EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
Obchodná fakulta

Evidenčné číslo: 102004/I /2016/36069191764303876

DETERMINANTY KONKURENCIESCHOPNOSTI NA TRHU SLUŽIEB SR

Diplomová práca

2016 **Bc. Barbora Pyšná**

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
Obchodná fakulta

DETERMINANTY KONKURENCIESCHOPNOSTI NA TRHU SLUŽIEB SR

Diplomová práca

Študijný program: Manažment cestovného ruchu

Študijný odbor: Cestovný ruch

Školiace pracovisko: Katedra služieb a cestovného ruchu

Vedúci záverečnej práce: prof. Ing. Valéria Michalová CSc.

Bratislava 2016 **Bc. Barbora Pyšná**

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že záverečnú prácu som vypracovala samostatne, vedená radami a usmerneniami mojej školiteľky prof. Ing. Valérie Michalovej, CSc. a s použitím uvedenej literatúry.

Dátum: **.....**

Barbora Pyšná

Poďakovanie

Touto cestou by som chcela poďakovať vedúcej mojej diplomovej práce prof. Ing. Valérii Michalovej, CSc., za usmernenie, odborné vedenie, inšpiratívne rady, metodickú pomoc a cenné pripomienky pri písaní tejto záverečnej práce a taktiež mojim blízkym, ktorí ma podporovali.

ABSTRAKT

PYŠNÁ, Barbora: *Determinanty konkurencieschopnosti na trhu služieb SR.* – Ekonomická univerzita v Bratislave. Obchodná fakulta; Katedra služieb a cestovného ruchu. – Vedúci záverečnej práce: prof. Ing. Valéria Michalová, CSc. – Bratislava: OF EU, 2016, 65 s.

Cieľom záverečnej práce je identifikovať determinujúce faktory pôsobiace na rast a zmeny konkurencieschopnosti v službách. Skúmať ich pôsobenie a účinky na trh služieb v Slovenskej republike, a v jeho rámci na trh cestovného ruchu. Práca je rozdelená do štyroch kapitol. Obsahuje 13 grafov, 13 tabuliek, 3 obrázky, 2 schémy a 3 prílohy. Prvá kapitola vymedzuje základné kategórie, uvádza charakteristiku poznatkovej bázy o determinantoch konkurencieschopnosti a trhových službách. V druhej kapitole sa stanovuje hlavný cieľ a k nemu rozvinuté parciálne ciele. Metodika a použité metódy skúmania sa nachádzajú v tretej kapitole. Záverečná, štvrtá kapitola obsahuje analýzu vybraných ukazovateľov konkurencieschopnosti. Výsledkom riešenia danej problematiky je zhodnotenie vzájomného vplyvu determinantov konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu v SR.

Kľúčové slová:

trh služieb, konkurencieschopnosť, determinanty, turistická atraktivita, turistická aktivita, potenciál pre rozvoj cestovného ruchu

ABSTRACT

PYŠNÁ, B: *The factors of competitiveness on the market service of Slovakia*. – University of Economics in Bratislava. Faculty of Commerce; Department of Service and Tourism. – Thesis Supervisor: prof. Ing. Valéria Michalová, CSc. – Bratislava FC EU, 2016, 65 p.

The aim of the work is to identify the determining factors of productivity growth and competitiveness in the service changes. Examine their effect and impact on the market of services in the Slovak Republic, and in the framework of the tourism market. The work is divided into four chapters. It contains 13 graphs, 13 tables, 3 pictures, 2 diagrams and 3 annexes. The first chapter defines the basic categories mentioned characteristics of knowledge base on the determinants of competitiveness and market services. The second chapter sets out the main objective, and it developed a partial objectives. The methodology used and methods of investigation can be found in the third chapter. The final, fourth chapter contains an analysis of selected indicators of competitiveness. The result of the issue is to assess mutual influence determinants of competitiveness in tourism in Slovakia.

Key words:

market services, competitivenes, factors, turistic atractivity, turistic activity, potencial for the development of tourism

Obsah

Úvod **9**

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí **10**

1.1 Vymedzenie základných kategórií 10

1.2 Ekonomická konkurencieschopnosť 10

1.3 Faktory konkurencieschopnosti 10

1.3.1 Vnútorné faktory konkurencieschopnosti 11

1.3.2 Vonkajšie faktory konkurencieschopnosti 12

1.4 Trh 14

1.5 Služby ako ekonomické činnosti 15

1.5.1 Trhové služby 16

1.6 Konkurencieschopnosť na globálnej úrovni 17

1.6.1 Piliere Globálneho indexu konkurencieschopnosti 18

1.7 Konkurencieschopnosť na regionálnej úrovni 21

1.7.1 Determinanty 21

1.7.2 Meranie konkurencieschopnosti na regionálnej úrovni 23

2 Cieľ práce **31**

3 Metodika práce a metódy skúmania **32**

4 Výsledky a diskusia **36**

4.1 Determinanty konkurencieschopnosti krajov SR v cestovnom ruchu 37

4.1.1 Turistická atraktivita v krajoch SR 37

4.1.2 Turistická aktivita v krajoch SR 40

4.1.3 Cestná infraštruktúra v krajoch SR 44

4.1.4 Potenciál pre rozvoj cestovného ruchu v krajoch SR 48

4.2 Determinanty konkurencieschopnosti okresov Trnavského a Trenčianskeho kraja v cestovnom ruchu 49

4.2.1 Turistická atraktivita v okresoch vybraných krajov 51
4.2.2 Turistická aktivita v okresoch vybraných krajov 53
4.2.3 Cestná infraštruktúra v okresoch vybraných krajov SR 55
4.2.4 Výhody a bariéry v okresoch Trenčianskeho a Trnavského kraja 56

Záver 60
Zoznam bibliografických zdrojov 62
Zoznam príloh 65

Úvod

V dnešnom globalizovanom svete je súťaživosť na popredných priečkach záujmov každého štátu a konkurencieschopnosti sa prikladá čoraz väčší význam. Na trhu výrobkov a služieb tomu nie je inak.

Konkurencieschopnosť je ponímaná rôzne, existuje niekoľko odlišných definícií. Svetové ekonomické fórum definuje konkurencieschopnosť ako skupinu *politík, faktorov a inštitúcií*, ktoré spolu tvoria produktivitu danej krajiny, to znamená, konkurencieschopnejšie ekonomiky sú tie, ktoré rastú efektívnejšie a rýchlejšie než iné. (I. Bondareva a R. Tomčík, 2013)

„Konkurencieschopnosť v procese globalizácie závisí od množstva faktorov, ako aj od vývoja jednotlivých krajín. Prosperita krajín závisí od prosperity jednotlivých regiónov, preto je dôležitá spolupráca na každej úrovni v záujme zlepšenia postavenia štátu v celosvetovom meradle, a v procese globalizácie, ktorá so sebou prináša aj negatívne javy.

S týmito javmi sa musí každý štát vyrovnať. V podstate je možné konštatovať, že konkurencieschopnosť leží na pleciach každej krajiny, každého regiónu, každej firmy a napokon na pleciach každého z nás. Práve preto sa musíme vzájomne inšpirovať a obohacovať o skúsenosti z dosiahnutých úspechov a pokroku a naďalej intenzívne spolupracovať.“ (Šikula, M., 2006) Platí to rovnako pre podniky cestovného ruchu.

Zámerom diplomovej práce je identifikácia určujúcich činiteľov konkurencieschopnosti (a adresne v cestovnom ruchu) na základe ukazovateľov ekonomickej aktivity (turistická aktivita, turistická atraktivita, potenciál pre rozvoj cestovného ruchu) a infraštruktúry (hustota cestnej siete) v Slovenskej republike (SR) a v jej rámci v krajoch a následne v okresoch Trenčianskeho a Trnavského kraja. Posúdenie a zhodnotenie ich ekonomických pilierov (výstupov) a pilieru infraštruktúry.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

1.1 Vymedzenie základných kategórií

Pojem konkurencieschopnosť je používaný tak na mikroekonomickej, ako aj na makroekonomickej úrovni. Pri teoretickom vymedzení mikroekonomickej konkurencieschopnosti firiem, zjednodušene možno povedať, že pokiaľ firma nie je schopná na trhu konkurovať svojím rivalom (čiže nie je konkurencieschopná), zaniká. Konkurencieschopnosť firmy sa teda prejavuje tým, že sa firma dokáže udržať na trhu, pokiaľ zvyšuje svoj trhový podiel a plní záväzky k svojmu okoliu, resp. je schopná konkurovať, rásť a byť zisková. To isté sa vzťahuje i na makroekonomickú úroveň konkurencieschopnosti na území danej krajiny.

1.2 Ekonomická konkurencieschopnosť

„Ekonomická konkurencieschopnosť je schopnosť predávať čo najviac, za čo najvýhodnejších podmienok a prekonávať výsledky konkurenčných firiem pôsobiacich na trhu v snahe získať dominantné postavenie na ňom. Najvýraznejšie sa prejavuje pri previse ponuky nad dopytom. V prípade ekonomickej konkurencieschopnosti štátov ide o mieru, do akej môžu štáty v rámci slobodných a spravodlivých podmienok na trhu produkovať tovary a služby, ktoré obstoja v konkurencii na medzinárodných trhoch. Kritikom aplikácie konceptu ekonomickej konkurencieschopnosti na štáty je ekonóm Paul Krugman, ktorý tvrdí, že štáty si navzájom nekonkurujú rovnakým spôsobom ako firmy. Kým pri konkurencii firiem je zisk jednej firmy stratou druhej, zapojením krajín do medzinárodného obchodu dochádza k situácii, z ktorej profitujú oba či viaceré štáty.“ (Sivák, R., 2011)

1.3 Faktory konkurencieschopnosti

Determinanty konkurencieschopnosti môžeme charakterizovať ako faktory určujúce úroveň konkurencieschopnosti podnikov na trhu. Vďaka nim je možné určiť

konkurenčné výhody a nevýhody podniku. Blažek (2007) delí faktory konkurencieschopnosti na dve veľké úrovne:

1. Vnútorné faktory konkurencieschopnosti.
2. Vonkajšie faktory konkurencieschopnosti.

1.3.1 Vnútorné faktory konkurencieschopnosti

Za vnútorné faktory Blažek, L. (2007) považuje tie faktory, ktoré môže podnik sám ovplyvňovať a ktoré sa nachádzajú vo vnútri podniku. Patria sem také faktory ako vedecko-technický rozvoj, marketingové a distribučné faktory, ako aj faktory výroby a jej riadenia, pracovné zdroje a finančné a rozpočtové aspekty podnikania.

Vnútorné faktory môžu podľa Mariniča P. (2008) ovplyvniť celkovú situáciu firmy. Patria tu podľa neho napr. úroveň a kvalita riadenia, úroveň technológie, úroveň výskumu a vývoja, kapitálová účasť manažmentu, ekologická politika, úroveň inovačného cyklu, organizácia výroby, marketingu a predaja a podobne.

Birknerová Z. - Litavcová E. (2011) uvádzajú nasledovné parametre konkurencieschopnosti, ktoré sú priamo závislé od vnútornej štruktúry podniku:

- formy a spôsoby riadenia,
- primeraná kapitálová vybavenosť,
- podniková kultúra,
- produktové portfólio a jeho kvalita,
- vlastníci a ich renomé,
- vrcholový manažment,
- systém riadenia kvality,
- zamestnanci – ich vzdelanostná a kultúrna úroveň, kreativita a motivácia,
- produktivita práce a efektívnosť,
- technologická a technická vybavenosť,
- flexibilita a plné rešpektovanie ekonomiky času.

Schmuck, R. (2011) vo svojej výskumnej práci uvádza, že na konkurencieschopnosť v súčasnej dobe pôsobia predovšetkým tieto atribúty: výskum a vývoj, nové inovácie, strategické aliancie, schopnosť adaptovať sa na zmeny, fluktuácie

pracovnej sily a v neposlednom rade marketing a reklama. Podniky, ktoré majú záujem byť konkurencieschopné musia pracovať na daných atribútoch. Inovácie sú dôležitým faktorom rastu. Ak chcú podniky v dnešnej dobe uspieť v tvrdom konkurenčnom boji musia priniesť na trh niečo nové, čím môžu zaujať a odlíšiť sa od konkurencie. S týmto súvisia aj výdavky na výskum a vývoj. Podnik nemôže pasívne očakávať nejaké zmeny, preberať zmeny od iných, ale musí sa aktívne podieľať na vývoji nových produktov. Ďalším významným krokom pre dosiahnutie konkurencieschopnosti podnikov je zabezpečenie odbytu produktov a to prostredníctvom rôznych nástrojov marketingového mixu a predovšetkým reklamy.

1.3.2 Vonkajšie faktory konkurencieschopnosti

Medzi vonkajšie faktory konkurencieschopnosti patria tie faktory, ktoré podnik nemá možnosť ovplyvniť, prípadne je jeho možnosť ovplyvniť tieto faktory obmedzená či nepriama.

Podľa Mariniča, P. (2008) predstavujú vonkajšie faktory vonkajšie obmedzenie a bezprostredne priamo alebo nepriamo ovplyvňujú hospodárenie a celkovú finančnú situáciu firmy. Tento druh faktorov môžeme rozdeliť na:

a) *Makroekonomické,* ako napr. nasýtenie trhu, celková situácia národného hospodárstva, legislatívny rámec atď.

b) *Mikroekonomické,* ako napr. strategické zámery konkurencie, postavenie podniku na trhu, solventnosť hlavných odberateľov a pod.

c) *Geografické*, ako napr. dopravná infraštruktúra, poloha podniku, zloženie pracovných síl v regióne a pod.

Sujová, A. (2011) rozčlenila externé faktory konkurencieschopnosti veľmi podobne, a to na mikroekonomické faktory a makroekonomické faktory.

Medzi vonkajšie makroekonomické faktory podľa nej patria:

- globalizácia – vznik globálnej výrobnej štruktúry,
- demografický vývoj – determinovaný starnutím populácie,
- politické, ekonomické a legislatívne faktory makroprostredia – politická stabilita, miera klientelizmu, transparentnosť verejného obstarávania, vyspelosť finančného trhu a pod.,
- rýchlosť zmien - týka sa hlavne životného cyklu výrobkov,

- liberalizácia a deregulácia trhov – vytvára predpoklady pre vstup nových konkurentov na existujúce trhy,
- digitalizácia – spojená s využívaním internetu a ostatných informačných a komunikačných technológií,
- národný inštitucionálny rámec – regionálna politika, daňový systém, politika zamestnanosti, úverová politika a pod.

Medzi externé mikroekonomické faktory zase patria:

- odvetvové a regionálne faktory - dostupnosť výrobných zdrojov, úroveň technickej infraštruktúry, úroveň znalostnej infraštruktúry, úroveň štruktúry pre podporu podnikania a finančné systémy regionálnej podpory (granty, fondy EÚ a pod.),
- faktory trhového prostredia – tlak na inovácie výrobkov, tlak na náklady a ceny, benchmarking konkurencie, miera otvorenosti trhu, charakter cieľových skupín zákazníkov, spoľahlivosť a kvalita dodávateľov.

Oba uvedené typy klasifikácie majú svoje opodstatnenie, a to predovšetkým v definičnej rovine, pretože pomáhajú aspoň čiastočne vyjasniť zahmlený význam pojmu konkurencieschopnosť. Ich kombináciou vznikajú štyri základné náhľady na konkurencieschopnosť krajiny. Konkurencieschopnosť krajiny je chápaná ako potenciál či výsledok, a to exportná výkonnosť alebo životná úroveň obyvateľov krajiny. (Šulc, M., 20xx)

Ak chceme dosahovať zvyšovanie konkurencieschopnosti, musíme dbať najmä na dôležitú úlohu, ktorú zohráva inovačná výkonnosť. Nakoľko sa prechádza k poznatkovej ekonomike, aj ťažisko konkurencieschopnosti sa presúva z nízko nákladových komparatívnych výhod na komparatívne výhody dynamické, ktoré sú predovšetkým postavené na kvalite a inováciách, ktorých vytváranie a využívanie prináša udržateľnejšie a silnejšie konkurenčné výhody.

Proces zvyšovania konkurencieschopnosti však nemôže byť len úlohou jedného segmentu hospodárskej politiky, ale je potrebné, aby bola zabezpečená spolupráca viacerých segmentov hospodárskej politiky prierezovo.

Zvyšovanie konkurencieschopnosti je náročnou výzvou, lebo len zlepšenie individuálnej oblasti neprináša rast konkurencieschopnosti, nevyhnutný je pokrok vo viacerých oblastiach. (Lalinský, L., 2008)

„Kľúčovou prioritou a reálnym motorom konkurencieschopnosti je a v budúcnosti bude v ešte väčšej miere veda, inovácie, technológie, vzdelanie a podnikavosť. Veda podporovaná vzdelávaním sa stala jadrom dlhodobo udržateľnej konkurencieschopnosti.“ (Šipikal, M., Szitásiová V., 2012)

1.4 Trh

„Trh je priestor, v ktorom si jednotlivé ekonomické subjekty vymieňajú výsledky svojej činnosti, resp. súhrn rozličných nástrojov, foriem, mechanizmov a sociálno-ekonomických vzťahov, ktoré túto výmenu umožňujú. Trh možno členiť z rozličných hľadísk. Podľa toho, čo je predmetom kúpy na jednej strane a predaja na druhej strane, sa rozlišuje *trh výrobných faktorov* zložený z relatívne samostatného

- trhu práce,
- trhu pôdy,
- trhu kapitálu, (trh peňazí),
- trhu výrobkov a služieb.

Z vecného hľadiska sa uvedené štyri trhy, najmä však trh výrobkov a služieb dajú bližšie špecifikovať: na čiastkovom trhu sa predáva len určitý výrobok či poskytuje služba. *Agregátny trh* zahŕňa všetky služby zároveň, je teda akýmsi súhrnom existujúcich čiastkových trhov. V reálnom ekonomickom živote má trh vždy charakter agregátneho trhu. Z hľadiska organizovanosti sa rozoznávajú trhy organizované, a to často veľmi dômyselne a podľa presných regulí (napr. burza využívajúca počítače) a trhy neformálne, na ktorých organizačná stránka ustupuje do pozadia. Z teritoriálneho hľadiska mal v počiatkoch tovarovej výmeny dominujúce postavenie trh miestny, ktorý postupne prerástol na regionálny trh národný, národný trh, medzinárodný trh, medzinárodný regionálny trh a svetový trh.“ (Šíbl, D., 2002)

Stredom tradičného poňatia trhu bola firma. Spotrebitelia boli vnímaní ako pasívni, ktorým firmy môžu predávať. V dôsledku toho firmy ponímali riadenie vzťahov so zákazníkmi ako určovanie cieľových skupín zákazníkov a zameriavanie sa na nich. Firmy sa sústreďovali na miesto vzájomnej súčinnosti – na trh ako na miesto, v ktorom si privlastňujú ekonomickú hodnotu. Z tohto hľadiska mal trh pre firmu a pre spotrebiteľa odlišné a oddelené role.

Novovytváraný význam slova trh sa sústreďuje na súčinnosť medzi spotrebiteľom a firmou – role firmy a spotrebiteľa sa zbližujú. Firma a spotrebiteľ sú tak spolupracovníkmi, ako aj konkurentmi.

Trh je otvoreným priestorom aj pre ponuku a dopyt. Dopyt bol tradične vnímaný z hľadiska toho, čo môže firma ponúknuť – z hľadiska ich výrobkov a služieb. Dopyt je chápaný a tiež prognózovaný v kategóriách toho, čo firma môže predať za určitú cenu. Vzhľadom na to ako sa neustále zvyšuje počet skladovaných položiek a firmy zákazníkom ponúkajú stále väčší výber, sa problém prognózovania dopytu stáva stále zložitejším. (Prahalad, C. K., Ramaswamy, V., 2005)

1.5 Služby ako ekonomické činnosti

Štandardná klasifikácia ekonomických činnosti EÚ NACE vymedzuje za ekonomickú činnosť takú činnosť, pri ktorej použitím kombinácie výrobných prostriedkov, práce, výrobných postupov a medziproduktov vznikne výrobok alebo služba.

Pojem služba ako ekonomická kategória:

- je druh produktu,
- jej podstatou je ekonomická činnosť – výkon,
- vytvára hodnotu,
- prináša úžitok spotrebiteľovi ako výsledok želanej zmeny,
- nevyúsťuje do vlastníctva. (Michalová, V. a kol., 2013)

V literatúre sa publikovali viaceré definície služieb a ich modifikácie. Zovšeobecňujú podstatu, odrážajú určité prvky procesu produkcie služieb, ich špecifické vlastnosti, ktorými sa odlišujú od výrobkov, príp. spôsob výkonu. Všeobecné pravidlá nenadobudla ani jedna z nich pre ich veľkú rôznorodosť. Zahŕňajú distribučné, informačné a komunikačné, dopravné, stravovacie, ubytovacie, poisťovacie, finančné, osobné, sociálne a kultúrne služby. Heterogénnosť spôsobuje rad výnimiek od zostavených definícií. Je preto žiaduce vystihnúť špecifické prvky služieb.

V teórií služieb je uplatňovaná definícia Hilla, vyzdvihujúca určujúce prvky služieb ako produktu na trhu (Hill, T.P., 1977).

V manažmente služieb sa do úvahy berú tieto podstatné aspekty:

- služby sú ekonomické činnosti, ktoré vytvárajú hodnotu,
- poskytujú úžitok spotrebiteľovi v určitom čase a mieste ako výsledok vytvorenia želanej zmeny na alebo pre prijímateľa služby (Grünroos, 1990, s. 26-27)

1.5.1 Trhové služby

„Trhové služby sú všetky služby, ktoré môžu byť predmetom predaja a kúpy na trhu. Produkujú ich jednotky, ktorých zdroje sa utvárajú hlavne predajom tejto produkcie za ceny, ktorými sa zabezpečuje zisk producentov.“ (Michalová, V., 2013)

„Najvšeobecnejšie vymedzenie trhových služieb v ekonomike zodpovedá ich podielu na tvorbe bohatstva (meraného HDP) a pracovných miest. Miera tohto prínosu je úmerná reálnej miere rastu v porovnaní s mierami dosiahnutými v iných odvetvových zložkách. Tým sa význam trhových služieb v ekonomike nevyčerpáva. Odvetvia, ako sú doprava, telekomunikácie, informačné služby, sú dôležité ako základná infraštruktúra pre všetky ostatné ekonomické činnosti a tiež ako vstupy napomáhajúce zvyšovanie konkurencieschopnosti a produktívnosti ekonomických subjektov.

Trhové služby sú dominantnou zložkou modernej ekonomiky.“ (Michalová, V., a kol., 2001)

Za trhové služby podľa NACE 2 sa považujú produkty/ činnosti týchto sekcií:

- Veľkoobchod a maloobchod (G)
- doprava a skladovanie (H)
- ubytovacie a stravovacie služby (I)
- informačné a komunikačné služby (J)
- činnosti v oblasti nehnuteľností (L)
- odborné, vedecké a technické činnosti (M)
- administratívne a podporné služby (N)
- umenie, zábava, rekreácia (R)
- ostatné činnosti služby (S)

Európska únia nezohľadňuje v tomto komplexe finančné a poisťovacie činnosti vzhľadom na ich osobitné črty produkcie a podnikania.

1.6 Konkurencieschopnosť na globálnej úrovni

Aby bola konkurencieschopnosť krajiny merateľná a porovnateľná, Svetové ekonomické fórum vypracovalo „Globálny index konkurencieschopnosti“ (GCI-Global Competitiveness Index). Je to model konkurencieschopnosti, ktorý stanovuje kľúčové determinanty ovplyvňujúce produktivitu práce krajiny a dynamický rast ekonomiky. Jeho úlohou je zobrazovať, či má krajina perspektívu na dosiahnutie udržateľného hospodárskeho rastu. (Tomčík R., Bondareva I., 2013)

Hodnotenie konkurencieschopnosti na základe Globálneho indexu konkurencieschopnosti vytvoreného Svetovým ekonomickým fórom je využívané od roku 2004. Každoročne vytvára poradie krajín na základe ich úrovne konkurencieschopnosti. Do úvahy berie makroekonomické i mikroekonomické faktory konkurencieschopnosti na národnej úrovni. Konkurencieschopnosť je množina rôznych faktorov, ktoré určujú úroveň produktivity danej krajiny. „Úroveň produktivity naopak stanovuje úroveň udržateľnosti prosperity, ktorú môže dané hospodárstvo dosiahnuť.“ Čiže ekonomiky, ktoré vedia produkovať pre svojich občanov vyššie príjmy sú viac konkurencieschopné. Aj mierou návratnosti investícií do národného hospodárstva sa určuje miera produktivity.

„Uvedený index GCI zachytáva otvorenosť kritérií, ktoré sú vo vzájomnej korelácii a zároveň si neprotirečia. Hodnotenie využíva vážený priemer odlišných komponentov, z ktorých každý odráža jeden aspekt komplexnej reality, ktorú nazývame konkurencieschopnosť. (J. Herčko, 2013)

Globálny index konkurencieschopnosti bol vybraný a vysvetlený na základe jeho najvyššej výpovednej schopnosti, nakoľko hodnotí celosvetový vývin štátnych ekonomík. Vďaka 140 indikátorom, ktoré posudzuje a zostavuje poradie jednotlivých krajín sa radí aj medzi najkomplexnejšie a zároveň patrí medzi najčastejšie používané pri porovnávaní konkurencieschopnosti krajín.

1.6.1 Piliere Globálneho indexu konkurencieschopnosti

Základné determinanty ovplyvňujúce hodnotu konkurencieschopnosti, ktorá sa nachádza v GCI, sú rozdelené do dvanástich kategórii – tzv. 12 pilierov konkurencieschopnosti. Tieto kategórie podrobne opisujú konkurencieschopnosť každej krajiny sveta a poukazujú na rôznu úroveň rozvoja ekonomiky.

Uvedené kritériá sú vo vzájomnej korelácii, kde sa medzi sebou priamo ovplyvňujú, napr. pilier 12 – Inovácie, nie je možné dosahovať s nižšou úrovňou vzdelania (pilier 5), resp. nemožno vytvárať inovácie s neefektívnymi trhmi (pilier 6 a 7). I napriek prepojenosti medzi jednotlivými kritériami, je možné vyhodnotiť konkurencieschopnosť krajiny v samotných kritériách. V každom z nich krajina dostáva hodnotenie na stupnici od 1 do 7, pričom 7 je najlepšie hodnotenie.“

„Každý pilier predstavuje model, ktorý zohľadňuje sústavu špecifických činiteľov charakterizujúcich úroveň konkurencieschopnosti krajiny.“ (ManEko) Hodnotené piliere konkurencieschopnosti sú:

1. *Kvalita verejných inštitúcii*- hodnotí krajinu podľa kvality štátnej a verejnej správy, rozhoduje tu aj inštitucionálne prostredie a to najmä ochrana duševného vlastníctva, etika firiem a ich správanie, či je súdnictvo nezávislé od vplyvov organizácii vlády, miera korupcie, či vlastnícke právo.
2. *Infraštruktúra* – vysokým podielom vplýva na konkurencieschopnosť krajiny, pretože zmenšuje vzdialenosť medzi regiónmi a mestami a dáva priestor integrácií obchodu na národnej úrovni. Ukazovatele, ktoré sem patria je napríklad kvalita železníc, ciest, námornej či leteckej dopravy.
3. *Makroekonomická stabilita* – odráža celkovú úroveň HDP danej krajiny, jeho rast, vývoj nezamestnanosti, infláciu, zahranično-obchodné vzťahy.
4. *Zdravie a základné vzdelanie* – významný faktor, nakoľko nie dobrý zdravotný stav spôsobuje častú absenciu zamestnancov čím sa znižuje výkonnosť nielen ich, ale aj podniku. Základné vzdelanie by malo byť dostupné každému bez rozdielu, ale navyše sa vyžaduje aj požadovaná kvalita.
5. *Vyššie vzdelanie a zvyšovanie kvalifikácie* – pre konkurencieschopné krajiny je nevyhnutné, aby personál a pracovníci krajiny mali vyššiu úroveň vzdelania, aby boli dostupné špecializované výskumné pracoviská. Pracovníci by mali byť

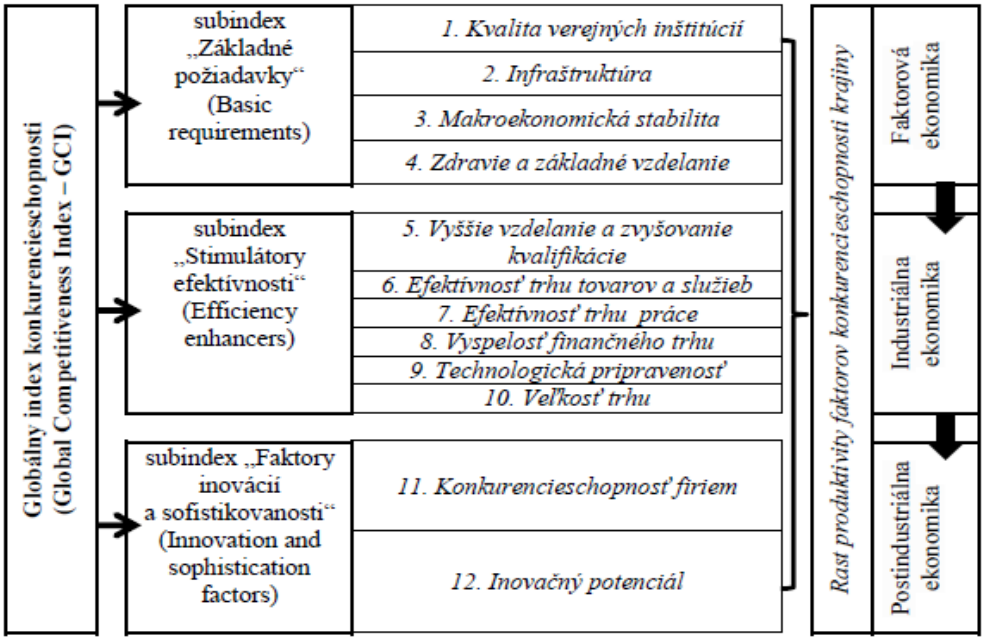
schopní zvládať plniť náročnejšie úlohy, riešiť komplikované postupy práce a ich rozhodnutia by mali byť efektívne. Patrí sem napríklad aj vybavenie škôl internetovým prístupom a iné.

6. *Efektívnosť trhu tovarov a služieb* – odzrkadľuje schopnosť trhu daného štátu vytvárať produktový mix, ktorým zaujme zákazníka a vyhovie jeho potrebám v rámci ponúknutých tovarov a služieb. V oblasti obchodu pre produktivitu a efektivitu trhu sú dôležité i domáci a zahraničný trh či hospodárska súťaž. Faktormi sú orientácia na zákazníka, protimonopolná politika a jej efektivita alebo stupeň konkurencie.
7. *Efektívnosť trhu práce* – ide o proces zaradenia správnych zamestnancov na vhodné pozície, aby bola zabezpečená čo najvyššia efektivita z vykonanej práce, zníženie fluktuácie zamestnancov. Prihliada sa tiež na výšku nezamestnanosti, na platobné podmienky, vzťah zamestnávateľ vs. zamestnanec, či produktivita zamestnancov.
8. *Vyspelosť finančného trhu* – skúma sa napr. náročnosť získať pôžičku či úver od banky, aké sú dostupné finančné služby a iné.
9. *Technologická pripravenosť* – ide o schopnosť implementácie nových informačných technológií a poznatkov do ekonomiky, využívanie nových technologických postupov, ktoré zabezpečujú vyššiu produktivitu práce v danej krajine. Je tu hodnotená dostupnosť najnovších informačných a komunikačných technológií a ich využívanie a schopnosť prejsť na ne a rôzne ukazovatele, ktoré sa týkajú napríklad využívania či dostupnosti internetu a iných informačných technológií.
10. *Veľkosť trhu* – zameriava sa na rozsiahlosť domáceho a zahraničného trhu a na export krajiny. Čím rozsiahlejší trh, tým viac možností v rozličných oblastiach.
11. *Konkurencieschopnosť firiem* – posudzuje sa kvalita a množstvo domácich dodávateľov, konkurenčná výhoda, marketing a jeho využiteľnosť.
12. *Inovačný potenciál* – posudzuje výšku investícií do vedy a výskumu, kvalitu inštitúcií vedy a výskumu, odbornosť a dostupnosť inžinierov a vedcov, či počet patentov, ktoré sú registrované.

Tieto piliere sú ďalej rozdelené do subindexov, ktoré sú tri a sú rozdelené podľa významu ich vplyvu na hodnotu subindexu. Subindex „Základné požiadavky“ podporuje

pilier 1.-4., subindex „Stimulátory efektívnosti“ 5.-10., „Faktory inovácií a sofistikovanosti“ podporuje 11. a 12. pilier.

Obrázok 1 Model Globálneho indexu konkurencieschopnosti



Zdroj: spracované autormi I. Bondareva a R. Tomčík na základe World Economic Forum: The Global Competitiveness Report

Všetky tieto piliere sa musia posudzovať spoločne, nakoľko v prípade, že by pôsobil len jeden, nebol by schopný konkurencieschopnosť ekonomiky zabezpečiť.

„Globálny index konkurencieschopnosti vypracovaný Svetovým ekonomickým fórom poukazuje na potrebu neustálej snahy krajín o zlepšenie jednotlivých pilierov. V dôsledku ich korelácie je zanedbanie jedného z nich previazané s ostatnými, čo má výrazný dopad na postavenie krajiny v hodnotení. Na druhej strane, systematické aktivity krajiny o rozvoj a rast konkurencieschopnosti prinášajú svoje ovocie, a to nielen v zlepšení postavenia v GCI zostavovanom Svetovým ekonomickým fórom.“ (Herčko, 2013)

Globálny index konkurencieschopnosti ako metodologický nástroj pozorovania nebude použitý v praktickej časti diplomovej práce, vzhľadom na to, že sme sa venovali konkurencieschopnosti na regionálnej úrovni. Pre dané pozorovanie sme využili Index regionálneho podnikateľského prostredia sformovaný a použitý v Konkurencieschopné regióny 21.

1.7 Konkurencieschopnosť na regionálnej úrovni

V úzkom spojení s konkurencieschopnosťou krajiny a vyrovnávaním regionálnych disparít je konkurencieschopnosť regiónov.

V dôsledku globalizácie musia čeliť veľkej konkurencii aj regióny, obce či mestá: nové trendy v oblasti technológií, starnutie populácie či rozvoj poznatkovo- orientovanej ekonomiky sa dotýkajú takmer všetkých regiónov. (Šipikal, M., Szitásiová, M., 2012)

„Konkurencieschopnosť je zložitý, a často zavádzajúci pojem, a to najmä na regionálnej úrovni. Neexistuje teoretický prístup, ktorý by vystihol celú komplexnosť tohto pojmu. Podľa Šiestej pravidelnej správy o regiónoch (1999) je konkurencieschopnosť regiónu definovaná ako „schopnosť produkovať výrobky a služby, ktoré obstoja na medzinárodných trhoch a zároveň zabezpečovať vysokú a udržateľnú úroveň príjmov alebo, všeobecnejšie povedané, je to schopnosť regiónov vystavených vonkajšej konkurencii dosahovať pomerne vysoký príjem a úroveň zamestnanosti. Región, ktorý chce byť konkurencieschopný, musí zabezpečiť pracovné príležitosti v primeranom množstve a kvalite.“ Z istého pohľadu konkurencieschopnosť regiónu veľmi úzko súvisí s exportnou schopnosťou regiónu (export výrobkov a služieb do iných regiónov alebo do zahraničia), ktorá je podstatná pre rastúcu úroveň prímov a plnú zamestnanosť obyvateľov. Avšak kľúčová je aj produktivita sektorov, ktoré produkujú pre domácu spotrebu (najmä ak sa presadzuje trend, že veľké mestské regióny sa stávajú stále viac závislé od netrhových služieb).“ (Sivák R., 2011)

„Jednou z dôležitých úloh miestnej a regionálnej samosprávy je zlepšovanie konkurencieschopnosti svojho územia. Spôsoby tejto podpory môžu mať rôzne formy. Tradičným motorom konkurencieschopnosti sú najmä súkromné podniky, preto je podpora konkurencieschopnosti regiónov primárne zameraná na vytváranie čo najvhodnejšieho prostredia na ich rozvoj.“ (Šipikal, M., Szitásiová, V., 2012)

1.7.1 Determinanty

Determinanty, nazývané aj faktory, sú určujúce činitele. Determinant regionálnej konkurencieschopnosti firiem je to, čo vytvára konkurenčnú výhodu regiónu a malo by byť teda predmetom snahy regionálnych i nadregionálnych autorít, ktoré majú záujem zvýšiť atraktivitu regiónu. Je hnacou silou rozvoja regiónu, je to „niečo“, čo vytvára konkurenčný potenciál regiónu a je podmienkou pre budúci rozvoj regiónu. Faktory pôsobia často

spontánne, vplyvom priaznivých okolností a náhody, niektoré však môžu ovplyvniť národné vlády a regionálne autority.

Na regióny pôsobia, buď kladné, alebo záporné činitele, no v prvom rade konkurenčné výhody ich materských krajín. Ich zdroje sú kvalitatívne a kvantitatívne. Ku kvantitatívnym patrí napr. daňová politika, náklady práce, menový kurz či vývoj cien. Regióny majú veľmi obmedzené nástroje k tomu, aby nejakým spôsobom ovplyvnili vývoj niektorého cenového faktoru.

Ďalej faktory členíme na exogénne a endogénne. Exogénne faktory sú tie, ktoré sú neopakovateľné, prípadne stanovené mimo dosah regiónov a regionálne autority ich nemôžu nijako ovplyvniť. Naopak, endogénne faktory je možné rozvíjať a je možné pomocou nich autonómne vytvárať a prehlbovať konkurenčnú výhodu regiónu.

Rozlišovať môžeme aj tvrdé a mäkké determinanty. Tvrdými faktormi sú napr. infraštruktúra či vybavenie výrobnými faktormi. V súčasnosti je však kladený väčší dôraz skôr na mäkké faktory, výsledkom ich pôsobenia vznikajú regionálne špecifické efekty – externality, ktoré motivujú firmy k lokalizácií v regióne, znižujú ich náklady a pozitívne ovplyvňujú ľudské zdroje v regióne.

Ďalším aspektom, ktorý je nutné pri analýze faktorov regionálnej konkurencieschopnosti reflektovať, sú fázy rozvoja regiónu. Zdrojom konkurencieschopnosti sú ekonomiky ťahané výrobnými faktormi, predovšetkým cena práce a prírodné zdroje a ekonomiky ťahané investíciami, inováciami a efektívnosť výroby. Regióny sa klasifikujú do troch skupín:

- regióny ako miesta výroby,
- regióny ako zdroje rastúcich výnosov,
- regióny ako centrá znalostí.

Pre prvú skupinu sú dôležité predovšetkým lacné vstupy, dobrá infraštruktúra, dostupnosť a využiteľnosť ľudských zdrojov.

Pre regióny, ktorých ekonomika je zdrojom rastúcich výnosov, sú dôležité priemyselné aglomeračné efekty, kvalifikácia pracovníkov, vzájomná deľba práce, veľkosť trhu a siete subdodávateľov.

Pre tretiu skupinu regiónov sú kľúčové všeobecne pôsobiace aglomeračné efekty, kvalita ľudských zdrojov, prístup k zdrojom a informáciám, obchodné služby a kultúrne vybavenie.

1.7.2 Meranie konkurencieschopnosti na regionálnej úrovni

V literatúre existuje veľa spôsobov merania a hodnotenia konkurencieschopnosti. Šulc (2012) uvádza, že konkurencieschopnosť na mikroekonomickej úrovni, teda konkurencieschopnosť firmy je možné merať a hodnotiť na základe štandardizovaných ukazovateľov finančnej analýzy, ako napr. ukazovateľ rentability, likvidity či zadlženosť firmy.

Spôsoby merania konkurencieschopnosti sa delia do troch skupín:

1. cenovo nákladové indikátory: cenová hladina, produktivita, náklady a reálny menový kurz,
2. indikátory obchodnej výkonnosti: platobná bilancia a ukazovatele veľkosti a štruktúry zahraničného obchodu.

Tieto ukazovatele sa spoločne s cenovo nákladovými indikátormi používajú predovšetkým pre meranie tzv. vonkajšej konkurencieschopnosti.

3. multikriteriálne ukazovatele, indexy a komplexnejšie socioekonomické indikátory, ktoré sa používajú k meraniu najmä agregátnej konkurencieschopnosti.

Celý rad postupov meraní a hodnotení na mikroekonomickej a makroekonomickej úrovni je možné aplikovať i na úroveň regionálnu. Ak je napríklad regionálna konkurencieschopnosť braná ako súhrn konkurencieschopností jednotlivých firiem v regióne, potom je možné vykonať súhrnnú finančnú analýzu firiem v konkrétnom regióne, zhodnotiť vývoj exportnej základne regiónu, či zhodnotiť exportnú výkonnosť regiónu. K základným limitujúcim faktorom týchto analýz však patrí nedostatok dát, najmä z oblasti medziregionálneho obchodu.

Nejednotná definícia regionálnej konkurencieschopnosti veľmi komplikuje klasifikáciu prístupov k jej meraniu a hodnoteniu. Stále neexistuje jednotná metóda ako konkurencieschopnosť merať a hodnotiť, avšak používané prístupy je možné zasadiť do všeobecnejšieho rámca a určitým spôsobom štruktúrovať. Ide o trojstupňový model merania, ktorý rozoznáva tri úrovne indikátorov. Ide o úroveň vstupov, výstupov a výsledkov.

Pôsobenie skupiny faktorov (vstupov) vedie k určitému výstupu. Výstupom je jav, skutočnosť, ktorá je podmienkou konkurencieschopnosti regiónov a ktorý je

determinantom cieľového stavu. Výstup je možné merať buď priamo súhrnným štatistickým indikátorom alebo nepriamo niektorou metódou agregácie čiastkových indikátorov vstupu. Obdobne, pre meranie výsledkov, ktoré sú deskriptory cieľového stavu, je možné použiť buď priamo určitý súhrnný indikátor alebo je možné agregovať jednotlivé výstupy, alebo dokonca môžeme agregovať jednotlivé vstupy a tak úroveň výstupov vynechať. Niektorí autori merajú iba jednu či rôzne kombinácie dvoch úrovní indikátorov. Prípadne sa vôbec neuvádza, či pri použitých indikátoroch ide o indikátory vstupov, výstupov či výsledkov. V štúdiach rovnako často dochádza k prekrývaniu jednotlivých úrovní, používanie rovnakých indikátorov na rôznych úrovniach a pod. Dochádza k prekrývaniu prvej úrovne s druhou, ale aj druhej s treťou. V niektorých prácach je tak napríklad produktivita vstupom pre ekonomickú výkonnosť, v niektorých už výstupom na úrovni ekonomickej výkonnosti, napríklad HDP na obyvateľa je indikátorom výstupu a v niektorých prípadoch už indikátorom požadovaného výsledku.

Výsledky konkurencieschopnosti je možné charakterizovať ako dôsledky pôsobenia určitej skupiny faktorov (vstupov). Sú tu teda akýmsi medzistupňom medzi faktormi a cieľovými výsledkami konkurencieschopnosti. Do istej miery je možné ich považovať za konkrétne konkurenčné výhody regiónu. Tak isto ako výsledky, je možné aj výstupy merať určitým súhrnným indikátorom, prípadne agregáciou čiastkových indikátorov. K najčastejšie uvádzaným výstupom konkurencieschopnosti a ich súhrnným indikátorom patrí:

- produktivita,
- zamestnanosť (miera, štruktúra),
- ekonomická výkonnosť,
- exportná výkonnosť,
- inovačný potenciál,
- kvalita života, životný štandard a
- kvalita inštitúcií a správy.

Za faktory konkurencieschopnosti Šulc považuje vstupy. Každý faktor je možné merať i hodnotiť. Kvalita merania a hodnotenia faktorov regionálnej konkurencieschopnosti (a následne aj ich výstupov a výsledkov) závisí od dostupnosti regionálnych dát a vypovedajúcimi schopnosťami zvolených indikátorov. (Šulc, M., 2012).

Konkurencieschopnosť regiónu podľa Šulca je v literatúre chápaná ako:

- agregovaná konkurencieschopnosť firiem v regióne,
- kategória odvodená z makroekonomickej konkurencieschopnosti.

1. Agregované ponímanie považuje regionálnu konkurencieschopnosť za súhrn individuálnych konkurenčných výhod firiem v regióne. Konkurenčná výhoda môže byť všeobecne založená na cenovo nákladových faktoroch, kvalite, prípadne na diferenciácií. Firmy napĺňajú svoje ciele, čo znamená, že sa snažia maximalizovať svoj zisk, pričom úspešnosť firiem je závislá od úspešnosti na medzinárodnom, resp. medziregionálnom trhu. Kľúčovú úlohu tu hrá ziskovosť exportnej základne regiónu. Tento mikroekonomický prístup predpokladá, že záujem firiem v regióne a regiónu je totožný, teda dosiahnutie maximálnej ziskovosti firiem v exportnej báze. Hnacou silou rastu regiónu sú konkurencieschopné firmy lokalizované v exportnej báze. „Prosperita regiónu je primárne determinovaná silou jeho exportnej úrovne, všetky tieto činnosti prinášajú regiónu príjem prostredníctvom poskytovania služieb okolitému svetu.“
2. Predstava, že cieľ regiónu a firiem je totožný, je však dlhodobo neudržateľná, pretože zatiaľ čo sa firmy snažia o maximalizáciu zisku, cieľom regiónu musí byť aj zabezpečenie vysokej zamestnanosti. Podľa autora je však táto predstava nielen dlhodobo neudržateľná, ale je aj logicky chybná. Súhrn individuálnych firiem, z ktorých všetky maximalizujú zisk, má za cieľ opäť iba maximalizovať zisk a je chybné si myslieť, že „ešte aj niečo naviac.“ Konkurencieschopnosť tohto súhrnu je možné si predstaviť, nemá však nič spoločné s konkurencieschopnosťou regiónu, definovaného ako územné spoločenstvo občanov či socioekonomický systém v určitom teritóriu.
3. Rovnako odvodenie regionálnej konkurencieschopnosti z makroekonomickej úrovne je problematické. Makroekonomické poňatie konkurencieschopnosti nemôže byť aplikované na regionálnej úrovni, pretože niektoré princípy a transmisné mechanizmy medzinárodného obchodu založeného na komparatívnych výhodách, napr. pohyby menového kurzu či flexibilita cien a miezd, na rozdiel od národnej úrovne na regionálnej úrovni nefungujú alebo

neexistujú. A naopak, regióny čelia omnoho väčšej mobilite práce a kapitálu než národné štáty, čo pre ne predstavuje skutočnú hrozbu. „Z makroekonomického hľadiska je konkurencieschopnosť regiónu podmienená konkurencieschopnosťou celého národného hospodárstva. Makroekonomické nástroje ako je menový kurz, úrokové miery či daňové sadzby sú centrálne stanovené a makroekonomická konkurencieschopnosť regiónu na globálnych trhoch tak závisí na postavení celého štátu. Koncept makroekonomickej konkurencieschopnosti na regionálnej úrovni teda nemôže byť celkom uplatnený.“ (Šulc, M., 2012)

Hodnotenie na úrovni regiónov je založené na indexe regionálnej konkurencieschopnosti podľa hľadísk ekonomickej výkonnosti, rozvoja regionálneho inovačného systému a kvality života. Ekonomická výkonnosť je hodnotená podľa HDP na obyvateľa, miery nezamestnanosti a výšky priamych zahraničných investícií na obyvateľa. Regionálny inovačný systém je hodnotený podľa výdajov na výskum a vývoj (VaV) na obyvateľa a na pracovníka VaV, podielu podnikateľov, podielu obyvateľov s vysokoškolským vzdelaním a podielu zamestnaných s vysokou a vyššou kvalitatívnou náročnosťou zamestnania. Kvalita života zahŕňa podiel trestných činov na 1000 obyvateľov, využívanie internetu jednotlivcami v percentách populácie, priemernú dobu pracovnej neschopnosti v počte dní a emisie oxidu siričitého v tonách na km^2. (Šikula, M., 2006)

V roku 2010 zostavila Podnikateľská aliancia Slovenska (PAS) Index regionálneho podnikateľského prostredia, ktorý bol vydaný ako publikácia Konkurencieschopné regióny 21. Regionálnu konkurencieschopnosť hodnotila na základe štyroch subindexov, ktoré boli rozdelené do pilierov a tie do ukazovateľov.

Tabuľka 1 Index regionálneho podnikateľského prostredia

Subindex I: ekonomická aktivita	1.pilier: ekonomické prostredie 2. pilier: ekonomické výstupy
Subindex II: Verejná správa a legislatíva	3. pilier: legislatíva 4.pilier: verejná správa
Subindex III: Technológie a infraštruktúra	5. pilier: infraštruktúra 6.pilier: Technológie

Subindex IV: Vzdelávanie a ľudské zdroje	7. pilier: Ľudské zdroje 8. Vzdelávanie

zdroj: Konkurencieschopné regióny 21 SR, 2011

1. *Ekonomická aktivita*: jej úlohou je poukázať na primárne predpoklady pre jej vývoj v jednotlivých okresoch.
   1.1 ekonomické prostredie: hodnotí vplyv polohy okresu na podnikanie, podiel ekonomicky aktívneho obyvateľstva na celkovom počte obyvateľov, úroveň konkurencie v službách, čerpanie sociálnych dávok, ale aj **potenciál pre rozvoj cestovného ruchu** a iné
   1.2 ekonomické výstupy: patria sem produktivita zamestnancov, ekologickosť produkcie, **turistická aktivita** (počet prenocovaní na počet obyvateľov) **a turistická atraktivita** (počet prenocovaní na rozlohe okresu) ...
2. *Verejná správa a legislatíva*: napriek tomu, že zákony sú prijímané vo väčšine rovnaké, teda na národnej úrovni, na regióny to pôsobí rozličnou mierou.
   2.1 legislatíva: dane zo stavebných pozemkov, stavieb na bývanie, z bytov, motorových vozidiel, poplatky za komunálny odpad a mnohé iné,
   2.2 verejná správa: plnenie úloh úradmi, komunikácia s úradmi, vymožiteľnosť práva na okresom súde, ochrana súkromného majetku, záujem štátu a štátnych inštitúcií o okres, hospodárenie miestnych samospráv,...

3. *Technológie a infraštruktúra*: veľmi dôležitý subindex pre rozvoj ekonomickej aktivity. Pri nedostatku, podnikanie je veľmi obtiažne, naopak ak sú rozvinuté, podnikanie je jednoduchšie.

3.1.Infraštruktúra: dostupnosť bánk, pôšt, kvalita zdravotníckych zariadení, kvalita cestnej infraštruktúry, hustota diaľnic, ciest I., II. a III. triedy, vyťaženosť ciest..

3.2 Technológie: prílev zahraničných investícií, úroveň technológií, využívanie osobných motorových vozidiel a i.

4. *Vzdelávanie a ľudské zdroje*: zobrazuje dostupnosť, kvalitu, profesionalitu ľudských zdrojov pre potreby firiem

4.1 ľudské zdroje: dĺžka života, prirodzený prírastok obyvateľstva, dynamika trhu práce, pracovné pozície v oblasti služieb, priemerná mesačná mzda, ...

4.2. vzdelávanie: úroveň vzdelania, znalosť cudzích jazykov, kvalifikácia uchádzačov o zamestnanie, dostupnosť vysokokvalifikovanej pracovnej sily...

Tabuľka 2 Ukazovatele konkurencieschopnosti Indexu regionálneho podnikateľského prostredia

Subindex	Pilier	Ukazovatele
I. Ekonomická aktivita	1. Ekonomické prostredie	1. Hustota zaľudnenia 2. Urbanizácia 3. Vplyv polohy okresu na podnikanie 4. Vplyv prírodných podmienok na podnikanie 5. Výmera poľnohospodárskej pôdy 6. Súčasné podmienky na podnikanie 7. Zmena podmienok na podnikanie za posledné roky 8. Bariéry pri zlepšovaní podmienok na podnikanie 9. Dopad výšky minimálnej mzdy na podnikanie 10. Dopad výšky minimálnej mzdy na podnikanie 11. Dopad šedej ekonomiky na podnikanie 12. Úroveň konkurencie v priemysle 13. Spoľahlivosť obchodných partnerov 14. dostupnosť fin. a kapitál. zdrojov 15. dostupnosť potrebných materiálov a služieb 16. rozvojový potenciál okresu **17. potenciál pre rozvoj CR** 18. ekonomicky aktívne obyvateľstvo 19. čerpanie sociálnych dávok 20. zastúpenie zahraničných podnikov 21. zastúpenie medzinárodných podnikov
	2. ekonomické výstupy	1. Stavebná produkcia 2. Stavebná produkcia bytov 3. Vyprodukovaná pridaná hodnota 4. Produktivita zamestnancov 5. Rozvinutosť priemyslu 6. Ekologickosť produkcie 7. Znečistenie ovzdušia **8. Turistická aktivita** **9. Turistická atraktivita** 10. Ziskovosť a produktivita podnikov 11. Miera korupcie medzi súkr. podnikmi 12. Rozvojový potenciál podnikov
II. Verejná správa a legislatíva	3. Legislatíva	1. Bariéry pri rozvoji podnikov 2. Vnímanie výšky miestnych daní 3. Perspektíva rozvoja podnikania v najbližších rokoch 4. Dane z nestavebných plôch 5. Dane zo stavebných pozemkov 6. Dane zo stavieb na bývanie a z doplnkových stavieb 7. Dane z poľno- a vodohospodár. stavieb 8. Dane z priemyselných a administratívnych stavieb

		9. Dane zo stavieb na ostatné podnikanie 10. Dane z bytov a nebytových priestorov 11. Dane z motorových vozidiel 12. Poplatky za komunálny odpad
	4. Verejná správa	1. Plnenie úloh úradmi 2. byrokracia a prieťahy v konaní na úradoch 3. komunikácia s úradmi a dostupnosť informácií 4. elektronická komunikácia s úradmi 5. vymožiteľnosť práva na okresnom súde 6. vplyv korupcie na rozhodnutia úradov 7. ochrana súkromného majetku 8. záujem štátu a štátnych inštitúcií o okres 9. vplyv činnosti úradov na podnikanie 10. hospodárenie miestnych samospráv 11. vplyv odborových zväzov na podnikanie
III. Technológie a infraštruktúra	5. Infraštruktúra	1. Dostupnosť bánk 2. dostupnosť pôšt 3. kapacita zdravotníckych zariadení 4. kvalita cestnej infraštruktúry **5. hustota diaľnic** **6. hustota ciest I. triedy** **7. Hustota ciest II. triedy** **8. Hustota ciest III. triedy** 9. Vyťaženosť ciest
	6. Technológie	1. Prílev zahraničných investícií 2. úroveň technológií 3. schopnosť podnikov využiť najnovšie technológie 4. využívanie internetových služieb podnikmi 5. informovanosť o ponuke tovarov a služieb 6. využívanie osobných motorových vozidiel 7. využívanie nákladných motorových vozidiel 8. využívanie technických motorových vozidiel
VI. Vzdelávanie a ľudské zdroje	7. Ľudské zdroje	1. Dĺžka života 2. prirodzený prírastok obyvateľstva 3. index starnutia 4. miera evidovanej nezamestnanosti 5. vnímanie nezamestnanosti 6. podiel dlhodobo uchádzajúcich sa o zamestnanie 7. veková štruktúra uchádzačov o zamestnanie 8. dostupnosť voľnej pracovnej sily 9. dynamika trhu práce 10. pracovné pozície v oblasti služieb 11. pracovné pozície v oblasti priemyslu 12. nekvalifikované pracovné pozície 13. migrácia kvalifikovanej pracovnej sily 14. saldo sťahovania 15. priemerná mesačná mzda 16. mzdové očakávania uchádzačov o zamestnanie 17. disciplína a pracovitosť zamestnancov 18. doba pracovnej neschopnosti 19. motivácia zamestnancov k produktívnejšej práci

		20. spravodlivosť výberu zamestnancov vo firmách
	8. Vzdelávanie	1. úroveň vzdelania 2. znalosť cudzích jazykov 3. úspešnosť žiakov na maturite – slovenský jazyk 4. úspešnosť žiakov na maturite – matematika 5. počet žiakov stredných škôl 6. úspešnosť žiakov v Monitore 9 – slovenský jazyk 7. úspešnosť žiakov v Monitore 9 – matematika 8. počet žiakov základných škôl 9. prepojenie odb. škôl s trhom práce 10. kvalifikácia uchádzačov o zamestnanie 11. dostupnosť vysokokvalifikovanej pracovnej sily 12. dostupnosť kvalifikovanej prac. sily 13. dostupnosť nekvalifikovanej pracovnej sily

Zdroj: Konkurencieschopné regióny 21, Podnikateľská aliancia SR, 2011

2 Cieľ práce

Hlavným cieľom diplomovej práce je *identifikovať determinujúce faktory pôsobiace na rast a zmeny konkurencieschopnosti v službách. Skúmať ich pôsobenie a účinky na trh služieb v Slovenskej republike, a v jeho rámci na trh cestovného ruchu*.

Na splnenie tohto cieľa sme si stanovili parciálne ciele. Zamerané sú na:

- vymedzenie základných kategórií vzťahujúcich sa na ekonomickú konkurencieschopnosť,
- systematizáciu poznatkovej bázy o ekonomickej konkurencieschopnosti (globálnej a regionálnej),
- identifikáciu určujúcich činiteľov/faktorov ovplyvňujúcich konkurencieschopnosť na trhu služieb a v jeho rámci v cestovnom ruchu v Slovenskej republike,
- zhodnotenie pôsobenia a účinkov vybraných faktorov konkurencieschopnosti za kraje SR v aktivite a atraktivite cestovného ruchu, v potenciáli pre rozvoj cestovného ruchu a v hustote cestnej siete,
- vyhodnotenie merania konkurencieschopnosti Slovenskej republiky, krajov a okresov Trenčianskeho a Trnavského kraja na základe vybraných determinujúcich faktorov cestovného ruchu v rokoch 2010 a 2014.

Pri riešení predmetnej témy sme si postavili nasledovnú výskumnú otázku a hypotézu.

Výskumná otázka: Aká úroveň turistickej atraktivity a turistickej aktivity sa dosiahla v jednotlivých krajoch SR a aká je ich diferenciácia?

Hypotéza: Vplyv potenciálu pre rozvoj cestovného ruchu v SR je väčší na turistickú atraktivitu ako na turistickú aktivitu.

3 Metodika práce a metódy skúmania

Téma diplomovej práce – determinanty konkurencieschopnosti na trhu služieb Slovenskej republiky nám dovoľuje využívať a spracovávať sekundárne údaje, predovšetkým z internetových a oficiálnych štatistických zdrojov. Pri napĺňaní cieľov diplomovej práce sme využili nasledovné metódy:

- Pri spracovávaní teoretickej časti práce sme získavali poznatkovú bázu *štúdiom odbornej literatúry* a následne systematizovali poznatky o základných kategóriách vzťahujúcich sa na danú problematiku.
- V praktickej časti diplomovej práce sme využívali *kvantitatívny výskum* s cieľom získať poznatky, ktoré vychádzali z oficiálnych štatistík Štatistického úradu Slovenskej republiky (ŠÚSR) – *Základné ukazovatele za ubytovacie zariadenia v cestovnom ruchu SR, Správa o hospodárskom vývoji v krajoch SR* a *Štatistickej ročenky regiónov Slovenska* a Slovenskej správy ciest (SSC) - *Prehľad údajov o sieti cestných komunikácií SR* za účelom vykonania analýzy.
- *metódou komparácie* sme hodnotili vybrané ekonomické ukazovatele konkurencieschopnosti za cestovný ruch a to: potenciál pre rozvoj cestovného ruchu, turistickú aktivitu, turistickú atraktivitu a hustotu cestnej siete v okresoch vybraných krajov a v ostatných krajoch SR.
- *grafickou metódou* sme vizualizovali získané štatistické údaje pre ich lepšie a kvalifikovanejšie porozumenie.

Metodológia ukazovateľov

1. *Ekonomická aktivita* predstavuje merateľné ukazovatele podnikateľských subjektov a tiež regiónov v nich pôsobiacich pričom pozostáva z dvoch pilierov.

- Ekonomické prostredie - poukazuje na primárne predpoklady pre vývoj a jeho súčasťou je *potenciál pre rozvoj cestovného ruchu*

- Ekonomické výstupy - prezentujú merateľné indikátory výkonnosti podnikateľského prostredia, kam patrí *turistická aktivita a turistická atraktivita* ako ukazovateľ konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu (podnikov, regiónov).

Potenciál pre rozvoj cestovného ruchu

Pre jeho skúmanie boli použité názory miestnych podnikateľov hodnotiacich úroveň vývoja okresu, vrátane rozvoja cestovného ruchu, ktoré spracovala Podnikateľská aliancia Slovenska v roku 2011 na úrovni okresov (viď Príloha x). Pre výpočet a následné spracovanie potenciálu pre rozvoj cestovného ruchu v krajoch SR sme použili dosiahnutý aritmetický priemer, ktorý sme získali sčítaním skóre za jednotlivé okresy v každom kraji.

Turistická aktivita

Pre jej skúmanie sme použili ukazovateľa ekonomického výstupu a to: *počet prenocovaní návštevníkov okresu/kraju v ubytovacích zariadeniach* a *počet obyvateľov v skúmanom okrese/kraji*. Podielom predmetných štatistických ukazovateľov sme dosiahnutú turistickú aktivitu porovnávali za SR ako celok, v krajoch SR a následne v jednotlivých okresoch Trenčianskeho a Trnavského kraja.

Turistická atraktivita

Predstavuje výkony cestovného ruchu vyjadrené ukazovateľmi počtu *prenocovaní návštevníkov* vzťahujúcich sa na danú *rozlohu okresu*. Porovnávanie sme uskutočnili na báze podielu uvedených ukazovateľov.

2. *Technológie a infraštruktúra* vytvárajú základné predpoklady pre rozvoj ekonomických aktivít.

Hustota cestnej siete

je základný ukazovateľ dostupnosti územia. Predstavuje podiel *dĺžky cestnej siete v kraji/okrese* na *rozlohe kraja/okresu*. Prevedením na percentuálne body sme vyjadrili percentuálny podiel cestnej siete na rozlohe okresu.

3. *Výhody a bariéry*

Opornými bodmi určitých stanovísk sa stali aj identifikované výhody a bariéry v danom geografickom priestore (okresy).

Výhody (*potenciál pre rozvoj cestovného ruchu , vplyv polohy okresu na podnikanie, úroveň konkurencie v službách, vplyv prírodných podmienok a rozvojový potenciál okresu*) a bariéry (*kvalita cestnej infraštruktúry, potenciál pre rozvoj cestovného ruchu, rozvojový potenciál okresu, úroveň konkurencie v službách a znalosť cudzích jazykov*) v okresoch vybraných krajov (Trenčianskeho a Trnavského) boli spracované na základe výsledkov výskumu Konkurencieschopné regióny 21, ktorú v roku 2010 zabezpečovala Podnikateľská aliancia Slovenska. Spôsob výskumu bol uskutočnený na základe názorov riadiacich pracovníkov, ktorí si vyberali spomedzi *47 otázok (ako ovplyvňuje poloha Vášho okresu možnosti na podnikanie?; ako ovplyvňujú prírodné podmienky vo Vašom okrese možnosti na podnikanie?; ako je vo Vašom okrese rozvinutá konkurencia v službách?; ako vnímate rozvojový potenciál Vášho okresu? aký potenciál pre rozvoj cestovného ruchu má Váš okres? ako vnímate kvalitu cestnej infraštruktúry vo Vašom okrese?; ...*).

Poradie každého faktora pre každý okres bolo vytvorené zostupne od najväčšej konkurenčnej výhody až po najvýraznejšiu bariéru.

Metodický nástroj

Korelačný koeficient

predstavuje vzťah resp. závislosť jednej veličiny štatistických údajov na druhej veličine z pozorovaných dát. Korelačný koeficient sme použili pri skúmaní vzťahu potenciálu pre rozvoj cestovného ruchu na turistickú atraktivitu a následne na turistickú aktivitu. Pre výpočet sme použili štatistickú funkciu correl**.** Hodnoty bližšie k 0 ukazujú na slabšiu závislosť premenných, hodnoty bližšie k 1 na silnejšiu závislosť. Krajná hodnota 1 odpovedá úplnej zhode dvoch poradí.

Pri analyzovaní dopadov determinantov/ určujúcich faktorov na konkurencieschopnosť regiónov v cestovnom ruchu bolo nutné vymedzenie skúmaného územia. „Základom pre vymedzenie plánovacích regiónov je ich klasifikácia nazývaná

Nomenklatúra územných štatistických jednotiek. (Nomenclature des Unitées Territoriales Statistiques – NUTS). Je zavedená Štatistickým úradom Európskej komisie (Eurostat) v spolupráci s národnými inštitútmi pre štatistiku, v prípade Slovenska Štatistickým úradom Slovenskej republiky.

V SR sú určené úrovne NUTS (ako štatistické jednotky) na základe opatrenia Štatistického úradu SR a jeho akceptácie EUROSTAT-om nasledovne:

NUTS I– Slovenská republika,

NUTS II –Bratislavský kraj, Západné Slovensko, Stredné Slovensko a Východné Slovensko

NUTS III – 8 VÚC (samosprávnych krajov – Banskobystrický, Bratislavský, Košický, Nitriansky, Prešovský, Trenčiansky, Trnavský a Žilinský),

NUTS IV – 79 okresov,

NUTS V – 2883 miest a obcí.

Ako územnú štatistickú jednotku sme použili NUTS III – samosprávne kraje, ktoré boli skúmané v oblasti determinantov konkurencieschopnosti cestovného ruchu a NUTS IV – okresy, ktoré sme analyzovali v dvoch krajoch Trenčianskom a Trnavskom na základe vybraných determinantov konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu. Porovnávanie vybraných okresov bolo zvolené na základe prevahy ich podobných čŕt vo viacerých oblastiach, a to napríklad geografia, rozloha, počet obyvateľov.

Časové vymedzenie pôsobenia skúmaných determinantov je ohraničené rokmi 2010, (kedy výskum realizovala Podnikateľská aliancia Slovenska) a 2014 (ako najnovšie dostupné údaje).

Výsledky uvedené v percentuálnych bodoch boli zaokrúhlené na celé čísla pre jednoduchšie vyjadrenie, ľahšiu manipuláciu a lepšiu zrozumiteľnosť.

Štatistické údaje potrebné pre dosiahnutie výsledkov o determinantoch konkurencieschopnosti vychádzali z oficiálnych štatistík Štatistického úradu SR a Slovenskej správy ciest, ktoré sa nachádzajú v prílohe.

4 Výsledky a diskusia

„Trhové služby predstavujú ekonomicky najvýznamnejší subsektor a tiež najrýchlejšie rastúcu zložku väčšiny trhových ekonomík. Podľa Eurostatu, v roku 2009 sa zabezpečovalo v EÚ27 59,3 % celovej pridanej hodnoty v nefinančnom sektore trhových služieb, v SR 47,9 %. Tým sa význam trhových služieb v ekonomike nevyčerpáva. Odvetvia, ako sú doprava, telekomunikácie, informácie, peňažníctvo, poisťovníctvo sú dôležité ako základná infraštruktúra pre všetky ostatné ekonomické činnosti a tiež ako vstupy napomáhajúce zvyšovať konkurencieschopnosť a produktívnosť ekonomických subjektov. Funkciou, ktorú plnia, a významom, ktorý nadobudli, sa kvalifikujú ako motor novej ekonomiky.“ (Michalová, V., 2013)

„Význam trhových služieb, do ktorých sa riadia aj služby cestovného ruchu, vysoko prekračuje ich podiel na celkovej hospodárskej činnosti. (V skúmanom období, teda v roku 2014 tento podiel dosiahol 40,1 %.) Okrem toho, že telekomunikačné a dopravné služby sú bázou na rozvoj všetkých ostatných aktivít, efektívne poskytovanie služieb sa stáva elementárnym predpokladom obstátia v konkurenčnom boji.

Trhové služby sa odlišujú od ostatných hospodárskych činností vo viacerých aspektoch:

- v medzinárodných transakciách služieb zohrávajú dôležitú úlohu priame zahraničné investície. Prinášajú nielen kapitál, ale aj technológie, výskumno- vývojové poznatky, organizačné a manažérske praktiky a prístup na trh,
- existujú len tam, kde sú žiadané, a preto nie je ľahké posudzovať ich kvalitu v závislosti od ich spotreby,
- oveľa viac sa v rámci nich prejavuje necenová konkurencia
- častejšia je štruktúrna zmena vo forme reštrukturalizácie existujúcich podnikov než prístup nových podnikateľských subjektov,
- vyznačujú sa pomerne vysokou úrovňou štátnych intervencií (dane), ktoré sa postupne odbúravajú,
- odstraňovanie nedostatkov sa deje často na základe regulácie.“ (Michalová, V., 2001)

Významnú zložku trhových služieb tvorí cestovný ruch a v jeho rámci ubytovacie a stravovacie služby.

„Cestovný ruch predstavuje z ekonomického aspektu súhrn aktivít s cieľom predaja služieb a tovarov, ktoré sú ako výsledok premietnuté v produkte cestovného ruchu. Tento je realizovaný (predávaný) za účelom spotreby konkrétnym účastníkom cestovného ruchu.“

Cestovný ruch nie je výlučným determinantom rozvoja ekonomiky krajiny, avšak cestovný ruch vo vzájomných väzbách podmieňuje rozvoj ekonomiky a môže zohrávať výrazne stimulujúcu úlohu. (Novacká, Ľ., 2001)

4.1 Determinanty konkurencieschopnosti krajov SR v cestovnom ruchu

Postavenie a váhu determinantov konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu sme identifikovali na základe kľúčových indikátorov, teda *turistickej atraktivity, turistickej aktivity, potenciálu pre rozvoj cestovného ruchu a hustoty cestnej siete.*

4.1.1 Turistická atraktivita v krajoch SR

Tabuľka 3 Turistická atraktivita v krajoch SR za roky 2010 a 2014

Rok	**2010**	**2014**	**Zmeny %**
Kraj	**Turistická atraktivita***		
Bratislavský	764,4	986,1	+29
Trnavský	240,5	268,2	+12
Trenčiansky	216,1	219,3	+1
Nitriansky	109,0	103,4	-5
Žilinský	313,7	315,4	+1
Banskobystrický	143,5	136,8	-5
Prešovský	225,6	238,8	+6
Košický	91,5	79,6	-13
Slovenská republika	**211,4**	**222,3**	**+5**

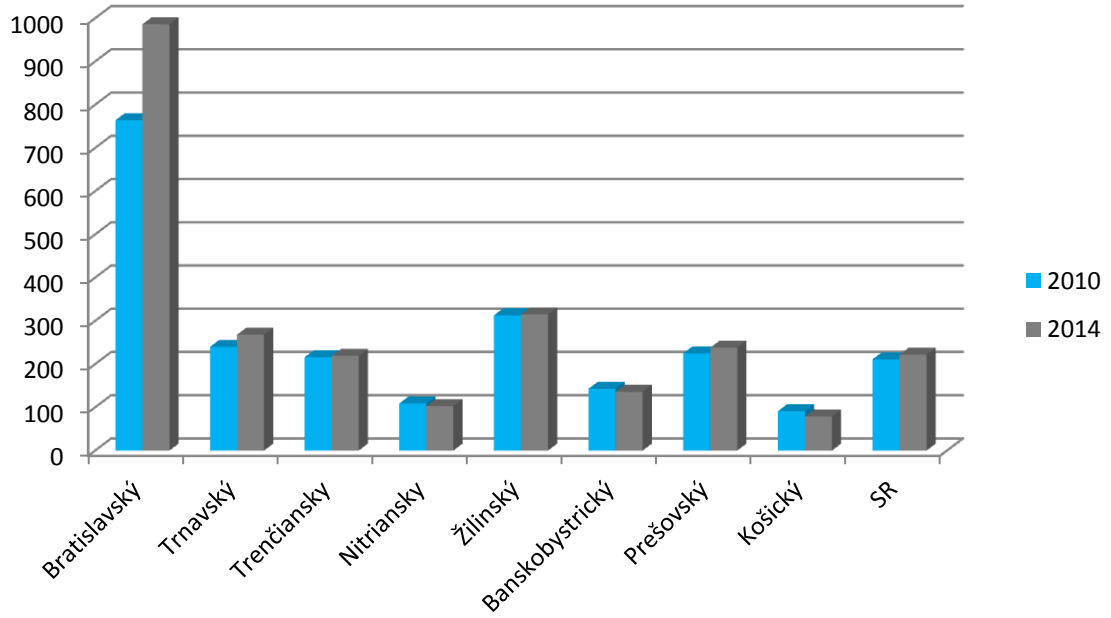
Zdroj: vlastné spracovanie na základe Štatistickej ročenky regiónov 2011 a 2015 (*počet prenocovaní / rozloha kraja v km^2)

V roku 2010 sa jednoznačne najvyššou turistickou atraktivitou vyznačoval Bratislavský kraj. Dôvodom je skutočnosť, že Bratislavský kraj má najmenšiu rozlohu

a svojím štatútom hlavného mesta , polohou a jednak atraktivitou láka najväčší počet turistov k prenocovaniu. Práve pre túto príčinu neočakávame zmeny ani v budúcnosti. Najnižšiu mal kraj Košický. V roku 2014 boli výsledky krajmi rovnaké. Nielenže Bratislavský kraj viedol poradie v turistickej atraktivite, ale jeho náskok pred ostatnými krajmi sa zvýšil ešte markantnejšie. Košický kraj svoju pozíciu v roku 2014 nijako nezvýšil, naopak svojím konkurenčným krajom umožnil ešte väčší náskok.

V obidvoch pozorovaných rokoch môžeme sledovať vedúce pozície krajov bez zmeny. Druhým najatraktívnejším krajom z pohľadu turistickej atraktivity je Žilinský kraj, čo ovplyvňuje najmä fakt, že sa rozprestiera aj na území návštevníkmi vyhľadávaného Liptova a pohoria Západné Tatry, ktoré sú po hlavnom meste Bratislava, významnou atraktivitou pre turistov.

Graf 1 Turistická atraktivita v krajoch SR v rokoch 2010 a 2014



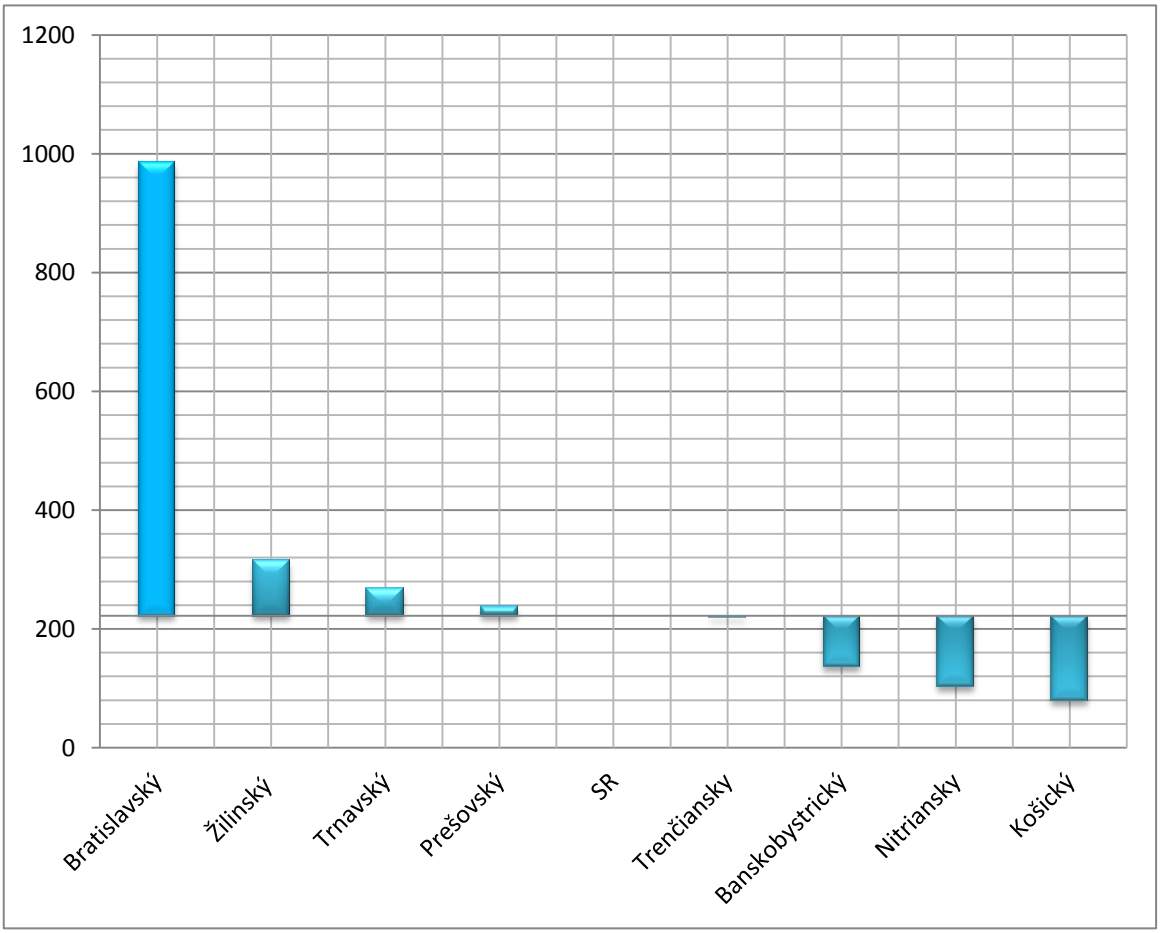
Zdroj: vlastné spracovanie

Celoslovenský priemer zaznamenal minimálny nárast. Vďaka skutočnosti, že v pozorovaní sme zohľadnili aj Slovenskú republiku ako celok, môžeme identifikovať kraje, ktoré sa nachádzajú s turistickou atraktivitou nad priemerom SR a pod priemerom SR. Sprehľadňuje ich nasledujúca schéma spolu s grafom s hodnotami turistickej atraktivity za rok 2014.

Schéma 1 Úroveň turistickej atraktivity v krajoch SR 2014

Zdroj: vlastné spracovanie

Graf 2 Úroveň turistickej atraktivity v krajoch SR v roku 2014

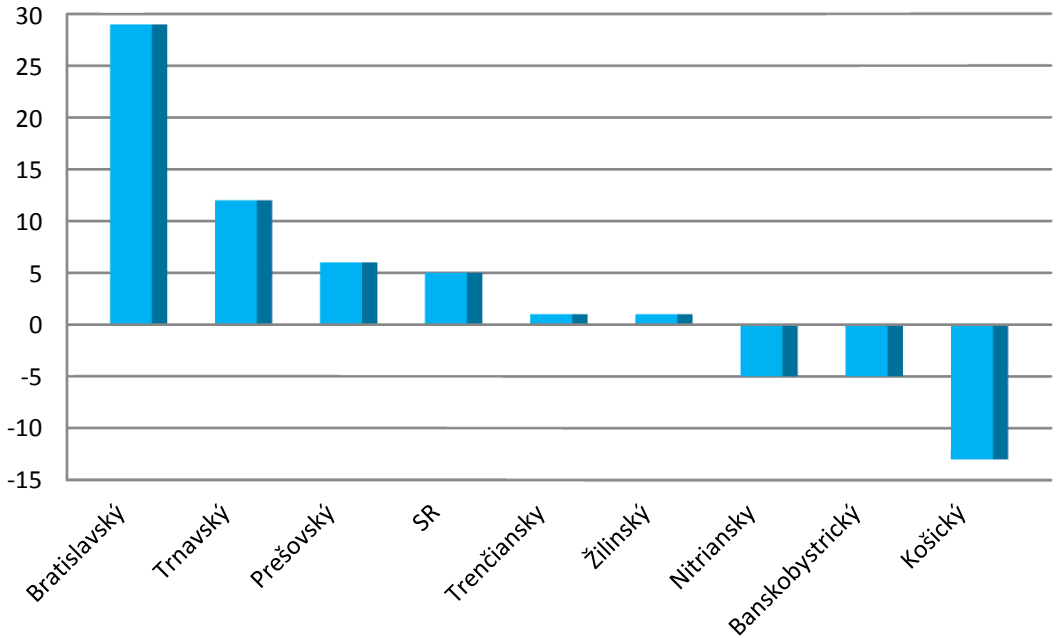


Zdroj: vlastné spracovanie

Graf znázornil odpoveď na výskumnú otázku, ktorou sme skúmali *aká úroveň turistickej atraktivity sa dosiahla v jednotlivých krajoch SR a aká je ich diferenciácia.* Úroveň Slovenskej republiky s hodnotou 222 ukazovateľa konkurencieschopnosti *turistická atraktivita* sme stanovili za priemer a na základe vyššie uvedenej schémy a grafu sme identifikovali kraje nad a pod celoštátnym priemerom.

Druhou časťou výskumnej otázky bola diferenciácia v krajoch, ktorú nám znázornil nasledujúci graf.

Graf 3 Zmeny turistickej atraktivity v krajoch SR (nárast/pokles) medzi rokmi 2010 a 2014, v %



Zdroj: vlastné spracovanie

Uvedené grafické znázornenie medzi rokmi 2010 a 2014 vyjadruje v chronologickom poradí zostupne diferenciáciu v turistickej atraktivite. Najvýraznejšie zmeny v porovnávanom období zaznamenal Bratislavský kraj(pozitívnou zmenou, výrazným nárastom) a naopak Košický kraj poklesol podobne ako Banskobystrický a Nitriansky kraj.

4.1.2 Turistická aktivita v krajoch SR

V rámci determinantov konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu sme skúmali aj úroveň a vývoj turistickej aktivity krajov SR. Komparácia vývoja predmetného indikátora ukázala viacero pozoruhodných aspektov.

Tabuľka 4 Turistická aktivita v krajoch SR v rokoch 2010 a 2014

Rok	2010	2014	Zmeny %
Kraj	**Turistická aktivita***		
Bratislavský	2,5	3,2	+28
Trnavský	1,8	2,0	+11
Trenčiansky	1,6	1,7	+6
Nitriansky	1,0	1,0	0
Žilinský	3,1	3,1	0
Banskobystrický	2,1	2,0	-5
Prešovský	2,5	2,6	+4
Košický	0,8	0,7	-13
SR	**1,9**	**2,0**	**+5**

Zdroj: vlastné spracovanie na základe Štatistickej ročenky regiónov 2011 a 2015 (*počet prenocovaní/ počet obyvateľov v kraji (zmeny))

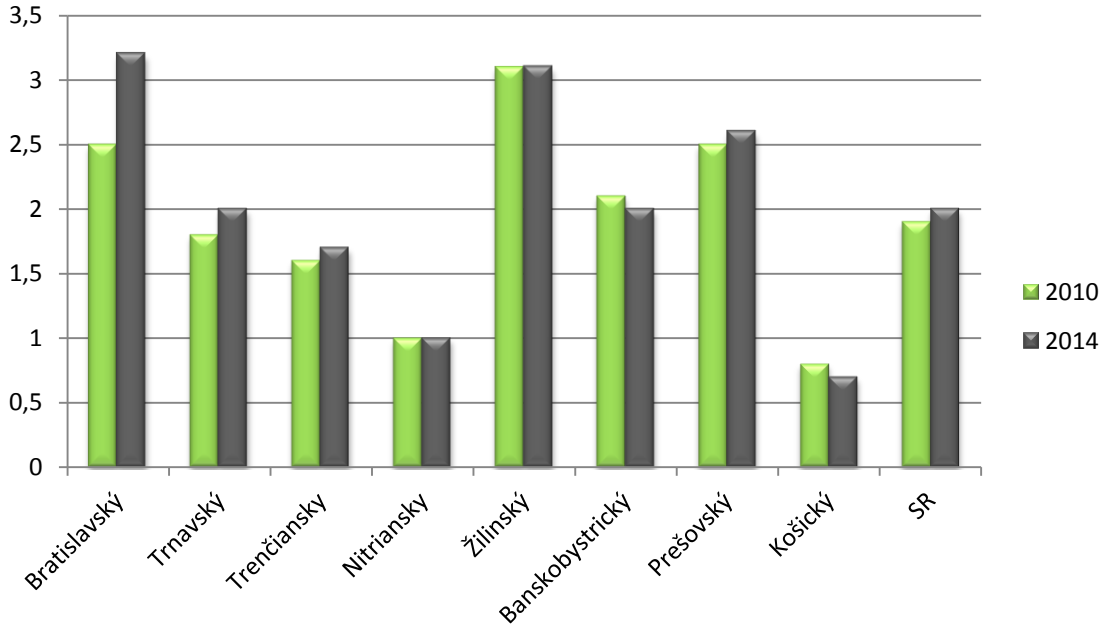
Z prezentovaných hodnôt sme mohli identifikovať, že podiel počtu prenocovaní na počte obyvateľov má v Slovenskej republike rastúcu tendenciu. Percentuálny nárast je vyšší v roku 2014 o 5 % než v roku 2010.

Jednotlivé kraje zaznamenali rozdielny vývoj v porovnaní s celoštátnym priemerom. Najvyššiu pozitívnu zmenu zaznamenal Bratislavský kraj, ktorý dosiahol nárast o 28 percentuálnych bodov oproti roku 2010. Jedným z vysvetlení tohto vývoja je fakt, že v Bratislavskom kraji sídli hlavné mesto republiky a teda je spojené s najväčšou návštevnosťou a následným prenocovaním v aktivite cestovného ruchu, ktorým je „city tour“- prehliadky miest. Významným faktom je poloha letiska, ktoré sídli v hlavnom meste a je spojením s inými krajinami a cestovateľmi preferujúcimi leteckú dopravu. Nemenej ovplyvňujúcim faktorom je aj poloha hlavného mesta, ktoré leží v tesnej blízkosti návštevníkmi obľúbenej Viedne.

Trnavský kraj zaznamenal nárast vo výške jedenásť percentuálnych bodov, čo spôsobil fakt, že návštevníci začínajú preferovať vidiecky turizmus a Trnavský kraj disponuje aktivitami pre takto zameraného cestovateľa, napríklad vínnymi cestami po pivniciach a vinohradoch.

Najvyšším poklesom medzi rokmi 2010 a 2014 disponuje Košický kraj, rozdiel je až trinásť percentuálnych bodov. Košický kraj síce má množstvo atraktivít, no nemá priaznivé podmienky v oblasti sociálneho vývoja a výhodnú geografickú polohu . Fakt, že Košice boli Hlavným mestom kultúry však v našom prieskume nezohral úlohu, nakoľko to bolo mimo sledovaného obdobia (rok 2013).

Graf 4 Porovnanie turistickej aktivity v krajoch SR v rokoch 2010 a 2014



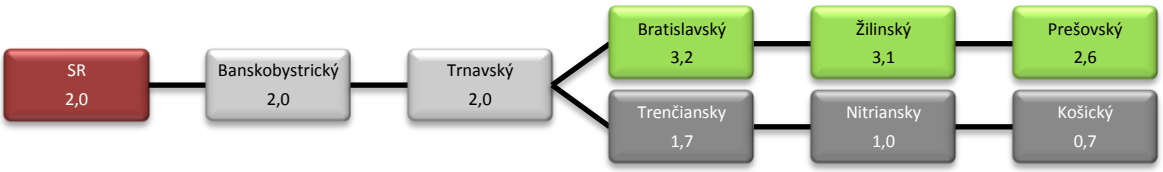
Zdroj: vlastné spracovanie

Žilinský kraj v turistickej aktivite nezaznamenal žiadnu zmenu, svoje postavenie si tak stabilne udržuje, čomu výrazne prispieva aj veľkosť kraja.

Výskumnú otázku sme si položili aj pri skúmaní vývoja turistickej aktivity v krajoch SR. *Aká úroveň turistickej aktivity sa dosiahla v jednotlivých krajoch SR a aká je ich diferenciácia?* Odpoveď nám vyjadrila nasledujúca schéma a nižšie uvedený graf.

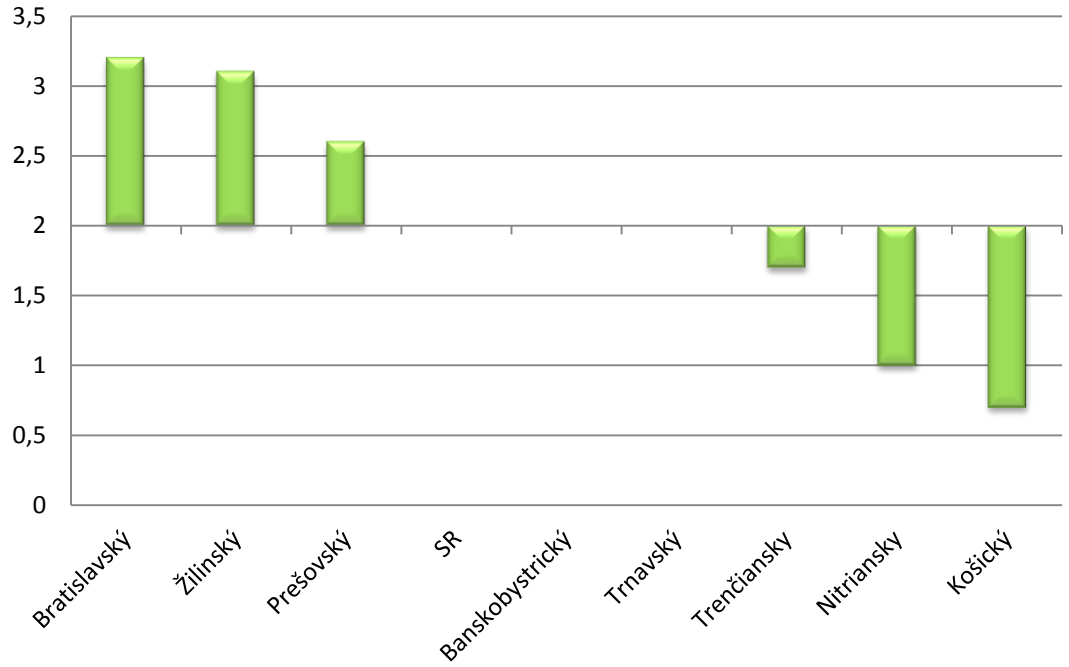
Priemer za SR činil 2,0 bodu turistickej aktivity. Hodnotu celoštátneho priemeru dosiahli kraje Banskobystrický a Trnavský. Nad tento priemer sa vyšplhali kraje Bratislavský, Žilinský a Prešovský. Pod priemerom skončili kraje Trenčiansky, Nitriansky a Košický s hodnotami uvedenými v schéme.

Schéma 2 Úroveň turistickej aktivity v krajoch SR 2014



Zdroj: vlastné spracovanie

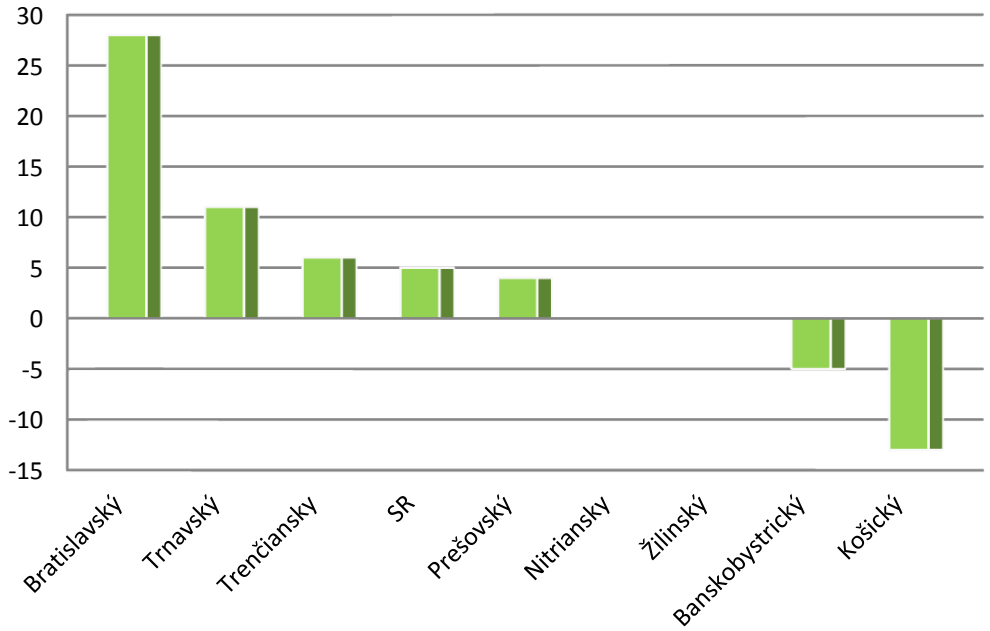
Graf 5 Úroveň turistickej aktivity v krajoch SR v roku 2014



Zdroj: vlastné spracovanie

Odpoveď na druhú časť výskumnej otázky zobrazuje nasledujúci graf. Diferenciácia medzi rokmi 2010 a 2014 v kraji ako napríklad Bratislavský bola markantná.

Graf 6 Zmeny turistickej aktivity v krajoch SR (nárast/pokles) medzi rokmi 2010 a 2014, v %



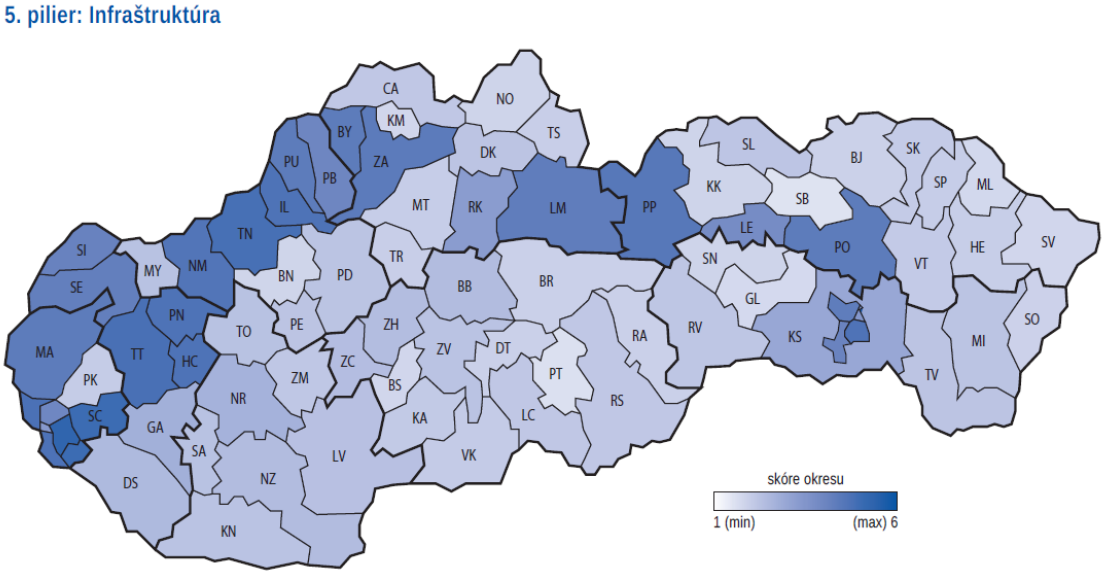
Zdroj: vlastné spracovanie

Vo vývoji turistickej aktivity v krajoch SR medzi rokmi 2010 a 2014 nárast zaznamenali kraje *Bratislavský, Trnavský, Trenčiansky a Prešovský*. Pokles sme zaznamenali v krajoch *Banskobystrický a Košický.* Slovenská republika ako celok dosiahla nárast o 5 percentuálnych bodov nad hranicu celoštátneho priemeru, ktorý dosiahol v roku 2010 úroveň 1,9. V roku 2014 sa dostali kraje *Bratislavský, Trenčiansky a Trnavský*. Pod jeho úroveň klesli kraje *Prešovský, Nitriansky, Žilinský, Banskobystrický a Košický.*

4.1.3 Cestná infraštruktúra v krajoch SR

Cestná infraštruktúra zahŕňa všetky druhy ciest. Súčasný stav cestnej infraštruktúry na Slovensku je možné charakterizovať hustou sieťou ciest, no s nízkym počtom ciest vyššej kvality. Problémom je časté dochádzanie k prekročeniu existujúcej kapacity únosnosti a to najmä na hlavných cestných spojeniach. Kvalita cestnej infraštruktúry je na Slovensku jeden z najnegatívnejších javov a výraznou bariérou v rozvoji podnikateľského prostredia.

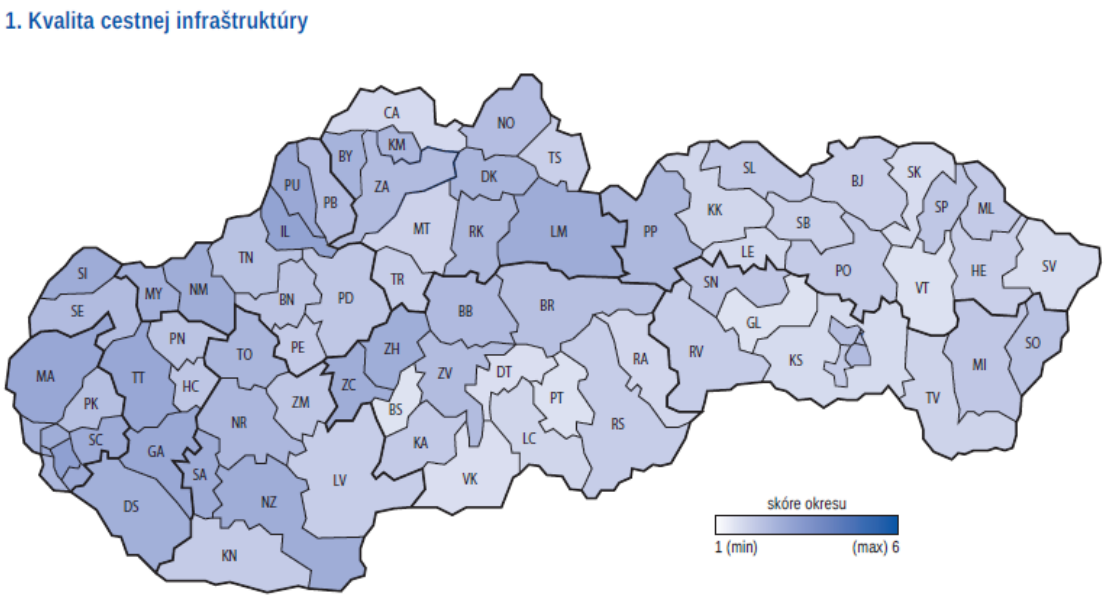
Obrázok 2 Infraštruktúra na Slovensku v roku 2010



Zdroj: Konkurencieschopné regióny 21, Podnikateľská aliancia Slovenska, 2011

Podľa hodnotenia Podnikateľskej aliancie Slovenska (PAS) základné predpoklady na rozvoj ekonomických aktivít vytvára práve infraštruktúra. Dostupnosť a kvalita cestných komunikácií je jedným zo zdrojov regionálnych rozdielov. Čím je okres vzdialenejší od priemyselných centier či od hlavného mesta, tým naliehavejšie naň dopadá absencia dopravného spojenia. Budovanie rýchlych dopravných ciest sa pre vládu ukazuje ako cesta na znižovanie regionálnych rozdielov. Cesty druhej a tretej triedy sú však v kompetencií samospráv a ich nedbalosť môže byť tiež bariérou rozvoja.

Obrázok 3 Kvalita cestnej infraštruktúry v roku 2010 na Slovensku



Zdroj: Konkurencieschopné regióny 21, Podnikateľská aliancia Slovenska, 2011

Obrázok vytvorila Podnikateľská aliancia Slovenska (PAS). Na základe prieskumu medzi podnikateľmi v súkromnej sfére na Slovensku v roku 2010, kde odpovedali na otázku, ako vnímajú kvalitu cestnej infraštruktúry. Najnižšie skóre (1) patrilo odpovedi, že cesty sú neudržiavané a ich kapacita je výrazne poddimenzovaná a najvyššie skóre (6) znamenalo o cestnej sieti jej výbornú rozvinutosť a udržiavanosť. (Podnikateľká aliancia Slovenska,2010)

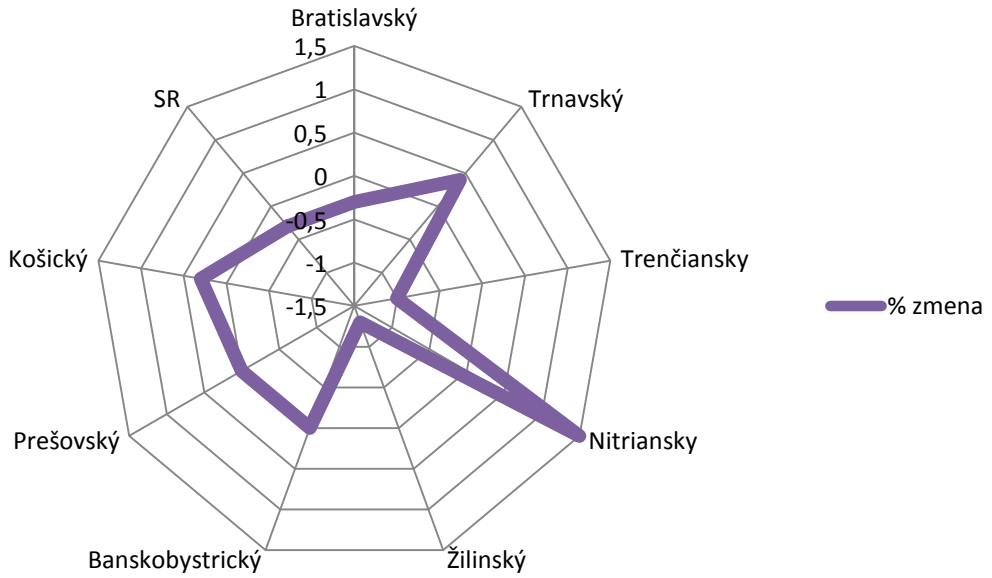
Tabuľka 5 Hustota cestnej siete v krajoch SR za roky 2010, 2014

Rok	2010	2014	Zmeny %
Kraj	Hustota cestnej siete *		
Bratislavský	0,392	0,391	-0,26
Trnavský	0,471	0,469	-0,42
Trenčiansky	0,420	0,416	-0,95
Nitriansky	0,403	0,409	+1,49
Žilinský	0,301	0,297	-1,33
Banskobystrický	0,338	0,338	0
Prešovský	0,351	0,351	0
Košický	0,352	0,353	+0,28
Slovenská republika	**0,367**	**0,366**	**-0,27**

Zdroj: Slovenská správa ciest, Základné údaje o sieti cestných komunikácií v r.2011 a 2015, (*dĺžka ciest v km/ rozloha kraja v km^2 (zmeny))

Napriek tomu, že infraštruktúra na Slovensku je nevyhovujúca kvalitatívne, je dostačujúca kvantitatívne, zmeny v hustote cestnej siete sú zanedbateľné, ba až žiadne. Problém prepojenia západu a východu republiky je tu niekoľko rokov a nebol odstránený ani počas skúmaného obdobia 2010-2014.

Graf 7 Porovnanie zmien v hustote cestnej siete v krajoch a SR medzi rokmi 2010 a 2014



Zdroj: vlastné spracovanie na základe Slovenskej správy ciest, Základné údaje o sieti cestných komunikácií v r.2011 a 2015

Porovnávanie zmien indikátora hustoty cestnej siete potvrdzuje minimálny vývoj. Najvýraznejší nárast zaznamenal Nitriansky kraj, ktorý buduje najmä svoju rýchlostnú cestu R1, avšak nárast je v skutočnosti tak minimálny (+1,5 % - čo predstavuje 32 km), že v konkurencieschopnosti regiónu sa výrazne neprejaví.

V uvedenom grafe 5 môžeme pozorovať i mínusové hodnoty vývoja hustoty cestnej siete. Jedným z odôvodnení je fakt, že cesty III. triedy zanikajú výstavbou priemyselných parkov a polyfunkčných budov, kadiaľ tieto cesty viedli.

V skúmaní, ako vybrané ukazovatele cestovného ruchu na seba vzájomne pôsobili v období sme vytvorili nasledujúcu tabuľku porovnávajúcu zmeny v sledovanom období, ktorá mala tento zámer potvrdiť alebo vyvrátiť.

Tabuľka 6 Porovnanie ukazovateľov v cestovnom ruchu v krajoch SR v rokoch 2010/2014, v %

Rok 2014 Kraj	Turistická atraktivita 2010/2014	Turistická aktivita 2010/2014	Hustota cestnej siete 2010/2014
Bratislavský	+29	+28	-0,26
Trnavský	+12	+11	-0,42
Trenčiansky	+1	+6	-0,95
Nitriansky	-5	0	+1,49
Žilinský	+1	0	-1,33
Banskobystrický	-5	-5	0
Prešovský	+6	+4	0
Košický	-13	-13	+0,28
Slovenská republika	**+5**	**+5**	**-0,27**

Zdroj: vlastné spracovanie

V uvedenej tabuľke sme spozorovali nadväznosť turistickej aktivity na turistickú atraktivitu kraju. Percentuálny nárast v turistickej atraktivite mal pozitívny vplyv na turistickú aktivitu a situácia sa zopakovala aj pri poklese atraktivity, ktorá spôsobila zníženie turistickej aktivity. Hustota cestnej siete a najmä jej zmeny nemali žiadny vplyv na vývoj ukazovateľov.

4.1.4 Potenciál pre rozvoj cestovného ruchu v krajoch SR

Na potvrdenie alebo vyvrátenie stanovenej hypotézy, že turistická atraktivita je viac ovplyvnená potenciálom pre rozvoj cestovného ruchu než turistická aktivita sme použili korelačný koeficient.

Tabuľka 7 Korelačný koeficient –potenciál pre rozvoj CR turistická aktivita v krajoch SR v roku 2010

Rok 2010	potenciál pre rozvoj CR	Turistická aktivita
Bratislavský	4,4	2,5
Trnavský	4,02	1,8
Trenčiansky	3,96	1,6
Nitriansky	3,79	1
Žilinský	4,29	3,1
Banskobystrický	3,89	2,1
Prešovský	3,9	2,5
Košický	3,87	0,8
Korelačný koeficient	**0,7109**	

Zdroj: vlastné spracovanie

Tabuľka 8 Korelačný koeficient – potenciál pre rozvoj CR a turistická atraktivita v krajoch SR v roku 2010

Rok 2010	potenciál pre rozvoj CR	Turistická atraktivita
Bratislavský	4,4	764,4
Trnavský	4,02	240,5
Trenčiansky	3,96	216,1
Nitriansky	3,79	109
Žilinský	4,29	313,7
Banskobystrický	3,89	143,5
Prešovský	3,9	225,6
Košický	3,87	91,5
Korelačný koeficient	**0,8829**	

Zdroj: vlastné spracovanie

Korelačný koeficient odráža závislosť turistickej aktivity/turistickej atraktivity na potenciáli pre rozvoj cestovného ruchu. Hodnota bližšie k 1 poukazuje na silnejšiu závislosť. Vyššie uvedené tabuľky 7 a 8 vypovedajú o silnejšom vplyve potenciálu pre rozvoj cestovného ruchu na turistickú atraktivitu než na turistickú aktivitu.

Z uvedeného vyplýva, že hypotézu sme potvrdili.

4.2 Determinanty konkurencieschopnosti okresov Trnavského a Trenčianskeho kraja v cestovnom ruchu

Na tvorbe výsledkov konkurencieschopnosti za kraje sa podieľajú jednotlivé okresy v danom kraji.

Pozorované výkony determinantov konkurencieschopnosti priniesli poznatky v podobnosti jednotlivých krajov.

Charakteristika vybraných krajov

Trenčiansky kraj pozostáva z okresov: *Bánovce nad Bebravou, Ilava, Myjava, Nové Mesto nad Váhom, Partizánske, Považská Bystrica, Púchov a Trenčín.*

Tento kraj má pre rozvoj cestovného ruchu priaznivé podmienky. Doteraz je cestovný ruch rozvinutý predovšetkým v kúpeľných mestách, ktorými sú Trenčianske Teplice, Bojnice, Nimnica. Významnými atraktivitami sú i hrady a zámky, ktoré sa nachádzajú v Trenčíne, Bojniciach, Čachticiach a Beckove. Výhodnú polohu pri hraniciach s Českou republikou a jednoduchú dostupnosť do veľkej časti tohto kraja po diaľnici D1 predurčuje tento kraj, aby bol dostatočne vyhľadávaným.

Trnavský kraj sa skladá z okresov: *Dunajská Streda, Galanta, Hlohovec, Piešťany, Senica, Skalica a Trnava.*

Ani v tomto kraji nie je absencia kúpeľných miest, nakoľko v kraji je množstvo termálnych prameňov. Termálne kúpaliská sú vyhľadávanými nielen slovenskými turistami, avšak prenocovania účastníkov cestovného ruchu vznikajú najmä v kúpeľných mestách, ktorými sú Piešťany a Smrdáky. V Trnavskom kraji sa rovnako rozprestierajú aj hrady ako napríklad Tematín a rovnako výhodná je aj poloha pri spomínanej diaľnici D1 a blízkosť hlavného mesta.

Tabuľka 9 Porovnanie v demografických ukazovateľoch Trnavského a Trenčianskeho kraja v roku 2014

Ukazovatele	Rozloha v km^2	Počet obyvateľov	Hustota obyvateľstva (obyv/km$^{2)}$	Počet okresov v kraji
Trnavský	4 146	558 677	135	7
Trenčiansky	4 502	591 233	131	9

Zdroj: vlastné spracovanie na základe Štatistickej ročenky regiónov Slovenska 2015

Pre porovnanie krajov sme doplnili tabuľku hodnotiacu vybrané kraje v základných ukazovateľoch cestovného ruchu.

Tabuľka 10 Porovnanie ukazovateľov cestovného ruchu Trnavského a Trenčianskeho kraja za rok 2014

Ukazovatele za cestovný ruch	Trnavský kraj	Trenčiansky kraj
Ubytovacie zariadenia- spolu	265	234
Počet lôžok v UZ spolu	15 402	13 291
Počet prenocovaní návštevníkov v UZ	1 111 814	987 153
Počet návštevníkov v UZ	268 362	244 114
Počet prenocovaní na počet lôžok	**72**	**74**
Počet návštevníkov na počet lôžok	**17**	**18**

Zdroj: vlastné spracovanie na základe Štatistickej ročenky regiónov Slovenska 2015

Uvedená tabuľka odzrkadľuje postavenie Trnavského kraja v porovnaní s Trenčianskym, v ukazovateľoch za oblasť cestovného ruchu. Väčší počet ubytovacích zariadení a lôžok má za následok vyšší počet návštevníkov a aj prenocovaní. Avšak dôležitým poznatkom, ktorý z pozorovania vyplýva je, že napriek faktu, že Trnavský kraj má výrazne prevyšujúci počet lôžok ale i prenocovaní, Trenčiansky kraj má na menšom počte lôžok väčší počet prenocovaní i návštevníkov oproti Trnavskému kraju.

Vzhľadom na to, že v tejto podkapitole sme hodnotili determinanty konkurencieschopnosti, porovnali sme okresy vybraných krajov v demografických údajoch. ktoré spolu s ukazovateľmi za cestovný ruch slúžia pre dosiahnutie výsledkov determinujúcich faktorov konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu, ktoré boli skúmané v diplomovej práci.

Tabuľka 11 Okresy Trnavského a Trenčianskeho kraja v demografických údajoch v roku 2014

Ukazovatele	**Rozloha v km^2**	**Počet obyvateľov**	**Hustota obyvateľstva (obyv/km$^{2)}$**	**Príslušnosť ku kraju**
Dunajská Streda	1 075	117 304	110	Trnavský
Galanta	642	96 140	150	Trnavský
Hlohovec	267	45 216	169	Trnavský
Piešťany	381	64 207	169	Trnavský
Senica	684	61 265	90	Trnavský
Skalica	357	47 631	134	Trnavský

Trnava	741	128 171	174	Trnavský
Bánovce nad Bebravou	462	37 999	82	Trenčiansky
Ilava	359	60 891	169	Trenčiansky
Myjava	327	28 005	85	Trenčiansky
Nové Mesto n. V.	580	62 668	108	Trenčiansky
Partizánske	301	47 282	157	Trenčiansky
Považská Bystrica	463	64 146	138	Trenčiansky
Prievidza	960	139 639	145	Trenčiansky
Púchov	375	45 488	121	Trenčiansky
Trenčín	675	113 741	169	Trenčiansky

Zdroj: vlastné spracovanie na základe Štatistickej ročenky regiónov Slovenska 2015

4.2.1 Turistická atraktivita v okresoch vybraných krajov

Zmeny v podiele prenocovaní na rozlohe okresu sme skúmali i v okresoch vybraných krajov v rokoch 2010 a 2014.

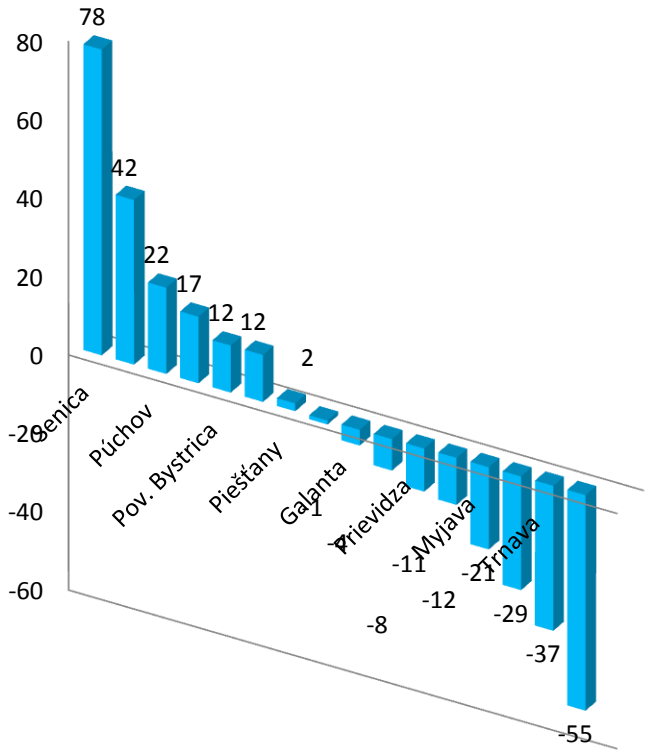
Tabuľka 12 Turistická atraktivita v okresoch Trnavského a Trenčianskeho kraja za roky 2010 a 2014

Rok	**2010**	**2014**	**Zmeny %**
Okres	**Turistická atraktivita***		
Dunajská Streda	98,4	140,0	+42
Galanta	50,1	47,9	-4
Hlohovec	11,2	13,1	+17
Piešťany	1625,2	1662,4	+2
Senica	129,9	232,3	+78
Skalica	324,0	320,7	-1
Trnava	44,2	28,0	-37
Bánovce nad Bebravou	25,7	11,5	-55
Ilava	32,0	22,8	-29
Myjava	56,7	45,0	-21
Nové Mesto nad Váhom	68,2	62,5	-8
Partizánske	24,6	21,7	-12
Považská Bystrica	81,1	90,6	+12
Prievidza	395,3	352,9	-11
Púchov	317,4	386,5	+22
Trenčín	515,4	578,5	+12

Zdroj: vlastné spracovanie na základe Štatistickej ročenky regiónov 2011 a 2015, (*počet prenocovaní v ks/ počet obyvateľov v kraji v ks (zmeny))

Z uvedenej tabuľky vyplývajú hodnoty turistickej atraktivity, čo vytvára obraz, ktoré okresy sú najviac atraktívne z pohľadu prenocovania návštevníkov. Najvyššie hodnoty má okres Piešťany, čomu pripisujeme jeho atraktívnosť z hľadiska liečebného a wellness cestovného ruchu. Nasledujú okresy Prievidza, kde sa nachádza v meste Bojnice zámok, ZOO a termálne kúpalisko, okres Trenčín s Trenčianskym hradom, krásnym námestím a výstaviskom a okres Skalica, ktorý má strategickú polohu k hraniciam s Českou republikou a bohaté množstvo tradícií.

Graf 8 Zmeny turistickej atraktivity v okresoch Trnavského a Trenčianskeho kraja (nárast/pokles) medzi rokmi 2010 a 2014, v %



Zdroj: vlastné spracovanie

Z grafického vyjadrenia je zrejmé, ktoré okresy zaznamenali najvýraznejší nárast od roku 2010. Medzi ne patria okresy Senica s kúpeľným mestom Smrdáky, Dunajská Streda s množstvom termálnych prameňov vo Veľkom Mederi, Galante, Púchov s kúpeľným mestečkom Nimnica, Hlohovec, Považská Bystrica, Trenčín a minimálny nárast zaznamenal okres Piešťany. Ostatné okresy stratili na atraktivite oproti roku 2010. Najväčší prepad zaznamenali okresy Trnava a Bánovce nad Bebravou, ktorých turistická atraktivita klesla až o 55 %.

4.2.2 Turistická aktivita v okresoch vybraných krajov

Turistickú aktivitu sme skúmali aj v okresoch Trenčianskeho a Trnavského kraja. Komparácia vývoja ukázala, že iba niektoré okresy – Dunajská Streda, Senica, Trnava, Bánovce nad Bebravou,, Ilava a Partizánske zaznamenali zmeny v ukazovateli cestovného ruchu, ktorým je turistická aktivita.

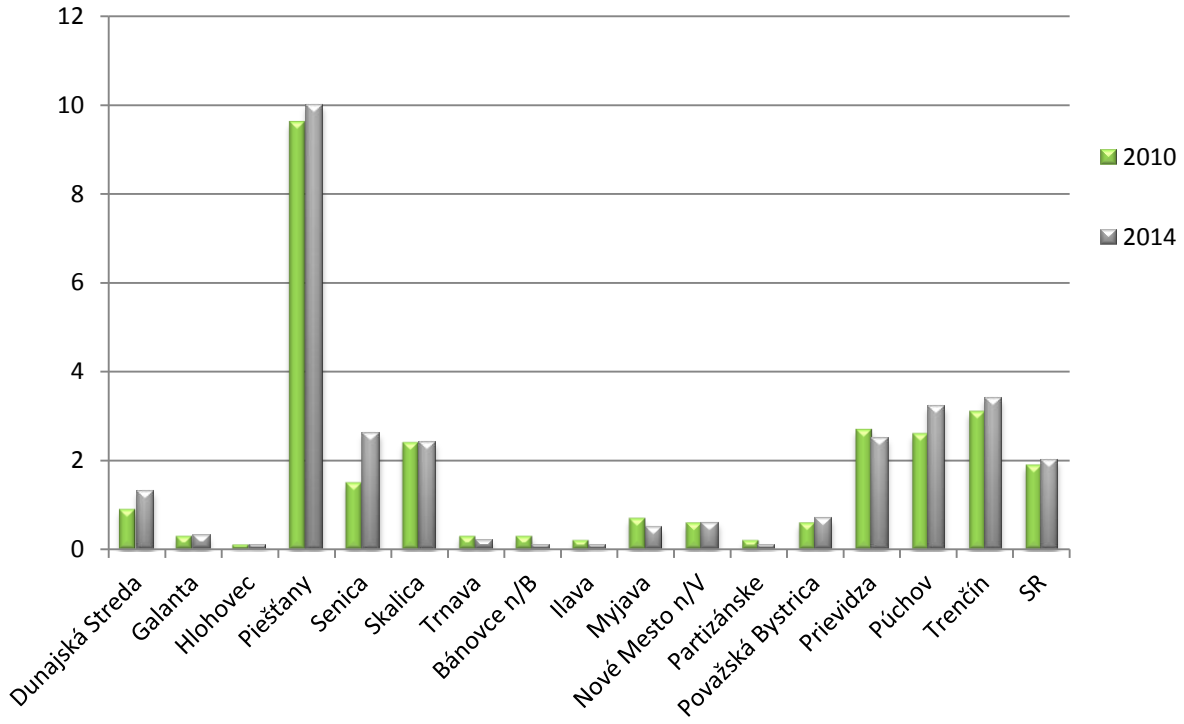
Tabuľka 13 Turistická aktivita v okresoch Trnavského a Trenčianskeho kraja za roky 2010 a 2014

Rok	2010	2014	Zmeny %
Okres	**Turistická aktivita***		
Dunajská Streda	1,0	1,3	+30
Galanta	0,3	0,3	0
Hlohovec	0,1	0,1	0
Piešťany	10,0	10,0	0
Senica	1,5	2,6	+73
Skalica	2,4	2,4	0
Trnava	0,3	0,2	-33
Bánovce nad Bebravou	0,3	0,1	-67
Ilava	0,2	0,1	-50
Myjava	0,7	0,5	-29
Nové Mesto nad Váhom	0,6	0,6	0
Partizánske	0,2	0,1	-50
Považská Bystrica	0,6	0,7	+17
Prievidza	2,7	2,5	-7
Púchov	2,6	3,3	+27
Trenčín	3,1	3,4	+10

Zdroj: vlastné spracovanie na základe Štatistickej ročenky regiónov 2011 a 2015, (*počet prenocovaní / počet obyvateľov v kraji v ks (zmeny))

Výsledkami je aktivita ľudí na vybranom území, návštevníkov a obyvateľov. V roku 2010 bola turistická aktivita v okresoch vybraných krajoch väčšinou pod bodom jeden. Nad týmto priemerom sa nachádzali iba okresy Piešťany, Prievidza, Púchov a Trenčín. V každom zo spomenutých okresov sa nachádza kúpeľné mesto (okres PN- Piešťany, okres PD- Bojnice, okres PU- Nimnica, okres TN- Trenčianske Teplice), čo je dôvod, ktorý mal vplyv na výsledky. V roku 2014 boli výsledky bez výrazných zmien, avšak okres Senica sa dostal nad hranicu jedného bodu k ostatným okresom, ktoré nad touto hranicou pôsobili už v roku 2010.

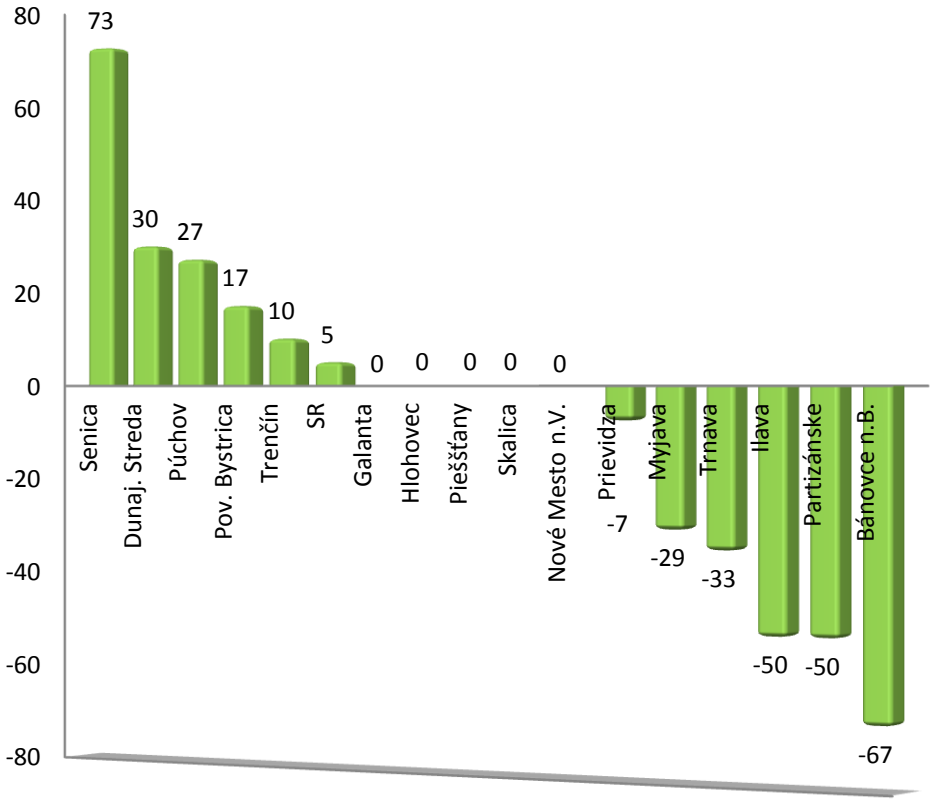
Graf 9 Turistická aktivita v okresoch Trenčianskeho a Trnavského kraja v rokoch 2010 a 2014



Zdroj: vlastné spracovanie

Z grafu sme mohli pozorovať, ktoré okresy sa dostali nad celoštátny priemer. Sú to okresy Piešťany, Skalica, Prievidza, Púchov, Trenčín. Okres Senica sa v 2014 dostal nad úroveň celoštátneho priemeru. Piešťany sú dlhodobo vysoko nad slovenským priemerom. Prispieva tomu samozrejme fakt, že mesto Piešťany sú kúpeľným mestom s vysokým počtom prenocovaní, domácich ale i zahraničných turistov. Na druhom mieste je okres Trenčín, čomu pripisujeme jeho výhodnú polohu pri hraniciach s Českou republikou, rovnomennému krajskému mestu a kúpeľnému mestu v okrese (Trenčianske Teplice).

Graf 10 Zmeny turistickej aktivity v okresoch Trnavského a Trenčianskeho kraja (nárast/pokles) medzi rokmi 2010 a 2014, v %



Zdroj: vlastné spracovanie

V uvedenom grafe sme spozorovali najväčší nárast zaznamenali v okrese Senica. Najväčší pokles medzi skúmanými rokmi pozorujeme v okrese Bánovce nad Bebravou, ktorý bol zapríčinený rekonštrukciou významnej atraktivity pre cestovný ruch a to termálny prameň priamo v meste Bánovce nad Bebravou, ktorý bol mimo prevádzkovej činnosti v tomto období.

4.2.3 Cestná infraštruktúra v okresoch vybraných krajov SR

Tabuľka 13 Hustota cestnej siete v okresoch Trenčianskeho a Trnavského kraja za roky 2010, 2014

Rok	2010	2014	Zmena %
Okres	**Hustota cestnej siete (km/km^2)**		
Dunajská Streda	0,509	0,507	-0,39
Galanta	0,479	0,481	+0,42
Hlohovec	0,534	0,537	+0,56
Piešťany	0,427	0,425	-0,47
Senica	0,450	0,449	-0,22

Skalica	0,417	0,413	-0,96
Trnava	0,455	0,447	-1,76
Bánovce nad Bebravou	0,393	0,392	-0,25
Ilava	0,410	0,408	-0,49
Myjava	0,705	0,703	-0,28
Nové Mesto nad Váhom	0,454	0,452	-0,44
Partizánske	0,403	0,402	-0,25
Považská Bystrica	0,416	0,410	-1,44
Prievidza	0,283	0,281	-0,71
Púchov	0,405	0,400	-1,25
Trenčín	0,486	0,477	-1,85

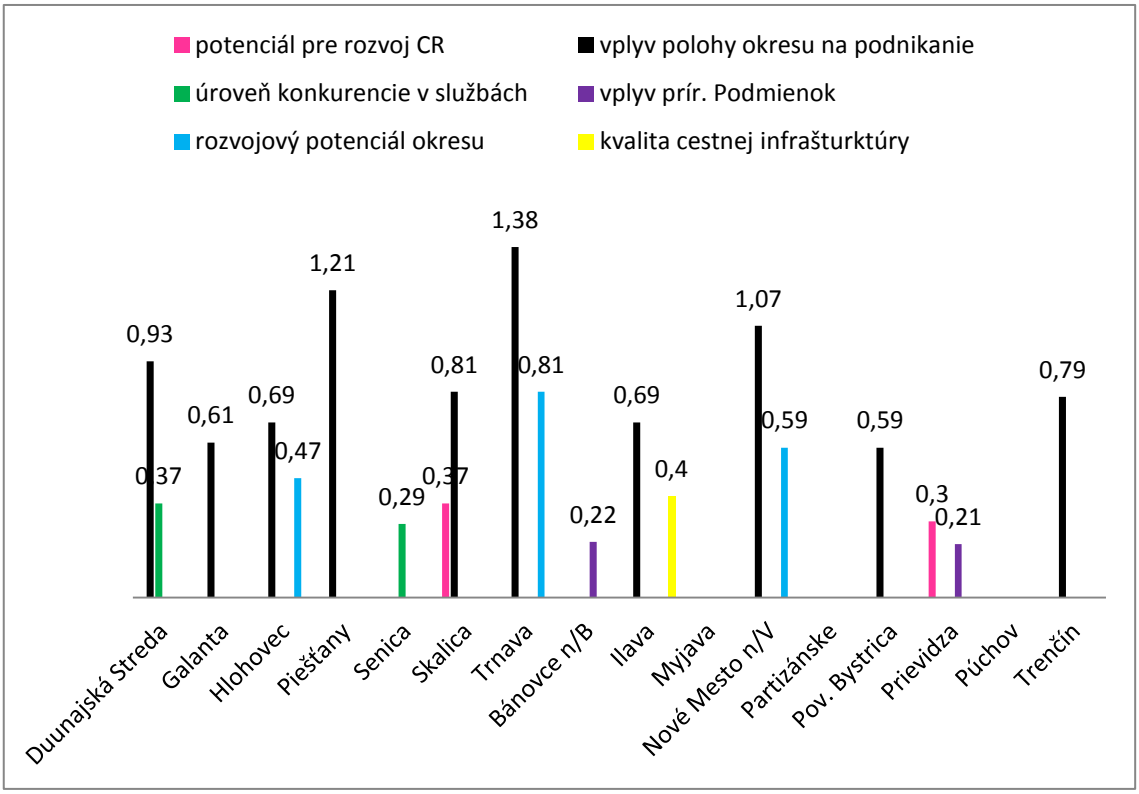
Zdroj: Slovenská správa ciest, Základné údaje o sieti cestných komunikácií v r.2011 a 2015, (dĺžka ciest v okrese v km / rozloha okresu v km^2, (zmeny))

4.2.4 Výhody a bariéry v okresoch Trenčianskeho a Trnavského kraja

Výhody v oblasti cestovného ruchu, ktoré hodnotila Podnikateľská aliancia Slovenska v roku 2010 sme vybrali nasledovné práve pre ich výskyt v okresoch vybraných krajov:

- potenciál pre rozvoj cestovného ruchu – Skalica, Prievidza
- vplyv polohy okresu na podnikanie – Dunajská Streda, Galanta, Hlohovec, Piešťany, Skalica, Trnava, Ilava, Nové Mesto nad Váhom, Považská Bystrica a Trenčín.
- úroveň konkurencie v službách – Dunajská Streda, Senica
- vplyv prírodných podmienok - Bánovce n. Bebravou, Prievidza
- rozvojový potenciál okresu – Trnava, Nové Mesto nad Váhom
- kvalita cestnej infraštruktúry - sa ako výhoda ukázala iba v okrese Ilava, napriek tomu, že tam nie je výrazná hustota cestnej siete

Graf 11 Výhody okresov a ich skóre za cestovný ruch v roku 2010

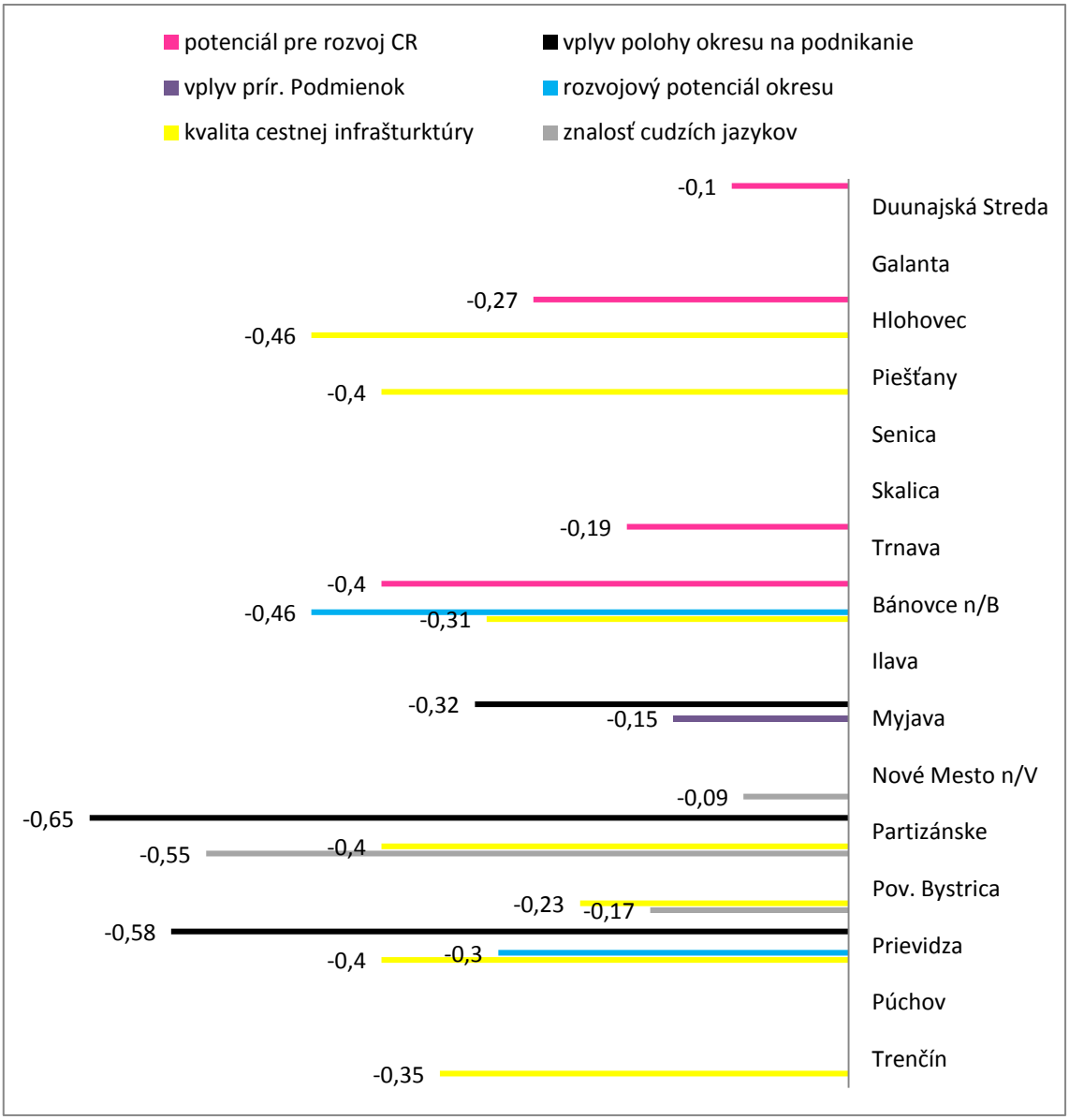


Zdroj: vlastné spracovanie na základe Konkurencieschopné regióny 21, PAS, 2011

Vybrané bariéry v zvolených okresoch, ktoré sa týkajú cestovného ruchu sú:

- kvalita cestnej infraštruktúry – Hlohovec, Piešťany, Bánovce n. Bebravou, Partizánske, Považská Bystrica, Prievidza, Trenčín. Práve tieto okresy nemali pozitívny vývoj (prípadne mali minimálny nárast) v skúmanom období v ukazovateli turistická aktivita.
- potenciál pre rozvoj cestovného ruchu – Dunajská Streda, Hlohovec, Trnava, Bánovce nad Bebravou. Táto bariéra bránila aj vo vývoji turistickej aktivity v daných okresoch,
- rozvojový potenciál okresu – Bánovce nad Bebravou
- znalosť cudzích jazykov – Nové Mesto n. Váhom, Partizánske, Pov. Bystrica,
- vplyv polohy okresu na podnikanie – Prievidza, Partizánske, Myjava
- vplyv prírodných podmienok – Myjava

Graf 12 Bariéry okresov a ich skóre za cestovný ruch v roku 2010

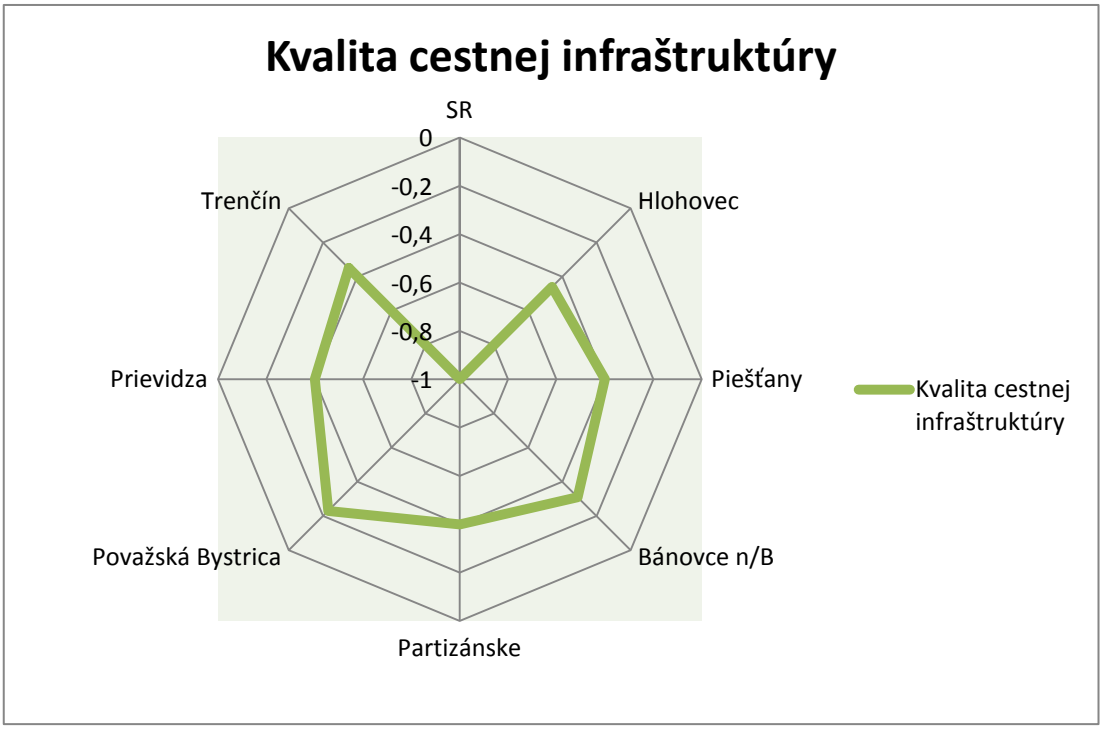


Zdroj: vlastné spracovanie

Uvedené bariéry mali minimálny vplyv na turistickú atraktivitu

Práve na základe tabuliek štatistických údajov hodnotiacich skúmané ukazovatele cestovného ruchu, akými boli *turistická aktivita, turistická atraktivita, potenciál pre rozvoj cestovného ruchu a hustota cestnej siete* v porovnaní s vyššie uvedenými grafmi *výhod a bariér v okrese*, že sa štatistické údaje sa v prevažnej miere nezhodujú s názormi opýtaných, ktoré boli prezentované v publikácií Konkurencieschopné regióny 21 v roku 2010.

Graf 13 Bariéry v okresoch v kvalite cestnej infraštruktúry v r. 2010



Zdroj: vlastné spracovanie na základe Konkurencieschopné regióny 21, PAS, 2011

Uvedený graf porovnáva kvalitu cestnej infraštruktúry ako bariéru vo vybraných okresoch a za Slovenskú republiku ako celok. Táto bariéra bola najviac označovanou a teda najvýraznejšou bariérou z vybraných v oblasti cestovného ruchu.

Záver

Na základe stanoveného cieľa diplomovej práce, ktorým bolo *identifikovať determinujúce faktory pôsobiace na rast a zmeny konkurencieschopnosti v službách, skúmať ich pôsobenie a účinky na trh služieb v Slovenskej republike, a v jeho rámci na trh cestovného ruchu*, výsledky skúmania predmetných otázok poukazujú na to, ktoré determinanty a v akom rozsahu mali vplyv na konkurencieschopnosť v kraji/ okrese.

Skúmanými determinujúcimi faktormi pôsobiacimi na rast a zmeny konkurencieschopnosti na trhu cestovného ruchu v predmetnej diplomovej práci boli: *potenciál pre rozvoj cestovného ruchu, turistická aktivita, turistická atraktivita a hustota cestnej siete.*

Potenciál pre rozvoj cestovného ruchu, ako ukazovateľ ekonomického prostredia, predstavuje expertné ocenenie úrovne a podmienok vývoja kraja/okresu v oblasti cestovného ruchu. Skúmaný vzťah medzi potenciálom pre rozvoj cestovného ruchu a turistickou atraktivitou a turistickou aktivitou sa ukázal ako významný, keďže identifikovaný výsledok korelačných vzťahov:

- potenciálu pre rozvoj cestovného ruchu a turistickej atraktivity (korelačný koeficient **predstavuje hodnotu 0,8829)**
- potenciálu pre rozvoj cestovného ruchu a turistickej aktivity (korelačný koeficient **0,7109),** potvrdzuje stanovenú hypotézu, že vplyv potenciálu na rozvoj cestovného ruchu v SR je väčší na turistickú atraktivitu než na aktivitu.

Analýza úrovne turistickej atraktivity a turistickej aktivity v cestovnom ruchu a jej diferenciácia v SR ukázala, že:

- zatiaľ čo u turistickej atraktivity dosiahol celoštátny priemer za SR úroveň 222 bodov, podstatne vyššia úroveň sa dosiahla v krajoch Bratislavský (986 b.), Žilinský (315 b.), Trnavský (268 b.) a Prešovský (238 b.). Pod úrovňou celoštátneho priemeru sa umiestnili kraje Trenčiansky (219 b.), Banskobystrický (137 b.), Nitriansky (103 b.) a Košický (79 b.)

- Úroveň turistickej aktivity sa odvodzovala od úrovne, ktorú dosiahla Slovenská republika ako celok a tým bola hodnota 2,0 bodov. Rovnaké hodnoty sme dosiahli pri kraji Banskobystrický a Trnavský. Nad priemernú úroveň dosiahli opäť kraje Bratislavský (3,2 b.), Žilinský (3,1 b.) a Prešovský (2,6 b.). Pod úrovňou sa nachádzali kraje Trenčiansky (1,7 b.) Nitriansky (1,0 b.) a Košický (0,7 b).

Uskutočnená analýza vývoja cestnej infraštruktúry zaznamenala minimálny nárast v hustote cestnej siete bez vplyvu na skúmané ukazovatele cestovného ruchu, avšak za bariéru rozvoja okresu je považovaná najmä jej kvalita.

Zoznam bibliografických zdrojov

[1] BIRKNEROVÁ, Z., LITAVCOVÁ, E. 2010. Motivácia k výkonu ako predpoklad zvyšovania konkurencieschopnosti podniku. In *Journal of competitivenes* [online]. 1/2010.[cit. 2016-01-02]. Dostupné na internete: <https://www.researchgate.net/publication/44900039_Motivacia_k_vykonu_ako_predpoklad_zvysovania_konkurencieschopnosti_podniku>.

[2] BLAŽEK, L. a kol. 2007. *Konkurenční schopnost podniku,* Brno : Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4456-2.

[3] BONDAREVA, I., TOMČÍK, R. 2/2013 – Základné faktory konkurencieschopnosti slovenskej republiky. In *MANEKO- Manažment a ekonomika podniku.* ISSN 1337-9488, 2013, roč. 5, p. 309.

[4] ČICHOVSKÝ, L. 2002. *Marketing konkurencieschopnosti.* Praha: RADIX, 2002. ISBN 80-86031-35-7.

[5] DOČOLOMANSKÁ, E. 2015. *Správa o hospodárskom vývoji v krajoch SR za rok 2014 :* priebežná správa. Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2015. s. 90

[6] EURÓPSKA ÚNIA. NUTS. Dostupné na: http://www.europskaunia.sk/nuts

[7] HAJKO, J., KLÁTIK,P., TUNEGA, M. 2011. *Konkurencieschopné regióny 21.* Bratislava: Devin printing house.2011. ISBN 13-978-80-89493-05-0

[8] HERČKO, J. 2013. *Globálny index konkurencieschopnosti 2013-2014.* In *ProIn.* ISSN 1339-2271 (02), str. 50-51.

[9] KRNOVÁ, Z. 2015. *Základné ukazovatele za ubytovacie zariadenia cestovného ruchu SR za rok 2014* : priebežná správa. Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2015. s. 47

[10] LALINSKÝ, T. 2008. *Faktory konkurencieschopnosti slovenských podnikov.* (Výskumná štúdia). Bratislava: NBS, 2008. str.5. ISSN 1337-5830.

[11] MARINIČ, P. 2008. *Plánování a tvorba hodnoty firmy.* Praha : Grada Publishing, a.s., 2008. 240 s. ISBN 978-80-247-2432-4.

[12] MICHALOVÁ, V. 2013. *Služby v modernej ekonomike*. 2. dopl. vyd. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2013. ISBN 978-80-225-3767-4.

[13] MICHALOVÁ, V., a kol. 2001 *Služby a cestovný ruch.* 2001. Bratislava: SPRINT, 2001. ISBN 80-88848-78-4.

[14] PRAHALAD, C.K., RAMASWAMY, V. 2005. *Budoucnost konkurence.* Praha: Management Press 2005. 137-154 s. ISBN 80-7261-126-7.

[15] SIVÁK, R. a kol. 2011. *Slovník znalostnej ekonomiky.* Bratislava: SPRINT dva. ISBN 978-80-89393-45-9.

[16] SCHMUCK, R. 2008. *Measuring Company Competitiveness*. 2008, p. 199 – 208 [online]. 2011. [cit. 21.2.2016]. Dostupné na internete: < http://ideas.repec.org/h/pkk/sfyr08/199-208.html >

[17] SOPKOVÁ, G. 2012. Konkurencieschopnosť, jej teoretické vymedzenie a postavenie SR v GCI. Bratislava: EKONÓM. ISBN 978-80-225-3456-6

[18] SUJOVÁ, A. 2011. *Faktory konkurencieschopnosti podnikov a ich úroveň v drevárskych podnikoch SR.* Zborník vedeckých prác : Aktuálne pohľady na konkurencieschopnosť a podnikanie nové výzvy. Bratislava : Vydavateľstvo Ekonóm. 2011. ISBN 978-80-225-3200-6. s. 485 – 490.

[19] SZEBÉNYIOVÁ, A. a kol. 2011. *Prehľad údajov o sieti cestných komunikácií :* priebežná správa. Bratislava. Slovenská správa ciest, 2011. 72 s.

[20] SZEBÉNYIOVÁ, A. a kol. 2015. *Prehľad údajov o sieti cestných komunikácií :* priebežná správa. Bratislava. Slovenská správa ciest, 2015. 75 s.

[21] ŠALING, S. a kol. 2008. *Veľký slovník cudzích slov- 5.vydanie.* Bratislava: SAMO. ISBN 8089123070.

[22] ŠIKULA, M. 2006. *Konkurencieschopnosť slovenskej a českej ekonomiky – stav a perspektívy.* EÚ SAV Zborník príspevkov zo slovensko-českej vedeckej konferencie, str. 12,55. ISBN 80-7144-148-1

[23] ŠIPIKAL, M., SZITÁSIOVÁ. V., 2012. *Regionálne podnikateľské prostredie.* Bratislava: EKONÓM 2012. 7 s. ISBN 978-80-225-3433-8

[24] ŠÍBL, D. a kol. 2002.*Veľká ekonomická encyklopédia.* Bratislava: Sprint. ISBN 80-89085-04-0

[25] ŠULC, M. 2012. *Definice, faktory a měření regionálni konkurenceschopnosti.* Jihlava: Vysoká škola polytechnická. Logos Polytechnikos 2012. s. 66-75

[26] VACHOVÁ, A. 2015. *Štatistická ročenka regiónov Slovenska 2015 :* priebežná správa. Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2011. s. 464

Zoznam príloh

Príloha 1 Základné informácie o cestných sieťach na Slovensku za rok 2010

Príloha 2 Základné informácie o cestných sieťach na Slovensku za rok 2014

Príloha 3 Potenciál pre rozvoj cestovného ruchu za rok 2010

Príloha 1 Základné informácie o cestných sieťach na Slovensku za rok 2010

ÚZEMNÉ ČLENENIE: SR/KRAJE

STAV SIETE CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ K: 01.01.2011

KRAJ	DIAĽNICE	DIAĽNIČNÉ PRIVÁDZAČE	RÝCHLOSTNÉ CESTY	CESTY I. TRIEDY	CESTY II. TRIEDY	CESTY III. TRIEDY	SPOLU	CESTY, KTORÉ SÚ SÚČASŤOU: "E" ŤAHOV	TRÁS "TEM"	MULTIMODÁLNYCH A DOPLNKOVÝCH KORIDOROV "TEN-T"	ROZLOHA	POČET OBYVATEĽOV	HUSTOTA CESTNEJ SIETE	
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	km²	počet	km/km²	km/1000 obyv.
BANSKOBYSTRICKÝ KRAJ			91.426	642.459	609.599	1 853.032	3 196.516	289.373	105.194	93.467	9 455	653 359	0.338	4.892
BRATISLAVSKÝ KRAJ	107.588	2.465		131.697	210.505	353.038	805.293	124.532	105.499	104.822	2 053	619 357	0.392	1.300
KOŠICKÝ KRAJ	5.325		24.157	342.400	586.212	1 420.985	2 379.079	219.421	126.448	118.348	6 751	776 485	0.352	3.064
NITRIANSKY KRAJ			22.697	495.297	500.242	1 540.871	2 559.107	78.920	16.343	16.343	6 344	705 911	0.403	3.625
PREŠOVSKÝ KRAJ	82.087	1.650	4.534	627.163	523.556	1 921.743	3 160.733	196.170	196.170	196.170	8 993	805 149	0.351	3.926
TRENČIANSKY KRAJ	86.506	4.396	2.681	304.937	349.369	1 140.880	1 888.769	187.017	99.452	86.506	4 502	599 443	0.420	3.151
TRNAVSKÝ KRAJ	67.242		26.254	267.375	535.729	1 057.459	1 954.059	147.535	67.242	67.242	4 148	560 418	0.471	3.487
ŽILINSKÝ KRAJ	66.947	2.636	17.751	506.210	328.014	1 120.311	2 041.869	292.651	214.845	233.809	6 788	696 836	0.301	2.930
SPOLU SR:	415.695	11.147	189.500	3 317.538	3 643.226	10 408.319	17 985.425	1 535.619	931.193	916.707	49 033	5 416 958	0.367	3.320

Zdroj: Slovenská správa ciest, Základné údaje o sieti cestných komunikácií v r. 2011

Príloha 2 Základné informácie o cestných sieťach na Slovensku za rok 2014

ÚZEMNÉ ČLENENIE: SR/KRAJE

STAV SIETE CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ K: 01.01.2015

KRAJ	DIAĽNICE	DIAĽNIČNÉ PRIVÁDZAČE	RÝCHLOSTNÉ CESTY	PRIVÁDZAČ RÝCHLOSTNEJ CESTY	CESTY I. TRIEDY	CESTY II. TRIEDY	CESTY III. TRIEDY	SPOLU	CESTY, KTORÉ SÚ SÚČASŤOU: "E" ŤAHOV	TRÁS "TEM"	MULTIMODÁLNYCH A DOPLNKOVÝCH KORIDOROV "TEN-T"	ROZLOHA	POČET OBYVATEĽOV	HUSTOTA CESTNEJ SIETE	
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	km²	počet	km/km²	km/1000 obyv.
BANSKOBYSTRICKÝ KRAJ			108,822		638,873	607,370	1 841,272	3 196,337	286,338	103,708	307,890	9 455	652 218	0,338	4,901
BRATISLAVSKÝ KRAJ	111,709				130,208	206,901	352,897	801,715	120,165	105,070	104,822	2 053	628 686	0,391	1,275
KOŠICKÝ KRAJ	5,395		26,470	12,701	339,593	583,308	1 414,344	2 381,811	219,542	126,889	220,515	6 755	780 000	0,353	3,054
NITRIANSKY KRAJ			67,319		488,702	498,331	1 537,190	2 591,542	76,824	16,263	76,824	6 343	704 752	0,409	3,677
PREŠOVSKÝ KRAJ	81,926		4,451		625,752	520,794	1 916,009	3 148,932	195,163	195,163	195,267	8 974	809 443	0,351	3,890
TRENČIANSKY KRAJ	86,494	1,226	1,693		302,016	347,346	1 134,187	1 872,962	186,474	99,318	199,711	4 502	598 819	0,416	3,128
TRNAVSKÝ KRAJ	67,242		26,242		264,131	527,071	1 060,269	1 944,955	147,344	67,242	90,595	4 147	563 081	0,469	3,454
ŽILINSKÝ KRAJ	66,950		17,459		503,340	324,901	1 112,350	2 025,000	291,583	213,967	316,886	6 809	698 274	0,297	2,900
SPOLU SR:	419,716	1,226	252,456	12,701	3 292,615	3 616,022	10 368,518	17 963,254	1 523,433	927,620	1 512,510	49 036	5 435 273	0,366	3,305

Zdroj: Slovenská správa ciest, Základné údaje o sieti cestných komunikácií v r. 2015

Príloha 3 Potenciál pre rozvoj cestovného ruchu na Slovensku za rok 2010

1.17 Potenciál pre rozvoj cestovného ruchu*

	Okres	Skóre 1	Priemer: 4,07
1	Liptovský Mikuláš	4,82	
2	Bratislava I	4,65	
3	Bytča	4,63	
4	Žilina	4,59	
5	Žarnovica	4,58	
6	Martin	4,52	
7	Rožňava	4,52	
8	Skalica	4,51	
9	Bratislava V	4,51	
10	Poprad	4,49	
11	Tvrdošín	4,47	
12	Banská Bystrica	4,46	
13	Senec	4,44	
14	Námestovo	4,43	
15	Malacky	4,42	
16	Bratislava II	4,42	
17	Piešťany	4,39	
18	Trenčín	4,35	
19	Kežmarok	4,35	
20	Prievidza	4,33	
21	Ružomberok	4,31	
22	Bratislava III	4,29	
23	Michalovce	4,29	
24	Nové Mesto nad Váhom	4,27	
25	Pezinok	4,27	
26	Zvolen	4,25	
27	Rimavská Sobota	4,22	
28	Bratislava IV	4,22	
29	Turčianske Teplice	4,21	
30	Nové Zámky	4,18	
31	Bardejov	4,15	
32	Košice IV	4,14	
33	Čadca	4,13	
34	Senica	4,12	
35	Spišská Nová Ves	4,12	
36	Ilava	4,09	
36	Žiar nad Hronom	4,09	
38	Brezno	4,04	
39	Banská Štiavnica	4,03	
40	Galanta	4,00	
41	Nitra	3,99	
42	Košice I	3,98	
43	Košice II	3,97	
44	Košice III	3,97	
45	Humenné	3,96	
46	Prešov	3,94	
47	Považská Bystrica	3,94	
48	Levoča	3,93	
49	Stropkov	3,88	
50	Púchov	3,85	
51	Košice – okolie	3,84	
52	Myjava	3,84	
53	Krupina	3,83	
54	Sabinov	3,83	
55	Komárno	3,82	
56	Snina	3,80	
57	Dunajská Streda	3,78	
58	Veľký Krtíš	3,78	
59	Trnava	3,76	
60	Stará Ľubovňa	3,75	
61	Partizánske	3,72	
62	Levice	3,67	
63	Revúca	3,64	
64	Topoľčany	3,64	
65	Dolný Kubín	3,63	
66	Zlaté Moravce	3,63	
67	Šaľa	3,61	
68	Hlohovec	3,59	
69	Svidník	3,58	
70	Medzilaborce	3,58	
71	Gelnica	3,58	
72	Vranov nad Topľou	3,55	
73	Kysucké Nové Mesto	3,48	
74	Lučenec	3,42	
75	Detva	3,34	
76	Trebišov	3,29	
77	Bánovce nad Bebravou	3,26	
78	Poltár	2,96	
79	Sobrance	2,88	

Zdroj: Konkurencieschopné regióny 21, Podnikateľská aliancia Slovenska, 2011