz a Pulido-Fernández, 2019). Cestovný ruch sa za posledné desaťročia stal jedným z najdôležitejších odvetví na svete, pričom jeho vplyv na hospodárstva je pre mnohé krajiny rozhodujúci (Gabor a kol., 2021). Na výkyvy národných ekonomík dokáže odvetvie cestovného ruchu veľmi citlivo reagovať, a v období rastu, bez cestovateľských rizík či obmedzení cestovný ruch pozitívne vplýva na hospodársky rast, znižuje nezamestnanosť a zvyšuje konkurencieschopnosť krajín (Kollár, Matúšová, 2021). Prezidentka Svetovej rady pre cestovný ruch Julia Simpsonová (2022) hodnotí, že v roku 2019 bol cestovný ruch jedným z najväčších sektorov na svete, ktorý predstavoval 10,3% všetkých pracovných miest a 10,3% globálneho HDP. Kvôli pandémie Covid-19 sa v rokoch 2020-2021 cestovný ruch stal jedným z najviac postihnutých odvetví na celom svete (Kollár, Matúšová, 2021). Svetová organizácia cestovného ruchu (2023) uvádza, že medzinárodný cestovný ruch sa v roku 2022 obnovil o 63%, pričom spomedzi regiónov viedla Európa a Blízky východ. Medzinárodný cestovný ruch bol v roku

2022 podporený veľkým dopytom a zrušením alebo zmiernením cestovných obmedzení vo veľkom počte krajín. V roku 2022 cestovalo medzinárodne viac ako 900 miliónov turistov, čo je dvojnásobok oproti roku 2021, hoci je to stále o 37% menej ako v roku 2019.

Autori Gabor a kol. (2021) tvrdia, že cestovný ruch zažíva neustály rast a diverzifikáciu, aby sa stal jedným z najväčších a najrýchlejšie rastúcich odvetví, a v posledných rokoch (s výnimkou pandémie) sa stal jedným zo sektorov, ktoré vytvára najväčšiu pridanú hodnotu. Preto sa v súčasnosti venuje viac pozornosti manažmentu destinácií cestovného ruchu ako aj budovaniu značiek krajín. Kumar a Dhir (2020) dodávajú, že vďaka zlepšovaniu kvality služieb v odvetví cestovného ruchu a rastu disponibilných príjmov jednotlivci utrácajú čoraz viac finančných prostriedkov na cestovanie. Tento trend viedol k rastúcej konkurencii medzi rôznymi krajinami. V dôsledku toho sa národy čoraz viac zapájajú do identifikácie nových spôsobov, ako prilákať turistov.

Destinácia cestovného ruchu ako cieľ cestujúcich je ťažko definovateľná, pretože jej hranice primárne závisia od účastníkov cestovného ruchu. Pre jedného turistu môže byť cieľom celá krajina, zatiaľ čo pre druhého môže byť aj malá dedina dostatočne atraktívna na to, aby sa rozhodol do nej vycestovať. Z technických dôvodov si preto mnohí výskumníci ako turistické destinácie vyberajú celé krajiny, pretože sa dajú ľahšie opísať a na tejto úrovni je jednoduchšie získať aj relevantné údaje. (Papp a Raffay, 2011)

Svetová organizácia cestovného ruchu (2019) destináciu cestovného ruchu definuje ako „fyzický priestor s / bez administratívnych a / alebo analytických hraníc, v ktorých návštevník môže stráviť noc. Je to zoskupenie (kolokácia) produktov a služieb, ako aj činností a zážitkov v rámci hodnotového reťazca cestovného ruchu a základná analytická jednotka cestovného ruchu. Destinácia zahŕňa rôzne zainteresované strany a môže vytvoriť sieť na formovanie väčších destinácií. Je tiež nehmotná so svojím imidžom a identitou, ktoré môžu ovplyvniť jej konkurencieschopnosť na trhu.“

Cestovatelia majú v dnešnej dobe príliš veľký výber destinácií, z ktorých si môžu vyberať, no naopak nedisponujú dostatočným časom na dôkladne premyslené rozhodnutie o kúpe. Na druhej strane sú často ochotní zaplatiť viac za kvalitné produkty a služby, keď sú pohodlne k dispozícii. Aj preto je potrebné destinácie rôznymi spôsobmi odlíšiť od konkurentov. (Kiraľová a Pavlíčka, 2015) Svetová organizácia cestovného ruchu (2019) tvrdí, že kvalitná úroveň destinácie sa dosiahne prostredníctvom určitých postupov, ktoré zabezpečia, aby sa všetky túžby, požiadavky a očakávania návštevníkov uspokojili za

adekvátne výdavky na základe dohodnutých zmluvných podmienok a s implicitne nevyhnutnými zložkami, ako sú bezpečnosť, čistota, dostupnosť, komunikácia, infraštruktúra a verejné potreby. Zahŕňa to samozrejme aj etické, transparentné a ohľaduplné správanie voči ľuďom, životnému prostrediu a kultúrnemu dedičstvu.

Kvalita je pre destinácie cestovného ruchu zásadná, pretože pozitívne vplýva na postoje a budúce správanie účastníkov cestovného ruchu voči destinácii. Okrem toho vnímanie kvality môže diverzifikovať produkty značky destinácie, a môže viesť k pozitívnemu vzťahu spotrebiteľov k značke alebo destinácii cestovného ruchu. (Dedeoğlu a kol., 2020) Tosun a kol. (2015) uviedli, že kvalita destinácie cestovného ruchu pozostáva z dvoch zložiek: kvality služieb a prírodnej kvality. Kvalita služieb v destinácii sa vzťahuje na vnímanie kvality zákazníkmi, ktorí kvalitu hodnotia na základe ich subjektívnych skúseností so službou (Kayat a Abdul Hai, 2014). Kvalita je nielen rozhodujúcim faktorom konkurencieschopnosti cestovného ruchu, ale aj účinným nástrojom pre poskytovateľov služieb cestovného ruchu na posilnenie ich organizačných a prevádzkových schopností (Svetová organizácia cestovného ruchu, 2019).

Do budúca je kľúčové vnímať destinácie ako súčasť širšieho systému, čiže je potrebné viesť diskusie aj o mestskom plánovaní, hospodárskej nerovnosti, doprave, bývaní, a technológii. Tieto rozhovory by mali počítať aj s názormi cestujúcich, rovnako ako aj lokálnych obyvateľov, pretože kvalita a blahobyt ich životov je žiaľ vo viacerých destináciách v ohrození. Odpoveďou na dané problémy by mohli byť integrované a holistické formy manažmentu destinácií. (Fyall a Garrod, 2020)

V Indexe 100 hlavných mestských destinácií 2022, ktorý každoročne vydáva Euromonitor International (2023), boli identifikované najlepšie mestské destinácie roka 2022. Index odhaľuje vedúcich mestských aktérov, ktorí zlepšili svoju hospodársku a podnikateľskú činnosť, podporujú prosperujúcu infraštruktúru a výkonnosť cestovného ruchu, a tiež preukazujú veľký potenciál pre investície a prevádzku v prostredí zvýšenej digitalizácie, technologického pokroku a rozvoja udržateľnosti. Z výsledkov vyplýva, že v roku 2022 dostal titul najnavštevovanejšieho mesta na svete Paríž, za ktorým nasleduje Dubaj, a ďalej nasledovali mestá Amsterdam, Madrid, Rím, Londýn, Mníchov, Berlín, Barcelona a New York. Výsledky takisto naznačujú, že cestovný ruch v rámci regiónu a na domácom trhu bol v danom roku prevládajúci.

Podobné výsledky zaznamenala aj Svetová rada pre cestovný ruch (2023) identifikujúca 20 najnavštevovanejších destinácií za rok 2022, ktoré je možné vidieť na nasledovnom obrázku.

Obrázok č. 1 – Top destinácie za rok 2022 podľa počtu rezervácií letov a ubytovania



Zdroj: Svetová rada pre cestovný ruch (2023)

Podľa Svetovej organizácie cestovného ruchu (2019) je konkurencieschopnosť destinácie cestovného ruchu „schopnosť destinácie efektívne využívať svoje prírodné, kultúrne, ľudské, antropologické a kapitálové zdroje na vývoj a poskytovanie kvalitných, inovatívnych, etických a atraktívnych produktov a služieb cestovného ruchu s cieľom dosiahnuť udržateľný rast v rámci svojej celkovej vízie a strategických cieľov, zvýšiť pridanú hodnotu odvetvia cestovného ruchu, zlepšiť a diverzifikovať jeho zložky, a optimalizovať jeho atraktivitu a výhody pre návštevníkov a miestnu komunitu v udržateľnej perspektíve.“

Kumar a Dhir (2020) podobne uvádzajú, že konkurencieschopnosť destinácie sa vzťahuje na schopnosť destinácie cestovného ruchu vytvárať a poskytovať hodnotu pri zachovaní dostupných zdrojov a udržaní si postavenia na trhu vo vzťahu k svojim konkurentom. Kollár a Matúšová (2021) dopĺňajú, že konkurencieschopnosť destinácie cestovného ruchu je určená schopnosťou lokality optimalizovať svoju príťažlivosť pre rezidentov a nerezidentov, poskytovať kvalitné, inovatívne a atraktívne služby cestovného ruchu pre spotrebiteľov (napr. poskytovať správnu hodnotu za peniaze), získať podiel na

domácom a globálnom trhu a zároveň zabezpečiť, aby sa dostupné zdroje podporujúce cestovný ruch využívali efektívne a udržateľne.

Na konkurencieschopnosť destinácie vplýva mnoho faktorov, ako je prírodné prostredie (geografická poloha, klíma, scenéria atď.), umelé prostredie (infraštruktúra cestovného ruchu, doprava, poskytovanie voľnočasových a zábavných služieb, maloobchody, hotelová sieť) a globalizácia trhov (Navickas a Malakauskaite, 2009). Autori Mangion, Durbarry and Sinclair (2005) sa zmieňujú, že konkurencieschopnosť destinácií nemožno oddeliť od vytvárania výrobkov s vysokou pridanou hodnotou a ich integrácie na trh cestovného ruchu, pričom sa zároveň zachováva relatívne väčší podiel na trhu v porovnaní s konkurentmi. Navickas a Malakauskaite (2009) preto dopĺňajú, že rozvoj turistických destinácií musí byť udržateľný nielen z hospodárskeho hľadiska, ale aj z hľadiska sociálnej politiky, politiky, ekológie, kultúry atď. Dlhodobá orientácia na kvalitatívny rozvoj priemyslu tiež prispieva k zlepšeniu obrazu krajiny alebo turistického miesta určenia. Autori Rodríguez-Díaz a Pulido-Fernández (2019) spomínajú tiež špecifické faktory, ktoré vplývajú na konkurencieschopnosť destinácií, ako je vývoj príjazdov cestovného ruchu, prínos cestovného ruchu k hospodárskemu rastu, korupcia a regionálne systémy inovácií alebo udržateľnosti. Napokon Kumar a Dhir (2020) tvrdia, že na konkurencieschopnosť destinácie vplývajú tiež zručnosti pri identifikácii problémov, intelektuálny kapitál priemyslu, budovanie značky, reklama, ekologické iniciatívy a personalizácia služieb. Takisto naznačujú, že hlbšie pochopenie národnej kultúry môže prispieť k vytvoreniu konkurenčnej výhody.

1.2.1 Súčasné trendy v cestovnom ruchu

Vo všeobecnosti bol rozvoj cestovného ruchu v posledných desaťročiach výrazne ovplyvnený rozvojom spoločnosti ako celku. Vzostup priemyselnej spoločnosti zmenil cestovný ruch na masovú rekreačnú činnosť, zatiaľ čo globalizácia a postmodernizácia vytvorili čoraz roztrieštenejšie, individuálne a rozličné oblasti ponuky a dopytu v oblasti cestovného ruchu. Nárast cestovného ruchu tiež vyvolal vzrastajúce povedomie o jeho potenciálnych negatívnych účinkoch, a udržateľnosť sa tým pádom stala jednou hlavných tém. (Richards, 2011)

Cestovný ruch vďačí za svoj rast počas turbulentných hospodárskych čias vývoju informačných a komunikačných technológií (Mofokeng a Matima, 2018). Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (2018) potvrdzuje, že globálny cestovný ruch v posledných

rokoch výrazne profitoval z nárastu globalizácie a technologického pokroku, ktoré viedli k zlacneniu leteniek, čo ľuďom uľahčilo plánovanie a rezerváciu vlastných letov, a rozšíril sa individuálny cestovný ruch. Hoci sa predpokladá, že tento rast bude pokračovať, je možné, že do roku 2040 dramaticky zmenia cestovný ruch meniace sa environmentálne podmienky, technologické inovácie ako aj meniaci sa demografia.

Kollár a Matúšová (2021) tvrdia, že dopyt v cestovnom ruchu formujú biologické, ekonomické, demografické, psychologické, sociálne a kultúrne faktory. Zmeny objemu a štruktúry dopytu po produktoch cestovného ruchu sú spôsobené najmä fluktuáciou príjmov, nárastom disponibilných príjmov, zmenami cien, vzdelávaním a životným štýlom účastníkov cestovného ruchu. Demografické faktory tiež zohrávajú úlohu v dopyte, a to priamo – v závislosti od úrovne blahobytu, a nepriamo – prostredníctvom rastu ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Dopyt je takisto ovplyvnený aj vekovou štruktúrou obyvateľstva. Medzi sociálno-kultúrne činitele zaraďujeme voľný čas, vzdelanie a kultúru. Pre mnohých ľudí v rozvinutých krajinách sa voľný čas strávený využívaním služieb cestovného ruchu stal podstatnou súčasťou ich kvality života (Binkhorst, 2006). Účastníci cestovného ruchu posilňujú svoje znalosti a rozvíjajú kultúrne záujmy. Účasť na cestovnom ruchu rastie s dosiahnutým vzdelaním. Medzi ekologické činitele zaraďujeme kvalitu životného prostredia v mieste bydliska, práce a rekreácie. (Kollár, Matúšová, 2021)

Autori Borovský a kol. (2008) v publikácii „Cestovný ruch: trendy a perspektívy“ identifikovali niekoľko faktorov vplyvujúcich na rozvoj cestovného ruchu v súčasnosti:

- a) Vďaka technologickému pokroku majú ľudia viac času na cestovanie a rastie záujem o športové a rekreačné formy cestovného ruchu. Nastáva tendencia využívania krátkodobých pobytov v mestách a zároveň stúpa náročnosť cestovateľov na pestrosť a kvalitu ponúkaných služieb ako aj intenzitu zážitkových produktov.
- b) Cestovný ruch sa čoraz viac polarizuje do dvoch skupín: mega úroveň a mikro úroveň, zabezpečené a nezabezpečené pobyty, masové a individuálne cestovanie a využívanie klasických aj nízkonákladových leteckých spoločností. Táto polarizácia vytvorila potrebu globálneho prepájania na zvýšenie konkurencieschopnosti napriek rastúcemu počtu malých a stredných podnikov služieb.

- c) Globalizácia a internacionalizácia zjednocujú do značnej miery kultúrne správanie príslušníkov rôznych národov, aj keď z hľadiska dopytu po rôznych druhoch zážitkov sa stále odlišuje, pretože táto diferenciácia je predovšetkým dôsledkom odlišnej tradície a stupňa ekonomickej úrovne krajiny.
- d) Ďalším indikátorom globálneho vývoja životosprávy obyvateľov, ktorý značne vplýva na cestovný ruch, je automobilizácia, s ktorou bezprostredne súvisí ascendentná významnosť infraštruktúry turistických destinácií.

Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (2018) v „Analýze Megatrendov, ktoré budú formovať budúcnosť cestovného ruchu“ identifikovala niekoľko trendov, ktoré už v súčasnosti majú a do budúcnosti budú mať ešte viac významný dopad na vývoj cestovného ruchu:

- a) Vývoj dopytu v dôsledku meniacej sa demografie zmenil spôsob, akým sa ľudia na celom svete rozhodujú cestovať. Rastúca svetová stredná trieda, poháňaná najmä rastom v rozvíjajúcich sa ekonomikách, výrazne zvýšila kúpnu silu jednotlivcov a vytvorili sa nové trhy cestovného ruchu. Segmenty trhu na celom svete sa takisto transformujú, zvyšuje sa počet starších cestujúcich s osobitnými potrebami a rozličnými cestovnými preferenciami, a mladšie generácie, ktoré s pokrokom technológií nemajú problémy, sa stanú čoraz dominantnejšími spotrebiteľmi na trhu cestovného ruchu.
- b) Trvalo udržateľný rozvoj cestovného ruchu je kľúčovým riešením potenciálne škodlivých vplyvov cestovného ruchu na prírodné prostredie a hostiteľské komunity, ako sú emisie skleníkových plynov, využívanie pôdy, vody a neudržateľná spotreba potravín, ako aj negatívne vplyvy overturizmu na hostiteľské komunity.
- c) Informačno-komunikačné technológie naďalej menia spôsob, akým ľudia pracujú, cestujú a podnikajú. Digitálne hospodárstvo, automatizácia, umelá inteligencia, blockchain a virtuálna realita umožňujú cenovo dostupnejšie, efektívnejšie a prístupnejšie cestovanie pre mnoho ľudí. Keďže jednotlivci vedú digitálnejšie zameraný životný štýl, môžu sa rozhodnúť odpojiť a preferovať prírodné alebo rekreačné formy cestovného ruchu.
- d) Úspech a rozširovanie odvetvia cestovného ruchu bude vo veľkej miere závisieť od cestovnej mobility, ktorá sa týka schopnosti ľudí cestovať cez hranice bezpečným a neobmedzeným spôsobom. Doprava vždy zohrávala rozhodujúcu

úlohu v medzinárodnom cestovnom ruchu a umožňovala spotrebiteľom prístup ku komerčným službám a poskytovateľom. Zabezpečenie mobility cestovania je však mnohostranná úloha, ktorá zahŕňa rôzne faktory, ako je doprava, kontroly na hraniciach, bezpečnosť a geopolitické prostredie. Vonkajšie faktory, ako sú politické nepokoje, pandémie alebo prírodné katastrofy, môžu tieto aspekty významne ovplyvniť, a preto sa musia zohľadniť v stratégiách a politikách riadenia cestovného ruchu na podporu udržateľného rozvoja.

Autori Kollár a Matúšová (2021) dodávajú, že vo svete vznikajú nové trendy dopytu, ktoré sú uplatniteľné aj na Slovensku:

- a) Rastie záujem o ekoturizmus, zodpovednú formu cestovania, ktorá zahŕňa návštevu neprebádaných prírodných oblastí a dbá na praktiky udržateľnosti.
- b) Dovolenka spojená s prácou, prepojenie výhody práce „z domu“, ktorú už dnes poskytujú mnohé podniky, s trávením voľných chvíľ v dovolenkovej destinácii.
- c) Uvedomelé cestovanie s cieľom zanechania niečoho prospešného pre druhých, napríklad dobrovoľnícke činnosti s rôznym zameraním.
- d) Nová forma cestovného ruchu, tzv. kreatívny cestovný ruch, pričom ide o rekreáciu, pri ktorej návštevníci rozvíjajú svoje zručnosti, napríklad tkanie, hrnčiarstvo a podobne.
- e) Využívanie služieb kolaboratívnej ekonomiky, napríklad platformy Airbnb alebo Bolt.

Svetová rada pre cestovný ruch (2023) v „Správe o spotrebiteľských trendoch“ uvádza, že skúsenosti z pandémie viedli k vzniku nových trendov a iné trendy urýchlili. Medzi prevládajúce trendy determinujúce rozvoj cestovného ruchu súčasnosti zahŕňajú:

- a) Rastúci vplyv sociálnych médií zodpovedá rozšíreniu používania mobilných zariadení na rezervovanie služieb cestovného ruchu. V súčasnosti sa však popularnosť cestovania ovplyvneného sociálnymi médiami sústreďuje najmä na dva segmenty: mladších cestujúcich a cestujúcich vo voľnom čase. Organizácie pôsobiace v destináciách pochopili význam sociálnych médií ako zdroja cenných informácií o destináciách, zvyšujú investície do analytiky s cieľom zlepšiť segmentáciu a personalizáciu ich reklamy, a takisto spolupracujú s influencermi, aby sa dostali k väčšiemu počtu zákazníkov.

- b) Láska k tradičným plážovým a mestským destináciám sa opäť obnovuje. Medzi dôvodmi na vycestovanie prevláda relaxácia, objavovanie nových miest a návšteva priateľov a rodiny.
- c) Aj napriek tomu, že je vo svete ekonomická kríza, veľa ľudí si stále cení cestovanie, a dokonca väčšina z nich stále dáva dovolenky na vrchol svojich priorit v oblasti výdavkov, a uprednostňuje ich pred utrácaním v iných oblastiach. Ako vždy, náklady zostávajú rozhodujúcim faktorom pri plánovaní cesty pre väčšinu ľudí, a preto cestovatelia hľadajú spôsoby optimalizácie rozpočtu.
- d) Pre zamestnancov môže kombinácia práce a voľného času spôsobiť, že cesty budú cenovo dostupnejšie, keďže komponenty cesty pokrýva zamestnávateľ. Úspory môžu využiť na výdavky v destinácii, čím prinášajú miestnemu hospodárstvu viac príjmov. Pre zamestnávateľa môže tento trend znamenať vyššiu spokojnosť zamestnancov a nižšiu fluktuáciu. S cieľom využiť tento rastúci trend zavádza niekoľko vlád na celom svete špecializované víza, známe ako „digitálne kočovné“ víza, ktoré umožňujú zahraničným návštevníkom pracovať na diaľku v krajine dlhšie obdobie, zvyčajne bez zdanenia príjmov.
- e) Trvalo udržateľný cestovný ruch naberá na popularite, no udržateľnosť nie je len o klíme. Cestovanie má vplyv aj na komunity, a preto v súčasnosti čoraz viac ľudí preferuje nakupovanie lokálnych výrobkov pri cestovaní a aktívne plánujú svoje cestovné trasy tak, aby zahrňali činnosti, ktoré podporujú miestne hospodárstva.
- f) Dopyt po flexibilných rezerváciách v posledných rokoch rástol. Mnohí cestujúci vyžadovali možnosť nižších poplatkov za zmenu dátumov letov, rezervácie hotelov a jednoduché zrušenie rezervácií. Boli tiež ochotnejší vynakladať prostriedky na cestovné poistenie. Inovácie v platobnom sektore vytvorili celý rad platobných metód, ktoré poskytujú buď rýchlejšie platby alebo rozloženie cestovných nákladov.

Autor Ketter (2020) v štúdiu „Cestovanie Mileniálov: Mikro trendy európskej generácie Y v cestovnom ruchu“ identifikoval štyri mikro trendy, prostredníctvom ktorých dnes Mileniáli (generácia Y), teda ľudia narodení medzi rokmi 1981 a 1996, menia ponuku a dopyt v odvetví cestovného ruchu. Ide o nasledovné 4 mikro trendy: kreatívny cestovný ruch, cestovný ruch „mimo trate“, alternatívne ubytovanie a plne digitálny cestovný ruch. Sofronov (2018) dodáva, že pre Mileniálov sú skúsenosti dôležitejšie ako hmotné produkty

a pri cestovaní uprednostňujú autentickosť, nové zážitky a udržateľnosť. Technológie nie sú pre túto generáciu nič nové, pretože vyrastali so smartfónmi v rukách, a využívajú inovačné aplikácie, ktoré im uľahčujú život. Takisto nehľadajú len kvalitné, ale mimoriadne, personalizované služby a uvedomujú si význam podnikov, ktoré uznávajú ekologické obchodné postupy. Podniky cestovného ruchu preto musia držať krok s časom a technológiami.

Na druhú stranu Patterson a Balderasová (2020) tvrdia, že pre odvetvie cestovného ruchu predstavujú seniori v súčasnosti prvoradý segment trhu, pokiaľ ide o počet ich ciest, ako aj magnitúdu ich výdavkov. Sniadeková (2007) pozorovaním týchto trhov definovala globálne trendy v cestovnom ruchu týkajúce sa seniorov:

- a) zvýšený dopyt po rehabilitačných službách a službách spojených so zdravotnou profylaxiou a „predlžovaním“ mladosti;
- b) rastúci dopyt po cestovaní mimo sezóny a v zime do teplých krajín;
- c) vzostupný dopyt po tichých, pokojných miestach, v miernom podnebí a po pokojnejších formách športu, rekreácie a zábavy;
- d) stúpajúci dopyt po kvalite, pohodlí a bezpečnosti;
- e) ascendentný dopyt po produktoch určených pre osoby, ktoré cestujú osamote;
- f) progresívny dopyt po podujatiach venovaných „aktívnym starým rodičom s vnúčatami“, po plavbách, leteckých a autobusových podujatiach.

Kollár a Matúšová (2021) poznamenávajú, že podniky cestovného ruchu by mali využívať inovácie, aby si udržali konkurencieschopnosť na trhu a zlepšili svoje produktové portfólio, čo zahŕňa zavedenie inovačných postupov pri navrhovaní produktov, marketingu a celkovom manažmente podnikov, ktoré môžu stimulovať rozvoj cestovného ruchu.

Pochopenie a prijatie najnovších trendov v neustále sa meniacom svete by malo podnikom, vládám a komunitám umožniť prispôbiť sa a poskytnúť autentické a nezabudnuteľné skúsenosti z cestovania a zároveň uprednostniť udržateľný, inkluzívny a odolný hospodársky rast, ktorý prinesie prospech ako ľuďom tak aj planéte. (Svetová rada pre cestovný ruch, 2023)

1.2.2 Destinačný manažment

Podľa Presenza a kol. (2005) je destinačný manažment možné definovať ako strategické, organizačné a operačné rozhodnutia prijaté na riadenie procesu definovania, propagácie a komercializácie produktu cestovného ruchu, na kreáciu zvládnutelných tokov

prichádzajúcich turistov, ktoré sú vyvážené, udržateľné a dostatočné na uspokojenie hospodárskych potrieb miestnych aktérov zapojených do destinácie.

Mať primerané znalosti a byť pripravený na budúcich návštevníkov v nich môže vyvolať pocit, že sú v destinácii vítaní, čo môže následne zvýšiť pravdepodobnosť predĺženia ich pobytu alebo budúceho návratu. Hoci každý turista má rôzne charakteristiky, jednotlivci z rôznych krajín majú spoločné atribúty, ktoré vyplývajú z ich kultúry, náboženstva, hospodárskeho postavenia alebo spôsobu ich života. (Kollár a Matúšová, 2021)

Autori Seraphin a kolektív (2018) uvádzajú, že destinácie je zložité riadiť z dôvodu zložitých systémov zainteresovaných strán, ktoré zahŕňajú. Takáto komplexnosť značí, že destinácie sú riadené širokou škálou síl v internom aj externom prostredí, čo pre destinácie môže byť výzvou, pokiaľ ide o ich riadenie, financovanie, manažment zdrojov a politické priority. Fyall a Garrod (2020) dodávajú, že manažéri destinácií sa sústreďujú najmä na manažment zdrojov, ktoré zvyšujú konkurencieschopnosť destinácií, čo následne optimalizuje skúsenosti účastníkov cestovného ruchu.

Koordinácia tvorby, poskytovania a analýzy ponuky turistickej destinácie je spravidla v rukách subjektu, ktorého funkciou je vonkajšia reprezentácia destinácie. Spravidla ide o špecializované organizácie, ktoré sú označované ako organizácie destinačného manažmentu (angl. Destination Management Organizations - DMOs). Hlavným cieľom DMOs je spájať a podporovať rôzne zainteresované strany pôsobiace v konkrétnej destinácii s cieľom dosiahnuť ciele trvalo udržateľného rozvoja a naplniť víziu destinácie. (Matlovičová a Matlovič, 2017) DMOs zároveň vytvárajú a riadia celkový strategický plán rozvoja destinácie cestovného ruchu. Môže to byť verejná inštitúcia alebo súkromná organizácia, ktorej cieľom je podporovať inomingový cestovný ruch a predávať balíčky produktov, cestovných lístkov a iných služieb. Tieto organizácie zabezpečujú kvalitu každého aspektu skúsenosti návštevníka, keď sa dostane do destinácie. (Ammirato, Felicetti, Gala, 2014) DMOs pôsobia ako katalyzátory a sprostredkovatelia realizácie rozvoja cestovného ruchu. V minulosti sa DMOs považovali za cieľové marketingové organizácie. Ich úloha dnes ide ďaleko nad rámec marketingu a zahŕňa ďalšie činnosti, ktoré sú dôležité pre úspech cestovného ruchu v cieľovom regióne z hľadiska konkurencieschopnosti a udržateľnosti. (Presenza a kol., 2005)

Destinácie je podľa Stickdorna a Zehrerovej (2009) potrebné prirovnať k podnikom na základe štyroch fundamentálnych funkcií manažmentu, ktoré najlepšie koordinujú DMOs:

1. Strategické plánovanie venujúce sa vývoju, vykonávaniu a monitorovaniu dlhodobej stratégie, analýzy trhu a určovanie polohy trhu.
2. Rozvoj produktov vrátane zoskupovania dostupných služieb do predajných produktov cestovného ruchu, vytvárania nových produktov, poskytovania informačného systému, dohľadu nad kvalitou výrobkov, odbornej prípravy zamestnancov a organizácie činností a podujatí cestovného ruchu.
3. Zastúpenie záujmov je koordinovaná funkcia DMOs s cieľom zosúladiť záujmy zainteresovaných strán v destinácii medzi sebou aj mimo seba.
4. Marketing, jedna z najpokročilejších hlavných funkcií, sa snaží vytvárať lepšiu značku destinácie. Kolár a Matúšová (2021) zmiňujú, že účinné marketingové a komunikačné nástroje sú dôležité pre vzbudzovanie záujmu o destináciu medzi cieľovými skupinami. Je potrebné starostlivo zvážiť komunikačné kanály, spôsob aj jazyk ich komunikácie, ale aj samotné posolstvo komunikácie. Vytvorenie priaznivej atmosféry a preukázanie pochopenia potrieb a záujmov potenciálnych návštevníkov ich môže povzbudiť, aby zostali v destinácii dlhšie a dokonca sa v budúcnosti vrátili.

1.2.3 Politiky cestovného ruchu

Plánovanie a politiky cestovného ruchu majú azda najvýznamnejší vplyv na to, ako sa cestovný ruch v krajinách vyvíja, kto v ňom vyniká, a kto naopak prehráva, a tiež spôsob distribúcie prínosov a dopadov na cestovný ruch (Dredgeová a Jamal, 2015). Plánovanie cestovného ruchu vychádza z rôznych oblastí vrátane ekonómie, geografie, sociológie, psychológie, histórie, politológie a verejnej správy. Za „otca základov politiky cestovného ruchu“ v Európe je považovaný Marco Polo, pretože spropagoval cestovanie do dovtedy neznámych častí sveta a poskytol hodnotné informácie o vplyve cestovania na osobitné kultúry, ktorých sa cestovný ruch týka (prostredie, z ktorého pochádza cestovateľ, a tiež kultúra, ktorú navštívi). (Matlovičová a Matlovič, 2017)

Autori Goeldner a Ritchie (2014) politiku cestovného ruchu definujú ako „súbor nariadení, pravidiel, smerníc a rozvojových/propagačných cieľov a stratégií, ktoré poskytujú

rámec, v ktorom sa prijímajú kolektívne a individuálne rozhodnutia priamo ovplyvňujúce dlhodobý rozvoj cestovného ruchu a každodenné aktivity v rámci destinácie“.

Autorka Velasco (2016) vymedzuje politiky cestovného ruchu ako úmyselné postupy, presahujúce úroveň teoretického uvažovania a politického zámeru, ktoré sa prejavujú v realizovaných činnostiach zahŕňajúcich využívanie verejných zdrojov. Intenzita a stupeň cieľov vlády sa líšia v závislosti od politického systému, úrovne celkového hospodárskeho rozvoja a úrovne rozvoja cestovného ruchu v destinácii. Autorka konštatuje, že medzi 5 hlavných cieľov politik cestovného ruchu patria:

- snaha dosiahnuť rast cestovného ruchu alebo zostať konkurencieschopným;
- úsilie o dosiahnutie lepšieho priestorového rozdelenia činností cestovného ruchu, podpora využívania nevyužitých zdrojov alebo zlepšenie lokálnej účasti na rozhodovacom procese súvisiacom s udržateľnými stratégiami;
- poskytovanie bezpečných a uspokojujúcich skúseností návštevníkov;
- koordinácia medzi zapojenými aktérmi v destináciách cestovného ruchu;
- investovanie do výskumu, rozvíjanie poznatkov v danom odbore a podpora v tvorbe nástrojov, ktoré sprístupnia inovácie a poskytnú skvalitnenie služieb účastníkom cestovného ruchu.

Politiky cestovného ruchu a jeho plánovanie sa podľa Scotta (2011) prekrývajú, čo môže byť spôsobené predpokladaním vlád, že cestovný ruch sa uskutoční, a je to forma rozvoja, ktorá vyžaduje skôr plánovanie a realizáciu, než vážnu ideologickú a politickú diskusiu. Matlovičová a Matlovič (2017) v knihe *Destinačný marketing pre geografov* uvádzajú, že v turistických destináciách môžu koexistovať rôzne rozvojové plány, ktoré bývajú navrhnuté na rôznych hierarchických úrovniach, a ich zámerom je dosahovanie rôznorodých cieľov. Preto by mali hlavní aktéri v destinácii dosiahnuť konsenzus a tým pádom pri celkovom vývoji destinácie by nemali existovať protichodné línie.

Autori Dredgeová a Jamal (2015) dodávajú, že plánovanie a politiky cestovného ruchu sa dnes netýkajú len vlády, ale ide o proces diskutovania a kompromisov medzi verejným a súkromným sektorom. Matlovičová a Matlovič (2017) píše, že na tieto účely sa v destinácii tvorí strategický plán rozvoja cestovného ruchu, ktorý je obvykle dlhodobý a zameriava sa na rámcové smerovanie aktivít. Strategické plánovanie má proaktívny charakter, pretože sa vytvára na základe budúcich trendov v cestovnom ruchu. Medzi

kompetentné orgány patria miestne, regionálne alebo národné organizácie v závislosti od ich príslušných právomocí v rozvoji cestovného ruchu.

Scott (2011) považuje tvorbu politik cestovného ruchu za proces identifikácie a manažmentu problémov, v rámci ktorého sa súčasne identifikujú a skoncipujú zásadné otázky a stanovia sa priority. Otázky samozrejme môžu byť ovplyvňované udalosťami, osobnosťami a zlyhaním inštitúcií, ako aj rozsahom a časom. Vo *Vyhlásení o politike – Politiky cestovného ruchu pre udržateľný rast podporujúci inklúziu* OECD (2017) uvádza, že posun smerom ku koherentným a komplexným prístupom k tvorbe politiky cestovného ruchu pomôže krajinám lepšie rozširovať jeho výhody, riešiť nerovnosti a zlepšiť odolnosť ekonomík. Dlhodobé stratégie a politiky zamerané na podporu zamestnanosti a tvorby pracovných miest, rozvoj zručností, podnikanie, inovácie, efektívne investície a integrovaný regionálny rozvoj, sú neoddeliteľnými prvkami dosiahnutia udržateľného rastu cestovného ruchu, ktorý zohľadňuje súčasné a budúce hospodárske, sociálne a environmentálne vplyvy, a rieši potreby návštevníkov, odvetvia, životného prostredia a hostiteľských komunít.

Proces plánovania má podľa Matlovičovej a Matloviča (2017) nasledovné fundamentálne fázy:

1. Definovanie poslania – úvodná motivácia, plán procesu, zásadné globálne ciele;
2. Situačná analýza interného a externého prostredia (SWOT analýza);
3. Koncepcia stratégie – identifikácia dlhodobých cieľov, stratégie na úrovni destinácie a tvorba plánu dosahovania cieľov, resp. implementácie stratégie;
4. Implementácia stratégie, manažment a kontrola hodnotenia dosahovania cieľov.

Pri plánovaní politik cestovného ruchu je potrebné brať do úvahy mnohé otázky a zásady. Shuraiki (2016) spomína napríklad efektívnosť, teda v akej miere konkrétna politika pravdepodobne splní ciele rozvíjajúceho sa odvetvia cestovného ruchu. Ďalej zmieňuje analýzu hospodárskej efektívnosti rôznych možností politiky, ako aj úvahu, či politika nepretržite podnecuje aktérov cestovného ruchu, aby sa správali udržateľnejšie. Nakoniec je dôležité zabezpečiť, aby vybraná politika bola sociálne, politicky a administratívne prijateľná, čo si vyžaduje rešpektovanie kultúrnych rozdielov, prijatie politiky príslušnými orgánmi a zabezpečenie administratívnej funkčnosti takejto politiky.

Rozvoj cestovného ruchu na Slovensku dnes konceptuálne podporuje *Vízia stratégie rozvoja Slovenska do roku 2030*, ktorá je komplexným medzi-sektorálnym strategickým aj implementačným dokumentom plnenia národných priorít Agendy 2030 pre udržateľný

rozvoj Organizácie spojených národov v Slovenskej republike, a popri tom plní úlohu Národnej stratégie regionálneho rozvoja SR v zmysle zákona č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja. Jej obsah je v plnom súlade s medzinárodnými záväzkami Slovenskej republiky v oblasti udržateľného rozvoja v jeho ekonomickom, environmentálnom a sociálnom rozmere. Ide predovšetkým o tzv. Európsku zelenú dohodu, ktorá je kľúčovým dokumentom novej Európskej komisie a ktorá takisto vychádza z cieľov udržateľného rozvoja Agendy 2030. (MIRRI, 2020)

1.2.4 Meranie konkurencieschopnosti destinácií cestovného ruchu

Počas posledného desaťročia výskumníci vyvinuli rôzne koncepčné modely alebo indexy na zobrazenie konkurencieschopnosti destinácií (Mazanec a Ring, 2011).

Esen a Uyar (2012) uvádzajú, že Porter vysvetľuje úspech krajiny v niektorých priemyselných odvetviach a neúspech v iných odvetviach v jeho Diamantovom modeli. Podľa Portera je úspech dosiahnutý v podnikových zoskupeniach. Podnikateľské zoskupenia sú priemyselné zóny, v ktorých podniky, rôzne odvetvia verejného a súkromného sektora pôsobia so svojimi dodávateľmi a inými spojeniami. Rozvoj týchto zoskupení zvýši rýchlosť získavania konkurenčnej výhody. Porter modeluje štyri faktory, ktoré majú vplyv na rozvoj konkurenčnej výhody pre spoločnosti: také faktory, ako infraštruktúra a kvalifikovaná pracovná sila; podmienky dopytu v krajine po tovare a službách v odvetví; existencia alebo absencia dodávateľského priemyslu v krajine, čo by mohlo podporiť konkurencieschopnosť priemyslu na svetovom trhu, a napokon stratégie spoločností, priemyselná štruktúra a hospodárska súťaž medzi sebou. Takáto analýza pomáha určiť, ako sa spoločnosti zakladajú, organizujú a riadia. Štruktúra hospodárskej súťaže tiež ovplyvňuje konkurenčnú výhodu národov a priemyslu.

Autormi ďalšieho z koncepčných rámcov sú Goeldner a Ritchie (2014), ktorí tvrdia, že kvalitné plánovanie cestovného ruchu by malo byť založené na dôkladnom porozumení činiteľov, ktoré zásadne predurčujú úspech destinácie. Tento koncepčný rámec graficky znázorňuje 9 faktorov na Obrázku č. 2. Ide o nasledovné faktory:

1. Ústredné zdroje a turistické atrakcie – základný dôvod preferencie návštevy destinácie z pohľadu návštevníka.
2. Podporné faktory a zdroje – ponúkajú funkčnú základňu, ktorá zvyšuje jeho príspevok k prosperite destinácie.

3. Determinanty cestovného ruchu – úspešnosť destinácie sa odvíja od faktorov, ktoré sa alternatívne dajú označiť ako situačné podmienky.
4. Stratégia, plánovanie a rozvoj v destinácii – strategický rámec pre plánovanie a rozvoj destinácie môže zaistiť úspech a udržateľnosť destinácie ako aj splniť požiadavky na kvalitu života miestnych obyvateľov.
5. Manažment destinácie – zameriava sa na aktivity, prostredníctvom ktorých sa uskutočňujú stratégie a plánovanie v každodennej praxi.
6. Komparatívne výhody – zdroje, ktoré má destinácia k dispozícii a posilňujú jej šancu na úspech.
7. Konkurenčné výhody – efektívnosť, s akou sú zdroje destinácie využívané a prerozdelené, čím sa zvyšuje pravdepodobnosť úspechu destinácie.
8. Globálne (makro)prostredie – označuje širokú škálu javov, ktoré ovplyvňujú antropogénne aktivity, a ich účinky sa neobmedzujú len na cestovný ruch.
9. Konkurenčné (mikro)prostredie – je súčasťou systému cestovného ruchu a sily, ktorú vytvára, zahŕňa akcie a aktivity entít v rámci systému cestovného ruchu, ktoré priamo ovplyvňujú ciele každého člena systému tvoriaceho destináciu.

Obrázok č. 2 – Ritchie/Crouchov model konkurencieschopnosti a udržateľnosti destinácie



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa Goeldner a Richie (2014)

Hanafiah a Zulkifly (2019) uvádzajú, že od roku 2007 sa ako najdôležitejší ukazovateľ výkonnosti cestovného ruchu používa klasifikácia Travel & Tourism Competitiveness Index (od roku 2021 známa pod názvom Travel & Tourism Development

Index). Z hľadiska efektívnosti sa teraz konkurencieschopnosť destinácie meria pomocou zložených indexov. TTCI (od r. 2021 TTDI) sa považuje za vynikajúci príspevok k meraniu a pochopeniu konkurencieschopnosti cestovného ruchu.

Index rozvoja cestovného ruchu (TTDI) 2021 je vývojom 15-ročného Indexu konkurencieschopnosti cestovného ruchu (TTCI), hlavného indexu platformy pre formovanie budúcnosti mobility Svetového ekonomického fóra. Tento revidovaný index slúži ako strategický referenčný nástroj pre tvorcov politik, spoločnosti a doplnkové sektory na podporu budúceho rozvoja odvetvia cestovného ruchu poskytnutím jedinečného pohľadu na silné stránky a rozvojové oblasti každej krajiny / ekonomiky s cieľom posilniť realizáciu potenciálu a rastu odvetvia. Okrem toho slúži ako platforma pre mnohostranný dialóg s cieľom pochopiť a predvídať vznikajúce trendy a riziká v globálnej oblasti cestovného ruchu, priamych politikách, postupoch a investičných rozhodnutiach, a urýchliť nové modely, ktoré zabezpečia dlhotrvajúcu životnosť tohto dôležitého sektora. (Svetové ekonomické fórum, 2022) Nový rámec pre TTDI bol vytvorený na základe príspevkov zainteresovaných strán prostredníctvom rôznych seminárov, podujatí, pohovorov a s podporou Poradnej skupiny, ktorá pozostáva zo zástupcov Bloom Consulting, Medzinárodnej asociácie leteckej dopravy (IATA), JLL Hotels & Hospitality Group, Asociácie cestovného ruchu tichomorskej Ázie (PATA), Surreyjskej univerzity, Svetovej organizácie cestovného ruchu (UNWTO) a Svetovej rady cestovného ruchu (WTTC). Revidovaný názov indexu odráža zvýšený rozsah koncepcií rozvoja cestovného ruchu, vrátane narastajúcej dôležitosti udržateľnosti a odolnosti pri raste cestovného ruchu, a jeho cieľom je zamerať viac pozornosti na úlohu sektora v širšom hospodárskom a sociálnom rozvoji. Pokrýva aj väčšiu potrebu spolupráce zainteresovaných strán v oblasti vedy a techniky a integrovaných rozvojových stratégií na zmiernenie vplyvu pandémie COVID-19, podporu obnovy a riešenie budúcich výziev a rizík. Hoci sa rámec a metodika indexu aktualizovali, naďalej súvisia s predchádzajúcimi vydanými TTCI. Index rozvoja cestovného ruchu meria súbor faktorov a politik, ktoré umožňujú trvalo udržateľný a odolný rozvoj odvetvia cestovného ruchu, čo následne prispieva k rozvoju krajiny. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

Existuje však niekoľko otázok týkajúcich sa efektívnosti TTDI. Index rozvoja cestovného ruchu je predmetom metodickej kritiky vrátane porovnateľnosti krajín na rôznych úrovniach rozvoja, pretože má tendenciu hodnotiť rozvinuté krajiny vyššie ako krajiny v nižších štádiách rozvoja. Ďalšia kritika spočíva v tom, že TTDI nepriradzuje rôzne

váhy premenným cestovného ruchu, a okrem toho je spochybňovaná spoľahlivosť a presnosť indexu, ako aj štatistické metódy použité na jeho tvorbu. Napokon, posudzovanie konkurencieschopnosti destinácie by sa nemalo zakladať výlučne na jeho konkurenčných výhodách, ale mali by sa zohľadniť aj skutočné výsledky destinácie, ako je počet príjazdov, príjmy z cestovného ruchu, príspevok k tvorbe HDP a podobne. (Hanafiah a Zulkifly, 2019) Aj napriek tomu, že spomínaná kritika sa týka metodiky Indexu konkurencieschopnosti cestovného ruchu, najnovší Index rozvoja cestovného ruchu žiaľ nezohľadňuje spomínané nedostatky, a teda naďalej nie je úplne exaktným ukazovateľom konkurencieschopnosti destinácií. Lacko a Hajduová (2021) však dopĺňajú, že aj napriek tomu, že k jeho úpravám dochádza neustále a disponuje niekoľkými nedostatkami, stále ho možno považovať za jeden z najlepších indexov konkurencieschopnosti krajín.

2 Cieľ práce

Hlavným cieľom diplomovej práce je identifikovať stav konkurencieschopnosti Slovenskej Republiky v oblasti cestovného ruchu na základe TTDI (Indexu rozvoja cestovného ruchu), porovnať výsledky Slovenskej Republiky s krajinami V4 a následne nájsť možné postupy na zlepšenie konkurencieschopnosti Slovenska.

Na dosiahnutie hlavného cieľa sme si určili nasledovné čiastkové ciele:

1. Systematizovať znalosti o konkurencieschopnosti v oblasti cestovného ruchu a priblížiť Index rozvoja cestovného ruchu. Podrobnejšie sa venujeme otázke konkurencieschopnosti, vplyvu globalizácie na konkurencieschopnosť a meraniu konkurencieschopnosti národných ekonomík. V oblasti cestovného ruchu sa venujeme problematike konkurencieschopnosti destinácií, súčasným trendom v cestovnom ruchu, destinačnému manažmentu, politikám cestovného ruchu, ako aj meraniu konkurencieschopnosti v oblasti cestovného ruchu.
2. Prostredníctvom Indexu rozvoja cestovného ruchu identifikovať stav konkurencieschopnosti krajín V4 (Českej republiky, Slovenskej Republiky, Poľska a Maďarska) v oblasti cestovného ruchu v jednotlivých podindexoch TTDI, a zároveň výsledky jednotlivých krajín navzájom porovnať.
3. Vytvoriť korelačné matice, prostredníctvom ktorých lepšie porozumieme spoločným aspektom ukazovateľov vo vybraných krajinách.
4. Nájsť realizovateľné opatrenia a postupy na zlepšenie konkurencieschopnosti Slovenska v oblasti cestovného ruchu.

3 Metodika práce a metódy skúmania

V tejto časti práce uvádzame výskumné metódy a metodiku vedúcu k dosiahnutiu cieľov práce. V prvej kapitole diplomovej práce používame odborné knižné, časopisecké a internetové zdroje relevantné k záverečnej práci a skúmanej problematike. V rámci tejto kapitoly využívame metódu abstrahovania, pričom z množstva získaných informácií a údajov vyčleňujeme pojmy, ktoré sú relevantné k skúmanej problematike.

Na identifikáciu stavu konkurencieschopnosti Slovenskej Republiky v oblasti cestovného ruchu, analyzujeme v štvrtej kapitole údaje z Indexu rozvoja cestovného ruchu (TTDI), ktorý uverejňuje Svetové ekonomické fórum každé 2 roky. Svetové ekonomické fórum (2022) uvádza, že TTDI 2021 je vývojom 15-ročného Indexu konkurencieschopnosti cestovného ruchu (TTCI), hlavného indexu platformy pre formovanie budúcnosti mobility Svetového ekonomického fóra. Hoci sa rámec a metodika indexu aktualizovali, naďalej súvisia s predchádzajúcimi vydanými TTCI. Index rozvoja cestovného ruchu meria súbor faktorov a politík, ktoré umožňujú trvalo udržateľný a odolný rozvoj odvetvia cestovného ruchu, čo následne prispieva k rozvoju krajiny. Štruktúra TTDI (viď. Obrázok č. 3) pozostáva zo 17 pilierov rozdelených do piatich podindexov:

A. Podporné prostredie (päť pilierov):

- Podnikateľské prostredie;
- Bezpečnosť a ochrana;
- Zdravie a hygiena;
- Ľudské zdroje a trh práce;
- Pripravenosť na IKT.

B. Politika a podmienky v oblasti cestovného ruchu (tri piliere):

- Stanovenie priorít v oblasti cestovného ruchu;
- Medzinárodná otvorenosť;
- Cenová konkurencieschopnosť.

C. Infraštruktúra (tri piliere):

- Infraštruktúra leteckej dopravy;
- Pozemná a prístavná infraštruktúra;
- Infraštruktúra turistických služieb.

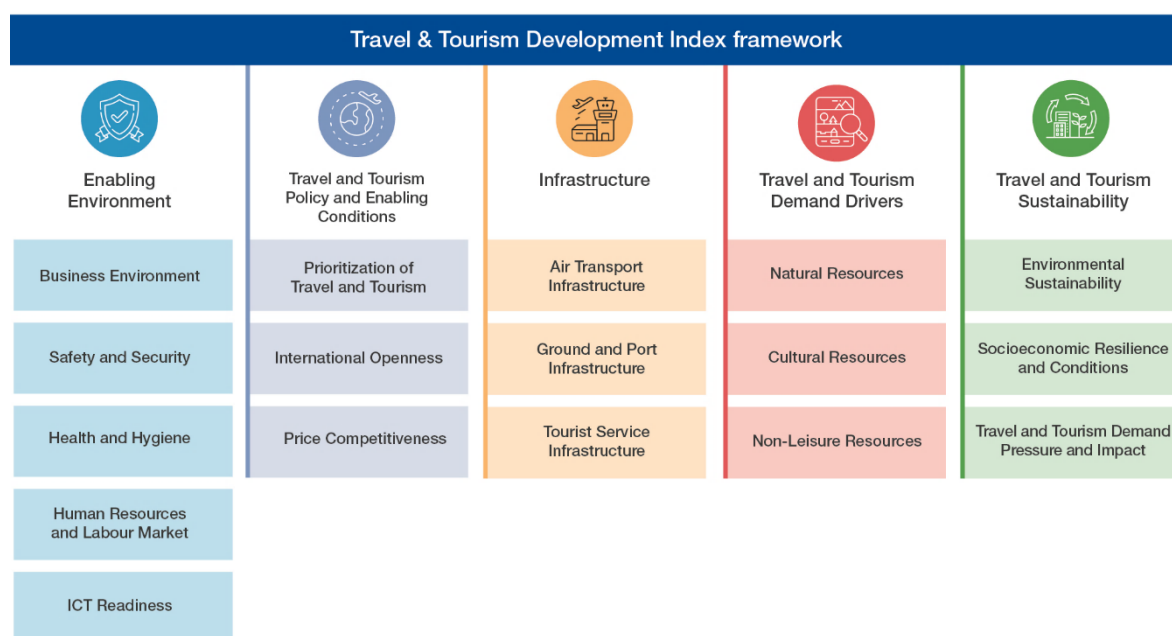
D. Motory dopytu po cestovnom ruchu (tri piliere):

- Prírodné zdroje;
- Kultúrne zdroje;
- Nerekreačné zdroje.

E. Udržateľnosť cestovného ruchu (tri piliere):

- Environmentálna udržateľnosť;
- Sociálno-ekonomická odolnosť a podmienky;
- Tlak a vplyv na dopyt po cestovnom ruchu. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

Obrázok č. 3 – Štruktúra Indexu rozvoja cestovného ruchu 2021



Zdroj: Svetové ekonomické fórum (2022)

Subindex Podporné prostredie obsahuje všeobecné podmienky potrebné na podnikanie v krajine a zahŕňa päť pilierov:

1. **Pilier Podnikateľské prostredie** (9 indikátorov) – zachytáva, do akej miery je politické prostredie krajiny priaznivé pre podniky. Výskum zistil významné prepojenie medzi hospodárskym rastom a aspektmi, ako napríklad, ako dobre sú chránené vlastnícke práva a efektívnosť právneho rámca. Pri určovaní hospodárskeho rozvoja, produktivity a celkových investičných rozhodnutí zohrávajú rozhodujúcu úlohu aj stabilita politiky, úroveň regulačnej záťaže a

korupcia. Tieto faktory sú dôležité pre všetky sektory vrátane cestovného ruchu. Okrem toho je zvažovaný aj prístup k financovaniu pre malé a stredné podniky (MSP), čo je mimoriadne dôležitá otázka pre rozvoj cestovného ruchu, pretože väčšina prevádzkovateľov sú MSP.

2. **Pilier Bezpečnosť a ochrana** (6 indikátorov) – bezpečnosť a ochrana sú kľúčovými faktormi pri rozhodovaní o úspechu odvetvia cestovného ruchu v krajine. Tento pilier meria, do akej miery krajina vystavuje miestnych občanov, turistov a podniky bezpečnostným rizikám. Okrem vytvárania prekážok pre investície do cestovného ruchu, krajiny s vysokým výskytom trestnej činnosti alebo násilia pravdepodobne odradia návštevníkov, čím sa cestovný ruch na týchto miestach stane menej atraktívnym. V tejto súvislosti sa berú do úvahy náklady a výskyt bežného zločinu a násilia, spoľahlivosť polície, terorizmus a ozbrojené konflikty.
3. **Pilier Zdravie a hygiena** (6 indikátorov) – meria infraštruktúru zdravotnej starostlivosti, dostupnosť a zdravotnú bezpečnosť. COVID-19 zdôraznil možný vplyv prenosných chorôb na cestovný ruch a predovšetkým ukázal, aká dôležitá je zdravotná starostlivosť v krajine, pokiaľ ide o zmiernenie vplyvu pandémie, zabezpečenie bezpečných podmienok pri cestovaní a dostupnosti a odolnosti pracovnej sily. Vo všeobecnosti, ak turisti alebo zamestnanci v sektore ochorejú, zdravotníctvo krajiny musí byť schopné zabezpečiť, aby sa o nich riadne staralo, merané dostupnosťou lekárov, nemocničných lôžok a všeobecných zdravotníckych služieb a prístupom k nim. Okrem toho je prístup k bezpečnej pitnej vode a hygienickým prostriedkom dôležitý pre pohodlie a zdravie cestujúcich aj miestnych obyvateľov. Z dôvodu vyvíjajúcich sa podmienok COVID-19 tento pilier nesleduje samotnú pandémiu.
4. **Pilier Ľudské zdroje a trh práce** (9 indikátorov) – meria dostupnosť kvalitných zamestnancov a dynamiku, efektívnosť a produktivitu trhu práce. Kvalitné ľudské zdroje v hospodárstve zabezpečujú, aby toto odvetvie malo prístup k spolupracovníkom, ktorých potrebuje. Čo sa týka kvalitnej pracovnej sily, znamená to, že sa merajú roky školskej dochádzky, miera dosiahnutia vzdelania, schopnosť vzdelávacieho systému uspokojovať ekonomické potreby a účasť súkromného sektora na modernizácii ľudských zdrojov. Pokiaľ ide o trh práce, sleduje sa flexibilita, účinnosť a otvorenosť trhov práce, ako aj produktivita práce v pohostinstve, reštauráciách a doprave.

5. **Pilier Pripravenosť na IKT** (8 indikátorov) – meria rozvoj a využívanie infraštruktúry IKT a digitálnych služieb. Online služby a digitálne platformy majú stále väčší význam pre obchodné činnosti v oblasti cestovného ruchu. Takéto služby a platformy sa využívajú na všetko od plánovania itinerárov po rezerváciu cestovných služieb a ubytovania. Okrem toho sa IKT stali pre podniky rozhodujúcim faktorom pri prístupe na nové trhy a marketingu na nich, zlepšovaní efektívnosti a získavaní prehľadu o potrebách spotrebiteľov. Zložky tohto piliera merajú nielen existenciu modernej fyzickej infraštruktúry (napr. pokrytie mobilných sietí a dodávky elektrickej energie), ale aj mieru, v akej sa digitálne platformy využívajú na služby cestovného ruchu a získavajú prehľad o potrebách spotrebiteľov. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

Subindex Politika a podmienky v oblasti cestovného ruchu zachytáva konkrétne politiky alebo strategické aspekty, ktoré priamo ovplyvňujú odvetvie cestovného ruchu, a zahŕňa tieto tri piliere:

1. **Pilier Stanovenie priorít v oblasti cestovného ruchu** (5 indikátorov) – meria, do akej miery vláda a investori aktívne podporujú a investujú do rozvoja sektora cestovného ruchu. Rozsah, v akom vláda uprednostňuje odvetvie cestovného ruchu, má významný vplyv na jeho rozvoj. Objasnením, že toto odvetvie je hlavným záujmom, môže vláda nasmerovať finančné prostriedky na základné rozvojové projekty a koordinovať aktérov a zdroje potrebné na rozvoj tohto odvetvia. Vláda môže tiež zohrávať dôležitú úlohu pri priamom prilákaní turistov prostredníctvom národných marketingových kampaní. Tento pilier zahŕňa ukazovatele vládnych výdavkov, budovanie značky krajiny, a úplnosť a včasnosť poskytovania údajov o cestovnom ruchu medzinárodným organizáciám, pretože naznačujú význam, ktorý krajina pripisuje tomuto odvetviu. Okrem toho sa berú do úvahy celkové kapitálové investície do cestovného ruchu, pretože merajú mieru, do akej sú verejné a súkromné subjekty ochotné investovať zdroje do cestovného ruchu v porovnaní s inými odvetviami ekonomiky.
2. **Pilier Medzinárodná otvorenosť** (4 indikátory) – meria otvorenosť krajiny pre návštevníkov a poskytovanie cestovných služieb. Rozvoj odvetvia cestovného ruchu na medzinárodnej úrovni si vyžaduje určitý stupeň otvorenosti a zjednodušenia cestovania. Reštriktívne politiky, ako sú náročné vízové požiadavky, znižujú ochotu turistov navštíviť krajinu. Komponenty merané v

tomto pilieri zahŕňajú: počet bilaterálnych dohôd o leteckých službách, ktoré vláda uzatvorila, a ktoré ovplyvňujú dostupnosť leteckých spojení s krajinou; a počet platných regionálnych obchodných dohôd, ktoré naznačujú, do akej miery je možné poskytovať služby cestovného ruchu svetovej úrovne. Finančná otvorenosť sa takisto meria, keďže voľný tok kapitálu je dôležitý pre cezhraničný obchod a investície do služieb v oblasti cestovného ruchu.

3. **Pilier Cenová konkurencieschopnosť** (5 indikátorov) – meria, aké nákladné je cestovať alebo investovať v krajine. Nižšie náklady spojené s cestovaním v krajine zvyšujú jej príťažlivosť pre mnohých cestujúcich, ako aj zvyšujú príťažlivosť tohto odvetvia pre investorov. Medzi aspekty cenovej konkurencieschopnosti zohľadnené v tomto pilieri patria: poplatky za letenky a letiskové poplatky; relatívne náklady na hotelové služby a krátkodobý prenájom; životné náklady predstavované paritou kúpnej sily; a náklady na palivo, ktoré priamo ovplyvňujú cestovné náklady. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

Subindex Infraštruktúra zachytáva dostupnosť a kvalitu fyzickej infraštruktúry v každej ekonomike a obsahuje tri piliere:

1. **Pilier Infraštruktúra leteckej dopravy** (4 indikátory) – letecké spojenie je nevyhnutné pre ľahký prístup cestujúcich do krajín a z krajín, ako aj pre pohyb v rámci mnohých krajín. V tomto pilieri je meraná medzinárodná a domáca kapacita a kvalita leteckých tratí pomocou ukazovateľov, ako sú dostupné kilometre sedadiel, počet prevádzkujúcich leteckých spoločností, a efektívnosť leteckých dopravných služieb. Meria sa aj miera integrácie letísk krajiny do globálnej siete leteckej dopravy.
2. **Pilier Pozemná a prístavná infraštruktúra** (7 indikátorov) – meria dostupnosť efektívnej a dostupnej pozemnej a prístavnej dopravy do business centier a turistických atrakcií. Dostatočne rozsiahle cestné a železničné siete označené hustotou ciest a železníc, ako aj cestná, železničná a prístavná infraštruktúra, ktorá spĺňa medzinárodné normy pohodlia, bezpečnosti a efektívnosti dopravy, sú nevyhnutné na to, aby sa realizovali činnosti v cestovnom ruchu. Tento pilier meria aj efektívnosť a prístup k službám verejnej dopravy, ako sú podzemné železničné systémy a taxíky, pretože ich pravidelne používajú návštevníci a zamestnanci v cestovnom ruchu, najmä v mestských lokalitách.

3. **Pilier Infraštruktúra turistických služieb (5 indikátorov)** – meria dostupnosť a konkurencieschopné poskytovanie kľúčových služieb cestovného ruchu, ako je ubytovanie a prenájom áut. Dostupnosť dostatočného počtu ubytovacích zariadení, letísk a voľnočasových zariadení môže pre krajinu predstavovať značnú výhodu. Úroveň infraštruktúry služieb cestovného ruchu sa meria počtom hotelových izieb a krátkodobých prenájomných jednotiek, ktoré sú doplnené rozsahom prístupu k službám, ako prenájom automobilov a bankomaty. Konkurencia medzi poskytovateľmi služieb cestovného ruchu sa tiež zohľadňuje, pretože zohráva dôležitú úlohu pri tvorbe cien a kvalite služieb. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

Subindex Motory dopytu po cestovnom ruchu sa týka dôvodov na vycestovanie do destinácií a zahŕňa tri piliere:

1. **Pilier Prírodné zdroje (5 indikátorov)** – meria dostupný prírodný kapitál, ako aj rozvoj outdoorového cestovného ruchu. Prírodný kapitál sa definuje z hľadiska zvláštností krajiny, národných parkov a bohatstva fauny. Krajiny s prírodným bohatstvom môžu byť v lepšom postavení na prilákanie turistov. V tomto pilieri je zahrnutých niekoľko opatrení týkajúcich sa prítlačivosti, vrátane počtu prírodných miest zapísaných do svetového dedičstva UNESCO, bohatstva fauny a biodiverzity v krajine, a rozsahu chránených oblastí, čo naznačuje rozsah národných parkov a prírodných rezervácií. Digitálny dopyt po prírode a relevantných činnostiach sa tiež meria ako ilustrácia toho, ako dobre známe a efektívne sa uvádzajú na trh prírodné aktíva krajiny.
2. **Pilier Kultúrne zdroje (6 indikátorov)** – meria dostupnosť kultúrnych zdrojov, ako sú archeologické lokality a zábavné zariadenia. Tento pilier do určitej miery zachytáva, ako sa chránia, rozvíjajú a podporujú kultúrne zdroje. Sem patrí počet kultúrnych lokalít svetového dedičstva UNESCO, počet veľkých štadiónov, ktoré môžu usporiadať významné športové alebo zábavné podujatia, a miera digitálneho dopytu po kultúrnych pamiatkach a zábave v krajine. Zahrnutý je aj počet kreatívnych miest UNESCO, ktoré predstavujú úsilie o ochranu a rozvoj kultúrnych a kreatívnych činností a priemyslu v mestských centrách.
3. **Pilier Nerekreačné zdroje (4 indikátory)** – meria rozsah a atraktivnosť faktorov, ktoré poháňajú služobné cesty a iné nerekreačné cesty, ktoré predstavujú významný podiel na príjmoch a zisku z cestovného ruchu. Zahŕňa sa prítomnosť

veľkých nadnárodných spoločností a miest, ktoré sú vysoko integrované do globálneho hospodárstva ako zástupcovia pre obchodné cesty. Počet a kvalita univerzít v krajine pritom zohrávajú dôležitú úlohu pri lákaní akademických ciest. Nakoniec, online vyhľadávania týkajúce sa obchodných, akademických a lekárskejších ciest sa tiež hodnotí tak, že naznačuje globálny záujem o nerekrečné zdroje v krajine. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

Subindex Udržateľnosť cestovného ruchu obsahuje súčasné alebo potenciálne výzvy a riziká udržateľnosti v oblasti cestovného ruchu a zahŕňa tri piliere:

1. **Pilier Environmentálna udržateľnosť** (15 indikátorov) – meria všeobecnú udržateľnosť prírodného prostredia hospodárstva, ochranu jeho prírodných zdrojov, a zraniteľnosť a pripravenosť na zmenu klímy. Dôležitosť prírodného prostredia pri poskytovaní atraktívneho miesta pre cestovný ruch sa nedá preceňovať, takže politiky a faktory zvyšujúce environmentálnu udržateľnosť sú dôležitým aspektom zabezpečenia budúcej atraktívnosti krajiny ako miesta určenia. Stres vody, znečistenie mora a ovzdušia, strata lesného povrchu a stupeň rizika vyhynutia pre druhy poskytujú prehľad o stave životného prostredia krajiny. Okrem toho ochrana životného prostredia a národných parkov verejným a súkromným sektorom a ratifikácia medzinárodných zmlúv o životnom prostredí naznačujú, do akej miery si vláda a súkromný sektor zachovávajú prírodné aktíva, ktoré generuje prírodný cestovný ruch. Na záver, meradlá týkajúce sa emisií skleníkových plynov, využívania obnoviteľných zdrojov energie, investícií do ekologickej infraštruktúry a vystavenia sa eventualitám týkajúcich sa počasia, sú dôležité pre pochopenie toho, do akej miery je krajina vystavená, pripravená a ochotná riešiť zmenu klímy, ktorá je sama osebe jednou z najväčších dlhodobých hrozieb, ktorým odvetvie cestovného ruchu čelí.
2. **Pilier Sociálno-ekonomická odolnosť a podmienky** (7 indikátorov) - zachytáva sociálno-ekonomický blahobyt a odolnosť ekonomiky. Rodová rovnosť, začlenenie rozmanitej pracovnej sily, väčšie práva pracovníkov a zníženie počtu mladých dospelých, ktorí neštudujú alebo nie sú zamestnaní, sú dôležité pre zvýšenie produktivity zamestnancov a vytvorenie väčšej a kvalitnejšej pracovnej sily. Je to obzvlášť dôležité pre odvetvie cestovného ruchu, pretože často zamestnáva nadpriemerný počet žien, príslušníkov menšín a mladých ľudí. Investície do služieb sociálnej ochrany, ako je podpora detí a

materstva, nezamestnanosť a invalidné dávky, a ich väčšie pokrytie sú tiež kľúčom k tomu, aby bol trh práce odolnejší voči hospodárskemu poklesu a iným šokom. Okrem toho v kombinácii s prístupom k základným zdrojom meraným mierou chudoby zohrávajú všetky uvedené faktory úlohu v širšej sociálnej a hospodárskej stabilite, ktorá ovplyvňuje investície do cestovného ruchu.

- 3. Pilier Tlak a vplyv na dopyt po cestovnom ruchu (7 indikátorov)** – meria faktory, ktoré môžu naznačovať existenciu alebo riziko súvisiace s preplnenosťou a volatilitou dopytu, ako aj kvalitu a vplyv cestovného ruchu. Cestovný ruch nefunguje vo vákuu a neriadený rozvoj cestovného ruchu môže viesť k tomu, že destinácie budú fungovať nad svoju kapacitu, čo povedie k preplneniu, poškodeniu prírodných a kultúrnych zdrojov, napätiu infraštruktúry, zvýšeniu cien nehnuteľností na bývanie a celkovo k zníženiu životného štandardu miestnych obyvateľov. Ak sa takéto otázky nevyriešia, môžu viesť k nepriaznivému vplyvu obyvateľov na cestovný ruch, zníženej spokojnosti návštevníkov a nižšej celkovej prítlačivosti destinácií. Merané aspekty zahŕňajú dĺžku pobytu návštevníkov, sezónnosť cestovného ruchu, zástupcov rozptýlenia cestovného ruchu a prerozdelenie ekonomických výhod v oblasti cestovného ruchu miestnym komunitám. Všetky tieto faktory môžu pomôcť zmierniť tieto problémy znížením tlaku na cieľovú kapacitu, vytvorením rezidentského vstupu, podporou väčšieho počtu možností cestovania a trhov a obohatením skúseností cestujúcich. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

Uvedených 17 pilierov pozostáva zo 112 ukazovateľov, ktoré sa vypočítajú na základe údajov získaných z prieskumu výkonných stanovísk (ďalej len „prieskum“), ako aj kvantitatívnych údajov z iných zdrojov. Údaje prieskumu sú odvodené z odpovedí na prieskum výkonných stanovísk Svetového hospodárskeho fóra a ich hodnota sa pohybuje od 1 (najhoršia) do 7 (najlepšia). (Svetové ekonomické fórum, 2022)

TTDI pokrýva 117 krajín. V štvrtej kapitole tejto práce hodnotíme hodnoty 4 krajín, ktoré patria do politického zoskupenia V4 – Slovenská republika, Česká republika, Maďarsko a Poľsko. Väčšina údajov pre TTDI sú štatistické údaje od medzinárodných organizácií, pričom zvyšok vychádza z údajov každoročného prieskumu výkonných stanovísk Svetového ekonomického fóra, ktorý sa používa na meranie pojmov kvalitatívnej povahy, alebo pre ktoré nie sú k dispozícii medzinárodne porovnateľné štatistiky za dostatočný počet krajín. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

TTDI sa vypočíta ako aritmetický priemer 17 aritmetických priemerov komponentov pilierov. Údaje pre týchto päť podindexov sa však používajú len na účely kategorizácie a prezentácie. Každý z pilierov sa vypočíta ako nevážený priemer jednotlivých premenných komponentov. Avšak pilier Ľudských zdrojov a trhu práce je neváženým priemerom jeho dvoch podpilierov: Kvalifikácia pracovnej sily a Pracovný trh. Podobne pilier Environmentálnej udržateľnosti je neváženým priemerom jeho troch podpilierov: Manažment a vystavenie sa klimatickým zmenám, Znečistenie a environmentálne podmienky a Ochrana prírody. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

Tvrde ukazovatele údajov použité v nástroji TTDI sú normalizované na stupnicu 1 až 7 s cieľom zosúladiť ich s výsledkami prieskumu výkonných stanovísk. Štandardný vzorec na konverziu každého indikátora tvrdých údajov na stupnicu 1 až 7 je:

$$6 \times \left(\frac{\text{skóre krajiny} - \text{minimálna vzorka}}{\text{maximálna vzorka} - \text{minimálna vzorka}} \right) + 1$$

Minimálna a maximálna vzorka sú najnižšími a najvyššími bodmi celkovej vzorky. V prípade ukazovateľov tvrdých údajov, pre ktoré vyššia hodnota naznačuje horší výsledok (napr. úroveň cien paliva), sa spoliehame na vzorec normalizácie, ktorý okrem konverzie série na stupnicu 1 až 7 ju obráti tak, že 1 a 7 stále zodpovedajú najhoršiemu a najlepšiemu:

$$- 6 \times \left(\frac{\text{skóre krajiny} - \text{minimálna vzorka}}{\text{maximálna vzorka} - \text{minimálna vzorka}} \right) + 7$$

V mnohých prípadoch sa však údaje použité pre minimum a maximum vzorky upravujú s cieľom zohľadniť nedostatky, ako sú odchýlky. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

Aby sa mohli ukazovatele vybrať pre TTDI, musia spĺňať tieto kritériá:

- relevantnosť – ukazovateľ musí byť prijateľnou metrikou pre koncepciu, ktorá je TTDI zastrešená;
- národné pokrytie – údaje o ukazovateľoch musia byť k dispozícii pre väčšinu ekonomík, na ktoré sa TTDI vzťahuje;
- porovnateľnosť – údaje o ukazovateľoch musia byť porovnateľné medzi rôznymi zahrnutými ekonomikami a v rámci ich časových radov;
- frekvencia aktualizácie – ukazovateľ sa musí v blízkej budúcnosti pravidelne aktualizovať;

- kvalita a objektivnosť zdrojov – ukazovateľ musí pochádzať zo spoľahlivého a objektívneho zdroja, medzi ktoré sú zahrnuté medzinárodné organizácie, ako je Svetová banka a Svetová organizácia cestovného ruchu. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

Na to, aby bolo hospodárstvo súčasťou TTDI, musí byť zahrnuté do posledného prieskumu výkonných stanovísk, keďže tento prieskum predstavuje veľký podiel ukazovateľov. Na ekonomiky, ktoré majú chýbajúce údaje o 10% alebo viac celkových ukazovateľov alebo o 20 – 33% ukazovateľov v rámci konkrétneho piliera (podiel závisí od piliera), sa tento index nevzťahuje. (Svetové ekonomické fórum, 2022)

V štvrtej kapitole analyzujeme a komparujeme výsledky krajín v TTDI, a na záver vytvárame korelačné matice, prostredníctvom ktorých lepšie porozumieme spoločným aspektom ukazovateľov vo vybraných krajinách. Výpočty korelácií sme realizovali prostredníctvom programu Microsoft Excel.

Korelačná matica je tabuľka, ktorá zobrazuje korelačné koeficienty medzi súborom premenných. Každá premenná sa porovnáva so všetkými ostatnými premennými, výsledkom čoho je štvorcová matica, v ktorej sú diagonálne hodnoty vždy 1,0 (keďže premenná sa s ňou vždy dokonale zhoduje), a hodnoty mimo nej predstavujú koreláciu medzi párami premenných. (Szabo a kol., 2020)

Szabo a kol. (2020) uvádzajú, že korelačný koeficient (teda hodnota medzi -1 a +1) nám uvádza, ako silne sú dve premenné navzájom prepojené. Čím je výsledné číslo bližšie k +1, tým je korelácia medzi získanými dátami silnejšia a ide o pozitívnu koreláciu. Ak je korelácia bližšia k -1, teda záporná, korelácia slabne. Vzorec na koreláciu je nasledovný:

$$Correl(x, y) = \frac{\sum(x - \bar{x})(y - \bar{y})}{\sqrt{\sum(x - \bar{x})^2 \sum(y - \bar{y})^2}}$$

Korelácia sa okrem rozdelenia na pozitívnu a negatívnu odlišuje tiež podľa hodnoty korelačného koeficientu. Členenie pozitívnej korelácie je nasledovné:

- 0 – 0,1 Triviálna korelácia
- 0,1 – 0,3 Malá korelácia
- 0,3 – 0,5 Stredná korelácia
- 0,5 – 0,7 Veľká korelácia
- 0,7 – 0,9 Veľmi veľká korelácia

- 0,9 – 1,0 Takmer dokonalá korelácia (Szabo a kol., 2020).

Autori Budíková a kol. uvádzajú, že na určenie závislosti medzi dvoma náhodnými veličinami X , Y sa používa často poradová korelácia, ktorá spočíva v nahradení realizácií náhodných veličín poradovými číslami, tj. pôvodné hodnoty x_i a y_i , pre $i = 1, 2, \dots, n$, nahradzujeme ich poradovými číslami R_i a Q_i . Ide o neparametrickú metódu popisujúcu monotónnu závislosť, nielen lineárnu, ale obecnú rastúcu alebo klesajúcu. Neparametrickou charakteristikou závislosti náhodných veličín X , Y je Spearmanov koeficient poradovej korelácie daný vzťahom:

$$r_s = 1 - \frac{6}{n(n^2 - 1)} \sum_{i=1}^n (R_i - Q_i)^2$$

Spearmanov koeficient poradovej korelácie je totožný s výberovým koeficientom korelácie aplikovaným na poradie zložiek náhodného výberu. Nadobúda obdobne hodnoty z intervalu $(-1; 1)$. Hodnoty blízke 0 ukazujú na slabšiu poradovú závislosť premenných, hodnoty blízke 1 či -1 na tesnejšiu poradovú závislosť. (Budíková a kol., 2005)

Na záver, v kapitole Diskusia, na základe výsledkov krajín v TTDI 2021 navrhujeme realizovateľné opatrenia na zlepšenie konkurencieschopnosti Slovenska v oblasti cestovného ruchu.

4 Výsledky práce

V tejto časti práce sa zameriavame na identifikáciu stavu konkurencieschopnosti krajín V4 (Českej republiky, Slovenskej Republiky, Poľska a Maďarska) v oblasti cestovného ruchu v jednotlivých podindexoch TTDI a zároveň výsledky jednotlivých krajín navzájom porovnávame. Vytvárame korelačné matice, prostredníctvom ktorých lepšie porozumieme spoločným aspektom ukazovateľov vo vybraných krajinách.

4.1 Index rozvoja cestovného ruchu 2021

Keď Svetové hospodárske fórum uverejnilo Správu o konkurencieschopnosti cestovného ruchu (TTCR) za rok 2019, rast v sektore cestovného ruchu dosiahol nové rekordy. O dva roky neskôr vyzerá odvetvie cestovného ruchu úplne inak. Pandémia COVID-19 je najhoršou krízou, akú globálne odvetvie cestovného ruchu zažilo v modernej dobe. Našťastie analýza ukazuje, že oživenie tohto odvetvia sa začalo, hoci nie rovnakým tempom na celom svete alebo v tých istých trhových segmentoch. K zložitosti tohto nerovnomerného oživenia prispievajú aj nové faktory, ako napríklad vojna na Ukrajine. Toto odvetvie a účastníci cestovného ruchu sa však zmenili. Cestujúci sú čoraz náročnejší na zdravotné a hygienické podmienky v potenciálnych destináciách, a zároveň sú opatrnejší, pokiaľ ide o prekážky vo forme vládnych politík, zatvárania hraníc a narušovania cestovania. Okrem toho zastavenie aktivít cestovného ruchu umožnilo niektorým cestujúcim zväziť vplyv ich rozhodnutí na klímu a životné prostredie. Vlády a podniky v oblasti cestovného ruchu museli prehodnotiť, kam investujú, ako zmierňujú riziko a zvyšujú volatilitu dopytu a ako reagujú na meniace sa očakávania svojich klientov. Svetové hospodárske fórum v snahe podporiť toto odvetvie prepracovalo Index konkurencieschopnosti cestovného ruchu (TTCI) a vytvorilo Index rozvoja cestovného ruchu (TTDI), ktorý berie do úvahy aj otázky udržateľnosti a odolnosti rastu v oblasti cestovného ruchu, ako aj úlohu odvetvia v širšom hospodárskom a sociálnom rozvoji.

V máji v roku 2022 Svetové hospodárske fórum uverejnilo Správu o rozvoji cestovného ruchu (TTDR) za rok 2021. Výsledky naznačujú relatívnu stagnáciu v raste cestovného ruchu práve kvôli zložitej situácii, ktorá vo svete nastala. TTDI vyhodnocuje výsledky 5 regiónov (Európa a Eurázia, Ázia a Tichomorje, Amerika, Blízky východ a Severná Afrika, a Subsaharská Afrika), 15 podregiónov a jednotlivo za každú zo 117 krajín, ktoré sú zahrnuté v Indexe rozvoja cestovného ruchu. Priemerné skóre TTDI medzi

rokmi 2019 a 2021 sa zvýšilo iba o 0,1%, zatiaľ čo iba 39 zo 117 krajín (33,3%) zahrnutých do indexu sa zlepšilo o viac ako 1%. Najlepší výsledok spomedzi všetkých hospodárstiev dosiahlo Japonsko, za ktorým nasledovali Spojené štáty, Španielsko, Francúzsko, Nemecko, Švajčiarsko, Austrália, Spojené kráľovstvo, Singapur a Taliansko. K najväčšiemu zlepšeniu v rámci celkového indexu došlo vo Vietname, ktorý sa oproti roku 2019 zlepšil o 4,7% a z 60. miesta sa dostal na 52. priečku. Najväčšie zlepšenie v rámci poradia dosiahla Indonézia (+3,4%, posun zo 44. miesta na 32. miesto) a Saudská Arábia (+2,3%, posun z 43. miesta na 33. miesto). Najvýraznejší pokles bol zaznamenaný v Malajzii (-3%, posun z 29. miesta na 38. miesto), Indii (-2,6%, posun z 46. miesta na 54. miesto) a Mongolsku (-2,1%, posun zo 76. miesta na 84. miesto).

Čo sa týka výsledkov v rámci regiónov, dominantné postavenie majú regióny *Európa a Eurázia* (9% nad priemerom TTDI) a *Ázia a Tichomorje* (4,9% nad priemerom TTDI). Na druhej strane región *Subsaharskej Afriky* zaznamenal najväčšie zlepšenie výkonnosti (+1,1%), ale je potrebné urobiť oveľa viac, aby hospodárstva v regióne dobehli globálny priemer, pretože sú -18,4% pod priemerom TTDI. Regióny *Amerika a Blízky východ a Severná Afrika (MENA)* tiež nedosahujú globálny priemer (-3,1% a -2,8% pod priemerom TTDI). Región *Amerika* však mierne vzrástol (+0,6%), zatiaľ čo *MENA* zostala relatívne stabilná, keďže jej zlepšenie (+0,1%) bolo v súlade s celkovým celosvetovým výkonom.

Región *Európa a Eurázia* zostáva najvýkonnejším regiónom TTDI, prevyšujúc celosvetový priemer vo väčšine pilierov a patrí medzi najlepšie postavené regióny na rast v nasledujúcich rokoch. Z 43 regionálnych hospodárstiev zahrnutých do indexu sa od roku 2019 zvýšilo skóre 32 hospodárstvom nad celosvetový priemer a 18 krajinám sa skóre zlepšilo. Ako globálne hospodárske a kultúrne centrum sa región chváli jedným z najvyšších výsledkov v oblasti kultúrnych a nerekrutných zdrojov, ku ktorým priemerne prispieva vysoký stupeň medzinárodnej otvorenosti a kvalitnej infraštruktúry. Fungovanie v regióne uľahčuje aj vedúca infraštruktúra IKT a zdravotnej starostlivosti, priaznivé obchodné, bezpečnostné, ľudské zdroje a pracovné trhy a sociálno-ekonomické podmienky. Výhody v mnohých z týchto kategórií sa sústreďujú najmä v ekonomicky rozvinutejších subregiónoch západnej, južnej a severnej Európy. Okrem toho je medzinárodná otvorenosť regiónu založená na členoch Európskej únie a Schengenského priestoru. Krajiny v podregiónoch Eurázie, Balkánu a východnej Európy majú tendenciu byť viac cenovo konkurencieschopné v porovnaní so západnými susedmi, zatiaľ čo juhoeurópske štáty, ktoré sú viac závislé od cestovného ruchu, sa vyznačujú svojou prioritizáciou cestovného ruchu, infraštruktúrou

cestovného ruchu a prírodnými zdrojmi. Celkovo sa európskym hospodárstvami darí lepšie ako väčšine z hľadiska environmentálnej udržateľnosti, ale často majú obmedzenejšie prírodné zdroje, čo vedie k niektorým nižším hodnotám pre pilier Tlak a vplyv na dopyt po cestovnom ruchu, ktorý zahŕňa znaky neudržateľného dopytu, ako je vysoká miera sezónnosti a kratšie pobyty pre návštevníkov.

4.2 Postavenie krajín V4 v Indexe rozvoja cestovného ruchu 2021

V tejto časti práce analyzujeme postavenie vybraných krajín v Indexe rozvoja cestovného ruchu 2021. Na komparáciu Slovenska s vybranými krajinami sme si vybrali krajiny patriace do Vyšehradskej štvorky z dôvodu ich geografickej a historickej blízkosti a tiež ekonomickej prepojenosti, keďže operujú na spoločných trhoch.

Ako je možné vidieť v tabuľke nižšie, spomedzi krajín V4 sa v rebríčku TTDI najlepšie umiestnila **Česká republika**, ktorá získala 26. miesto a z maximálneho počtu 7 bodov dosiahla skóre 4,5 bodov. Oproti roku 2019 sa umiestnila o 1 priečku lepšie a získala o 0,3% vyššie skóre. Rozdiel oproti priemeru TTDI mala pritom 13,3%. Za Českou republikou nasledovalo **Poľsko**, ktoré sa umiestnilo na 30. mieste s počtom bodov 4,4. Oproti roku 2019 sa umiestnilo o 3 priečky vyššie a dosiahlo o 0,8% vyššie skóre, pričom rozdiel oproti priemeru TTDI malo 10,6%. **Maďarsko** získalo 37. miesto, rovnako ako v roku 2019, a dosiahlo 4,3 bodov, čo je o 0,3% vyššie skóre oproti roku 2019. Rozdiel oproti priemeru TTDI malo pritom 8,7%. Spomedzi krajín V4 sa najhoršie umiestnila **Slovenská republika**, ktorá získala 56. priečku s počtom bodov 4,1. Oproti roku 2019 sa poradie tejto krajiny ako jedinej zhoršilo, a to o 3 miesta, no skóre dosiahla o 0,2% vyššie ako v roku 2019. Rozdiel oproti priemeru TTDI bol 2,9%.

Tabuľka č. 1 – Celkové postavenie jednotlivých krajín V4 v TTDI 2021

Poradie	Krajina	Skóre	Zmena oproti r. 2019		Rozdiel oproti priemeru TTDI
			Poradie	Skóre	
26.	Česká republika	4,5	+1	+ 0,3%	+ 13,3%
30.	Poľsko	4,4	+3	+ 0,8%	+ 10,6%
37.	Maďarsko	4,3	0	+ 0,3%	+ 8,7%
56.	Slovenská republika	4,1	-3	+ 0,2%	+ 2,9%

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Svetového ekonomického fóra (2022)

Podrobnejšie analyzujeme výsledky krajín V4 postupne v poradí, aké dosiahli v TTDI. Prvou krajinou bude preto Česká republika, ďalej zanalyzujeme výsledky Poľska, Maďarska a napokon výsledky Slovenskej republiky.

Česká republika získala 26. miesto a dosiahla skóre 4,5 bodov. Rozdiel oproti priemeru TTDI mala pritom 13,3%. Kľúčové ukazovatele Českej republiky sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka č. 2 – Kľúčové ukazovatele Českej republiky v TTDI 2021

Počet medzinárodných príjazdov	14 651 000 príjazdov
Príjmy z príjazdového cestovného ruchu (\$)	3 627,9 miliónov \$
Priamy prínos cestovného ruchu k HDP (\$)	4 081,7 miliónov \$
Podiel cestovného ruchu na HDP (%)	1,7 %
Zamestnanosť v cestovnom ruchu	206 000 pracovných miest
Podiel zamestnanosti v cestovnom ruchu (%)	4 %
Podiel domáceho cestovného ruchu (%)	55,9 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Svetového ekonomického fóra (2022)

Na obrázku č. 4 je znázornená výkonnosť Českej republiky v jednotlivých pilieroch. Medzi najlepšie hodnotené piliere patria:

1. *Zdravie a hygiena* s počtom bodov 6,4 a celkovým 3. umiestnením;
2. *Bezpečnosť a ochrana* s počtom bodov 6,2 a celkovým 13. umiestnením;
3. *Sociálno-ekonomická odolnosť a podmienky* s počtom bodov 5,8 a celkovým 9. umiestnením.

Naopak medzi najhoršie hodnotené piliere patria:

1. *Prírodné zdroje* s počtom bodov 2,0 a celkovým 83. umiestnením;
2. *Nerekreačné zdroje* s počtom bodov 2,5 a celkovým 56. umiestnením;
3. *Kultúrne zdroje* s počtom bodov 2,8 a celkovým 37. umiestnením.

Obrázok č. 4 – Výkonnosť Českej republiky v jednotlivých pilieroch TTDI



Zdroj: Svetové ekonomické fórum (2022)

Druhou najlepšie umiestnenou krajinou spomedzi krajín V4 je Poľsko. **Poľsko** sa umiestnilo na 30. mieste s počtom bodov 4,4. Rozdiel oproti priemeru TTDI malo 10,6%. Kľúčové ukazovatele Poľska sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka č. 3 – Kľúčové ukazovatele Poľska v TTDI 2021

Počet medzinárodných príjazdov	8 418 000 príjazdov
Príjmy z príjazdového cestovného ruchu (\$)	7 770 miliónov \$
Priamy prínos cestovného ruchu k HDP (\$)	5 034,8 miliónov \$
Podiel cestovného ruchu na HDP (%)	0,8 %
Zamestnanosť v cestovnom ruchu	306 000 pracovných miest
Podiel zamestnanosti v cestovnom ruchu (%)	1,9 %
Podiel domáceho cestovného ruchu (%)	26,9 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Svetového ekonomického fóra (2022)

Na obrázku č. 5 je znázornená výkonnosť Poľska v jednotlivých pilieroch. Medzi najlepšie hodnotené piliere patria:

1. *Pripravenosť na IKT* s počtom bodov 5,7 a celkovým 35. umiestnením;
2. *Bezpečnosť a ochrana* s počtom bodov 5,7 a celkovým 40. umiestnením;
3. *Zdravie a hygiena* s počtom bodov 5,5 a celkovým 39. umiestnením.

Medzi najhoršie hodnotené piliere naopak patria:

1. *Prírodné zdroje* s počtom bodov 2,8 a celkovým 48. umiestnením;
2. *Kultúrne zdroje* s počtom bodov 3,3 a celkovým 22. umiestnením;
3. *Podnikateľské prostredie* s počtom bodov 3,4 a celkovým 95. umiestnením.

Obrázok č. 5 – Výkonnosť Poľska v jednotlivých pilieroch TTDI



Zdroj: Svetové ekonomické fórum (2022)

Tretou krajinou spomedzi krajín V4 je Maďarsko. **Maďarsko** za svoje výkony získalo 37. miesto, dosiahlo 4,3 bodov a rozdiel oproti priemeru TTDI malo 8,7%. Kľúčové ukazovatele Maďarska sú uvedené v Tabuľke č. 4.

Tabuľka č. 4 – Kľúčové ukazovatele Maďarska v TTDI 2021

Počet medzinárodných príjazdov	7 418 000 príjazdov
Príjmy z príjazdového cestovného ruchu (\$)	3 204,6 miliónov \$
Priamy prínos cestovného ruchu k HDP (\$)	1 655,4 miliónov \$
Podiel cestovného ruchu na HDP (%)	1,1 %
Zamestnanosť v cestovnom ruchu	170 000 pracovných miest
Podiel zamestnanosti v cestovnom ruchu (%)	3,9 %
Podiel domáceho cestovného ruchu (%)	29,7 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Svetového ekonomického fóra (2022)

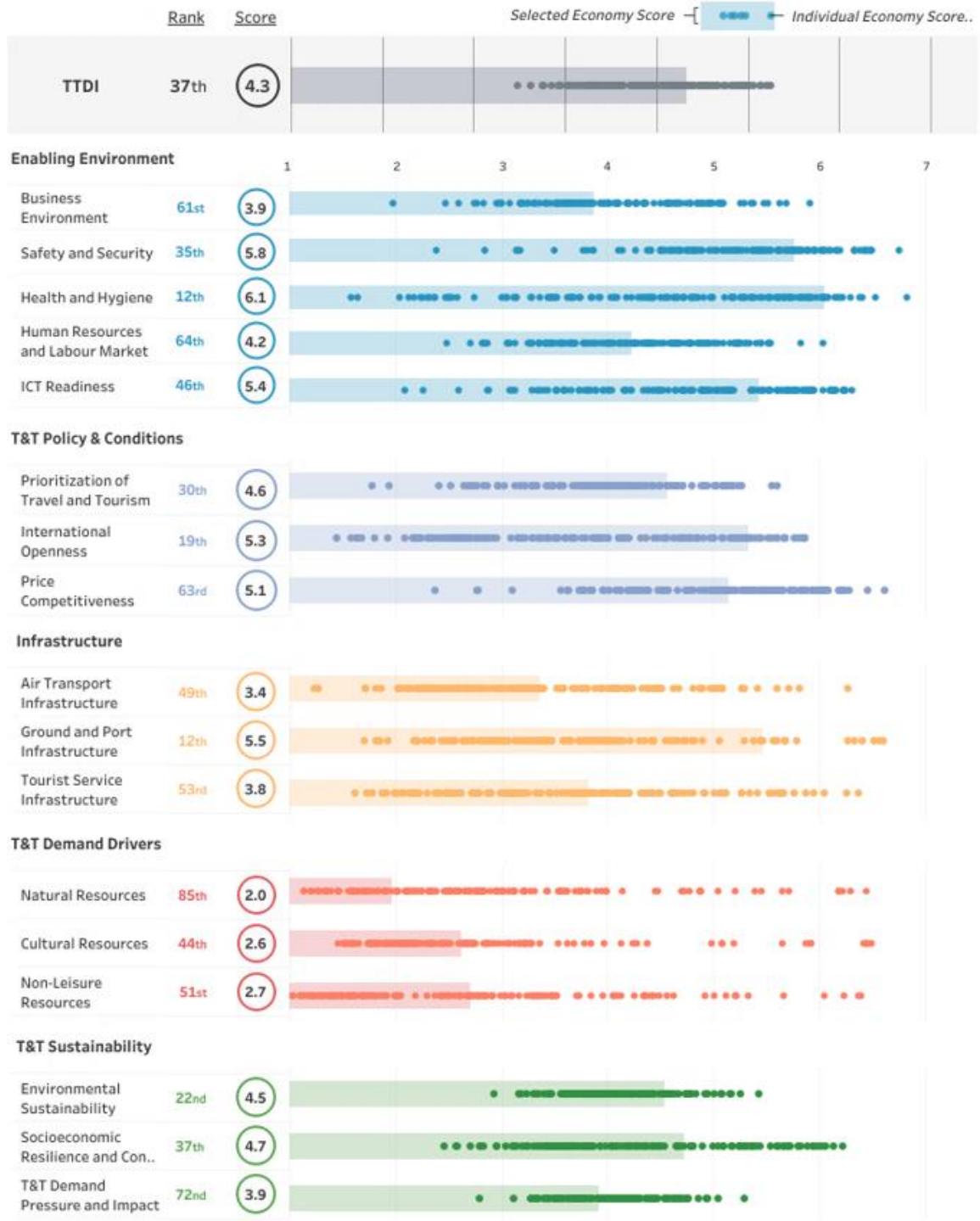
Na obrázku č. 6 je znázornená výkonnosť Maďarska v jednotlivých pilieroch. Medzi najlepšie hodnotené piliere patria:

1. *Zdravie a hygiena* s počtom bodov 6,1 a celkovým 12. umiestnením;
2. *Bezpečnosť a ochrana* s počtom bodov 5,8 a celkovým 35. umiestnením;
3. *Pozemná a prístavná infraštruktúra* s počtom bodov 5,5 a celkovým 12. umiestnením.

Naopak medzi najhoršie hodnotené piliere patria:

1. *Prírodné zdroje* s počtom bodov 2,0 a celkovým 85. umiestnením;
2. *Kultúrne zdroje* s počtom bodov 2,6 a celkovým 44. umiestnením;
3. *Nerekreačné zdroje* s počtom bodov 2,7 a celkovým 51. umiestnením.

Obrázok č. 6 – Výkonnosť Maďarska v jednotlivých pilieroch TTDI



Zdroj: Svetové ekonomické fórum (2022)

Poslednou krajinou spomedzi krajín V4 je Slovenská republika, pretože má z pohľadu vzdialenosti od ideálneho prvého miesta najslabšie umiestnenie. **Slovenská republika** získala 56. miesto s počtom bodov 4,1. Rozdiel oproti priemeru TTDI bol 2,9%. Kľúčové ukazovatele Slovenskej republiky sú uvedené v tabuľke nižšie.

Tabuľka č. 5 – Kľúčové ukazovatele Slovenskej republiky v TTDI 2021

Počet medzinárodných príjazdov	5 453 000 príjazdov
Príjmy z príjazdového cestovného ruchu (\$)	1 258,4 miliónov \$
Priamy prínos cestovného ruchu k HDP (\$)	1 295,4 miliónov \$
Podiel cestovného ruchu na HDP (%)	1,3 %
Zamestnanosť v cestovnom ruchu	66 000 pracovných miest
Podiel zamestnanosti v cestovnom ruchu (%)	2,6 %
Podiel domáceho cestovného ruchu (%)	59,3 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Svetového ekonomického fóra (2022)

Na obrázku č. 7 je znázornená výkonnosť Slovenskej republiky v jednotlivých pilieroch. Medzi najlepšie hodnotené piliere patria:

1. *Zdravie a hygiena* s počtom bodov 5,8 a celkovým 26. umiestnením;
2. *Bezpečnosť a ochrana* s počtom bodov 5,8 a celkovým 30. umiestnením;
3. *Pripravenosť na IKT* s počtom bodov 5,7 a celkovým 30. umiestnením.

Keďže hlavným cieľom diplomovej práce je navrhnúť opatrenia na zlepšenie konkurencieschopnosti Slovenskej republiky, je nevyhnutné zamerať sa na slabé stránky krajiny vplývajúce na rozvoj cestovného ruchu. Medzi najhoršie hodnotené piliere patria:

1. *Nerekreačné zdroje* s počtom bodov 2,0 a celkovým 65. umiestnením;
2. *Infraštruktúra leteckej dopravy* s počtom bodov 2,2 a celkovým 105. umiestnením;
3. *Prirodné zdroje* s počtom bodov 2,2 a celkovým 76. umiestnením.

Okrem spomínaných 3 pilierov je slabé skóre zaznamenané aj v pilieroch *Kultúrne zdroje* (2,2 bodov), *Tlak a vplyv na dopyt po cestovnom ruchu* (3,5 bodov), *Podnikateľské prostredie* (3,6 bodov) a *Infraštruktúra turistických služieb* (3,8 bodov).

Obrázok č. 7 – Výkonnosť Slovenskej republiky v jednotlivých pilieroch TTDI



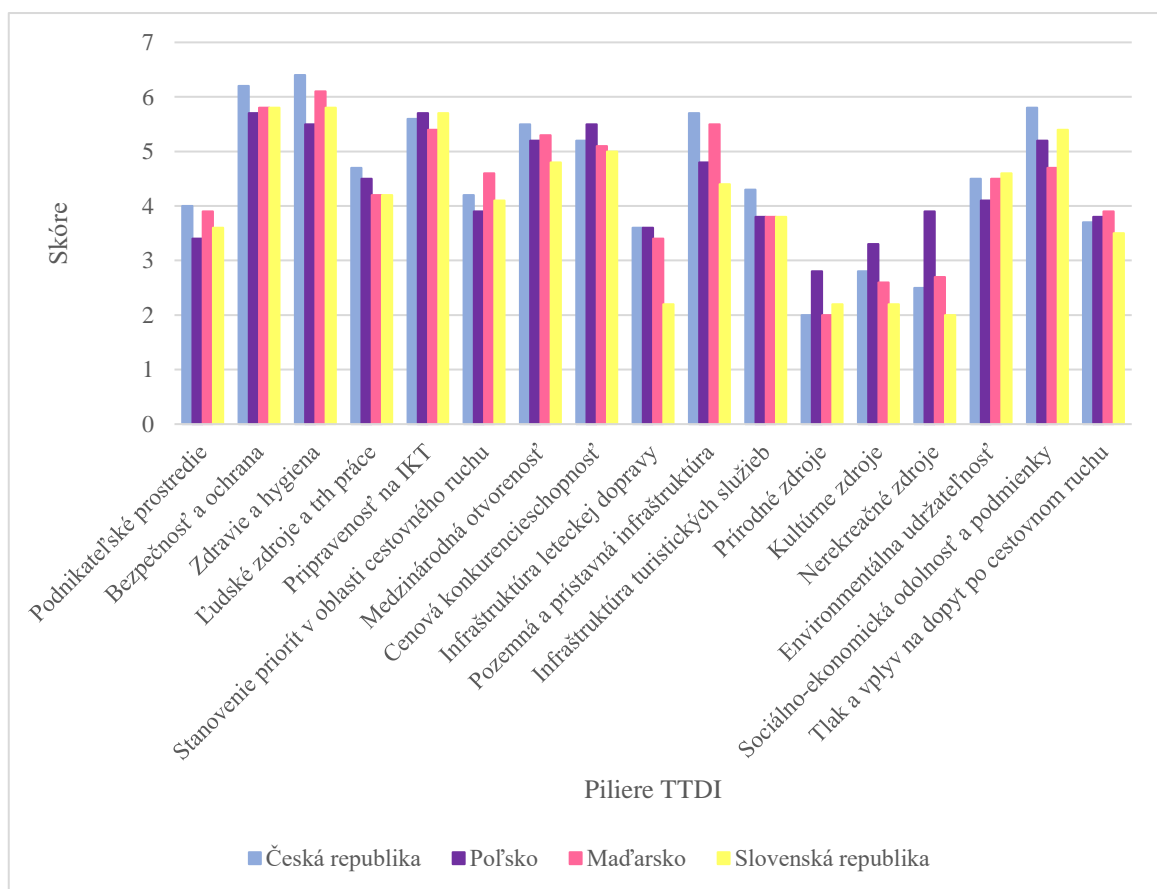
Zdroj: Svetové ekonomické fórum (2022)

4.3 Porovnanie krajín V4 v Indexe rozvoja cestovného ruchu 2021

Hodnotenie krajín Vyšehradskej štvorky je v TTDI vo všeobecnosti veľmi analogické, pretože krajiny si vždy boli blízke skrz zdieľané kultúrne a intelektuálne

hodnoty. Aj napriek tomu, že nepatria v oblasti cestovného ruchu medzi tie najkonkurencieschopnejšie krajiny na svete, s ich dosiahnutým skóre sa zaraďujú nad priemer globálnej úrovne. Na Grafe č. 1 je možné vidieť dosiahnuté skóre krajín V4 v jednotlivých pilieroch TTDI. Prvenstvo si až na pár pilierov udržiava Česká republika. Avšak v pilieroch patriacich pod podindex *Motory dopytu po cestovnom ruchu*, má suverénne najlepšie hodnotenie Poľsko, a to práve vďaka tomu, že disponuje najväčším počtom prírodných, kultúrnych ako aj nerekrečných zdrojov. Najhoršie skóre spomedzi krajín V4 dosahuje vo viacerých pilieroch Slovenská republika.

Graf č. 1 – Porovnanie výkonov krajín V4 v TTDI 2021



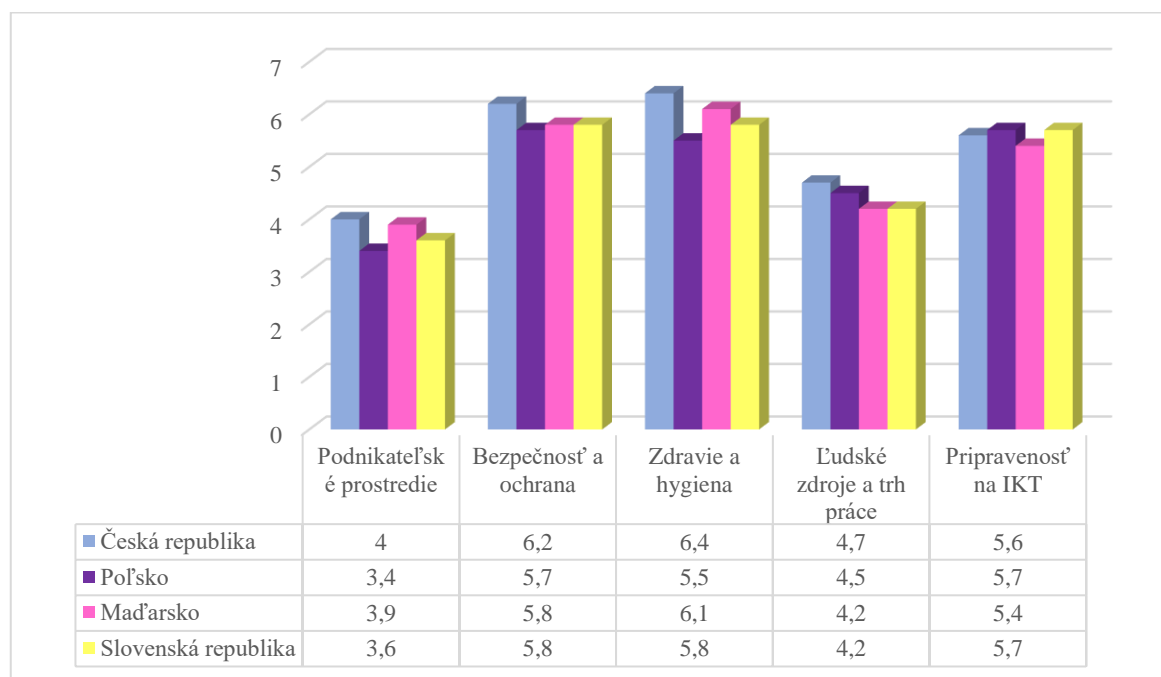
Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov zo Svetového ekonomického fóra (2022)

V nasledovných podkapitolách porovnáваме výsledky krajín Vyšehradskej štvorky postupne v jednotlivých podindexoch a pilieroch TTDI. V tejto časti práce tiež poukazujeme na vybrané spoločné, ale aj rozdielne aspekty hodnotenia konkurencieschopnosti krajín.

V podindexe **Podporné prostredie** sa nachádza 5 pilierov: *Podnikateľské prostredie*, *Bezpečnosť a ochrana*, *Zdravie a hygiena*, *Ludské zdroje a trh práce*

a *Pripravenosť na IKT*. Na grafe č. 2 je možné vidieť výkony krajín V4 v podindexe Podporné prostredie. Výkony krajín V4 v týchto pilieroch sú veľmi podobné a môže to súvisieť s obdobnými politickými a historickými aspektami. Najlepšie hodnotené piliere tohto podindexu sú *Zdravie a hygiena* a *Bezpečnosť a ochrana*. Naopak, najhoršie hodnoteným pilierom je *Podnikateľské prostredie*. Česká republika je takmer vo všetkých pilieroch na čele, ale rozdiely medzi krajinami nie sú významné. V pilieri *Pripravenosť na IKT* sú na čele Poľsko a Slovenská republika.

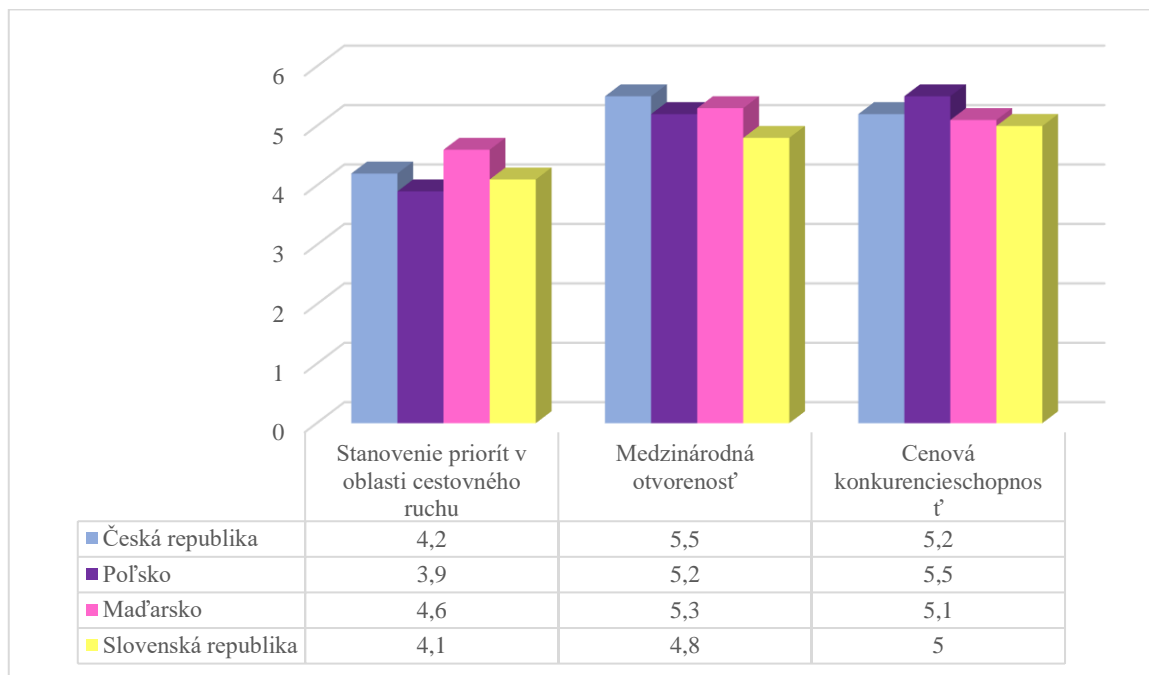
Graf č. 2 – Výkony krajín V4 v Podindexe Podporné prostredie



Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov zo Svetového ekonomického fóra (2022)

V podindexe **Politika a podmienky v oblasti cestovného ruchu** sa nachádzajú 3 piliere: *Stanovenie priorít v oblasti cestovného ruchu*, *Medzinárodná otvorenosť* a *Cenová konkurencieschopnosť*. Na grafe č. 3 je možné vidieť výkony krajín V4 v podindexe Politika a podmienky v oblasti cestovného ruchu. Výkony krajín V4 v týchto pilieroch sú opäť veľmi podobné. Najlepšie hodnotené piliere tohto podindexu sú *Medzinárodná otvorenosť* a *Cenová konkurencieschopnosť*, čo možno považovať za významné konkurenčné výhody týchto krajín. Najhoršie hodnoteným pilierom je *Stanovenie priorít v oblasti cestovného ruchu*. V pilieri *Stanovenie priorít v oblasti cestovného ruchu* získalo prvenstvo Maďarsko, v pilieri *Medzinárodná otvorenosť* sa najlepšie umiestnila Česká republika a v poslednom pilieri *Cenová konkurencieschopnosť* najlepšie dopadlo Poľsko. Hodnotenia krajín V4 sú však v týchto pilieroch veľmi podobné.

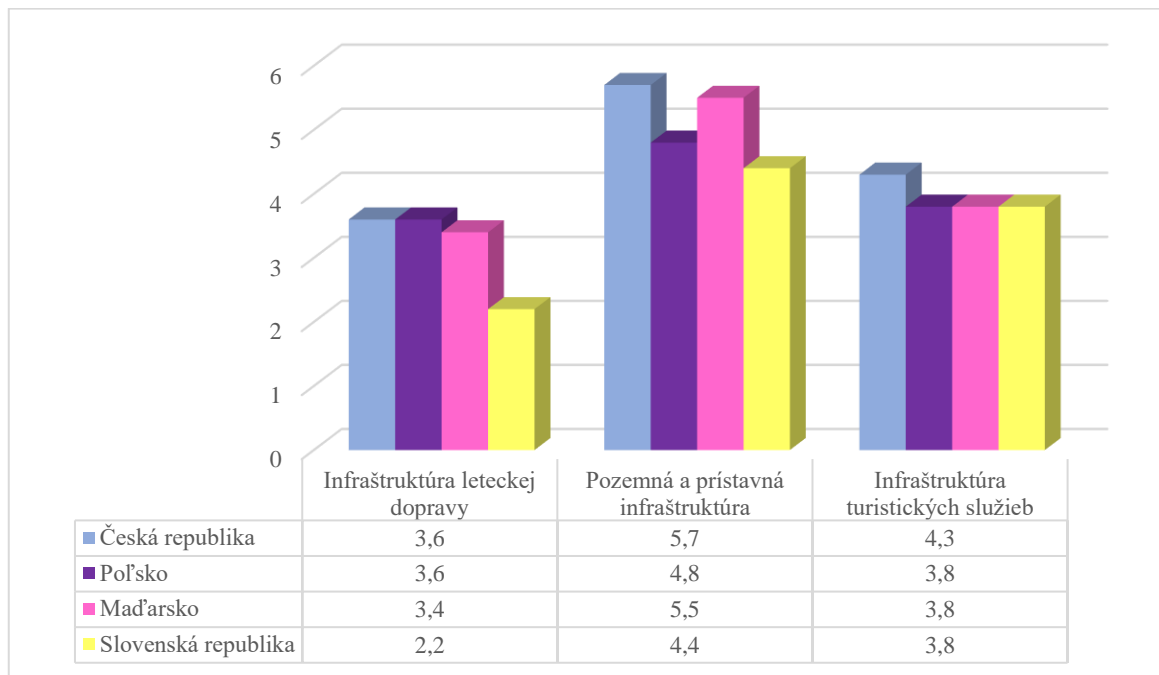
Graf č. 3 – Výkony krajín V4 v Podindexe Politika a podmienky v oblasti cestovného ruchu



Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov zo Svetového ekonomického fóra (2022)

V podindexe **Infraštruktúra** sa nachádzajú 3 piliere: *Infraštruktúra leteckej dopravy*, *Pozemná a prístavná infraštruktúra* a *Infraštruktúra turistických služieb*. Na grafe č. 4 je možné vidieť výkony krajín V4 v podindexe Infraštruktúra. Relatívnu blízkosť krajín potvrdzuje aj tento podindex, pričom najlepšie hodnotený pilier tohto podindexu je *Pozemná a prístavná infraštruktúra* a naopak najhoršie hodnoteným je *Infraštruktúra leteckej dopravy*. V pilieri *Infraštruktúra leteckej dopravy* získali spoločné prvenstvo Česká republika a Poľsko. Slovenská republika v tomto pilieri výrazne zaostáva, pretože letiská v Bratislave a Košiciach nedisponujú rovnakou kapacitou a nevyužívajú sa tak často ako letiská v okolitých krajinách. V pilieroch *Pozemná a prístavná infraštruktúra* a *Infraštruktúra turistických služieb* dostala najlepšie hodnotenie Česká republika. .

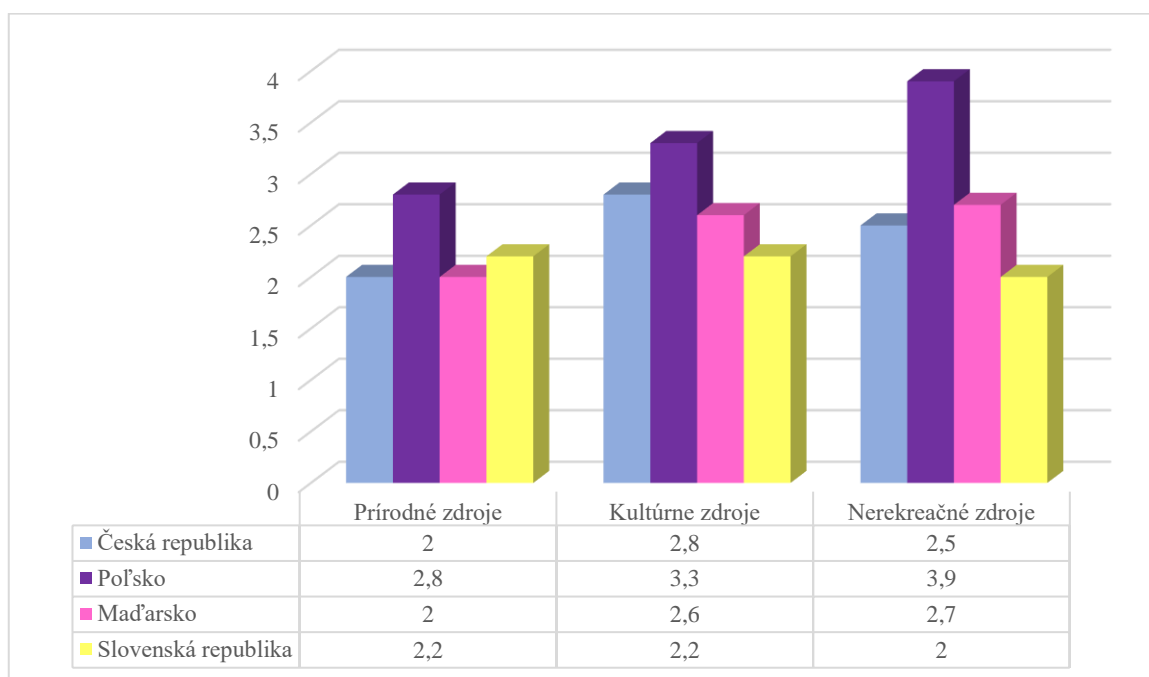
Graf č. 4 – Výkony krajín V4 v Podindexe Infraštruktúra



Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov zo Svetového ekonomického fóra (2022)

V podindexe **Motory dopytu po cestovnom ruchu** sa nachádzajú 3 piliere: *Prírodné zdroje, Kultúrne zdroje a Nerekreačné zdroje*. Na grafe č. 5 je možné vidieť výkony krajín V4 v podindexe Motory dopytu po cestovnom ruchu. V tomto podindexe je možné vidieť najvýraznejšie rozdiely medzi krajinami V4. Česká republika síce mala v predchádzajúcich pilieroch vedúce postavenie, no v tomto podindexe tomu tak nie je. Vo všetkých pilieroch získalo najvyššie skóre Poľsko.

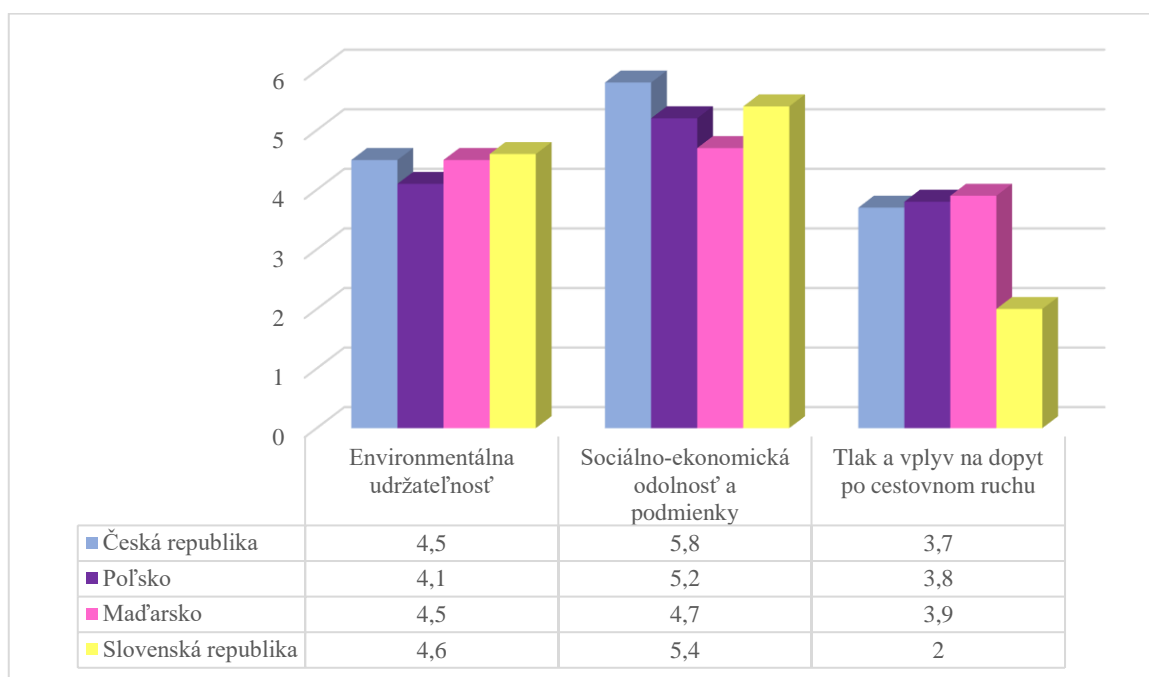
Graf č. 5 – Výkony krajín V4 v Podindexe Motory dopytu po cestovnom ruchu



Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov zo Svetového ekonomického fóra (2022)

V podindexe **Udržateľnosť cestovného ruchu** sa nachádzajú 3 piliere: *Environmentálna udržateľnosť*, *Sociálno-ekonomická odolnosť a podmienky* a *Tlak a vplyv na dopyt po cestovnom ruchu*. Na grafe č. 6 je možné vidieť výkony krajín V4 v podindexe Udržateľnosť cestovného ruchu. Najlepšie hodnoteným pilierom je *Sociálno-ekonomická odolnosť a podmienky*, a najhorším je naopak *Tlak a vplyv na dopyt po cestovnom ruchu*. V pilieri *Environmentálna udržateľnosť* prvenstvo získala Slovenská republika, v pilieri *Sociálno-ekonomická odolnosť a podmienky* sa najlepšie darilo Českej republike a v poslednom pilieri *Tlak a vplyv na dopyt po cestovnom ruchu* dostalo najlepšie hodnotenie Maďarsko.

Graf č. 6 – Výkony krajín V4 v Podindexe Udržateľnosť cestovného ruchu



Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov zo Svetového ekonomického fóra (2022)

V Tabuľke č. 6 uvádzame poradie krajín V4 v jednotlivých pilieroch TTDI. Na základe tejto tabuľky môžeme podrobnejšie skúmať oblasti, v ktorých sú krajiny V4 celkom konkurencieschopné a naopak tie, v ktorých za ostatnými krajinami sveta zaostávajú. Česká republika a Poľsko dosiahli vyššie skóre ako je priemer skóre krajín EÚ a naopak Maďarsko a Slovenská republika sú pod priemerom hodnôt EÚ. V krajinách V4 je vynikajúca úroveň zdravia a hygieny, ale zároveň zdravotná starostlivosť ľahko zaostáva za rozvinutejšími krajinami Európskej Únie. Krajiny dosahujú dobré výsledky aj v oblastiach medzinárodnej otvorenosti, bezpečnosti a ochrany, pozemnej a prístavnej infraštruktúry, sociálno-ekonomickej a environmentálnej udržateľnosti. Avšak nedostatky krajín V4 sa prejavili v tlaku a vplyve na dopyt po cestovnom ruchu, v podnikateľskom prostredí, pri určovaní priorit v cestovnom ruchu, infraštruktúre leteckej dopravy ako aj v prírodných zdrojoch.

Tabuľka č. 6 – Poradie krajín V4 v jednotlivých pilieroch TTDI

Subindex	Pilier	Poradie krajín			
		Česká republika	Poľsko	Maďarsko	Slovenská republika
Podporné prostredie	Podnikateľské prostredie	57	95	61	85
	Bezpečnosť a ochrana	13	40	35	30
	Zdravie a hygiena	3	39	12	26
	Ľudské zdroje a trh práce	40	46	64	68
	Pripravenosť na IKT	39	35	46	30

Politika a podmienky v oblasti cestovného ruchu	Stanovenie priorít v cestovnom ruchu	46	75	30	59
	Medzinárodná otvorenosť	11	24	19	35
	Cenová konkurencieschopnosť	61	41	63	74
Infraštruktúra	Infraštruktúra leteckej dopravy	47	46	49	105
	Pozemná a prístavná infraštruktúra	8	20	12	29
	Infraštruktúra turistických služieb	34	54	53	52
Motory dopytu po cestovnom ruchu	Prírodné zdroje	83	48	85	76
	Kultúrne zdroje	37	22	44	59
	Nerekreačné zdroje	56	25	51	65
Udržateľnosť v cestovnom ruchu	Environmentálna udržateľnosť	24	48	22	15
	Sociálno-ekonomická udržateľnosť	9	29	37	19
	Tlak a vplyv na dopyt po cestovnom ruchu	89	79	72	102

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov zo Svetového ekonomického fóra (2022)

Na určenie závislosti medzi poradím krajín V4 sme prostredníctvom Spearmanovej poradovej korelácie vypočítali Spearmanove koeficienty korelácií. V Tabuľke č. 7 sú uvedené výsledky týchto poradových korelácií, ktoré berú do úvahy poradie krajín Vyšehradskej štvorky v jednotlivých pilieroch TTDI. Medzi všetkými krajinami sme zaznamenali výsledné hodnoty vyššie ako 0, blížiac sa k hodnote +1, čo znamená, že medzi krajinami existujú pozitívne korelácie. Veľmi veľké korelácie existujú medzi Českou republikou a Maďarskom ($r_s = 0,8744$), Českou republikou a Slovenskou republikou ($r_s = 0,8270$) a tiež medzi Slovenskou republikou a Maďarskom ($r_s = 0,7440$). Veľká korelácia bola zaznamenaná medzi Poľskom a Českou republikou ($r_s = 0,5408$) a Poľskom a Slovenskou republikou ($r_s = 0,5280$). Stredná korelácia existuje medzi Poľskom a Maďarskom ($r_s = 0,4189$). Korelačná matica týmto potvrdzuje veľmi blízky vzťah krajín V4 a je zrejme, že ich výkonnosť v rôznych pilieroch TTDI závisí aj na výkonnosti susedných krajín.

Tabuľka č. 7 – Spearmanove koeficienty korelácií medzi krajinami V4 v TTDI

	Česká republika	Poľsko	Maďarsko	Slovenská republika
Česká republika	1,0000			
Poľsko	0,5408	1,0000		
Maďarsko	0,8744	0,4189	1,0000	
Slovenská republika	0,8270	0,5280	0,7440	1,0000

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov zo Svetového ekonomického fóra (2022)

V Tabuľke č. 8 uvádzame korelačnú maticu medzi krajinami V4, ktorá berie do úvahy všetkých 17 pilierov Indexu rozvoja cestovného ruchu. Hodnoty v tabuľke potvrdzujú, že vzájomné vzťahy medzi krajinami V4 sú vysoké. Takmer dokonalé korelácie

sú zaznamenané medzi nasledovnými dvojicami krajín: Česká republika a Maďarsko, Česká republika a Slovenská republika, Maďarsko a Slovenská republika a Česká republika a Poľsko. Veľmi veľké korelácie boli zaznamenané medzi Poľskom a Slovenskou republikou, a Poľskom a Maďarskom.

Tabuľka č. 8 – Výsledky korelácií medzi krajinami V4 v TTDI

	Česká republika	Poľsko	Maďarsko	Slovenská republika
Česká republika	1,0000			
Poľsko	0,9048	1,0000		
Maďarsko	0,9685	0,8879	1,0000	
Slovenská republika	0,9451	0,8894	0,9304	1,0000

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov zo Svetového ekonomického fóra (2022)

V Tabuľke č. 9 sú uvedené výsledky korelácií medzi všetkými piliermi Indexu rozvoja cestovného ruchu. Z výsledkov korelačnej analýzy vyplýva, že niekoľko pilierov je medzi krajinami pomerne úzko korelovaných.

Takmer dokonalé pozitívne korelácie sú medzi nasledovnými dvojicami pilierov:

- *Podnikateľské prostredie a Zdravie a hygiena* (0,9845),
- *Kultúrne zdroje a Cenová konkurencieschopnosť* (0,9784),
- *Infraštruktúra turistických služieb a Bezpečnosť a ochrana* (0,9771)
- *Nerekreačné zdroje a Cenová konkurencieschopnosť* (0,9576),
- *Kultúrne zdroje a Nerekreačné zdroje* (0,9430),
- *Pozemná a prístavná infraštruktúra a Medzinárodná otvorenosť* (0,9349),
- *Infraštruktúra leteckej dopravy a Medzinárodná otvorenosť* (0,9081).

Naopak, takmer dokonalé negatívne korelácie sú medzi týmito dvojicami pilierov:

- *Environmentálna udržateľnosť a Nerekreačné zdroje* (0,9842),
- *Environmentálna udržateľnosť a Cenová konkurencieschopnosť* (0,9742),
- *Pripravenosť na IKT a Stanovenie priorít v oblasti cestovného ruchu* (0,9608),
- *Environmentálna udržateľnosť a Kultúrne zdroje* (0,9286),
- *Podnikateľské prostredie voči Prírodnému prostrediu* (0,9112).

Tabuľka č. 9 – Výsledky korelácií medzi piliermi TTDI

	Podnikateľské prostredie	Bezpečnosť a ochrana	Zdravie a hygiena	Ľudské zdroje a trh práce	Pripravenosť na IKT	Stanovenie priorit v oblasti CR	Medzinárodná otvorenosť	Cenová konkurencieschopnosť	Infraštruktúra leteckej dopravy	Pozemná a prístavná infraštruktúra	Infraštruktúra turistických služieb	Prírodné zdroje	Kultúrne zdroje	Nerekrečné zdroje	Environmentálna udržateľnosť	Soc.-ek. odolnosť a podmienky	Tlak a vplyv na dopyt po CR
Podnikateľské prostredie	1,0000																
Bezpečnosť a ochrana	0,7779	1,0000															
Zdravie a hygiena	0,9845	0,8733	1,0000														
Ľudské zdroje a trh práce	0,1977	0,6751	0,3162	1,0000													
Pripravenosť na IKT	-0,6847	-0,1063	-0,5477	0,2887	1,0000												
Stanovenie priorit v oblasti CR	0,7401	0,1532	0,6139	-0,4160	-0,9608	1,0000											
Medzinárodná otvorenosť	0,6168	0,6128	0,6139	0,6934	-0,4804	0,3077	1,0000										
Cenová konkurencieschopnosť	-0,5043	-0,2088	-0,4781	0,5669	0,3273	-0,5766	0,3669	1,0000									
Infraštruktúra leteckej dopravy	0,2517	0,2679	0,2301	0,6468	-0,3501	0,1009	0,9081	0,6875	1,0000								
Pozemná a prístavná infraštruktúra	0,8396	0,6703	0,8102	0,4719	-0,7006	0,5984	0,9349	0,0255	0,7358	1,0000							
Infraštruktúra turistických služieb	0,6658	0,9771	0,7746	0,8165	0,0000	0,0000	0,6794	0,0000	0,3961	0,6606	1,0000						
Prírodné zdroje	-0,9112	-0,6155	-0,8866	0,1438	0,6226	-0,7776	-0,2393	0,8151	0,1569	-0,5525	-0,4402	1,0000					
Kultúrne zdroje	-0,3242	-0,0904	-0,3105	0,6249	0,1546	-0,4209	0,5447	0,9784	0,8227	0,2287	0,1093	0,6834	1,0000				
Nerekrečné zdroje	-0,5371	-0,4151	-0,5608	0,3378	0,1463	-0,4075	0,3092	0,9576	0,6759	0,0068	-0,2275	0,8141	0,9430	1,0000			
Environmentálna udržateľnosť	0,6414	0,4237	0,6404	-0,3682	-0,3189	0,5617	-0,2043	-0,9742	-0,5805	0,1241	0,2255	-0,8934	-0,9286	-0,9842	1,0000		
Soc.-ek. odolnosť a podmienky	0,1390	0,7149	0,3105	0,7141	0,6184	-0,5447	0,1238	0,0337	-0,0649	0,0241	0,7653	-0,0674	0,0040	-0,2555	0,1397	1,0000	
Tlak a vplyv na dopyt po CR	0,1949	-0,1540	0,0756	0,0797	-0,6901	0,4641	0,6630	0,4518	0,8117	0,6124	-0,0976	0,0773	0,5868	0,6117	-0,4621	-0,6295	1,0000

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov zo Svetového ekonomického fóra (2022)

5 Diskusia

V tejto časti práce sa zameriavame na identifikáciu realizovateľných opatrení, ktoré by Slovenskej republike mohli umožniť zvýšenie jej konkurencieschopnosti v oblasti cestovného ruchu.

V podindexe Podporné prostredie dosiahla Slovenská republika najlepšie výsledky v pilieroch *Zdravie a hygiena* (5,8 bodov), *Bezpečnosť a ochrana* (5,8 bodov) a *Pripravenosť na IKT* (5,7 bodov). Avšak značné nedostatky boli zaznamenané v pilieroch *Ludské zdroje a trh práce* (4,2 bodov) a *Podnikateľské prostredie* (3,6 bodov).

Trh práce na Slovensku je v posledných rokoch pomerne dynamický, s relatívne nízkou mierou nezamestnanosti a rastom zamestnanosti v niektorých sektoroch. Narastá dopyt po zamestnancoch z priemyselných odvetví, najmä ide o automobilový priemysel, strojárstvo, elektrotechniku a IT. Tento nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily môže brzdiť rast určitých priemyselných odvetví a spoločností v krajine. Ďalšou výzvou je starnúca pracovná sila týkajúca sa najmä zdravotníctva, kde je vysoký podiel starších zamestnancov. Mladí ľudia odchádzajú za lepšími pracovnými podmienkami do zahraničia, a preto je ťažké nájsť na Slovensku pracovníkov, ktorí by boli schopní nahradiť zamestnancov odchádzajúcich do dôchodku. Ďalším problémom môže byť nedostatok flexibilného zamestnávania. Na Slovensku sú zamestnávateľia viazaní na prísne pracovné zákony a iné regulácie, čo bráni rýchlejšiemu rastu a rozvoju malých a stredných podnikov. V neposlednom rade existuje aj výzva zlepšiť kvalitu a dostupnosť vzdelávania, aby sa zabezpečilo, že budúci pracovníci majú potrebné zručnosti a kvalifikácie pre zamestnanie v rýchlo sa meniacich odvetviach.

Podnikateľské prostredie na Slovensku sa vo všeobecnosti považuje za relatívne priaznivé pre zahraničné spoločnosti. Pre malé a stredné podniky (MSP) je však najväčším problémom podnikania na Slovensku nestabilita a nejednoznačnosť zákonov. Zároveň však narastá problém s dostupnosťou a kvalitou pracovnej sily. Medzi významnejšie bariéry podnikatelia zaraďujú aj korupciu a vymožitelnosť práva súdnou cestou. MSP takisto vnímajú čoraz citlivejšie oblasť kvality a dostupnosti infraštruktúry. Prekážku v podnikaní predstavujú aj zásahy štátu, problémom je najmä prehnaná regulácia pracovno-právnych vzťahov, regulácia cien tovarov a služieb a zásahy štátu v oblasti

ochrany životného prostredia. Počas pandémie Covid-19 k bariéram v podnikaní pribudli nečakaný rast cien surovín, energií, logistiky a obalov, zlá funkčnosť politického systému v štáte, byrokracia, a nezrozumiteľnosť a nestálosť legislatívy. Tieto bariéry dodnes v podnikateľskom prostredí pretrvávajú.

Pre zlepšenie pozície SR v pilieri *Ludské zdroje a trh práce*, odporúčame zväziť nasledovné opatrenia:

1. Podpora celoživotného rozvoja zručností a vedomostí pracovníkov im môže pomôcť prispôbiť sa meniacim sa požiadavkám na trhu práce.
2. Vytváranie pracovného prostredia, ktoré podporuje zamestnanosť a blahobyt zamestnancov, môže zvýšiť spokojnosť s prácou, zvýšiť produktivitu práce, znížiť fluktuáciu zamestnancov a s ňou súvisiace náklady.
3. Podpora politík, ktoré podporujú rovnováhu medzi pracovným a súkromným životom, ako sú flexibilné pracovné podmienky a rodičovská dovolenka, môže zlepšiť udržanie zamestnancov.
4. Podpora rozvoja startupov môže vytvoriť nové pracovné príležitosti a podporiť dynamickejšie a flexibilnejšie pracovné podmienky.
5. Zabezpečenie prístupu pracovníkov cestovného ruchu ku kvalitnému vzdelávaniu a odbornej príprave môže pomôcť zlepšiť kvalitu služieb v cestovnom ruchu, skúsenosti z cestovného ruchu a zvýšiť konkurencieschopnosť priemyslu.

Aby sa zlepšila pozícia Slovenska v pilieri *Podnikateľské prostredie*, je potrebná kombinácia hospodárskych, právnych a sociálnych reforiem. Navrhujeme tieto postupy:

1. Zjednodušenie administratívnych postupov a zníženie byrokratických prekážok môže znížiť náklady a čas spojený so založením a riadením podnikov.
2. Podpora bánk a iných finančných inštitúcií pri poskytovaní výhodnejších úverových podmienok podnikom môže pomôcť zlepšiť prístup k financovaniu.
3. Zabezpečenie právnej ochrany podnikov a ich prístupu k efektívnemu právnemu systému môže zlepšiť dôveru investorov a podporiť viac priamych zahraničných investícií v krajine.
4. Boj proti korupcii vo všetkých jej formách môže pomôcť zlepšiť transparentnosť, znížiť obchodné náklady a podporiť zahraničné investície.

5. Podpora regionálneho rozvoja a rastu podnikov mimo Bratislavy môže podporiť vyváženejší hospodársky rast a tvorbu pracovných príležitostí v celej krajine.
6. Podpora spolupráce medzi zainteresovanými stranami v oblasti cestovného ruchu, ako sú miestne samosprávy, prevádzkovatelia cestovného ruchu a spoločenské skupiny, môže pomôcť identifikovať príležitosti na rast a riešiť výzvy, ktorým odvetvie čelí.

V podíndexe Politika a podmienky v oblasti cestovného ruchu dosiahla Slovenská republika najlepšie výsledky v pilieroch *Cenová konkurencieschopnosť* (5 bodov) a *Medzinárodná otvorenosť* (4,8 bodov). Nedostatky boli zaznamenané v pilieri *Stanovenie priorít v oblasti cestovného ruchu* (4,1 bodov).

Cestovný ruch je pre Slovensko dôležité odvetvie a v posledných rokoch sa vyvinulo úsilie na jeho podporu a rozvoj. V národnej rozvojovej stratégii *Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030* (MIRRI, 2020) sa cestovný ruch považuje za kľúčový hospodársky sektor a vláda si v rámci cestovného ruchu stanovila niekoľko cieľov:

1. Zabezpečiť efektívny a udržateľný manažment prírodných zdrojov;
2. Zabezpečiť efektívny a udržateľný manažment kultúrnych zdrojov;
3. Zvýšiť konkurencieschopnosť Slovenskej republiky v rámci cestovného ruchu;
4. Využiť prevenciu a adaptáciu na zmenu klímy pre vývoj a výrobu nových produktov, technológií, procesov a služieb v sektore pôdohospodárstva, priemyselnej výroby, či udržateľného cestovného ruchu;
5. Maximalizovať pokrytie domáceho dopytu po produktoch a službách vlastnou regionálnou produkciou, predovšetkým v oblasti potravinárskej produkcie, energetiky a oblasti služieb vrátane udržateľného cestovného ruchu a pôdohospodárstva;
6. Podporovať rozvoj udržateľného cestovného ruchu, najmä prírodného cestovného ruchu, ekologického cestovného ruchu (napr. pozorovanie zvierat, interpretácia hodnôt a pod.);
7. Zabezpečiť fyzickú a sociálnu dostupnosť pokročilých digitálnych sietí s veľmi vysokou kapacitou; okrem toho digitálna infraštruktúra je jedným z nástrojov, ktoré môžu výrazne prispieť k rozsahu a kvalite služieb, napríklad v oblasti cestovného ruchu, ale aj samotnej práci na platforme „big data“, ktorá umožňuje optimálne nastavovanie rozhodovacích procesov, kontrolu úspešnosti verejných

politik a nastavovanie prvkov benchmarkingu v rámci komunálneho manažmentu.

Vláda už podnikla kroky na podporu cestovného ruchu na Slovensku, vrátane vytvorenia národnej organizácie na podporu cestovného ruchu *Slovakia Travel*, ktorá je zodpovedná za marketing a propagáciu krajiny ako destinácie cestovného ruchu. Vláda tiež investovala do zlepšovania infraštruktúry cestovného ruchu a zaviedla politiky na podporu rozvoja nových podnikov cestovného ruchu. Zatiaľ čo je ešte priestor na zlepšenie, stanovenie priorít cestovného ruchu na Slovensku je pozitívnym krokom smerom k vytvoreniu prosperujúceho odvetvia cestovného ruchu.

V Podindexe Infraštruktúra Slovenská republika získala najvyššie skóre v pilieri *Pozemná a prístavná infraštruktúra* (4,4 bodov). Slovensko však značne zaostáva v pilieroch *Infraštruktúra turistických služieb* (3,8 bodov) a *Infraštruktúra leteckej dopravy* (2,2 bodov).

V oblasti dopravnej infraštruktúry sa v národnej rozvojovej stratégii *Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030* (MIRRI, 2020) spomínajú nasledovné ciele:

1. Pokračovať v rozvoji a modernizácii dopravnej infraštruktúry ako základného predpokladu pre vytvorenie funkčného, udržateľného a kvalitného dopravného systému SR podporujúceho ekonomický rozvoj SR;
2. V spolupráci štátu a územných samospráv zabezpečiť sociálne dostupnú, ekonomicky a environmentálne udržateľnú dopravnú obsluhu komunit obcí, miest a regiónov;
4. Zabezpečiť integrované technické a organizačné riešenia na regionálnej úrovni pre zlepšenie dopravnej dostupnosti verejných služieb a posilnenie environmentálnej udržateľnosti prímestskej a mestskej mobility, vrátane podpory alternatívnych spôsobov dopravy – cyklodoprava, elektromobilita...;
5. Presunúť minimálne 20 % záťaže z cestnej nákladnej a osobnej dopravy na železničnú sieť a na vnútrozemskú vodnú dopravu s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov, a tým naplniť záväzky vyplývajúce z Parížskej dohody a legislatívy a strategického smerovania EÚ;
6. Dosiahnuť podiel verejnej osobnej dopravy na celkovom objeme prepravených osôb na úrovni najmenej 30 % v roku 2030 v porovnaní s podielom 27 % v roku 2017, a to najmä jej skvalitnením a motiváciou verejnosti.

Čo sa týka *Infraštruktúry turistických služieb*, turistické informačné strediská sa nachádzajú vo veľkých mestách a turistických destináciách v celej krajine. Tieto centrá poskytujú návštevníkom informácie o miestnych atrakciách, podujatiach a aktivitách, ako aj mapy a brožúry. Na Slovensku je tiež mnoho cestovných kancelárií, ktoré hosťom ponúkajú širokú škálu zájazdov a cestovných balíčkov. Avšak dlhodobým problémom, ktorému turisti v našej krajine čelia, je nedostatočná kvalita služieb v porovnaní so susednými krajinami. V tejto súvislosti odporúčame zaviesť opatrenia na kontrolu kvality, ktoré by zabezpečili, aby služby cestovného ruchu spĺňali určité normy. To môže zahŕňať regulačné a licenčné požiadavky, vykonávanie pravidelných inšpekcií a auditov, a zhromažďovanie spätnej väzby od návštevníkov s cieľom identifikovať oblasti, ktoré je potrebné zlepšiť. Okrem toho by podniky mohli byť podporované v udržateľných praktikách, ako je recyklácia, znižovanie odpadu a využívanie obnoviteľných zdrojov energie. Celkovo si zlepšenie kvality služieb cestovného ruchu na Slovensku vyžiada spoločné úsilie všetkých zainteresovaných strán vrátane poskytovateľov služieb cestovného ruchu, miestnych obyvateľov ako aj vládnych predstaviteľov.

Slovensko je na tom v rámci *Infraštruktúry leteckej dopravy* žiaľ spomedzi krajín V4 najhoršie, pretože má len jedno veľké medzinárodné letisko, Letisko M. R. Štefánika v Bratislave, ktoré kapacitne nedokáže obslúžiť taký počet cestujúcich ako ostatné letiská krajín V4. Pred koronakrízou zaznamenávalo toto letisko historické rekordy v počte odbavených cestujúcich ročne, ktoré dosahovali 2 až 2,3 milióna cestujúcich za rok. Z dôvodu krízy spôsobenej pandemiou koronavírusu vybavilo bratislavské letisko v roku 2021 spolu 480-tisíc cestujúcich. Na Slovensku je aj niekoľko menších regionálnych letísk, ktoré ponúkajú spojenia s inými európskymi destináciami. Krajina zároveň investuje do infraštruktúry leteckej dopravy s cieľom zlepšiť spojenia a prilákať viac návštevníkov.

Slovenská republika získala v podindexe Motory dopytu po cestovnom ruchu najhoršie ohodnotenie spomedzi všetkých podindexov. V pilieroch *Prírodné zdroje* a *Kultúrne zdroje* Slovensko získalo po 2,2 bodov a v pilieri *Nerekreačné zdroje* iba 2 body.

Pilier *Prírodné zdroje* žiadna z krajín nedokáže do veľkej miery ovplyvniť, pretože ide o dary prírody, ktoré je nevyhnutné chrániť príslušnou legislatívou. Slovensko disponuje 9 národnými parkami, 14 chránenými krajinnými oblasťami, obrovským množstvom prírodných atraktivít ako sú hory a lesy, vodné nádrže, rieky a jazerá, jaskyne, cyklotrasy, turistické značkované trasy, geoparky, zoológické a botanické záhrady, a mnohé iné

atraktivity. Liečebné kúpele na Slovensku patria medzi najstaršie a najkvalitnejšie v strednej Európe. Krajina má tiež veľký potenciál pre ekoturistiku, udržateľné formy cestovného ruchu a vonkajšie aktivity všetkého druhu. Napriek relatívne vysokému podielu chránených území na celkovej rozlohe Slovenska (37,4 %), ochrana a starostlivosť o tieto územia nie je vždy dostatočná. V už spomínanej národnej rozvojovej stratégii *Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030* (MIRRI, 2020) sa Slovensko bude zameriavať aj na ochranu prírodného dedičstva a dosiahne sa účinná ochrana ekosystémov, ich služieb a biodiverzity, ako aj naplnenie cieľov definovaných v Stratégii environmentálnej politiky Slovenskej republiky do roku 2030. (MIRRI, 2020) V tejto stratégii je uvedených 20 cieľov, ktoré majú zabezpečiť efektívny a udržateľný manažment prírodných zdrojov. Ochrana prírodných zdrojov by mala byť prioritou pre rozvoj cestovného ruchu, pretože prispieva k udržateľnejšiemu rozvoju cestovného ruchu a prírodné zdroje sú častokrát hlavným dôvodom návštevy našej krajiny.

Na území Slovenska sa vďaka jeho polohe v strede Európy počas niekoľko tisícročnej histórie vystriedali kultúry Západu aj Východu. Lákavé sú vďaka tomu pamiatky zapísané do dedičstva UNESCO, hrady a zámky, skanzeny a ľudová architektúra, drevené kostoly, múzeá a galérie, či divadlá a opery. Takisto sú sledované počty športových štadiónov, na ktorých sa okrem športových podujatí môžu organizovať aj koncerty a rôzne predstavenia. V najbližšom období sa vďaka národnej rozvojovej stratégii *Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030* (MIRRI, 2020) Slovensko zaviazalo venovať nasledovným cieľom, ktoré by krajine mali zabezpečiť efektívny a udržateľný manažment kultúrnych zdrojov:

1. Pokračovať v obnove národných kultúrnych pamiatok a primerane ich využívať. Vyčleniť reálne zdroje na udržanie a ochranu kultúrneho dedičstva a to tak, aby nedochádzalo k zhoršovaniu stavebnotechnického stavu pamiatkového fondu a jeho úbytku, k zhoršovaniu konkurencieschopnosti Slovenskej republiky a k narastaniu „spoločenského dlhu“ v tejto oblasti;
2. Posilniť úlohy kultúrneho dedičstva v živote spoločnosti a začleniť ochranu kultúrneho dedičstva do komplexných plánovacích programov. Klásť dôraz na prevenciu pred fyzickou degradáciou hmotnej podstaty pamiatkových objektov, vzdelávanie, osvetu a budovanie povedomia obyvateľov, zveľaďovanie kultúrneho a životného prostredia, podporu občianskych aktivít, vytváranie efektívnych metód integrácie pamiatkového fondu do procesu územného

- plánovania, regionálneho a miestneho rozvoja, premietnutie cieľov ochrany a rozvoja kultúrneho dedičstva do územného plánovania;
3. Zvýšiť konkurencieschopnosť Slovenskej republiky v rámci cestovného ruchu – zatriktívniť lokality kultúrneho dedičstva a ich previazanosť na budovanie doplnkových služieb v rámci udržateľného kultúrneho turizmu;
 4. Zvýšiť rast spotreby kultúry na Slovensku;
 5. Zlepšiť interpretáciu, prezentáciu, manažment a marketing verejných kultúrnych hodnôt ako súčasti formovania kvalitného prostredia;
 6. Maximálne využívať najnovšie technologické a technické možnosti (digitalizácie) prezentácie kultúrneho dedičstva;
 7. Posilniť vzťah ku krajine a k jej kultúrno-historickým hodnotám a životnému prostrediu.

V poslednom podindexe Udržateľnosť cestovného ruchu Slovenská republika získala celkom slušné hodnotenie v pilieroch *Sociálno-ekonomická odolnosť a podmienky* (5,4 bodov) a *Environmentálna udržateľnosť* (4,6 bodov). Medzery však boli zachytené v pilieri *Tlak a vplyv na dopyt po cestovnom ruchu* (3,5 bodov).

Environmentálna udržateľnosť na Slovensku je zložitá otázka, ktorá úzko súvisí s hospodárskym rozvojom krajiny a jej priemyselnou históriou. Slovensko je známe svojimi bohatými prírodnými zdrojmi, ale tieto zdroje boli v priebehu rokov tiež intenzívne využívané, čo viedlo k zhoršeniu životného prostredia a znečisteniu. Slovensko v rámci udržateľnosti čelí nasledovným bariéram:

1. Slovensko zaostáva v kvalite ovzdušia a biotopov, predovšetkým ide o vysoké znečistenie tuhými časticami, a má lesy ovplyvnené klimatickou zmenou a biotickými a abiotickými škodlivými činiteľmi.
2. Miera recyklácie komunálneho odpadu bola v roku 2019 na úrovni 40 %, čo je pod priemerom krajín EÚ (47 %). Až polovica všetkých oblastí, ktoré na Slovensku predstavujú vysoké riziko pre zdravie obyvateľstva a životné prostredie, sú skládky odpadu.
3. Slovenská ekonomika spotrebúva viac prírodných zdrojov na obyvateľa, ako je ich kapacita tvoriť tieto zdroje, a teda ekologická stopa slovenskej ekonomiky je negatívna, s deficitom 4,1 globálneho hektára. Každoročne sa predlžuje obdobie,

počas ktorého žijeme na ekologický dlh: v roku 2020 bol tento deň dňa 22. augusta.

4. Súčasný pokrytie energetickej spotreby SR nie je udržateľné. Máme jedno z energeticky najnáročnejších hospodárstiev v EÚ a väčšina využívaných energetických zdrojov je neobnoviteľných. Podiel obnoviteľných zdrojov energie na hrubej konečnej energetickej spotrebe dosiahol v SR 12 %, zatiaľ čo v EÚ-28 v roku 2016 to bolo 17,0 %. Kritická situácia je v sektore dopravy, kde najväčší podiel spotreby palív tvorí konečná spotreba kvapalných palív (97 %). (MIRRI, 2020)

Celkovo Slovensko dosiahlo v posledných rokoch významný pokrok v podpore environmentálnej udržateľnosti, ale na riešenie výziev, ktorým krajina čelí, bude treba ešte veľa práce. Udržateľnosť je práve kvôli týmto prekážkam pre Slovensko veľmi kľúčová a potvrdzuje to aj fakt, že jeden z princípov Slovenska 2030 vo *Vízii a stratégii rozvoja Slovenska do roku 2030* (MIRRI, 2020) je environmentálna a hospodárska udržateľnosť.

V súvislosti s pilierom *Tlak a vplyv na dopyt po cestovnom ruchu* by bolo potrebné predĺžiť počet dní pobytu návštevníkov. Aby sa tu turisti zdržali dlhšie, je dôležité sústrediť sa na poskytovanie jedinečných a nezabudnuteľných zážitkov, ktoré ich povzbudia k predĺženiu pobytu. Odporúčame preto nasledovné:

1. Slovensko má bohaté kultúrne dedičstvo s jedinečnými ľudovými tradíciami, hudbou a kuchyňou, a vhodnou propagáciou je možné prilákať turistov, ktorí majú záujem dozvedieť sa o dejinách a tradíciách našej krajiny.
2. Mnohí cestovatelia sa dnes zaujímajú o udržateľné formy cestovného ruchu, pod ktoré patria ekologický cestovný ruch, zodpovedný cestovný ruch a komunitný cestovný ruch. Rozvoj možností trvalo udržateľného cestovného ruchu na Slovensku môže prilákať turistov, ktorí hľadajú autentické skúsenosti.
3. Slovensko môže ponúknuť veľa z hľadiska vonkajších aktivít vrátane turistiky, lyžovania a raftovania. Je však dôležité ponúknuť aj rozmanitú škálu činností, ktoré vyhovujú rôznym záujmom a preferenciám. Môžu sem patriť kultúrne podujatia, festivaly jedla a umelecké výstavy.
4. Turisti s väčšou pravdepodobnosťou zostanú dlhšie v destináciách, ktoré ponúkajú dobrú infraštruktúru a služby, ako je spoľahlivá verejná doprava, čisté a pohodlné ubytovanie a dostupné turistické informačné strediská.

5. Spolupráca s miestnymi podnikmi, inštitúciami a prevádzkovateľmi cestovného ruchu môže turistom pomôcť vytvoriť integrovanejšie skúsenosti. To môže zahŕňať rozvoj cestovných balíčkov, ktoré ukazujú to najlepšie na Slovensku, podporu miestnych podnikov, služieb, a produktov a spoluprácu s miestnymi komunitami na vytváraní autentických skúseností pre návštevníkov;
6. Strategický marketingový plán, ktorý by zdôrazňoval originálne predajné body Slovenska so zameraním na konkrétne turistické segmenty, by mohol pomôcť prilákať viac návštevníkov.

Na základe uvedených výsledkov v podkapitole 4.3 Porovnanie krajín V4 v Indexe rozvoja cestovného ruchu 2021 môžeme konštatovať, že krajiny V4 sú si vo väčšine indikátorov veľmi podobné, a preto je zaujímavé sledovať ich vzájomnú blízkosť a závislosť. Najväčšie rozdiely boli zaznamenané v pilieroch, ktoré patria do podindexu Motory dopytu po cestovnom ruchu, teda ide o piliere *Prírodné zdroje*, *Kultúrne zdroje* a *Nerekreačné zdroje*. Žiaľ, pilier *Prírodné zdroje* krajiny nedokážu jednoducho ovplyvniť, pretože ide o dary prírody, ktoré je nevyhnutné chrániť legislatívou. Slovenská republika značne zaostáva v pilieroch *Kultúrne zdroje* a *Nerekreačné zdroje*. Ďalšie diferencie boli zaznamenané v podindexe Infraštruktúra, kde opäťovne Slovensku patria posledné priečky. Nakoniec Slovensko výrazne zaostáva aj v pilieri *Tlak a vplyv na dopyt na cestovný ruch*.

Záver

V diplomovej práci sme sa zaoberali konkurencieschopnosťou v oblasti cestovného ruchu v krajinách Vyšehradskej štvorky, pričom táto práca bola rozdelená do 5 kapitol. Hlavným cieľom diplomovej práce bolo identifikovať stav konkurencieschopnosti Slovenskej Republiky v oblasti cestovného ruchu na základe Indexu rozvoja cestovného ruchu (TTDI), porovnať výsledky Slovenskej Republiky s krajinami V4 a následne nájsť možné postupy na zlepšenie konkurencieschopnosti Slovenska.

V prvej kapitole sme sa venovali systematizácii znalostí o konkurencieschopnosti v oblasti cestovného ruchu a priblížili sme Index rozvoja cestovného ruchu. Podrobnejšie sme sa zaoberali otázkami konkurencieschopnosti, vplyvu globalizácie na konkurencieschopnosť a meraniu konkurencieschopnosti národných ekonomík. V oblasti cestovného ruchu sme sa zaoberali problematikou konkurencieschopnosti destinácií, súčasnými trendami v cestovnom ruchu, destinačným manažmentom, politikami cestovného ruchu, ako aj meraním konkurencieschopnosti v oblasti cestovného ruchu.

V kapitole Cieľ práce sme uviedli hlavný cieľ a čiastkové ciele diplomovej práce. V kapitole Metodika práce a metódy skúmania sme priblížili metodiku Indexu rozvoja cestovného ruchu a vysvetlili sme aj ďalšie použité metódy skúmania.

V kapitole Výsledky práce sme prostredníctvom Indexu rozvoja cestovného ruchu identifikovali stav konkurencieschopnosti krajín V4 (Českej republiky, Slovenskej Republiky, Poľska a Maďarska) v oblasti cestovného ruchu v jednotlivých podindexoch TTDI a zároveň sme výsledky jednotlivých krajín navzájom komparovali. Vytvorili sme korelačné matice, prostredníctvom ktorých sme lepšie porozumeli spoločným aspektom ukazovateľov vo vybraných krajinách.

Napokon sme v poslednej kapitole na základe uvedených výsledkov v TTDI navrhovali realizovateľné opatrenia a postupy na zlepšenie konkurencieschopnosti Slovenska v oblasti cestovného ruchu. Dalo by sa povedať, že Slovensko má potenciál stať sa konkurencieschopnou turistickou destináciou so svojím prírodným bohatstvom, kultúrnym dedičstvom a rôznymi atrakciami. Na zlepšenie konkurencieschopnosti v oblasti cestovného ruchu sa však Slovensko musí zamerať na niekoľko kľúčových oblastí, ako je rozvoj infraštruktúry, marketing a kvalita služieb. Malo by sa vynaložiť úsilie na zlepšenie

dostupnosti turistických lokalít, zlepšenie kvality služieb cestovného ruchu a diverzifikáciu škály zážitkov, ktoré sú pre návštevníkov v ponuke. Navyše strategický marketingový plán, ktorý zdôrazňuje jedinečné predajné body Slovenska a zameriava sa na konkrétne turistické segmenty, by mohol pomôcť prilákať viac návštevníkov. Okrem toho spolupráca medzi verejným a súkromným sektorom, ako aj zameranie sa na udržateľné postupy cestovného ruchu môžu prispieť k celkovej konkurencieschopnosti slovenského cestovného ruchu. Riešením týchto výziev a nadväzovaním na svoje silné stránky sa Slovensko môže stať konkurencieschopným hráčom na globálnom trhu cestovného ruchu.

Zoznam použitej literatúry

1. AMMIRATO, Salvatore, FELICETTI, Alberto Michele, DELLA GALA, Marco. Tourism Destination Management: A Collaborative Approach. *15th Working Conference on Virtual Enterprises* [online]. Amsterdam: 2014, s. 217-226 [cit. 02.02.2023]. Dostupné z: <https://hal.inria.fr/hal-01392118>
2. BINKHORST, Esther. The co-creation tourism experience. *XV International Tourism & Leisure Symposium 2006* [online]. Barcelona: 2006, s. 1-13 [cit. 18.02.2023]. Dostupné z: <https://www.recercat.cat/handle/2072/443869>
3. BOROVSÝ, Juraj, SMOLKOVÁ, Eva, NIŇAJOVÁ, Iveta, 2008. *Cestovný ruch: Trendy a perspektívy*. 1. vyd. Bratislava: Iura Edition. 279 s. ISBN 978-80-8078-215-3.
4. BUDÍKOVÁ, Marie, LERCH, Tomáš, MIKOLÁŠ, Štěpán, 2005. *Základní statistické metody*. Brno: Masarykova univerzita v Brně. 180 s. ISBN 8021038861.
5. CROUCH, Geoffrey I., RITCHIE, J. R. Brent. Tourism, competitiveness, and societal prosperity. *Journal of Business Research* [online]. 1999, 44 (3), s. 137–152 [cit. 28.01.2023]. Dostupné z: [https://doi.org/10.1016/S0148-2963\(97\)00196-3](https://doi.org/10.1016/S0148-2963(97)00196-3)
6. DE SOUZA, Jackson, MENDES-FILHO, Luiz, BUHALIS, Dimitrios. Evaluating the effectiveness of tourist advertising to improve the competitiveness of destinations. *Tourism Economics* [online]. 2019, 26 (6) [cit. 28.01.2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1177/1354816619846748>
7. DEDEOĞLU, Bekir Bora, VAN NIEKERK, Mathilda, KÜÇÜKERGIN, Kemal Gurkan, DE MARTINO, Marcella, OKUMUŞ, Fevzi. Effect of social media sharing on destination brand awareness and destination quality. *Journal of Vacation Marketing* [online]. 2020, 26 (1), s. 33–56 [cit. 05.02.2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1177/1356766719858644>
8. DOMAZET, Ivana, ZUBOVIĆ, Jovan, LAZIĆ, Milena. Driving Factors of Serbian Competitiveness – Digital Economy and ICT. *Strategic management* [online]. 2018, 23 (1), s. 20-28 [cit. 18.02.2023]. Dostupné z: <http://scindeks-clanci.ceon.rs/data/pdf/1821-3448/2018/1821-34481801020D.pdf>
9. DREDGE, Dianne, JAMAL, Tazim. Progress in tourism planning and policy: A post-structural perspective on knowledge production. *Tourism Management* [online].

- Aalborg Universitet, 2015, 51, s. 285-297 [cit. 11.01.2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2015.06.002>
10. ESEN, Saban, UYAR, Hande. Examining the Competitive Structure of Turkish Tourism Industry in Comparison with Diamond Model. *Procedia – Social and Behavioral sciences* [online]. Elsevier Ltd. Selection, 2012, 62, s. 622 [cit. 14.03.2023]. ISSN 1877-0428. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.09.104>
 11. EURÓPSKA KOMISIA. *The EU Regional Competitiveness Index 2019* [online]. Európska Komisia, 2019 [cit. 10.01.2023]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/the-european-regional-competitiveness-index-2019
 12. EURÓPSKA ÚNIA. Competitiveness. In: *Eur-lex.europa.eu* [online]. [cit. 08.01.2023]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/glossary/competitiveness.html>
 13. FARINHA, Luís, GOUVEIA, Joaquim Borges, NUNES, Sara. Drivers of Global Competitiveness and Economic Growth. *Handbook of Research on Global Competitive Advantage through Innovation and Entrepreneurship* [online]. IGI Global, 2015, 2, s. 13-27 [cit. 14.01.2023]. Dostupné z: <https://www.igi-global.com/chapter/drivers-of-global-competitiveness-and-economic-growth/130507>
 14. FYALL, Alan, GARROD, Brian, WANG, Youcheng. Destination collaboration: A critical review of theoretical approaches to a multi-dimensional phenomenon. *Journal of Destination Marketing & Management* [online]. 2012, 1(1–2), s. 10-26 [cit. 18.02.2023]. ISSN 2212-571X. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2012.10.002>.
 15. FYALL, Alan, GARROD, Brian. Destination Management: a perspective article. *Tourism Review of AIEST - International Association of Scientific Experts in Tourism* [online]. Bingley, 2020, 75 (1), s. 165-169. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1108/TR-07-2019-0311>
 16. GOELDNER, Charles R., RITCHIE, J.R. Brent, 2014. *Cestovní ruch: Principy, příklady, trendy*. 1. vyd. Brno: BizBooks. 545 s. ISBN 978-80-251-2595-3.
 17. HANAFIAH, Mohd Hafiz, ZULKIFLY, Muhammad Izzat. Tourism destination competitiveness and tourism performance: A secondary data approach. *Competitiveness Review: An International Business Journal* [online]. Emerald

- Publishing Limited, 2019, 29 (5), s. 592-621 [cit. 25.01.2023]. Dostupné z: <http://www.emeraldinsight.com/1059-5422.htm>
18. HICKMAN, Bert G. *International productivity and competitiveness* [online]. New York : Oxford University Press, 1992 [cit. 25.01.2023]. Dostupné z: <https://searchworks.stanford.edu/view/12911355>
 19. IMD. Competitiveness Ranking. Slovak Republic. In: *Worldcompetitiveness.imd.org* [online]. IMD, 2023 [cit. 10.02.2023]. Dostupné z: <https://worldcompetitiveness.imd.org/countryprofile/SK/wcy>
 20. KAYAT, Kalsom, HAI, Md. Abdul. Perceived service quality and tourists' cognitive image of a destination. *Anatolia* [online]. 2013, 25 (1), s. 1-12 [cit. 18.02.2023]. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1080/13032917.2013.814580>
 21. KETTER, Eran. Millennial travel: tourism micro-trends of European Generation Y. *Journal of Tourism Futures* [online]. Emerald Publishing Limited, 2021, 7 (2), s. 192-196 [cit. 12.02.2023]. ISSN 2055-5911. Dostupné z: <https://doi.org/10.1108/JTF-10-2019-0106>
 22. KIRÁĽOVÁ, Alžbeta, PAVLÍČKA, Antonín. Development of Social Media Strategies in Tourism Destination. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* [online]. 2015, 175, s. 358-366 [cit. 12.02.2023]. ISSN 1877-0428. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.01.1211>.
 23. KITTOVÁ, Zuzana. The European Union as a Major Trading Player in the Global Economy. *Handbook of Research on Social and Economic Development in the European Union* [online]. IGI Global, 2020, s. 24 [cit. 25.01.2023]. Dostupné z: <https://www.igi-global.com/chapter/the-european-union-as-a-major-trading-player-in-the-global-economy/242863>
 24. KOLLÁR, Vojtech, MATÚŠOVÁ, Silvia. Inovácie a udržateľnosť cestovného ruchu v Slovenskej republike: Innovations as a Tool for Tourism Restart in the Slovak Republic in Post Covid-Crisis Era. *Verejná správa a regionálny rozvoj: ekonómia a manažment* [online]. Bratislava: Vysoká škola ekonómie a manažmentu verejnej správy v Bratislave, 2021, 17(2), 12-24 [cit. 25.01.2023]. ISSN 1337-2955. Dostupné z: <https://www.vsemba.sk/portals/0/Subory/VSEM-casopis-02-2021%20-%20web.pdf>
 25. KUMAR, Sushant, DHIR, Amandeep. Associations between travel and tourism competitiveness and culture. *Journal of Destination Marketing & Management*

- [online]. 2020, 18 (100501) [cit. 12.02.2023]. ISSN 2212-571X. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2020.100501>
26. LACKO, Roman, HAJDUOVÁ, Zuzana. Travel and Tourism competitiveness of V4 countries: The case of sustainable tourism. *Acta Oeconomica Universitatis Selye* [online]. 2021, 10 (1), s. 47-58 [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://www.cceeol.com/search/article-detail?id=1043294>
27. LOVRINČEVIĆ, Željko, MIKULIĆ, Davor, RAJH, Edo. Comparison of methodologies for measuring the competitiveness of the national economy and position of Croatia. *Economic Review* [online]. Zagreb: Hrvatsko društvo ekonomista, 2008, 59 (11), s. 603–645 [cit. 25.01.2023]. ISSN 1848-9494 Dostupné z: <https://doi.org/10.32910/ep>
28. MARKIEWICZ-PATKOWSKA, Julita, PYTEL, Slawomir, OLEŚNIEWICZ, Piotr, WIDAWSKI, Krzysztof. The 21st century trends in senior tourism development among the baby boomer generation. *II. International Conference on Tourism Dynamics and Trends* [online]. 2017, s. 280-299 [cit. 05.02.2023]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/profile/Dogus-Kilicarslan/publication/329655875_FESTIVALS_AS_A_TOURISM_PRODUCT_KAFKASOR_BULLFIGHTING_FESTIVAL_IN_TURKEY/links/5c13c52c299bf139c75807c7/FESTIVALS-AS-A-TOURISM-PRODUCT-KAFKASOR-BULLFIGHTING-FESTIVAL-IN-TURKEY.pdf#page=292
29. MATLOVIČOVÁ, Kvetoslava, MATLOVIČ, René. *Destinačný marketing pre geografov* [online]. Prvé vydanie. Prešov: Prešovská univerzita v Prešove, 2017, s. 234-250 [cit. 23.02.2023]. ISBN: 978-80-555-1892-3. Dostupné z: [https://www.unipo.sk/public/media/16282/DESTINACNY_MARKETING_\(ucebni_ca_2017\)_Matlovicova-Matlovic.pdf](https://www.unipo.sk/public/media/16282/DESTINACNY_MARKETING_(ucebni_ca_2017)_Matlovicova-Matlovic.pdf)
30. MAZANEC, Josef A., RING, Amata. Tourism Destination Competitiveness: Second Thoughts on the World Economic Forum Reports. *Tourism Economics* [online]. 2011, 17 (4), s. 725–751 [cit. 10.03.2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.5367/te.2011.0065>
31. MINISTERSTVO INVESTÍCIÍ, REGIONÁLNEHO ROZVOJA A INFORMATIZÁCIE SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030 - dlhodobá stratégia udržateľného rozvoja Slovenskej republiky – Slovensko 2030* [online]. Bratislava: MIRRI, December 2020 [cit.

- 10.03.2023]. Dostupné z: <https://www.mirri.gov.sk/wp-content/uploads/2021/01/Slovensko-2030.pdf>
32. MOFOKENG, Mac, MATIMA, Tk. Future tourism trends: Virtual Reality based tourism utilizing Distributed Ledger Technologies. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure* [online]. 2018, 7 (3) [cit. 18.02.2023]. ISSN: 2223-814X. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/327418788_Future_tourism_trends_Virtual_Reality_based_tourism_utilizing_Distributed_Ledger_Technologies
33. NASTASE, Marian, CRISTACHE, Nicoleta, KARDOS, Mihaela, GABOR, Manuela Rozalia, PETRARIU, Radu. Dynamic Analysis of Tourism Competitiveness of the European Countries Based on Discriminant Statistical Analysis. *Economic Computation and Economic Cybernetics Studies and Research* [online]. 2021, 55 (3), s. 103-118. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.24818/18423264/55.3.21.07>
34. NAVICKAS, Valentinas, MALAKAUSKAITE, Asta. The Possibilities for the Identification and Evaluation of Tourism Sector Competitiveness Factors. *Engineering economics* [online]. 2009, 1 (61), s. 37-44 [cit. 18.02.2023]. ISSN 1392-2785. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/237286586_The_Possibilities_for_the_Identification_and_Evaluation_of_Tourism_Sector_Competitiveness_Factors
35. OECD. Analysing megatrends to better shape the future of tourism. *OECD Tourism Papers* [online]. Paris: OECD Publishing, 2018, 2, s. 12-56 [cit. 26.02.2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1787/d465eb68-en>
36. OECD. *Policy Statement – Tourism Policies for Sustainable and Inclusive Growth* [online]. Paríž: OECD, 3.10.2017 [cit. 26.02.2023]. Dostupné z: <https://www.oecd.org/cfe/tourism/OECD-Policy-Statement-Tourism-Policies-for-Sustainable-and-Inclusive-Growth.pdf>
37. ÖNSEL, Şule, ÜLENGİN, Füsün, ULUSOY, Gündüz, AKTAŞ, Emel, KABAK Özgür, TOPCU, Y. İlker. A new perspective on the competitiveness of nations. *Socio-Economic Planning Sciences* [online]. 2008, 42 (4), s. 221-246 [cit. 18.02.2023]. ISSN 0038-0121. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.seps.2007.11.001>.
38. PAPP, Zsófia, RAFFAY, Ágnes. Factors influencing the tourism competitiveness of former socialist countries. *Journal of Studies and Research in Human Geography*

- [online]. *Human Geographies*, 2011, 5(2), s. 21-30 [cit. 28.02.2023]. Dostupné z: http://gabrielsimion.net/humangeographies.org.ro/articles/52/5_2_11_3_papp.pdf
39. PATTERSON, Ian, BALDERAS, Adela. Continuing and Emerging Trends of Senior Tourism: A Review of the Literature. *Population Ageing* [online]. Springer, 2020, 13, s. 385–399 [cit. 18.01.2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1007/s12062-018-9228-4>
40. POPOVA, Nadejda, SHARKEY, Alixa, VLADYKIN, Vitalij. Top 100 City Destinations Index 2022 Highlights the Best Performers of the Year. In: *Euromonitor.com* [online]. 07.12.2022 [cit. 12.02.2023]. Dostupné z: https://www.euromonitor.com/article/top-100-city-destinations-index-2022-highlights-the-best-performers-of-the-year?utm_source=press_release&utm_medium=PR&utm_campaign=CT_22_11_09_WP_WTM_Report
41. RICHARDS, Greg W. Cultural tourism trends in Europe: a context for the development of Cultural Routes. *Impact of European Cultural Routes on SMEs' innovation and competitiveness* [online]. Strasbourg: Council of Europe Publishing, 2011, s. 19-36 [cit. 18.02.2023]. Dostupné z: http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/culture/routes/StudyCR_en.pdf
42. RODRÍGUEZ-DÍAZ, Beatriz, PULIDO-FERNÁNDEZ, Juan Ignacio. Sustainability as a Key Factor in Tourism Competitiveness: A Global Analysis. *Sustainability 2020* [online]. MDPI, 2019, 12 (51) [cit. 18.02.2023]. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.3390/su12010051>
43. SCOTT, Noel. Tourism Policy: A strategic Review. *Contemporary Tourism Reviews* [online]. Goodfellow Publishers Limited, 2011, s. 8-12 [cit. 22.01.2023]. Dostupné z: https://www.goodfellowpublishers.com/free_files/fileTourismPolicy.pdf
44. SHURAIKI, Tarafa. Tourism policy. *Polityka Gospodarcza* [online]. 2001-2002, 5-6, s. 274-281 [cit. 15.01.2023]. Dostupné z: <https://instytut.info/wp-content/uploads/2016/08/r21-1.pdf>
45. SIMIONESCU, Mihaela, PELINESCU, Elena, KHOURI, Samer, BILAN, Svitlana. The Main Drivers of Competitiveness in the EU-28 Countries. *Journal of Competitiveness* [online]. 2021, 13(1), s. 129–145 [cit. 24.01.2023]. ISSN 1804-1728. Dostupné z: <https://doi.org/10.7441/joc.2021.01.08>
46. ŚNIADEK, Joanna. Age of seniors – a challenge for tourism and leisure industry. *Studies of Physical Culture and Tourism* [online]. 2006, 13, s. 103-105 [cit.

- 25.02.2023]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/235988451_Age_of_seniors_-_a_challenge_for_tourism_and_leisure_industry
47. SOFRONOV, Bogdan. Millennials: A new trend for the tourism industry. *Annals of Spiru Haret University. Economic Series* [online]. Editura Fundației România de Măine, 2018, 3, s. 109-122 [cit. 18.02.2023]. Dostupné z: <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=720603>
48. STICKDORN, Marc, ZEHRER, Anita. Service Design in Tourism: Customer Experience Driven Destination Management. *First Nordic Conference on Service Design and Service Innovation. DeThinking Service ReThinking Design* [online]. Oslo: 2009 [cit. 05.02.2023]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/242540416_Customer_Experience_Drive_n_Destination_Management
49. SVETOVÉ EKONOMICKÉ FÓRUM. Interactive Data and Economy Profiles *Weforum.org* [online]. Svetové ekonomické fórum, 24.05.2022. [cit. 10.03.2023]. Dostupné z: <https://www.weforum.org/reports/travel-and-tourism-development-index-2021/explore-the-data#report-nav>
50. SVETOVÉ EKONOMICKÉ FÓRUM. *Travel & Tourism Development Index 2021: Rebuilding for a Sustainable and Resilient Future* [online]. Svetové ekonomické fórum, 24.05.2022 [cit. 18.03.2023]. Dostupné z: <https://www.weforum.org/reports/travel-and-tourism-development-index-2021/in-full>
51. SZABO, jr., Stanislav, VAJDOVÁ, Iveta, JENČOVÁ, Edina, MAKÓ, Sebastian, ČIČO, Martin, HORVAT, Agnes. Korelácia medzi leteckou dopravou a ekonomickým rastom v Číne. *International Scientific Journal of Air Transport Industry* [online]. 2020, 15 (1), s. 38 [cit. 12.03.2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.26552/aer.C.2020.1.7>
52. TATIĆ, Kasim, ROVČANIN, Adnan, DŽAFIĆ, Zijad. Globalization, competitiveness and environment. *Economic Research* [online]. 2006, 19 (2) [cit. 12.02.2023]. Dostupné z: <https://hrcak.srce.hr/file/33801>
53. TOSUN, Cevat, DEDEOĞLU, Bekir Bora, FYALL, Alan. Destination service quality, affective image and revisit intention: The moderating role of past experience. *Journal of Destination Marketing & Management* [online]. 2015, 4 (4), s. 222-234

- [cit. 18.02.2023]. ISSN 2212-571X. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2015.08.002>.
54. TUROK, Ivan. Cities, Regions and Competitiveness. *Regional Studies* [online]. Taylor & Francis Journals, 2004, 38(9), s. 1069-1083 [cit. 14.01.2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/0034340042000292647>
55. UNWTO. *UNWTO Tourism Definitions* [online]. Madrid: UNWTO, Apríl 2019, s. 14-26 [cit. 18.02.2023]. eISBN: 978-92-844-2085-8. Dostupné z: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284420858>
56. *UNWTO World Tourism Barometer*. [online]. UNWTO, 2023, 21 (1), s. 1-40 [cit. 18.02.2023]. Dostupné z: <https://doi.org/10.18111/wtobarometereng>
57. VELASCO, María. Tourism Policy. *Global Encyclopedia of Public Administration, Public Policy, and Governance* [online]. Springer International Publishing, 2017 [cit. 20.02.2023]. Dostupné z: http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-31816-5_2674-1
58. WORKIE, Menbere T. a kol., 2006. *Vývoj a perspektívy svetovej ekonomiky. Globálna konkurencieschopnosť a energetická a demografická kríza*. Bratislava: Ekonomický ústav Slovenskej akadémie vied. 302 s. ISBN 80-7144-152-X.
59. WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL. *A world in motion: Shifting consumer travel trends in 2022 and beyond* [online]. WTTC, 2023 [cit. 26.01.2023]. Dostupné z: <https://wtcc.org/consumer-trends>
60. WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL. *Travel & Tourism Economic Impact Global Trends 2022* [online]. WTTC, 2022 [cit. 28.01.2023]. Dostupné z: <https://wtcc.org/Portals/0/Documents/Reports/2022/EIR2022-Global%20Trends.pdf>
61. YUNIS, Manal M., KOONG, Kai S., LIU, Lai C., KWAN, Reggie, TSANG, Philip. ICT maturity as a driver to global competitiveness: a national level analysis. *International Journal of Accounting & Information Management* [online]. 2012, 20 (3), s. 255-281 [cit. 28.01.2023]. ISSN: 1834-7649. Dostupné z: <https://doi.org/10.1108/18347641211245137>
62. ZEIBOTE, Zane, VOLKOVA, Tatjana, TODOROV, Kiril. The impact of globalization on regional development and competitiveness: cases of selected regions. *Insights into Regional Development* [online]. Entrepreneurship and sustainability center, 2019, 1 (1), s. 33-47 [cit. 14.01.2023]. Dostupné z: [https://doi.org/10.9770/ird.2019.1.1\(3\)](https://doi.org/10.9770/ird.2019.1.1(3))

Zoznam príloh

Príloha č. 1 – Celkové poradie krajín v Indexe konkurencieschopnosti cestovného ruchu (TTDI) 2021