

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE

OBCHODNÁ FAKULTA

Evidenčné číslo: 102004/I/2015/1220326190

Využitie fondov EÚ v cestovnom ruchu na Slovensku

Diplomová práca

2015

Bc. Stanislava Karellová

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE

OBCHODNÁ FAKULTA

Využitie fondov EÚ v cestovnom ruchu na Slovensku

Diplomová práca

Študijný program: Manažment cestovného ruchu

Študijný odbor: 8.1.1. – Cestovný ruch

Školiace pracovisko: Katedra služieb a cestovného ruchu

Vedúci záverečnej práce: Ing. Anna Micháľková, PhD

Bratislava 2015

Bc. Stanislava Karellová

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že som záverečnú prácu vypracoval samostatne a že som uviedol všetku použitú literatúru.

Dátum: 22.4.2015

.....

Pod'akovanie

Touto cestou vyslovujem pod'akovanie Ing. Anne Micháلكovej, PhD. za odbornú pomoc, vedenie, ochotu a ústretovosť, cenné rady a pripomienky pri vypracovaní mojej diplomovej práce.

Abstrakt

KARELLOVÁ, Stanislava: *Využitie fondov EÚ v cestovnom ruchu na Slovensku* – Ekonomická univerzita Bratislave. Obchodná fakulta; Katedra služieb a cestovného ruchu. – Vedúci záverečnej práce: Ing. Anna Micháľková, PhD. – Bratislava: OF EU, 2015, 78 s.

Cieľom záverečnej práce je zistiť financovanie projektov cestovného ruchu na území krajských miest prostredníctvom NFP v programovom období 2007-2013. Práca je následne rozdelená do 5 kapitol. Obsahuje 28 grafov a 16 tabuliek.

Teoretická časť práce je rozdelená do 5 podkapitol. V prvej podkapitole charakterizujeme pojmy štátna správa, samospráva, územná samospráva. Druhá podkapitola popisuje možnosti podpory cestovného ruchu zo strany samospráv. Tretia a štvrtá podkapitola sa zaoberá problematikou súkromného a verejného sektora a ich vzájomnej spolupráce v oblasti cestovného ruchu. Piata kapitola rieši možnosti využívania európskych fondov na financovanie cestovného ruchu.

V praktickej časti práce sa zaoberáme konkrétnymi projektmi financovanými prostriedkami z Európskej únie so zameraním na cestovný ruch v Slovenskej republike v programovom období 2007 – 2013. Výsledkom riešenia danej problematiky je zistenie, ako samosprávy - konkrétne krajské mestá, využívajú nenávratný finančný príspevok, prostredníctvom ktorých operačných programov ich čerpajú, aká je štruktúra prijímateľov NFP a na záver, na aké typy projektov boli NFP využité.

Kľúčové slová:

Cestovný ruch, štrukturálne fondy, operačný program, národný strategický referenčný rámec, financovanie projektov cestovného ruchu, verejné zdroje

Abstract

KARELLOVÁ, Stanislava: *The use of EU funds for tourism development in Slovakia*. – University of Economics in Bratislava. Faculty of Commerce. Services and Tourism department. Head of Thesis Ing. Anna Micháľková, PhD. – Bratislava: OF EU, 2015, 78 pages.

The main aim of the thesis is to find financing tourism projects in the regional cities by grant in the 2007-2013 period. The work was subsequently divided into 5 chapters. Includes 28 graphs and 16 tables.

The theoretical part of the thesis is divided into five subsections. In the first subsection we characterize the concepts of government, local government, local self-government. The second subsection describes the tourism support from the government. The third and fourth sub-section deals with private and public sector and their cooperation in the field of tourism. The fifth chapter addresses the possibility of using European funds to finance tourism.

The practical part deals with projects financed by European Union funds with a focus on tourism in the Slovak Republic in the programming period 2007 - 2013. The result of the issue is to find out how is local self-government using the grant, through which operational programs is benefiting them, what is the structure of grant recipients and finally, on what types of projects were grant used.

Keywords:

Tourism, structural funds, oprational programme, national strategic reference framework, financing tourism projects, public resources.

OBSAH

Úvod	8
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí	9
1.1. Verejná správa, samospráva, územná samospráva	9
1.1.1. Verejná správa	9
1.1.2. Samospráva	10
1.1.3. Územná samospráva	11
1.2. Možnosti podpory cestovného ruchu	13
1.2.1. Pôsobnosť subjektov a financovanie cestovného ruchu	13
1.3. Vzťah súkromného a verejného sektora v cestovnom ruchu	19
1.4. Súčasný stav spolupráce verejného a súkromného sektora v cestovnom ruchu v Slovenskej republike	23
1.5. Využitie európskych fondov na financovanie cestovného ruchu na Slovensku	24
2. Cieľ práce	27
3. Metodika práce a metódy skúmania	28
3.1. Charakteristika predmetu skúmania	28
3.2. Pracovný postup	28
3.3. Spôsob získavania údajov a ich zdroje	31
3.4. Použité metódy vyhodnotenia	32
4. Výsledky práce	33
4.1. Analýza projektov cestovného ruchu podľa vybraných operačných programov	33
4.1.1. OP doprava	33
4.1.3. Operačný program Konkurencieschopnosť a hospodársky rast	40
4.1.4. Program cezhraničnej spolupráce	44
4.1.5. Vyhodnotenie získaných dát za vybrané operačné programy	54
4.2. Sumarizácia projektov cestovného ruchu podľa krajských miest	55
4.3. Sumarizácia projektov podľa prijímateľov	60
4.4. Sumarizácia projektov podľa zamerania	64
5. Diskusia	67
Záver	70
Zoznam použitej literatúry	71
Zoznam tabuliek a grafov	75
Zoznam skratiek	78

Úvod

Cestovný ruch je jedným z najdynamickejšie sa rozvíjajúcich odvetví a predstavuje dôležitú súčasť národného hospodárstva. Toto odvetvie má významný vplyv na ostatné ekonomické aktivity, ovplyvňuje makroekonomické ukazovatele, svojím rozvojom pôsobí na kvalitu životného prostredia, vplýva na životnú úroveň ľudí, podieľa sa formovaní spoločnosti.

Napriek tomu, aký má Slovensko má bohatý prírodný a historický potenciál pre rozvoj cestovného ruchu, nie je dostatočne využitý a finančne podporovaný. Dôvodom je, že projekty cestovného ruchu nie sú prioritou národného hospodárstva a sú odsúvané na vedľajšiu koľaj.

Organizácie, spoločnosti, podnikatelia a samosprávy v Slovenskej republike, ktorá je členom EÚ, majú možnosť využívať finančné prostriedky zo štrukturálnych fondov a kohézneho fondu. Tento fakt je skvelou príležitosťou pre Slovensko rozvíjať odvetvie cestovného ruchu prostredníctvom projektov, a tým naplňať cieľ európskej regionálnej politiky - pomáhať k zmierneniu regionálnych disparít. Existencia finančných prostriedkov z fondov EÚ je pre fungovanie a rozvoj cestovného ruchu na Slovensku nevyhnutná.

Práca sa zameriava na využívanie týchto prostriedkov na projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest na Slovensku, ktoré boli finančne podporené zo štátnych verejných zdrojov a zdrojov Európskej únie - štrukturálnych fondov a kohézneho fondu.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

1.1. Verejná správa, samospráva, územná samospráva

1.1.1. Verejná správa

Podľa Klimovského (2014) súčasný systém verejnej správy na Slovensku nadväzuje na predchádzajúce historické skúsenosti a zároveň obsahuje nové prvky, ktoré sa doň implementovali v dôsledku modernizačných snáh, ale aj ako súčasť záväzku Slovenska pred vstupom do EÚ. Systém verejnej správy prezentovaný Klimovským bol platný k 30. októbru 2013.

„Verejná správa predstavuje správu verejných záležitostí, ktorá sa realizuje ako prejav výkonnej moci v štáte a je pre ňu charakteristické, že ide predovšetkým o verejnú moc, ktorou nedisponuje len štát, ale aj ďalšie subjekty vykonávajúce správu verejných záležitostí.“ Klimovský(2014) vymedzuje verejnú správu ako *„tú štátnu činnosť, ktorú vykonáva štát popri zákonodarstve a súdnictve. Z iného pohľadu ju možno chápať tiež ako neštátnu činnosť výkonného charakteru, ktorej poslaním je zabezpečiť výkon správy štátu.“*

Podľa Neubauerovej (2012) efektívne fungujúca verejná správa nie je len otázkou organizačného a priestorového definovania vládnych úrovní. Ide o mnoho zložitejší proces, ktorý zahŕňa jasné a presné vymedzenie úloh, ako aj *„vytvorenie systému finančných tokov zodpovedajúcich originálnym a preneseným kompetenciám jednotlivých stupňov verejnej správy“*. Verejná správa uspokojuje potrebu organizovaného usporiadania spoločnosti, pričom jednou z jej úloh je riadenie verejného sektora.

Verejná správa resp. systém verejnej správy (administratívny systém) je postavený na troch pilieroch. Inými slovami možno povedať, že systém verejnej správy obsahuje tri základné subsystemy:

- subsystem štátnej správy
- subsystem samosprávy
- subsystem verejnoprávnych korporácií (Klimovský, 2011)

Členenie verejnej správy podľa Neubauerovej (2012) vyzerá nasledovne:

- ústredná štátna správa
- miesta štátna správa
- územná samospráva
- fondy sociálneho zabezpečenia
- verejnoprávne korporácie

1.1.2. Samospráva

Krnáč (2008) uvádza, že spravovanie verejných vecí tvorí základ pre vytvorenie jednotlivých úrovní vládnutia. Na tomto základe konštatuje, že *„štát správou rozumie ovplyvňovanie verejných záležitostí prostriedkami, ktoré majú štátnu povahu a to na rozdiel od samosprávy, ktorou rozumie sústavné ovplyvňovanie verejných záležitostí prostriedkami, ktoré nemajú štátnu povahu.“* Samosprávu teda chápe ako *„výkon úloh správy verejných vecí prostredníctvom samostatných, štátom uznaných subjektov.“*

Z pohľadu rozsahu a záberu samosprávy ako celku rozlišuje Krnáč(2008) nasledujúce úrovne samosprávy:

- Územná, vykonávaná verejnoprávnymi korporáciami, zriadenými na územnom princípe. Sem patrí:
 - miestna samospráva, kde základným prvkom je obec
 - regionálna samospráva, ktorej základom je región
- Záujmová samospráva, tvorená verejnoprávnymi korporáciami majetku alebo osôb, ktoré pôsobia ako samostatné právnické osoby
 - záujmová samospráva osôb - profesijné komory, napr. Komora notárov
 - záujmová samospráva majetku - majetkové fondy, napr. Literárny fond

Klimovský(2014) dodáva, že samospráva sa v príslušných súvislostiach prejavuje predovšetkým ako *„činnosť riadiaceho charakteru“*. Pokiaľ ide o riadiace prvky, tie sú v tomto prípade zastúpené širšie než je to v prípade štátnej správy. To súvisí s faktom, že *„samospráva nepredstavuje iba výkon, ale najmä tvorbu samosprávnej moci. Samospráva si samostatne stanovuje svoje ciele, na dosiahnutie ktorých svojím výkonom smeruje.“*

Klimovský(2014) rozdeľuje samosprávu na tri samostatné súčasti:

- územnú samosprávu

- záujmovú samosprávu
- špeciálnu samosprávu

1.1.3. Územná samospráva

15. októbra 1985 prijala Rada Európy *Európsku Chartu miestnej samosprávy*, ku ktorej v roku 2000 pristúpila aj SR. Ide o dokument upravujúci problematiku miestnej (územnej či lokálnej) samosprávy z pohľadu ochrany jej základných zásad s princípom subsidiarity. (Klimovský 2014)

Hamalová (2011) chápe územnú samosprávu v zmysle:

- politickom - predstavuje formu realizácie verejnej správy občanmi
- právnom - je verejnoprávnym subjektom, ktorý disponuje určitým rozsahom výkonnej moci
- územnom - zabezpečuje úlohy pre určité spoločenstvá občanov, ktoré sú vytvárané na územnom princípe (regionálnom, obecnom)

Hamalová (2011) identifikuje základné črty územnej samosprávy, ktorými sa odlišuje od systému štátnej správy:

- Demokratický výkon miestnej moci - požiadavka uplatnenia demokratického výkonu moci vyplýva priamo z uplatnenia ústavného princípu suverenity ľudu, ako výlučného držiteľa miestnej a verejnej moci
- Miestna autonómia samosprávneho charakteru - Ústava, zákon alebo iný právny predpis spravidla presne vymedzujú okruh záležitostí, ktoré spadajú výlučne do kompetencie územných samospráv
- Široký rozsah samosprávnej zodpovednosti - kompetencie samospráv sa vymedzujú na základe princípu subsidiarity, podľa ktorého za spravovanie verejných vecí zodpovedá za úroveň verejnej správy, v ktorej území sa nachádzajú

Územná samospráva sa vo väčšine európskych štátov kreovala na dvoch úrovniach svojho pôsobenia - miestnej (obecnej) a regionálnej. Neubaureová (2012) uvádza, že územnú samosprávu SR tvoria na úrovni miestnej samosprávy obce a na úrovni regionálnej vyššie územné celky.

Systémy miestnej samosprávy Krnáč (2008) člení na štyri typy usporiadania:

- Severoeurópsky systém
 - miestny systém majú veľký stupeň samostatnosti
 - tento stupeň samostatnosti je spojený s príjmom z miestnych daní
 - usporiadanie verejnej správy vychádza z historických tradícií
 - reprezentujú ho krajiny Švédsko, Dánsko a Fínsko
- Britský systém
 - základné správne jednotky sú väčšie ako v severoeurópskom systéme
 - správnym jednotkám chýba vlastná finančná základňa, sú závislé na centrálnej vláde
 - miera presunu právomocí na miestnu úroveň je menšia ako v severoeurópskom systéme
 - tento systém usporiadania verejnej správy majú Veľká Británia a Írsko
- Stredoeurópsky systém
 - spolkové usporiadanie krajiny rozdeľuje právomoci na tri stupne
 - miestne samosprávy sú menšie, ich veľkosť a právomoci sa v jednotlivých spolkových krajinách od seba líšia
 - na základe historickej tradície majú miestne správy veľkú samostatnosť, ale vždy len v určitom, presne stanovenom rámci
 - predstavujú ho krajiny Nemecko a Rakúsko
- Napoleonský systém
 - príznačný je vysoký stupeň kontroly miestnych samospráv ústrednými štátnymi orgánmi
 - miestne samosprávy sú kontrolované starostom, ktorý je menovaný ústrednými orgánmi
 - Systém reprezentujú napr. Francúzsko, Taliansko, Španielsko, Holandsko
 - často existujú až štyri stupne správy, kde stredný stupeň (department, provincia alebo región) má dôležitú koordinačnú úlohu

Právo na miestnu samosprávu je zakotvené aj v základnom európskom štandarde územnej samosprávy: *Európskej charte miestnej samosprávy*. Význam charty zakladá v signatárskych krajinách právo na samosprávu a povinnosť realizovať jej jednotlivé ustanovenia. Prijatie charty iniciovala konferencia miestnych a regionálnych orgánov

pôsobiaci pri Rade Európy. Cieľom charty je zabezpečiť samosprávam v signatárskych krajinách potrebnú mieru správnej a finančnej nezávislosti Hamalová (2011).

1.2. Možnosti podpory cestovného ruchu

Podľa Kašiara(2010) „*prekážkou rozvoja cestovného ruchu sú nie len nedostatočné služby, ale aj nevybudovaná infraštruktúra, najmä chýbajúce diaľnice.*“ Tieto a ďalšie negatívne prvky v cestovnom ruchu na Slovensku sú terčom kritiky nielen domácich ale i zahraničných klientov. Aj napriek miliónovým dotáciám zo strany štátu, Slovensko v cestovnom ruchu zaostáva za ostatnými európskymi krajinami. Jedným z dôvodov je chýbajúci tlak na podnikateľov, aby ponúkali kvalitné služby na úrovni porovnateľnej s európskym štandardom.

„*V snahe podporiť aktivity smerujúce k zvýšeniu počtu domácich a zahraničných návštevníkov a najmä predĺžiť ich pobyt na území Slovenska, bol Národnou radou Slovenskej republiky schválený zákon 90/2010 Z.z. o podpore cestovného ruchu.*“ Je to zákon vytvárajúci legislatívne podmienky pre podporu cestovného ruchu. Jeho prínosom je aj zavedenie integrovaného informačného systému cestovného ruchu, tvorený databázou informácií týkajúcich sa všetkých hodnôt na území Slovenska - infraštruktúry, zariadení, poskytovateľov služieb a stredísk cestovného ruchu a ich podujatí (Kašiar, 2010).

1.2.1. Pôsobnosť subjektov a financovanie cestovného ruchu

Kašiar(2010) uvádza, že zákon vymedzuje pôsobnosť právnických osôb v cestovnom ruchu nasledovne:

1. Ministerstvo kultúry a cestovného ruchu SR (v súčasnosti Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja)
2. Vyššie územné celky
3. Obce
4. Agentúra
5. Krajská organizácia
6. Oblastná organizácia

Ministerstvo

Plní úlohy a záväzky, ktoré vyplývajú zo záväzkov SR z členstva v medzinárodných organizáciách, v EÚ, ako aj cezhraničnej spolupráce v cestovnom ruchu. V podmienkach domáceho cestovného ruchu plní tieto úlohy:

- rozvoj cestovného ruchu je považované za štátnu prioritu
- zodpovednosť za vypracovanie národnej koncepcie a programu rozvoja cestovného ruchu a rovnako zodpovedá za ich plnenie
- zabezpečenie pomoci pri investíciách súkromného sektora do cestovného ruchu
- spolupráca pri tvorbe systému štatistických informácií, spracúva komplexné štatistické údaje o vývoji cestovného ruchu v SR
- spolupráca s ostatnými ministerstvami pri podpore uplatňovania medzinárodných štandardov s cieľom rozvoja vzdelávania v cestovnom ruchu
- správa Registra krajských a oblastných organizácií cestovného ruchu
- podpora činnosti územných samospráv, krajských a oblastných organizácií cestovného ruchu
- kontrola činnosti agentúry
- zadáva úlohy subjektom pôsobiacim vo výskume cestovného ruchu (Kašiar, 2010)

Vyššie územné celky

Okrem vytvárania podmienok pre výchovu a osvetu obyvateľstva k podnikaniu v cestovnom ruchu, spolupracujú s ústrednými orgánmi štátnej správy, radou vlády SR, krajskými organizáciami a obcami, podieľajú sa na tvorbe plánov hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja vrátane koncepcie rozvoja cestovného ruchu. Na území svojej pôsobnosti podporujú rozvoj cezhraničnej, medziregionálnej a nadnárodnej spolupráce v cestovnom ruchu a motivujú zainteresované subjekty k rozvoju cestovného ruchu zvyšovaním kvality služieb, ktoré sú s cestovným ruchom spojené. (Kašiar, 2010)

Obce

Obciam zákon zveruje širokú pôsobnosť a tým vytvára podmienky rozvoja cestovného ruchu s cieľom nadobúdania nových kvalít. Ide o nasledovnú pôsobnosť:

- obce spolupracujú s organizáciami cestovného ruchu, spoločne tvoria programy a plánov hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja na území obce, vrátane koncepcie rozvoja cestovného ruchu
- vytvárajú vlastné finančné zdroje, ktoré umožňujú realizáciu aktivít cestovného ruchu
- na svojom území budujú infraštruktúru podporujúcu aktivity v cestovnom ruchu
- spolupracujú s ústrednými orgánmi štátnej správy a s orgánmi vyššieho územného celku, spoločne realizujú štátnu politiku cestovného ruchu v SR
- spolupracujú taktiež s radou vlády SR, za účelom jednotnej prezentácie Slovenska v zahraničí a zároveň sa podieľajú na uplatňovaní mechanizmu fungovania tejto jednotnej prezentácie
- môžu iniciovať vznik oblastnej organizácie cestovného ruchu a prípadne sa podieľať na spolufinancovaní jej aktivít (Kašiar, 2010)

Agentúra

Príspevková organizácia zriadená ministerstvom za účelom prezentácie a propagácie SR doma i v zahraničí je financovaná z rozpočtovej kapitoly ministerstva. Agentúra spolupracuje s Radou vlády SR pre jednotnú prezentáciu Slovenska v zahraničí na vypracúvaní návrhu a zabezpečení realizácie propagácie a prezentácie Slovenska ako cieľovej krajiny cestovného ruchu podľa zásad jednotnej prezentácie SR v zahraničí. Na zabezpečenie svojej činnosti môže zriaďovať zahraničné zastúpenia či vnútroštátne regionálne pracoviská. Tie zabezpečujú zber a výmenu územných údajov, komunikáciu s partnermi, podieľajú sa na marketingovej podpore predaja produktov cestovného ruchu a plnia na území príslušných regiónov úlohy vyplývajúce zo schválených koncepčných dokumentov cestovného ruchu. Štatutárnym orgánom agentúry je generálny riaditeľ, ktorý je vymenovaný a odvolaný ministrom. (Kašiar, 2010)

Krajská organizácia cestovného ruchu (KOCR)

KOCR môže založiť vyšší územný celok a najmenej jedna oblastná organizácia cestovného ruchu (OOCR), pôsobiaca na jeho území. Členský príspevok OOCR je najmenej 15% z členských príspevkov, ktoré získala od obcí a podnikateľských subjektov v kalendárnom roku. Úlohou KOCR je vytváranie podmienok a podpora rozvoja cestovného ruchu na území kraja. Výnosy krajskej organizácie sú jej príjmami a

nerozdeľujú sa medzi členov. Krajská organizácia vzniká dňom zápisu do registra a návrh na jej registráciu podávajú jej zakladajúci členovia ministerstvu. Zákon určuje nasledovné práva a povinnosti krajskej organizácie (Kašiar, 2010):

- vykonávať činnosť v súlade so strategickými dokumentmi VÚC
- podporovať činnosť svojich členov pri realizácii a tvorbe koncepcie rozvoja cestovného ruchu
- realizovať marketing a propagáciu cestovného ruchu pre svojich členov doma a v zahraničí
- spolupracovať s orgánmi VÚC pri realizácii a tvorbe koncepcie rozvoja cestovného ruchu
- podporovať kultúrno-spoločenský a športový život, zachovávať prírodné a kultúrne dedičstva
- organizovať podujatia pre nielen pre obyvateľov ale aj návštevníkov
- Presadzovať trvalo udržateľný rozvoj cestovného ruchu so zreteľom na ochranu životného prostredia
- vypracúvať a realizovať ročný plán aktivít krajskej organizácie (Kašiar, 2010)

Oblasťná organizácia cestovného ruchu

Oblasťnú organizáciu môže založiť najmenej päť územne susediacich obcí spoločne s podnikateľskými subjektmi (alebo mestské časti v hlavnom meste SR Bratislave a v meste Košice). Ďalšou z podmienok stanovenou zákonom, je počet prenocovaní návštevníkov v ubytovacích zariadeniach na území zakladajúcich obcí. Tento počet musí dosiahnuť najmenej 50 tisíc prenocovaní. O členstvo v OOCR môže na základe prihlášky požiadať obec, FO alebo PO pôsobiaca alebo podnikajúca na predmetnom území. Výnosy oblasťnej organizácie sú jej príjmami a nerozdeľujú sa medzi jej členov. Zákon vymedzuje práva a povinnosti, ktoré sú podobné tým pre KOCR. V skratke môžeme uviesť, že ide najmä o podporu činnosti členov, o tvorbu a realizáciu projektov cestovného ruchu pre svojich členov či o spoluprácu so susednými obcami. (Kašiar, 2010)

Po predstavení subjektov pôsobiacich v cestovnom ruchu objasníme jeho **finančné zabezpečenie**.

Kašiar (2010) uvádza, že na financovaní rozvoja cestovného ruchu sa okrem štátu podieľajú i samosprávne územné celky (obce a vyššie územné celky), ako aj PO a FO. Toto financovanie tvoria:

- Garantované zdroje - financie zo štátneho rozpočtu. Tie poskytuje štát v rovnakej výške, ako sú členské príspevky obcí oblastnej organizácií, členské príspevky vyššieho územného celku krajskej organizácií a členské príspevky oblastných organizácií krajskej organizácií. To predstavuje najmenej 15% z členských príspevkov obcí a podnikateľských subjektov
- Negarantované zdroje, ktorými sú:
 - členské príspevky ostatných členov organizácií cestovného ruchu
 - dobrovoľné príspevky samosprávy určené na aktivity organizácie cestovného ruchu
 - dobrovoľné príspevky podnikateľských a iných subjektov
 - príjmy z činnosti organizácie cestovného ruchu z predaja produktu cestovného ruchu, sem patrí i odmena za sprostredkovanie
 - výnosy z činnosti turisticko-informačných kancelárií a príjmy z predanej reklamnej plochy
- členské príspevky podnikateľských subjektov oblastnej organizácií (Kašiar, 2010)

Pokiaľ ide o Dotácie, Kašiar (2010) opisuje ich poskytovanie. Dotácia je poskytnutá v príslušnom roku len tým organizáciám cestovného ruchu, ktoré sú registrované ministerstvom a realizujú aktivity, ktoré sú spojené s hlavným predmetom ich činnosti.

Dotácia je poskytnutá na základe písomnej žiadosti organizácie cestovného ruchu a predloženého projektu. Ten musí byť zameraný na realizáciu aktivít, ktoré sú spojené s hlavným predmetom činnosti organizácie cestovného ruchu. Rozhodnutie o poskytnutí dotácie nemá charakter právneho konania, dotácia je poskytnutá ministerstvom do mesiacov odo dňa schválenia ministrom. (Kašiar, 2010)

Kuliffay(2007) navrhuje nasledovné financovanie cestovného ruchu zo strany štátnej správy, krajskej územnej samosprávy, miestnej samosprávy a podnikateľských subjektov

Financovanie zo strany štátnej správy:

- podporné programy štátnej pomoci z prostriedkov fondov EÚ, ich spolufinancovanie z prostriedkov štátneho rozpočtu vrátane implementačných agentúr
- marketing a propagácia Slovenska ako destinácie cestovného ruchu prostredníctvom Slovenskej agentúry pre cestovný ruch
- členské príspevky Slovenskej republiky v medzinárodných organizáciách cestovného ruchu (UNWTO, OECD, Spoločenstvo podunajských štátov Die Donau),
- tvorba strategických dokumentov v oblasti cestovného ruchu prostredníctvom rozpočtových kapitol ústredných orgánov štátnej správy,
- modernizácia a prevádzka zariadení cestovného ruchu vo vlastníctve štátu (predovšetkým kultúrne zariadenia a kultúrne dedičstvo, ochrana prírodných atraktivít a pod.),
- štatistika a satelitný účet cestovného ruchu (Kuliffay, 2007)

Financovanie zo strany krajskej územnej samosprávy (VÚC)

- tvorba programov a plánov hospodárskeho a sociálneho rozvoja na území samosprávneho a taktiež stratégií a koncepcií rozvoja cestovného ruchu
- regionálne združenia cestovného ruchu a regionálne TIK
- modernizácia a prevádzka zariadení cestovného ruchu vo vlastníctve štátu (predovšetkým kultúrne zariadenia a kultúrne dedičstvo, ochrana prírodných atraktivít a pod.)
- propagáciu a prezentáciu aktivít a atraktivít cestovného ruchu na danom území
- rozvojové programy a projekty cestovného ruchu podporované z verejných zdrojov, realizované vlastnými inštitúciami alebo podnikateľskými subjektmi (Kuliffay, 2007).

Miestna územná samospráva (obce a mestá) bude financovať:

- tvorba programov a plánov hospodárskeho a sociálneho rozvoja na území mesta či obce a taktiež stratégií a koncepcií rozvoja cestovného ruchu
- tvorbu územných plánov
- miestne združenia cestovného ruchu
- turistické informačné kancelárie

- modernizácia a prevádzka zariadení cestovného ruchu vo vlastníctve štátu (predovšetkým kultúrne zariadenia a kultúrne dedičstvo, ochrana prírodných atraktivít a pod.)
- infraštruktúru podporujúcu aktivity v cestovnom ruchu (cesty, vodovod, plynofikácia, kanalizácia, parkovisko, verejné sociálne zariadenie, atď.)
- značenie turistických chodníkov, cyklotrás, náučných chodníkov, odpočívadiel, atď.
- aktivity súvisiace s výchovou miestneho obyvateľstva k cestovnému ruchu
- opatrenia na zlepšenie estetického vzhľadu miest, obcí (Kullifay, 2007).

Podnikateľské subjekty budú financovať:

- výstavbu, rekonštrukciu a modernizáciu zariadení poskytujúcich služby cestovného ruchu
- formou členských príspevkov združenia cestovného ruchu
- vzdelávanie pracovníkov poskytujúcich služby cestovného ruchu
- marketing vlastných služieb a zariadení cestovného ruchu
- partnerstvá pre neplatené služby potrebné pre podnikateľskú činnosť (Kullifay, 2007).

1.3. Vzťah súkromného a verejného sektora v cestovnom ruchu

Cestovný ruch má mnoho oborový, prierezový charakter, ktorý je odvodený od štruktúry samotného cestovného ruchu. „*Na poskytovaní služieb cestovného ruchu sa podieľajú mnohé obory a činnosti, ktoré patria do nielen súkromného ale aj verejného sektora*“. (Gúčík, 2005)

Nositeľmi služieb (a teda aj služieb cestovného ruchu) sú súkromno-právne inštitúcie ako podniky, združenia, alebo verejno-právne inštitúcie, prípadne voľne zoskupené záujmové združenia. Môžeme teda povedať, že ide o „*koexistenciu súkromného a verejného sektora pri tvorbe produktu*.“ (Kaspar, 1995).

Gúčík (2005) ďalej charakterizuje verejný sektor ako „*kategóriu trhovej ekonomiky*“ a tvrdí, že verejný sektor koexistuje so súkromným sektorom. „*Verejný sektor je spojený s ekonomickými a sociálnymi funkciami vlády, inštitúciami štátnej správy, miestnej a regionálnej samosprávy, s funkciami parlamentu a sociálneho partnerstva v rámci tripartitných vzťahov*.“ Taktiež tvrdí, že rozhodujúcou charakteristikou verejného sektora

je, že sa financuje z verejných zdrojov. Tým sa odlišuje od súkromného, financovaného zo súkromných zdrojov. To ale nevylučuje, aby v určitých oblastiach vynakladania nákladov neboli do súkromného sektora presúvané verejné zdroje a naopak.

V súčasnosti vo svete prevažuje typ zmiešanej ekonomiky. Pre tú je charakteristické, že *„fungovanie trhu je v rozličnej miere ovplyvnené konkrétnymi podmienkami a trhový mechanizmus nie je schopný sám vykonávať všetky ekonomické funkcie.“* Preto sú nevyhnutné dodatočné zásahy štátu a ich ovplyvňovanie správania podnikov a spotrebiteľov na trhu. *„Fungovanie trhu v zmiešanej ekonomike je však narušané existenciou nedokonalkej konkurencie, kolektívnych - verejných statkov a externalít.“* (Kuvíková, Murgaš, Nemeč, 2001)

Gúčik (2005) ďalej uvádza, že *„existencia kolektívnych statkov, ako protiklad súkromných statkov je príčinou zlyhania trhu z dôvodu ich ekonomických vlastností, ktorými sú:*

- *nedeliteľnosť, daný statok je k dispozícii každému v rovnakom množstve*
- *nemožnosť vylúčenia určitej skupiny zo spotreby*
- *úžitok zo súkromného statku plynie výlučne jedincovi, ktorý ho spotrebúva; úžitok zo spotreby kolektívneho statku plynie väčšiemu počtu spotrebiteľov“*

Repík (2008) uvádza, že v cestovnom ruchu sa *„za verejné statky považujú napríklad prírodné parky či pobrežné oblasti. Existencia týchto statkov je často krát mylne považovaná za prirodzenú a trvalú bez potreby údržby a dohľadu. Vládne zásahy sú v týchto prípadoch spoločensky žiaduce a ich úlohou je zabrániť deštrukcii alebo predimenzovanému užívaniu týchto statkov“.* Charakter verejného statku v cestovnom ruchu spĺňa taktiež napríklad verejné osvetlenie či mestská zeleň, ktoré využívajú nielen rezidenti, ale tiež turisti.

U týchto statkov treba zdôrazniť (Klíková, Kotlán, 2003), že pri ich zaistovaní verejným sektorom môže z dôvodu existencie nepresných informácií o preferenciách spotrebiteľov dochádzať k chybným rozhodnutiam otázkach množstva a štruktúry. Keďže reálny trh má rad nedostatkov, je vhodnejšie zabezpečovať určité statky a služby prostredníctvom verejného sektora a financovať ich z verejných zdrojov. Verejný sektor slúži na zabezpečovanie verejných, verejnoprospešných statkov a služieb a na ich financovaní sa podieľajú verejné rozpočty. O úhrade verejných statkov a služieb sa

rozhoduje verejnou voľbou v politických rozhodovacích procesoch (parlament, regionálne a miestne zastupiteľstvá).

Gúčík (2005) vysvetľuje, že „v cestovnom ruchu sa spotrebúvajú nielen súkromné statky a služby ale aj kolektívne statky a služby a preto je nevyhnutná spolupráca ich nositeľov a teda súkromného a verejného sektora pri uspokojovaní potrieb návštevníkov v cestovnom ruchu.“ Verejný sektor je spojený s uspokojovaním verejných potrieb a realizovaním verejného záujmu. Verejný sektor je súčasť národného hospodárstva a to z hľadiska vlastníctva i financovania.

Pri charakterizovaní vzťahov verejného a súkromného sektora v cestovnom ruchu sa hovorí o spolupráci a partnerstve. Partnerstvo znamená dobrovoľnú spoluprácu medzi subjektmi súkromného a verejného sektora s cieľom koordinovať a združovať organizačné, technické a finančné zdroje na splnenie určených cieľov. Spoluprácou v cestovnom ruchu sa rozumie dobrovoľný zväzok, kým partnerstvo sa definuje ako podnikateľský vzťah v ktorom sa partneri delia nielen o riziká, ale i o zisky. Spoločne zodpovedajú za úspech či neúspech spoločných aktivít. (Gúčík, 2005)

Spolupráca a partnerstvo v cestovnom ruchu sa v rámci verejného sektora uplatňuje najmä v štátoch s decentralizovaným politickým systémom. „Základnou úlohou verejného sektora je vytvoriť právny rámec pre cestovný ruch.“ V štátoch s vysokým stupňom decentralizácie ide o spoluprácu verejných inštitúcií na celoštátnej, regionálnej a miestnej úrovni. Spolupráca zainteresovaných subjektov je nevyhnutné pri strategickom plánovaní cestovného ruchu a pri implementácii opatrení plánu v regiónoch a strediskách ako cieľových miestach cestovného ruchu. (Gúčík, 2005)

Cestovný ruch závisí nielen od potenciálu, ale aj od zodpovednosti, ktorú musia mať všetci zainteresovaní na jeho rozvoji, ak má byť dosiahnutý plný blahobyt. Jednotlivé vlády musia zapracovať cestovný ruch do všetkých metodík a brať ho do úvahy v rozhodovacích procesoch. Koordinovať stratégie s vplyvom na cestovný ruch, identifikovať organizačné štruktúry a financovanie cestovného ruchu tak, aby zabezpečili jeho efektívne plánovanie a riadenie. Každá vláda má rozhodnúť ako bude podporovať investície, umožňovať inovácie, vytvárať pracovné príležitosti a garantovať rešpektovanie miestneho prostredia, kultúry a sociálneho rozvoja. Výsledkom takéhoto prístupu k cestovnému ruchu je rozšírenie jeho pozitívneho prístupu v celom štáte a po celý rok. (Gúčík, 2005)

Page (2007) uvádza, že „vládne zásahy do cestovného ruchu môžu mať povahu priamych opatrení alebo opatrení nepriamych prostredníctvom organizácií, ktoré cestovný ruch podporujú.“ Nevyhnutné podmienky pre rozvoj cestovného ruchu v danej ekonomike sú:

- politická stabilita
- bezpečnosť
- účinná legislatíva
- dostupnosť základných služieb
- dostatočná infraštruktúra cestovného ruchu

Na zaistení týchto prvkov sa štát podieľa na národnej, regionálnej a miestnej úrovni.

Činnosť vlády je všeobecne často spájaná s neefektívnym vynakladaním verejných zdrojov. Vzniká teda potreba analýzy politiky cestovného ruchu, rovnako ako u ostatných verejných politík. Úlohou takejto analýzy je popísať spôsob vládnych zásahov do odvetvia, dopady a navrhnúť revíziu politiky. „Ak sa tak rôznorodé odvetvie ako cestovný ruch bude vyvíjať bez potrebnej politickej analýzy, zostane nedokonalé a nedokončené.“ (Hall, Jenkins, 1995)

Elliot (1997) tvrdí, že je zrejmé, že „cestovný ruch nie je schopný existovať bez vládnych zásahov. Verejný sektor totiž zaisťuje služby, ktoré sú pre cestovný ruch nevyhnutné.“ Liberáli však naopak vládne zásahy odmietajú a považujú ich za narušiteľa trhového mechanizmu. Zdôrazňujú, že „cestovný ruch sa postupom času stáva predimenzovaný počtom verejných inštitúcií, ktoré do cestovného ruchu zasahujú a ktoré k svojej činnosti vyžadujú viac a viac úradníkov.“

Gúčik (2005) menuje, aké sú úlohy verejného sektora v cestovnom ruchu:

- strategické plánovanie cestovného ruchu na národnej, regionálnej a miestnej úrovni
- vytváranie konkurenčného podnikateľského prostredia, ktoré vylučuje inflačné zdaňovanie, garantuje transparentnosť a ponúka prítiahlivejšie pravidlá podnikového vlastníctva
- zabezpečenie kvalitných štatistických údajov a informácií nevyhnutných pre rozhodovacie procesy a tvorbu stratégií
- zavedenie odbornosti do financovania, koordinácie a propagácie marketingu, do rozvoja infraštruktúry, regionálnej a miestnej politiky

- podporovanie zamestnanosti a rozvíjanie ľudského kapitálu cestou vzdelávania potrebného pre rozvoj cestovného ruchu
- liberalizácia trhu, dopravy a komunikácií, odstránenie prekážok cestovania a investovania
- budovanie dôvery zákazníkov a investorov z hľadiska bezpečnosti a ochrany zdravia
- propagácia mnohotvárnosti produktu, ktorá rozširuje dopyt
- plánovanie udržateľného rozvoja cestovného ruchu v súlade s charakterom miestnej kultúry
- investície do technologických vymožeností, ktoré umožňujú ľahký a bezpečný rozvoj cestovného ruchu

1.4. Súčasný stav spolupráce verejného a súkromného sektora v cestovnom ruchu v Slovenskej republike

Podľa Palenčíkovej (2010) sa „*intenzívnejší rozvoj cestovného ruchu na Slovensku spája práve s uplatňovaním spolupráce súkromného a verejného sektora*“. Tá je podľa nej nevyhnutná aj na miestnej a regionálnej úrovni. Táto spolupráca predstavuje novodobý fenomén, ktorý ešte nezasiahla štandardizácia ani v krajinách s rozvinutým cestovným ruchom. Obsah takejto spolupráce v cestovnom ruchu je rôznorodý a „*odvíja sa od štruktúry produktu na tvorbe ktorého participujú subjekty verejného a súkromného sektora ako nositelia jednotlivých prvkov ponuky*“.

Palenčíková (2010) vo svojom výskume analyzovala stav spolupráce súkromného a verejného sektora v cestovnom ruchu a identifikovala existujúce prekážky a obmedzenia, ktoré bránia jej intenzívnejšiemu uplatneniu. Podľa výsledkov jej výskumu v rozvoji cestovného ruchu so súkromným sektorom spolupracuje 65,5% respondentov. Najviac obce spolupracujú s kultúrnym strediskom, ubytovacími zariadeniami, múzeami, výstavnou a koncertnou sieňou, výrobcami vína, TIK, organizátormi kultúrno-spoločenských podujatí.

Keďže spolupráca súkromného a verejného sektora má mať inštitucionálne základy, obce sú iniciátormi založenia združení cestovného ruchu. Hlavnou motiváciou obcí pri zakladaní je možnosť uchádzať sa o nenávratný finančný príspevok zo štrukturálnych fondov EÚ, ktorý pre mnohé obce znamená významný zdroj podpory. Palenčíková (2010) ďalej skúmala aké je najvhodnejšie organizačno-finančné zabezpečenie vybraných typov

projektov v cestovnom ruchu: obnova a rekonštrukcia historických pamiatok, budovanie neziskovej všeobecnej infraštruktúry cestovného ruchu, budovanie nových atraktivít cestovného ruchu a budovanie tematických kultúrnych trás. Pri výskume Pálenčíková (2010) dotazovala obce, ktoré mali na pri odpovedi na túto otázku na výber verejno-právnu inštitúciu cestovného ruchu, verejno-súkromnú inštitúciu cestovného ruchu a projekt PPP v zmysle zákona o verejnom obstarávaní. Vzhľadom na finančnú náročnosť až 41,4% respondentov uprednostnilo realizáciu projektov v rámci verejného sektora z verejných zdrojov.

Obce majú záujem o rozvoj cestovného ruchu a vytvárajú inštitucionálne podmienky pre jeho koordinovaný rozvoj. Uplatňovanie spolupráce verejného sektora so súkromným však v súčasnosti nie je závislé od inštitucionalizácie spolupráce formou združenia cestovného ruchu. Spolupráca verejného a súkromného sektora v cestovnom ruchu sa uskutočňuje nezávisle od združenia cestovného ruchu v obci či regióne a má skôr charakter jednorazových projektov ako cieľavedomé budovania vzťahov (Pálenčíková, 2010).

1.5. Využitie európskych fondov na financovanie cestovného ruchu na Slovensku

Pachingerová (2014) uvádza, že Slovensko, ako člen Európskej únie, má možnosť využiť nástroje regionálnej politiky formou čerpania finančných prostriedkov únie, ktorých cieľom je zmiernovanie regionálnych disparít. Cestovný ruch na Slovensku má nezastupiteľnú úlohu v odstraňovaní týchto rozdielov, preto oprávnene očakáva podporu vo finančnom zabezpečení jeho rozvoja z týchto zdrojov.

Financovanie Pachingerová (2014) chápe ako „*činnosť smerujúcu k zabezpečeniu kapitálu a jeho použitia na splnenie podnikateľských cieľov. Je to súhrn metód, prostriedkov a pravidiel, ktoré sa používajú pri realizácii ekonomického zámeru.*“ Financovanie rozvoja cestovného ruchu podľa lokality rozdeľuje na domáce a zahraničné zdroje financovania. Domáce zdroje financovania zahŕňajú financovanie na úrovni štátu zo štátneho rozpočtu prostredníctvom ministerstiev, štátnych účelových fondov, na úrovni VÚC a obcí z rozpočtov a v súkromnom sektore z prostriedkov fyzických a právnických osôb.

Medzi zahraničné zdroje financovania zaraďuje Pachingerová (2014) prostriedky Európskeho Spoločenstva, programy zahraničných vlád, fondov, nadácií a mimovládnych

organizácií. „Akákoľvek podpora cestovného ruchu z domácich aj zahraničných zdrojov je vždy účelová, a teda poskytovaná na konkrétny projekt. Je nenárokovateľná a je viazaná na spolufinancovanie. Predpokladom pre uchádzanie sa o vybraný druh podpory je kvalitne spracovaná projektová žiadosť a zabezpečený kapitál na spolufinancovanie.“ Podpora cestovného ruchu z prostriedkov Európskej únie sa v programovom období 2007-2013 uskutočňovala na základe Národného strategického referenčného rámca, základného strategického dokumentu pre čerpanie fondov z Európskej únie.

Pomocou štrukturálnych fondov a kohézneho fondu mala Slovenská republika možnosť čerpať v programovom období 2007-2013 finančné prostriedky prostredníctvom operačných programov. „V období od 1.1.2007 do 31.12.2013 bolo predložených celkovo 1435 žiadostí o nenávratný finančný príspevok. Za toto obdobie sa k 31.12.2013 zo štrukturálnych fondov a kohézneho fondu čerpali prostriedky vo výške 5 854 288 692,48 eur.“ (Pachingerová 2014)

Pachingerová (2014) menuje dôvody neefektívneho využívania finančných zdrojov EÚ:

- V súčasnosti v rámci EÚ neexistuje ani jeden fond primárne určený na podporu cestovného ruchu a preto sa projekty cestovného ruchu financujú prostredníctvom zdrojov zameraných na životné prostredie, dopravu, zamestnanosť či regionálny rozvoj.
- Problémom je tiež zdĺhavý proces od predloženia projektu až po jeho schválenie. Dôvodom môže byť nedostatok kvalitných hodnotiteľov, odborníkov, alebo uprednostnenie projektov z osobných dôvodov. Pachingerová (2014) navrhuje odstrániť tento problém zákonne stanovenou dobou, do ktorej musí byť projekt vyhodnotený ako formálne a obsahovo správny alebo nesprávny.
- Rovnako považuje za potrebné zlepšiť informovanosť o čerpaní a bezplatné poradenstvo na všetkých úrovniach, najmä na miestnej a regionálnej
- Pri financovaní z rozpočtu kraja cestovný ruch patrí k iba okrajovým činnostiam, uprednostňované sú akútnejšie problémy, najmä infraštruktúra, výstavba školských a sociálnych zariadení, do ktorých sa investuje väčšina prostriedkov z rozpočtu. Na cestovný ruch financie málokedy zvýšia.
- Pokiaľ neexistuje Ministerstvo cestovného ruchu a cestovný ruch patrí pod akékoľvek iné ministerstvá, bude stále odsúvaný nabok a nikdy nebude hlavnou prioritou

Pachingerová (2014) konštatuje, že účasť finančných prostriedkov z EÚ je pre rozvoj cestovného ruchu Slovenska a jeho regiónov je životne dôležitá. Napriek tomuto faktoru, má Slovensko značné rezervy v ich získaní, čerpaní a využití.

2. Cieľ práce

Hlavný cieľ

Hlavným cieľom diplomovej práce na tému "Využitie fondov EÚ v cestovnom ruchu na Slovensku" je zistiť objem finančných prostriedkov investovaných vďaka nenávratnému finančnému príspevku do projektov cestovného ruchu na území krajských miest Slovenskej republiky v programovom období 2007-2013 prostredníctvom analýzy. Po získaní potrebných informácií na základe preštudovania dostupných dokumentov o programovom období 2007-2013, národnom strategickom referenčnom rámci a operačných programoch pre toto obdobie vyčleníme operačné programy, ktoré sa tematicky zaoberajú nami skúmanou problematikou. Následne vyčleníme projekty spadajúce do cestovného ruchu.

Čiastkové ciele

Na vyplnenie hľadaného cieľa sme si vymedzili čiastkové ciele, ktoré sú:

- Čiastkové ciele týkajúce sa teoretickej časti práce:
 - definovať pojmy verejný zdroj, samospráva, územná samospráva,
 - popísať spoluprácu súkromného a verejného sektora s cieľom podpory cestovného ruchu
 - Vysvetliť možnosti využitia európskych fondov na financovanie cestovného ruchu

- Čiastkové ciele týkajúce sa praktickej časti práce:
 - zistiť pomer získaných financií na podporu cestovného ruchu prostredníctvom nenávratného finančného príspevku
 - zistiť, aká bola projektová aktivita v oblasti cestovného ruchu na území krajských miest na Slovensku v období 2007-2013

3. Metodika práce a metody skúmania

3.1. Charakteristika predmetu skúmania

Objektom skúmania sú samosprávy a projektoví žiadatelia z týchto území, ktorí čerpajú NFP prostredníctvom operačných programov (ďalej OP), ich prioritných osí a špecifických cieľov, ktoré sú definované Národným strategickým referenčným rámcom (ďalej NSRR), základným dokumentom pre programové obdobie 2007-2013. NSRR definuje 11 OP financovaných prostredníctvom štrukturálnych fondov a kohézneho fondu. Pozornosť je venovaná tým OP, ktoré priamo či nepriamo súvisia s cestovným ruchom - v našom prípade sú to OP doprava, OP Konkurencieschopnosť a hospodársky rast (ďalej OP KaHR), Regionálny operačný program (ďalej ROP) a Programy cezhraničnej spolupráce.

Predmetom skúmania sú projekty zisťované z webových stránok a na nich zverejnené zoznamy zmluvne viazaných projektov. Ďalej sú to zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku pre dané projekty. Rovnako sú predmetom skúmania všetky dokumenty a internetové stránky súvisiace s operačnými programami a projektmi, ktoré o nich poskytujú všetky potrebné doplňujúce informácie.

3.2. Pracovný postup

Úvodným krokom pri spracovaní praktickej časti bolo naštudovanie všetkých OP v rámci NSRR 2007-2013 po obsahovej stránke, skúmané počas mesiacov február a marec. Pri ich štúdiu sme zisťovali, aké majú dané OP prioritné osi, opatrenia, špecifické ciele, aké je ich zameranie a aké typy projektov financujú. Po ich dôkladnom preštudovaní sme vyhodnotili, prostredníctvom ktorých OP sú alokované finančné prostriedky určené na podporu projektov cestovného ruchu.

Ako prvé sme si zadefinovali, čo sú a čo nie sú projekty cestovného ruchu. Ako projekty cestovného ruchu sme určili tie, ktoré spĺňajú nasledovné charakteristiky:

- a. podporujú podnikateľské aktivity v cestovnom ruchu
- b. posilňujú kultúrny potenciál regiónov
- c. podporujú a rozvíjajú infraštruktúru cestovného ruchu
- d. týkajú sa rekonštrukcie a revitalizácie kultúrno-historických pamiatok
- e. sú zamerané na rozvoj produktov turizmu, atrakcií, organizácií destinačného manažmentu a súvisiacej infraštruktúry
- f. rozvíjajú služby cestovného ruchu

- g. prezentujú regióny Slovenska
- h. cieľom projektu je budovanie cestnej a železničnej infraštruktúry

Po zvážení týchto charakteristík a preštudovaní všetkých jedenástich OP, sme pre potreby našej diplomovej práce vybrali štyri OP:

- Regionálny operačný program - ROP
- Operačný program Konkurencieschopnosť a hospodársky rast - OP KaHR
- Programy Cezhraničnej spolupráce
- Operačný program doprava - OPD

Zdôvodnenie výberu operačných programov:

1. ROP obsahuje 2 prioritné osi súvisiace s cestovným ruchom:

- ✓ prioritná os 7- Európske hlavné mesto kultúry – Košice 2013
- ✓ prioritná os 3 - Posilnenie kultúrneho potenciálu regiónov a infraštruktúra cestovného ruchu. Táto prioritná os sa rozdeľuje na dve opatrenia: opatrenie 3.1 *Posilnenie kultúrneho potenciálu regiónov* a opatrenie 3.2 *Podpora a rozvoj infraštruktúry cestovného ruchu*.

2. OP KaHR obsahuje 1 prioritnú os súvisiacu s cestovným ruchom:

- ✓ prioritná os 3 - Cestovný ruch
Tá sa delí taktiež na dve opatrenia: opatrenie 3.1 *Podpora podnikateľských aktivít v cestovnom ruchu* a opatrenie 3.2 *Rozvoj informačných služieb cestovného ruchu, prezentácie regiónov a Slovenska*.

3. Do výberu sme zaradili Operačný program doprava, keďže rozvinutá dopravná infraštruktúra a dostupnosť do miest a obcí je základným predpokladom rozvoja cestovného ruchu.

4. Programy cezhraničnej spolupráce sú zamerané na podporu prihraničných regiónov členských štátov EÚ. Priority programov pre jednotlivé prihraničné oblasti sa od seba navzájom odlišujú. Projekty cestovného ruchu boli podporené z nasledovných programov:

- ✓ Program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Česká republika obsahuje prioritnú os 1 - *Podpora spoločensko-kultúrneho a hospodárskeho rozvoja cezhraničného regiónu a spolupráce*, ktorej cieľom je podpora rozvoja kultúry a zachovania tradícií, spolupráca regiónov, vzdelávanie, rozvoj cezhraničného cestovného ruchu či menšie investičné projekty.
- ✓ Program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Maďarská republika obsahuje prioritnú os 1 - Hospodárstvo a spoločnosť, oblasť podpory 1.3 *Spoločná podpora turizmu* a opatrenie 1.3.1 - *Spoločný rozvoj produktov turizmu, atrakcií, organizácií destinačného manažmentu a súvisiacej infraštruktúry*.
- ✓ Program cezhraničnej spolupráce **Poľsko - Slovenská republika** obsahuje prioritnú os 2 - *Sociálny a ekonomický rozvoj*, oblasť podpory 2.1 - *Rozvoj cezhraničnej spolupráce v oblasti turizmu* a oblasť podpory 2.2 - *Ochrana kultúrneho a prírodného dedičstva*.
- ✓ Program cezhraničnej spolupráce **Slovenská republika - Rakúsko** obsahuje prioritnú os 1 - *Znalostný región a ekonomická konkurencieschopnosť*, špecifický cieľ 1.2 *Kultúrna spolupráca, spolupráca v cestovnom ruchu* a prioritnú os 2 - *Dostupnosť a trvalo udržateľný rozvoj*, špecifický cieľ 2.1 *Doprava a regionálna dostupnosť*.

Posledným krokom bolo vymedzenie základnej územnej jednotky za ktorú sme sledovali financované projekty v období 2007-2013. Rozhodli sme sa pre výber krajských miest (Bratislava, Trnava, Trenčín, Banská Bystrica, Žilina, Košice, Prešov) pre potreby vzájomného porovnania. Naším zámerom bolo zistiť čerpanie nenávratného finančného príspevku v danom meste čo najkomplexnejšie. Nefokusovali sme sa iba na projekty, ktorých prijímateľom bolo priamo krajské mesto, do výskumu sme zahrnuli všetky projekty cestovného ruchu realizované priamo na území vybraného mesta bez ohľadu na prijímateľa.

Prijímateľom je orgán, organizácia, právnická osoba, fyzická osoba alebo administratívna jednotka, ktorej sú za účelom realizácie projektu alebo operácie poskytované prostriedky štátneho rozpočtu určené na spolufinancovanie a prostriedky zo štrukturálnych fondov alebo Kohézneho fondu (v našom prípade mesto, VÚC, podnikateľský subjekt, nezisková organizácia, Správa ciest Slovenska, Národná dopravná

spoločnosť, Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, ministerstvo).

3.3. Spôsob získavania údajov a ich zdroje

Pre naplnenie nami stanoveného cieľa a čiastkových cieľov tejto diplomovej práce bolo potrebné zosumarizovať dostupné informácie z obširného množstva podkladov, ktoré boli čerpané z nasledovných internetových zdrojov:

- webová stránka Národného strategického referenčného
- portál o Európskej únii euractiv.sk
- webová stránka centrálného registra projektov
- webová stránka centrálného registra zmlúv
- webová stránka Ministerstva hospodárstva Slovenskej Republiky a na ňu nadväzujúca podstránka OP KaHR, kde sa nachádzali zoznamy zmluvne viazaných projektov v rámci OP KaHR, *prioritná os 3 - Cestovný ruch*, opatrenie 3.1 *Podpora podnikateľských aktivít v cestovnom ruchu*
- webová stránka ROP a na nej zverejnené zoznamy zazmluvnených žiadostí o NFP v rámci ROP, opatrenia 3.1 *Posilnenie kultúrneho potenciálu regiónov*, opatrenia 3.2 *Podpora a rozvoj infraštruktúry cestovného ruchu* a opatrenia 7.1 *Európske hlavné mesto kultúry - Košice*
- dokument *Regionálny operačný program 2007 -2013* vydaný Ministerstvom výstavby a regionálneho rozvoja
- webová stránka OP Doprava a na nej zverejnený zoznam projektov cestnej a železničnej dopravy
- Dokument *Operačný program doprava 2007-2013* vydaný Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií
- Programový manuál k Operačnému programu *Konkurencieschopnosť a hospodársky rast* vydaný ministerstvom hospodárstva
- webová stránka Železníc Slovenskej republiky, sekcia *Zoznam projektov spolufinancovaných z fondov EÚ*
- webové stránky Programov cezhraničnej spolupráce pre príslušné susediace krajiny a na nich sa nachádzajúce programové dokumenty a zoznamy zmluvne viazaných projektov:
 - Dokument *program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Rakúsko 2007-2013*

- Dokument *program cezhraničnej spolupráce Maďarská republika - Slovenská republika 2007-2013*
- Dokument *program cezhraničnej spolupráce Poľsko - Slovenská Republika 2007-2013*
- Dokument *program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Česká republika na roky 2007–2013*
- Dokument *Analýza cezhraničnej spolupráce a rozvoja prihraničných regiónov s krajinami V4 a definovanie priorít cezhraničnej spolupráce pre predsedníctvo SR vo V4* vydaný Výskumným centrom Slovenskej spoločnosti pre zahraničnú politiku
- webové stránky krajských miest a vyšších územných celkov, na ktorých boli vyhľadávané všetky dostupné informácie o projektoch realizovaných v danom krajskom meste
- Webová stránka projektu Košice - *Európske hlavné mesto kultúry 2013* - www.kosice2013.sk

3.4. Použité metódy vyhodnotenia

- vyhľadávanie a štúdium dostupných zverejnených dokumentov a zmlúv
- sumarizácia dostupných dát a podkladov
- sekundárne overovanie nájdených dát na stránkach centrálného registru projektov a centrálného registru zmlúv
- vyhodnotenie všetkých nájdených dát a ich spracovanie do tabuliek a grafov, ich porovnanie a následná interpretácia
- formulovanie odporúčaní na zlepšenie súčasného stavu a odstránenia nezrovnalostí v zverejňovaných dátach

4. Výsledky práce a diskusia

4.1. Analýza projektov cestovného ruchu podľa vybraných operačných programov

V tejto kapitole zosumarizujeme vybrané projekty cestovného ruchu podľa OP, v rámci ktorého boli realizované. Prostredníctvom prehľadných tabuliek uvedieme názov projektu, prijímateľov NFP, miesto realizácie, aká bola výška celkových investičných výdavkov a oprávnených výdavkov na realizáciu projektu (ak tieto informácie boli verejne dostupné) a v neposlednom rade pre nás najdôležitejší údaj o výške nenávratného finančného príspevku pre daný projekt, kde pod pojmom nenávratný finančný príspevok rozumieme spoločný príspevok zo štátnych verejných zdrojov a európskych fondov.

4.1.1. OP doprava

OPD má charakter sektorového operačného programu, ktorý rieši požiadavky na úrovni kompetencií štátu predovšetkým ako súboru opatrení s nadregionálnym až medzinárodným významom. Pozornosť operačného programu bola venovaná najmä výstavbe a modernizácii dopravnej infraštruktúry vo vybraných úsekoch transeurópskej dopravnej siete prechádzajúcej územím SR s jednoznačnou previazanosťou na národné hospodárstvo. [1]

V rámci operačného programu bol alokovaný najvyšší objem finančných prostriedkov spomedzi všetkých nami vybraných operačných programov. Z tohto OP boli realizované projekty výstavby cestnej a železničnej infraštruktúry, ktorých žiadateľmi boli Železnice Slovenskej republiky (ďalej ŽSR), Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK), Slovenská správa ciest (ďalej SSC) a národná dopravná spoločnosť (ďalej NDS). V snahe o čo najkomplexnejšie výsledky sme do výberu sme zahrnuli aj tie projekty, ktorých miestom realizácie bol síce VÚC no zároveň sa projekt realizoval priamo na území krajského mesta.

Požiadavkám našej diplomovej práce zodpovedali projekty, ktoré boli realizované v rámci troch prioritných osí: - Prioritná os 1 - *Železničná infraštruktúra*, prioritná os 2 - *Cestná infraštruktúra (TEN-T)* a prioritná os 5 - *Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)*.

Operačný program doprava ako jediný vo svojich projektoch zverejňuje presne vyčíslený NFP zo zdrojov EU a štátneho rozpočtu v eurách, preto sú tieto dáta uvedené i v tabuľke. Ostatné operačné programy uvádzajú vo svojich dokumentoch iba percentuálnu výšku spolufinancovania NFP zo zdrojov EU (zhodne 85%).

názov projektu	miesto realizácie	prijímateľ pomoci	maximálna výška celkových investičných výdavkov na realizáciu aktivít Projektu (v eur)	výška celkových oprávnených výdavkov na realizáciu aktivít Projektu (v eur)	NFP spolu (v eur)	NFP a) Príspevok z fondu (v eur)	NFP b) príspevok štátny rozpočet (v eur)
I/51 Trnava - severný obchvat (II. a III. etapa)*	Trnava	Slovenská správa ciest	23 980 091,00	23 688 826,00	23 688 826,00	20 135 502,00	3 553 324,00
Modernizácia železničnej trate pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod-III. etapa (úsek Zlatovce - Trenčianska Teplá)	Miestom stavebných prác je úsek trate Zlatovce – Trenčianska Teplá. Stavba sa realizuje na území TN	ŽSR	nedostupné dáta	nedostupné dáta	241 592 756,13	205 353 842,71	36 238 913,42
Trenčín Most	Trenčín	SSC	46 437 978,20	40 845 949,20	40 845 949,20	34 719 056,82	6 126 892,38
Modernizácia trate Žilina - Krásno nad Kysucou	Žilinský samosprávny kraj, projekt sa realizuje na území mesta ZA	ŽSR	158 840 953	158 840 953	101 032 193	85 877 364	15 154 829
R4 Košice - Milhosť	Košický samosprávny kraj, projekt sa realizuje na území mesta KE	NDS a.s. (zhotoviteľ Skanska)	115 484 962	90 262 451	50 303 263,94	42 757 774,35	7 545 489,59
I/68 Prešov - Škultétyho - ZVL	Prešovský samosprávny kraj, projekt sa realizuje na území mesta PO	SSC	49 121 158	49 121 158	41 249 604	35 062 163,00	6 187 441

Tab.č.1 - projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci OP Doprava. Vlastné spracovanie podľa www.crp.gov a www.OPD.sk

Na základe spracovaných dát konštatujeme tento výsledok: na projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest financované prostredníctvom OPD bolo

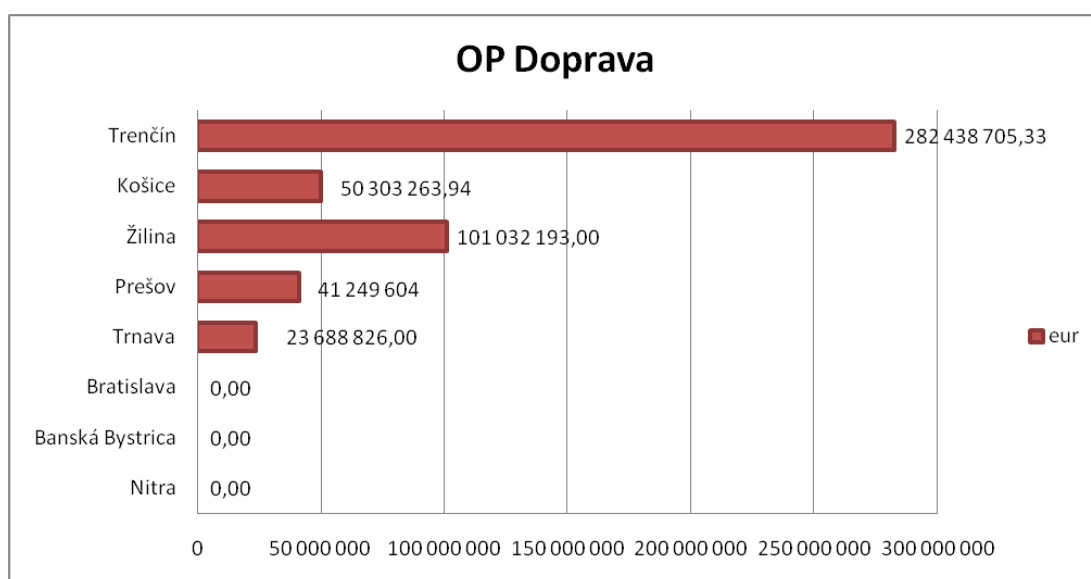
alokovaných **spolu 498 712 592,27 eur** vo forme nenávratného finančného príspevku. 85% z tohto NFP bolo spolufinancovaných z dvoch fondov - Európsky fond regionálneho rozvoja (ERDF) a Kohézny fond (KF). Celková suma prostriedkov z OPD podporujúcich projekty cestovného ruchu v krajských mestách z fondov EÚ teda predstavuje sumu **423 905 703,43 eur**. Príspevok z fondov EÚ pre nami vybrané prioritné osi predstavuje sumu **9 162 980 000 eur**.

Na realizáciu všetkých projektov na území SR v rámci Operačného programu Doprava 2007 – 2013 bolo z európskych fondov vyčlenených **2 725 868 905,75 eur**, čo bolo najviac zo všetkých operačných programov Národného strategického referenčného rámca SR 2007 – 2013. Z uvedených hodnôt vyplýva, že celková suma NFP z ERDF + KF využitá na financovanie projektov cestovného ruchu v krajských mestách v rámci tohto OP predstavuje **13,21%** z celkovej alokácie pre OP a **29,75%** alokácie pre vybrané prioritné osi

Pre prehľadnejšie zobrazenie sme vypracovali nasledovnú tabuľku:

	Národné verejné zdroje (eur)	Zdroje z ERDF (eur)	Zdroje spolu (eur)
Alokácia financií pre projekty CR	74 806 888,84	423 905 703,43	498 712 592,27
Alokácia financií pre vybrané prioritné osi	1 616 996 471	9 162 980 000	10 779 976 471
Alokácia financií pre celý program	481 035 689,25	2 725 868 905,75	3 206 904 595

Tab.č.1.1 - *prehľad financovania projektov, prioritných osí a OPD z národných a európskych zdrojov, vlastné spracovanie.*



Graf č.1 - *Výška čerpania NFP na financovanie projektov cestovného ruchu realizovaných na území krajských miest v rámci OP Doprava, vlastné spracovanie.*

Na grafe č.1 môžeme vidieť aké bolo čerpanie NFP na projekty cestovného ruchu v rámci OP doprava realizovaných na území krajských miest. Najvyšší objem finančných prostriedkov bol alokovaný do projektov, ktorých miestom realizácie bolo mesto Trenčín. Tento výrazný náskok si Trenčín zabezpečil najmä vďaka rozsiahlemu projektu *"Modernizácia železničnej trate pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod- III. etapa (úsek Zlatovce - Trenčianska Teplá)."* Na druhom mieste nasleduje mesto Žilina, ďalej Košice, Prešov a Trnava. Priamo na území miest Nitra a Banská Bystrica neboli realizované žiadne projekty z OPD

4.1.2. ROP

Hlavným cieľom Regionálneho operačného programu (ROP) je zvyšovanie dostupnosti a kvality občianskej infraštruktúry a vybavenosti v regiónoch. K napĺňaniu

tohto hlavného cieľa prispievajú aktivity prioritnej osi 3, opatrenia 3.1 - *Posilnenie kultúrneho potenciálu regiónov a rozvoj CR*, a opatrenia 3.2 - *Podpora a rozvoj infraštruktúry cestovného ruchu* na, na ktoré sme sa v tejto diplomovej práci sústredili.

Podpora z prioritnej osi 3 sa zameriava na vybavenosť daného územia, ktorú možno charakterizovať ako verejnú infraštruktúru cestovného ruchu. Ide o infraštruktúru, ktorá plní hlavné i doplnkové funkcie pre návštevníkov konkrétnych území a je viazaná na atraktívne lokality ako strediská cestovného ruchu, významné historické či prírodné pamiatky. Táto infraštruktúra svojou prítomnosťou vytvára predpoklady na rozvoj územia prostredníctvom zvyšovania jeho atraktívnosti pre návštevníkov [2].

názov projektu	miesto realizácie	prijímateľ pomoci	maximálna výška celkových investičných výdavkov na realizáciu aktivít Projektu (v eur)	výška celkových oprávnených výdavkov na realizáciu aktivít Projektu (v eur)	NFP spolu (v eur)
Komplexná podpora cestovného ruchu v regióne Trnava	Trnava	Trnava	151 198,00	150 898,00	143 353,10
Rekonštrukcia Kasární Trenčianskeho hradu 2013	Trenčín	Trenčiansky samosprávny kraj	2 497 131,62	2 477 047,24	2 353 194,88
Obnova objektov - stavebné úpravy areálu Budatínskeho zámku	Žilina	Žilinský samosprávny kraj	2 119 337,28	2 119 337,28	2 013 370,42
Návrat múzea do Budatínskeho hradu	Žilina	Žilinský samosprávny kraj	1 176 556,01	1 176 556,01	1 117 728,21
Rekonštrukcia nevyužívanej kultúrnej pamiatky Rosenfeldov palác v Žiline pre posilnenie kultúrneho potenciálu regiónu	Žilina	Žilina	2 489 770,50	2 473 570,50	2 349 891,98
Podpora aktivít cestovného ruchu v meste Nitra	Nitra	Nitra	nedostupné informácie	190 000,00	180 500,00
Rekonštrukcia bloku D Nitrianskej galérie pre účely Ponitrianskeho múzea.	Nitra	Nitriansky samosprávny kraj	929 788,20	927 163,39	864 081,00
Kompletná priestorová a funkčná revitalizácia Meštianskeho domu,	Banská Bystrica	Banskobystric-ký samosprávny kraj	1 602 624,44	nedostupné infromácie	1 522 493,22

Rekonštrukcia a prestavba objektu MŠ na vzdelávacie centrum Múzea SNP Banská Bystrica	Banská Bystrica	múzeum SNP	nedostupné infomácie	nedostupné infomácie	2 486 602,47
Modernizácia a rekonštrukcia Robotníckeho domu Banská Bystrica	Banská Bystrica	Banská Bystrica	2 341 185,18	2 295 648,92	2 180 866,47
Rekonštrukcia historickej účelovej budovy Východoslovenské-ho múzea	Košice	Košický samosprávny kraj	2 290 368,01	2 242 005,76	2 129 905,47
Rekonštrukcia Historickej sály Východoslovenskej galérie	Košice	Košický samosprávny kraj	1 295 033,18	1 250 760,78	1 250 760,78
Projekty realizované v rámci prioritnej osi 7.1 Európske hlavné mesto kultúry Košice	Košice	Košický samosprávny kraj, Košice, Ministerstvo kultúry, súkromné subjekty	nedostupné infomácie	65 251 079,08	62 247 447,51

Tab.č 2 - Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci ROP. Vlastné spracovanie podľa www.crp.gov

Z tabuľky č.2 môžeme vidieť, že financie z ROP boli v projektoch cestovného ruchu využité obzvlášť na účely rekonštrukcií, stavebných úprav, revitalizácií kultúrno-historických objektov. Zároveň boli financované dva projekty s cieľom podpory aktivít cestovného ruchu v danom meste (Nitra a Trnava). Najvýznamnejším a zároveň finančne najnáročnejším z projektov CR financovaných v rámci ROP bol projekt *Európske hlavné mesto kultúry Košice*.

Na základe spracovaných dát sme zistili nasledovné: pre projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest financovaných prostredníctvom ROP bolo spolu alokovaných **80 840 195,50 eur** vo forme nenávratného finančného príspevku. 85% z tohto NFP bolo spolufinancovaných z Európskeho fondu regionálneho rozvoja čo značí sumu **68 714 166,18 eur**.

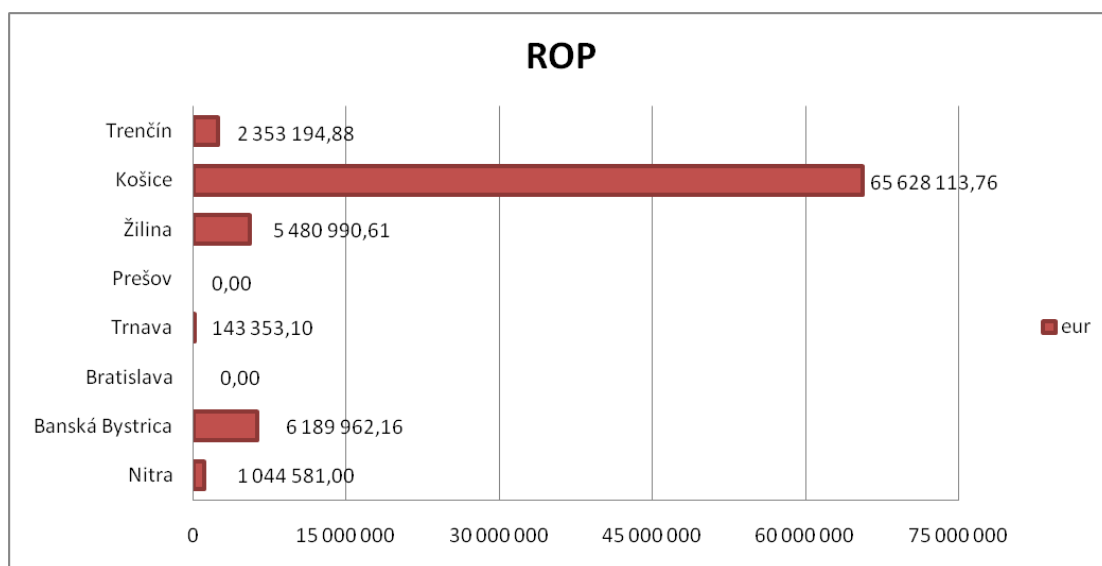
Celková výška príspevku z ERDF pre ROP v programovom období 2007-2013 sa rovná sume **1 445 000 000 eur**, celková výška príspevku ERDF pre prioritnú os 3 sa rovná sume **190 400 000 eur**.

Konštatujeme, že príspevok ERDF pre projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest tvorí **36,1%** z alokácie ERDF pre prioritnú os a **4.76%** z alokácie pre celý ROP.

Pre prehľadnejšie zobrazenie sme vypracovali nasledovnú tabuľku:

	Národné verejné zdroje (eur)	Zdroje z ERDF (eur)	Zdroje spolu (eur)
Alokácia financií pre projekty CR	12 126 029,32	68 714 166,18	80 840 195,5
Alokácia financií pre vybrané prioritné osi	33 600 000	190 400 000	224 000 000
Alokácia financií pre celý program	255 000 000	1 445 000 000	1 700 000 000

Tab.č.2.1 - *prehľad financovania projektov, prioritných osí a ROP z národných a európskych zdrojov, vlastné spracovanie podľa crp.gov.sk a ropka.sk*



Graf č.2 - *Výška čerpania NFP na financovanie projektov cestovného ruchu realizovaných na území krajských miest v rámci ROP, vlastné spracovanie.*

Na základe grafu č.2 môžeme konštatovať, že najvyšší objem finančných prostriedkov vo forme NFP získalo mesto Košice vďaka projektom realizovaným prostredníctvom prioritnej osi 7.1 Európske hlavné mesto kultúry 2013. Boli to konkrétne tieto projekty:

- Bábkové divadlo v Košiciach
- Mestský park - rekonštrukcia a revitalizácia zelene
- SPOTS
- Ulička remesiel - rekonštrukcia
- Divadlo Thália
- Park Moyzesova/Komenského - rekonštrukcia a revitalizácia zelene
- Historická účelová budova Východoslovenského múzea Košice
- Kunsthalle - rekonštrukcia
- Amfiteáter - multifunkčná hala
- Dóm sv. Alžbety - rekonštrukcia
- Kaštieľ v Krásnej nad Hornádom - rekonštrukcia
- Východoslovenská galéria
- Ulička remesiel - Lapidárium a exteriérová prezentácia remesiel
- Kasárne - Kulturpark
- Budova Štátnej vedeckej knižnice v Košiciach - rekonštrukcia
- Košický hrad - revitalizácia a sprístupnenie archeologického náleziska
- Vedecko-technické centrum pre deti a mládež (I. etapa)
- Rekonštrukcia Malej scény Štátneho divadla Košice
- Verejná knižnica Jána Bocatia
- Barkóczyho palác - knižnica.

4.1.3. Operačný program Konkurencieschopnosť a hospodársky rast

Globálnym cieľom OP KaHR je zabezpečenie trvalo udržateľného hospodárskeho rastu a zamestnanosti. Plnením globálneho cieľa je vyššie uplatnenie inovatívnych a vyspelých technológií v podnikateľskej sfére, zlepšenie podmienok a atraktívnosti regiónov pre rozvoj podnikania, posilnenie inovačného potenciálu v regiónoch, dosiahnutie úspor materiálov a energie a zvyšovanie účinnosti využitia energetických zdrojov, zvýšenie konkurenčnej schopnosti, pridanej hodnoty, produktivity a efektívnosti v priemysle čím sa zabezpečí sa trvalo udržateľný rast a zvýšenie zamestnanosti aj v menej rozvinutých regiónoch. V cestovnom ruchu je cieľom budovanie komplexných centier cestovného ruchu, s celoročným využitím [3].

Cieľom OP KaHR v oblasti cestovného ruchu je prispievať k zvyšovaniu úrovne poskytovaných služieb, k ich rozširovaniu a posilňovaniu ich celoročného charakteru a vytváraniu pracovných miest v cestovnom ruchu. Tento cieľ bol napĺňaný prostredníctvom prioritnej osi 3, opatrenia 3.1 *Podpora podnikateľských aktivít v cestovnom ruchu* [3].

názov projektu	miesto realizácie	prijímateľ pomoci	maximálna výška celkových investičných výdavkov na realizáciu aktivít Projektu (v eur)	výška celkových oprávnených výdavkov na realizáciu aktivít Projektu (v eur)	NFP spolu (v eur)
Rozšírenie kapacít kongresového centra v hoteli Holiday Inn Trnava a zatraktívnenie poskytovaných služieb na európsku úroveň	Trnava	Financial Investment, a.s.	nedostupné informácie	nedostupné informácie	200 661,60
Rekonštrukcia a modernizácia hotela Tatra Trenčín	Trenčín	Synot gastro Slovakia, s.r.o	12 902 997,47	9 666 024,84	3 866 409,94
Jazdecký areál Brezany - netradičné zážitky postavené na tradičných základoch	Žilina	ZA-real rent, s.r.o.	249 833,93	249 833,93	124 916,97
Kaštieľ Budatín	Žilina	Malm, s.r.o	492 160,41	492 160,41	246 080,21
Business House Mikado, Nitra	Nitra	LL real invest, s.r.o.	8 732 340,82	8 456 290,91	3 382 516,37
Rekonštrukcia a modernizácia Hotela ZOBOR - zabezpečenie rastu konkurencieschopnosti	Nitra	Hotel Zobor, s.r.o.	574 504,54	467 476,23	186 990,49
Rozšírenie a skvalitnenie služieb cestovného ruchu v motoreste Madona Banská Bystrica	Banska bystrica	TRADIMEX spol.s.r.o.	420 927,47	420.927,46	210 463,73
Hotel - Penzión Kúria	Banská Bystrica	Babyos s.r.o.	1 138 953,61	999.921,70	499 960,85
Rekonštrukcia a modernizácia Penziónu CHRYSSO	Košice	CHRYSSO cassoviensis s.r.o.	398 306,21	398 306,21	199 153,10

Rekonštrukcia a modernizácia hotela Bristol za účelom zvýšenia konkurencieschopnosti pri poskytovaní služieb cestovného ruchu	Košice	MECOM, spol.s.r.o. Košice	317 687,83	317 687,68	158 843,84
Zvýšenie konkurencieschopnosti hotela Ambassador jeho modernizáciou a komplexnosťou poskytovaných služieb	Košice	EZEX, s.r.o.	1 212 276,58	1 165 949,49	582 974,74
Aquapark Delňa	Prešov	Šovar s.r.o	nedostupné informácie	8 598 782,27	4 299 391,13

Tab.č.3 - Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci OP KaHR. Vlastné spracovanie podľa www.crp.gov

Výsledné dáta v tabuľke č.3 naznačujú, že v rámci OP KaHR bol NFP využitý na podporu aktivít podnikateľských subjektov - prevádzkovateľov zariadení v cestovnom ruchu, najčastejšie vo forme rekonštrukcií a zvyšovania konkurencieschopnosti stávajúcich objektov cestovného ruchu - hotely, penzióny, aquapark či motorest.

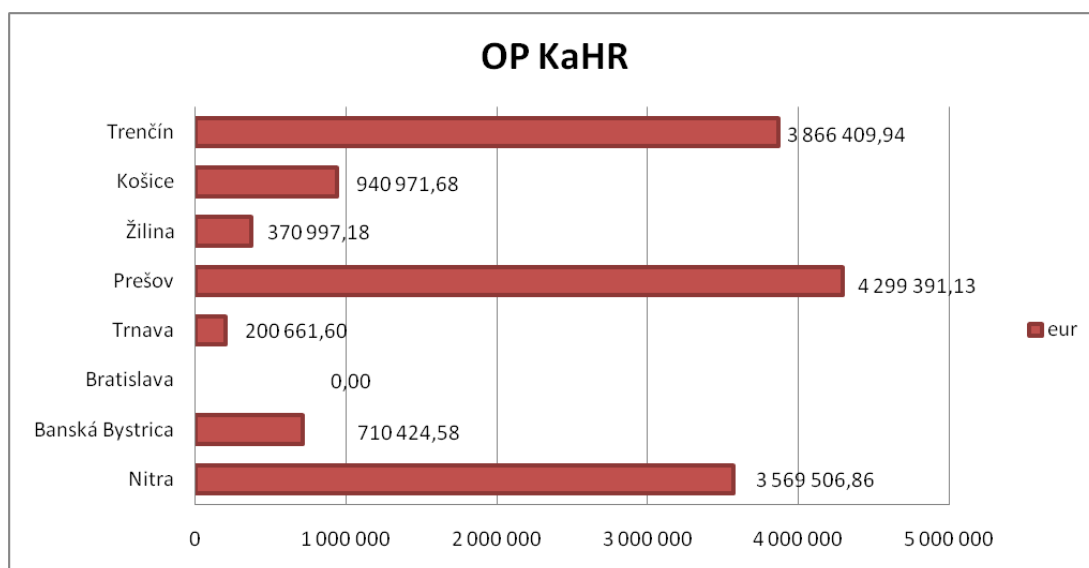
Na základe spracovaných dát môžeme prezentovať tieto výsledky: pre projekty cestovného ruchu realizovaných na území krajských miest financovaných prostredníctvom OP KaHR bolo spolu alokovaných **1 139 117 648 eur** vo forme nenávratného finančného príspevku. 85% z tohto NFP bolo spolufinancovaných z Európskeho fondu regionálneho rozvoja čo značí sumu **11 864 608,52 eur**.

Celková výška príspevku z ERDF pre OP KaHR v programovom období 2007-2013 sa rovná sume **968 250 000 eur**, celková výška príspevku ERDF pre prioritnú os 3 sa rovná sume **189 180 000 eur**.

Z uvedených výsledkov možno konštatovať, že príspevok ERDF pre projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest tvorí z alokácie ERDF pre prioritnú os **6,27%** a z alokácie pre celý OP KaHR **1,23%**. Pre prehľadnejšie zobrazenie sme vypracovali nasledovnú tabuľku:

	Národné verejné zdroje (eur)	Zdroje z ERDF (eur)	Zdroje spolu (eur)
Alokácia financií pre projekty CR	2 093 754,45	11 864 608,52	13 958 362,97
Alokácia financií pre vybrané prioritné osi	33 384 706	189 180 000	222 564 706
Alokácia financií pre celý program	170 867 648	968 250 000	1 139 117 648

Tab.č.3.1 - prehľad financovania projektov, prioritných osí a OP KaHR z národných a európskych zdrojov, vlastné spracovanie



Graf č.3 - Výška čerpania NFP na financovanie projektov cestovného ruchu realizovaných na území krajských miest v rámci OP KaHR, vlastné spracovanie podľa www.crp.gov.sk

Na grafe číslo 3 vidíme, že najvyšší objem peňažných prostriedkov vo forme NFP sa podarilo získať na projekty realizované na území mesta Prešov. Konkrétne ide o projekt *Aquapark Delňa*, na realizáciu ktorého spoločnosť Šovar s.r.o získala NFP vo výške 4 299 391,13 eur. Na druhom mieste je Trenčín s projektom *Rekonštrukcia a modernizácia hotela Tatra Trenčín*, ktorého žiadateľ o NFP - spoločnosť Synot gastro Slovakia s.r.o získal NFP vo výške 3 866 409,94 eur. Finančne podobne náročný projekt sa zrealizoval v meste Nitra. Na projekt *Rekonštrukcia a modernizácia Hotela ZOBOR - zabezpečenie rastu konkurencieschopnosti* bol pridelený NFP v sume 3 569 506, 86 eur.

V Košiciach sa zrekonštruovali tri ubytovacie zariadenia, dva hotely a jeden penzión, spoločne na tieto projekty bolo z ERDF a štátneho rozpočtu pridelených **940 971,68 eur**. Po Košiciach nasleduje Banská Bystrica s dvomi zrealizovanými projektmi, na ktoré predstavoval príspevok hodnotu **710 424,58 eur**. V Žiline sa v rámci OP KaHR zrekonštruoval jazdecký areál vďaka pomoci v hodnote **246 080,21 eur**. Najnižšiu sumu NFP **200 661,60 eur** získal v rámci tohto OP trnavský podnik Financial Investment, a.s na realizáciu projektu *Rozšírenie kapacít kongresového centra v hoteli Holiday Inn Trnava a atraktívnenie poskytovaných služieb na európsku úroveň*.

4.1.4. Program cezhraničnej spolupráce

V rokoch 2007-2013 malo Slovensko pozdĺž svojich hraníc 5 programov cezhraničnej spolupráce - 4 na vnútornej hranici a 1 na vonkajšej. Európska územná spolupráca bola samostatným cieľom kohéznej politiky Európskej únie. Opierala sa o skúseností nadobudnuté v regionálnej spolupráci iniciatív Spoločenstva Interreg a programov cezhraničnej spolupráce (CBC). Jej cieľom bolo dosiahnutie vyrovnanej integrácie rôznych území EÚ prostredníctvom podpory spolupráce regiónov [4].

Programy tohto cieľa sa v období 2007-2013 týkali 181,7 miliónov Európanov žijúcich v prihraničných regiónoch (37,5% všetkých obyvateľov EÚ), pričom všetky regióny EÚ a ich obyvatelia boli pokrytí jedným z 13 vtedajších transnacionálnych spolupracujúcich regiónov [4].

Prehľad programov cezhraničnej spolupráce SR v programovom období 2007 - 2013 :

- Česká republika - Slovenská republika
- Rakúsko - Slovenská republika
- Poľsko - Slovensko
- Maďarská republika - Slovenská republika [4]

1. Program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2007 – 2013

Európska komisia schválila operačný program Slovenská republika – Česká republika s rozpočtom 92,7 miliónov eur z prostriedkov Európskeho fondu regionálneho rozvoja. Program podporuje spoločensko-kultúrny a hospodársky rozvoj, územnú dostupnosť a životné prostredie v slovensko-českom príhraničí [5].

Globálnym cieľom operačného programu je rast vzájomnej previazanosti a zblížovania cezhraničných regiónov a je konkretizovaný prostredníctvom špecifických cieľov, ktoré tvoria náplň prioritných osí. Pre účely našej práce sa zameriavame na prioritnú os 1 - *Podpora spoločensko-kultúrneho a hospodárskeho rozvoja cezhraničného regiónu a spolupráce*. Jej cieľom je podpora rozvoja kultúry a zachovania tradícií, spolupráca regiónov, vzdelávanie, rozvoj cezhraničného cestovného ruchu či menšie investičné projekty [5]. Na území Slovenskej republiky sú podporované projekty realizované na území Trnavského, Trenčianskeho a Žilinského samosprávneho kraja.

Podmienkam našej diplomovej práce (projekt cestovného ruchu realizovaný na území krajského mesta) z programu Slovenská republika – Česká republika 2007 – 2013 zodpovedajú iba projekty realizované na území trnavského kraja - konkrétne v meste Trnava. V tabuľke sú uvedené výšky NFP ktorých prijímateľom bolo mesto alebo subjekt pôsobiaci na území mesta.

názov projektu	miesto realizácie	prijímateľ pomoci	Celkové oprávnené výdavky na realizáciu (eur)	NFP spolu (eur)
Spoznajme naše mestá - Trnava a Břeclav	Trnava, Břeclav	Trnava	178 738,41	178 738,41
Promenádne koncerty dychových hudieb (akcia 4515)	Trnava	Trnava	neuveďené	12 903,96
Velehrad-Trnava, spoločné kořeny jezuitské kultury a vzdělávání - I. etapa	Trnava	Kostol najsvätejšej trojice	neuveďené	590 532,14
spolu				782 174,51

Tab.č.4 - *Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika -Česká republika. Vlastné spracovanie podľa www.sk-cz.eu*

Z tabuľky č. 4 vidíme, že v rámci programu cezhraničnej spolupráce s Českou republikou boli realizované tri projekty zamerané na rozvoj kultúry v slovensko-českom príhraničí.

Celkový NFP na tieto projekty pre prijímateľa na slovenskej strane hranice tvorí sumu **782 174,51 eur** (vid'. tabuľka č.4). Aj v tomto programe sa miera spolufinancovania

NFP zo strany EU rovná **85%**. Z toho vyplýva, že výška príspevku spoločenstva pre projekty cestovného ruchu realizovaných na území krajských miest (v našom prípade iba Trnava) sa rovná sume **664 848,33 eur**.

Celková výška NFP príspevku pre Program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Česká republika v programovom období 2007-2013 sa rovná sume **109 106 049 eur**, príspevok spoločenstva činí sumu **92 740 141 eur**.

Celková výška príspevku NFP pre prioritnú os 1 sa rovná sume **58 917 266 eur**, suma príspevku z fondov EU sa rovná sume **50 079 676 eur**.

Z uvedených výsledkov možno konštatovať, že príspevok ERDF pre projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest tvorí z alokácie ERDF pre prioritnú os **1,33%** a z alokácie pre celý Program **0,72%**. Pre prehľadnejšie zobrazenie sme vypracovali nasledovnú tabuľku:

	Národné verejné zdroje (eur)	Zdroje z fondov EU (eur)	Zdroje spolu (eur)
Alokácia financií pre projekty CR	117 326	664 848,33	782 174,51
Alokácia financií pre vybrané prioritné osi	8 837 590	50 079 676	58 917 266
Alokácia financií pre celý program	16 365 908	92 740 141	109 106 049

Tab.č.4.1 - prehľad financovania projektov, prioritných osí a programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Česká republika z národných a európskych zdrojov, vlastné spracovanie podľa cz-sk.eu

2. Program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Rakúsko 2007 - 2013

Celkové strategické ciele Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Rakúsko 2007-2013 sú postavené na budovaní aktívneho hraničného regiónu, založeného na znalostnej ekonomike, ktorý je atraktívny pre sociálne a environmentálne aktivity a má dôležitú úlohu medzi európskymi metropolitnými regiónmi. Cezhraničný región, zahŕňajúci v tesnej blízkosti dve hlavné mestá má potenciál stať sa jedným z najrýchlejšie sa ekonomicky rozvíjajúcich sa regiónov v Európskej únii [6].

Program cezhraničnej spolupráce medzi Rakúskom a Slovenskom pozostáva z dvoch tematických priorít (týkajúcich sa rozvoja cestovného ruchu) prispievajúcich k uskutočňovaniu celkového strategického cieľa programu: prioritná os 1 - *Znalostný región a ekonomická konkurencieschopnosť* ktorej jedným z cieľov je Kultúrna spolupráca, spolupráca v cestovnom ruchu, a prioritná os 2 - *Dostupnosť a trvalo udržateľný rozvoj* [6].

Podmienkam našej diplomovej práce (projekt cestovného ruchu realizovaný na území krajského mesta) z programu republika - Rakúsko 2007 - 2013 zodpovedajú projekty realizované na území bratislavského kraja.

Do výberu sme zahrnuli projekty, ktorých prijímateľom bolo mesto Bratislava resp. jeho mestská časť. Tak ako v prípade OP Doprava, i tu sme zahrnuli projekty dopravnej infraštruktúry realizované na území mesta, kde prijímateľom NPF sú ŽSR a ZSSK, vzhľadom na podstatný prínos rozvoja dopravnej infraštruktúry pre rozvoj cestovného ruchu.

názov projektu	miesto realizácie	prijímateľ pomoci	NFP z ERDF (eur)	NFP spolu (ERDF+zdroje štátu) (eur)
SERVUS PONTIS	Rusovce, Leithaauen, Deutsch Jahrndorf, Edelstal, Gattendorf, Kittsee, Nickelsdorf, Pama, Zurndorf.	mestská časť Bratislava - Rusovce	543 199,38	639 058,10
Cyclo most I	Devínska nová Ves	BSK	50 489,23	59 399,10
	Schlosshoff	Mestská časť Devínska nová Ves	73 121,24	86 024,99
Cyclo most II	Devínska nová Ves	BSK	1 742 500,00	2 050 000,00
	Schlosshoff	Mestská časť Devínska nová Ves	28 322,00	33 320,00
Cyclomost spolu			1 894 432,47	2 228 744,09
Twin city rail	Trat' Bratislava - Viedeň	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií	21 250,00	25 000,00

		ŽSR	382 994,70	450 582,00
		ZSSK	99 112,50	116 603,00
Twin city rail spolu			503 357,20	592 185,00

NFP spolu 3 459 987,19

Tab.č.5 - Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika -Rakúsko. Vlastné spracovanie podľa www.sk-at.eu

Program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Rakúsko vo svojom dokumente *Zoznam prijímateľov* uvádza nielen celkovú výšku NFP poskytnutú zazmluvneným projektom (v našom prípade ide o sumu **3 459 987,19 eur**, vid'. tabuľka č.5), ale aj výšku jeho spolufinancovania z ERDF, ktorá spolu predstavuje sumu **2 940 989,05 eur** (85%). Je to suma peňazí z ERDF určená projektom cestovného ruchu realizovaným na území mesta Bratislava, ktorej prijímateľom bola Bratislava, jej mestské časti, ŽSR, ZSSK a Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií.

Celková výška NFP pre Program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko v programovom období 2007-2013 sa rovná sume **73 438 143 eur**, príspevok spoločenstva na program činí sumu **59 906 355 eur**.

Celková výška NFP pre vybrané prioritné osi sa rovná sume **66 249 381 eur**, z toho suma príspevku z fondov EU na prioritné osi sa rovná sume **56 311 974 eur**.

Z uvedených výsledkov možno konštatovať, že príspevok ERDF pre projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest tvorí z alokácie ERDF pre prioritnú os **5,22%** a z alokácie pre celý Program **4,91%**.

	Národné verejné zdroje (eur)	Zdroje z fondov EU (eur)	Zdroje spolu (eur)
Alokácia financií pre projekty CR	518 998	2 940 989,05	3 459 987,19
Alokácia financií pre vybrané prioritné osi	9 937 407	56 311 974	66 249 381
Alokácia financií pre celý program	13 531 788	59 906 355	73 438 143

Tab.č.5.1 - prehľad financovania projektov, prioritných osí a programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko z národných a európskych zdrojov, vlastné spracovanie podľa sk-at.eu

3. Program cezhraničnej spolupráce Poľsko - Slovensko

Poľsko-slovenské prihraničné územie má všetky predpoklady k rozvoju a využitiu aktivít spojených s odpočinkom, turistikou, ekoturistikou a agroturistikou pre svoje bohaté prírodné prostredie, kultúrne dedičstvo, pozitívny obraz územia, turistickú infraštruktúru. Tým otvárajú nové možnosti pre rozvoj celoročnej turistiky a rekreácie, čo je podporené aj početnými strediskami zimných športov, ktoré sa nachádzajú v tejto oblasti [7].

Napriek tomu, okrem oblastí a miest dobre pripravených pre turistiku a odpočinok, nachádzajúcich sa hlavne v západnej časti územia, sú tu aj oblasti, kde je turistická infraštruktúra slabo rozvinutá. V prihraničnej oblasti naďalej existujú miesta, kde sa vyskytuje veľký no nevyužitý potenciál pre rozvoj turistiky. To sa týka hlavne východnej časti územia, kde prírodné podmienky, historické objekty a iné turistické atrakcie nie sú stále plne využívané [7].

Cieľom Programu je cezhraničná spolupráca, hľadanie spoločného riešenia problémov charakteristických pre poľsko-slovenskú oblasť pohraničia a spoločné iniciatívy, vďaka ktorým sa zvýši atraktivita a konkurencieschopnosť regiónu pohraničia. Projekty a mikroprojekty zamerané na dosiahnutie tohto cieľa realizuje spolu 1805 partnerov na obidvoch stranách hranice (907 z Poľska a 898 zo Slovenska) [7].

Vďaka investíciám do projektov boli vytvorené možnosti pre ďalší rozvoj, predovšetkým z toho dôvodu, že turistický potenciál založený na prírodných hodnotách a kultúrnom dedičstve je považovaný za najväčšiu hodnotu poľsko-slovenského pohraničia.

Projekty realizované v Programe vytvorili aj nové možnosti v oblasti rekreácie vďaka novým produktom cestovného ruchu, ktoré majú prilákať turistov [7].

Pre potreby práce sme sa zamerali na prioritnú os 2 - *Sociálny a ekonomický rozvoj*, Oblasť podpory 2.1 - *Rozvoj cezhraničnej spolupráce v oblasti turizmu* a Oblasť podpory 2.2 - *Ochrana kultúrneho a prírodného dedičstva*.

názov projektu	miesto realizácie	prijímateľ pomoci	Celkové oprávnené výdavky na realizáciu (eur)	NFP z ERDF (eur)
Tvoríme kultúru a umenie bez hraníc – modernizácia divadla v Žiline a zámku v Kozách	mesto Žilina a obec Kozy	Žilina	neuvedené	892 399,62
Budatín – Strumieň: Revitalizácia a rozvoj kultúrneho dedičstva”	Žilina, Strumieň	Žilinský samosprávny kraj	neuvedené	696 934,16
Partnerstvom k podpore cestovného ruchu turistickej destinácie Žilina	Žilina	Žilina	261720,06	248 634,05
			Spolu	1 141 033,67

Tab.č.6 - Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika -Poľsko, vlastné spracovanie podľa www.sk.skpl.eu

Podmienkam našej diplomovej práce (projekt cestovného ruchu realizovaný na území krajského mesta) z programu cezhraničnej spolupráce Poľsko - Slovensko zodpovedajú tri projekty realizované na území mesta Žilina. Na internetových stránkach www.sk.plsk.eu sú uvádzané výšky príspevkov pre obe partnerské krajiny z ERDF. Na vyššie uvedené projekty, kde prijímateľom bolo samotné mesto a samosprávny kraj, bolo z ERDF vyčlenených spolu **1 141 033,67 eur** (viď. tabuľka č.6).

Celý Program je spolufinancovaný z prostriedkov ERDF a národných prostriedkov. Rozpočet programu je **185 185 603 eur**, z čoho **157 407 763 eur** tvoria prostriedky **ERDF**. Poľskí a slovenskí partneri mohli z prostriedkov ERDF získať spolufinancovanie do výšky 85% oprávnených nákladov projektu.

Prioritná os 2 - *Sociálny a ekonomický rozvoj* bola financovaná spoločnosťou vo výške **53 518 639 eur**, národné financovanie z verejných zdrojov predstavovalo sumu **9 444 466 eur**. Celková suma peňazí určených pre financovanie prioritnej osi sa rovná hodnote **62 963 105 eur**.

Príspevok ERDF na nami vybrané projekty cestovného ruchu v celkovej hodnote **1 141 033,67 eur** tvoria **2,13%** z alokácie ERDF pre prioritnú os 2 a **0,72%** z alokácie ERDF pre program cezhraničnej spolupráce Poľsko - Slovensko 2007-2013.

	Národné verejné zdroje (eur)	Zdroje z fondov EU (eur)	Zdroje spolu (eur)
Alokácia financií pre projekty CR	201 358,88	1 141 033,67	1 342 392,55
Alokácia financií pre vybrané prioritné osi	9 444 466	53 518 639	62 963 105
Alokácia financií pre celý program	27 777 840	157 407 763	185 185 603

Tab.č.6.1 - *prehľad financovania projektov, prioritných osí a programu cezhraničnej spolupráce Poľsko-Slovensko z národných a európskych zdrojov, vlastné spracovanie*

4. Program cezhraničnej spolupráce Maďarská republika - Slovenská republika

Cieľom programu je zvýšenie úrovne hospodárskej a sociálnej integrácie maďarsko – slovenskej prihraničnej oblasti. Jeho poslaním je zvýšiť úroveň integrácie slovensko-maďarského prihraničného územia v oblasti hospodárskej a sociálnej spolupráce, spolupráce v oblasti ochrany životného prostredia, starostlivosti o prírodné prostredie a dostupnosti. S využitím fondov EÚ sa snaží posilniť spoločné regionálne a miestne iniciatívy spolupráce na oboch stranách štátnych hraníc [8].

Program má stanovené tri prioritné osi. Pre potreby našej práce sme sa zamerali na prioritnú os č.1 - *Hospodárstvo a spoločnosť*, oblasť podpory 1.3 - *Podpora spoločného rozvoja turizmu*, opatrenie 1.3.1 - *Spoločný rozvoj produktov turizmu, atrakcií, organizácií destinačného manažmentu a súvisiacej infraštruktúry*. Aktivity tejto oblasti podpory a opatrenia sú zamerané na rozvoj turistických atrakcií a súvisiacich zariadení infraštruktúry, vrátane infraštruktúry kultúrnych pamiatok previazaných na spoločné kultúrne dedičstvo národov programového územia s využitím v kultúrno-poznávacom CR [8].

názov projektu	miesto realizácie	prijímateľ pomoci	Celkové oprávnené výdavky na realizáciu (eur)	NFP spolu (eur)
Obnova baziliky v Sárospataku a Dómu svätej Alžbety v Košiciach	Košice	Perly Gotickej cesty, n. o.	neuvedené	156 893,36
Rozvoj spolupráce partnerských miest na historickej Tokajskej vinnej ceste	Košice	kosice	neuvedené	165 302,50
			spolu	322 195,86

Tab.č.7 - Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci programu cezhraničnej spolupráce Maďarská republika - Slovenská republika, vlastné spracovanie podľa www.husk-cbc.eu

Podmienkam našej práce z programu cezhraničnej spolupráce Maďarská republika - Slovenská republika zodpovedajú dva projekty realizované v Košiciach. Ako vidíme v tabuľke č.7, prijímateľmi NFP bolo mesto Košice a nezisková organizácia Perly Gotickej cesty.

Na tieto projekty bolo spoločne z ERDF a prostriedkov štátneho rozpočtu vyčlenených **322 198,86 eur**. Miera spolufinancovania z ERDF je i pre tento program rovná 85%. Projekty cestovného ruchu realizované na území Košíc boli podporené z fondov EU sumou **273 869,03 eur**.

Celkové finančné zdroje určené pre prioritnú os 2 predstavujú sumu **110 050 746 eur**, z toho národné verejné zdroje **16 507 612 eur**, a zdroje spoločenstva **93 543 134 eur**.

Celkové finančné zdroje pre celý program cezhraničnej spolupráce Maďarská republika - Slovenská republika boli poskytnuté vo výške **207 642 916 eur**, z toho zdroje z ERDF tvoria 85% a teda predstavujú sumu **176 496 479 eur**.

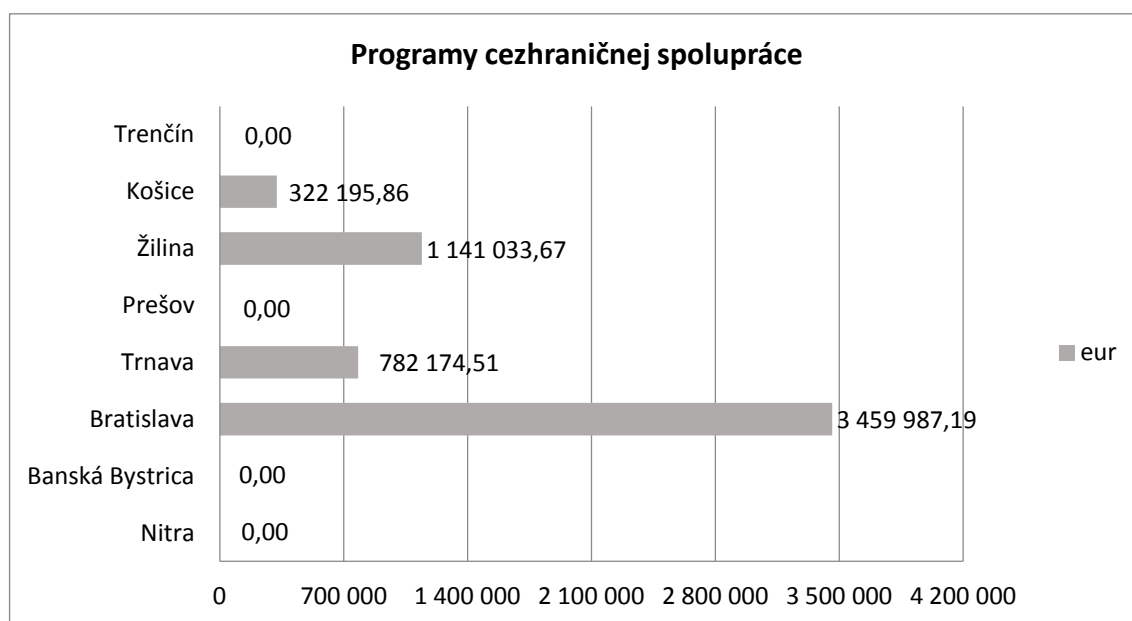
Z uvedeného vyplýva, že príspevok ERDF nami vybrané projekty cestovného ruchu tvorí **0,3%** z alokácie pre prioritnú os 1 a **0,15%** z alokácie pre všetky projekty programu cezhraničnej spolupráce Maďarská republika - Slovenská republika.

Pre lepšiu prehľadnosť sme uvedené sumy spracovali do tabuľky č.7.1.

	Národné verejné zdroje (eur)	Zdroje z ERDF (eur)	Zdroje spolu (eur)
Alokácia financií pre projekty CR	48 329,83	273 869,03	322 198,86
Alokácia financií pre danú prioritnú os	16 507 612	93 543 134	110 050 746
Alokácia financií pre celý program	31 146 437	176 496 479	207 642 916

Tab.č.7.1 - prehľad financovania projektov, prioritnej osi a programu cezhraničnej spolupráce Maďarská republika - Slovenská republika z národných a európskych zdrojov, vlastné spracovanie.

Súhrnný graf č.4 zobrazuje všetky štyri programy cezhraničnej spolupráce a výšku čerpania celkového NFP (ERDF + štátne verejné zdroje) za jednotlivé krajské mestá.

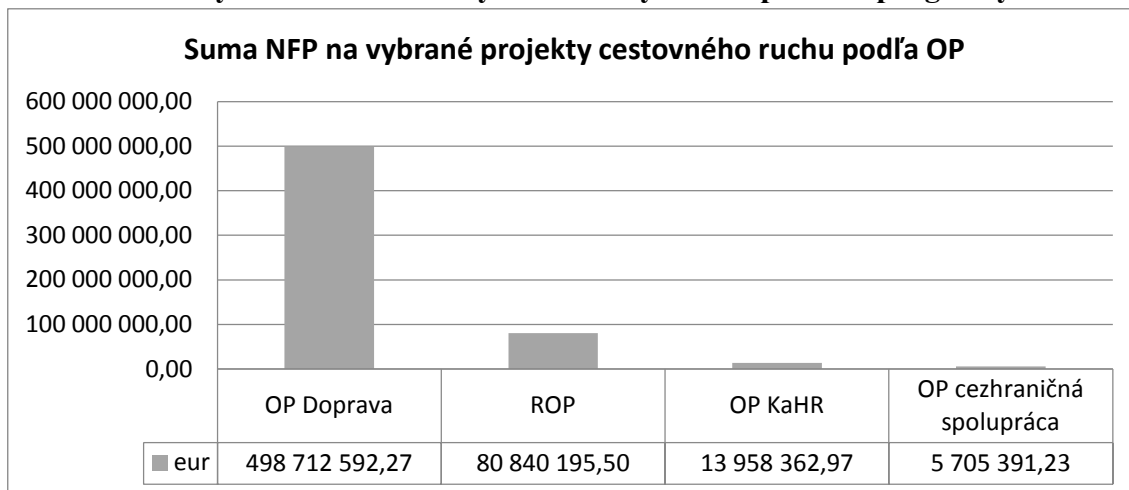


Graf č.4 - Výška čerpania NFP na financovanie projektov cestovného ruchu realizovaných na území krajských miest v rámci Programov cezhraničnej spolupráce, vlastné spracovanie podľa www.crp.gov.sk

Najvyšší objem finančných prostriedkov formou NFP - 3 459 987,19 eur bolo využitých na projekty cestovného ruchu na území mesta Bratislava v rámci programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Rakúsko, a to hlavne z dôvodu, že išlo o finančne náročné projekty podporujúce rozvoj dopravnej infraštruktúry.

Po Bratislave nasledujú mestá Trnava, Žilina a Košice. Na území miest Trenčín, Prešov, v mestách Banská bystrica a Nitra neboli realizované projekty cestovného ruchu v programe cezhraničnej spolupráce.

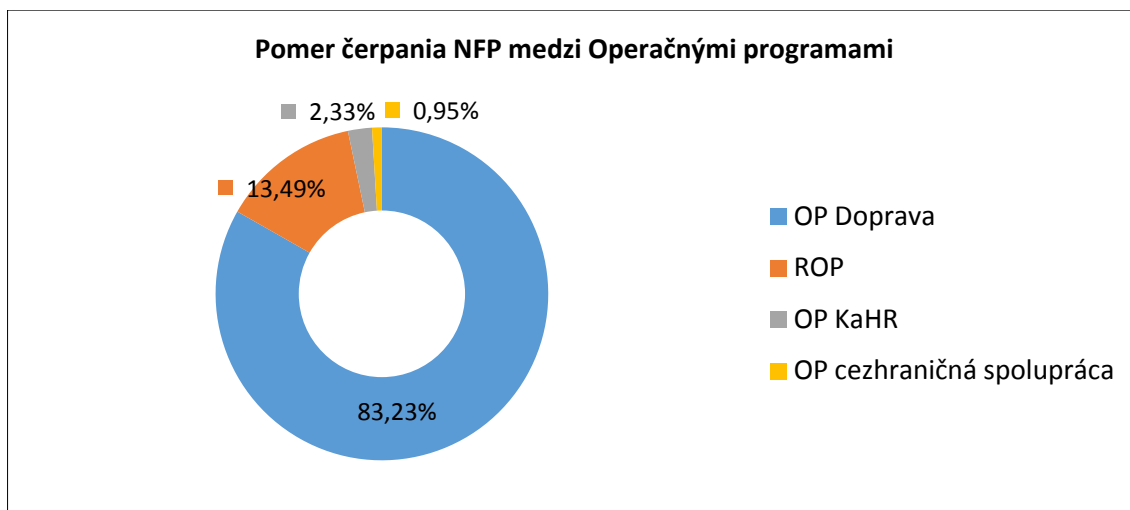
4.1.5. Vyhodnotenie získaných dát za vybrané operačné programy



Graf č.5 - Zazmluvnené NFP na projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest podľa OP, vlastné spracovanie

Ako sme už zmienili v predošlej stati, projekty dopravnej infraštruktúry sú finančne najnáročnejšie. To vidíme i na grafe č.5, kde objem čerpania NFP z OPD je rovný sume **498 712 592,27** eur. Táto suma tvorí 83,23% zo celkovej vyčerpanej sumy pre nami vybrané projekty cestovného ruchu na území krajských miest. Percentuálne čerpanie za vybrané OP z celkovej vyčerpanej sumy je znázornené na grafe č.6.

Naopak najmenší finančný obnos vo forme NFP smeroval na projekty realizované v rámci programov cezhraničnej spolupráce.



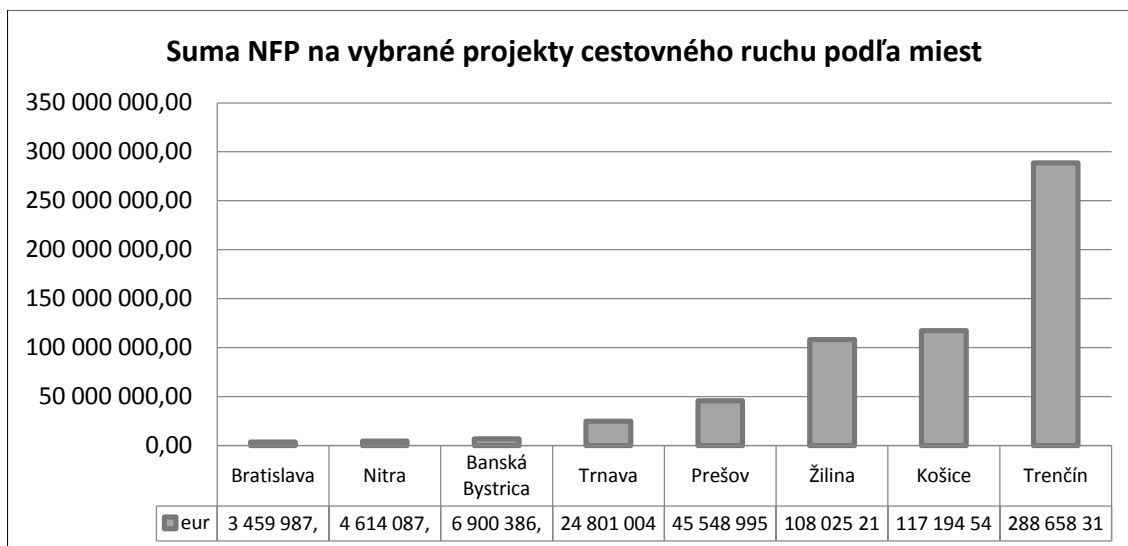
Graf č.6 - Pomer čerpania celkovej alokácie NFP na vybrané projekty cestovného ruchu medzi operačnými programami, vlastné spracovanie

4.2. Sumarizácia projektov cestovného ruchu podľa krajských miest

	OP doprava (eur)	ROP (eur)	OP KaHR (eur)	cezhraničná spolupráca (eur)	spolu za mesto
Nitra	0,00	1 044 581,00	3 569 506,86	0,00	4 614 087,86
Banská Bystrica	0,00	6 189 962,16	710 424,58	0,00	6 900 386,74
Bratislava	0,00	0,00	0,00	3 459 987,19	3 459 987,19
Trnava	23 688 826,00	143 353,10	200 661,60	782 174,51	24 815 015,21
Prešov	41 249 604	0,00	4 299 391,13	0,00	45 548 995,13
Žilina	101 032 193,00	5 480 990,61	370 997,18	1 141 033,67	108 025 214,46
Košice	50 303 263,94	65628113,76	940 971,68	322 195,86	117 194 545,24
Trenčín	282 438 705,33	2 353 194,88	3 866 409,94	0,00	288 658 310,15
Spolu za OP (eur)	498 712 592,27	80 840 195,50	13 958 362,97	5 705 391,23	599 216 541,97

Tab.č.8 - súhrnná tabuľka čerpania NFP na projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest prostredníctvom vybraných operačných programov, vlastné spracovanie

V tejto podkapitole sme graficky znázornili všetky zozbierané dáta a vyhodnotili ich vzhľadom na kritérium ich priestorovej realizácie, t.j. podľa toho, na území ktorého krajského mesta boli realizované.

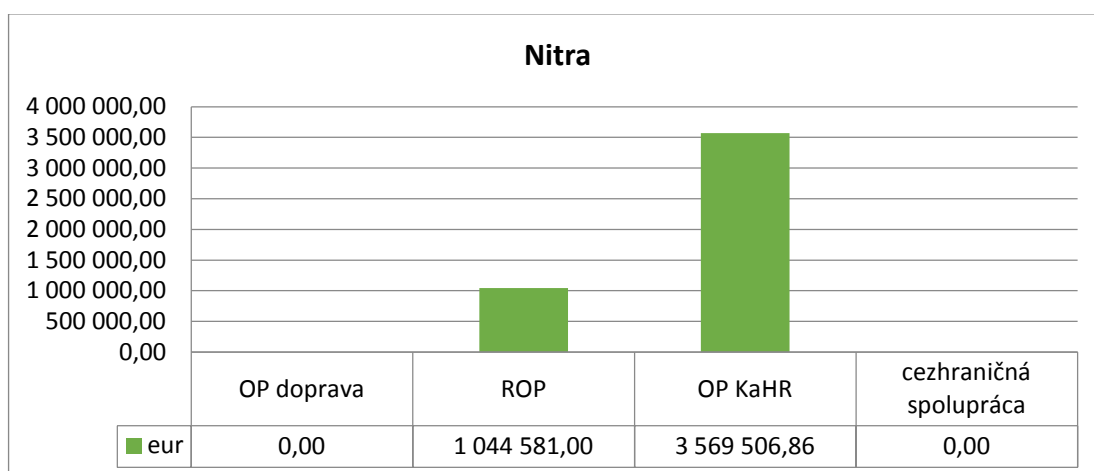


Graf č. 7 - Zazmluvnené NFP na projekty cestovného ruchu podľa miest, vlastné spracovanie

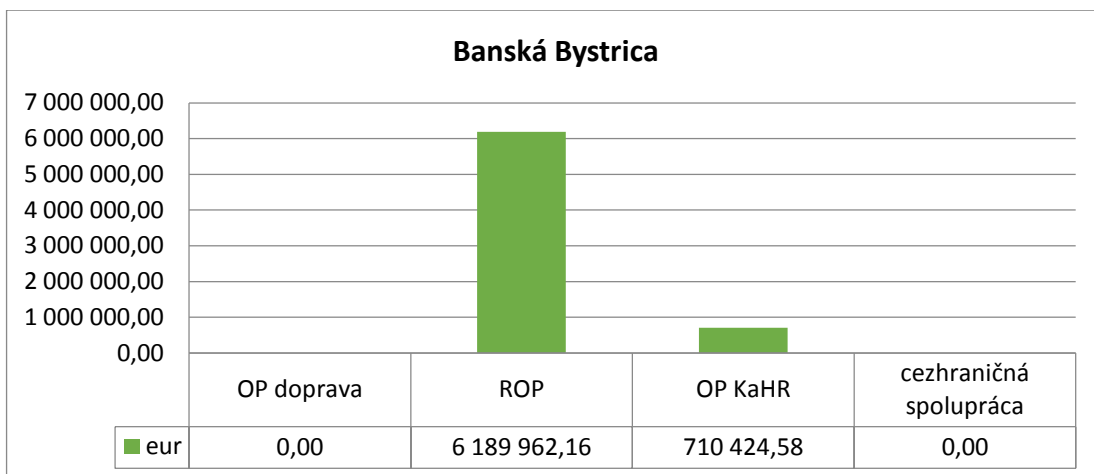
Na stĺpcovom grafe č. 7 vidíme vzostupné usporiadanie krajských miest podľa výšky čerpania NFP. Na poslednom mieste s najnižším objemom získaných finančných prostriedkov je Bratislava z dôvodu čerpania NFP iba z programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Rakúsko.

Naopak najvyšší objem financií v forme NFP získali projekty realizované na území mesta Trenčín. K tomuto prvenstvu prispieva najmä rozsiahly projekt budovania železničnej infraštruktúry, ktorého je mesto Trenčín súčasťou.

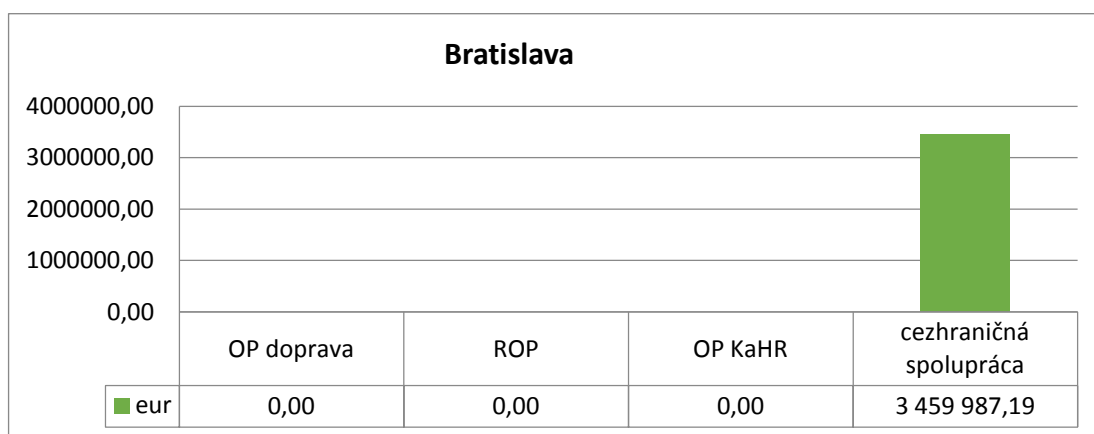
Na nasledujúcich grafoch č.8 - č.15 je znázornená výška získaného NFP pre projekty realizované na území daného mesta podľa čerpania z OP.



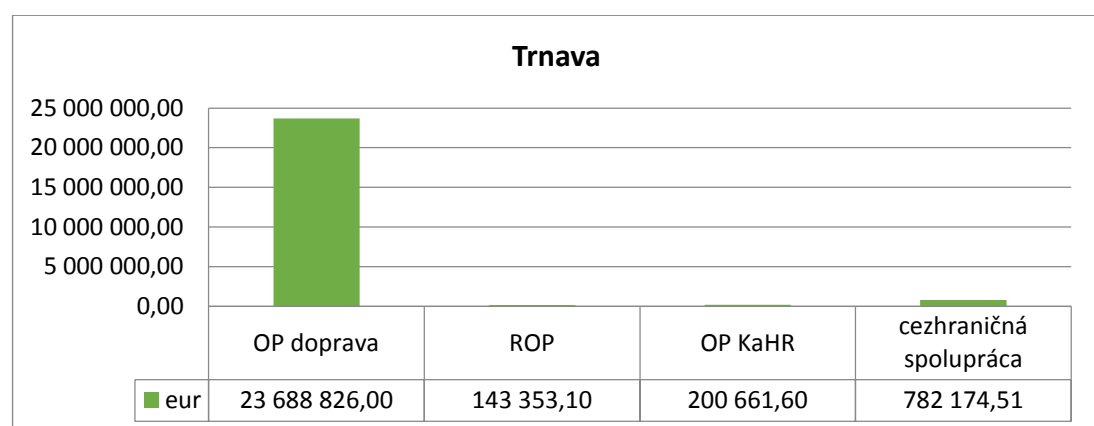
Graf č.8 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Nitra vo vybraných OP, vlastné spracovanie



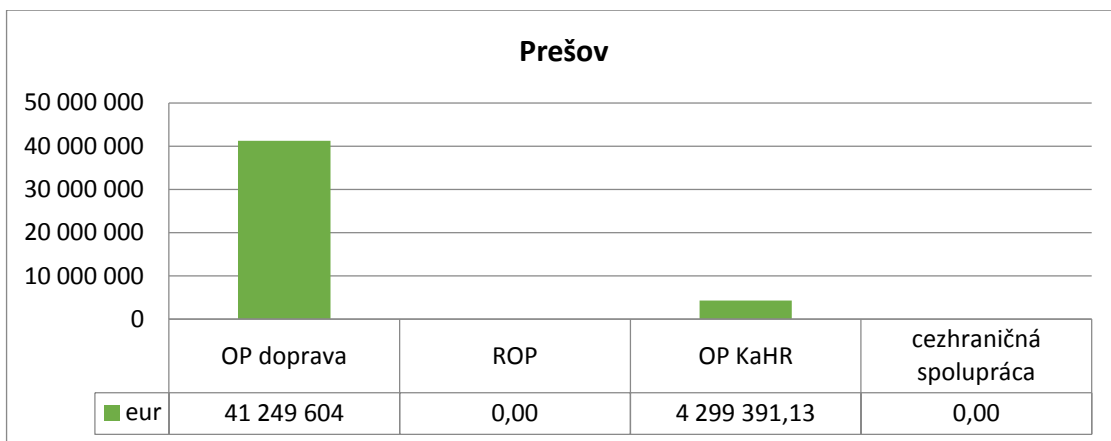
Graf č.9 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Banská Bystrica vo vybraných OP, vlastné spracovanie



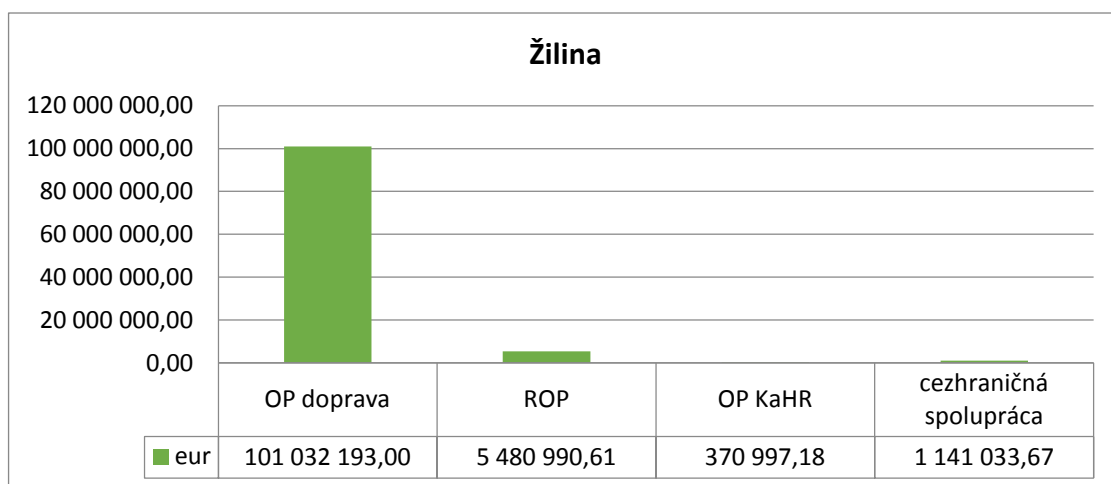
Graf č.10- Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Bratislava vo vybraných OP, vlastné spracovanie



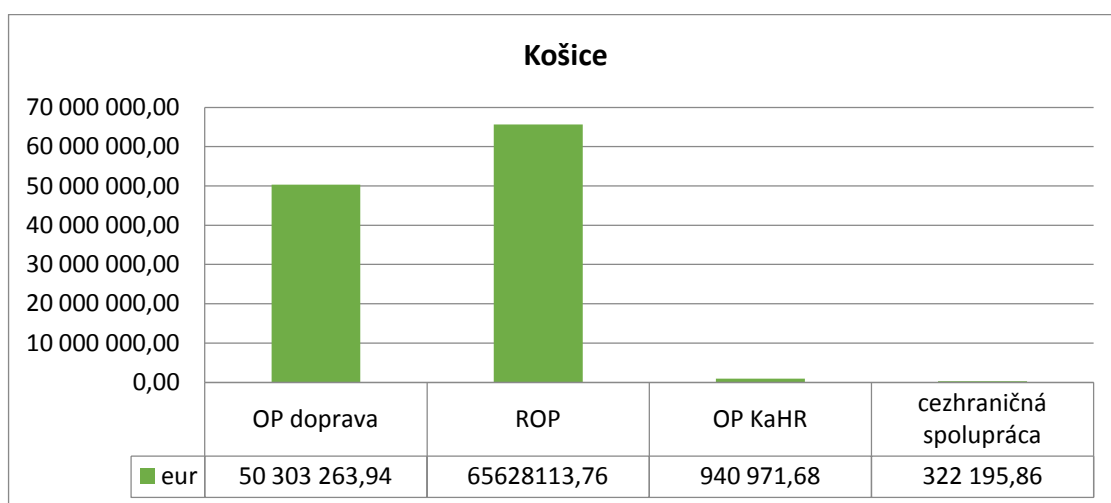
Graf č.11- Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Nitra vo vybraných OP, vlastné spracovanie



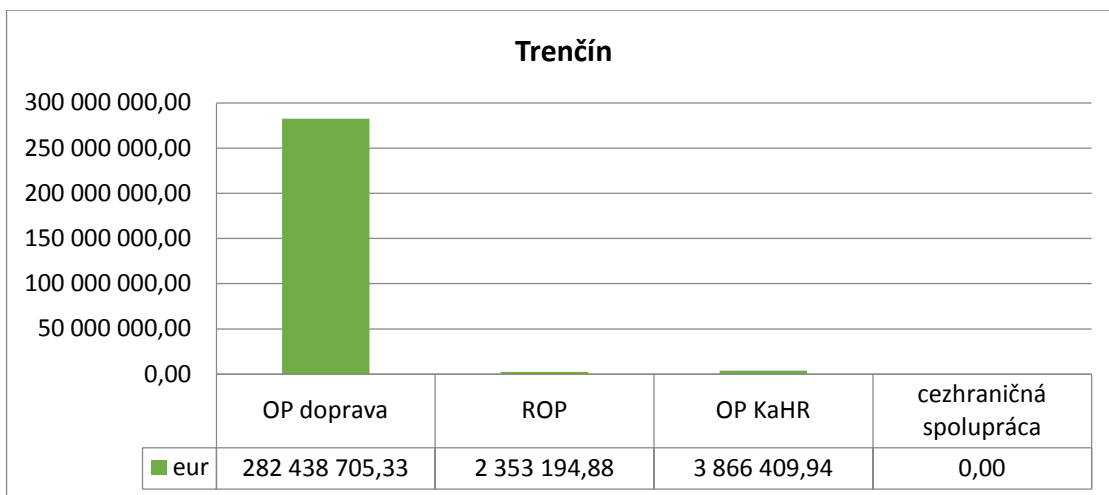
Graf č.12 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Prešov vo vybraných OP, vlastné spracovanie



Graf č.13 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Žilina vo vybraných OP, vlastné spracovanie

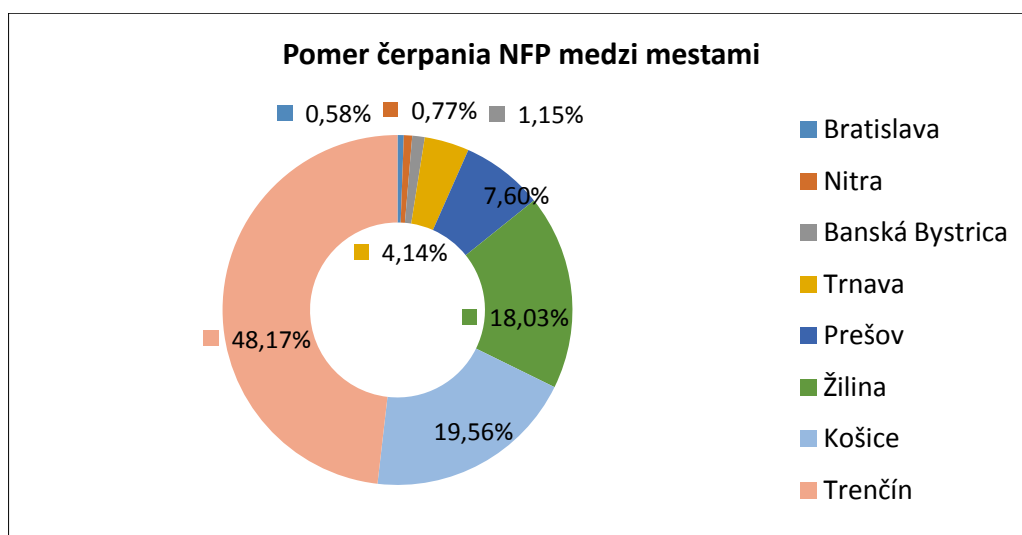


Graf č. 14 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Nitra vo vybraných OP, vlastné spracovanie



Graf č.15 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Nitra vo vybraných OP, vlastné spracovanie

Grafy č.8 - č.15 sú spracované v súhrnnom grafe č.16, ktorý poukazuje na pomer čerpania NFP na vybrané projekty cestovného ruchu medzi krajskými mestami v percentuálnom vyjadrení. NFP pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Trenčín tvorí takmer polovicu celej sumy NFP alokovanej pre všetky nami vybrané zrealizované projekty. Po ňom nasledujú Košice s takmer 20% (čomu prispel rozsiahli projekt Európske hlavné mesto kultúry Košice), Žilina s 18%, Prešov so 7%. Najmenej finančných prostriedkov vo forme NFP získali projekty na území miest Trnava, Banská bystrica, Nitra a Bratislava.



Graf č.16 - Pomer čerpania NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území krajských miest vo vybraných OP, vlastné spracovanie

4.3. Sumarizácia projektov podľa prijímateľov

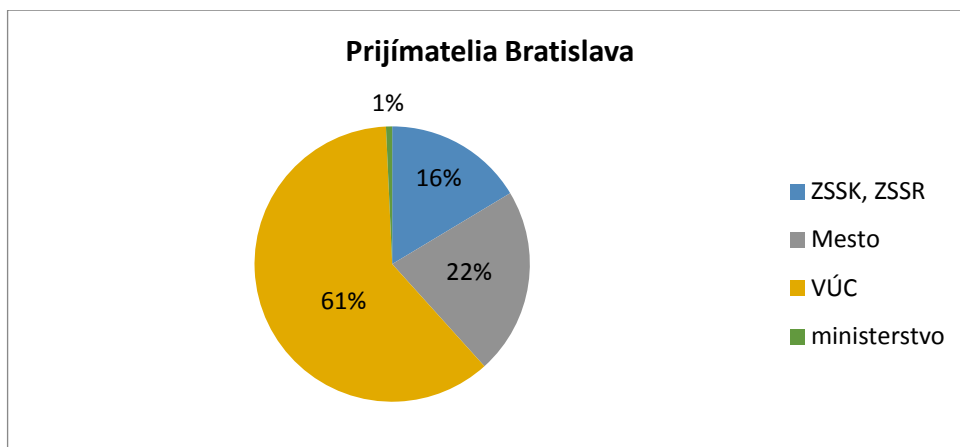
V tejto podkapitole graficky sme znázornili všetky zozbierané dáta a vyhodnotili ich vzhľadom na kritérium prijímateľa, t.j. podľa toho, kto bol v danom projekte prijímateľ NFP - mesto, kraj, súkromný subjekt, ministerstvo alebo štátny podnik - Železnice Slovenskej Republiky (ŽSR), Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK), Slovenská správa ciest (SSC) alebo Národná dopravná spoločnosť (NDS).

	Prijímateľ						Spolu (eur)
	ZSSK, ZSSR	SSC, NDS	Mesto	VÚC	Súkromný subjekt	ministerstvo	
Bratislava	567 185	0	758 403	2 109 399	0	25 000	3 459 987
Trnava	0	23 688 826	334 995	0	791 194	0	24 815 015
Trenčín	241 592 756	40 845 949	0	2 353 195	3 866 410	0	288 658 310
Žilina	101 032 193	0	2 598 526	4 023 498	370 997	0	108 025 214
Nitra	0	0	180 500	864 081	3 569 507	0	4 614 088
Banská Bystrica	0	0	2 180 866	1 522 493	3 197 027	0	6 900 387
Košice	0	50 303 264	43 637 435	12 775 901	5 299 497	5 178 448	117 194 545
Prešov	0	41 249 604	0	0	4 299 391	0	45 548 995
Spolu (eur)	343 192 134	156 087 643	49 690 726	23 648 568	21 394 023	5 203 448	599 216 542

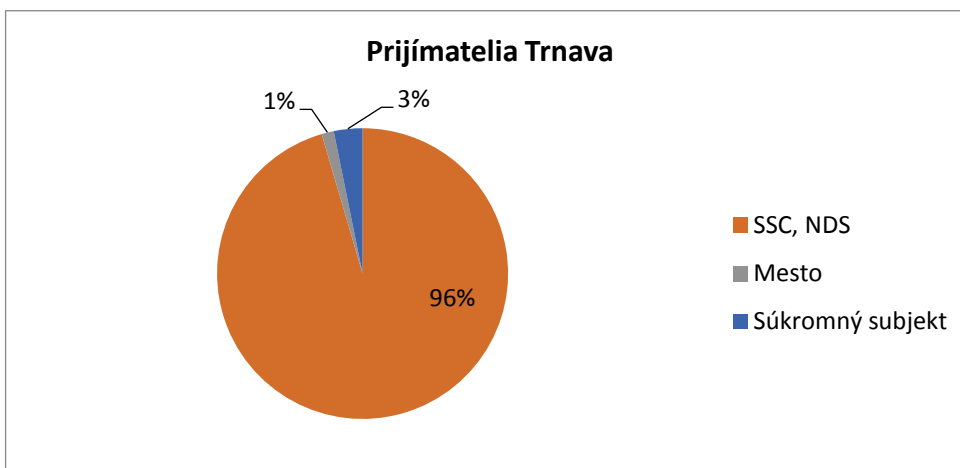
Tab.č.9 - súhrnná tabuľka čerpania NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území krajských miest podľa prijímateľov, vlastné spracovanie

Z dát v tab. č.9 môžeme konštatovať, že prijímateľom najvyššieho objemu dotácie vo forme NFP **343 192 134 eur** boli spoločne ŽSR a ZSSK. Na druhom mieste so získanou výškou NFP **156 087 643 eur** je SSC a NDS. Za nimi ďalšie mestá, ktoré spolu prijali NFP vo výške **49 690 726 eur**.

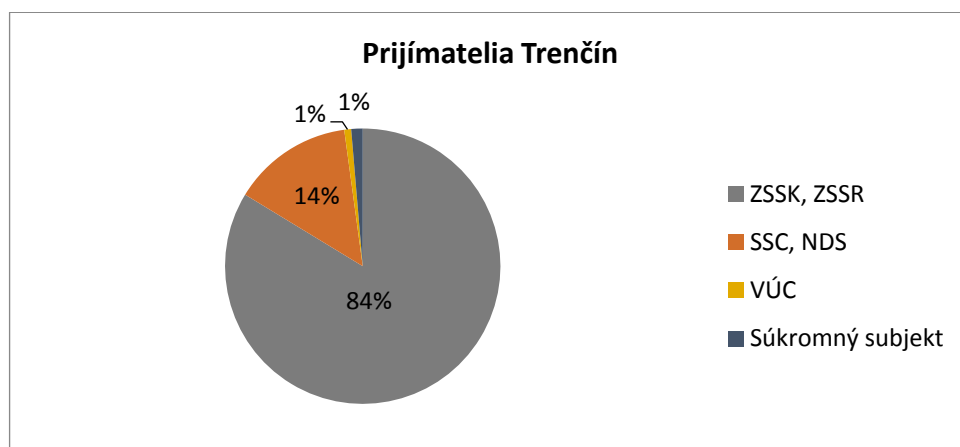
Na nasledujúcich grafoch č.16 - č.23 sme znázornili aký je pomer čerpania NFP medzi jednotlivými prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu na území daného mesta.



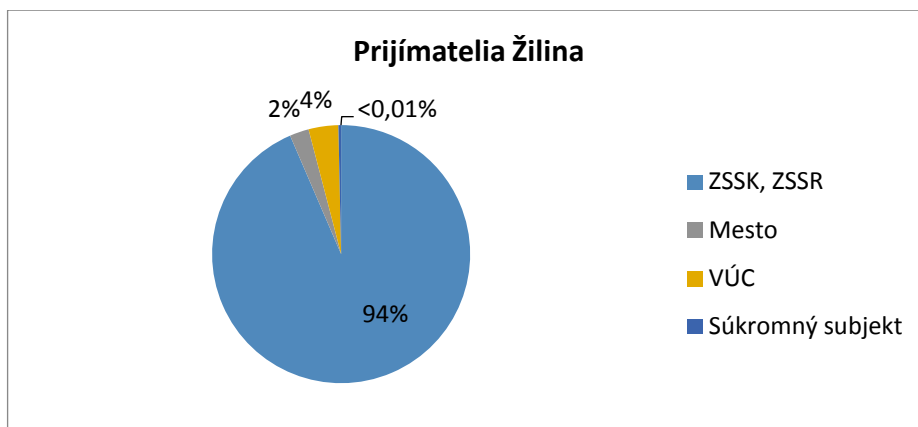
Graf č.17 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Bratislava, vlastné spracovanie.



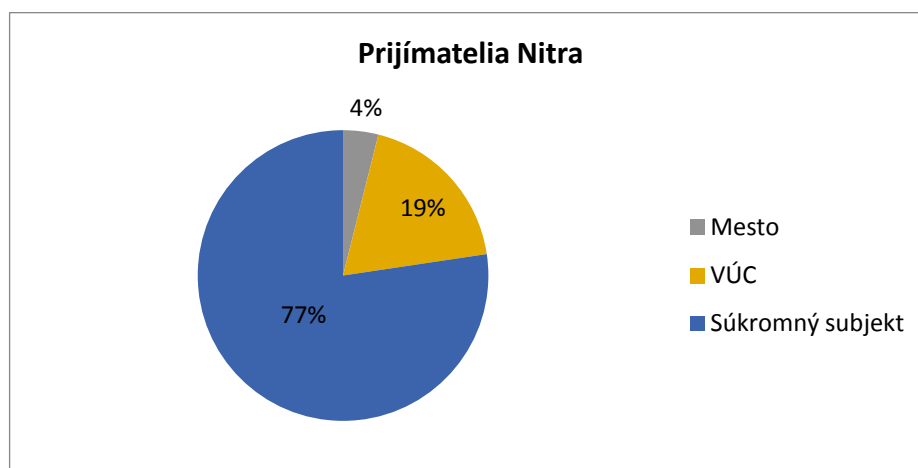
Graf č.18 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Trnava, vlastné spracovanie.



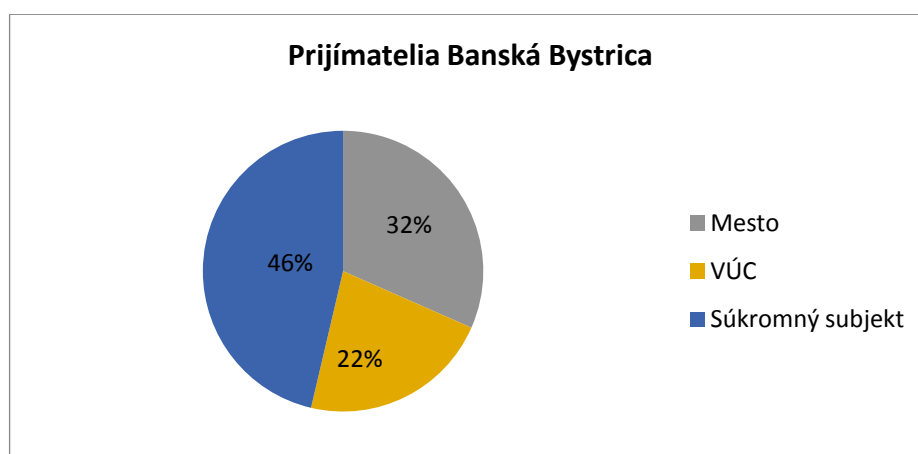
Graf č.19 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Trenčín, vlastné spracovanie.



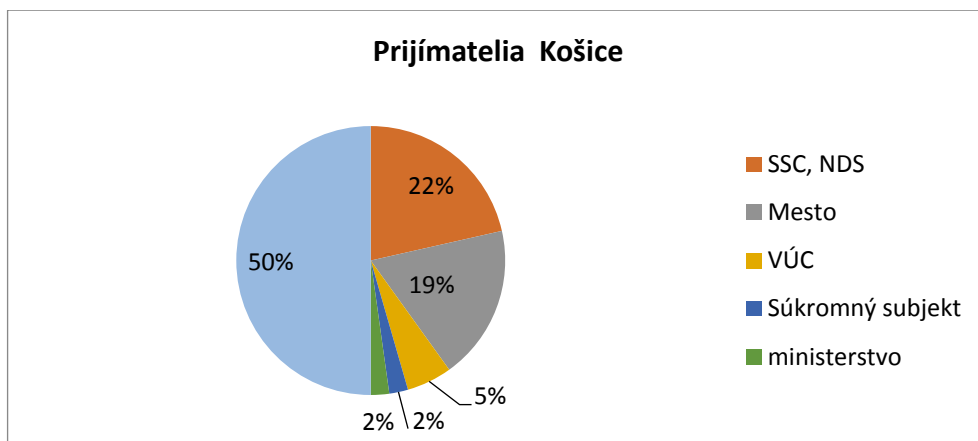
Graf č. 20 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Žilina, vlastné spracovanie.



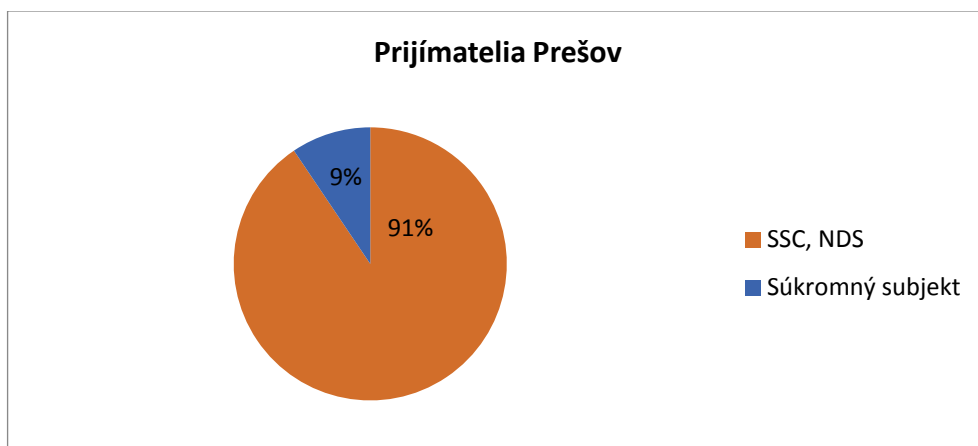
Graf č.21 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Nitra, vlastné spracovanie.



Graf č.22 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Banská Bystrica, vlastné spracovanie.

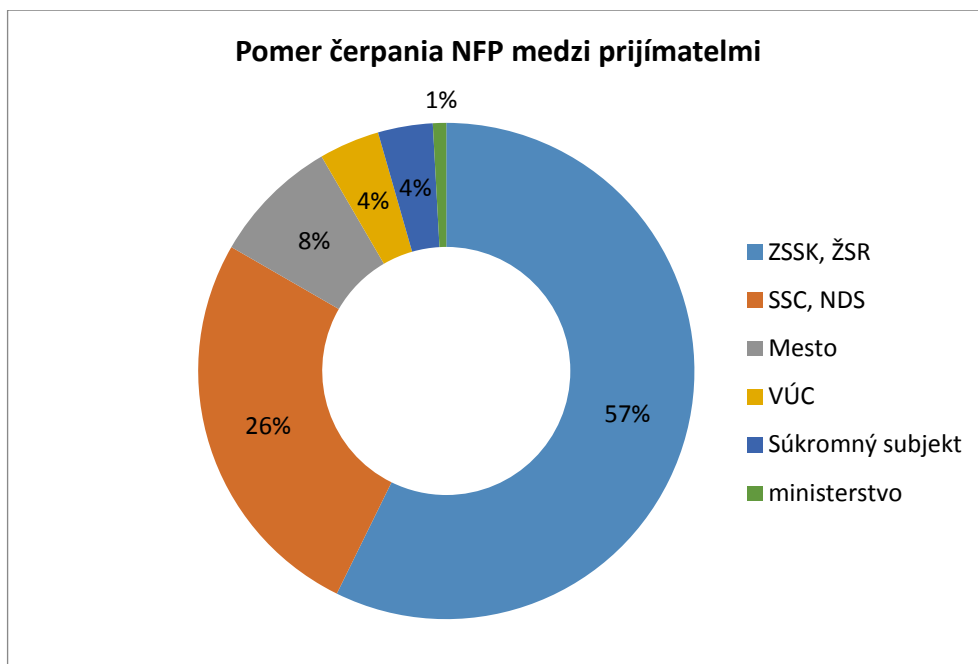


Graf č.23 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Košice, vlastné spracovanie.



Graf č. 24 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Prešov, vlastné spracovanie.

Grafy č.17 - č.24 sú spracované v súhrnnom grafe č.25, ktorý poukazuje na pomer čerpania NFP na vybrané projekty cestovného ruchu medzi prijímateľmi v percentuálnom vyjadrení. Najvyššie percento - viac ako polovicu z celkového objemu NFP prijali ŽSR a ŽSSK. Druhý najvyšší obnos finančných prostriedkov vo forme NFP prijali NDS a SSC. Na treťom mieste sú mestá s 8%, kraje a súkromné subjekty zhodne po 4% a napokon ministerstvo s 1%.

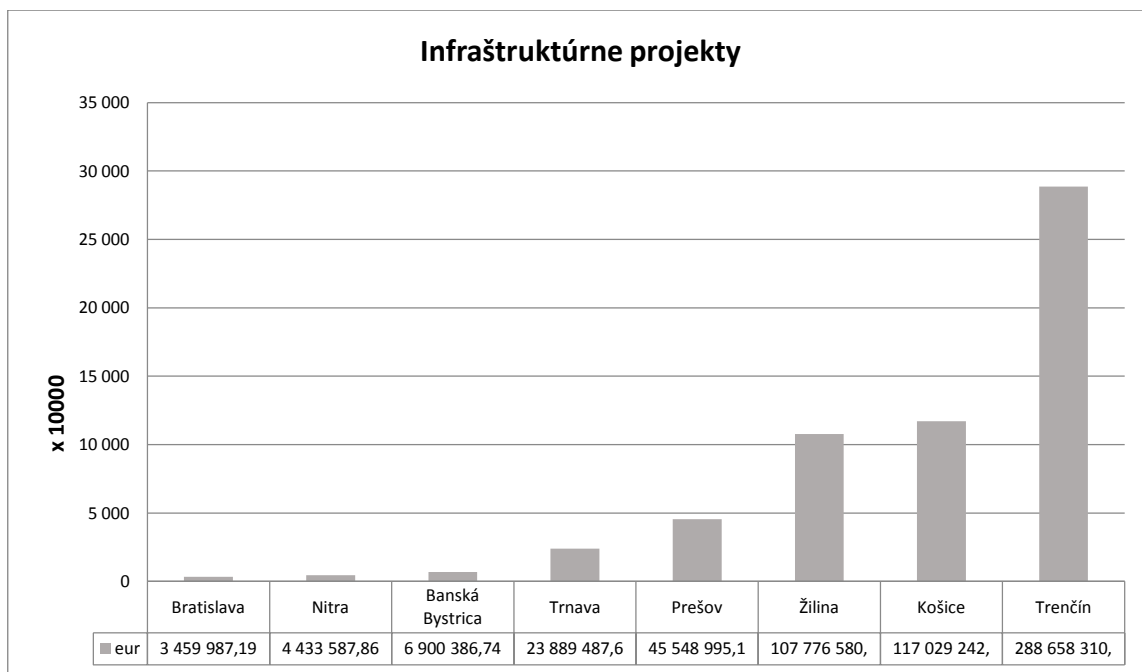


Graf č. 25 - - *Pomer čerpania NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území krajských miest podľa typu prijímateľov, vlastné spracovanie*

4.4. Sumarizácia projektov podľa zamerania

V poslednej podkapitole praktickej časti našej diplomovej práce sme sa zamerali na typ realizovaných projektov cestovného ruchu. Konkrétne sme ich rozdelili na dve skupiny - infraštruktúrne a neinfraštruktúrne.

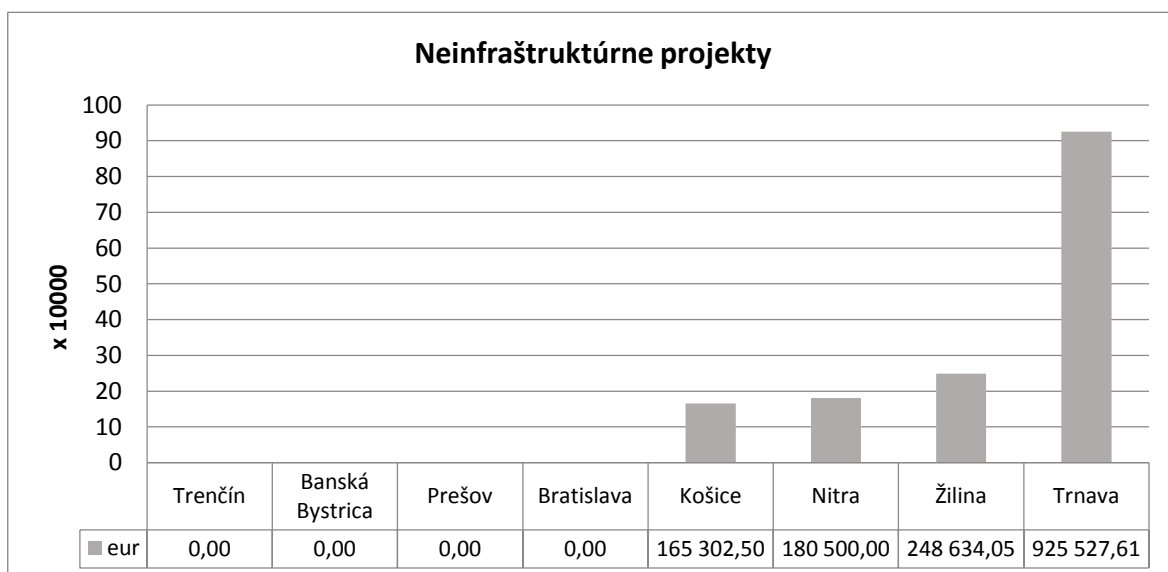
Ako už napovedá samotný názov, v prípade infraštruktúrnych projektov ide o všetky projekty, ktorých cieľom bolo budovanie, rekonštrukcia či revitalizácia dopravnej a ubytovacej infraštruktúry.



Graf č.26 -Výška NFP pre infaštruktúrne projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest, vlastné spracovanie

Z grafu č.26 vidíme, že pokiaľ ide o infaštruktúrne projekty, najvyšší objem NFP bol zazmluvnený pre projekty cestovného ruchu na území mesta Trenčín, hovoríme o sume **288 658 310,15 eur**. Za ním nasledujú Košice s výškou NFP **117 029 242 eur**, Žilina so sumou **107 776 580 eur**.

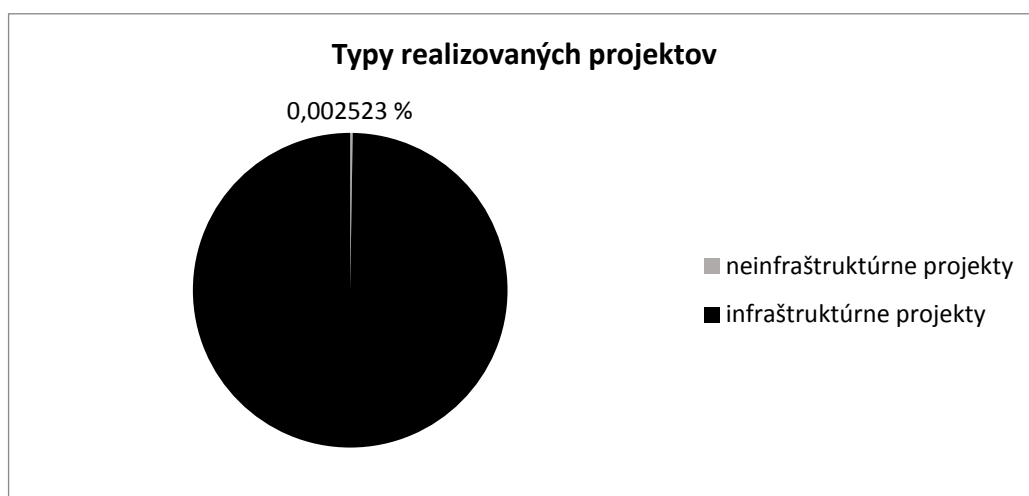
Zaujímavé je však porovnanie s projektmi, ktoré sa netýkali budovania, rekonštrukcie či revitalizácie infraštruktúry. Pri neinfraštruktúrnych projektoch zameraných na rozvoj kultúry, či nových produktov cestovného ruchu na bol NFP rádovo nižší, čo môžeme vidieť v grafe č.27.



Graf č.27 - Výška NFP pre neinfraštruktúrne projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest, vlastné spracovanie

Ak sa zameriame výhradne na neinfraštruktúrne projekty cestovného ruchu realizované na území miest, tak iba na území štyroch miest boli takéto projekty realizované. Košice, Nitra, Žilina a Trnava. Najvyšší objem NFP pre takto definované projekty bol alokovaný pre projekty na území mesta Trnava vo výške **952 527,6 eur**.

Pre lepšie znázornenie, sme použili graf č. 28, kde vidíme nasledovné: z celkovej alokácie NFP pre projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest v hodnote 599 216 542 eur až 99% tvoria infraštruktúrne projekty.



Graf č. 28 - pomer rozdelenia NFP medzi infraštruktúrne a neinfraštruktúrne projekty, vlastné spracovanie

5. Diskusia

Náš výskum pozostával zo zberu dát z obsiahleho množstva zdrojov, ktoré bolo nutné preštudovať. Pri tomto procese sme sa však stretli s množstvom prekážok, ktoré nám výskum značne sťažovali a zvyšovali časovú náročnosť jeho spracovania.

Grafické riešenie webových stránok je dôležité pre jednoduchú orientáciu a návštevníka, ktorý by sa mal na stránke ľahko orientovať, aby našiel všetky potrebné informácie bez nutnosti prehl'adania celého obsahu webovej stránky. Pohyb užívateľa po stránke by mal byť intuitívny a pohodlný.

Problémom webových stránok Operačných programov je ich prílišná komplikovanosť, neprehľadnosť, neintuitívnosť ovládania. Prvým krokom nášho zberu dát bolo vyhľadanie zoznamu prijímateľov nenávratného finančného príspevku. Každý z operačných programov má odlišnú štruktúru svojej webovej stránky, a užívateľovi nie podľa zobrazeného menu hneď jasné, kde sa takáto informácia o prijímateľoch nachádza.

- stránka **Regionálneho operačného programu** obsahuje menu pozostávajúce z 20 sekcií, nami hľadaný zoznam sa nachádza v sekcií *Implementácia ROP* a na konci tejto stránky pod odkazom *Zoznamy prijímateľov v rámci ROP*. Zoznamy sú rozdelené podľa rokov, spracované do súboru vo formáte tabuľky. Tabuľka je prehľadne rozdelená do zošitov, kde každý zošit reprezentuje jedno z opatrení. V tomto zozname prijímateľov sú dostupné nasledovné informácie: názov žiadateľa, názov žiadosti o NFP, zazmluvnené celkové oprávnené výdavky, zazmluvnený nenávratný finančný príspevok, opis projektu.
- stránka **OP Konkurencieschopnosť a hospodársky rast** nemá vlastnú webovú stránku, je iba podstránkou oficiálneho webu Ministerstva Hospodárstva. Podstránka Operačný program konkurencieschopnosť a hospodársky rast sa skladá z 23 podsekcí, nami hľadaný zoznam sa nachádza v sekcií *Zoznam zmluvne viazaných projektov*. Tu nachádzame 6 PDF dokumentov s názvom Kód výzvy. Tie obsahujú nasledovné informácie: názov prijímateľa, názov projektu, výška zmluvne viazaného NFP, miesto realizácie (NUTS II).
- Najprehľadnejšou je stránka **operačného programu Doprava**, kde užívateľ vyhľadáva zazmluvnené projekty na interaktívnej mape Slovenska podľa krajov.

Ďalšími možnými kategóriami vyhľadávania sú: názov projektu, stav projektu, miesto realizácie, prioritná os, prijímateľ pomoci, fond. Ako jediný uvádza v popise projektu nie len celkovú výšku NFP, ale aj presné číselné vyjadrenie financovania z fondov EÚ a financovania zo štátnych verejných zdrojov.

- Pokiaľ ide o programy cezhraničnej spolupráce, neexistuje spoločná webová stránka, ktorá by zastrešovala všetky programy a poskytovala súhrnné info a prípadné presmerovanie na konkrétny program. Každý z programov má stránku vlastnú, každá z nich má inak usporiadané menu. Veľkým mínusom je, že na týchto stránkach nie je zverejnený oficiálny programový dokument. Oficiálne programové dokumenty programov cezhraničnej spolupráce sme našli zverejnené na webových stránkach vyšších územných celkov.

Výsledkom zberu dát bolo niekoľko desiatok dokumentov prijímateľov (vo formáte word, pdf, excel) a keďže ide o dokumenty, nie je možné v nich vyhľadávať podľa nami zvolenej kategórie, ako v OP Doprava. Získané dokumenty neobsahujú zhodné kategórie informácií. Väčšina z nich je "zamknutá" čo znamená že text sa z nich nedá kopírovať. To znamená že názvy projektov, žiadateľov, miesta realizácie a sumy sme museli prepisovať po jednom ručne, čo opäť iba predlžuje časovú náročnosť výskumu.

Pre náš výskum boli dôležité projekty ktoré spĺňali dve podmienky - projekt cestovného ruchu realizovaný na území krajského mesta. Keďže nami získané dokumenty prijímateľov neobsahovali informáciu v ktorej obci boli realizované, museli sme si vyhľadať o každom z realizovaných projektov dodatočné informácie a následne vyhodnotiť, či spĺňa naše kritéria a bude zaradený do ďalšieho spracovania.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že vyhľadávanie v zoznamoch prijímateľov získavanie dát a je značne časovo náročné a nepohodlné. Preto pre stránky operačných programov navrhujeme nasledovné riešenie tejto nevyhovujúcej situácie:

- vytvoriť jednotné funkčné usporiadanie stránok všetkých operačných programov, s rovnakými kategóriami a podkategóriami, čo by značne uľahčilo orientáciu na týchto stránkach.
- Zjednotiť kategórie informácií v zverejnených zoznamoch prijímateľov
- podľa vzoru stránky OP Doprava, umiestniť na stránkach OP nielen zoznamy prijímateľov, ale i databázu, v ktorej bude možné vyhľadávať podľa vybranej

kategórie, napr. - názov, kraj realizácie, mesto/obec realizácie, prijímateľ, výška NFP od - do, rok začatia projektu, rok ukončenia projektu

- vytvoriť spoločnú stránku pre Programy cezhraničnej spolupráce a zjednotiť funkčné usporiadanie menu podľa ostatných operačných programov

Zmyslom diplomovej práce bolo zistiť objem finančných prostriedkov poskytnutých formou nenávratného finančného príspevku na projekty cestovného ruchu. Pre potreby porovnania sme sa zamerali na tie, ktoré boli realizované na území krajských miest.

Výsledkom nášho výskumu sú nasledovné poznatky:

- Najvyšší objem finančných prostriedkov (viac ako 80%) na podporu nami vybraných projektov cestovného ruchu bolo alokovaných prostredníctvom Operačného programu doprava.
- Z krajských miest najvyšší obnos peňazí formou nenávratného finančného príspevku získalo mesto Trenčín.
- Pokiaľ ide o žiadateľov/prijímateľov, najviac finančných prostriedkov bolo vyčlenených na projekty, ktorých žiadateľom/prijímateľom boli Železnice Slovenskej republiky a Železničná spoločnosť Slovensko.
- Mimo Železníc, Slovenskej správy ciest a Dopravnej spoločnosti Slovensko boli najaktívnejšími subjektami v získavaní NFP práve krajské mestá, z čoho môžeme odvodiť, že mestá majú záujem v sebarozvíjaní v oblasti cestovného ruchu.
- Za najdôležitejší z poznatkov považujeme ten, že 99,7% všetkých finančných prostriedkov formou NFP bolo použitých na infraštruktúrne projekty cestovného ruchu. Iba nepatrná časť - 0,3% financií z celkového balíka bolo určených pre projekty, ktorých zámerom nebolo budovanie, rekonštrukcia či revitalizácia dopravnej a bytovacej infraštruktúry.

V programovom období 2007-2013 bolo na území krajských miest zrealizovaných spolu 43 projektov cestovného ruchu. Z tohto počtu iba 7 z nich spĺňa charakteristiku neinfraštruktúrneho projektu. spoločne tieto projekty získali NFP vo výške tamer jeden milión eur. Dva z projektov boli realizované v rámci ROP, päť v rámci programov cezhraničnej spolupráce.

Záver

Diplomová práca na tému "Využitie fondov EÚ v cestovnom ruchu na Slovensku" sa snažila načrtnúť financovanie cestovného ruchu za pomoci prostriedkov z EÚ. Téma využívania fondov EÚ ako takých, ale i konkrétne v cestovnom ruchu je veľmi široká, preto sme sa zamerali výlučne na projekty realizované na území krajských miest pre možnosti vzájomného porovnania.

Naša téma bola náročná na získavanie údajov a ich nasledovné spracovanie, keďže v čase nášho výskumu nebol dostupný žiadny dokument, ktorý by poskytoval súhrnné informácie o projektoch financovaných prostredníctvom fondov EU v období 2007-2013. Náplňou nášho skúmania bolo študovanie širokej palety zdrojov informácií a ich následné triedenie tak, aby zodpovedali nami určenému hlavnému cieľu práce.

Záverom práce môžeme konštatovať, že projekty realizované na území krajských miest, spolufinancované z fondov EÚ v programovom období 2007-2013, ktorých počet je 43, sú zamerané takmer výhradne na výstavbu či rekonštrukciu zariadení cestovného ruchu a ich infraštruktúry. Výnimkou z tohto tvrdenia sú projekty programov cezhraničnej spolupráce, ktoré sa zameriavajú nielen na budovanie infraštruktúry cestovného ruchu, ale aj na "soft" projekty, tematicky orientované na komplexnú podporu cestovného ruchu, rozvoj produktov či rozvoj vzájomnej spolupráce partnerov.

Spoločnosť, samospráva a podnikatelia by sa mali fokusovať viac na "soft" projekty cestovného ruchu, teda na tie, ktoré sa týkajú kreovania nových produktov cestovného ruchu, organizovania kultúrno spoločenských podujatí, náučných ciest, okruhov s ohľadom na ich udržateľnosť a miestny rozvoj.

Zoznam použitej literatúry

PACHINGEROVÁ, Mária. Využitie európskych fondov na financovanie cestovného ruchu na Slovensku. In: *Vedecké state Obchodnej fakulty 2014: zborník vedeckých statí*. Bratislava: Ekonóm, 2014, s. 379-378. ISBN 978-80-225-3931-9.

ELLIOTT, James. *Tourism: politics and public sector management*. New York: Routledge, 1997, 279 s. ISBN 04-150-7158-5.

PAGE, Stephen J. *Tourism management: managing for change*. 2. vyd. Amsterdam [u.a.]: Elsevier Butterworth Heinemann, 2007, 437 s. ISBN 07-506-8205-1.

KULIFFAY, Gabriel. Dialóg verejného a súkromného sektora o spolupráci v cestovnom ruchu. In: *Dialóg predstaviteľov verejného a súkromného sektora o spolupráci v cestovnom ruchu: Zborník príspevkov*. Ing. Anna Sirotková. Bratislava: Ekonóm, 2007, s. 16-26. ISBN 978-80-225-2369-1.

KAŠIAR, Ján. Cestovný ruch a jeho podpora. In: *Verejná správa: školy, úrady, obce, kultúra, zdravotníctvo, rozpočtové, príspevkové, neziskové organizácie*. 12-13. Žilina: Poradca, 2010, s. 93-96. ISSN 1337-0448.

PALENČÍKOVÁ, Zuzana. Súčasný stav spolupráce verejného a súkromného sektora v cestovnom ruchu v Slovenskej republike. In: *Ekonomická revue cestovného ruchu: vedecký časopis Ekonomickej fakulty Univerzity Mateja Bela*. Banská Bystrica: Ekonomická fakulta UMB, 2010, s. 3-17. 1. ISSN 0139-8660.

LEW, Alan A, Colin Michael HALL a Allan M WILLIAMS. *A companion to tourism*. Malden, MA: Blackwell Pub., 2004, xviii, 622. ISBN 06-312-3564-7. Dostupné z: <http://goo.gl/HRQ4V3>

REPÍK, Ondřej. *Podpora cestovního ruchu z veřejných financí*. Brno, 2008. 81 s. Dostupné z: https://is.muni.cz/th/76480/esf_m/Diplomova_prace_76480_Ondrej_Repik.pdf. Diplomová práca. Masarykova Univerzita. Vedoucí práce Ing. Martin Šauer.

KUVÍKOVÁ, Helena, Milan MURGAŠ a Juraj NEMEC. *Mimovládne organizácie.: Vybrané kapitoly, Zväzok 1*. Banská Bystrica: Trian, 2002, 95 s. ISBN 8088945550.

CLAUDE, Kaspar. *Základy cestovného ruchu*. Eva Bohušová. Banská Bystrica: Ekonomická fakulta UMB, 1995, 142 s. ISBN 80-901166-5-5.

GÚČIK, Marián. Súkromného a verejného sektora v cestovnom ruchu. In: *Ekonomická revue cestovného ruchu / vydáva Ekonomická fakulta UMB: vedecký časopis Ekonomickej fakulty Univerzity Mateja Bela*. 3. vyd. Banská Bystrica: Ekonomická fakulta UMB, 2005, s. 131-140. ISSN 0139-8660.

MARTA HAMALOVÁ, Anna Belajová. *Komunálna ekonomika a politika*. 1. vyd. Bratislava: Sprint dva, 2011, 260 s. ISBN 978-808-9393-381.

KRNÁČ, Jozef, Radoslav KOŽIAK a Katarína LIPTÁKOVÁ. *Verejná správa a regionálny rozvoj*. Banská Bystrica: Univerzita Mateja Bela, Ekonomická fakulta, 2008, 256 s. ISBN 978-80-8083-695-5.

KLIMOVSKÝ, Daniel. *Základy verejnej správy. 2.*, prepracov. a doplnené vyd. Bratislava: Wolters Kluwer, 2014, 455 s. Ekonómia. ISBN 978-808-1680-021.

CIBÁKOVÁ, Viera. *Ekonomika verejného sektora. 1. vyd.* Bratislava: Iura Edition, 2012, 356 s. Ekonómia (Iura Edition). ISBN 978-80-8078-473-7.

Internetové zdroje

[1] MINISTERSTVO DOPRAVY, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky. *Operačný program Doprava 2007-2013*. Bratislava, 2007, 105 s. Dostupné z: http://www.opd.sk/tmp/asset_cache/link/0000014400/OPD.pdf

[2] MINISTERSTVO PÔDOHOSPODÁRSTVA A ROZVOJA VIDIEKA SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Regionálny operačný program 2007-2013: verzia 3*. 2012, 199 s. Dostupné z: <http://www.ropka.sk/dokumenty-na-stiahnutie/>

[3] MINISTERSTVO HOSPODÁRSTVA SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Operačný program Konkurencieschopnosť a hospodársky rast: verzia 5.0*. Bratislava, 2014, 178 s. Dostupné z: <http://www.economy.gov.sk/operacny-program-6352/128037s>

[4] Operačné programy cezhraničnej spolupráce. *Eurofondy* [online]. 2009-2014 [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://eurofondy.webnode.sk/programy-cezhranicnej-spoluprace/>

[5] SCHVÁLENÝ EURÓPSKOU KOMISIOU DŇA 21.12.2007. *Operačný program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Česká republika 2007 – 2013*. 2007, 85 s. CCI 2007CB163PO030/K(2007)6604. Dostupné z: <http://www.sk-cz.eu/uvodna-stranka/programova-dokumentacia/&bjlang=sk>

[6] SCHVÁLENÝ EURÓPSKOU KOMISIOU DŇA 20. DECEMBRA 2007. *Program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Rakúsko 2007-2013*. 2007, 147 s. 2007CB163PO003/C(2007)6517. Dostupné z: http://www.sk-at.eu/sk-at/downloads/SK/OP_CBC_SK-AT_07-13_final.pdf

[7] *Program cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika 2007 – 2013*. 2007, 85 s. Dostupné z: <http://www.po-kraj.sk/sk/samosprava/urad/odbor-regionalneho-rozvoja-uzemneho-planu-a-zivotneho-prostredia/oddelenie-cezhranicnej-spoluprace/op-cezhranicna-spolupraca/programovacie-obdobie-2004-2006/>

[8] KÉZY, Béla a Ágnes BAKÓ. MEGAKOM DEVELOPMENT CONSULTANTS. *Program cezhraničnej spolupráce Maďarská republika – Slovenská republika 2007-2013*. 2007, 130 s. Dostupné z: http://www.husk-cbc.eu/sk/na_stiahnutie/dokument_operacneho_programu_husk

Súhrnná správa o ukončení procesu schvaľovania operačných programov Slovenskej republiky na roky 2007 – 2013. 2014, 20 s. Dostupné z: <http://goo.gl/ScOvFL>

Centrálny register projektov [online]. 2010 [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://www.crp.gov.sk/>

Centrálny register zmlúv [online]. 2010 [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://www.crz.gov.sk/>

Zoznamy prijímateľov NFP

Zoznam prijímateľov v rámci ROP k 31.12.2009.xls. 2009. Dostupné z: <http://www.ropka.sk/implementacia-rop/zoznam-prijimatelov/>

Zoznam zazmluvnených žiadostí o NFP v rámci ROP k 31.12.2010.xls. 2010. Dostupné z: <http://www.ropka.sk/implementacia-rop/zoznam-prijimatelov/>

Zoznam zazmluvnených žiadostí o NFP v rámci ROP k 31.12.2011.xls. 2011. Dostupné z: <http://www.ropka.sk/implementacia-rop/zoznam-prijimatelov/>

Zoznam zazmluvnených žiadostí o NFP v rámci ROP k 31.12.2012.xls. 2012. Dostupné z: <http://www.ropka.sk/implementacia-rop/zoznam-prijimatelov/>

Zoznam zazmluvnených žiadostí o NFP v rámci ROP k 31.12.2013.xls. 2013. Dostupné z: <http://www.ropka.sk/implementacia-rop/zoznam-prijimatelov/>

Zoznam zazmluvnených žiadostí o NFP v rámci ROP k 31.12.2014.xls. 2014. Dostupné z: <http://www.ropka.sk/implementacia-rop/zoznam-prijimatelov/>

Zoznam zazmluvnených žiadostí o NFP v rámci ROP k 28.02.2015.xls. 2015. Dostupné z: <http://www.ropka.sk/implementacia-rop/zoznam-prijimatelov/>

Zoznam projektov Operačného programu Doprava na roky 2007 – 2013 (verzia 2.7) – národné projekty. 2013, 5 s. Dostupné z: http://www.opd.sk/tmp/asset_cache/link/0000018354/aktualny%20zoznam%20projektov%20OPD.pdf

Zoznam zmluvne viazaných projektov v rámci výzvy KaHR-31DM-0801 ku dňu 31.10.2014. 2014, 1 s. Dostupné z: <http://www.economy.gov.sk/operacny-program-konkurencieschopnost-a-hospodarsky-rast--op-kahr--6118/127803s>

Zoznam zmluvne viazaných projektov v rámci výzvy KaHR-31DM-0902 ku dňu 31.10.2014. 2014, 1 s. Dostupné z: <http://www.economy.gov.sk/operacny-program-konkurencieschopnost-a-hospodarsky-rast--op-kahr--6118/127803s>

Zoznam zmluvne viazaných projektov v rámci výzvy KaHR-31SP-0801 ku dňu 31.10.2014, 1 s. Dostupné z: <http://www.economy.gov.sk/operacny-program-konkurencieschopnost-a-hospodarsky-rast--op-kahr--6118/127803s>

Zoznam zmluvne viazaných projektov v rámci výzvy KaHR-31SP-0802 ku dňu 31.10.2014, 1 s. Dostupné z: <http://www.economy.gov.sk/operacny-program-konkurencieschopnost-a-hospodarsky-rast--op-kahr--6118/127803s>

Zoznam zmluvne viazaných projektov v rámci výzvy KaHR-31SP-1101 ku dňu 31.10.2014, 1 s. Dostupné z: <http://www.economy.gov.sk/operacny-program-konkurencieschopnost-a-hospodarsky-rast--op-kahr--6118/127803s>

Zoznam zmluvne viazaných projektov v rámci výzvy KaHR-31SP-1201 ku dňu 31.10.2014, 1 s. Dostupné z: <http://www.economy.gov.sk/operacny-program-konkurencieschopnost-a-hospodarsky-rast--op-kahr--6118/127803s>

List of Beneficiaries of the operational Programme Austria-Slovakia 2007-2013: European Territorial Co-Operation. 2014, 18 s. Dostupné z: <http://www.sk-at.eu/sk-at/downloads/LoB.pdf>

Zoznam zazmluvnených projektov HUSK 1001. 2013. Dostupné z: http://www.husk-cbc.eu/sk/aktualna_vzva/zoznam_zazmluvnench_projektov_husk_1001/72

Zoznam zazmluvnených projektov HUSK 1101. 2013. Dostupné z: http://www.husk-cbc.eu/sk/aktualna_vzva/zoznam_zazmluvnench_projektov_husk_1101/73

Schválené zmluvy o FP cz sk.xls. 2014, 8 s. Dostupné z: <http://www.sk-cz.eu/sk/uvodna-stranka/zverejnene-zoznamy/>

Popisy projektov PL-SK: Žilinský. *PL-SK 2007-2013: Partnerstvom k spoločnému rozvoju* [online]. 2014 [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://sk.plsk.eu/index/?id=c75b6f114c23a4d7ea11331e7c00e73c>

Popisy projektov PL-SK: Prešovský. *PL-SK 2007-2013: Partnerstvom k spoločnému rozvoju* [online]. 2014 [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://sk.plsk.eu/index/?id=f387624df552cea2f369918c5e1e12bc>

Zoznam tabuliek a grafov

Zoznam tabuliek:

Tab.č.1 - projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci OP Doprava

Tab.č.1.1 - prehľad financovania projektov, prioritných osí a OPD z národných a európskych zdrojov

Tab.č. 2 - Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci ROP

Tab.č.2.1 - prehľad financovania projektov, prioritných osí a ROP z národných a európskych zdrojov

Tab.č.3 - Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci OP KaHR.

Tab.č.3.1 - prehľad financovania projektov, prioritných osí a OP KaHR z národných a európskych zdrojov

Tab.č.4 - Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika -Česká republika

Tab.č.4.1 - prehľad financovania projektov, prioritných osí a programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Česká republika z národných a európskych zdrojov

Tab.č.5 - Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika -Rakúsko

Tab.č.5.1 - prehľad financovania projektov, prioritných osí a programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko z národných a európskych zdrojov

Tab.č.6 - Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika-Poľsko

Tab.č.6.1 - prehľad financovania projektov, prioritných osí a programu cezhraničnej spolupráce Poľsko-Slovensko z národných a európskych zdrojov

Tab.č.7 - Projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest spolufinancované z fondov EU v rámci programu cezhraničnej spolupráce Maďarská republika - Slovenská republika

Tab.č.7.1 - prehľad financovania projektov, prioritnej osi a programu cezhraničnej spolupráce Maďarská republika - Slovenská republika z národných a európskych zdrojov

Tab.č.8 - súhrnná tabuľka čerpania NFP na projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest prostredníctvom vybraných operačných programov

Tab.č.9 - súhrnná tabuľka čerpania NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území krajských miest podľa prijímateľov

Zoznam Grafov:

Graf č.1 - Výška čerpania NFP na financovanie projektov cestovného ruchu realizovaných na území krajských miest v rámci OP Doprava

Graf č.2 - Výška čerpania NFP na financovanie projektov cestovného ruchu realizovaných na území krajských miest v rámci ROP

Graf č.3 - Výška čerpania NFP na financovanie projektov cestovného ruchu realizovaných na území krajských miest v rámci OP KahR,

Graf č.4 - Výška čerpania NFP na financovanie projektov cestovného ruchu realizovaných na území krajských miest v rámci Programov cezhraničnej spolupráce

Graf č.5 - Zazmluvnené NFP na projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest podľa OP

Graf č.6 - Pomer čerpania celkovej alokácie NFP na vybrané projekty cestovného ruchu medzi operačnými programami

Graf č.7 - Zazmluvnené NFP na projekty cestovného ruchu podľa miest

Graf č.8 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Nitra vo vybraných OP

Graf č.9 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Banská Bystrica vo vybraných OP

Graf č.10- Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Bratislava vo vybraných OP

Graf č.11- Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Nitra vo vybraných OP

Graf č.12 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Prešov vo vybraných OP

Graf č.13 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Žilina vo vybraných OP

Graf č.14 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Nitra vo vybraných OP

Graf č.15 - Čerpanie NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území mesta Nitra vo vybraných OP

Graf č.16 - Pomer čerpania NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území krajských miest vo vybraných OP

Graf č.17 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Bratislava

Graf č.18 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Trnava

Graf č.19 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Trenčín

Graf č.20 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Žilina.

Graf č.21 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Nitra

Graf č.22 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Banská Bystrica

Graf č.23 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Košice

Graf č.24 - pomer čerpania NFP medzi prijímateľmi pre projekty cestovného ruchu realizované na území mesta Prešov

Graf č.25 - - Pomer čerpania NFP na realizáciu projektov cestovného ruchu na území krajských miest podľa typu prijímateľov

Graf č.26 -Výška NFP pre infaštruktúrne projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest

Graf č.27 - Výška NFP pre neinfaštruktúrne projekty cestovného ruchu realizované na území krajských miest

Graf č.28 - pomer rozdelenia NFP medzi infraštruktúrne a neinfraštruktúrne projekty

Zoznam skratiek

NSRR - národný strategický referenčný rámec

OP - operačný program

OPD - operačný program doprava

ROP - regionálny operačný program

OP KaHR - operačný program konkurencieschopnosť a hospodársky rast

SR - Slovenská republika

VÚC - vyšší územný celok

ŽSR - Železnice Slovenskej republiky

ZSSK - Železničná spoločnosť Slovensko

SSC - Slovenská správa ciest

NDS - národná dopravná spoločnosť

EÚ - Európska únia

KF - kohézny fond

ERDF - Európsky fond regionálneho rozvoja