

2021

Autorský kolektív: Mgr. Jana Luptáková, PhD., MBA

Mgr. Art. František Morong

prof. JUDr. Ľudmila Novacká PhD.

Ing. Zuzana Špačeková

Ing. Mgr. Lenka Šprochová PhD.

Predpoklady a možnosti využitia potenciálu cestovného ruchu v podmienkach miest, obcí a regiónov Slovenska



Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

www.esf.gov.sk

www.employment.gov.sk

www.ia.gov.sk

NÁRODNÝ PROJEKT

Podpora kvality sociálneho dialógu

Typ projektu: Neinvestičný

Termín realizácie projektu: 07/2018 – 05/2023

ITMS projektu: 312031V749

Autorský kolektív : Mgr. Jana Luptáková, PhD., MBA

Mgr. Art. František Morong

prof. JUDr. Ľudmila Novacká PhD.

Ing. Zuzana Špačeková – garant ZMOS

Ing. Mgr. Lenka Šprochová PhD.

Autorské dielo bolo vypracované v rámci hlavnej aktivity „Posilnenie odborných a analytických kapacít sociálnych partnerov, budovanie infraštruktúry a komunikačnej platformy sociálneho dialógu a rozvoja sociálneho partnerstva na národnej a medzinárodnej úrovni“ v rámci podaktivity 1.1 Posilnenie kapacít sociálnych partnerov prostredníctvom analytickej činnosti Národného projektu Podpora kvality sociálneho dialógu expertným tímom sociálneho partnera Združenia miesta obcí Slovenska. Vyjadruje názory a postoje sociálneho partnera na predmetnú tému. Autorské dielo nevyjadruje názory ani postoje prijímateľa projektu a bolo schválené Riadiacim výborom Národného projektu Podpora kvality sociálneho dialógu.

OBSAH

ZOZNAM ILUSTRÁCIÍ A ZOZNAM TABULIEK	6
ZOZNAM SKRATIEK A ZNAČIEK	10
ZOZNAM PRÍLOH	12
ÚVOD	13
1. Analýza legislatívneho prostredia a súčasného stavu	16
1.1 Európska legislatíva v oblasti cestovného ruchu	17
1.2 Legislatíva odvetvia cestovného ruchu na Slovensku	19
1.2.1. Zákon o podpore cestovného ruchu	19
1.2.2. Zákon o regionálnom rozvoji	21
1.2.3. Zákon o zájazdoch, spojených službách cestovného ruchu, niektorých podmienkach podnikania v cestovnom ruchu	22
1.2.4. Postavenie cestovného v rámci podnikateľského prostredia	23
1.2.5. Legislatívne zakotvenie cestovného ruchu v rámci správy daní	24
2. POSÚDENIE STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV Z POHĽADU MIEST A OBCÍ	25
2.1 Analýza koncepčných dokumentov	25
2.2 Koncepčné dokumenty samosprávy v oblasti regionálneho rozvoja a ich analýza	32
2.2.1. Cestovný ruch v Programoch hospodárskeho a sociálneho rozvoj miest a obcí ..	32
2.2.2. Integrované územné stratégie v programovom období 2021-2027	36
2.3 Udržateľný rozvoj cestovného ruchu a koncepčné dokumenty	39
3. ANALÝZA A VÝVOJ INDIKÁTOROV V CESTOVNOM RUCHU	45
3.1 Ekonomické impakty cestovného ruchu	46
3.2 Indikátory ekonomických impaktov v súlade s metodikou Turistického satelitného účtu	48
3.3 Indikátory ekonomickej efektívnosti cestovného ruchu	55

4.	ZAMESTNANOSŤ V CESTOVNOM RUCHU	61
4.1	Politika zamestnanosti	61
4.1.1.	Politika zamestnanosti v rámci EÚ	63
4.1.2.	Zamestnanosť v cestovnom ruchu	64
4.2	Štatistické ukazovatele cestovného ruchu na SR	65
4.3	Nástroje podpory zamestnanosti v cestovnom ruchu	71
4.3.1.	Zhodnotenie primárneho výskumu	71
4.3.2.	Koncepcie cestovného ruchu v horizonte do roku 2025 z pohľadu zamestnanosti	76
5.	ANALÝZA ZDROJOV V MIESTNEJ ÚZEMNEJ SAMOSPRÁVE	80
5.1	Ekonomické zdroje	81
5.1.1.	Financovanie cestovného ruchu a miestna daň	83
5.1.2.	Zdroje a programy Európskej únie	85
5.2	Organizačné zdroje	90
5.3	Prírodný potenciál územia a cykloturistika	98
6.	ANALÝZA FORIEM, SYSTÉMOV RIADENIA A ROZHODOVANIA V PODMIENKACH MIEST A OBCÍ	103
6.1	Kooperačné platformy cestovného ruchu v regióne	103
7.	POKRÍZOVÉ OBDOBIE A ZVYŠOVANIE ODOLNOSTÍ CESTOVNÉHO RUCHU	121
7.1	Postpandemické trendy v cestovnom ruchu – Európa	121
7.2	Cestovný ruch na miestnej úrovni v krízovom a pokrízovom období	126
7.3	Pokrízové obdobie a zvyšovanie odolností cestovného ruchu v regiónoch	131
8.	Závery a odporúčania	135
	ZÁVER	151
	ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV	158
	PRÍLOHY	171

ZOZNAM ILUSTRÁCIÍ A ZOZNAM TABULIEK

- Graf 1: Cestovný ruch v Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja miest a obcí
N = 1600
- Graf 2: Podiel domáceho CR a zahraničného príjazdového CR na výdavkoch účastníkov CR v členských štátoch Európskej únie vrátane SR v %
- Graf 3: Podiel výdavkov zahraničných hostí na celkových výdavkoch turistov v EÚ vrátane SR v %
- Graf 4: Návštevníci ubytovacích zariadeniach cestovného ruchu
- Graf 5: Počet ubytovaných hostí v zariadeniach cestovného ruchu v SR v rokoch 2019 - 2021
- Graf 6: Výdavky účastníkov CR v SR v %
- Graf 7: Spotreba v cestovnom ruchu v prepočte na obyvateľa v EUR
- Graf 8: Podiel služieb na priamej pridanej hodnote CR
- Graf 9: Podiel odvetví na priamej pridanej hodnote CR podľa odvetví v r. 2016
- Graf 10: Počet zamestnaných osôb v rámci odvetvia CR, charakteristických odvetví CR podľa rozdelenia na zamestnancov a podnikateľov za roky 2016-2018
- Graf 11: Počet zamestnaných osôb v CR podľa odvetví a statusu v zamestnaní v roku 2018
- Graf 12: Priemer podielu zamestnanosti v odvetviach CR v rokoch 2013 – 2018 podľa pohlavia
- Graf 13: Priemer podielu zamestnanosti v odvetviach CR v rokoch 2013 – 2018 podľa vekových skupín
- Graf 14: Evidencia nárasta počtu nezamestnaných v cestovnom ruchu v územi príslušnej samosprávy
- Graf 15: Nárast počtu nezamestnaných v cestovnom ruchu v územi príslušnej samosprávy podľa krajov

- Graf 16: Aktuálna realizácia konkrétnych opatrení v rámci zamestnanosti v cestovnom ruchu
- Graf 17: Prínos riešenia aktuálnej krízovej situácie spojenej s pandémiou Covid prostredníctvom podpory zamestnanosti v cestovnom ruchu z pohľadu miest a obcí
- Graf 18: Zdroje financovania cestovného ruchu v mestách a obciach N = 1531
- Graf 19: Využitie miestnej dane pre potreby cestovného ruchu N = 1426
- Graf 20: Atrakcie a aktivity vhodné pre cestovný ruch , ktoré prezentujú mestá a obce N = 1326
- Graf 21: Turistické trasy v ponuke miest a obcí N = 338
- Graf 22: Spôsob štatistického zisťovania návštevnosti v mestách a obciach N = 1425
- Graf 23: Nezájem obcí a miest o členstvo v OOCR N = 1426
- Graf 24: Dotácie z aspektu možností (potreby) zdokonaľiť dotačný systém do cestovného ruchu N= 1425
- Graf 25: Možnosti zdokonaľiť dotačný systém cestovného ruchu v SR N = 1425
- Graf 26: Hlavné prínosy existencie OOCR na Slovensku
- Graf 27: Nosné rozvojové opatrenia pre cestovný ruch na Slovensku podľa OOCR
- Tabuľka 1: Aký je rozdiel medzi koncepciou a stratégiou?
- Tabuľka 2: Status strategických dokumentov z hľadiska súčasných potrieb riadenia a rozhodovania v samospráve
- Tabuľka 3: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja v samosprávnych krajoch z aspektu cestovného ruchu
- Tabuľka 4: Frekventované subtémy, ktoré súvisia s cestovným ruchom v programoch hospodárskeho a sociálneho rozvoja samosprávnych krajov v SR
- Tabuľka 5: Kľúčové indikátory cestovného ruchu v rokoch 2019 a v r. 2020 vo svete, v Európe a v SR

- Tabuľka 6: Návštevníci ubytovacích zariadeniach cestovného ruchu
- Tabuľka 7: Multiplikátor produkcie v SR vo vybraných službách CR v členení podľa NACE
- Tabuľka 8: Programy a nástroje financovania cestovného ruchu z nového rozpočtu, viacročného finančného rámca na roky 2021 – 2027 a novej generácie EÚ
- Tabuľka 9: Vybrané programy EÚ s dôrazom na cestovný ruch z aspektu pozície samosprávy
- Tabuľka 10: Využitie vybranej miestnej dane za ubytovanie v mestách a obciach
- Tabuľka 11: Dotácie na podporu činnosti krajských a oblastných organizácií CR zo štátneho rozpočtu
- Tabuľka 12: Prehľad alokácie dotácií pre oblastné a krajské organizácie CR podľa jednotlivých aktivít v r. 2019 (v EUR)
- Tabuľka 13: Zaradenie respondentov podľa krajov
- Tabuľka 14: Priemerný výpadok na dani z ubytovania v percentuálnom vyjadrení za obdobie marec – október 2020 v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka (marec – september 2019)
- Obrázok 1: Intenzita frekvencie tém
- Obrázok 2: Produkt cestovného ruchu v širšom ponímaní vrátane prostredia
- Obrázok 3: Ekonomický význam odvetví CR na Slovensku v roku 2018
- Obrázok 4: Regionálne rozloženie zamestnancov sektora
- Obrázok 5: Zoznam 25 povolání cestovného ruchu
- Obrázok 6: Zoznam 15 povolání cestovného ruchu v rámci gastronómie
- Obrázok 7: Zoznam dodatočnej potreby pracovných síl v SR do roku 2026
- Obrázok 8: Zamestnania s najvyššou náhradou technológiami
- Obrázok 9: Organizačná štruktúra vidieckeho cestovného ruchu na Slovensku
- Obrázok 10: Schválené MAS na obdobie implementácie 2014 – 2020 (počet 110)

Obrázok 11: Dynamické vzťahy samosprávy a ďalších aktérov v destinácii cestovného ruchu na príklade turistickej destinácie „Poloniny“

Obrázok 12: Lokalizácia oblastných organizácií cestovného ruchu na území SR

Obrázok 13: Pokrytie územia oblastných organizácií v rámci Krajskej organizácie Severovýchod Slovensko (Prešovský samosprávny kraj)

Obrázok 14: Pozícia destinácie CR

Obrázok 15: Kreatívne odvetvie

Obrázok 16: Ubytovaní návštevníci pôvodom zo Slovenka

ZOZNAM SKRATIEK A ZNAČIEK

apod. – a podobne

COVID-19 – infekcia vírusom SARS-CoV-2

CR – Cestovný ruch

DMO – Destinačné marketingové organizácie

EIA - Enviromental Impact Assesment, posudzovanie vplyvov na životné prostredie

EŠIF - Európske investičné a štrukturálne fondy

ETIS - European Tourism Indicator System, Európsky systém ukazovateľov cestovného ruchu

EÚ – Európska únia

EZUS – Európske zoskupenie územnej spolupráce

EK – Európska komisia

GSTC - Global Sustainable Tourism Council, Svetová rada pre udržateľný cestovný ruch

IÚI - Integrované územné investície

IÚS - integrovaná územná stratégia

KOCR – Krajská organizácia cestovného ruchu

LAC – Limits of Acceptable Change, limity akceptovateľnej zmeny

MAS – Miestne akčné skupiny

MDV SR – Ministerstvo dopravy a výstavby SR

NACE - Klasifikácia ekonomických činností

OOCR – Oblastná organizácia cestovného ruchu

PHSR – Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja

PR – Public relations

PRO/PRM - Program rozvoja obce/mesta

RIÚS - Regionálna integrovaná územná stratégia

10

Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

www.esf.gov.sk www.employment.gov.sk www.ia.gov.sk

SOU – Spoločný obecný úrad

SR – Slovenská republika

SPR - Strategicko-plánovací región

ŠÚ SR – Štatistický úrad Slovenskej republiky

TIC – Turisticko-informačné centrum

TOMM - Tourism Optimization Management Mode, spôsob manažmentu turistickej optimalizácie

TSA - Satelitný účet cestovného ruchu

tzv. – tak zvané

UNWTO - Svetová organizácia cestovného ruchu, špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov

UMR - Udržateľný mestský rozvoj

VEGA - Vedecká grantová agentúra Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky a Slovenskej akadémie vied

VERP - Visitor Experience and Resource Protection, návštevnícka skúsenosť a ochrana zdrojov

VIM - Visitor Impact Management, manažment dopadu návštevnosti

VÚC – Vyšší územný celok

VZN – Všeobecne záväzné nariadenie

Z. z. - Zbierka zákonov Slovenskej republiky

ZMOS – Združenie miest a obcí Slovenska

WTTC - Svetovej rady pre Cestovný ruch

ZOZNAM PRÍLOH

Príloha 1: Verejne dostupné strategické a koncepcné dokumenty, ktoré boli analyzované v kapitole 2

Príloha 2: Register krajských a oblastných organizácií cestovného ruchu

Príloha 3: Predpoklady pre cestovný ruch na území PSK v rámci KOČR Severovýchod Slovenska

Príloha 4: Termálne, umelé, prírodné, plážové a bio kúpaliská, akvaparky a SPA wellness v regiónoch cestovného ruchu Slovenska

Príloha 5: Geoturizmus v geoparkoch v regiónoch cestovného ruchu Slovenska

ÚVOD

Štúdia Predpoklady a možnosti využitia potenciálu cestovného ruchu v podmienkach miest, obcí a regiónov Slovenska má dva významné kontexty: Prvý kontext vyplynul zo súčasného spoločenského, ekonomického a technologického vývoja, ktorý sa premieta do každodenného života miest a obcí aj do hospodárskej praxe v podnikateľskom sektore. Druhý kontext predstavuje fenomén cestovného ruchu, ktorý je na jednej strane určený pre návštevníkov – užívateľov, spotrebiteľov a na druhej strane pôsobí aj na miestne obyvateľstvo, ktoré sa stáva súčasťou ponuky v cestovnom ruchu svojou osobnou participáciou (zamestnanosťou) v jednotlivých službách cestovného ruchu a v neposlednom rade aj svojou ústretovosťou voči návštevníkom, účastníkom cestovného ruchu.

Cestovný ruch má interdisciplinárny charakter. Pojať celý systém cestovného ruchu v prepojení možnosti využitia jeho potenciálu v podmienkach miest, obcí a regiónov komplexne a vyčerpávajúco je dlhodobá obsiahla úloha. Predložená publikácia zachytáva vybrané témy, ktoré autori vnímajú ako mimoriadne dôležité, aktuálne a potrebné v prepojení na požiadavky miest a obcí.

Cestovný ruch predstavuje súhrn aktivít v určitom prostredí, v podmienkach silnej konkurencie na medzinárodnej, národnej i lokálnej úrovni. Sieťovanie a spolupráca aktérov, ktorí vstupujú do systému cestovného ruchu majú vychádzať z požiadaviek ekonomickej, spoločenskej, environmentálnej, kultúrnej i technologickej udržateľnosti na strane ponuky a na strane dopytu uspokojiť potreby účastníka cestovného ruchu počas jeho cestovania bez rozdielu, či ide o dovolenkový alebo korporátny cestovný ruch.

Hlavným cieľom dokumentu je analyzovať súčasnú situáciu v cestovnom ruchu z pohľadu miest a obcí a možností využitia jeho potenciálu. Analyzovať dopady ekonomických, legislatívnych nástrojov, vplyv na rozpočty a život v mestách a obciach, zamestnanosť a miestny rozvoj. Z pohľadu miest a obcí ide o rozsiahlu, ale špecifickú oblasť pôsobenia. Spracovaný dokument ponúka viaceré alternatívne podnety pre miestnu územnú samosprávu

volených predstaviteľov miest a obcí, sociálnych partnerov a verejnosť. Predstavuje zdroj užitočných informácií a východísk s cieľom efektívnej a vzájomne prospešnej spolupráce miest a obcí s aktérmi v cestovnom ruchu. Ide o spoluprácu miest a obcí s kľúčovými aktérmi cestovného ruchu na lokálnej a regionálnej úrovni so špecializovanými oblastnými organizáciami cestovného ruchu, ako aj vyšších územných celkov s krajskými organizáciami cestovného ruchu.

Obsah predloženej publikácie sa koncentruje na tieto tematické okruhy:

- Analýza legislatívneho prostredia a súčasného stavu
- Posúdenie strategických dokumentov z pohľadu miest a obcí
- Analýza a vývoj indikátorov v cestovnom ruchu
- Analýza zamestnanosti v cestovnom ruchu
- Analýza zdrojov v miestnej územnej samospráve
- Analýza foriem, systémov riadenia a rozhodovania v podmienkach miest a obcí
- Pokrízové obdobie a zvyšovanie odolnosti cestovného ruchu
- Závery a odporúčania

Z uvedeného prehľadu tém je zrejmé, že autori publikácie pristúpili ku spracovaniu publikácie metódou od všeobecného ku konkrétnemu. Prvé dve kapitoly vychádzajú zo súčasných tzv. formálnych predpokladov, ktoré spočívajú v legislatívnom rámci a v spracovaní východiskových strategických dokumentov. Ekonomické aspekty cestovného ruchu všeobecne a vo vzťahu ku ekonomike miest a obcí sa premietajú v kapitolách, ktoré pojednávajú o indikátoroch cestovného ruchu a zamestnanosti v cestovnom ruchu. Problematika manažmentu cestovného ruchu v podmienkach miest, obcí a vyšších územných celkov je obsahom kapitoly venujúcej sa formám systémov riadenia a rozhodovania. Mimoriadne obdobie spôsobené pandemickou krízou posledná kapitola. Vyústením celého obsahu dokumentu je posledná kapitola Závery a odporúčania, v ktorej sú špecifikované konkrétne návrhy odporúčaní vo vybraných analizovaných témach.

V publikácii sú zverejnené výstupy z dvoch vlastných reprezentatívnych prieskumov Združenia miest a obcí Slovenska, ktoré boli realizované špeciálne pre potreby tohto dokumentu. Cieľom prieskumov bolo objektívne posúdiť a kvantifikovať na miestnej úrovni cestovný ruch vo vzťahu ku jednotlivým témam, ktoré sme definovali menovali. Kvalita a výpovedná hodnota prieskumov je garantovaná v prvom dotazníku reprezentatívnou vzorkou 505 samospráv. V druhom dotazníku počtom 1425 respondentov miest a obcí z celkového počtu oslovených všetkých miest a obcí na Slovensku (2927), ktoré sa aktívne zúčastnili na prieskume. Veľká vďaka za ich pomoc, bez ktorej by prieskumy nebolo možné realizovať.

Cestovný ruch je odvetvie, ktoré významným spôsobom môže priniesť pridanú hodnotu v príjmoch aj v zamestnanosti miest a obcí. Z toho dôvodu je miestna samospráva, a rovnako aj regionálna samospráva kľúčovými aktérmi v rozvoji cestovného ruchu, v udržateľnom prístupe ku cestovnému ruchu. Úloha a postavenie samosprávy v intenciách ich teritoriálnej kompetencie, v podmienkach spoločnej spolupráce s aktérmi, ktorí vstupujú do cestovného ruchu – to je základná myšlienka, ktorá sa prelína všetkými uvedenými témami.

1. ANALÝZA LEGISLATÍVNEHO PROSTREDIA A SÚČASNÉHO STAVU

V tejto kapitole zameriame na vymedzenie legislatívneho prostredia pre oblasť cestovného ruchu. Úvodom kapitoly je zmienka ohľadne európskej legislatívy. Následne sú identifikované podstatné legislatívne akty v rámci systému cestovného ruchu na Slovensku. Súčasťou tejto kapitoly sú aj uvedené jednotlivé nástroje na oživenie odvetvia cestovného ruchu v rámci aktuálnej pandemickej situácie.

Predtým ako prejdeme ku konkrétnym legislatívam je potrebné uviesť kompetencie jednotlivých ústredných orgánov štátnej správy v oblasti cestovného ruchu, pretože táto oblasť súvisí s činnosťou viacerých rezortov v rámci odpočtov nástrojov štátnej politiky cestovného ruchu.

Ústredným orgánom štátnej správy pre cestovný ruch je podľa § 8 ods. 1 písmeno n) zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov **Ministerstvo dopravy a výstavby SR**. Politika v gescii rezortu úzko súvisí s mobilitou - dopravou a výstavbou. Legislatívno-finančná podpora je vykonávaná v zmysle zákona č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu v znení neskorších predpisov, ciele rozvoja na najbližšie obdobie sú nastavované v rámci pripravovanej Stratégie udržateľného rozvoja cestovného ruchu do roku 2030. **Slovakia Travel** je štátna rozpočtová organizácia, ktorá je svojimi príjmami a výdavkami zapojená na štátny rozpočet prostredníctvom kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby SR. Hlavnou činnosťou organizácie ako národnej destinačnej organizácie v oblasti podpory rozvoja cestovného ruchu v SR je propagácia a prezentácia krajiny, v zahraničí a na Slovensku ako cieľovej krajiny cestovného ruchu.

V rámci medzirezortnej spolupráce je jedným z kľúčových partnerov **Ministerstvo kultúry SR**, najmä vo väzbe na kultúrne dedičstvo (hmotné, nemotné, hnutelné, nehnuteľné), miestnu a regionálnu kultúru, umenie, kultúrnu infraštruktúru, kultúrny priemysel, médiá či agendu Európskych hlavných miest kultúry. Dôležitým partnerom je i **Ministerstvo školstva, vedy,**

výskumu a športu SR s kompetenciami prioritne v oblasti športu (športová infraštruktúra, turistika a i.), formálneho vzdelávania, vedy a výskumu. Problematika hospodárenia, pestovanie plodín, lesné hospodárenie, spracovanie dreva, chov zvierat, poľovníctvo, rybolov, ako aj rozvoj vidieka je agendou **Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR**. Mnohé procesy a postupy uplatňované v súčasnosti majú svoj základ v postupoch príznačných napríklad pre tradičnú kultúru s potenciálom využitia pre vidiecky turizmus či agroturizmus. **Ministerstvo životného prostredia SR** je ústredným orgánom štátnej správy pre oblasť ochrany prírody a krajiny. Dôležitým partnerom a metodickým gestorom v oblasti regionálneho rozvoja, čerpania štrukturálnych fondov ako aj poskytovania metodiky pri integrovanej územnej stratégii je **Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR**. Podpora malého podnikania a stredného podnikania, ktoré súvisí s celým spektrom služieb, je v gescii **Ministerstva hospodárstva SR**. Oblasť zahraničných vzťahov a jednotnú prezentáciu SR v zahraničí (vrátane činnosti slovenských inštitútov) má v kompetencii **Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR**.

1.1 Európska legislatíva v oblasti cestovného ruchu

S nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy v decembri 2009, ktorá položila právny základ pre európsku politiku cestovného ruchu, vzrastal aj význam cestovného ruchu v rámci EÚ, ktorá má možnosť v tomto odvetví podporovať, koordinovať a dopĺňať činnosti členských štátov. Európska komisia môže zohrávať významnú úlohu pri koordinácii vnútroštátnych politik cestovného ruchu členských štátov a posilnení ich vplyvu. Podľa Zmluvy o fungovaní EÚ je cestovný ruch zahrnutý v časti Hlava XXII Cestovný ruch (článok 195):

1. Únia dopĺňa činnosti členských štátov v odvetví cestovného ruchu najmä podporou konkurencieschopnosti podnikov Únie v tomto odvetví.

Na tento účel sa činnosť Únie zameriava na:

- a) podporu vytvárania priaznivého prostredia pre rozvoj podnikov v tomto odvetví;*
- b) podporu spolupráce medzi členskými štátmi, najmä výmenou dobrej praxe.*

2. *Európsky parlament a Rada v súlade s riadnym legislatívnym postupom ustanovia osobitné opatrenia doplnujúce činnosti vykonávané členskými štátmi na dosiahnutie cieľov uvedených v tomto článku, pričom je vylúčená akákoľvek harmonizácia zákonov a iných právnych predpisov členských štátov.*

EK zdôrazňuje v cestovnom ruchu najmä integrovaný prístup v rámci politík EÚ, predovšetkým pokiaľ ide o jednotný trh vrátane digitálneho jednotného trhu, priemyselnú politiku, politiku súdržnosti, ochranu spotrebiteľa, dopravu, energetiku, víza a zdaňovanie. Zároveň však nesmie dôjsť k zjednoteniu podmienok pre rozvoj cestovného ruchu pre jednotlivé krajiny vydaním smernice alebo nariadenia, ktoré by harmonizovalo legislatívne predpisy upravujúce predmetnú problematiku.

Na základe uvedeného aj SR realizuje svoju vlastnú politiku cestovného ruchu prostredníctvom legislatívy, ktorá je schvaľovaná na úrovni štátu a samospráv.

Uvedené ustanovenia sú normami primárneho práva Únie, vo vzťahu k cestovnému ruchu by sme ako dotknuté predpisy sekundárneho práva Únie identifikovali najmä nariadenia Rady, Komisie či Európskeho parlamentu vo vzťahu k čerpaniu prostriedkov z Európskeho fondu regionálneho rozvoja, ktorého úlohou je okrem iného i podpora konkurencieschopnosti a udržateľnosti rozvoja cestovného ruchu na regionálnej a miestnej úrovni.¹

Napriek tomu, že akákoľvek harmonizácia v oblasti cestovného ruchu je vylúčená, EÚ prijíma sekundárne normy, ktoré súvisia aj s právom na ochranu spotrebiteľa v oblasti cestovného ruchu. Ide napríklad o smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorej hlavným cieľom je posilnenie transparentnosti a právnej ochrany spotrebiteľov ako aj dodávateľov služieb v cestovnom ruchu.

¹ Napríklad Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 z 5. júla 2006 o Európskom fonde regionálneho rozvoja, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1783/1999

1.2 Legislatíva odvetvia cestovného ruchu na Slovensku

Ústredným orgánom štátnej správy pre cestovný ruch je podľa § 8 ods. 1 písmeno n) zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov Ministerstvo dopravy a výstavby.

V rámci nadrezortných legislatívnych a iných dokumentov je nutné na začiatok spomenúť **programové vyhlásenie vlády na roky 2020 – 2024**, ktoré je základom pre ďalšiu tvorbu a novelizáciu legislatívnych aktov v oblasti cestovného ruchu. V programovom vyhlásení vlády sa vláda SR v oblasti cestovného ruchu zaviazala:

„Aktívnou medzirezortnou koordináciou taktiež sústreďí podporu regiónov s vysokým a málo využitým potenciálom pre cestovný ruch. Domáci cestovný ruch považuje za jeden z najdôležitejších pilierov udržateľného rastu regionálnych ekonomík, ktorý významne zlepšuje kvalitu života obyvateľov najmenej rozvinutých regiónov. Výraznou investičnou pomocou, marketingovou podporou, odbyrokratizovaním inovatívnych rozvojových aktivít, podstatným zlepšením dopravnej dostupnosti a špecifickými motivačnými opatreniami pre obyvateľov štát vykreuje silné turistické regióny z najmenej rozvinutých a vyludňujúcich sa regiónov.“

Programové vyhlásenie vlády si ako prvoradý cieľ dalo stabilizáciu situácie v cestovom ruchu po pandémii a následne sa vyhlásenie zameriava na výpočet nástrojov podpory ako je napríklad zníženie daňového zaťaženia, či obnovenie Slovenskej agentúry pre cestovný ruch, ktorej základný rámec činnosti aj vymedzuje.

Ako strategický dokument určuje Stratégiu rozvoja udržateľného cestovného ruchu do roku 2030, ktorá bude súčasťou Národného strategického plánu.

Programové vyhlásenie vlády je dokumentom, ktorý dáva tušiť ďalšie smerovanie vývoja legislatívy v príslušnom volebnom období.

1.2.1. Zákon o podpore cestovného ruchu

Základným vnútroštátnym legislatívnym rámcom v oblasti podpory cestovného ruchu je zákon č. 91/2010 o podpore cestovného ruchu. Jeho hlavným účelom je nastavenie systému

podpory štátu pre oblasť cestovného ruchu, pôsobnosť jednotlivých orgánov verejnej správy v oblasti cestovného ruchu ale i zriaďovanie a kompetencie oblastnej organizácie.

Podporou cestovného ruchu sú v zmysle zákona „*aktivity smerujúce k zvýšeniu počtu domácich a zahraničných návštevníkov, predĺženiu ich pobytu na území Slovenskej republiky a zvýšeniu ich prínosu pre hospodárstvo,*“²

Jednou z výraznejších noviel zákona bola novela s účinnosťou od 1. januára 2019, ktorý došlo k zavedeniu tzv. rekreačných poukazov, čo bolo spojené aj so zmenou Zákonníka práce. Zákonnodarca si dal za cieľ *zvýšiť motiváciu pre ekonomicky aktívnych obyvateľov a ich najbližších rodinných príslušníkov stráviť dovolenku v Slovenskej republike*³.

Ako nástroje financovania a podpory cestovného ruchu sú v § 27a ods. 1 definované:

- a) rekreačný poukaz,
- b) podpora rozvoja cykloturistiky,
- c) poskytovanie investičnej pomoci pre oblasť cestovného ruchu,
- d) Príspevok na podporu cestovného ruchu v súvislosti so zmiernením negatívnych následkov pandémie, ktorá vznikla v dôvodu ochorenia COVID-19.

Investičná pomoc je následne definovaná v § 27b, ktorý bol do zákona vložený novelou č. 399/2019 Z.z. s účinnosťou od 1. januára 2020.

Zákon tak upravuje bližšie formy pomoci, ako je napríklad dotácia na dlhodobý hmotný a nehmotný majetok, úľava z dani z príjmov či príspevok na novovytvorené pracovné miesta.⁴ Ďalej vymedzuje okruh oprávnených žiadateľov a odkazuje na zákon č. 57/2018 Z.z. o regionálnej investičnej pomoci a to najmä vo vzťahu k procesu a posudzovaniu investičnej činnosti. Tieto dva právne predpisy tak tvoria základ štátnej podpory cestovného ruchu. Ústredným orgánom štátnej správy, ktorý posudzuje a rozhoduje o poskytnutí investičnej pomoci je Ministerstvo dopravy a výstavby SR.

² § 2 písm. a) zákona č. 91/2010 Z.z. o podpore cestovného ruchu

³ Dôvodová správa k zákonu č. 347/2018 Z.z., všeobecná časť

⁴ § 27b zákona č. 91/2010 Z.z. o podpore cestovného ruchu

Novelou zákona o podpore cestovného ruchu prišlo aj z dôvodu pandémie COVID-19 a to zákonom č. 342/2020 Z.z. s účinnosťou od 28.11.2020. Uvedená novela sa sústredila na zníženie dopadov pandémie a poskytnutie ad hoc pomoci a to vo forme príspevku Ministerstvom dopravy a výstavby.

Zavedenie príspevku na odstránenie negatívnych následkov pandémie spolu s úpravou prechodných ustanovení vo vzťahu k poskytovaniu dotácií na rok 2022 a 2023 predstavujú hlavné nástroje štátu zamerané priamo na podporu cestovného ruchu počas pandémie.

1.2.2. Zákon o regionálnom rozvoji

Zákon č. **539/2008 o podpore regionálneho rozvoja** ustanovuje ciele a podmienky podpory regionálneho rozvoja, upravuje pôsobnosť orgánov štátnej správy, vyšších územných celkov, obcí a ďalších subjektov územnej spolupráce podľa IV. časti tohto zákona a podmienky na koordináciu a realizáciu regionálneho rozvoja. V druhej časti s názvom podpora regionálneho rozvoja v § 3 Ciele podpory regionálneho rozvoja sa hovorí o hlavnom celi podpory regionálneho rozvoja a to: a) odstraňovať alebo zmierňovať nežiaduce rozdiely v úrovni hospodárskeho rozvoja, sociálneho rozvoja a územného rozvoja regiónov a zabezpečiť trvalo udržateľný rozvoj regiónov, b) zvyšovať ekonomickú výkonnosť, konkurencieschopnosť regiónov a rozvoj inovácií v regiónoch pri zabezpečení trvalo udržateľného rozvoja, c) zvyšovať zamestnanosť a životnú úroveň obyvateľov v regiónoch pri zabezpečení trvalo udržateľného rozvoja. A preto je táto podpora smerovaná na 23 aktivít v rámci ktorých je deklarovaný aj rozvoj cestovného ruchu v písmene j. Dané aktivity môžu obce a mestá financovať z rôznych zdrojov.

Nad rámec zákona č. 539/2008 je možné financovať dané aktivity zo špeciálneho zdroja a to pre najmenej rozvinuté okresy, ktorých podmienky, systém a formy poskytovania podpory ustanovuje zákon č. **336/2015 o podpore najmenej rozvinutých okresov** a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

1.2.3. Zákon o zájazdoch, spojených službách cestovného ruchu, niektorých podmienkach podnikania v cestovnom ruchu

Vzhľadom na fakt, že obec tvorí súčasť destinačnej organizácie, oblastnej organizácie cestovného ruchu, môže realizovať podnikateľskú činnosť. Táto možnosť je realizovateľná napr. vytvorením incomingovej (príjazdovej) kancelárie, ktorá vytvorí produkty cestovného ruchu daného regiónu, kraja (obce, mesta) tam, kde absentuje daná ponuka komerčného subjektu. Zákon č. 170/2018 Z. z. upravuje najmä práva a povinnosti subjektov poskytujúcich služby cestovného ruchu, ako i pôsobnosť orgánov verejnej správy v oblasti cestovného ruchu, niektoré podmienky podnikania v cestovnom ruchu a zodpovednosť a sankcie za porušenie povinností v zmysle zákona.⁵ Vecná pôsobnosť zákona je daná vo vzťahu k zájazdom a spojeným službám cestovného ruchu a jedným z jeho hlavných cieľov je ochrana spotrebiteľa. Prijatím zákona zároveň došlo k odstráneniu zmluvnej formy „Zmluvy o zájazde“ z Občianskeho zákonníka a transponovala sa i vyššie citovaná Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ a ktorou sa zrušuje smernica Rady 90/314/EHS.

Zmena zákona nastala aj účinnosťou zákona o tzv. „podnikateľskom kilečku“, ktorý novelizoval desiatky právnych predpisov za účelom zjednodušenia administratívy a byrokracie v podnikateľskom prostredí. Zákon upustil od predkladania vymedzených dokumentov a výkazov subjektov pôsobiacich v cestovnom ruchu.

Zákon o zájazdoch, rovnako ako zákon o podpore cestovného ruchu reagoval na situáciu spojenú s pandémiou vírusu COVID-19 a to novelou č. 136/2020 Z. z., ktorou sa s účinnosťou od 29.5.2020 zaviedla zvýšená ochrana spotrebiteľov vo vzťahu k zrušeniu zájazdov z dôvodu COVID-19.

⁵ § 1 ods. 1 zákona č. 170/2018 Z.z.

1.2.4. Postavenie cestovného v rámci podnikateľského prostredia

Základným legislatívnym aktom, ktorý zakladá predpoklady pre podnikanie v cestovnom ruchu je Obchodný zákonník - Zákon č. **513/1991 Zb. – Obchodný zákonník** v znení neskorších predpisov. Tento zákon pre potreby štúdie citujeme: *“Podnikaním sa rozumie sústavná činnosť vykonávaná samostatne podnikateľom vo vlastnom mene a na vlastnú zodpovednosť za účelom dosiahnutia zisku (ods. 1, § 2).*

Rovnako je nutné spomenúť zákon č. **455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní** (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov, ktorý ustanovuje a definuje živnosť, na základe ktorej subjekty vykonávajú činnosť aj v oblasti cestovného ruchu. Vo vzťahu k živnostiam, ktoré súvisia z odvetvím cestovného ruchu špecifikujeme

- a) informačnú činnosť – ako voľná živnosť vo vzťahu k mestským a turistickým informačným centrom a informačným kanceláriám.
- b) prevádzkovanie cestovnej kancelárie, cestovnej agentúry a činnosť sprievodcu sú viazanými živnosťami.
- c) pohostinská činnosť je remeselnou živnosťou.
- d) sprievodca cestovného ruchu – je stanovená povinnosť odbornej spôsobilosti. Uvedená sa získava vzdelávaním v akreditovanej inštitúcii Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu.

Zákon ďalej špecifikuje povoľovanie jednotlivých typov živností a ďalšie podmienky, kde poskytovatelia v oblasti cestovného ruchu majú obdobné postavenie ako iné podnikateľské subjekty.

Tak ako sme uviedli vyššie zákon č. 170/2018 Z.z. odstránil zo znenia zákona č. **40/1964 Zb. Občianskeho zákonníka celý zmluvný typ Zmluvy o zájazde, avšak v účinnosti ponechal Zmluvu o ubytovaní. Uvedená zmluva** upravuje najmä vzťahy medzi zákazníkom a podnikateľom, a to konkrétne v rámci 11 hlavy a v § 754 až § 759. V rámci uvedených ustanovení zmluvy o ubytovaní vzniká objednávateľovi právo, aby mu ubytovateľ poskytol prechodné ubytovanie na dohodnutú dobu alebo na dobu vyplývajúcu z účelu ubytovania v

zariadení na to určenom (hotely, nocľahárne, ubytovne a iné zariadenia), upravuje práva a povinnosti objednávateľa – ubytovaného ako aj ubytovateľa. Vymedzuje aj zodpovednosť ubytovateľa za škodu spôsobenú na vnesených alebo odložených veciach⁶.

1.2.5. Legislatívne zakotvenie cestovného ruchu v rámci správy daní

Zákon č. 222/2004Z.z. o dani z pridanej hodnoty upravuje osobitné nastavenie zdaňovania niektorých subjektov cestovného ruchu. Napríklad cestovné kancelárie a cestovné agentúry majú vymedzený osobitný spôsob zdaňovania.

Zákonom 323/2018 novelizoval zákon o dani z pridanej hodnoty tak, že sa s účinnosťou od 1. januára 2019 znížila sadzba dane z pridanej hodnoty pre vymedzené ubytovacie služby na úroveň 10%. Ide napríklad o hotelové a podobné ubytovacie služby, turistické a ostatné krátkodobé ubytovacie služby či prevádzku táborísk a podobne.

Zákon č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady upravuje možnosť obce ukladať jednotlivé druhy daní a okrem iných i daň za ubytovanie.⁷

Predmetom dane za ubytovanie je odplatné prechodné ubytovanie podľa § 754 až 759 Občianskeho zákonníka v ubytovacom zariadení (ďalej len "zariadenie"), ktorým je hotel, motel, hotel, hostel, penzión, apartmánový dom, kúpeľný dom, liečebný dom, ubytovacie zariadenie prírodných liečebných kúpeľov a kúpeľných liečební, turistická ubytovňa, chata, stavba na individuálnu rekreáciu, zrub, bungalov, kemping, minikemp, táborisko, rodinný dom, byt v bytovom dome, v rodinnom dome alebo v stavbe slúžiacej na viaceré účely.

Daňovníkom je fyzická osoba, ktorá sa v zariadení odplatne prechodne ubytuje. Základom dane je potom počet prenocovaní.

Sadzbu dane určí obec v eurách na osobu a prenocovanie. Miestne príslušnou obcou je obec, na ktorej území sa zariadenie nachádza.

⁶ § 754 a nasl zákona č. 40/1964. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov

⁷ § 2ods. 1, písm. d) zákona č. 583/2004 Z.z.

2. POSÚDENIE STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV Z POHĽADU MIEST A OBCÍ

Na rozdiel od predchádzajúcej kapitoly, ktorá sa zamerala analýzu legislatívneho prostredia cestovného ruchu z pohľadu miest a obcí na národnej a európskej úrovni sa v tejto kapitole zameriame na vymedzenie koncepčných a strategických dokumentov v oblasti cestovného ruchu dôležitých pre mestá a obce. V praxi sú koncepčné a strategické dokumenty svojim obsahom často zamieňané, preto sa zameriavame aj na vysvetlenie rozdielu medzi týmito dokumentmi, analyzujeme koncepčné dokumenty regionálneho rozvoja v oblasti cestovného ruchu v poslednej časti kapitoly sa venujeme prístupu a nástroju „udržateľnosti“ v koncepčných dokumentoch cestovného ruchu.

2.1 Analýza koncepčných dokumentov

Strategické a koncepčné dokumenty sú akékoľvek dokumenty stanovujúce víziu, ciele alebo opatrenia v stanovenej oblasti. Strategický dokument je návrh politiky, rozvojovej koncepcie, plánu (vrátane územnoplánovacej dokumentácie) a programu vrátane strategických dokumentov na financovanie ktorých sa podieľa Európska únia, ako aj ich modifikácie, ktoré sú predmetom schvaľovania na štátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni, ktoré by mohli mať vplyv na životné prostredie vrátane vplyvu na územia chránené podľa osobitných predpisov. Súčasná politika cestovného ruchu je vo vyspelých krajinách i na úrovni Európskej únie postavená na 2 pilieroch. A to na konkurencieschopnosti územia cestovného ruchu a na udržateľnom rozvoji cestovného ruchu v území.

Ciele, ktoré sledujú politiky cestovného ruchu vo vyspelých krajinách sú konzistentné s cieľmi hospodárskych politík týchto krajín a sústreďujú sa na zvýšenie ekonomického prínosu cestovného ruchu pre národnú ekonomiku a minimalizáciu negatívnych vplyvov cestovného ruchu. Predmetom týchto politík cestovného ruchu je väčšinou aktívny a domáci cestovný ruch. Preto aj politika cestovného ruchu v území má stanoviť smer, kam sa územie a cestovný ruch ma rozvíjať a vytvárať rámec na riadenie/ manažment (rozvoja) cestovného ruchu v území.

Koncepcia preto nie je stratégia. Zákon č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu v Slovenskej republike, upravuje práva a povinnosti fyzických osôb a právnických osôb pôsobiacich v cestovnom ruchu, tvorbu koncepčných dokumentov a financovanie rozvoja cestovného ruchu. Zákon **ukladá obciam nasledovnú pôsobnosť: obec v cestovnom ruchu tvorí programy, plány, stratégie a koncepcie rozvoja cestovného ruchu.**

V praxi sa však pojmy stratégia a koncepcia často zamieňajú ako synonyma prípadne vykazujú obdobné obsahy dokumentov.

Tabuľka 1: Aký je rozdiel medzi koncepciou a stratégiou?

Koncepcia	Stratégia
chápanie, sústava názorov, spôsob nazerania na niečo, spôsob ponímania niečoho	operácie vedúce k dosiahnutiu základných cieľov
koncepcia rozvoja je nastavenie systému, aby sa mohol rozvíjať	stratégie rozvoja sú kroky na dosiahnutie lepších výsledkov (cieľov)
systém, vzťahy, princípy, názory, pravidlá, zásady	ciele, kroky, úlohy, zdroje, ukazovatele
jednoznačné pojmy, jasné vzťahy, vysvetlené názory a zákonitosti	merateľné ciele, konkrétne kroky, dostupné zdroje
z jednej koncepcie môže vychádzať viacero stratégií	Každá stratégia vychádza z nejakej koncepcie
Základná otázka - Čo všetko musí fungovať, aby sa mohol cestovný ruch rozvíjať?	Základná otázka - Aké kroky a zdroje sú potrebné (aby sa niečo konkrétne/merateľné dosiahlo)?

Zdroj: Vlastné spracovanie, 2021

Koncepcia je niečo prvotné, čo stojí na začiatku každej stratégie, chápe sa ako nastavenie systému, fungovania. Z jednej koncepcie môže vychádzať viacero stratégií. Každý cieľ pomenovaný v koncepcii sa môže dosiahnuť rôznymi stratégiami. **Koncepcia nehovorí o zdrojoch na dosiahnutie cieľov.** Je konštantná, nemení sa a funguje pri nízkych aj vysokých zdrojoch - výsledok sa dostaví vždy, úmerný zdrojom.

Naopak, **stratégia sa nedá uplatniť ak nemá zabezpečené potrebné zdroje.** Koncepcia aj stratégia potrebujú prvotnú analýzu. **Koncepcia končí pomenovaním cieľov. Stratégia**

pomenovaním cieľov začína. Koncepcia je súbor zákonitostí, je potrebné ich odhaliť, pomenovať, aby sme im rozumeli. Stratégia je súbor rozhodnutí, volieb z viacerých možností, je potrebné vybrať tú najlepšiu z dostupných možností, aby sme dosiahli konkrétny cieľ. Prvou kapitolou každej stratégie by mala byť koncepcia, z ktorej daná stratégia vychádza. Pri zlej koncepcii všetky dobré stratégie sú neúspešné.

Vykonávateľné dokumenty, ktoré naplňujú koncepciu a stratégiu môžu byť programové, manažmentové dokumenty alebo (akčné, realizačné) plány.

Program alebo plán sú už konkrétne nástroje riadenia, ktorých úlohou je odpovedať jednoznačne na otázky čo, kto, kedy a kde má urobiť, aby ciele stratégie alebo koncepcie boli dosiahnuté. **Program je strednodobý (taktický) dokument** k podpore určitej oblasti záujmu (napr. rozvoja cestovného ruchu vo vybranom území). Mal by definovať prístup konkrétnej inštitúcie, organizácie apod. k oblasti a konkretizovať ciele a rozvojové aktivity vo forme konkrétnych opatrení a projektov, určiť realizátorov, stanoviť spôsob financovania a realizácie. Dá sa charakterizovať ako súbor opatrení, prijatých pre stimuláciu rozvoja v oblasti. Program má byť vždy komplexnejší dokument, ktorý zahŕňa aj smery a úlohy rozvoja, finančnej i nefinančnej povahy napríklad rozvojovú politiku, nástroje, organizačné štruktúry, politickú podporu, odporúčenie pre správne orgány alebo súkromný či tretí sektor.

Na čo je potrebná Koncepcia rozvoja cestovného ruchu v území?

- aby sme v prvom rade rovnako rozumeli pojmom, ktoré cestovný ruch na území obce/mesta/regiónu obsahuje;
- aby sme poznali, ako cestovný ruch v území funguje a aké zákonitosti v ňom platia;
- aby sme vedeli, čo je potrebné dodržiavať a podľa čoho je potrebné sa riadiť, aby sa cestovný ruch v území mohol rozvíjať.

Koncepcia rozvoja cestovného ruchu v obci / meste / území má byť prepojená s Koncepciou rozvoja cestovného ruchu na území regiónu v manažmente Organizácie cestovného ruchu, ktoré podľa zákona o podpore cestovného ruchu vypracúva pre územie, na ktorom pôsobí

oblastná organizácia; definuje úlohy a ciele rozvoja cestovného ruchu na dlhšie časové obdobie, rieši koncepčné, systémové a strategické otázky príslušného územia v strednodobom výhľade štyroch a dlhodobom výhľade desiatich rokov, koncepcia sa aktualizuje v prípade potreby, najmenej však raz za 4 roky.

Je nutné si uvedomiť, spracovanie akejkoľvek Koncepcie rozvoja cestovného ruchu na území obce/ územia je v prvom rade proces, nie dokument. Dokument má byť jedným z výstupov procesu. Druhým dôležitým výstupom je zapojenie do procesu tvorby koncepcie obce, spolupracovníkov, subjekty a partnerov pôsobiacich v území.

V rámci sektora cestovného ruchu v Slovenskej republike sa rozlišujeme strategické a koncepčné dokumenty na úrovni štátu národné, regionálne na úrovni samosprávnych krajov, destinačných manažmentov (organizácií cestovného ruchu) a miestne na úrovni miest a obcí.

Analyzované boli verejne dostupné strategické a koncepčné dokumenty (viď. Príloha č.1)

Základnou z úloh analýz v strategických dokumentov je vyhodnotenie fyzicko-geografického prostredia/ prvkov (reliéf, vegetácia, fauna, vodstvo, krajinný obraz a estetická hodnota krajiny napr. pri rozvoji vidieckeho cestovného ruchu apod.) a jeho jednotlivých prvkov z hľadiska ponuky a možnosti rozvoja cestovného ruchu i identifikovanie oblastí s možnosťami a potenciálom rozvoja.

V súčasnej dobe sa v hodnotení predpokladov rozvoja cestovného ruchu presadzuje tzv. funkčný prístup. Hlavná myšlienka tohto prístupu spočíva v odpovedi na otázku, akú rolu / úlohu plnia jednotlivé časti krajiny (územia) pri formovaní cestovného ruchu- teda identifikuje funkčne-priestorové štruktúry krajiny. Na základe toho sa predpoklady na rozvoj cestovného ruchu rozdelili do 3 skupín: lokalizačné, selektívne a realizačné predpoklady.

Lokalizačné predpoklady zahŕňajú tie prvky systému (ponuky) cestovného ruchu, ktoré významným spôsobom určujú miesto výskytu v krajine. Tvorí ich množstvo prvkov a komponentov a tradične sa delia na prírodné predpoklady (reliéf, klíma, vodstvo, fauna a flóra, krajinný obraz) a kultúrne-historické predpoklady (kultúrne, stavebné, historické

pamiatky, ľudová kultúra, podujatia, kuchyňa a gastronómia ostatné kultúrne-historické predpoklady).

Hodnotenie lokalizačných predpokladov umožňuje vyjadriť prirodzený potenciál územia z hľadiska cestovného ruchu.

Protikladom lokalizačných predpokladov sú predpoklady selektívne. Tie vyjadrujú schopnosť spoločnosti zúčastniť sa na cestovnom ruchu. Tvoria ich prvky a komponenty ako sú hospodárske, ekonomické, sídelné, sociálne či politické činitele v území.

Lokalizačné a selektívne predpoklady majú charakter potenciálu. To znamená, že hoc aj existujú vzájomné väzby medzi týmito dvoma typmi predpokladov nemusí to viesť k vzniku a rozvoju cestovného ruchu. **Premenu tohto potenciálu do realitu umožňujú až realizačné predpoklady.**

Do realizačných predpokladov môžeme zaradiť tiež viaceré prvky a komponenty, ktoré delíme do 2 skupín: 1. **základná infraštruktúra cestovného ruchu** a 2. **sprievodná infraštruktúra cestovného ruchu.**

Preto môžeme dospieť k rôznym klasifikáciám a hierarchizáciám rôznych území z hľadiska vhodnosti ich prostredia pre cestovný ruch a jeho rozvoj. Cestovný ruch v jednotlivých územiach, mestách, obciach a regiónoch Slovenska dosiahol rozličné stupne rozvoja:

- územia, kde už cestovný ruch hrá dôležitú úlohu v miestnej ekonomike a rozvoji;
- územia, ktoré disponujú veľmi atraktívnou ponukou, ale zatiaľ zaznamenávajú nízku vyťaženosť služieb a nedokážu byť konkurencie schopné, alebo správne cieľiť či komunikovať a umiestňovať svoju ponuku;
- územia, ktoré majú potenciálnu možnosť znova rozvíjať cestovný ruch pokiaľ inovujú infraštruktúru alebo obnovia turistické atrakcie a atraktivity, kapacity a kvalitu služieb;
- územia, ktoré nemajú lokalizačné ani selektívne predpoklady pre ponuku cestovného ruchu, no môžu tiež profitovať z dodávok priemyselných výrobkov, lokálnych produktov a výroby, poľnohospodárskych plodín apod. do blízkych území s rozvinutým cestovným ruchom.

V analyzovaných koncepčných a strategických dokumentov (stav k roku 2021) sa ako v rámci národných, tak i regionálnych a miestnych objavujú rozličné prístupy v vymedzeniach území cestovného ruchu. Niektoré koncepčné dokumenty pracujú naraz i s viacerými prístupmi.

Územie alebo región cestovného ruchu môže vzniknúť na základe homogénneho, administratívneho, funkčného alebo organizačného prístupu.

Homogénny prístup je typický pre historicky respektíve prirodzene vytvorené regióny (historické regióny Slovenska). Tento prístup sa uplatnil v prípade Regionalizácie cestovného ruchu na Slovensku v roku 2005, ktorá vznikla ako indikatívny a podporný dokument. Región vníma ako vymedzenú časť územia, ktorá mala relatívne homogénne podmienky pre rozvoj cestovného ruchu.

Pri **administratívnom prístupe** sa jedná o rozhodnutie vlády alebo politické rozhodnutie a hranice regiónov/ území cestovného ruchu sa môžu stotožňovať s hranicami administratívneho členenia krajiny (napríklad tento prístup sa uplatňuje v Rakúsku). Tento prístup má ako každý svoje výhody aj nevýhody. Výhodou je existujúca štruktúra štátnej správy a samosprávy, čím sú vytvorené lepšie integrované politiky cestovného ruchu a ľahšie sa za administratívne celky sledujú štatistiky. Nevýhodou tohto prístupu je, že administratívne hranice obcí alebo krajov nemusia rešpektovať prirodzené hranice územných celkov charakterom prírodného prostredia alebo kultúrnohistorickým vývojom.

Funkčný prístup alebo tematický prístup k tvorbe územia / regiónu cestovného ruchu vzniká spájaním miest, atraktivít, ktoré majú spoločnú tému alebo určitý spôsob trávenia či ponuky resp. produktu cestovného ruchu v území.

Organizačný prístup tvorby regiónov a území cestovného ruchu sa uplatnil v zákone o podpore cestovného ruchu č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu a jeho novelizáciách. V tomto prístupe sa regióny cestovného ruchu vytvárajú na základe organizácií cestovného ruchu. V roku 2021 evidujeme na území Slovenska 38 oblastných organizácií cestovného ruchu a 8 krajských organizácií cestovného ruchu. To znamená na území 21 regiónov cestovného ruchu, ktoré vymedzila Regionalizácia cestovného ruchu resp. na území

25 historicky vymedzených regiónov v súčasnosti pôsobí 38 oblastných organizácií cestovného ruchu.

Zákon na jednej strane prispel k rozdrobenejšej organizačnej štruktúry. Tým, že v ňom **nebola uplatnená požiadavka zohľadnenia homogénneho prístupu k tvorbe regiónov cestovného ruchu alebo požiadavka rešpektovať Regionalizáciu cestovného ruchu, oblastné organizácie často vznikali a niekde vznikajú bez rešpektovania prirodzených hraníc regiónov**, čo sa prejavuje aj v ich názvoch alebo znížení marketingovej identity či mätúcom umiestnení na trhu cestovného ruchu a konkurencieschopnosti území. **Tieto organizácie sa z pohľadu územného rozvoja cestovného ruchu prekrývajú v rovnakých regiónoch, no pritom uplatňujú rôzne koncepcie a stratégie rozvoja na úrovni svojich organizácií a na úrovni koncepčných rozvojových dokumentov jednotlivých miest, obcí alebo krajov** (napríklad Oblastná organizácia cestovného ruchu Región Vysoké Tatry, Vysoké Tatry-Podhorie, Tatry-Spiš-Pieniny), kde pokrývajú územie s odlišným charakterom atraktivít a rozvojom cestovného ruchu tzv. tradičné regióny Tatry, Spiš, Pieniny. A ďalšie v iných regiónoch alebo krajoch Slovenska.

Môžeme konštatovať, že aj v dnešnej dobe sú viaceré regióny / územia cestovného ruchu (destinácie) vymedzené primárne z hľadiska vnútorných väzieb a súdržnosti, podmienok a ponuky či etno-kultúrnej tradície vnímania tradičného regiónu. Avšak niektoré regióny / územia **na vznikajú aj ako umelo vytvorené značky alebo za predpokladu identifikácie miestnych či aktérov a subjektov cestovného ruchu postavených na dohode s takto vymedzeným regiónmi.**

V zásade by mali národné koncepčné dokumenty vychádzať z koncepčných dokumentov krajov, destinačných manažmentov (organizácií cestovného ruchu), miest a obcí, ktorí sú nositeľmi politiky cestovného ruchu. **V slovenskej praxi a po analýze koncepčných dokumentov je možné konštatovať, že regionálne koncepčné dokumenty vznikajú v nadväznosti na národné alebo ako samostatné súčasti Programov (hospodárskeho a sociálneho) rozvoja území (miest a obcí).**

Strategické dokumenty v oblasti rozvoja a riadenia cestovného ruchu vznikajú na úrovni organizácií cestovného ruchu (oblastných/ krajských) a sú previazané na Programy rozvoja miest a obcí.

2.2 Konceptné dokumenty samosprávy v oblasti regionálneho rozvoja a ich analýza

Mestá a obce v súlade so zákonom č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja ako aj v zmysle novely tohto zákona č. 309/2014 Z. z. vypracovávajú Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja (PHSR). Podľa novely zákona sa rozvojový dokument PHSR v budúcom období nazýva Program rozvoja obce/mesta (PRO/PRM). V zmysle tohto zákona je Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja strednodobý programový dokument, ktorý je vypracovaný v súlade s cieľmi a prioritami ustanovenými v Národnej stratégii regionálneho rozvoja SR, zohľadňuje ciele a priority ustanovené v Programe rozvoja vyššieho územného celku (pôvodne Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja vyššieho územného celku), na území ktorého sa obec/ mesto nachádza a je vypracovaný v súlade so záväznou časťou územnoplánovacej dokumentácie obce/mesta.

2.2.1. Cestovný ruch v Programoch hospodárskeho a sociálneho rozvoj miest a obcí

Valach., M. (2019) upozorňuje na potrebu aplikácie strategických rozvojových dokumentov z aspektu súčasných potrieb v mestách. Je zrejmé, že uvádzané možnosti možno aplikovať aj v podmienkach obcí. V prehľade statusu dokumentov menuje dva (2) typy dokumentov, ktoré treba ponechať v súčasnej podobe, tri (3) typy dokumentov, ktoré treba štandardizovať a šesť (6) typov rozvojových dokumentov, ktoré treba integrovať do systému v riadení samosprávy. Jedným z týchto dokumentov je aj Konceptia rozvoja cestovného ruchu, ktorá by mala nadväzovať na základné a čiastkové ciele rozvoja cestovného ruchu, definované už v Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce, mesta, kraja.

Tabuľka 2: Status strategických dokumentov z hľadiska súčasných potrieb riadenia a rozhodovania v samospráve

Status ponechať	Status štandardizovať	Status integrovať
Územný plán	Koncepcia rozvoja informačných systémov	Komunitný plán sociálnych služieb
Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja	Koncepcia rozvoja v oblasti tepelnej energetiky	Program rozvoja bývania
	Program odpadového hospodárstva	Koncepcia rozvoja cestovného ruchu
		Koncepcia rozvoja športu
		Koncepcia rozvoja športu
		Koncepcia rozvoja športu

Zdroj: Spracované podľa: VALACH, M., a kol., 2019⁸.

Tabuľka 3: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja v samosprávnych krajoch z aspektu cestovného ruchu

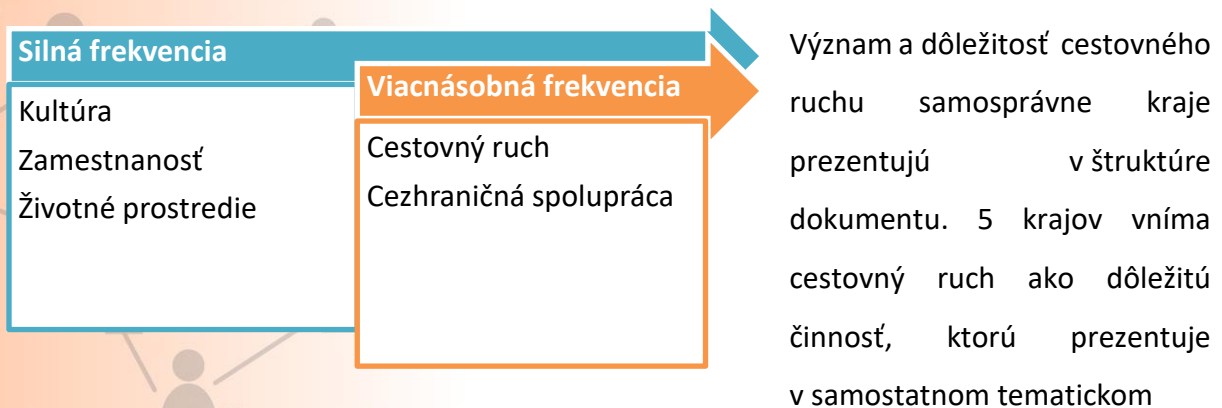
Názov samosprávneho kraja	PHSR predchádzajúce obdobie	PHSR aktuálne obdobie	Cestovný ruch ako samostatná trajektória	Cestovný ruch nepriamo v iných trajektóriách
Bratislavský	áno	2021 - 2027	áno	áno
Banskobystrický	áno	2016 - 2022	áno	áno
Košický	áno	2016 - 2022	nie	áno
Nitriansky	áno	2016 - 2022	áno	áno
Prešovský	áno 2014 - 2020	nie	áno	áno
Trenčiansky	áno	2013- 2023	nie	áno
Trnavský	áno 2016 - 2020	nie	áno	áno
Žilinský	áno 2014 - 2020	nie, Akčný plán 2021+	nie	áno
Zhrnutie	3 kraje do roku 2020	5 krajov na aktuálne obdobie	5 krajov prezentuje CR ako samostatnú trajektóriu	8 krajov prezentuje CR nepriamo v iných trajektóriách

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa lánov hospodárskeho a sociálneho rozvoja krajov (2021)

⁸ Analýza medziobecnej spolupráce vybraného okruhu miest a ich bezprostredného okolia (Mestské funkčné územie) a z neho plynúce pozitívne externality pre subjekty a obyvateľov v danom území, Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre, Fakulta európskych štúdií a regionálneho rozvoja, 2019.

Z uvedeného prehľadu vyplýva, že viacero samosprávnych krajov malo spracované dokumenty Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja do roku 2020 a tri kraje s nimi pracujú doteraz. Päť samosprávnych krajov má vypracovanú aktuálny dokument.

Obrázok 1: Intenzita frekvencie tém



Zdroj: Vlastné spracovanie (2021)

bloku.

Všetkých osem samosprávnych krajov prezentuje cestovný ruch nepriamo v súvislosti s rozvojom iných ekonomických činností alebo spoločenských aktivít. Uvedený prehľad z analýzy uvádzaných dokumentov možno prezentovať najviac frekventované témy cestovného ruchu alebo témy, ktoré súvisia s cestovným ruchom v Programoch hospodárskeho a sociálneho rozvoja samosprávneho kraja.

Tabuľka 4: Frekventované subtémy, ktoré súvisia s cestovným ruchom v programoch hospodárskeho a sociálneho rozvoja samosprávnych krajov v SR

Frekvencia	Téma	Subtémy
Silná frekvencia	Kultúra	Rozvoj kultúry Kultúra a kreatívny potenciál Rozvoj kultúrneho dedičstva Ochrana kultúrneho dedičstva
Silná frekvencia	Zamestnanosť	Zvyšovanie zamestnanosti

34

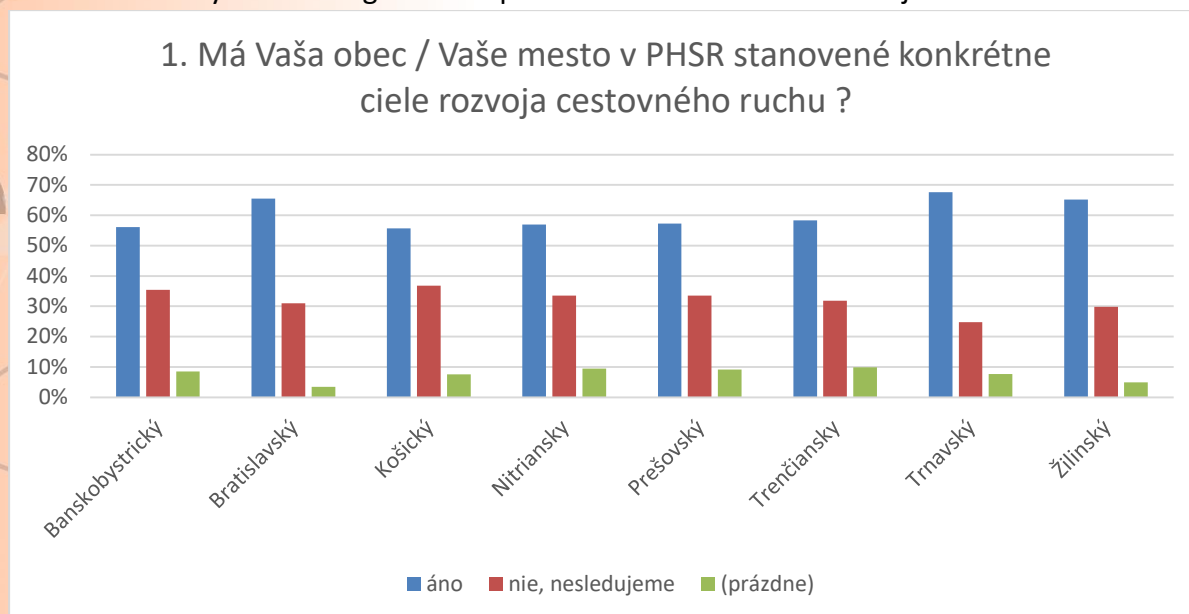
Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

		Zamestnanosť mladých Zamestnanosť marginalizovaných skupín obyvateľstva
Silná frekvencia	Životné prostredie	Ekologická doprava, Integrovaný systém dopravy Cyklotrasy Environmentálna certifikácia
Viacrazová frekvencia	Cestovný ruch	Rozvoj CR, rozvoj infraštruktúry CR ako významný sektor ekonomiky kraja Podpora destinačného manažmentu CR Podpora spolupráce stakeholderov CR Spolupráca s KOČR Zamestnanosť v CR
Viacrazová frekvencia	Cezhraničná spolupráca	s Maďarskom s ČR s Rakúskom s Poľskom

Zdroj: Vlastné spracovanie (2021)

Z prieskumu, ktoré realizovalo Združenie miest a obcí na počte 1425 respondentov vyplýva, že mestá a obce majú integrované ciele cestovného ruchu do plánov hospodárskeho a sociálneho rozvoja. V porovnaní s integrovaním týchto cieľov do plánov hospodárskeho a sociálneho rozvoja krajov (tabuľka 4) sú na tom relatívne lepšie. Vyhodnotenie prieskumu v členení podľa samosprávnych krajov dokumentuje zakotvenie cieľov rozvoja cestovného ruchu vo všetkých samosprávnych krajoch. Pozitívne vyjadrenie o existencii cestovného ruchu v Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja odpovedalo až 59 % dopytovaných obcí, nie sa objavilo v 33% odpovediach a vôbec sa nevyjadriilo 8% opýtaných obcí (graf č.1).

Graf 1: Cestovný ruch v Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja miest a obcí N = 1600



Zdroj: Prieskum ZMOS (2021)

2.2.2. Integrované územné stratégie v programovom období 2021-2027

V nadväznosti na prebiehajúci proces programovania a prípravy implementácie európskych investičných a štrukturálnych fondov (EŠIF) pre programové obdobie 2021 – 2027, a to najmä z pohľadu podpory územného rozvoja v podmienkach Slovenskej republiky začali Prípravy integrovaných územných stratégií (IÚS) a integrovaných územných investícií (IÚI) v SR V rámci celého komplexu činností a aktivít prispievajúcich k podpore i rozvíjaniu cestovného ruchu má okrem štátnej správy svoj významný a kľúčový podiel aj územná samospráva (špecifické kompetencie, zriaďovanie organizácií, poskytovanie grantov a dotácií a i.) a tretí sektor. Pilierom v celom systéme ostávajú konkrétni ľudia - tvorcovia hodnôt, poskytovatelia služieb a aktívni, pasívni, domáci i zahraniční účastníci a aktéri cestovného ruchu. V kontexte cestovného ruchu a kultúry je prehľad legislatívnych nástrojov, ktoré priamo i nepriamo súvisia s cestovným ruchom pomerne široký.

V roku 2021 začalo nové programové obdobie Európskej únie, v ktorom bude možné uchádzať sa o podporu v rámci týchto hlavných cieľov politiky súdržnosti:

36

Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

1. Inteligentnejšia Európa – inovatívna a inteligentná transformácia hospodárstva;
2. Ekologickejšia, nízko uhlíková Európa;
3. Prepojenejšia Európa – mobilita a regionálna prepojitelnosť IKT;
4. Sociálnejšia Európa – vykonávanie Európskeho piliera sociálnych práv;
5. Európa, ktorá má bližšie ku občanom – udržateľný a integrovaný rozvoj mestských, vidieckych a pobrežných oblastí prostredníctvom miestnych iniciatív.

Prípravu a implementáciu nového programového obdobia zabezpečuje Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky.

V programovom období 2014-2020 bol po prvý raz aplikovaný integrovaný prístup prostredníctvom Regionálnych integrovaných územných stratégií (RIÚS). RIÚS je tak východiskovým strategickým dokumentom pre realizáciu Integrovanej územnej investície (IÚI) na regionálnej úrovni s dopadom na miestnu úroveň. Zároveň RIÚS predstavuje záväzný akčný plán konkrétnych plánovaných aktivít, definujúci konkrétne plánované opatrenia s dôrazom na integrovaný prístup pre rozvoj územia. Vypracovanie a schválenie RIÚS krajov je základným predpokladom pre využívanie nástrojov IUI, vrátane udržateľného mestského rozvoja (UMR). RIÚS obsahujú časti analytickú, strategickú a vykonávaciu.

Základom prípravy regiónov, miest a obcí na nové programové obdobie a s tým spojené strategické plánovanie je integrovaný prístup, ktorý bude v regionálnom rozvoji uplatňovaný prostredníctvom integrovaných územných stratégií (IÚS), ktoré sú založené na integrovaných územných investíciách.

Udržateľný mestský rozvoj (UMR) je významnou spoločnou agendou všetkých členských krajín Európskej únie, čomu zodpovedá okrem iného povinná alokácia na udržateľný mestský rozvoj z Európskeho fondu regionálneho rozvoja z alokácie na národný štát pre roky 2021 – 2027 vo výške minimálne 8%.

Zpracovanie UMR do IÚS predstavuje Integrovaná územná stratégia Udržateľného mestského rozvoja daného mestského funkčného územia. Príprava stratégie UMR je zabezpečovaná v gescii mesta za spolupráce ďalších sociálno-ekonomických partnerov

z funkčného územia. UMR je nástrojom na podporu riešenia spoločných integrovaných projektov reflektujúcich potreby mestského územia a jeho susediacich obcí so zámerom ich rozvoja a znižovania regionálnych disparít územia.

Východiskom pre prípravu Integrovannej územnej stratégie udržateľného mestského rozvoja miest (IÚS UMR) boli vypracované rozvojové a strategické dokumenty a to najmä: **Program rozvoja mesta, Regionálna integrovaná územná stratégia krajov a Integrovaná územná stratégia mestských funkčných oblastí.**

Hlavným impulzom pre spracovanie dokumentu Integrovannej územnej stratégie udržateľného mestského rozvoja mesta a obcí tvoriacich spolu mestskú funkčnú oblasť (ktoré nemajú spoločný Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja (PHRSR) v zmysle platnej legislatívy) je návrh implementačného mechanizmu pre nové programové obdobie EÚ fondov na roky 2021-2027 a vychádza z procesu monitorovania a hodnotenia realizácie PHSR mesta a obcí tvoriacich mestskú funkčnú oblasť a ich priemetu do Regionálnej integrovanej územnej stratégie príslušného samosprávneho kraja.

Územie UMR je chápané ako územie mesta a jeho funkčného územia, tvoriaceho špecifický mestský strategicko-plánovací región (SPR), s intenzívnymi interakciami jadrového mesta a obcí jeho zázemia, v ktorom možnosť a efektívnosť využitia rozvojového potenciálu, riešenia problémov a výziev je podmienená spoluprácou a implementáciou spoločnej stratégie. Zmyslom špecifickej podpory stratégie UMR je podporiť spoločné projekty reflektujúce potreby jadrového mesta a jeho zázemia. UMR je koordinovanou, ale autonómnou súčasťou nástroja integrovanej územnej stratégie a integrovanej územnej investície samosprávneho kraja.

Proces tvorby integrovanej územnej stratégie UMR je koordinovaný Kooperačnou radou UMR. Prípravu, implementáciu a monitorovanie IÚS príslušného samosprávneho kraja koordinuje Rada partnerstva príslušného samosprávneho kraja.

V celosvetovom meradle je preferovaný udržateľný cestovný ruch vytvárajúci súlad medzi prírodným, socio-ekonomickým a kultúrnym prostredím a vyznačujúci sa starostlivým manažmentom krajiny a ochranou záujmov miestnych obyvateľov. Z toho pohľadu je v súčasnosti veľmi dôležité venovať pozornosť udržateľnému rozvoju cestovného ruchu v koncepčných dokumentoch ako prístupu a nástroju i na rozvoj a riadenie cestovného ruchu v území.

2.3 Udržateľný rozvoj cestovného ruchu a koncepčné dokumenty

V podmienkach Slovenskej republiky existujú k problematike udržateľnosti a udržateľnosti rozvoja cestovného ruchu viaceré koncepčné a strategické dokumenty. **Programové vyhlásenie vlády Slovenskej republiky na roky 2020-2024** z perspektívy cestovného ruchu a ochrany prírody (schválené Národnou radou Slovenskej republiky 30.04.2020), **Návrh Vízie a stratégie rozvoja Slovenska do roku 2030** - dlhodobá stratégia udržateľného rozvoja Slovenskej republiky – Slovensko 2030 – nové znenie (skrátene: „Slovensko – 2030 – nové znenie.“ (Schválené v Národnej rade SR 20.01.2021), **Envirostratégia 2030** – kde priamo v kapitole 13.3. je cieľ „Zlepšiť environmentálne povedomie prostredníctvom kultúrneho a prírodného dedičstva a cestovného ruchu“. **Protokol o trvalo udržateľnom cestovnom ruchu k Rámcovému dohovoru o ochrane a trvalo udržateľnom rozvoji Karpát (tzv. Karpatský dohovor)**, **Dohovor o ochrane svetového kultúrneho a prírodného dedičstva, Európa ako popredná svetová destinácia cestovného ruchu – nový politický rámec pre európsky cestovný ruch** to sú aktuálne platné koncepčné a strategické dokumenty na národnej úrovni, v ktorých sa Slovensko zaviazalo alebo rozhodlo pre realizáciu udržateľného rozvoja, a to aj v oblasti cestovného ruchu.

Udržateľný rozvoj či spoločenská zodpovednosť sa už v mnohých krajinách Európskej únie stal a stáva rozpoznateľným prístupom a nástrojom i na rozvoj a riadenie cestovného ruchu v území. Nielen účelové zameranie sa na zisk, ale zmeny riadenia a dôslednejšie sledovanie efektivity vynaložených prostriedkov, udržateľnosť, zameranie sa na dodávateľský reťazec,

zintenzívnenie spolupráce, klimatické a environmentálne dopady či očakávania miestnych obyvateľov a vplyv cestovného ruchu na ich životné prostredie i samostatnú kvalitu produktu cestovného ruchu. Pretože z kvality prostredia vychádza kvalitný produkt cestovného ruchu. Udržateľný vychádza zo slova udržovať, čo znamená vedome a aktívne sa usilovať o zachovanie systému v rovnovážnom stave. Najčastejšie sa tento pojem alebo udržateľnosť spája so slovom „rozvoj“, ktorý v sebe zahŕňa kvalitatívny aj kvantitatívny význam vývoja človeka a spoločnosti. V praxi sa častokrát stretávame aj s pojmom „rast“. Tento pojem, ale nie je vhodný. Pretože v ekosystéme Zeme a prírodných zdrojov neustály rast nie je možný. Komplexne najvyššiu je pojem udržateľný rozvoj (cestovného ruchu).

Pokiaľ má byť dosiahnutý komplexný rozvoj územia v súlade s princípmi udržateľnosti, mala by stratégia rozvoja cestovného ruchu byť neodmysliteľnou súčasťou procesu plánovania a riadenia rozvoja územia. Docielenie tejto integrácie je možné pomocou vybraných nástrojov riadenia, akými sú územné plánovanie, urbanizmus, regionálna analýza, obzvlášť dôležitý koncept únosnosti a únosnej kapacity (v jednotlivých vrstvách nielen objemu návštevnosti, ale aj vody, emisii, systém ekologického riadenia a ďalšie).

Pojem udržateľný cestovný ruch sa často zamieňa aj s environmentálnym, ekologickým alebo zeleným cestovným ruchom. Udržateľný cestovný ruch je širší pojem zahŕňajúci a prejavujúci sa vo všetkých druhoch cestovného ruchu. Nie je len o ochrane prírodných zdrojov, ako je to v prípade environmentálneho, ekologického alebo zeleného cestovného ruchu. Ale zameriava svoju pozornosť aj na ekonomickú a spoločenskú rovnováhu prostredia, v ktorom sa rozvíja.

Udržateľnosť spočíva na troch základných pilieroch: ekonomický, environmentálny, sociálny (spoločenský). Súčasný vývoj udržateľnosti v rámci cestovného ruchu však vyžaduje potrebu ďalších dvoch pilierov kultúrneho a technologického.

V územiach cestovného ruchu sa produkty tvoria nielen z hľadiska základných podmienok pobytu, ale niektoré sú v nich už vybudované a koncentrované. Pritom ponuka cestovného ruchu musí byť vnímaná komplexne z pohľadu územnej koncentrácie. Preto aj územia

cestovného ruchu charakterizuje prevažne osobitná forma urbanizácie, ktorá prihliada predovšetkým na priestorové možnosti a kvalitu i zabezpečenie vybavenosti službami a zariadeniami tak pre hostí a návštevníkov, ako aj pre stálych obyvateľov a zamestnancov.

UNWTO (Svetová organizácia cestovného ruchu) v roku 2014 definovala, udržateľný cestovný ruch ako taký, ktorý plne berie do úvahy svoje súčasné a budúce ekonomické, spoločenské a environmentálne účinky, uspokojuje potreby návštevníkov, životného prostredia, ekonomiky a miestnych obyvateľov.

Nástrojom efektívneho využívania zdrojov územia a zdrojov cestovného ruchu je pre obce / mestá / regióny a územia plánovanie jeho rozvoja. Plánovanie sa chápe ako nástroj udržateľného rozvoja a ako určitý druh procesu rozhodovania a tvorby politiky v území.

Zároveň územné plánovanie a strategické plánovanie sú jednými z najstarších foriem ochrany životného prostredia. Dôraz kladu na architektúru a spôsob využívania pôdy či krajiny. Tento koncept sa postupne legislatívne rozvinul do komplexného procesu plánovania i s prvkami sociálneho a ekonomického faktora vplyvu na územie.

Dnešné územné plánovanie vníma cestovný ruch ako aktivitu alebo jav, ktorý má environmentálny základ, ale v tvorbe územných plánov by sa mali zohľadňovať aj negatívne vplyvy cestovného ruchu na životné prostredie.

V tomto kontexte je dôležitou súčasťou územného plánovania stanovenie limitných kapacít rozvoja cestovného ruchu.

Kučerová už v roku 1999 uvádza, že limitná kapacita rozvoja cestovného ruchu vyjadrená ako maximálny počet ľudí, ktorí môžu využívať dané miesto bez prijateľného poklesu kvality zážitku získaného návštevníkom, však nezohľadňuje mieru spokojnosti s rozvojom cestovného ruchu zo strany miestnych obyvateľov.

Pojem limitná kapacita sa snaží definovať limity rastu, po ktorých prekročení sa rozvoj cestovného ruchu stáva deštruktívnym a má negatívny vplyv na životné prostredie, spoločensko-kultúrny a sociálno-ekonomický rozvoj územia a spokojnosť návštevníkov

i miestnych obyvateľov. I keď je stanovenie limitných kapacít zložitá, je to dôležitý a významný nástroj plánovania udržateľného rozvoja cestovného ruchu.

Únosnosť zaťaženia každého územia je potrebné spracovávať individuálne v rámci územného plánovania každej destinácie / územia cestovného ruchu. Nakoľko sa vplyv ľudských činností na prírodné ekosystémy a prostredie sa líši a je určené existujúcim prírodným potenciálom.

Mení sa v závislosti od typu prostredia, ekosystému, umiestnenia, veľkosti, veľkosťou spotreby prírodných zdrojov, počtom ľudí, produkovaných odpadov, dostupnosti vody, pôdy, spotreby energií, využívania zdrojov a účinnosti dostupných technológií, ako aj manažmentu práce s návštevníkom, subjektami cestovného ruchu a ďalšími faktormi podľa typu územia a rozvoja cestovného ruchu. Pri plánovaní udržateľného cestovného ruchu je dôležité si uvedomiť najmä skutočnosť, že prírodné zdroje nie sú nevyčerpatelné a technológia nedokáže vyriešiť všetky problémy, ktoré súvisia so zachovaním biodiverzity a ekosystémov podporujúcich život.

Dôležité je vyjadriť, že **princíp udržateľnosti cestovného ruchu nie je vo všeobecnosti proti rastu, ale berie do úvahy limity rastu**. A preto sa cestovný ruch musí plánovať a riadiť v rámci limitných kapacít. Akýkoľvek koncepčný dokument udržateľného rozvoja cestovného ruchu a jeho manažmentu nie je len environmentálnou a koncepciou územného plánovania, ale mal by brať do úvahy ekonomické, spoločenské, politické, kultúrne a manažérske aspekty rozvoja cestovného ruchu.

V začiatkoch plánovania rozvoja cestovného ruchu boli ciele veľakrát pevne stanovené na zvyšovanie rastu (návštevnosti, ekonomického prínosu apod.) čím determinovali aj ďalšie kroky v procese plánovania. V súčasnosti sa zdôrazňuje potreba ich úpravy a zadefinovania od výsledkov výskumu, analýzy, syntézy komplexného integrovaného plánovania územného (regionálneho) rozvoja územia. Tak, aby bolo možné stanoviť reálne dosiahnuteľné ciele (zvyčajne na obdobie 5 až 10 rokov).

Veľa krát boli tieto ciele zamerané iba na rast cestovného ruchu, rast návštevnosti, rast ubytovacích kapacít, prepravných kapacít osobných horských zariadení a pod. Čo môže byť v územiach práve znakom neudržateľného rastu cestovného ruchu. **Pretože ciele zvyšovania**

ekonomického prínosu z rozvoja cestovného ruchu môžu byť v rozpore s cieľmi v oblasti ochrany prírodných a kultúrnych zdrojov, zachovania biodiverzity či miestnych obyvateľov. Je nevyhnutné formulovať také ciele rozvoja, ktoré sú kompatibilné a v práve v procese územného plánovania sa častokrát ukazuje, ktoré sú reálne dosiahnuteľné na základe analýzy a následnej syntézy z výskumov. Preferovanie ekonomických cieľov na úkor spoločenských a environmentálnych môže v koncovom dôsledku viesť k strate jedinečnosti územia cestovného ruchu, odchodu miestnych obyvateľov či strate prírodných alebo kultúrnych atraktivít.

Posledným koncepčným materiálom v cestovnom ruchu bola / je **Stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2020**, z roku 2013. V aktuálnom čase nie je platná / spracovaná ešte nová stratégia aktuálne (s predpokladom do roku 2030).

Na Slovensku v mnohých prípadoch existujú značné rozdiely medzi plánom rozvoja a tým, čo sa skutočne deje v územiach s rozvojom cestovného ruchu. Príčin tohto stavu je viacej, od neochoty plánovať cestovný ruch, cez nedostatok finančných prostriedkov na tvorbu integrovaných plánov rozvoja a územného plánovania, až po nepochopenie či nedostatok informácií o rozvoji cestovného ruchu v danom území.

Väčšina PHSR v oblasti témy rozvoj cestovného ruchu / cestovný ruch boli a sú formálne dokumenty, ktoré boli súčasťou prvých metodík PHSR potrebných ako rozvojové dokumenty pri čerpaní EÚ fondov v regionálnom rozvoji, no priamo ako strategické (realizovateľné obsahom strategické alebo koncepčné dokumenty nie sú aplikované do výkonu).

Väčšina PHSR končila platnosť v roku 2019/2020 a boli niekde iba pretransformované do nasledovných PHSR alebo PMR s ďalším časovým úsekom (bez výraznejších zmien, aplikácií nových zhodnotení (trendov, požiadaviek napr. v oblasti udržateľného rozvoja cestovného ruchu alebo destinačného riadenia a rozvoja apod. (s niektorými výnimkami- Bratislava,

Košice, Nitra a niektoré mestá, vo väčšine miest však nedošlo k aktualizácii obsahu s posunom vyhodnotenia ďalšieho rozvoja v oblasti cestovného ruchu).

Najväčší rozdiel v ich obsahoch je v tom, že PHSR a strategické dokumenty boli v minulosti vypracovávané na tzv. prístupe územnom, administratívnom alebo funkčnom. No od roku 2010 je na Slovensku v platnosti zákon o podpore cestovného ruchu, kde sa uplatňuje tzv. organizačný prístup. V tomto prístupe sa regióny cestovného ruchu vytvárajú na základe organizácií cestovného ruchu. Tento prístup sa však vo väčšine (starších) PHSR neuplatnil predtým a pokiaľ boli PHSR iba formálne prolongované, naďalej s týmto aktuálne platným prístupom (z pohľadu národnej) nepracujú.

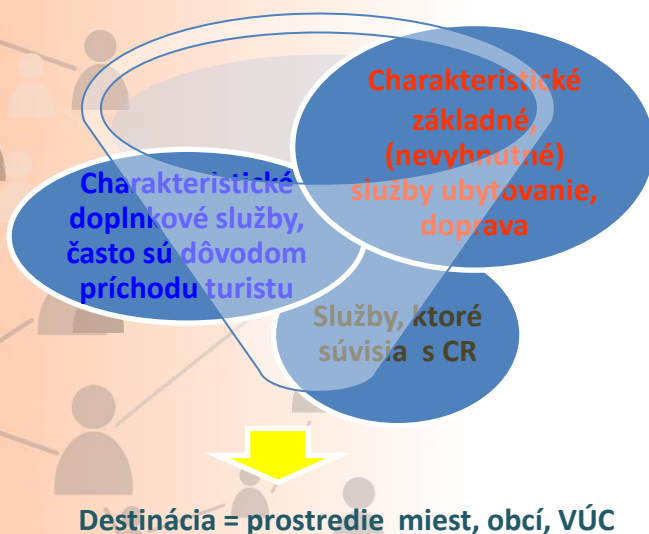
3. ANALÝZA A VÝVOJ INDIKÁTOROV V CESTOVNOM RUCHU

Cestovný ruch tvorí súbor aktivít v určitom prostredí, ktoré na strane ponuky uspokojujú ciele destinácie cestovného ruchu (lokalita, obec, mesto) a aktérov, ktorí v destinácii pôsobia. Na strane dopytu uspokojujú potreby ľudí súvisiace s cestovaním mimo ich trvalého bydliska, bez rozdielu, či dôvodom tohto cestovania je oddych alebo nepravidelná povinnosť (služobná cesta). Zdroj: Novacká, 2014. Uviesť uvedené prvky do života cestovného ruchu si vyžaduje, aby všetky subjekty - aktéri, ktorí kreujú ponuku v cestovnom ruchu, mali na zreteli skutočnosť, že v cestovnom ruchu sa premietajú poznatky viacerých tematických vedných odborov. Cestovný ruch má interdisciplinárny charakter. V ekonomickom ponímaní hovoríme o prierezovom charaktere cestovného ruchu.

Prostredie, v ktorom sa uskutočňuje cestovný ruch je nevyhnutnou súčasťou ponuky a tvorí významný predpoklad pre záujem o cestovanie do určitého „cieľového miesta“ = **destinácie cestovného ruchu**. Služby cestovného ruchu predstavujú zúžené ponímanie produktu cestovného ruchu. Produkcia služieb priamo na mieste so zapojením domáceho miestneho obyvateľstva vytvára možnosti pridanej hodnoty pre danú lokalitu, obec, mesto, región z aspektu príjmov a zamestnanosti. Prepojenie prostredia destinácie a služieb, ktoré produkujú miestni producenti, vytvára podmienky pre produkt cestovného ruchu v širšom ponímaní.

Prostredie, v ktorom sa cestovný ruch uskutočňuje je mimoriadne dôležité. Destinácia je pre účastníka cestovného ruchu zaujímavá, atraktívna z rôznych dôvodov. Turistická destinácia je známa, populárna a navštevovaná nielen na základe pomenovania, resp. značky. Základom je ponuka a jej kvalita. Ponuka je obsiahla a premieta sa v činnostiach služieb, ktoré sú prepojené na jednotlivé atrakcie v danej destinácii.

Obrázok 2: Produkt cestovného ruchu v širšom ponímaní vrátane prostredia



Zdroj: Vlastné spracovanie (Ľ. Novacká)

3.1 Ekonomické impakty cestovného ruchu

Ekonomické vyhodnotenie impaktov, čiže prínosov cestovného ruchu sa uskutočňuje prostredníctvom vybraných ukazovateľov, indikátorov. Ekonomické impakty je potrebné vyhodnotiť za individuálny aj organizovaný cestovný ruch. V anglicky písanej terminológii ide o „impacts on travel and tourism, čiže impakty z „travel“ (cestovanie, individuálny cestovný ruch) a „tourism“ (organizovaný cestovný ruch).

V súlade s medzinárodnou metodikou Svetovej rady pre Cestovný ruch (WTTC), impakty cestovného ruchu rozlišujeme priame, nepriame a indukované.

Priame impakty CR tvoria služby (ubytovacie služby, stravovacie služby, služby cestovných kancelárií, cestovných agentúr, eventových agentúr, dopravné služby, kultúrne, športové a rekreačné, zábavné, liečebné a iné služby); predávané tovary (v ubytovacích službách, v doprave, v zábavných zariadeniach, turistických atrakciách); a výdavky (účastníkov dovolenkového domáceho CR, domácej biznis klientely a individuálne výdavky vlády).

Nepriame impakty CR tvoria investície do cestovného ruchu, **kolektívne výdavky vlády financované zo štátneho rozpočtu a z rozpočtu samospráv** a nákup od dodávateľov vody, energií, práva užívať digitálne siete a pod.

Indukované impakty CR tvoria výdavky domáceho obyvateľstva na cestovný ruch.

Základné ukazovatele výkonov cestovného ruchu vo vyjadrení ekonomických impaktov vyjadrujú dáta o podiele na tvorbe hrubého domáceho produktu, o zamestnanosti v cestovnom ruchu, príjazdoch, ktoré sú vyjadrené v počte osôb a výdavky návštevníkov (výdavky zahraničných návštevníkov tvoria tzv. „neviditeľný export“). Mimoriadny význam má však vyhodnotenie ekonomickej efektívnosti cestovného ruchu prostredníctvom ukazovateľov pridanej hodnoty.

Z údajov za svet, Európu a SR vyplýva, že kolaps cestovného ruchu z dôvodu pandémie v roku 2020 postihol prakticky celý svet.

Tabuľka 5: Kľúčové indikátory cestovného ruchu v rokoch 2019 a v r. 2020 vo svete, v Európe a v SR

Indikátor	Svet		Európa		SR	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Podiel CR na tvorbe HDP v mld. USD a v %	9,2 mld. 10,4 %	4,6 mld. 5,5 %↓ - 49,1%	2,19 mld. 9,5%	1,13 mld. 4,88%↓ -51,4%	7,4 mld. €6,2 mld	3,31 mld. € 2,9 mld↓ -50 %
Zamestnanosť v CR v mil. os.	334	272 ↓ -18,5%	38,5	34,9↓ -9,3 %	0,1634	0,1489↓ -9 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa <https://wtcc.org/Research/Economic-Impact>

3.2 Indikátory ekonomických impaktov v súlade s metodikou Turistického satelitného účtu

Turistický satelitný účet je jednotný systém štatistického výkazníctva v cestovnom ruchu, ktorý má svoju tradíciu v Austrálii a Kanade už od sedemdesiatych rokov 20. storočia. V Európskej únii v súlade so smernicou začali pracovať na zbere údajov a prepočte ekonomických impaktov cestovného ruchu od roku 2008 postupne všetky členské krajiny EU vrátane Slovenskej republiky. Pokiaľ vybrané krajiny už spracúvajú tento spôsob vyhodnotenia údajov na úrovni regiónov, alebo dokonca hlavných miest, SR vykazuje TSA len na úrovni štátu. Zber údajov nie je jednoduchý. Štatistické údaje od podnikateľských subjektov a ďalších spravodajských štatistických jednotiek štátnej správy a samosprávy spracúva Štatistický úrad SR.

Účelom TSA je:

- podrobne analyzovať všetky aspekty dopytu po tovaroch a ,ktoré súvisia s návštevou účastníkov cestovného ruchu,
- sledovať prevádzkové rozhranie dodávky takéhoto tovaru a služieb v rámci hospodárstva,
- opísať, ako táto ponuka vzájomne pôsobí s inými ekonomickými činnosťami.

Jednotná metodológia a systém vykazovania dát vo všetkých členských štátoch EU vytvára možnosti vzájomného porovnávania a serióznej analýzy ekonomických impaktov na celom území EU.

V cestovnom ruchu je mimoriadne dôležité zistiť znásobenie (multiplikačný efekt) príjmov v cestovnom ruchu. Interdisciplinárny, prierezový charakter cestovného ruchu komplikuje vykazovanie aj prvej skupiny priamych impaktov. V súlade so štatistickým výkazníctvom je možné získať seriózne štatistické údaje o ubytovacích službách. Ďalšie služby, ktoré sa v cestovnom ruchu realizujú a sú často aj determinantom prízjazdu hosťa do destinácie, v podmienkach Slovenska (regiónov Slovenska) nie sú jednoznačne štatisticky sledované pre potreby výkazníctva cestovného ruchu.

Pokiaľ však chceme zistiť ekonomické impakty CR, potrebujeme aj údaje o „spotrebe“, t.j. o výdavkoch domácich aj zahraničných účastníkov cestovného ruchu. Pre tento účel je nevyhnutný aj zber údajov priamo od účastníkov cestovného ruchu formou primárneho

48

Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

výskumu. Tento spôsob zberu údajov a spracovania údajov je náročný. Vyžaduje si ďalšie finančné pokrytie, ktoré v SR zatiaľ koncepcne riešené nie je. Je predpoklad, že realizácia primárneho výskumu nie je problém z hľadiska poznatkovej základne, alebo výkonu na úrovni regiónov, miest a obcí. Problém je vo financovaní, ktorý bude potrebné riešiť rámci partnerskej spolupráce inštitúcií, ktoré vstupujú do manažmentu CR na celoštátnej aj regionálnej úrovni.

Údaje potrebné pre zostavenie TSA sú širokospektrálne a vyčerpávajúco vyhodnocujú ekonomickú silu cestovného ruchu a jeho dosah na ekonomiku v štáte. Podkladom sú prepočty hodnôt z tabuliek pre potreby výkazníctva TSA. Výstupy TSA na úrovni Slovenskej republiky sú zverejnené pod názvom „Satelitný účet cestovného ruchu v Slovenskej republike“ formou správy. Z uvedených údajov podkladových tabuliek Štatistický úrad SR prezentuje za rok 2018 nasledovné výsledky:

Obrázok 3: Ekonomický význam odvetví CR na Slovensku v roku 2018



Zdroj: <https://www.navstivte.sk/2020/12/31/cestovny-ruch-v-roku-2018-2/> (13.05.2021)

49

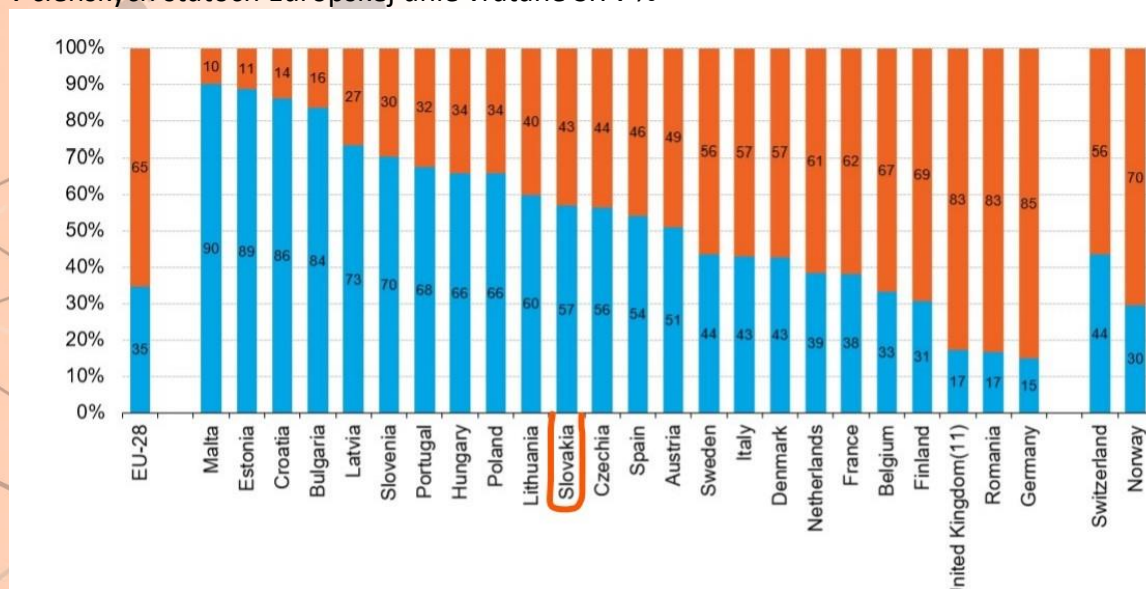
Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

Vyhodnotenie výkonov cestovného ruchu na úrovni Európskej únie s údajmi zo všetkých členských štátov EU je spracované v súlade s pravidlami TSA na základe štatistických dát v 10 samostatných tabuľkách s časovým posunom cca 2 roky.

Podľa správy EÚ o TSA z r. 2019 možno konštatovať nasledovné údaje javy.

Podiel výdavkov v členení na zahraničných a domácich účastníkov CR v priemere EÚ dosiahol 65%-tný podiel výkonov domáceho cestovného ruchu s výraznou prevahou výdavkov domácej klientely v Belgicku, Fínsku, Veľkej Británii, Rumunsku, Nemecku, + vo Švajčiarsku a v Nórsku.

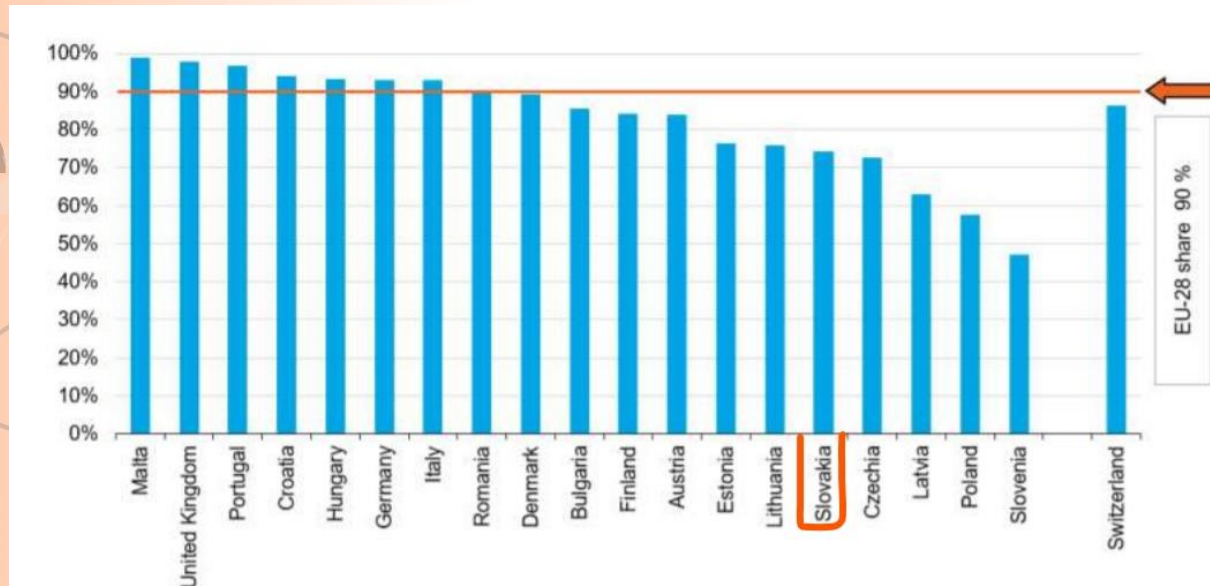
Graf 2: Podiel domáceho CR a zahraničného príjazdového CR na výdavkoch účastníkov CR v členských štátoch Európskej únie vrátane SR v %



Zdroj: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/7870049/10293066/KS-FT-19-007-EN-N.pdf/f9c4cc-882b-5e29-03b1-f2cee82ec59d>, str. 17.

Rozsah viac ako 90% výdavkov možno konštatovať u zahraničnej klientely v 9 členských krajinách EÚ. Tento logický fakt sa premietal aj na Slovensku, kde podiel tvoril viac ako 75 % z celkových výdavkov turistov na Slovensku.

Graf 3: Podiel výdavkov zahraničných hostí na celkových výdavkoch turistov v EÚ vrátane SR v %

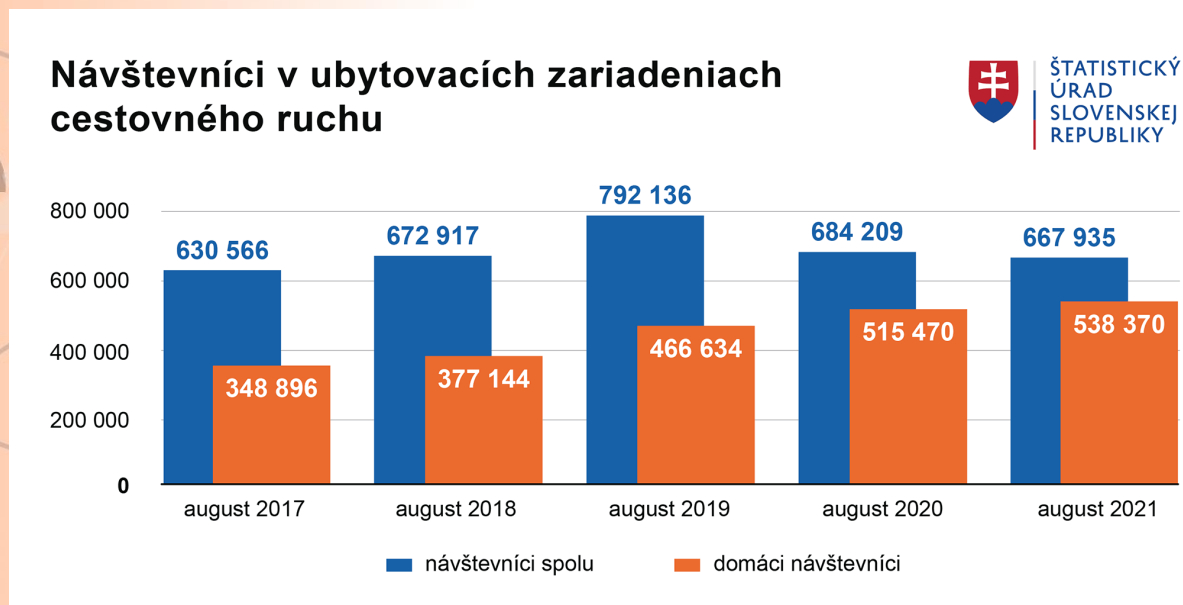


Zdroj: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/7870049/10293066/KS-FT-19-007-EN-N.pdf/f9cdc4cc-882b-5e29-03b1-f2cee82ec59d>, str. 13.

Na Slovensku tvorili výdavky turistov v r. 2019 2,465 mld. EUR, z toho 74 % tvorili výdavky ubytovaných hostí vo výške 1,833 mld. EUR. Výdavky jednodňových výletníkov generovali len 632 mil. EUR.

Slovenská republika v štandardných rokoch vždy vykazovala vyšší podiel výdavkov zahraničných účastníkov cestovného ruchu. V správe z roku 2019 je vykazovaný podiel 54% výdavkov zahraničných návštevníkov v porovnaní so 46 %-tným podielom výdavkov domáceho účastníka cestovného ruchu. Absencia vyššej kúpnej sily zahraničnej klientely v SR sa výrazne prejavila v rokoch pandémie. Deficit zahraničných hostí v SR v roku 2020 a v r. 2021 nedokázal eliminovať ani zvýšený počet domácej klientely a podporný mechanizmus domáceho cestovného ruchu formou príspevku od zamestnávateľa. Toto tvrdenie podporujú aj údaje Štatistického úradu SR.

Graf 4: Návštevníci ubytovacích zariadeniach cestovného ruchu



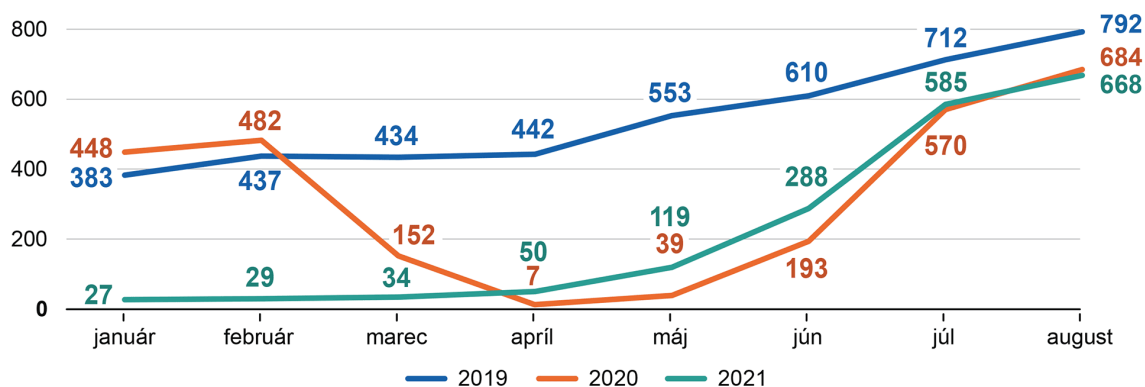
Zdroj: https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/products/informationmessages/inf_sprava_detail/12710b0c-f147-46f1-986f-345fce183480/lut/p/z1/tZJNc5swEIZ_Sw8cxS6WsOTesCf1R-1M49S1rUsGgPiiARFQlf73FU0umWlc9xBd9DHvrvZ5d0HCAWQVdnkamlxXYWHvRzI-uONLMZ16AeJ0TXG5-np_u5h9Gc13PuzfCsTt9gaX34Nv8-2Kech8kffif4AEGVemNhkcdSGGWIPJK8SEp6Mg_agm9JW01WKtHUTdmcHu1aZk929EfcwvpgkHuOEjROPTMQ4IZT5Saw8QZnAIX0d5z_heJV_6_v_eAQffWQHCCmQelW4fly66XHCKnAs2YpOxT-ngZv749CQDi6wro54NHD6C2f4zajazTWrZQ5MNqTUcra_mGczYMF42tEsZ77uAwWu-3kijlM6KvsglpoaOX8QmqiApbSKMS1ajG_dXY58yYuv3soIN937up1mmh3FiXDv4tJNOtNeqtEo62U_zdTnkc9l2uethVg5cF3P_nlcwQ6nJCno mMjpTfPSLbp1sbij79Bvcmroz/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

V rokoch 2020 tvoril podiel zahraničnej klientely tvoril len 24,7% a v roku 2021 len 18,7%. Štatistický úrad SR konštatuje, že „ani tieto hodnoty však nenahradili stále výrazný prepád cudzincov. Celková návštevnosť zaostávala medziročne o 2,4% a za rovnakým obdobím pred pandémie o 15,7%. „ Ďalší významný argument o prepade počtu ubytovaných (čo v konečnom dôsledku sa prejavuje aj v ich výdavkoch a v ekonomických výsledkoch ubytovacích zariadení) tvoria údaje o vývoji počtu ubytovaných hostí v rokoch 2019 až 2020.

Graf 5: Počet ubytovaných hostí v zariadeniach cestovného ruchu v SR v rokoch 2019 - 2021

Počet návštevníkov v ubytovacích zariadeniach cestovného ruchu SR za roky 2019 až 2021

(v tis. osôb)



Zdroj:

https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/products/informationmessages/inf_sprava_detail/12710b0c-f147-46f1-986f-345fce183480!/ut/p/z1/tZJNc5swEIZ_Sw8cxS6WsOTesCf1R-1M49S1rUsGgPiiARFQlf73FU0umWlc9xBd9DHvrvZ5d0HCAWQVdnkamlxXYWHvRzI-uONLMZ16AeJ0TXG5-np_u5h9Gc13PuzfCsTt9gaX34Nv8-2Kech8kJfif4AEGVemNhkcdD5GGWIPJK8SEp6Mg_agm9JW01WKtHUTdmcHu1aZk929EfcwwpgkHuOEjROPTMQ4IZT5Saw8QZnAIX0d5z_heJV6_y_eAQffWQHCCmQelW4fly66XHCKnAs2YpOxT-ngZv749CQDI6wro54NHD6C2f4zajazTWrZQ5MNqTUcriRA_mGczYMF42tEsZ77uAwWu-3kjlIM6KvgsjpoaOX8QmqiApbSKMS1ajG_dXY58yYuv3solN937up1mmh3FIXDv4tJNOtNeqtEo62U_zdTnkc9I2uethVg5cF3P_nlCwQ6nJXCno mMjpTFPSLbp1sbij79BvcmoZ/dz/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/

Z hľadiska štruktúry výdavkov v štandardnom období pred pandemiou v období rokov 2015 až 2018 tvorili výdavky zahraničnej klientely na Slovensku v priemere 54,8% a výdavky domácich účastníkov CR 43,2%.

V dôsledku zníženého počtu zahraničných hostí o 60 %, Preto, A., konkretizuje finančné straty. Autor uvádza, že na stratu 1 EUR nadväzujú dodatočné straty produkcie v CR o 60 centov a ďalšie straty z pridanej hodnoty 50 centov. Z aspektu výdavkov zahraničných návštevníkov konštatuje, že ich výdavky resp. spotreba smeruje do produkcie, ktorá nepotrebuje toľko zahraničných vstupov, potrebujú prácu pracovníkov v SR a vstupy v SR.

53

Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

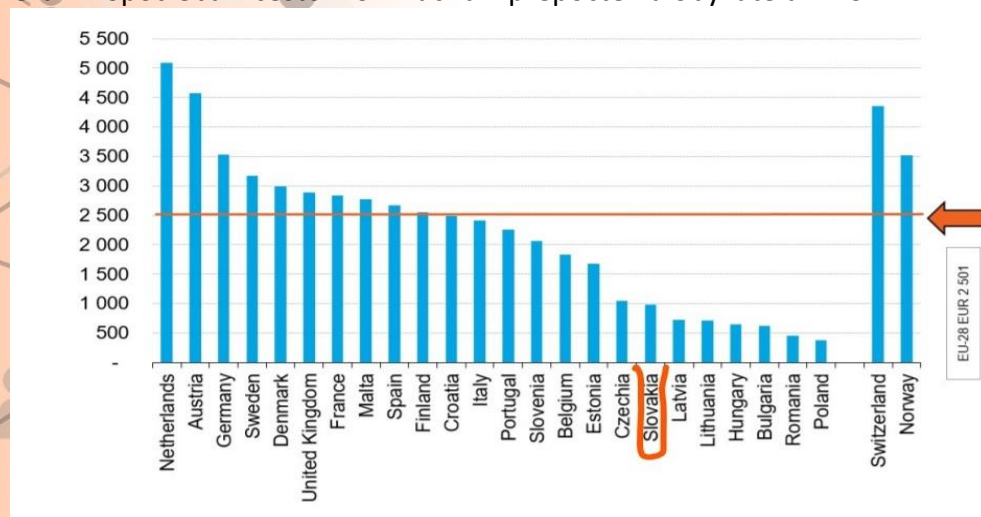
Z uvedeného dôvodu je pridaná hodnota v dôsledku spotreby zahraničného hosťa 78,8%. Podľa správy EÚ o TSA z r. 2019 možno konštatovať, že priemerné výdavky účastníkov cestovného ruchu v EÚ v prepočte na počet obyvateľov sú vo výške 2500 EUR/obyvateľ. Výdavky turistov na území Slovenska sú hlboko pod priemerom EÚ.

Graf 6: Výdavky účastníkov CR v SR v %



Zdroj: Vlastné výpočty (2021)

Graf 7: Spotreba v cestovnom ruchu v prepočte na obyvateľa v EUR



Zdroj: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/7870049/10293066/KS-FT-19-007-EN-N.pdf/f9cdc4cc-882b-5e29-03b1-f2cee82ec59d>, str. 19.

54

Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

Úroveň výdavkov turistov na území štátu v prepočte na počet obyvateľov si vyžaduje precíznu analýzu. Je zrejmé, že tento jav je na strane ponuky v dôsledku nedostatočnej rovnováhy medzi hodnotou a cenou služby, alebo aj nedostatočnej kvality služieb. Na strane dopytu ide o dôsledok segmentov klientely, ktoré prichádzajú na Slovensko, resp. dĺžka ich pobytu a solventnosť prichádzajúcej klientely na Slovensko.

Potreby vyhodnotenia podnikateľského sektora v službách cestovného ruchu v Slovenskej republike v súčasných podmienkach zabezpečuje jediný komplexný transparentný ekonomický ukazovateľ, ktorý predstavujú tržby za ubytovanie. Tento ukazovateľ vyjadruje celkovú sumu tržieb za ubytovanie od zahraničných i domácich hostí.

Ukazovateľ príjmov za ubytovanie vyjadruje celkovú sumu tržieb za ubytovanie od zahraničných i domácich hostí. Ďalší disponibilný ukazovateľ príjmov je pomerne presný vo výkazníctve organizovaného cestovného ruchu. Ide o tržby cestovných kancelárií za služby v zahraničnom príjazdom a v domácom cestovnom ruchu. Tento ukazovateľ je však limitovaný na len pre výkazníctvo organizovaného cestovného ruchu, ktorý je v porovnaní s individuálne cestujúcimi turistami veľmi nízky. Tržby z ubytovania vyjadrujú hrubé výnosy podnikateľského sektora ubytovacích zariadení. Tieto hodnoty však nie sú očistené od sumy fixných a variabilných nákladov.

3.3 Indikátory ekonomickej efektívnosti cestovného ruchu

V úvodnej časti sme zdôrazňovali interdisciplinárny charakter cestovného ruchu. Produkcia služieb cestovného ruchu je silne prepojené na rôzne odvetvia ekonomickej činnosti, čo vytvára podmienky na vznik multiplikačných efektov v pozícii odberateľov aj dodávateľov. Táto skutočnosť podmieňuje aj vyhodnocovanie ekonomickej efektívnosti CR v prepojení na multiplikačné efekty. Proces vyhodnotenia ekonomickej efektívnosti produkcie vychádza z údajov podnikateľských subjektov, ktoré sú členené v súlade s klasifikáciou ekonomických činnosti NACE.

Príklad celého zreťazenia a prepojenia odvetví a konkrétnych ekonomických činností dokumentuje nasledovné znázornenie multiplikačných efektov ubytovacích a stravovacích služieb.

Autor Preťo, A., uvádza, že hodnota multiplikátora produkcie CR má hodnotu 1,6, pričom „každé euro priamej pridanej hodnoty (PH) generuje ďalších 55 centov nepriamej pridanej hodnoty“. Preťo (2021) str. 5/9. Producenti vybraných služieb v cestovnom ruchu majú rôzne podmienky a ich ekonomická činnosť je rozdielna. Vždy závisí od finančnej, produkčnej a organizačnej náročnosti jednotlivých vstupov a výstupov (input-output).

Tabuľka 7: Multiplikátor produkcie v SR vo vybraných službách CR v členení podľa NACE

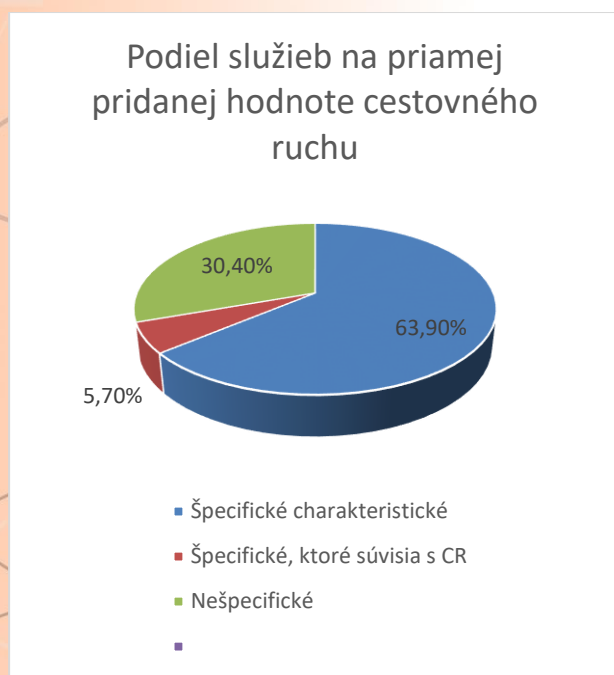
Produkcia				
Preprava a skladovanie	Ubytovanie a stravovacie služby	Iné podnikové služby	Umelecké a zábavné služby	Medián - Všetky odvetvia ekonomiky v SR
Multiplikátor produkcie				
1,66	1,60	1,78	1,46	1,6

Zdroj: PREŤO, A., 2021. Potrebujeme (prilákať) zahraničných turistov? Vplyv zahraničných turistov na ekonomiku SR, Komentár 2020/1, Inštitút dopravnej politiky Ministerstvo dopravy a výstavby SR, 2021, https://www.mindop.sk/uploads/IDP/Turizmus_koment%C3%A1r_AP_final_na%20zverejnenie.pdf str. 4/9

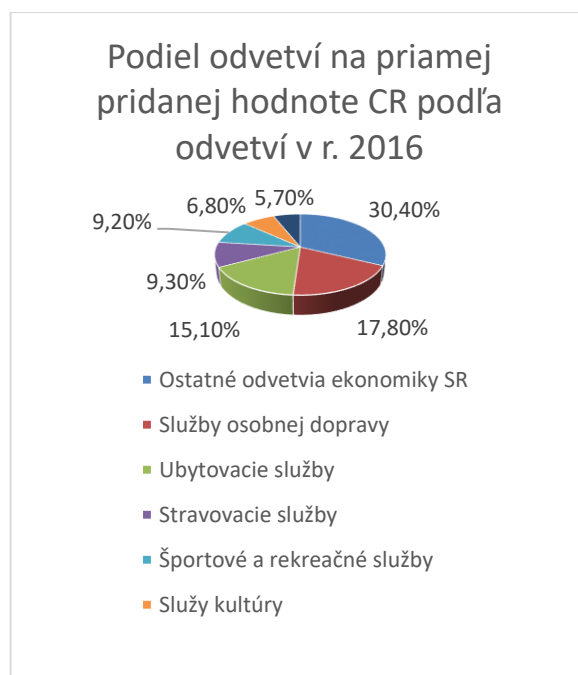
Ekonomický význam zahraničného príjazdového cestovného ruchu zdôrazňuje aj skutočnosť, že spotreba zahraničného návštevníka (nerezidenta) sa viac orientuje na produkciu s vyššou domácou pridanou hodnotou. Spotrebúvajú služby, ktoré sú tvorené priamo v danej destinácii a závisí od producentov služieb, do akej miery budú využívať domáce alebo zahraničné vstupy. Máme tým na mysli tovary a služby, ktoré sú dostupné na slovenskom trhu, ba dokonca sú pre zahraničného hosťa atraktívnejšie. Určite to však neznamena, že cestovný ruch môže fungovať len na základe domácich vstupov. Nemáme tým na mysli len nové technológie, ktoré sú súčasťou procesov aj v cestovnom ruchu, ale môže ísť aj o dodávky surovín, ktoré sú závislé na zahraničných zdrojoch.

Štatistický úrad Slovenskej republiky v zmysle satelitného účtu cestovného ruchu publikoval údaje satelitného účtu CR za rok 2016.

Graf 8: Podiel služieb na priamej pridanej hodnote pridanej



Graf 9: Podiel odvetví na priamej hodnote CR podľa odvetví v r. 2016



Zdroj: spracované podľa Satelitný účet CR v Slovenskej republike, Informatívna správa december 2018 https://slovak.statistics.sk/wps/wcm/connect/9ccaf232-d200-4880-856f-bd21fca1cf94/TSA_Informativna_sprava_december_2018.pdf?MOD=AJPERES&CVID=mvbdDvq (15.04.2021)

Pridaná hodnota odvetví cestovného ruchu na hodnote ekonomiky v SR bola vyčíslená vo výške 10,84%. Z hľadiska štruktúry, ktoré odvetvia a ekonomické činnosti sa podieľajú na tvorbe priamej pridanej hodnoty tvoria charakteristické služby v rozsahu 63,9 % , služby spojené s cestovným ruchom 5,7 % a ostatné (nešpecifické služby) v rozsahu 30,4 %.

V zmysle klasifikácie odvetví NACE je však problematické „vyčistiť dáta“ a vyčíslieť ekonomické efekty cestovného ruchu napr. za kultúrne služby, liečebné služby, služby maloobchodu, dopravy a pod. Tento problém vyplýva aj zo skutočnosti, že individuálny cestovný ruch sa

v štandardných (nekrízových) podmienkach zvyšuje. Pokiaľ organizovaný cestovný ruch vieme vyhodnotiť na základe údajov cestovných kancelárií, problematickejšie je získať dáta za individuálnu klientelu. Tento problém ešte znásobuje skutočnosť, že producenti vybraných služieb nevyhodnocujú, či ide o zákazníka, ktorý predstavuje reálny dopyt v cestovnom ruchu a je súčasťou dopytu v systéme cestovného ruchu. Príkladom je doprava (pokiaľ nejde o organizované charterové lety, alebo turistické vlaky, autobusy), kultúrne služby, kreatívne služby, športové služby a pod. V týchto prípadoch je nevyhnutné pristúpiť ku primárnemu výskumu a tieto dáta získať v rámci komunikácie s konkrétnym návštevníkom. Ten vie najlepšie, koľko peňazí vydal na jednotlivé tovary a služby. V konečnom dôsledku je to aj významný indikátor výšky výdavkov počas pobytu, alebo prepočtu priemernej výšky výdavkov na jeden deň pobytu.

Multiplikátor produkcie a príjmový multiplikátor výrazne dokazujú ekonomický význam cestovného ruchu. Investičný multiplikátor a multiplikátor zamestnanosti sú vo väčšej miere determinované špecifikami cestovného ruchu. Investičný multiplikátor je podmienený náročnosťou investícií pre subjekty cestovného ruchu a aspektu návratnosti vložených finančných zdrojov. Multiplikátor zamestnanosti je výrazne ovplyvnený náročnosťou živej práce v službách cestovného ruchu, hlavne v ubytovacích a stravovacích prevádzkových jednotkách. Podľa prepočtov Preťa, multiplikátor zamestnanosti má v porovnaní s ostatnými odvetvami relatívne nízku hodnotu. Odvetvie cestovného ruchu priamo na jeden milión produkcie zamestnáva 42 ľudí a multiplikovane takmer 50 osôb (multiplikovaný efekt teda vytvára potrebu ďalších 8 pracovníkov).

Viacerí autori zdôrazňujú potrebu udržateľného, rovnomerného ekonomického rozvoja a snahu zachovať sociálne vzťahy aj v podmienkach preferencie environmentálneho prístupu zo strany samosprávy.

Udržateľnosť spočíva na troch základných pilieroch: ekonomický, environmentálny, sociálny (spoločenský). Súčasný vývoj udržateľnosti v rámci cestovného ruchu však vyžaduje potrebu ďalších dvoch pilierov kultúrneho a technologického.

Na záver môžeme konštatovať, že subjekty, ktoré sa priamo alebo nepriamo zúčastňujú na manažmente tvorby ponuky sú rôznorodé. Prepojenie prostredia destinácie a služieb, ktoré produkujú miestni producenti, vytvára podmienky pre produkt cestovného ruchu v širšom ponímaní. V akej miere sa zúčastňujú a aktívne participujú ďalšie subjekty, to závisí od kompetencie a ich možností. Ide o štátnu správu, samosprávu a verejný sektor. Základ systému ponuky tvoria producenti, ktorí prevádzkujú atrakcie a vytvárajú ponuku služieb cestovného ruchu. Všetky uvedené podniky a inštitúcie tvoria sieť aktérov ktorí sú vzájomne prepojení a mali by spolupracovať na úrovni partnerstva.

Ekonomické impakty je potrebné vyhodnotiť za individuálny aj organizovaný cestovný ruch. Základné ukazovatele výkonov cestovného ruchu vo vyjadrení ekonomických impaktov tvoria dáta ktoré vyjadrujú podiel na tvorbe hrubého domáceho produktu, zamestnanosť v cestovnom ruchu, príjazdy vyjadrené v počte osôb a výdavky návštevníkov (výdavky zahraničných návštevníkov tvoria tzv. „neviditeľný export“).

Turistický satelitný účet tvorí základ štatistického výkazníctva ekonomickej sily cestovného ruchu a jeho impaktov na hrubý domáci produkt aj zamestnanosť. Pokiaľ však chceme zistiť ekonomické impakty CR, potrebujeme aj údaje o „spotrebe“, t.j. o výdavkoch domácich aj zahraničných účastníkov cestovného ruchu na území Slovenska. Pre uvedený účel je nevyhnutný zber údajov priamo od účastníkov cestovného ruchu formou primárneho výskumu. Problém je vo financovaní TSA na úrovni regiónov (prípadne veľkých miest). Tento problém bude potrebné riešiť rámci partnerskej spolupráce inštitúcií, ktoré vstupujú do manažmentu CR na celoštátnej aj regionálnej úrovni.

V cestovnom ruchu mimoriadne dôležité zistiť znásobenie (multiplikačný efekt) príjmov v cestovnom ruchu. Interdisciplinárny, prierezový charakter cestovného ruchu komplikuje vykazovanie aj prvej skupiny priamych impaktov.

Úroveň multiplikátora produkcie CR má hodnotu 1,6, pričom „každé euro priamej pridanej hodnoty (PH) generuje ďalších 55 centov nepriamej pridanej hodnoty“.

Pridaná hodnota odvetví cestovného ruchu na hodnote ekonomiky v SR bola vyčíslená vo výške 10,84%. Z hľadiska štruktúry, ktoré odvetvia a ekonomické činnosti sa podieľajú na tvorbe priamej pridanej hodnoty tvoria charakteristické služby v rozsahu 63,9 % , služby Individuálny cestovný ruch sa v štandardných (nekrízových) podmienkach zvyšuje. Pokiaľ organizovaný cestovný ruch vieme vyhodnotiť na základe údajov cestovných kancelárií, problematickejšie je získať dáta za individuálnu klientelu. Tento problém ešte znásobuje skutočnosť, že producenti vybraných služieb nevyhodnocujú, či ide o zákazníka, ktorý predstavuje reálny dopyt v cestovnom ruchu a je súčasťou dopytu v systéme cestovného ruchu. V týchto prípadoch je nevyhnutné pristúpiť ku primárnemu výskumu a tieto dáta získať v rámci komunikácie s konkrétnym návštevníkom. Ten vie najlepšie, koľko peňazí vydal na jednotlivé tovary a služby. V konečnom dôsledku je to aj významný indikátor výšky výdavkov počas pobytu, alebo prepočtu priemernej výšky výdavkov na jeden deň pobytu

4. ZAMESTNANOSŤ V CESTOVNOM RUCHU

V rámci kapitoly zamestnanosť v cestovnom ruchu predstavíme na začiatok teoretické prístupy politiky zamestnanosti na trhu práce vo všeobecnosti, následne priblížime politiku zamestnanosti, ktorú zjednocujú Európska únia a následne zhrnieme politiku zamestnanosti na Slovensku. Záverečnou časťou bude opis zamestnanosti v cestovnom ruchu.

4.1 Politika zamestnanosti

Politika zamestnanosti predstavuje súbor opatrení pre vytváranie podmienok na rovnováhu na trhu práce. Je to makroekonomická politika, ktorá sa môže definovať aj ako politika proti nezamestnanosti. Je výsledkom spolupôsobenia úsilia rôznych subjektov na trhu a to štátu, zamestnávateľov, zamestnancov, odborov a ďalších aktérov, ktorí sa snažia vytvoriť rovnováhu medzi dopytom a ponukou po práci. Politika zamestnanosti má predchádzať ekonomickým a sociálnym dopadom nezamestnanosti a úzko preto súvisí s hospodárskou a sociálnou politikou (Halásková, 2008).

Medzinárodná organizácia práce na svojom 48. zasadnutí v roku 1964 prijala „Zmluvu o politike zamestnanosti“, kde sa každý signatársky štát zaviazal uplatňovať takú politiku zamestnanosti, ktorá podporuje plnú a produktívnu zamestnanosť a zároveň deklarovali zabezpečenie týchto postulátov:

1. Je dostatok pracovných možností pre ľudí, ktorí chcú, môžu pracovať a o prácu sa uchádzajú.
2. Práca je produktívna.
3. Existuje slobodná voľba zamestnania.

Preto sa politika zamestnanosti zameriava na (Krebs, 2005):

- Vytvorenie infraštruktúry na trhu práce. Informovanie o voľných pracovných miestach a o uchádzačoch o prácu (úrady, inštitúcie).

- Podporuje tvorbu nových pracovných miest a to rôznymi spôsobmi ako finančná podpora tvorby pracovných miest, podpora tvorby pracovných miest pre rôzne skupiny.
- zamestnancov ako napr. so špeciálnymi potrebami.
- Podporuje adaptabilitu pracovnej sily, napr. prostredníctvom rekvalifikačných kurzov.
- Vytvára mechanizmy pre zamestnancov, ktorí sa dostali do štádia dočasnej nezamestnanosti, napr. formou dávok v nezamestnanosti.

Ako je z textu vyššie zrejmé, existujú dva druhy politiky zamestnanosti. A to aktívna a pasívna politika zamestnanosti. Aktívna politika zamestnanosti obsahuje tie opatrenia, ktoré pomáhajú účastníkom trhu práce o aktívne hľadanie a zapájanie sa do trhu práce, zatiaľ čo pasívna politika trhu práce, ktorá je formou dávok, kompenzuje stav, kedy účastníci trhu práce nemôžu pracovať.

Pre pochopenie analýzy zamestnanosti v štáte je nutné rozdeliť obyvateľov do 2 skupín na základe ekonomickej aktivity, a to na ekonomicky aktívnych a ekonomicky neaktívnych obyvateľov.

Ekonomicky aktívni obyvatelia sú tí, ktorí sú zapojení do pracovného procesu a prostredníctvom neho získavajú prostriedky na zabezpečenie svojich potrieb ako aj potrieb svojich rodín. Okrem pracujúcich sú do tejto skupiny zahrnutí tí, ktorí prácu krátkodobo nevykonávajú alebo ju po dlhom čase nemajú (z dôvodu externých okolností).

Ekonomicky neaktívni obyvatelia sú tí, ktorí sú bez práce nakoľko sa pripravujú na povolanie, alebo poberajú dôchodok a nepracujú, starajú sa o domácnosť a nepracujú. Navštevujú rekvalifikačný kurz a týmto pádom si za obdobie 4 týždňov prácu nehľadajú alebo si prácu hľadajú no nemôžu do práce nastúpiť do 14 dní. Zároveň do tejto skupiny patria osoby na rodičovskej dovolenke ako aj osoby, ktoré chcú pracovať, ale pracovné miesto si nehľadajú, nakoľko neveria, že nájdu adekvátnu prácu. Posledná kategória, ktorá spadá do tejto skupiny sú osoby do 15 rokov.

Politika zamestnanosti patrí medzi koordinované politiky v rámci EÚ, ktorej je Slovensko súčasťou. Jednotlivé členské štáty vypracúvajú svoje akčné plány v súlade s Lisabonskou stratégiou ako aj Európskou stratégiou zamestnanosti. Na základe týchto dokumentov všetky členské štáty EÚ vypracúvajú smernice.

Na základe daných stratégií vypracúva aj Slovensko svoju politiku zamestnanosti.

4.1.1. Politika zamestnanosti v rámci EÚ

V rámci hospodárstva EÚ patrí medzi koordinované politiky aj sociálna politika a politika zamestnanosti. Právny základ je ustanovený v článku 3 ods. 3 Zmluvy o Európskej únii (Zmluvy o EÚ) a článku 8 – 10, 145 – 150, 156 – 159 a 162 – 164 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). V rámci stratégie Európa 2020 je jedným z cieľov aj zvyšovanie počtu a kvality pracovných miest. Koordinovaná politika zamestnanosti na jednej strane monitoruje a prepája finančné nástroje na úrovni EÚ avšak zodpovednosť za politiku zamestnanosti je na jednotlivých štátoch.

Aktuálna stratégia Európa 2020⁹ stanovila v oblasti zamestnanosti tieto ciele (parlament, 2020):

- pracovný trh: zvýšiť účasť osôb vo veku od 20 do 64 rokov na pracovnom trhu na 75 % do roku 2020,
- sociálne začlenenie a boj proti chudobe: vyslobodiť aspoň 20 miliónov ľudí z ohrozenia chudobou a vylúčením,
- zlepšiť kvalitu a fungovanie systémov vzdelávania a odbornej prípravy: znížiť podiel osôb, ktoré predčasne ukončili školskú dochádzku, na 10 % (z 15 %) a zvýšiť podiel osôb vo veku 30 – 34 rokov, ktoré ukončili vysokoškolské alebo rovnocenné vzdelanie, aspoň na 40 % (namiesto 31 %).

⁹ Pozn. autora: [Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj](#) nebola zatiaľ do agendy zamestnanosti preklonená.

V rámci politiky zamestnanosti sa prijímajú smernice, nariadenia a odporúčania, ktoré definujú rôzne typy nástrojov podpory politiky zamestnanosti v jednotlivých členských štátoch. Tieto sa prijímajú na úrovni štátov rôznym spôsobom a transponujú (smernice) do štátnej legislatívy.

4.1.2. Zamestnanosť v cestovnom ruchu

Na začiatok je nutné definovať zamestnanosť samotnú, resp. akých zamestnaných chápeme pod pojmom zamestnaných v cestovnom ruchu. V rámci tejto definície autori nie sú jednotní. V rámci zamestnanosti v cestovnom ruchu zahŕňame pracovné miesta, ktoré patria do odvetví cestovného ruchu. Tie vyžadujú aj kvalifikovanú aj nekvalifikovanú pracovnú silu a tým pádom poskytujú prácu veľmi širokému diapazónu obyvateľov. Cestovný ruch zároveň poskytuje pracovné miesta počas celého roka, ale je náročným odvetvím na prácu v sezónach a to pre Slovensko platí v sezóne leto a zima., kedy sa intenzita práce zvyšuje. Ďalšou charakteristikou práce v cestovnom ruchu je jej intenzita na ľudskú prácu. V aktuálnej dobe digitalizácie a robotizácie, prichádza niekoľko iniciatív nahradiť človeka v rámci služieb cestovného ruchu robotmi, resp. digitálnymi panelmi. Tieto iniciatívy vidieť v rámci business klientely, ktorá hľadá komfort a rýchlo v rámci služieb, nie až tak zážitok. Nakoniec však samotný klient očakáva ľudskú tvár v rámci služieb prvého kontaktu (ako je napr. recepcia v hoteli), a preto v rámci cestovného ruchu ešte neprišlo k masovej robotizácii. Je to odvetvie s potrebou ľudskej tváre.

Podľa UNWTO zamestnanosť v odvetviach cestovného ruchu možno merať ako počet osôb zamestnaných v odvetviach cestovného ruchu na ktoromkoľvek z ich pracovných miest, teda ako počet osôb zamestnaných v odvetviach cestovného ruchu v ich hlavnom zamestnaní alebo ako počet pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu (DESA, 2010).

V rámci stanovenia jednotlivých odvetví, ktoré vstupujú do sčítania za cestovný ruch vyvstáva niekoľko otázok (Ozoglu, 2020):

1. Ktoré odvetvia priamo vstupujú a ktoré ďalšie nepriamo vstupujú do cestovného ruchu?

2. Cestovný ruch je často chápaný ako odvetvie len ubytovacích a stravovacích služieb, pričom toto odvetvie je oveľa širší pojem.

3. V rámci cestovného ruchu sa častokrát sčítavajú len zamestnanci, ktorí sú priamo v kontakte s návštevníkom, pričom tento počet by sa mal zvýšiť o zamestnancov, ktorí má len čiastočný alebo žiaden kontakt s návštevníkmi.

Zamestnanosť teda delíme na priamu, resp. primárnu a nepriamu, resp. sekundárnu.

Primárnu zamestnanosť tvoria podniky cestovného ruchu, ktoré vyrábajú tovary a služby priamo pre návštevníkov. **Nepriama zamestnanosť** je tvorená multiplikačným efektom v ostatných odvetviach, ktoré zabezpečujú potreby aj pre návštevníkov.

V nasledujúcej kapitole identifikujeme, ktoré odvetvia spadajú do cestovného ruchu na Slovensku a ilustrujeme ich na základe štatistických údajov dostupných zo Štatistického úradu SR (ďalej len „ŠÚSR“).

4.2 Štatistické ukazovatele cestovného ruchu na SR

Úvodom tejto kapitoly identifikujeme všeobecné štatistické údaje za SR v priebehu rokov 2017 a 2018. V rámci sumárnej situácie za odvetvie vidíme, že v rámci cestovného ruchu bolo v roku 2018 vytvorených takmer 178 000 pracovných miest, čo predstavuje 7% na celkovej zamestnanosti v SR.

V rámci ukazovateľov tak ako ich eviduje ŠÚSR do odvetvia cestovného ruchu patria:

- 1 - Ubytovacie služby
- 2 - Stravovacie služby
- 3-7-Doprava a prenájom zariadení pre osobnú dopravu
- 8 - Cestovné kancelárie a agentúry, ostatné rezervačné a súvisiace služby
- 9 - Služby kultúry
- 10 - Športové a rekreačné služby

Pre porovnanie sme vykonali analýzu obdobia troch posledných dostupných rokov 2016-2018.

Celkový počet prevádzok v CR predstavuje možných zamestnávateľov v rámci CR. V roku 2018

ich bolo spolu 43 182, pričom od roku 2017 tento počet stúpol o 2% (42 260 celkom v roku 2017). Z tohto počtu je podnikov spolu 16 230, čo predstavuje celkovo 38% zo všetkých prevádzok. V rámci podnikov tvoria až z 85% podniky z charakteristických odvetví CR, tj. ubytovacie, stravovacie služby, osobná doprava, prenájom zariadení pre osobnú dopravu, cestovné kancelárie a agentúry a ost. Rezervačné služby, služby kultúry a športové a rekreačné služby. Z týchto charakteristických odvetví je najväčšie zastúpenie a to 45% podnikov v stravovacích službách a na druhom mieste to sú podniky v športových a rekreačných službách (15%), tretie miesto s 13% predstavujú podniky v ubytovacích službách.

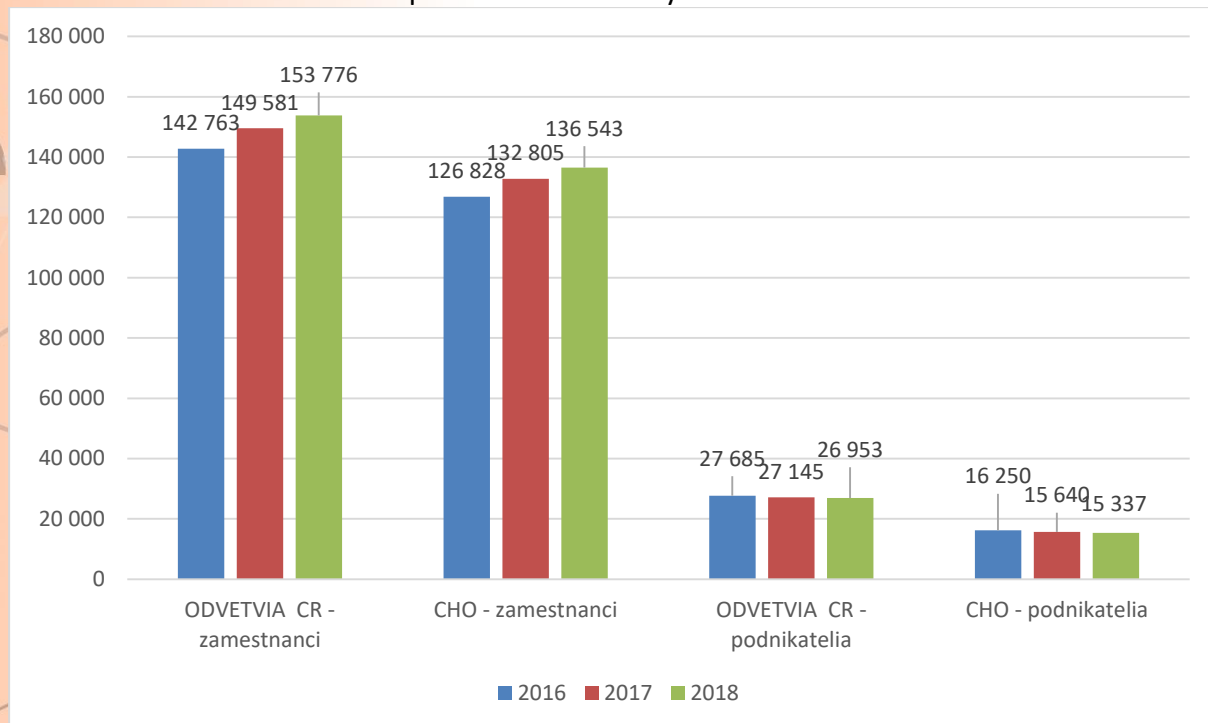
V rámci odvetví cestovného ruchu bolo v roku 2018 spolu zamestnaných 180 729 osôb ako zamestnancov a podnikateľov, pričom ich pomer a zloženie vidieť na grafe č. 10.

Ako vidieť z grafu č. 11 pomer zamestnancov a podnikateľov v cestovnom ruchu je oveľa vypuklejší čo sa týka zamestnancov a to či v odvetviach cestovného ruchu celkom ako aj v charakteristických odvetviach cestovného ruchu.

Pričom v roku 2018 bolo spolu vytvorených až 157 487 pracovných miest pre zamestnancov a 31 539 pre podnikateľov. Najviac vytvorených pracovných miest pre zamestnancov bolo v odvetví stravovacích služieb (48%) a v osobnej doprave (18%), pričom pre podnikateľov to bolo taktiež v odvetví stravovacích služieb (48%) ako aj v osobnej doprave(18%). Celkovo podiel vytvorených miest pre cestovný ruch v ekonomike Slovenska predstavoval celkom 6,8% pre zamestnancov a 7,4% pre podnikateľov.

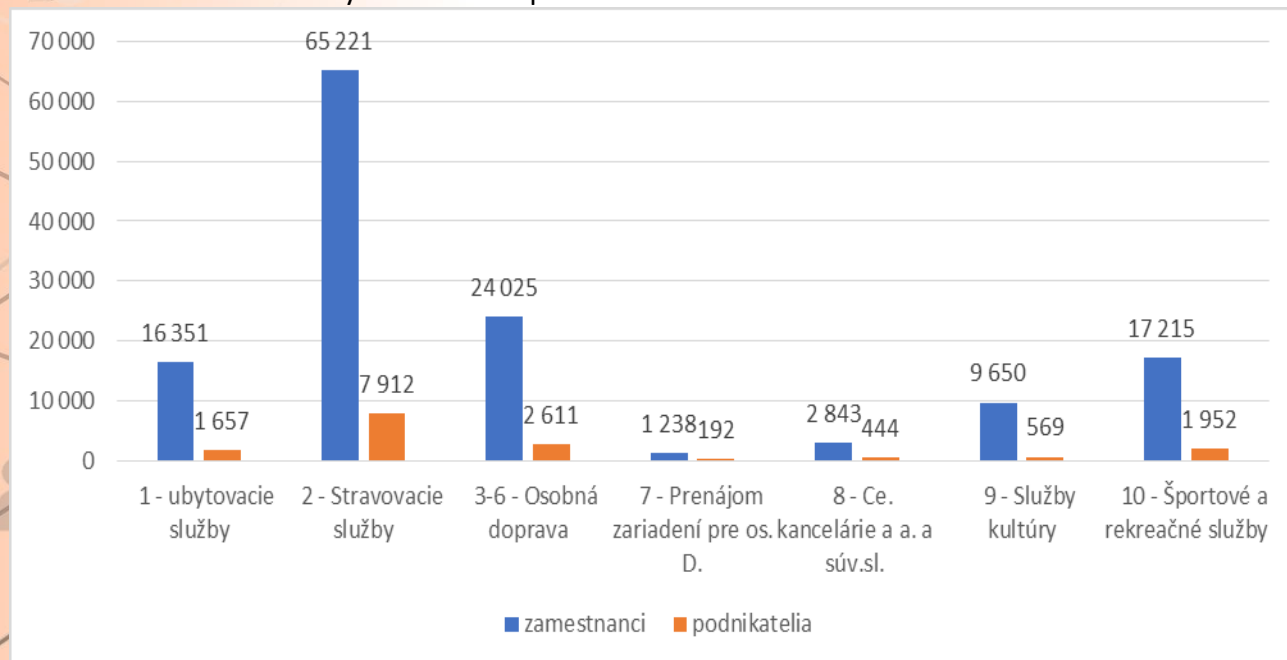
Na základe údajov spomenutých vyššie môžeme konštatovať, že celkovo zaznamenávame nárast počtu zamestnaných osôb v rámci kategórie zamestnancov, pričom tento nárast nie je totožný v ukazovateli podnikateľa.

Graf 10: Počet zamestnaných osôb v rámci odvetvia CR, charakteristických odvetví CR podľa rozdelenia na zamestnancov a podnikateľov za roky 2016-2018



Zdroj: vlastné spracovanie podľa statistcs.sk

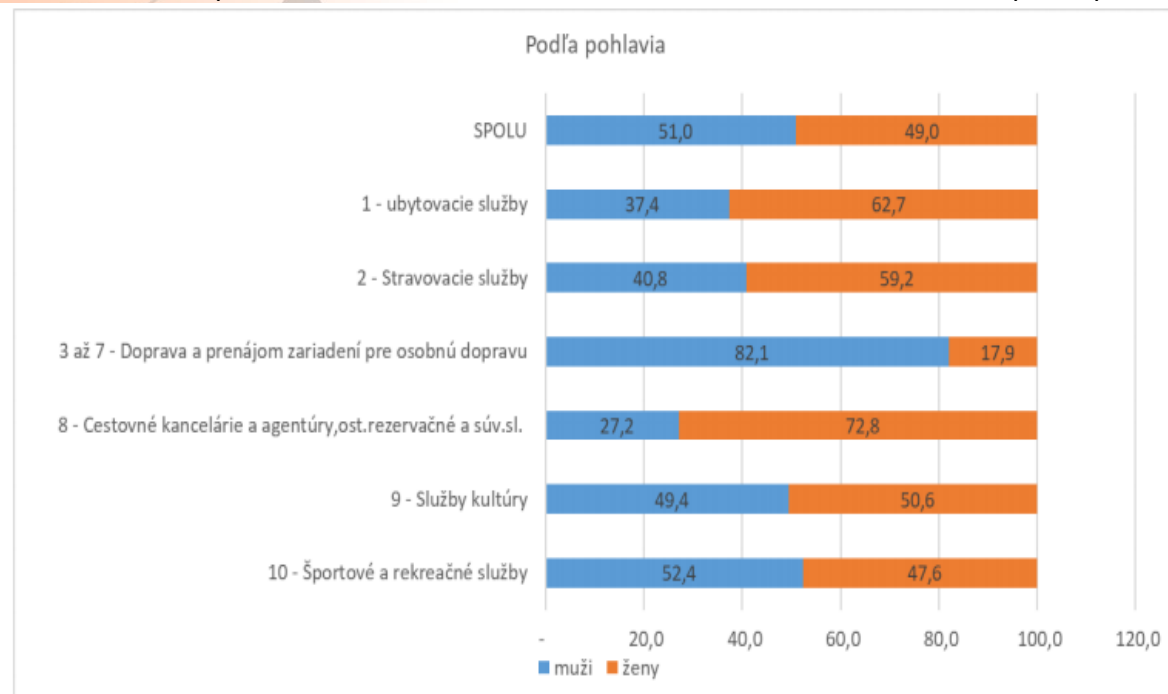
Graf 11: Počet zamestnaných osôb v CR podľa odvetví a statusu v zamestnaní v roku 2018



Zdroj: vlastné spracovanie (ŠÚSR, Satelitný účet cestovného ruchu 2018, 2020)

V rámci zamestnanosti na Slovensku môžeme vidieť, že pomer podľa pohlavia je v odvetviach cestovného ruchu vyvážený. Avšak keď sa pozrieme detailnejšie, vidíme, že v ubytovacích službách, stravovacích službách, v službách cestovných kancelárii prevláda zamestnávanie žien nad zamestnávaním mužov, čo vidieť grafe č. 12. V službách dopravy a prenájmu ako aj v športových a rekreačných službách prevláda zamestnávanie mužov. V službách kultúry je tento pomer viac menej rovnovážny.

Graf 12: Priemer podielu zamestnanosti v odvetviach CR v rokoch 2013 – 2018 podľa pohlavia



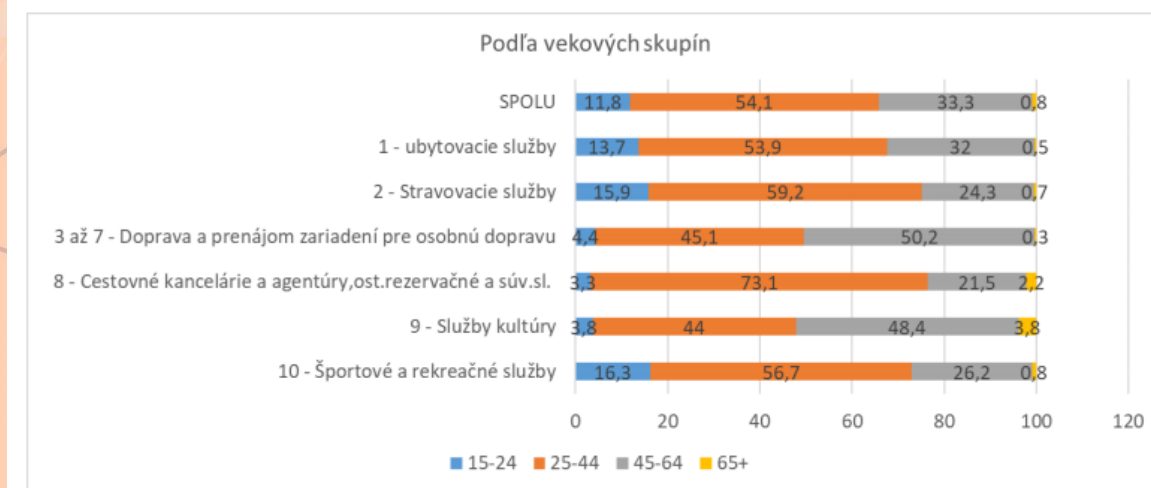
Zdroj: (Ozoglu, 2020)

Ak sa pozrieme na zamestnanosť podľa veku vidíme, že najpočetnejšia skupina zamestnaných v CR podľa veku od 25 do 44 rokov. Druhá najpočetnejšia je veková skupina od 45 do 64 rokov. Nasleduje skupina zamestnaných vo veku 15 – 24 rokov a najmenej početná je skupina starších ako 65 rokov. Skupina nad 65 rokov je však najpočetnejšia v službách kultúry a najmenej početná je v službách dopravy a prenájmu zariadení pre osobnú dopravu ako aj v ubytovacích službách. Čo sa týka najmladšej skupiny zamestnaných tak v športových a rekreačných

Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

službách ako aj v stravovacích službách je najviac zamestnaných a najmenej v službách cestovných kancelárií ako aj v službách kultúry.

Graf 13: Priemer podielu zamestnanosti v odvetviach CR v rokoch 2013 – 2018 podľa vekových skupín

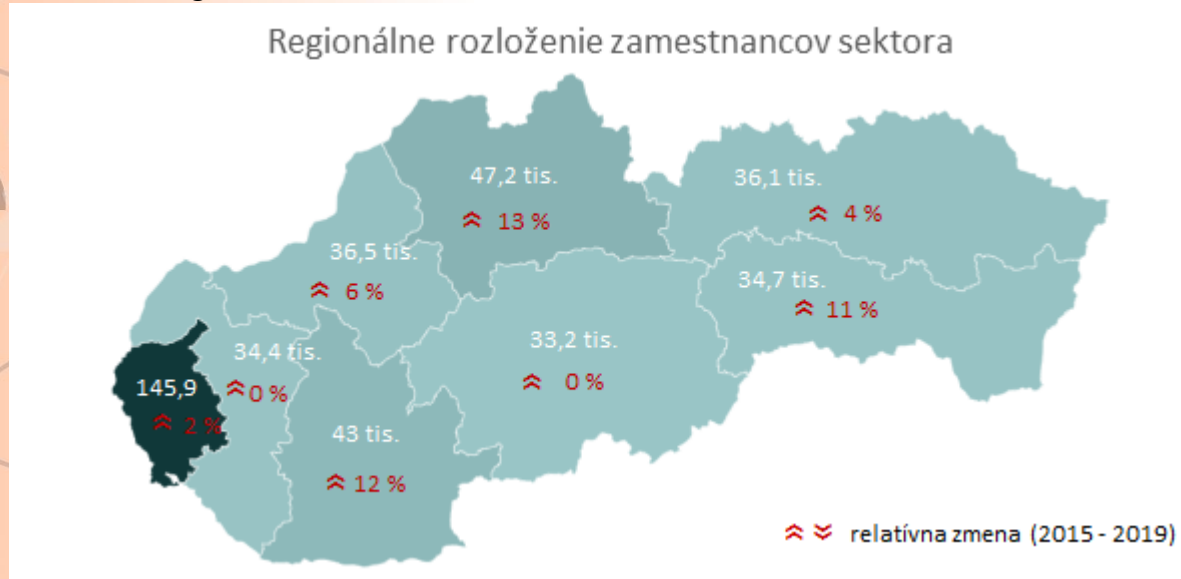


Zdroj: (Ozoglu, 2020)

Na základe záverov Trexima v sektore roku 2019 pracovalo približne 10,1 % zamestnancov na skrátenej úväzok, čo je nadpriemerná úroveň v porovnaní so SR. Na skrátenej úväzok pracovali predovšetkým osoby vo veku 35 - 44 rokov, ktoré tvoria 26 % z celkového počtu pracujúcich na skrátenej úväzok v sektore. Pri definícii sektora podľa sektorových zamestnaní je podiel pracujúcich na skrátenej úväzok na úrovni 10,3 %.

V Bratislavskom kraji pracovalo až 35 % zamestnancov sektora, kde má sektor 23 % podiel na celkovej zamestnanosti kraja. Spolu so Žilinským a Nitrianskym krajom tvoria spolu 57 % zamestnanosti sektora. Sektor obchod, marketing, gastronómia a cestovný ruch sa najrýchlejšie rozvíjal v Žilinskom kraji, kde za posledných 5 rokov vzrástol počet zamestnancov o 13 %. Najnižší počet zamestnancov sektora bol v Banskobystrickom kraji.

Obrázok 4: Regionálne rozloženie zamestnancov sektora



Zdroj: Trexima

V sektore dochádzalo za prácou do iného kraja 29 % zamestnancov, najčastejšie do Bratislavského kraja a Nitrianskeho kraja, pričom za posledných 5 rokov rástol podiel dochádzajúcich zamestnancov do týchto krajov. Sektor patril medzi 33 % sektorov s najvyššou mobilitou. V Bratislavskom kraji, ktorý zamestnáva najväčší počet zamestnancov sektora, je 50 % zamestnaných osôb z iného kraja. Pracovné sily pre sektor najčastejšie dochádzajú z Trnavského kraja a tvoria 15 % všetkých dochádzajúcich zamestnancov v sektore.

Podiel vysokoškolsky vzdelaných zamestnancov v sektore klesá. Za 8 rokov poklesol ich podiel o -2 p. b. na súčasných 20 %. Sektor tak patrí medzi 21 % sektorov s najnižším podielom vysokoškolsky vzdelaných zamestnancov, resp. najvyšším podielom stredoškolsky vzdelaných zamestnancov. Sektor zamestnáva 5,4 % všetkých vysokoškolsky vzdelaných zamestnancov v SR a 14,2 % všetkých stredoškolských. Pri definícii sektora podľa sektorových zamestnaní má vysokoškolské vzdelanie 24 % zamestnancov sektora. Sektor čelí významnému úniku mozgov do zahraničia. Celkovo v SR 9 % absolventov odišlo do zahraničia. Z celkového počtu absolventov prichádzajúcich na trh práce pre sektor obchodu, marketingu, gastronómie a

cestovný ruch sa 19 % uplatňuje v tomto sektore a zvyšných 81 % si nachádza zamestnanie v iných sektoroch

Záverom môžeme povedať, že **cestovný ruch na Slovensku v roku 2018 vytvoril takmer 200 000 pracovných miest, čo predstavuje takmer 7% zamestnanosti Slovenska**. V rámci ukazovateľa zamestnanosti bolo najviac pracovných miest vytvorených pre fyzické osoby – zamestnancov a takmer 10% tvorili pracovné miesta podnikateľov. **Najviac pracovných miest je v charakteristických odvetviach cestovného ruchu a to konkrétne v stravovacích službách a osobnej doprave**. V rámci porovnania zamestnanosti podľa pohlavia, ženy sú zamestnané viac v ubytovacích, stravovacích službách a v službách cestovných kancelárií, pričom muži sú viac zamestnaní v službách dopravy a športových a rekreačných službách. Podľa veku je najzastúpenejšia skupina zamestnaných v rozmedzí 25 – 44 rokov.

4.3 Nástroje podpory zamestnanosti v cestovnom ruchu

Úvod tejto kapitoly venujeme výsledkom primárneho výskumu formou dotazníkového prieskumu ZMOS realizovaného formou online a smerovaného na reprezentantov miest a obcí na Slovensku. Návratnosť dotazníka bola 48, 7%, čo predstavuje takmer polovicu členskej základne ZMOS¹⁰. Z daného počtu môžeme usudzovať veľmi relevantné výsledky výskumu.

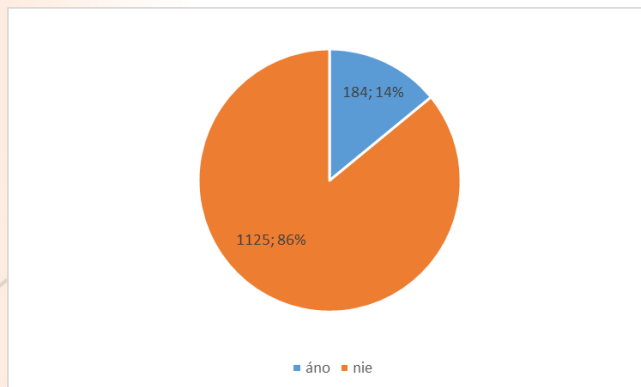
4.3.1. Zhodnotenie primárneho výskumu

Členovia ZMOS odpovedali v dotazníku aj nasledujúcich päť otázok, ktoré sa týkali oblasti zamestnanosti v oblasti cestovného ruchu na miestnej úrovni. V tejto kapitole sa venujem vyhodnoteniu týchto otázok v textovom a grafickom prevedení.

1. Evidujete na území Vašej samosprávy nárast počtu nezamestnaných v cestovnom ruchu?

¹⁰ [Združenie miest a obcí Slovenska](#) združuje 2784 samospráv z celkového počtu 2929. Zo 140 miest je členom ZMOS 131 a z 2750 obcí sa svojím členstvom k ZMOS hlási 2653.

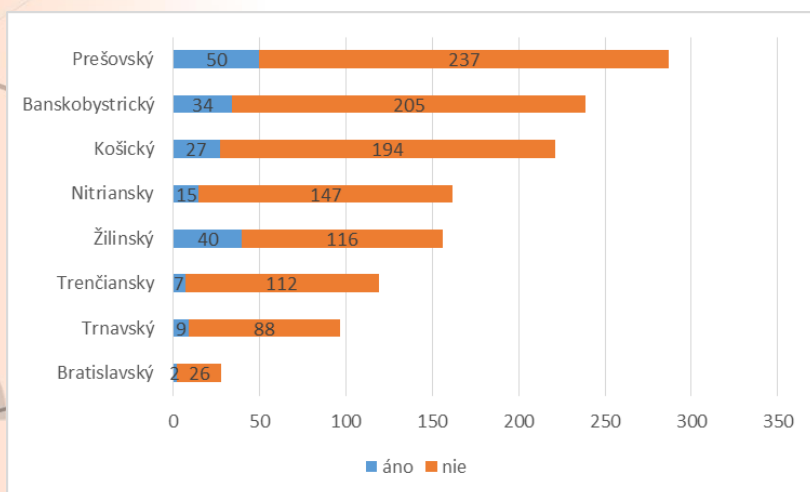
Graf 14: Evidencia nárastu počtu nezamestnaných v cestovnom ruchu v územi príslušnej samosprávy



Zdroj: Vlastné spracovanie - vyhodnotenie dotazníkového prieskumu ZMOS v oblasti CR (2021).

Z celkového počtu obcí eviduje nárast počtu nezamestnaných v ostatnom období (tzv. Covidovom období) v cestovnom ruchu eviduje len 14% samospráv, 86% samospráv neeviduje tento nárast. Keď sa pozrieme hlbšie na kraje Slovenska. Najvyššiu hodnotu, a to Žilinský kraj 25,6 %, uviedlo nárast počtu nezamestnaných v cestovnom ruchu, nasledovaný Prešovským krajom 17,4 %, Banskobystrický (14,2 %) a Košický kraj (12,2 %). Tieto kraje mali nárast vyšší ako 10 % z opýtaných samospráv. Trnavský a Nitriansky uviedli v 9,3 % samospráv nárast a najnižší počet samospráv bolo z Bratislavského (7,1 %) a Trenčianskeho kraja (5,9%).

Graf 15: Nárast počtu nezamestnaných v cestovnom ruchu v územi príslušnej samosprávy podľa krajov



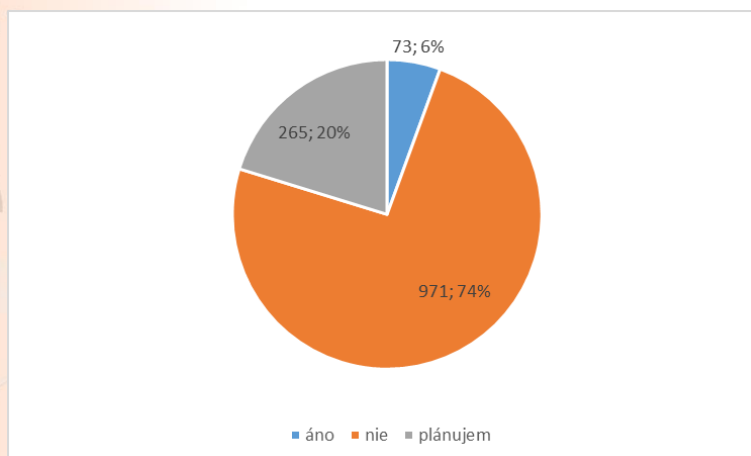
Zdroj: Vlastné spracovanie - vyhodnotenie dotazníkového prieskumu ZMOS v oblasti CR (2021).

Čo sa týka ukazovateľa veľkosti samosprávy, v priemere až 40 % opýtaných samospráv s veľkosťou nad 5 000 obyvateľov odpovedali kladne na otázku, .tj. evidujú nárast nezamestnaných v cestovnom ruchu. V menších samosprávach v priemere 13 % opýtaných eviduje nárast.

2. Ako samospráva, realizujete aktuálne konkrétne opatrenia v rámci zamestnanosti v cestovnom ruchu?

V tejto otázke sa pýtali na aktuálne riešenie situácie v rámci politiky zamestnanosti, pričom len 6 % samospráv realizuje opatrenia smerom k zamestnanosti v cestovnom ruchu. 74 % nerealizuje a 20 % plánuje realizovať.

Graf 16: Aktuálna realizácia konkrétnych opatrení v rámci zamestnanosti v cestovnom ruchu



Zdroj: Vlastné spracovanie - vyhodnotenie dotazníkového prieskumu ZMOS v oblasti cestovného ruchu (2021).

3. Aké opatrenia realizujete v rámci zamestnanosti v cestovnom ruchu?

V tomto prípade mali samosprávy z predchádzajúcej otázky, ak odpovedali kladne uviesť, akým spôsobom realizujú podporu zamestnanosti v cestovnom ruchu. Najviac samospráv, ktoré realizujú opatrenia uviedlo nasledovné opatrenia: spolupráca s organizáciou cestovného ruchu v oblasti podpory zamestnanosti v cestovnom ruchu (42 %), vytvorenie pracovného

73

Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

miesta v rámci obci v oblasti cestovného ruchu (24 %), motivačné programy s prvkami udržania si a osvojenia si pracovných návykov v cestovnom ruchu (17 %), vzdelávacie a rekvalifikačné kurzy (5 %), a rovnako 5 % samospráv realizuje viacero opatrení: vytvorenie pracovného miesta v rámci obci v oblasti cestovného ruchu, spolupráca s organizáciou cestovného ruchu v oblasti podpory zamestnanosti v cestovnom ruchu.

Následne ani nie 2% obcí kombinuje viacero opatrení na podporu zamestnanosti v cestovnom ruchu.

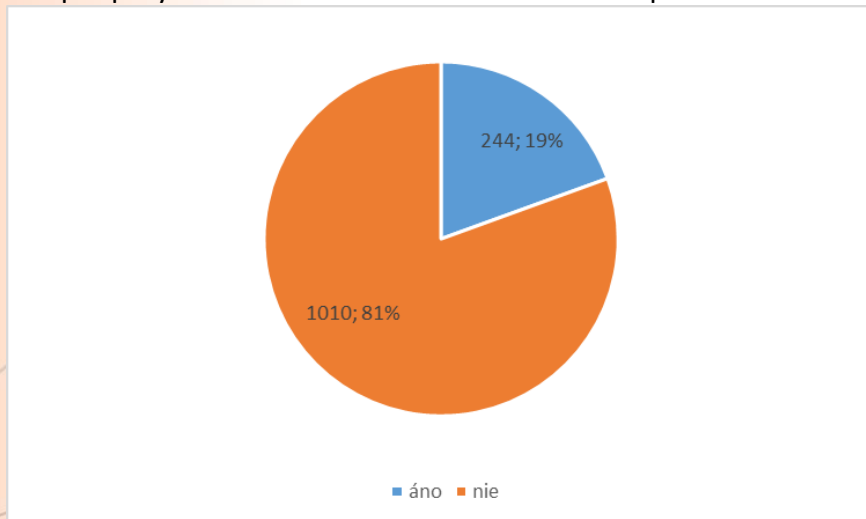
4. Plánujete realizovať niektoré z týchto opatrení v rámci zamestnanosti v cestovnom ruchu?

V danej otázke sme sa pýtali, akým spôsobom plánujú samosprávy realizovať opatrenia v rámci zamestnanosti v cestovnom ruchu. Takmer 51 % opýtaných samospráv uviedlo ako plán realizácie opatrení v rámci zamestnanosti v cestovnom ruchu: spoluprácu s organizáciou cestovného ruchu v oblasti podpory zamestnanosti v cestovnom ruchu. 16% samospráv uviedlo: motivačné programy s prvkami udržania si a osvojenia si pracovných návykov v cestovnom ruchu. 15 % plánuje vytvorenie pracovného miesta v rámci obci v oblasti cestovného ruchu. Takmer 8% plánuje vzdelávacie a rekvalifikačné kurzy. Ostatné samosprávy s hodnotu pod 5 % plánujú kombináciu opatrení.

5. Predstavujú činnosti v podpore zamestnanosti v cestovnom ruchu pre Vašu obec / Vaše mesto riešenie aktuálnej krízovej situácie?

V danej otázke sme zisťovali možnosť realizovať riešenie aktuálnej krízovej situácie spojenej s pandemiou Covid prostredníctvom podpory zamestnanosti v cestovnom ruchu.

Graf 17: Prínos riešenia aktuálnej krízovej situácie spojenej s pandémiou Covid prostredníctvom podpory zamestnanosti v cestovnom ruchu z pohľadu miest a obcí



Zdroj: Vlastné spracovanie - vyhodnotenie dotazníkového prieskumu ZMOS v oblasti cestovného ruchu (2021).

Kladne odpovedalo na otázku 19% samospráv a záporne 81%. Čo sa javí ako signál, že nevnímajú tieto samosprávy cestovný ruch ako odvetvie, ktoré by riešilo nezamestnanosť v obci. Pričom nad 80% samospráv, ktoré odpovedali záporne pochádza z Bratislavského, Trenčianskeho, Nitrianskeho a Trnavského kraja.

Nástrojom na podporu zamestnanosti v rukách miest a obcí je aj **duálne vzdelávanie**. Samotné mestá a obce sú zriaďovateľmi viac ako 7000 rozpočtových, príspevkových a hospodárskych organizácií – škôl a školských zariadení, mestských a obecných zariadení, kultúrnych, sociálnych, telovýchovných organizácií. Účinnejšia spolupráca zamestnávateľov so strednými odbornými školami povedie k vyššej previazanosti výučby v školách s potrebami zamestnávateľov v oblasti prípravy ich budúcich zamestnancov a k využívaniu systému duálneho vzdelávania, pričom daní zamestnanci ostanú v regióne a v ňom ďalej vytvárajú hodnoty a spotrebúvajú tovary a služby. Podporujú lokálnosť a autenticitu regiónu. (ŠIOV, 2015)

4.3.2. Konceptie cestovného ruchu v horizonte do roku 2025 z pohľadu zamestnanosti

Cestovný ruch predstavuje možnosti rýchlej adaptácie a inklúzie rozmanitých hodnôt v rámci rôznych kultúr, smerom k tolerancii, zároveň pomáha k prehĺbovaniu medzinárodnej spolupráce. Z pohľadu zamestnanosti predstavuje tlak na zvyšovanie kvality služieb a produktov, ktoré sú spotrebúvané nielen v cestovnom ruchu. Aktuálne sa neustále zvyšujú požiadavky na kvalitu služieb, tým pádom sa kladie dôraz na zvyšovanie zručností a schopností pracovníkov. V rámci zavádzania automatizácie v priemysle, cestovný ruch začína zohrávať dôležité postavenia ako absorbent pracovnej sily z týchto odvetví.

V rámci projektu sústavapovolani.sk, ktorý monitoruje vývoj na trhu práce a jednotliví členovia sú rozdelení do sektorových rád, stanovuje pre cestovný ruch 25 povolání, ktoré napĺňajú podstatu cestovného ruchu. Ich zoznam vid' nižšie (zahrňuje aj hazard od ktorého abstrahujeme, obrázok č.5).

Obrázok 5: Zoznam 25 povolání cestovného ruchu

Oblasť: Ubytovanie, cestovný ruch a hazard

Nosič batožiny (vrátane hotelového poslíčka)	2	Hotelová gazdiná	3
Bookmaker	4	Delegát cestovnej kancelárie	4
Horský vodca	4	Hotelový komorník	4
Hotelový recepčný	4	Krupiér internetového kasína	4
Krupiér v kasíne	4	Lektor v múzeu a galérii	4
Organizátor spoločenských podujatí	4	Pracovník cestovnej kancelárie, agentúry	4
Pracovník herne	4	Pracovník stávkovej kancelárie	4
Regionálny sprievodca	4	Riadiaci pracovník (manažér) penziónu	4
Sprievodca v cestovnom ruchu (okrem regionálneho spriev...	4	Riadiaci pracovník (manažér) cestovnej kancelárie, agen...	5
Vedúci recepcie	5	Pracovník turistického informačného centra - back offic...	6
Pracovník turistického informačného centra - front offi...	6	Riadiaci pracovník (manažér) herne a stávkovej kancelár...	6
Riadiaci pracovník (manažér) hotela, botela a motela	7	Riadiaci pracovník (manažér) turistického informačného ...	7
Špecialista na tvorbu koncepcií a propagácie cestovného...	7		

Stupeň EKR:

- | | | | |
|----------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 primárne vzdelanie | 2 nižšie stredné odborné vzdelanie | 3 stredné odborné vzdelanie | 4 úplné stredné odborné vzdelanie |
| 5 vyššie odborné vzdelanie | 6 vysokoškolské vzdelanie I. stupňa | 7 vysokoškolské vzdelanie II. stupňa | 8 vysokoškolské vzdelanie III. stupňa |

Zdroj: (sustavapovolani.sk, 2021)

76

Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

Cestovný ruch patrí pod oblasť Ubytovanie, cestovný ruch a hazard a pod sektorovú radu: Sektorová rada pre obchod, marketing, gastronómiu a cestovný ruch. Zároveň cestovný ruch v rámci gastronómie zahŕňa ďalších 15 zamestnaní (obrázok č.6).

Obrázok 6: Zoznam 15 povolání cestovného ruchu v rámci gastronómie

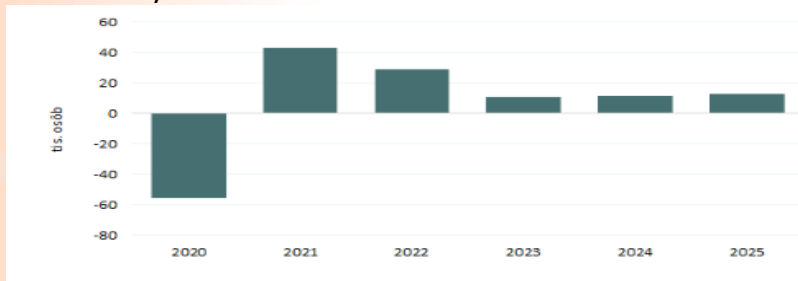
Oblasť: Gastronómia			
Pomocník v kuchyni	2	Pomocný pracovník pri príprave rýchleho občerstvenia	2
Barista	3	Barman	3
Čašník, servírka	3	Kuchár (okrem šéfkuchára)	3
Pracovník výdaja jedla	3	Predavač	3
Riadiaci pracovník (manažér) cateringovej spoločnosti	4	Riadiaci pracovník (manažér) kaviarne a baru	4
Riadiaci pracovník (manažér) reštaurácie	4	Riadiaci pracovník (manažér) zariadenia rýchleho občers...	4
Someliér	4	Šéfkuchár	4
Prevádzkar ubytovacieho, stravovacieho zariadenia	5		

Zdroj: (sustavapovolani.sk, 2021)

V rámci daného projektu sa skúma dodatočná potreba pracovných síl v jednotlivých sektoroch. Ako portál sustavapovolani.sk uvádza, najvyššia potreba dodatočných pracovných síl do roku 2024 bude v zamestnaní 5223001 Predavač v obchodnej prevádzke. „Do roku 2024 v tomto zamestnaní bude potrebné doplniť celkovo v SR 9 816 – 11 816 pracujúcich, pričom 51 % pracovných príležitostí vznikne v dôsledku náhrady pracovných síl, t. j. odchodom pracovných síl z trhu práce (predovšetkým do starobného dôchodku)“.

Čo sa týka vývoja odvetvia cestovného ruchu do budúcnosti, je zrejmé, že budú chýbať pracovné sily a to najmä v roku 2021, pričom do roku 2025 bude táto potreba klesať (graf č. 18).

Graf 18: Vývoj celkovej dodatočnej potreby pracovných síl v sektore obchod, marketing, gastronómia a cestovný ruch do roku 2025



Zdroj: (sustavapovolani.sk, 2021)

Celková dodatočná potreba pracovných síl a nahradzujúci dopyt v zamestnaniach špecifických pre sektor obchod, marketing, gastronómia a cestovný ruch s najvyššou dodatočnou potrebou pracovných síl do roku 2025.

Obrázok 7: Zoznam dodatočnej potreby pracovných síl v SR do roku 2026

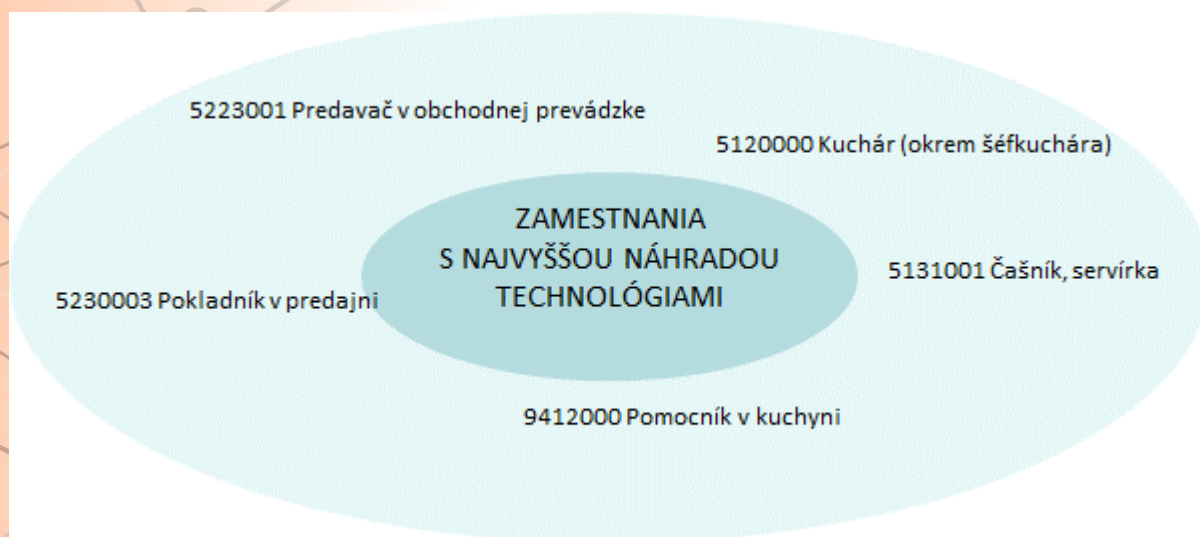
Zamestnanie SK ISCO-08	Dodatočná potreba pracovných síl v SR v období do roku 2025	Podiel nahradzujúceho dopytu v SR v období do roku 2025	Dodatočná potreba pracovných síl v sektore v období do roku 2025
5223001 Predavač v obchodnej prevádzke	7 995 - 8 995	71,7%	6 971 - 7 971
5120000 Kuchár (okrem šéfkuchára)	5 677 - 6 677	56,6%	3 205 - 3 405
5230003 Pokladník v predajni	3 128 - 3 328	66,7%	3 059 - 3 259
5131001 Čašník, servírka	3 265 - 3 465	17,5%	2 777 - 2 977
5222000 Vedúci obchodnej prevádzky	2 622 - 2 822	61,5%	2 079 - 2 279
9412000 Pomocník v kuchyni	4 945 - 5 945	60,2%	2 010 - 2 210
5221000 Obchodník v malom obchode, butik	1 403 - 1 603	100,0%	1 117 - 1 317
5245000 Pracovník čerpacej stanice	850 - 950	36,4%	874 - 974
1221001 Riadiaci pracovník (manažér) v oblasti obchodu (obchodný riaditeľ)	1 014 - 1 214	47,9%	562 - 662
5211001 Predavač v novinovom stánku	399 - 499	100,0%	398 - 498
4221001 Pracovník cestovnej kancelárie, agentúry	386 - 486	50,6%	371 - 471
5246002 Pracovník výdaja jedla	562 - 662	33,1%	370 - 470
5249003 Pracovník expedície tovaru	922 - 1022	50,9%	351 - 451
5223003 Predavač mäsa a rýb	526 - 626	67,1%	343 - 443
5132000 Barman	283 - 383	37,8%	293 - 393

Zdroj: (sustavapovolani.sk, 2021)

Ako vidieť z tabuľky vyššie, zamestnania v rámci cestovného ruchu sú označené čiernou čiarou. Najvyššia potreba do roku 2025 bude v rámci zamestnania kuchár(okrem šéfkuchár) v hodnote takmer 3 500, následne v zamestnaní čašníka, takmer 3000, pomocník v kuchyni takmer 2300, pracovník cestovnej kancelárie a agentúry takmer 500 a barman takmer 400.

Podľa Trexima treba mať na pamäti, že pri analýze potenciálu automatizácie vnútropodnikových procesov v dôsledku technologického pokroku (robotizácia, umelá inteligencia, digitalizácia a pod.) je potrebné vždy mať na pamäti aj základné ekonomické zákony. To, že nejaká časť procesu môže byť nahradená technológiou ešte neznamena, že aj bude.

Obrázok 8: Zamestnania s najvyššou náhradou technológiami



Zdroj: Trexima

Zo získaných informácií a podkladov uvedených v tejto kapitole nám vyplynuli celkové odporúčania pre oblasť zamestnanosti v cestovnom ruchu vo vzťahu k samospráve. Navrhovaným odporúčaniam pre oblasť zamestnanosti v cestovného ruchu na základe teoretickej časti a analytickej časti, ako aj viaceré opatrenia v rámci aktívnej politiky trhu práce sumarizujeme a uvádzame v kapitole Závěry a odporúčania.

5. ANALÝZA ZDROJOV V MIESTNEJ ÚZEMNEJ SAMOSPRÁVE

Miestna samospráva disponuje viacerými zdrojmi, ktoré môže využívať alebo investovať do podpory cestovného ruchu v území alebo regiónu. Využitie zdrojov ako podpory cestovného ruchu môže mať niekoľko spôsobov. Keď hovoríme o zdrojoch väčšina si predstaví finančné zdroje resp. financie investované na podporu cestovného ruchu. Miestna samospráva má ale viaceré foriem ako môže investovať do sektora cestovného ruchu, môže profitovať z prírodného potenciálu územia, môže mať spracované marketingové aktivity alebo koncepcie rozvoja cestovného ruchu – definujú výsledky, ktoré majú byť dosiahnuté k určitému obdobiu. Medzi zdroje samosprávy na podporu cestovného ruchu radíme aj administratívne zdroje t. j. legislatívny rámec na vymedzenie fungovania cestovného ruchu. Legislatívnemu rámcu sme sa venovali v kapitole 1 tejto štúdie. Zdrojom v samospráve je aj poradenstvo, metodická a informačná podpora na miestnej a regionálnej úrovni (organizácie cestovného ruchu, referáty alebo oddeleniach na VÚC a mestách ako aj samotné obce).

Manažment cestovného ruchu v podmienkach samosprávy možno rozčleniť do troch okruhov. Ide o **finančný manažment, manažment rozvoja cestovného ruchu a organizáciu jeho procesov a destinačný marketingový manažment**. Všetky uvedené okruhy sú vzájomne prepojené a musia pôsobiť v dynamickej nadväznosti.

V tejto kapitole sa zameriame na ekonomické a organizačné zdroje. **Ekonomické zdroje** t. j. zdroje financovania cestovného ruchu v podmienkach miest a obcí (**finančný manažment**). **Organizačné zdroje** t. j. inštitúcie alebo subjekty pôsobiace v systéme samosprávy v oblasti cestovného ruchu (**manažment rozvoja cestovného ruchu a organizácia jeho procesov**). Pod organizačnými zdrojmi si jednoducho predstavme organizačné štruktúry koordinujúce podporujúce rozvoj cestovného ruchu na miestnej, subregionálnej (mikroregionálnej) alebo regionálnej úrovni. V praxi mnohokrát nie je možné oddeliť zdroje finančné a manažérske zdroje, zdroje financovania sú prepojené na inštitúcie, ktoré pôsobia v systéme samosprávy,

napr.: samotné mestá a obce alebo miestne akčné skupiny (MAS), ktorým sa budeme venovať v ďalšej časti tejto kapitoly.

V závere kapitoly a pozrieme na **prírodný potenciál územia** z pohľadu realizovaného dotazníkového prieskumu (**destinačný marketingový manažment**).

5.1 Ekonomické zdroje

Ekonomické, či finančné zdroje patria k významným zdrojom podpory a rozvoja cestovného ruchu v miestnej územnej samospráve. Do skupiny finančných zdrojov na podporu cestovného ruchu v mestách a obciach patria: verejné zdroje samosprávy; súkromné zdroje; dotácie, príspevky; národné granty; štrukturálne fondy EÚ a úvery.

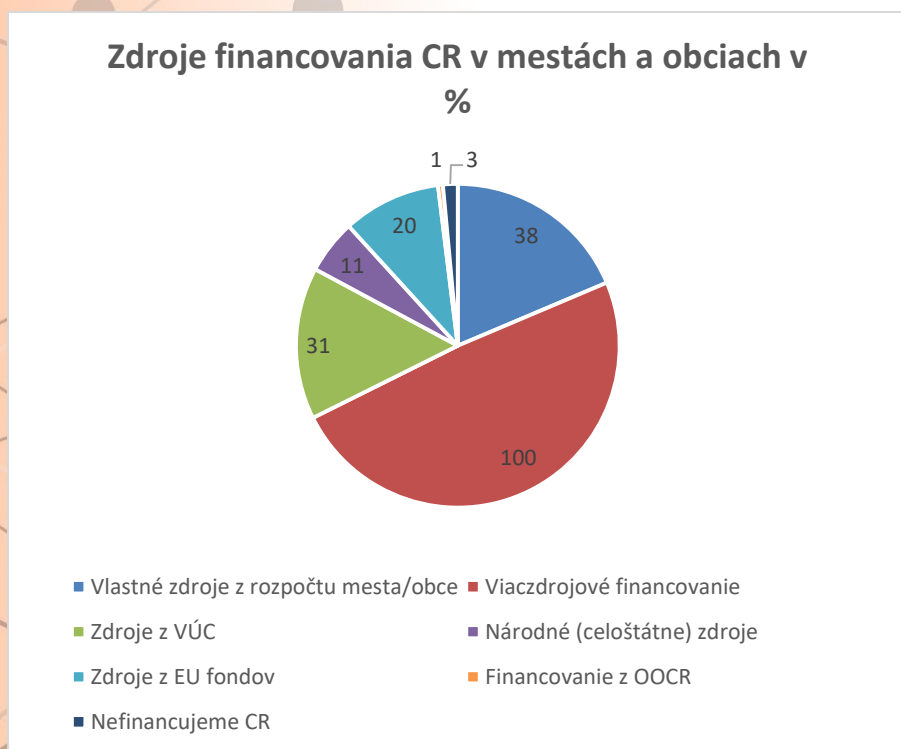
V tejto podkapitole podávame zúžený prehľad finančného prepojenia cestovného ruchu a miestnej samosprávy z aspektu výberu špecifických miestnych daní do rozpočtu miest a obcí. Ďalšie finančné vzťahy miest a obcí v prepojení na cestovný ruch sú zdôraznené v šiestej kapitole.

Zameriame na prehľad dostupných zdrojov EÚ pre mestá a obce, ktoré samosprávy môžu využívať na podporu rozvoja cestovného ruchu prostredníctvom implementácie projektov.

V súčasnosti sa nachádzame v období, kde dočerpávame zdroje z programového obdobia EÚ 2014-2020 – prechodné obdobie do roku 2023. A zároveň sa pripravujeme na nové programové obdobie EÚ 2021-2027. V čase spracovania štúdie neboli schválené dokumenty nového programového obdobia – Partnerská dohoda SR a Operačný program Slovensko, preto sa nevenujeme konkrétnym opatreniam na podporu cestovného ruchu v období novej kohéznej politiky EÚ. Môžeme zatiaľ len konštatovať, že zatiaľ čo v programovom období 2014-2020 podpora cestovného ruchu absentovala, v novom období sa počíta s podporou cestovného ruchu v rámci politického cieľa 5 (Európa bližšie k občanovi) budúceho Operačného programu Slovensko.

Financovanie cieľov rozvoja cestovného ruchu, ktoré si mestá a obce nastavili v programoch hospodárskeho a sociálneho rozvoja praktizujú rôznym spôsobom. Vychádzajúc z výstupov z dotazníkového prieskumu ZMOS, viac zdrojové financovanie využívajú všetky dopytované mestá a obce. 38% miest a obcí využíva možnosti vlastných zdrojov financovania, a 31% respondentov má možnosť hospodáriť so zdrojmi, ktoré získa z VÚC. Európske fondy hlavne z projektov INTERREG využíva 20% dopytovaných miest a obcí.

Graf 18: Zdroje financovania cestovného ruchu v mestách a obciach N = 1531



Výsledkom zistení týkajúcich sa auto reflexie atraktivity destinácie bolo, že viac ako 37% zúčastnených respondentov vyjadrilo názor, že ich obec, mesto, lokalita nie je dostatočne atraktívna pre návštevníkov. Na rozvojové aktivity

Zdroj: vlastný prieskum (2021)

v oblasti cestovného ruchu preto nie sú vyčlenené v ich v plánoch a ekonomických rozpočtoch finančné prostriedky, ktoré by boli nasmerované na aktivity k zlepšovaniu služieb.

5.1.1. Financovanie cestovného ruchu a miestna daň

Priame prepojenie rozpočtu mesta a obce s cestovným ruchom predstavuje miestna daň za ubytovanie. Ide o daň, ktorú je povinný prevádzkovateľ komerčného ubytovacieho zariadenia odviešť do rozpočtu mesta alebo obce na území SR za prenocovanie (prechodné ubytovanie).

Tabuľka 10: Využitie vybranej miestnej dane za ubytovanie v mestách a obciach

Samosprávny kraj	Vybratá miestna daň v kraji v EUR	Vybratá miestna daň v členských mestách a obciach v EUR	Vybratá miestna daň v nečlenských mestách a obciach v EUR	% využitia sumy dane pre potreby CR v meste alebo obci v %
Bratislavský	5 120 859,94	5 062 494, 98	58 364, 96	98,86
Trnavský	1 524 93,95	1 223 013,99	301 899,96	80,20
Trenčiansky	1 055 839,85	722 584,67	283 255,18	73,17
Nitriansky	734 633,85	373 765,27	360 868,58	50,88
Žilinský	2 486 834,08	2 253 151,89	233 682,19	90,60
Banskobystrický	1 322 930,13	1 233 383,53	89 546,60	93,23
Prešovský	2 038 634,23	1 968 343,39	70 290,94	96,55
Košický	727 272,24	673 504,40	53 767,84	92,61
Spolu	15 011 918 27	13 560 242,12	1 451 676,15	90,33

Zdroj: vlastné prepočty autora na základe dát: <https://www.mfsr.sk/sk/dane-cla-uctovnictvo/priame-dane/miestne-dane-poplatky/>, <https://cpu.datacentrum.sk/vyhľadavanie-80.html?q=miestne+dane> <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/cestovny-ruch-7/register-organizacii-cestovneho-ruchu>

Prehľad vybratej miestnej dane za ubytovanie v obciach samosprávnych krajov bez rozdielu, či ide o člena alebo nečlena OOCR obsahuje aj percentuálne využitie tejto dane na rozvoj cestovného ruchu v danej lokalite, alebo regiónu. Štatistické údaje závisia od metodiky spracovania vstupných dát. Preto údaj o percentuálnom využití miestnej dane za ubytovanie síce vykazuje štatistické číslo, ale nie je úplne transparentné, čo bolo predmetom „cestovného ruchu“ do ktorého smerovali finančné prostriedky získané výberom miestnej dane za ubytovanie. Samospráva zabezpečuje starostlivosť o infraštruktúru, ktorú často využívajú miestni obyvatelia aj účastníci cestovného ruchu (miestne parky, miestne podniky ZOO, botanická záhrada, miestne komunikácie, miestna verejná doprava a pod. Naopak, supraštruktúra cestovného ruchu je často predmetom záujmu aj miestnych ľudí akvaparky,

športové areály a pod. Previazanosť technickej základe je v destináciách cestovného ruchu silná a je otázka, akým spôsobom je vnímaná prítomnosť účastníkov cestovného ruchu z ekonomického ale aj spoločenského hľadiska.

Miestna daň za ubytovanie predstavuje seriózný zdroj príjmov do rozpočtu mesta alebo obce a zo štatistického hľadiska je tento údaj súčasťou ubytovacej štatistiky, ktorá je v rámci služieb cestovného ruchu ponímaná za najkvalitnejšiu databázu. Daný prehľad poukazuje na funkčnosť a opodstatnenosť členstva v organizácii cestovného ruchu. Prostredníctvom dát možno sledovať výšku vybranej dane aj spätnú väzbu, ktorá môže odhaliť finančný potenciál v sledovaných územných jednotkách a nevyužitú rezervu pre potreby rozvoja cestovného ruchu. Mestá a obce v zmysle zákona o miestnych daniach majú právo vyberať aj ďalšie miestne dane. Z ich zoznamu, ktorý je zakotvený v §2 zákona č. 504/2004 Z.z. sú predmetom príjmov z činnosti v cestovnom ruchu ďalšie miestne dane, ktoré sú prepojené na cestovný ruch: za vjazd a zotrvanie motorového vozidla v historickej časti mesta, za predajné automaty, za nevýherné hracie automaty.

Graf 19: Využitie miestnej dane pre potreby cestovného ruchu N = 1426



Zdroj: Vlastný prieskum (2021)

V zmysle vyjadrenia miest a obcí v rámci nášho prieskumu možno konštatovať, že miestna daň nepostačuje na pokrytie nákladov spojených s rozvojom cestovného ruchu pre 85 % respondentov . Pozitívne sa vyjadrili mestá a obce len v počte 98, čo predstavuje 6,8%. Žiaden názor nemalo 12,2% miest a obcí.

5.1.2. Zdroje a programy Európskej únie

Vzhľadom na aktuálny stav prechodného obdobia medzi končiacim sa programovým obdobím kohéznej politiky 2014-2020 a prípravou na nové programové obdobie 2021-2027.

Vzhľadom na končiace programové obdobie Kohéznej politiky EÚ (2014 – 2020) sa formuje v súčasnom období nová Partnerská dohoda, ktorá upraví nové priority SR pre politiku súdržnosti a financovanie z EŠIF v období 2021 – 2027. Návrh Partnerskej dohody SR na obdobie rokov 2021 – 2027 obsahuje 5 cieľov, na ktoré nadväzujú konkrétne oblasti podpory. Tieto ciele rozoberáme v kapitole 1 – Analýza legislatívneho prostredia a súčasného stavu. Z pohľadu miest a obcí, eurofondov na regionálnej úrovni, bude podpora rozvoja cestovného ruchu je zahrnutá najmä v piatom celi prostredníctvom financovania aktivít zameraných na zlepšovanie manažmentu, služieb a infraštruktúry podporujúcich kultúrne dedičstvo, komunitný rozvoj a udržateľný cestovný ruch. V porovnaní so súčasným programovým obdobím sa po prvý krát uvádza ako aktivita aj podpora cestovného ruchu v novom programovom období.

V nasledujúcej tabuľke uvádzeme prehľad priamych a nepriamych finančných zdrojov na podporu cestovného ruchu zo strany EÚ v novom programovacom období. Vychádzame z online sprievodcu zverejneného Generálnym riaditeľstvom pre vnútorný trh, priemysel, podnikanie a MSP Európskej komisie¹¹, ktorý poukazuje na širokú škálu programov financovania financovaných z nového rozpočtu, viacročného finančného rámca na roky 2021 – 2027 a novej generácie EÚ.

Tabuľka 8: Programy a nástroje financovania cestovného ruchu z nového rozpočtu, viacročného finančného rámca na roky 2021 – 2027 a novej generácie EÚ

Program Kreatívna Európa¹²	Program EÚ na podporu kultúrnych a kreatívnych sektorov vrátane audiovizuálneho sektora. Podpora projektov, ktoré propagujú súčasnú
--	---

¹¹ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide_sk

¹² https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/creative-europe-programme_en

	európsku tvorbu a dedičstvo (nehmotné, hmotné, priemyselné), architektúru, hudbu, literatúru, scénické umenie, filmy, festivaly, kultúrny turizmus atď., ale aj hlavné iniciatívy, akými sú Európske hlavné mestá kultúry (EHMK).) alebo Dni európskeho dedičstva.
Program Digitálna Európa¹³	Program posilní kritické digitálne kapacity EÚ podporou kľúčových oblastí umelej inteligencie, kybernetickej bezpečnosti, pokročilej výpočtovej techniky, dátovej infraštruktúry, správy a spracovania a ich nasadenia a najlepšieho využitia v kritických sektoroch, ako je energetika a životné prostredie, výroba, poľnohospodárstvo a zdravotníctvo.
Erasmus+¹⁴	Organizácie cestovného ruchu sa môžu zapojiť do vytvárania sietí v oblasti akademického a odborného vzdelávania, škôl, vzdelávania dospelých, mládeže a európskych športových podujatí. Projekty môžu zahŕňať mobilitu, rozvoj kompetencií a zamestnateľnosti mladých ľudí v cestovnom ruchu, digitálne zručnosti v oblasti kultúrneho dedičstva, vzdelávanie v oblasti pohostinstva a inovácie v oblasti výskumu cestovného ruchu.
Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka¹⁵	Krajiny EÚ majú možnosť zahrnúť investície súvisiace s cestovným ruchom do svojich strategických plánov spoločnej poľnohospodárskej politiky (SPP). Takáto podpora by mohla napríklad zahŕňať intervencie spojené s územným hospodárskym rozvojom a vidieckou infraštruktúrou, obnovu dedín a/alebo akcie zamerané na zachovanie drobného

¹³ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/digital-europe-programme_en

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/erasmus_en

¹⁵ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/european-agricultural-fund-rural-development_en

	<p>vybudovaného dedičstva (kaplnky, mosty, verejné zariadenia), výstavbu a modernizáciu cestovného ruchu, informačné centrá, informácie pre návštevníkov a iné voľnočasové, rekreačné a/alebo športové aktivity. Zatiaľ čo Európska komisia schvaľuje a monitoruje programy rozvoja vidieka (PRV), rozhodnutia týkajúce sa výberu projektov a udeľovania platieb sa riešia na národnej alebo regionálnej úrovni. Prostredníctvom tohto fondu sú u nás financované verejno-súkromné partnerstvá MAS.</p>
<p>Európsky fond regionálneho rozvoja (ERDF) a Kohézny fond¹⁶</p>	<p>EDF posilní environmentálnu, sociálno-ekonomickú udržateľnosť a odolnosť cestovného ruchu v dlhodobom horizonte sa regióny a krajiny vyzývajú, aby pomohli transformovať toto odvetvie učením sa z inovatívnych riešení. Investície do cestovného ruchu sú možné prostredníctvom všetkých 5 politických cieľov. Kohézny fond môže podporovať investície súvisiace s cestovným ruchom do životného prostredia a do transeurópskych dopravných sietí (TEN-T). Čo sa týka programov Európskej územnej spolupráce (Interreg), očakáva sa, že cestovný ruch bude stále jednou z najpopulárnejších tém.</p>
<p>Európsky sociálny fond plusc (ESF+)¹⁷</p>	<p>Fond kľúčovým finančným nástrojom pri implementácii Európskeho piliera sociálnych práv, podpore pracovných miest a zručností a vytváraní spravodlivej a sociálne inkluzívnej spoločnosti. Poskytuje krajinám EÚ veľmi potrebné zdroje na obnovu našich spoločností a ekonomík po koronavírusovej kríze.</p>

¹⁶ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/european-regional-development-fund-erdf-and-cohesion-fund_en

¹⁷ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/european-social-fund-plus-esf_en

Horizont Európa¹⁸	Rámcový program pre výskum a inovácie, ktorý prebieha v rokoch 2021-2027.
InvestEU¹⁹	Program bude podporovať investície na posilnenie konkurencieschopnosti, udržateľnosti a hodnotových reťazcov cestovného ruchu. Uľahčí udržateľné, inovatívne a digitálne opatrenia, ktoré by mohli pomôcť znížiť klimatickú a environmentálnu stopu tohto odvetvia.
Fond spravodlivého prechodu (JTF)²⁰	Cieľom fondu je znížiť sociálne a ekonomické náklady vyplývajúce z prechodu na klimaticky neutrálne hospodárstvo EÚ podporou diverzifikácie hospodárskej činnosti, vytváraním nových obchodných príležitostí a pomocou ľuďom prispôbiť sa meniacemu sa trhu práce. Malým a stredným podnikom v oblasti cestovného ruchu môže fond poskytovať investície do fixného kapitálu alebo nehmotných aktív.
Program LIFE²¹	Financuje projekty v oblasti životného prostredia a klímy. Z programu môžu mať úžitok aktivity v oblasti cestovného ruchu súvisiace so zeleným prechodom. Oprávnené môžu byť najmä projekty cestovného ruchu podporujúce obehové hospodárstvo, energetickú účinnosť a opatrenia v oblasti obnoviteľnej energie, ako aj klimatickú neutralitu.
REACT-EU²²	Dodatočné zdroje kohéznej politiky EÚ 2014-2021 na rozvoj v kontexte pandémie COVID-19 a jej sociálnych dôsledkov, ako aj na prípravu ekologickej, digitálnej a odolnej obnovy ekonomiky. Podpora pre sektor cestovného ruchu napríklad prevádzkový kapitál a produktívne investície do MSP,

¹⁸ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/horizon-europe_en

¹⁹ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/investeu_en

²⁰ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/just-transition-fund-jtf_en

²¹ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/life-programme_en

²² https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/react-eu_en

	investície do ekologickej a digitálnej transformácie alebo do odbornej prípravy pracovníkov.
Nástroj na obnovu a odolnosť²³	Nástroj je ústredným prvkom európskeho plánu obnovy NextGenerationEU. Jeho cieľom je zmierniť ekonomické a sociálne dôsledky krízy COVID-19 a urobiť európske ekonomiky a spoločnosti udržateľnejšími, odolnejšími a lepšie pripravenými na výzvy a príležitosti ekologických a digitálnych prechodov. Je relevantná pre všetky priemyselné ekosystémy vrátane cestovného ruchu.

Zdroj: https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide_en

Konkrétne programy Európskej komisie podporujúce cestovný ruch



Európske hlavné mesto kultúry vytvára predpoklady pre rozvoj medzinárodného CR, oživenie a rozvoj kultúry a prienik požiadaviek mesta, jeho obyvateľov a cestovným ruchom. Názov hlavné mesto je symbolické, nemusí ísť o hlavné mesto štátu. Nemusí to byť hlavné mesto štátu. Počas celého roka na základe podpory mesto prezentuje široké spektrum kultúrnych podujatí. Mesto má ukázať nielen z jeho historického aspektu (pamiatky, kultúrne dedičstvo), ale priamo na mieste ukázať, ako mesto a jeho obyvatelia žijú. Mesto spolupracuje s Ministerstvom kultúry, DMO, podnikateľským sektorom, s neziskovým sektorom.



EDEN – Európska excelentná destinácia umožňuje relatívne neznámym, menej navštevovaným regiónom prezentovať sa vo vzťahu ku téme, ktorú Európska komisia vyhlasuje v dvojročných intervaloch. Témy sú späté so životným prostredím, prírodou, vidiekom. Žiaden región zo SR sa do

²³ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide/recovery-and-resilience-facility_en

tohto programu ešte neprihlásil. Všetky susedné krajiny podporujú účasť svojich regiónov, najaktívnejšie sú regióny z Poľska.



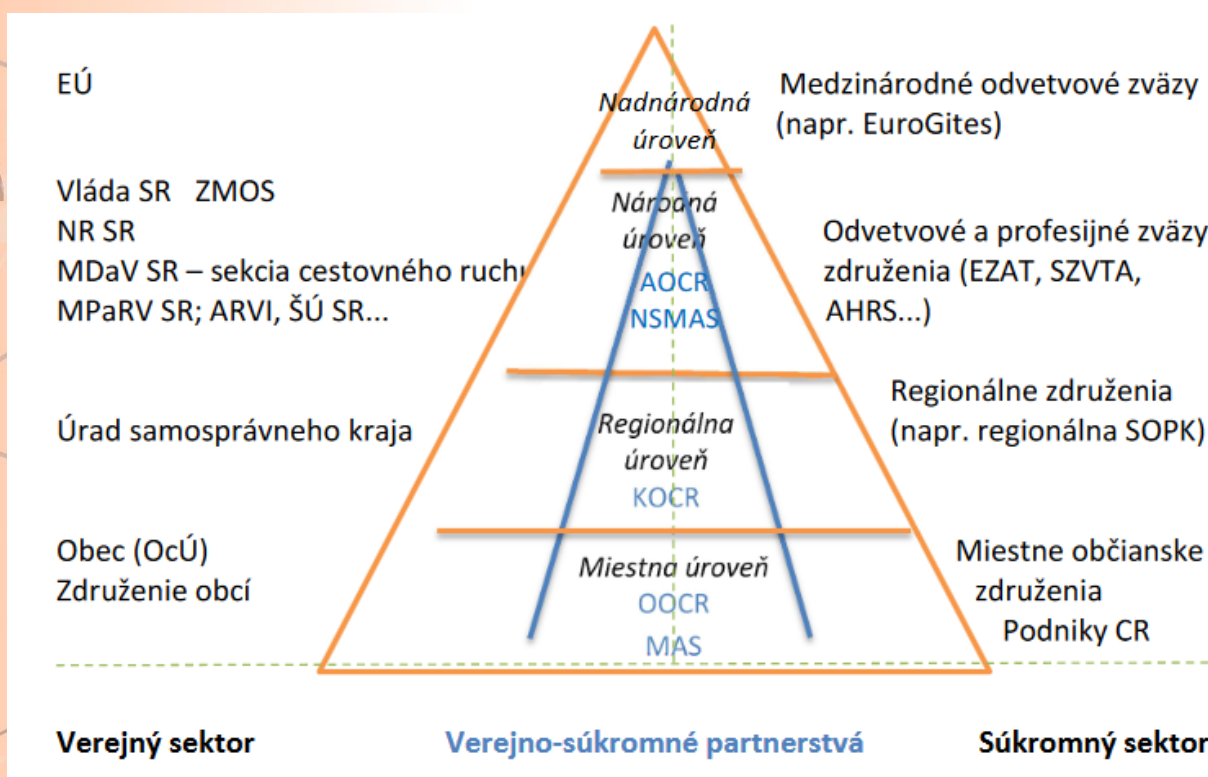
Európske hlavné mesto SMART CR zdôrazňuje benefity programu pre vlastných obyvateľov aj pre účastníkov CR. Program je určený pre rôzne mestá, ktoré budú rok používať symbolický názov hlavné mesto. Uchádzať sa o toto ocenenie môžu mestá z členských aj nečlenských krajín EU. Ide o mestá s počtom 100 000 obyvateľov a v štátoch s počtom obyvateľstva 1 mil. je limit miest znížený nad 10 000 obyvateľov. Podmienkou je ekonomická stabilita mesta. Cieľom sú štyri okruhy tém: digitalizácia, prístupnosť, udržateľnosť, kultúra a kreativnosť.

5.2 Organizačné zdroje

Podľa J. Jarábková a kol. (2021) sa cestovný ruch stále uskutočňuje v konkrétnom území (územná viazanosť produktu cestovného ruchu), na čo logicky nadväzuje potreba jeho riadenia založená na územnom princípe. Riadenie a koordináciu rozvoja cestovného ruchu v území zabezpečuje sústava inštitúcií a organizácií cestovného ruchu, ktoré tvoria jeho organizačnú štruktúru.

Organizačné zdroje prechádzajú je trojstupňovou štruktúrou, ktorá sa prelína s jednotlivými úrovňami riadenia cestovného ruchu od miestnej, cez regionálnu až po národnú úroveň, resp. nadnárodnú úroveň (obrázok č. 9).

Obrázok 9: Organizačná štruktúra vidieckeho cestovného ruchu na Slovensku



Zdroj: Vidiecky cestovný ruch a jeho perspektívy, Jana Jarábková a kol. (2021), str. 137

Podľa J. Jarábková a kol. (2021) verejný sektor v cestovnom ruchu v Slovenskej republike je charakteristický dvojlíniovým usporiadaním v línii štátnej správy a v línii územnej samosprávy. To isté je možné aplikovať na cestový ruch vo všeobecnosti v mestách a obciach, pretože Slovensko je typicky vidiecka krajina vzhľadom na rozdrobenú štruktúru miestnych územných inštitucionálna podpora cestovného ruchu v súčasnosti zahŕňa niekoľko organizácií, ktoré podporujú rozvoj cestovného ruchu na miestnej a regionálnej. Aj napriek tomu, že hovoríme o zdrojoch v miestnej samospráve bude uvádzať zdroje aj na regionálnej úrovni, keďže obec alebo mesta je členom rôznych mikroregionálnych a regionálnych zoskupení pôsobiace v oblasti cestovného ruchu. Podporu cestovnému ruchu poskytujú VÚC cez krajské oblastné organizácie cestovného ruchu a oblastné organizácie cestovného ruchu pôsobiace na mikroregionálnej úrovni. A nakoniec sú samotné mestá a obce.

Miestna úroveň

Základnou jednotkou organizačnej štruktúry cestovného ruchu vo verejnom sektore na miestnej úrovni sú obce. Pôsobnosť a kompetencie obcí na úseku cestovného ruchu upravujú zákony: č. 369/1990 Z. z. o obecnom zriadení (úplné znenie zákona č. 612/2002 Z. z.), zákon č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a vyššie územné celky a zákon č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu.

Mnohé mestá a vybrané obce s rozvinutým cestovným ruchom vytvorili na svojich úradoch samostatné organizačné úseky – odbory, referáty, resp. oddelenia cestovného ruchu, ktoré boli poverené kompetenciami na úseku cestovného ruchu. Niektoré z nich zriadili aj turistické informačné centrá (TIC) ako príspevkové, resp. rozpočtové organizácie obce/mesta alebo ako organizačnú zložku mesta/obce za účelom poskytovania informácií a zabezpečenia návštevníckeho servisu svojim návštevníkom ako aj miestnym občnom. Obce môžu zriaďovať pracovné komisie cestovného ruchu ako poradné orgány orientované na plnenie úloh cestovného ruchu, ktoré tvoria volení predstavitelia obecného zastupiteľstva ako aj občania obce z radov odbornej verejnosti.

Na základe zákona o obecnom zriadení (novela č. 453/2001 Z. z., § 20b) obce môžu svoj rozvoj riešiť aj formou inštitucionalizovanej spolupráce s inými obcami, resp. s vyšším územným celkom. Na základe § 20b tohto zákona obce môžu spolupracovať na základe zmluvy uzavretej za účelom uskutočnenia konkrétnej úlohy alebo činnosti, na základe zmluvy o zriadení združenia obcí alebo môžu zriaďovať združenia obcí ako právnickú osobu. V zmysle tohto zákona je predmetom činnosti takéhoto združenia okrem iného aj miestny cestovný ruch. Mikroregionálne združenia vznikajú najmä preto, aby mohli efektívne pripravovať rozvojové programy a dokumenty (územné plány, programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja, stratégie trvalo udržateľného rozvoja a pod.) za účelom zvýšenia kvality života obyvateľov na území. Mikroregionálne združenia môžu byť aj príjemcami z verejných zdrojov (napr. Program obnovy dediny, fondy EÚ a iné).

Okrem mikroregiónov zriadených v zmysle zákona o obecnom zriadení, mikroregionálne združenia obcí môžu mať aj právnu formu záujmového združenia právnických osôb (na základe Občianskeho zákonníka) alebo občianskeho združenia (na základe zákona č. 83/1990 Z. z. o združovaní občanov). Vychádzajúc z tejto legislatívy sa radia medzi združenia tretieho sektora (súkromné neziskové organizácie), ktoré na rozdiel od verejných inštitúcií zriadených v zmysle verejného práva predstavujú organizácie zriadené na základe súkromného (občianskeho) práva. V závislosti od právnej formy sa mikroregióny registrujú v registroch rozdielnych orgánov. Zatiaľ čo občianske združenia sa registrujú na Ministerstve vnútra SR, združenia obcí zriadené podľa zákona o obecnom zriadení a Občianskeho zákonníka sa registrujú na príslušnom krajskom úrade (odbor všeobecnej vnútornej správy).

Záujmovú a dobrovoľnú spoluprácu miest a obcí predstavuje Združenie miest a obcí Slovenska (ZMOS)²⁴, ktoré je najväčšou mimovládnu organizáciou združujúcou, zastupujúcou a reprezentujúcou mestá, obce a mestské časti v SR ako právnické osoby.

Regionálnu úroveň

Riadenia cestovného ruchu v druhej úrovni územnej samosprávy predstavujú vyššie územné celky (VÚC) – samosprávne kraje. Pôsobnosť samosprávnych krajov v oblasti rozvoja cestovného ruchu upravuje zákon č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a samosprávne kraje, zákon č. 302/2001 Z. z. o samospráve vyšších územných celkov a nakoniec zákon č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu. SR tvorí osem samosprávnych krajov, ktoré spravuje osem úradov. V rámci úradov samosprávnych krajov za cestovný ruch a jeho rozvoj na území kraja zodpovedá odbor cestovného ruchu, resp. regionálneho rozvoja.

Verejno-súkromné partnerstvá

Novodobou súčasťou organizačnej štruktúry cestovného ruchu na Slovensku sú verejno-súkromné partnerstvá subjektov zaangažovaných na rozvoji cestovného ruchu. Prvé verejno-súkromné partnerstvá na Slovensku vznikali od roku 2006 najprv

²⁴www.zmos.sk

na vidieku na základe finančného nástroja EÚ pre podporu komunitného miestneho rozvoja, tzv. prístupu LEADER, ktorý bol integrovanou súčasťou Programu rozvoja vidieka v rokoch 2007 – 2013.

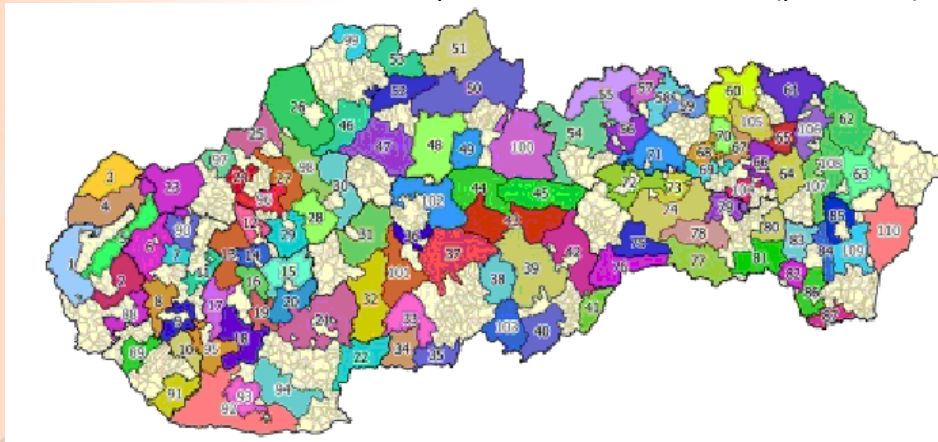
Miestne akčné skupiny²⁵

Miestne akčné skupiny sú zaujímavým združením spolupracujúcich subjektov. Ide o relatívne mladú, ale už dosť početnú formu spolupráce. Základom MAS je partnerská dohoda o hlavných cieľoch rozvoja vidieckeho regiónu, spoločná príprava stratégií a realizácia projektov k ich naplneniu. MAS sa významne rozšírili predovšetkým v súvislosti s programom LEADER. Metóda LEADER je založená na partnerskej spolupráci rôznych subjektov (obcí, zväzkov obcí, podnikateľov, neštátnych neziskových organizácií či neorganizovaných občanov) v území a má za úlohu povzbudzovať rozvinutie vnútorného rozvojového potenciálu regiónu. Galvasová ďalej upozorňuje, že MAS sa musí skladať z vyváženého a reprezentatívneho výberu partnerov z rôznych sociálno-ekonomických sektorov na danom území a že na danom území musia tvoriť zástupcovia súkromného sektora (súkromní podnikatelia, neziskové organizácie, fyzické osoby reprezentujúce záujmové skupiny) najmenej 50 % z miestneho partnerstva (Dragoun, 2014). Najčastejšou formou MAS je občianske združenie (upravené zákonom o združovaní občanov). Ďalšími formami sú záujmové združenie právnických osôb (upravené občianskym zákonníkom) a všeobecne prospešná spoločnosť (zákon o všeobecne prospešných spoločnostiach). Sila a význam MAS spočíva v prepojení verejného a súkromného sektora a v spolupráci rôznorodých partnerov. Rozvoj MAS bol vyvolaný novými finančnými možnosťami a vďaka nim plynú do obcí nové finančné prostriedky (Galvasová, 2007, s. 32).

V programovacom období rokov 2007 – 2013 získalo štatút MAS 29 občianskych združení a v programovacom období rokov 2014 – 2020 získalo štatút ďalších 81 združení, spolu ich je v súčasnosti 110 (obrázok č. 10). Veľká časť MAS sa hlási k rozvoju vidieckeho cestovného ruchu ako strategického cieľa svojej činnosti.

²⁵ https://nmodmus.zmos.sk/download_file_f.php?id=1274479

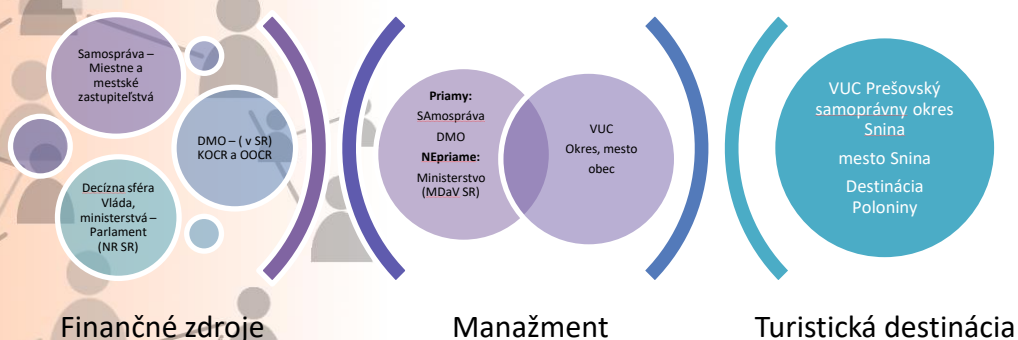
Obrázok 10: Schválené MAS na obdobie implementácie 2014 – 2020 (počet 110)



Zdroj: <http://www.nsrv.sk/?pl=91>

Ďalšou významnou a etabovanou formou verejno-súkromného partnerstva v cestovnom ruchu na Slovensku sú **oblastné a krajské organizácie cestovného ruchu**, ktorých vznik, založenie, práva a povinnosti, ako aj zrušenie a zánik upravuje zákon č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu v znení neskorších predpisov. Medzi ďalšie významné inštitucionálne subjekty na miestnej úrovni patria **Turistické informačné centrá**, ktoré môžu tiež zriaďovať mestá a organizácie cestovného ruchu. V súvislosti s organizáciami cestovného ruchu sa im venujem OOCR, KOČR a TIC sa podrobnejšie venujeme v šiestej kapitole tejto štúdie.

Obrázok 11: Dynamické vzťahy samosprávy a ďalších aktérov v destinácii cestovného ruchu na príklade turistickej destinácie „Poloniny“



Zdroj: Vlastné spracovanie (2021)

Cezhraničná spolupráca

Euroregión je formou cezhraničnej spolupráce. Podľa zákona Zákon č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja je subjekt územnej spolupráce zložený zo zástupcov sociálno-ekonomických partnerov, ktorí pôsobia na regionálnej a miestnej úrovni susediacich štátov, založený na účely cezhraničnej spolupráce. Prvý typ je charakterizovaný tým, že euroregión je vybavený určitými makroštruktúrami alebo medzinárodnými politickými dohodami, ktoré zabezpečujú medzinárodnú cezhraničnú spoluprácu. Tieto dohody môžu byť na úrovni štátu alebo regiónov. Druhý typ euroregiónu je taký, ktorý sa opiera o cezhraničné kooperácie a funkčné siete, do ktorých vstupujú jednotlivé subjekty. Tieto väzby sú základom a vytvárajú euroregionálne inštitúcie vrátane kvalít, ktoré sa ponúkajú „do výmeny“. Tretí typ tiež spočíva v kooperácii, ale je tesne spätý s fungovaním komunity, pričom cezhraničná spolupráca spočíva na špecializácii vo vybraných ekonomických aktivitách, ako je napr. zimný turizmus, spolupráca univerzít atď., pričom sa počíta so širšou účasťou populácie. (Gasparini, 2004; cf Faltán, 2004)).

Ak vychádzame z toho, že súčasné euroregióny sú nadnárodným typom združenia obcí a regiónov, potom ich cieľom je predovšetkým podpora a realizácia projektov odrážajúcich rôznorodé formy spolupráce medzi zainteresovanými stranami (sídlnami, regiónmi). Hlavným motívom združovania obcí a území, ktoré vytvárajú euroregióny, je odstraňovanie nerovností medzi regiónmi na oboch stranách hranice vedúcich k postupnému vyrovnávaniu sociálneho i ekonomického rozvoja. Cezhraničná spolupráca však môže ovplyvňovať i kultúrne, sociálne, hospodárske a infraštruktúrne oblasti života obyvateľov.

Do politiky euroregiónov patrí, napr. podpora malých a stredných podnikateľov, rozvoj aktivít podporujúcich rast zamestnanosti, pomoc pri integrácii na trhu práce, rozvoj turistiky a cestovného, podpora mestských a obecných oblastí, posilnenie podnikateľského prostredia, podpora vzdelávania, vedy, kultúry, zdravia, ochrana životného prostredia, rozvoj infraštruktúry a podpora spolupráce v právnej a administratívnej oblasti. Doterajšie skúsenosti z krajín, kde tieto zoskupenia fungujú už dlhšiu dobu, ukazujú, že euroregióny

pôsobia svojou politikou smerom dovnútra, ako aj navonok. Smerom dovnútra upevňujú kontakty medzi obyvateľmi, majú vplyv na lokálnych a regionálnych politických zástupcov, riešia početné regionálne problémy. Smerom navonok komunikujú s nadriadenými orgánmi na nadregionálnej, celoštátnej či európskej úrovni. Ich aktivity smerom navonok sú však determinované finančnými a personálnymi kapacitami. V súčasnom období slovenské obce a mestá sú začlenené do 13 euroregiónov²⁶.

Európske zoskupenia územnej spolupráce

Ide o ďalšiu formu cezhraničnej spolupráce, ktorú upravuje Zákon o európskom zoskupení územnej spolupráce a o doplnení zákona č. 540/2001 Z. z. o štátnej štatistike v znení neskorších predpisov²⁷. Podľa tohto zákona je právnická osoba založená na báze dobrovoľnosti na zlepšenie podmienok vykonávania akcií územnej spolupráce. EZÚS má právnu subjektivitu a spôsobilosť na právne úkony. Cieľom zoskupenia je uľahčovať a podporovať medzi svojimi členmi cezhraničnú, nadnárodnú alebo medziregionálnu spoluprácu na posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti. EZÚS môžu vytvoriť partneri, ktorí sú usadení najmenej v dvoch členských štátoch (alebo jeden členský štát a jedna alebo viac krajín mimo EÚ) a patria do jednej alebo viacerých z týchto kategórií: členské štáty alebo orgány na národnej úrovni, regionálne orgány, miestne orgány, verejné podniky alebo verejnoprávne inštitúcie, podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, národné, regionálne alebo miestne orgány, alebo subjekty, alebo podniky z tretích krajín (s výhradou osobitných podmienok), združenia subjektov z jednej alebo viacerých uvedených kategórií. Aktuálne v SR pôsobí 13 takýchto zoskupení²⁸, mnohé obce ani nepoznajú túto formu spolupráce, aký je postup jej založenia a aké má výhody. Všeobecným cieľom, pre ktorý boli zoskupenia založené, je rozvoj a podpora cezhraničnej a medziregionálnej spolupráce

²⁶ <https://www.euroekonom.sk/euroregiony-na-slovensku/>

²⁷ <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2008-90>

²⁸ Efektivita a výkonnosť súčasného stavu medziobecnej spolupráce na úrovni vnútroštátnych a prihraničných regiónov, ZMOS (2020): https://nmodmus.zmos.sk/download_file_f.php?id=1274479, str. 65

medzi svojimi členmi so zámerom posilniť hospodársku a sociálnu súdržnosť prostredníctvom realizácie spoločných aktivít, projektov a programov cezhraničnej spolupráce (Vasiová E.,Lelkes G. 2019).

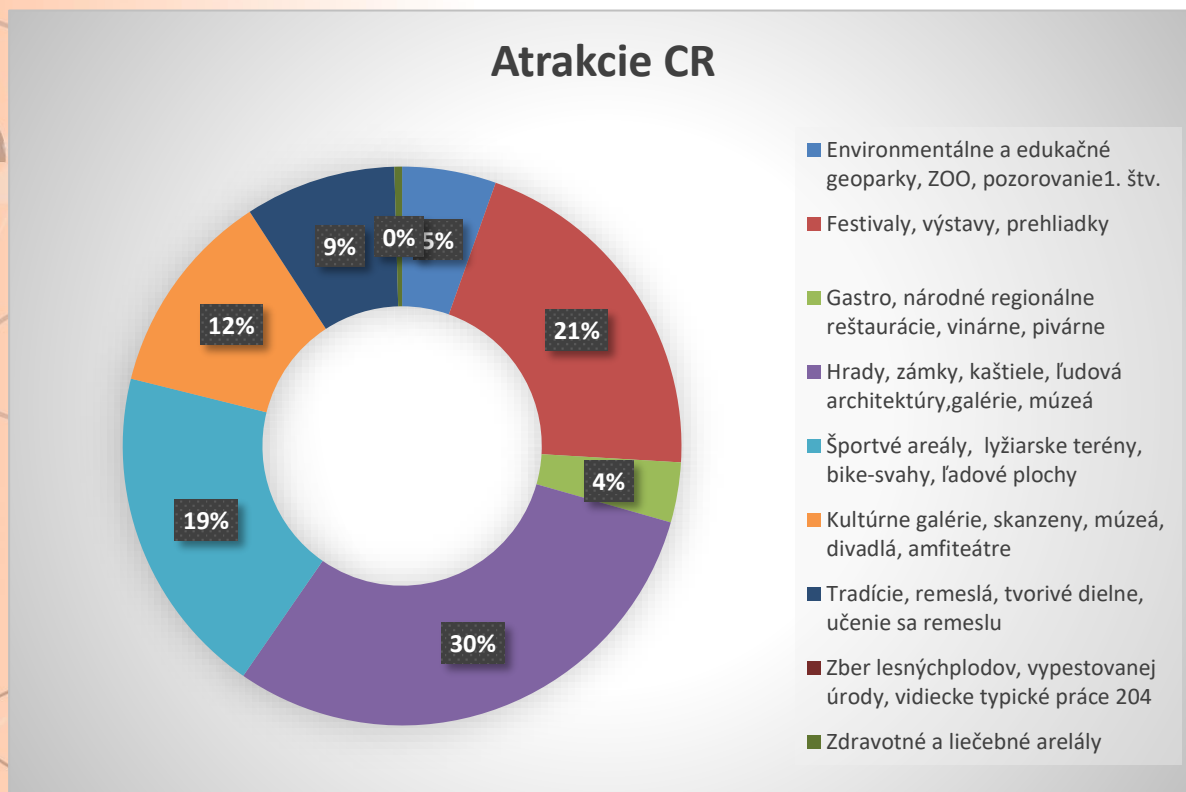
Vzhľadom na to, že územia v rámci cezhraničnej spolupráce sú presne definované (pozri kapitolu 5.9) a definícia euroregiónu, ako aj nástroj EZÚS sú zrejme a legislatívne dané, veľké možnosti úprav a odporúčaní v cezhraničnej spolupráci nemôžeme navrhnúť. Okrem toho, programové dohovory a dokumenty sú už na nasledujúce obdobie 5 rokov (2021–2025) pripravené²⁹.

5.3 Prírodný potenciál územia a cykloturistika

Základom je udržateľná valorizácia územia mesta alebo obce. Z nášho prieskumu vyplynulo, že mestá a obce vedia, aké hmotné a nehmotné atrakcie sa v ich pôsobnosti nachádzajú (graf č.20). Z vyjadrenia respondentov vyplýva, že mestá a obce majú čiastočne zmapované atrakcie, ktoré v cestovnom ruchu sú často determinantom účasti zo strany turistu. Obce a mestá reagovali aj na možnosti vyžitia v cestovnom ruchu, ktoré ponúkajú tematické trasy. Zdôraznili existenciu a možnosti ponuky kultúrnych trás, športových trás, cyklotrás.

²⁹ Efektivita a výkonnosť súčasného stavu medziobecnej spolupráce na úrovni vnútroštátnych a prihraničných regiónov, ZMOS (2020): https://npmodmus.zmos.sk/download_file_f.php?id=1274479

Graf 20: Atrakcie a aktivity vhodné pre cestovný ruch , ktoré prezentujú mestá a obce N = 1326

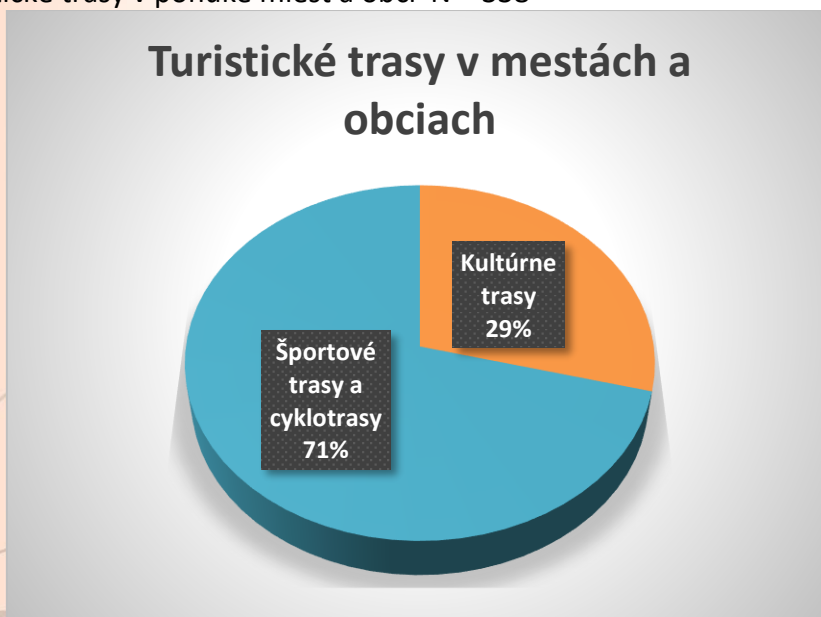


Zdroj: Vlastný prieskum ZMOS (2021)

Z dotazníka vyplýva, že 338 miest a obcí menovalo trasy na ich území (graf č. 21). Kultúrne trasy prezentovalo 98 respondentov a športové trasy 240 miest a obcí. Mestá a obce uvádzali kultúrne trasy lokálneho významu (napr. Riavský okruh, Náučný partizánsky chodník Zlatno-Skýcov, Pohronská hradná cesta, Cesta SNP), národného celoštátneho významu (Kráľovská poštová trasa, Gotická cesta, Malokarpatská vínná cesta) aj medzinárodného významu (Karpatská drevená cesta, Európska kultúrna cesta Cyrila a Metoda - Cyrilometodská, Svätajakubská cesta, Jantarová cesta).

Medzinárodný rozmer prezentovali cyklotrasy EUROVELO 13 trasa železnej opony, 6 Diaľková riečna trasa - Dunajská cyklotrasa, Vážska trasa, 11 Diaľková trasa zo severu na juh Európy, 4 Stredoeurópska trasa.

Graf 21: Turistické trasy v ponuke miest a obcí N = 338



Zdroj: vlastný prieskum ZMOS (2021)

Rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike

V nadväznosti na uznesenie Vlády SR č. 223 zo dňa 7. 5. 2013, ktorým bola schválená Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (ďalej iba „Cyklostratégia“), sa MDV SR (t. č. MDVRR SR) zaviazalo v spolupráci s ostatnými rezortmi štátnej správy implementovať opatrenia spojené s rozvojom cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území SR. Základným smerovaním a víziou Cyklostratégie je uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj posilnenie cykloturistiky, ako dôležitého segmentu cestovného ruchu. Predmetný materiál vychádzal zo štyroch hlavných dôvodových skupín, teda ekonomických, ekologických, zdravotných a sociálnych. Cyklostratégia si dáva za cieľ hneď niekoľko očakávaných prínosov rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Jedná sa o:

- Zlepšenie mobility obyvateľstva vytváraním podmienok pre každodenné používanie bicykla, ako plnohodnotného dopravného prostriedku.

- Zlepšenie zdravia populácie v súlade s odporúčaniami Svetovej zdravotníckej organizácie a Európskej únie, týkajúcim sa rozvoja telesnej aktivity.
- Ochrana životného prostredia obmedzovaním negatívnych vplyvov automobilovej dopravy, ako sú hluk, emisie plynov a prachové častice.
- Rozvoj cestovného ruchu podporou cykloturistiky, ako významnej súčasti ponuky cestovného ruchu.

Pre dosiahnutie stanovených cieľov si Cyklostratégia určila konkrétne priority a opatrenia, ktoré sú zastrešené a riadené národným cyklokoordinátorom v úzkej súčinnosti so samosprávami, resp. cyklokoordinátormi na regionálnej úrovni, príslušnými odbornými útvarmi na MDV SR a v spolupráci s jednotlivými dotknutými rezortmi. Predmetné priority sa zameriavajú na riadenie a legislatívnu podporu, rozvoj infraštruktúry, zabezpečenie financovania a taktiež osvetu, výskum a vzdelávanie.

Menší záujem prejavili zástupcovia samosprávy vo veci zberu dát. Je možné, že pracovníci považujú zber štatistických dát za náročný, „pracný“ a nezaujímavý.

Graf 22: Spôsob štatistického zisťovania návštevnosti v mestách a obciach N = 1425



Opak, t.j. maximum údajov vytvára podmienky pre správne rozhodnutia manažmentu. Je pravda, že samospráva nemá v kompetencii riešiť štatistické zisťovania pre potreby cestovného ruchu. Na to sú určené oblastné organizácie cestovného ruchu ktoré majú tieto

Zdroj: vlastný prieskum

aktivity zahrnúť aj do projektu plánu aktivít na nasledujúci kalendárny rok.

6. ANALÝZA FORIEM, SYSTÉMOV RIADENIA A ROZHODOVANIA V PODMIENKACH MIEST A OBCÍ

Inštitucionálne zabezpečenie cestovného ruchu je rámcovým základom pre presadzovanie politiky cestovného ruchu. V Slovenskej republike je prijatý model, ktorý vychádza z pozície vlády, cez ministerstvá až po regionálne inštitúcie samosprávy, ktoré predstavujú vyššie územné celky, okresy, mestá a obce. Existencia oblastných a krajských organizácií cestovného ruchu (DMO) tvorí základ destinačného manažmentu v cestovnom ruchu. Mimoriadne dôležitá je aktívna participácia podnikateľského sektoru a všetkých aktérov z neziskového sektoru.

Všetky aktivity cestovného ruchu sa realizujú v prostredí miest, obcí a vidieka a preto je prepojenie spolupráce miest a obcí so všetkými aktérmi cestovného ruchu je mimoriadne dôležité. Celoštátnu politiku cestovného ruchu presadzuje kompetentné Ministerstvo dopravy a výstavby SR. Regionálna politika cestovného ruchu by mala byť neoddeliteľnou súčasťou politiky miest a obcí a formálnym základom rozvoja cestovného ruchu na území krajov, miest a obcí. Výsledkom je účasť miest a obcí na destinačnom manažmente a marketingu cestovného ruchu v regiónoch pre domáci aj zahraničný príjazdový cestovný ruch.

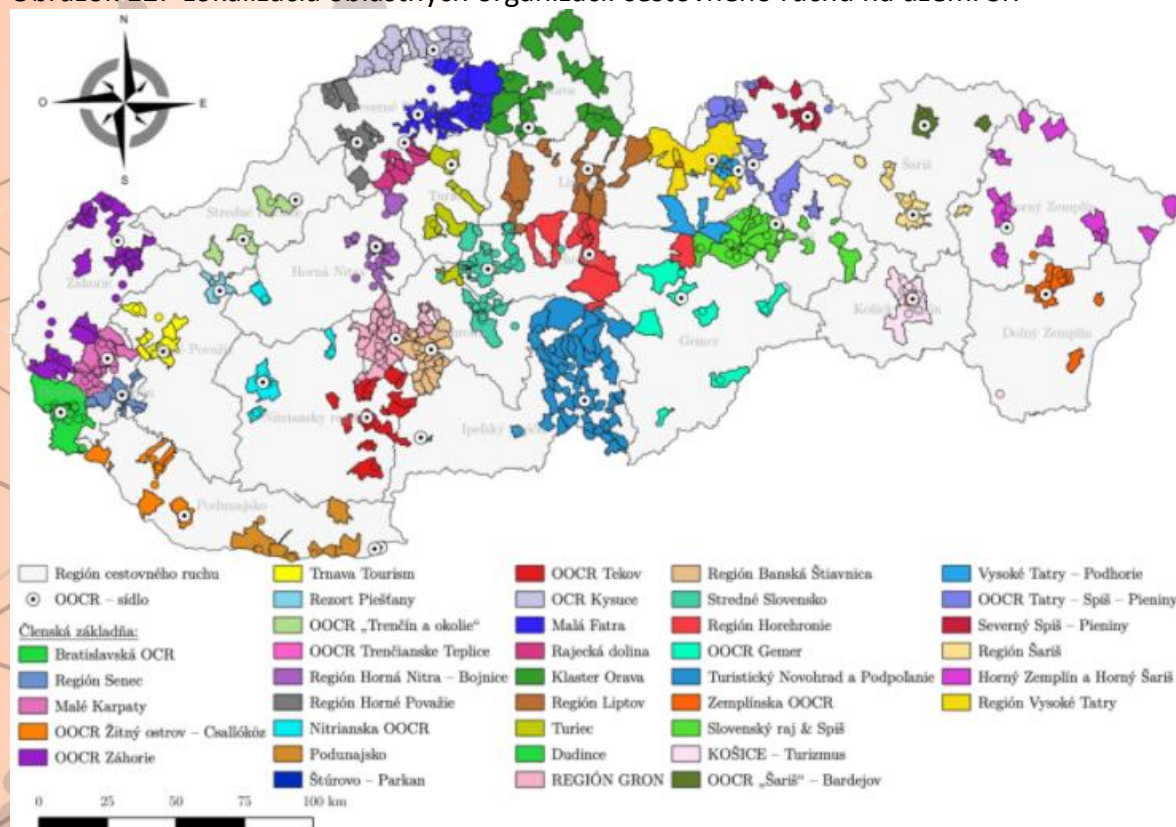
6.1 Kooperačné platformy cestovného ruchu v regióne

Pôsobnosť miest a obcí má v činnosti oblastných organizácií cestovného ruchu OOCR a krajských organizácií cestovného ruchu KOOCR mimoriadny význam. Pôsobia ako zakladatelia organizácií cestovného ruchu. V prípade KOOCR v zmysle zákona §5 písm. a) vyšší územný celok „môže založiť krajskú organizáciu a podieľa sa na jej spolufinancovaní“. V prípade vzniku OOCR v súlade s §6 písm. a) obec „môže iniciovať vznik oblastnej organizácie a podieľa sa na spolufinancovaní jej aktivít“. Spolufinancovanie predstavuje členský príspevok, ktorý samosprávna jednotka vkladá do rozpočtu organizácie CR/časť financií z vybratej dane za ubytovanie. Vyšší územný celok vkladá svoj členský príspevok do rozpočtu KOOCR a mesto, obec vkladá svoj členský príspevok do rozpočtu príslušnej OOCR. Rozumne uvažujúce mestá a obce

si však uvedomujú aj príjem do rozpočtu z vybranej miestnej dane za ubytovanie. Táto položka by mala byť aktivizujúcim prvkom v pozitívnom prístupe miest a obcí ku členstvu v oblastných organizáciách cestovného ruchu.

V súčasnosti môžeme konštatovať, že v Slovenskej republike je registrovaných 39 oblastných organizácií cestovného ruchu a 8 krajských organizácií CR. Najnovšia OOCR Matúšova zem – Mátyusföld vznikla v októbri 2021, ide o oblastnú organizáciu, ktorú založilo 6 miest a obcí v okrese Galanta s podporou Trnavského samosprávneho kraja a krajskej organizácie CR „Trnavský kraj zážitkov“. Najnovšia krajská organizácia CR vznikla v Nitrianskom samosprávnom kraji.

Obrázok 12: Lokalizácia oblastných organizácií cestovného ruchu na území SR



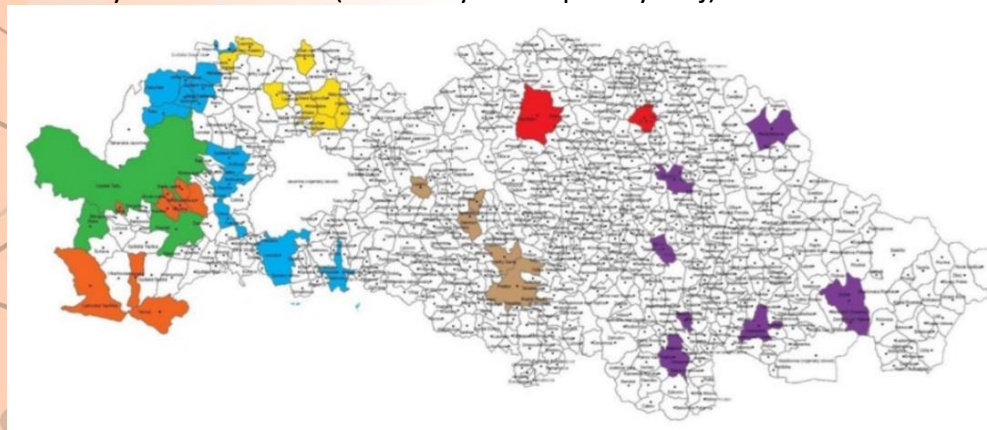
Zdroj: GALL, J., 2021. Mapovanie klastrov v cestovnom ruchu, Záverečná dizertačná práca, OF EUBA, 2021, https://sekarl.euba.sk/arl-eu/sk/detail-eu_un_cat.1-0277089-Mapovanie-klastrov-cestovneho-ruchu/, vlastné spracovanie autora v štatistickom programe R podľa Registra oblastných organizácií 2021. Poznámka: OOCR Matúšova zem – Mátyusföld a KOOCR Nitrianskeho samosprávneho kraja nie je v mape ešte zaznamenaná

V marketingovom manažmente cestovného ruchu nie je základným ukazovateľom efektívnosti počet organizácií cestovného ruchu. Dôležitá je ich ekonomická sila, ktorú môžu podporiť aj mestá a obce svojim členstvom a finančným príspevkom. Vtedy môžu plniť svoju funkciu tzv. destinačných marketingových organizácií (DMO).

Oblasťné organizácie nepokrývajú celé územie SR. Spočiatku vznikali v tých lokalitách, kde mal cestovný ruch svoju tradíciu a OOCR dosahovala zákonom stanovené limity počtu ubytovania. Dokumentuje to aj súčasný stav, ktorý znázorňuje nasledovná mapa zhľuku oblastných organizácií.

Biele miesta sú výrazné aj v rámci pokrytia územia krajskej organizácie cestovného ruchu a oblastných organizácií. Túto skutočnosť môžeme podrobnejšie dokumentovať na príklade Krajskej organizácie CR Severovýchod Slovenska a jej 7 členských oblastných organizácií CR (OOCR Horný Zemplín a Horný Šariš, OOCR Vysoké Tatry – Podhorie, OOCR Severný Spiš – Pieniny, OOCR Región Vysoké Tatry, OOCR Vysoké Tatry - Spiš – Pieniny, OOCR Šariš – Bardejov, OOCR Región Šariš).

Obrázok 13: Pokrytie územia oblastných organizácií v rámci Krajskej organizácie Severovýchod Slovensko (Prešovský samosprávny kraj)



Zdroj: KOOR Severovýchod Slovensko

Z uvedeného vyplýva, že je mimoriadne dôležité územné pokrytie oblastných organizácií cestovného ruchu hlavne v regiónoch, kde sa uvažuje o cestovnom ruchu ako ekonomickej

činnosti, ktorá bude tvoriť pracovné príležitosti a substitúciu „umŕtvených ekonomických činností“. V prípade oblastných organizácií zdôrazňujeme ich dôležitosť a možnosti aj v rámci marketingového manažmentu domáceho cestovného ruchu. Ten má predpoklady existencie aj v mimoriadnych krízových situáciách (dokumentujú to skúsenosti z rokov 2020 a 2021 kedy išlo o pandemické obmedzenia a krízu medzinárodného cestovného ruchu, v našich podmienkach zdecimovanie zahraničného príjazdového cestovného ruchu).

Nové oblastné organizácie môžu marketingovo a čiastočne aj investične (v rámci príspevku na zdokonalenie infraštruktúry CR) podporiť návštevnosť aj v lokalitách, kde cestovný ruch bude pôsobiť ako nová ekonomická činnosť, ktorá prinesie, tvorbu pracovných miest a môže pôsobiť ako substitúcia za utlmené ekonomické činnosti.

Z pohľadu samosprávy je dôležitá kompetencia, pôsobnosť miest a obcí, ktoré sú členmi, alebo dokonca zakladajúcimi členmi oblastných organizácií. Význam kompetencie je dôležitý aj v prípade vyšších územných celkov, ktoré sú zakladateľmi krajských organizácií.

V uvedených 39 oblastných a 8 krajských organizáciách cestovného ruchu pôsobí 86 členských miest a 311 členských obcí.

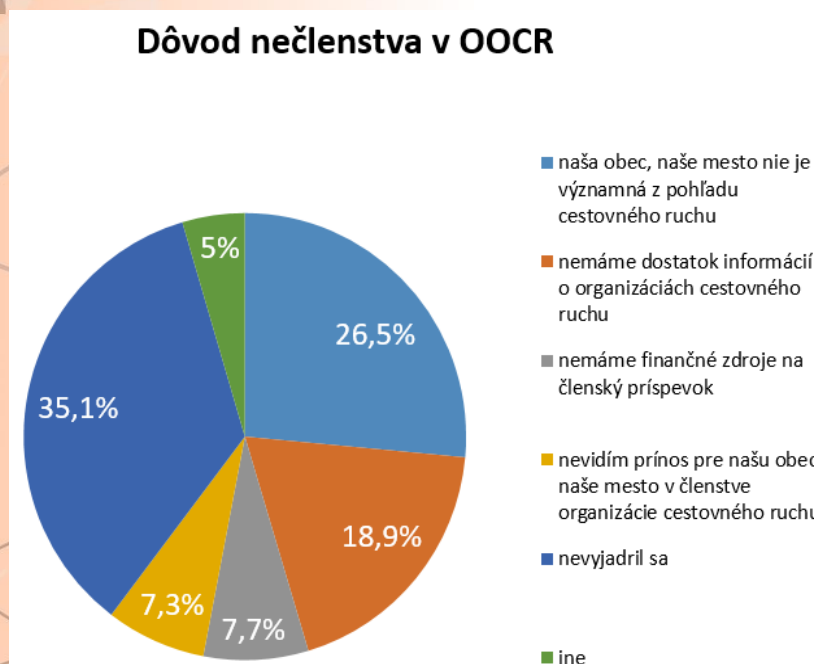
Najvyšší počet obcí registruje OOCR Turistický Novohrad a Podpoľanie = 51 obcí, Tekov = 24 obcí, Gron = 17 obcí, Malá Fatra = 15 obcí, Stredné Slovensko = 14 obcí, počet 12 obcí = Horný Zemplín a Horný Šariš, Horehronie, Kysuce. Žiadna obec nepôsobí v pozícii člena v OOCR Šariš – Bardejov, Trenčianske Teplice a Bardejov

Najvyšší počet miest pôsobí v Turistickom Novohrade a Podpoľaní = 6 miest. V OOCR Záhorie, Horný Zemplín a Horný Šariš, Gemer, Región Šariš sú v každej OOCR 4 členské mestá.

V zmysle prieskumu, ktorý sme uskutočnili v mestách a obciach databázy ZMOS môžeme konštatovať silný negatívny vzťah ku členstvu v OOCR. Negativizmus v rozsahu 33,8 % respondenti odôvodňovali pocitom, že ich mesto, obec nie je významné z pohľadu cestovného ruchu 26,5% respondentov, prínos členstva pre ich mesto obec nevidí 7,3%. Negatívne odpovede však boli obsahom aj ďalších odpovedí, v ktorých vyplynulo, že mestá a obce nemajú dostatok informácií 18,7% a nemajú dostatok finančných zdrojov 7,7%. 35,1 %

respondentov sa vôbec nevyjadrilo, čo je opätovne potvrdením negatívneho ponímania tejto otázky.

Graf 23: Nezáujem obcí a miest o členstvo v OOCR N = 1426



Zdroj: vlastný prieskum

Dôveryhodnosť tejto myšlienky vie podporiť ZMOS, krajské organizácie CR aj Ministerstvo dopravy a výstavby SR.

Neveľký počet, ale predsa viacerí respondenti sa vyjadrili, že v ich regióne nie je žiadna OOCR, alebo nie sú známe informácie o existencii tejto inštitúcie. Vyskytol sa aj názor viacerých miest a obcí o nedobrej skúsenosti s existujúcou OOCR, ktorá vyústila do vystúpenia člena z OOCR. Z praxe vieme, že mestá a obce sa starajú o „bežné fungovanie,“ lokality (údržbu ciest, odpad, sociálne služby a pod). Pri plnení týchto komunálnych povinností, nie je na agendu rozvojových aktivít zvyčajne veľa priestoru ani finančných prostriedkov. Pre menšie obce a mestá prináša členstvo v oblastnej organizácii aj výhodu, ktorá spočíva v sieťovaní aktérov cestovného ruchu, ktorí sú členmi OOCR, marketingovej komunikácie, ktorú vykonáva OOCR aj KOOCR.

107

Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

Nezáujem o členstvo v OOCR je problém, preto je potrebné zdokonaľiť komunikáciu o význame oblastných organizácií a krajských organizácií nielen pre cestovný ruch, ale aj pre mestá a obce. Najvhodnejšia a potrebná komunikácia je na základe vlastných skúseností zo strany členských miest a obcí.

Najnovšia OOCR Matúšova zem – Mátyusföld vznikla podpisom zakladacej zmluvy v októbri 2021. Ide o oblastnú organizáciu, ktorú založilo 6 miest a obcí v okrese Galanta s podporou Trnavského samosprávneho kraja a krajskej organizácie CR Trnavský kraj zážitkov.

Daný konkrétny príklad dokumentuje zákonom stanovený systém vzniku oblastných organizácií, ktorý vyžaduje zákon. V zmysle ustanovenia § 14 odst. 1 vzniká OOCR na základe zakladateľskej zmluvy, ktorú podpíšu štatutárni predstavitelia samosprávy minimálne 5 obcí alebo miest s podmienkou splniť zákonom stanovený limit počtu prenocovaní 100 tisíc na území týchto samosprávnych jednotiek. V prípade nižšieho počtu obcí alebo miest, ktoré zakladajú OOCR zákon umožňuje túto výnimku, ale zvyšuje limit počtu prenocovaní na 250 tisíc. Obce a mestá sú zakladatelia a ich príspevok je pre oblastnú organizáciu mimoriadne závažný z hľadiska ekonomickej funkčnosti OOCR. Ekonomickú funkčnosť môžeme upresniť dvomi základnými dimenziami:

- a) z členských príspevkov miest a obcí oblastné organizácie financujú turistické informačné centrá a pokrývajú mzdové a prevádzkové náklady OOCR,
- b) suma členských príspevkov s indikátorom počtu prenocovaní a tým súvisiacej vybranej miestnej dane je najzávažnejším kritériom pre prepočet podpory formou dotácie zo štátneho rozpočtu.

Veľký význam má výber miestnej dane. Preto je vhodné, aby členské mestá a obce venovali pozornosť výberu miestnej dane za ubytovanie. V prípade, že nemajú prostredníctvom VZN schválenú výšku poplatku za ubytovanie (prenocovanie), aby si ju na obecnom alebo miestnom (mestskom) zastupiteľstve stanovili.

Dokumentuje to aj výška dotácie, ktorá vychádza z údajov o členských príspevkoch a vybranej miestnej dane za ubytovanie. Dotácia predstavuje cca 50% celkového rozpočtu oblastnej organizácie. Rozdiely v OOCR podľa ich ekonomického zázemia sú výrazné.

Tabuľka 11: Dotácie na podporu činnosti krajských a oblastných organizácií CR zo štátneho rozpočtu

Identifikácia KOOCR alebo OOCR	Pridelená dotácia 2019	Pridelená dotácia 2020	Poznámka
OOCR 35	5 408 042,39	6 567 346,57	
KOOCR 5	1 000 840,00	977 269,74	
Z toho najvyššie dotácie:			
Región Vysoké Tatry	1 017 662,38 €	1 155 484,34 11 000,00	Kapitálové náklady
BTB	944 850,00 €	995 914,29 35 500,00	Kapitálové náklady
Región Liptov	828 132,00 €	894 526,00 109 326,00	Kapitálové náklady
Z toho najnižšie dotácie :			
OCR Kysuce	4 800,00 €		
Región Šariš	6 819,10 €		
Región Horné Považie	10 365,36 €	10 910,44	
Región Gron		16 472,11	
Región Podhorie		21 060,00	

Zdroj: vlastné spracovanie podľa

<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/cestovny-ruch-7/register-organizacii-cestovneho-ruchu>
[24.08.2021]

Dotácia zo štátneho rozpočtu je pridelovaná oblastnej organizácii na základe predloženého projektu plánu práce, návrhu a rozpočtu a ďalšej požadovanej dokumentácie. Projekt predstavuje plán, ktorý je štruktúrovaný v súlade s nastavenými aktivitami.

Tabuľka 12: Prehľad alokácie dotácií pre oblastné a krajské organizácie CR podľa jednotlivých aktivít v r. 2019 (v EUR)

Aktivity	Bežné výdavky (BV)	Kapitálové výdavky (KV)	Spolu BV+KV
1. Marketing a propagácia	3 435 629	45 981	3 481 610
2. Činnosť TIC	57 302	3 300	60 602
3. Tvorba a prevádzka rezervačného systému	2 000	5 500	7 500
4. Tvorba produktov CR	1 785 210	4 800	1 790 010
5. Podpora atraktivít lokality	278 550	12 437	290 987
6. Infraštruktúra CR	482 778	173 900	656 678

7. Stratégie a analýzy	48 925	0	48 925
8. Systém kvality a služieb	3 820	0	68 748
9. Vzdelávanie	68 748	0	68 748
Spolu v r. 2019	6 162 963	245 919	6 408 882

Zdroj: spracované podľa

<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/cestovny-ruch-7/register-organizacii-cestovneho-ruchu>

[24.08.2021]

Podľa údajov Ministerstva dopravy a výstavby SR, v roku 2021 bola poskytnutá dotácia v celkovej výške 8 176 330,65 EUR zaregistrovaným 37 oblastným organizáciám a 7 krajským organizáciám cestovného ruchu.

Nastavenie aktivít bolo v roku 2020 modifikované, vychádzalo z vývoja a potrieb cestovného ruchu a zotrvalo aj pre roky 2021 a 2022. Zmena nastala vo formulácii priorit aj ponímania obsahu nasledovných aktivít:

- Tvorba a podpora udržateľných produktov CR.
- Zabezpečenie strategických, koncepčných a analytických materiálov a dokumentov, štatistík a prieskumov.
- Zavedenie a udržiavanie hodnotiaceho systému kvality služieb.
- Vzdelávacie aktivity zamerané na skvalitnenie a rozvoj destinácie cestovného ruchu.

Z aplikačnej praxe vyplynula potreba prioritizácie aktivít a činností financovaných z rozpočtovej kapitoly ministerstva. Ministerstvo dopravy a výstavby SR každý rok upresňuje priority, ktoré budú predmetom financovania na základe projektov. Pre rok 2022 a 2023 ide o tieto odporúčané priority:

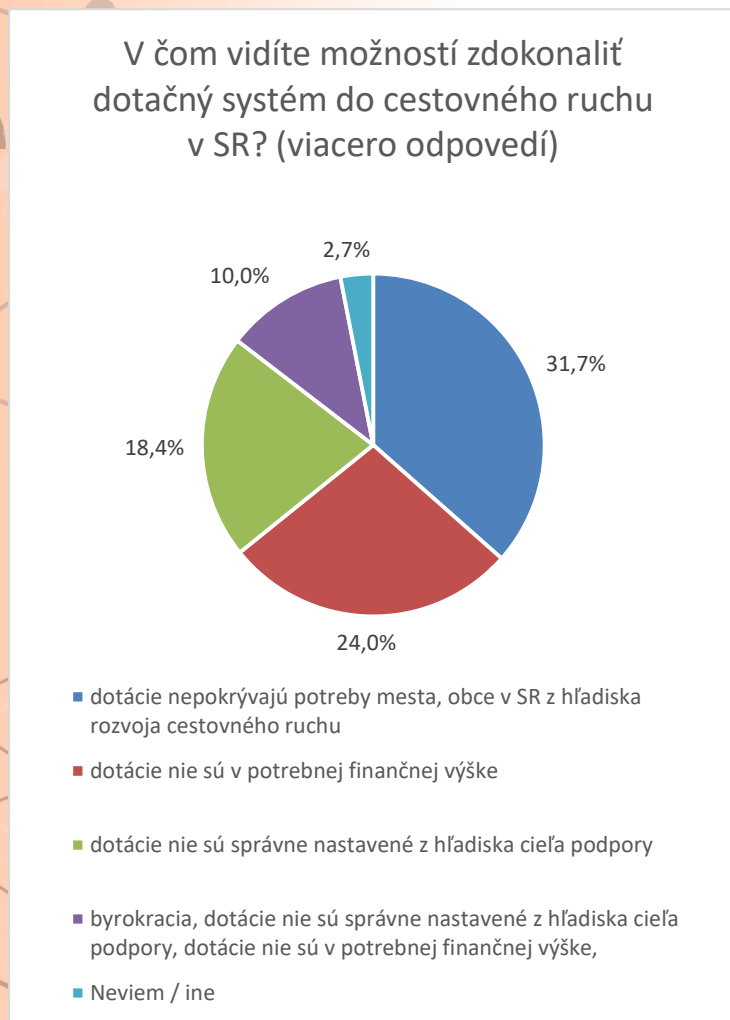
- digitálne formy komunikácie ,
- rozvoj on-line foriem produktovej ponuky služieb, atraktivít cestovného ruchu,
- UNESCO – prírodné a kultúrne dedičstvo,
- rozvoj infraštruktúry produktov cestovného ruchu,
- zber dát pre potreby rozvojových aktivít lokality, destinácie ,
- podpora kooperačných aktivít smerujúcich k oživeniu domáceho cestovného ruchu,

- tvorba tematických, lokálnych a regionálnych produktov, tak aby sa stali súčasťou celoročnej ponuky,
- zvyšovanie kvality poskytovaných služieb .

Možnosti dotačného systému do cestovného ruchu vychádzajú zo zdrojov, ktoré má k dispozícii Ministerstvo dopravy a výstavby SR pre potreby rozvoja cestovného ruchu vyčlenenej z rozpočtovej kapitoly, ktorej výšku stanovuje Ministerstvo financií Slovenskej republiky a každoročne schvaľuje vláda SR

Vyjadrenie miest a obcí ku systému dotácií sme zisťovali formou vlastného prieskumu medzi členmi ZMOS Z celkového počtu 1425 miest a obcí sa vyjadrilo o dotáciách 84,1 % negatívne, na druhej strane však možno tieto odpovede vnímať, ako formulované návrhy na zdokonalenie systému dotácií. Konkrétne vyjadrenia prezentuje nasledujúci graf. č. 24.

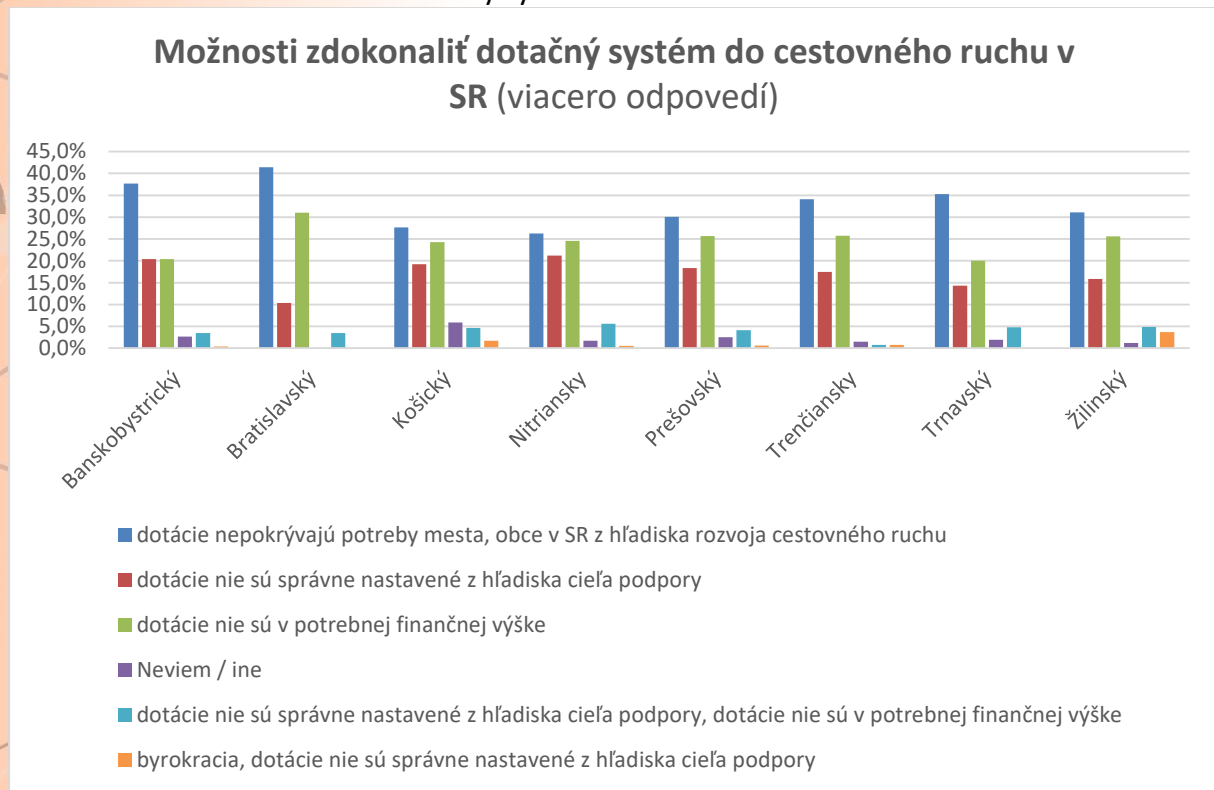
Graf 24: Dotácie z aspektu možností (potreby) zdokonaľiť dotačný systém do cestovného ruchu N= 1425



Dopytovanie v jednotlivých samosprávnych krajoch potvrdilo celkové vyhodnotenie. Opäť jednoznačne vo všetkých krajoch najvyšší podiel návrhov 31,7% respondentov vychádza zo skutočnosti, že dotácie nepokrývajú potreby miest a obcí. Podobne údaje podľa jednotlivých krajov potvrdili druhý najzávažnejší problém dotácií vo všetkých krajoch vyjadrujú potrebu zvýšiť objem dotácií (v priemere 24,0% respondentov). S tým súvisí aj potreba riešiť nesprávne nastavenie dotácií z hľadiska cieľa podpory, ktorú vyjadrilo v priemere 8,4 % respondentov.

Zdroj: vlastné spracovanie, prieskum ZMOS (2021)

Graf 25: Možnosti zdokonaľiť dotačný systém cestovného ruchu v SR N = 1425



Zdroj: vlastné spracovanie, prieskum ZMOS (2021)

Faktorom úspechu spolupráce všetkých aktérov v oblastných a krajských organizáciách CR je vysoká miera vzájomnej dôvery medzi zainteresovanými subjektami. Dosiahnuť dôveru členov je dlhodobý kontinuálny proces, ktorý je výsledkom úspešných interakcií na báze obojstrannej spokojnosti. Aj členské mestá a obce musia rozlišovať duálnu funkciu organizácií cestovného ruchu. Na jednej strane ide o manažovanie interných vzťahov v rámci organizácie, na druhej strane i o manažovanie externých vzťahov s trhom cestovného ruchu, podnikateľským sektorom, neziskovými organizáciami, miestnym obyvateľstvom a ďalšími aktérmi.

Organizácie cestovného ruchu majú obmedzené možnosti vplyvu – nemôžu priamo rozhodovať o vývoji, ani vstupovať do konania všetkých verejných alebo súkromných aktérov cestovného ruchu. Ide o nezávislé inštitúcie alebo podnikateľské subjekty. Špecifikom je veľký vplyv záujmových skupín, ktoré môžu mať protichodné názory a spolupráca verejného

a súkromného sektora, ktoré majú rozdielne funkcie a záujmy. Spomínaná dôvera členov je potrebná aj zo strany vedenia členského mesta, alebo obce. To je cesta k naplneniu cieľa zákona aktivizovať spoluprácu a rozvoj.

Zákon o podpore cestovného ruchu vznikol s cieľom:

- zvýšiť návštevnosť,
- predĺžiť počet dní pobytu,
- zvyšovať ekonomické prínosy,
- vytvárať pracovné príležitosti, udržiavať alebo zvyšovať zamestnanosť.

Uvedené ciele, ktoré má presadzovať každá oblastná a krajská organizácia s aspektu zásad a princípov miest a obcí totožné, hlavne z aspektu ekonomických prínosov pre danú lokalitu a z aspektu zamestnanosti miestneho obyvateľstva.

Oblastné organizácie cestovného ruchu už prešli určitými „detskými“ chorobami neskúsenosti. Pokiaľ v počiatkoch išlo o spontánne združovanie, alebo len premena formy klastra na oblastnú organizáciu, v súčasnosti už ide o premyslené rozvážne rozhodnutie každého člena. Stály problém je vysoký počet oblastných organizácií s rozdielnou ekonomickou úrovňou. Proces tvorby strategických dokumentov na úrovni oblastných a krajských organizácií sa urýchlil. Tvorba strategických dokumentov sa dostala do projektov ročných plánov ako samostatná činnosť. Možno konštatovať, v určitých lokalitách sú oblastné a krajské organizácie rýchlejšie v tvorbe koncepčných dokumentov svojich marketingových stratégií a koncepcií ako mestá a obce, ktoré majú prijímať strategické a koncepčné dokumenty s cieľom rozvoja udržateľného cestovného ruchu pre návštevníkov aj miestne obyvateľstvo. Podľa Novackej, OOCR s účinnou podporou členských miest a obcí môže v záujme stability a rozvoja destinácie cestovného ruchu vystupovať ako:

Obrázok 14: Pozícia destinácie CR



- nová, neznáma destinácia cestovného ruchu na slovenskom alebo medzinárodnom trhu, ktorá potrebuje koncepčný rozvoj s finančnou a organizačnou podporou mesta alebo obce v spolupráci s ďalšími aktérmi a marketingovú podporu oblastnej organizácie.

Zdroj: spracované podľa NOVACKÁ, Ľ., 2013, Cestovný ruch, udržateľnosť a zodpovednosť na medzinárodnom trhu, Vydavateľstvo Ekonóm, ISBN 978-80-225-3475-8, 2013. str. 9

- revitalizovaná destinácia, ktorá potrebuje koncepčný rozvoj s výraznou podporou podnikateľského sektoru v organizačnej spolupráci s mestom alebo obcou a marketingovú podporu prostredníctvom OOCR.
- inovovaná destinácia, ktorá potrebuje koncepčný rozvoj novej ponuky pre nové segmenty dopytu s výraznou podporou podnikateľského sektora, akademickej a poradenskej sféry a marketingovú podporu prostredníctvom OOCR v úzkej organizačnej spolupráci s členskými obcami a mestami.

Uvedené možnosti vyjadruje aj Zákon o podpore cestovného ruchu 91/2010 Z.z. v ustanovení § 2, písm. d), kde zrozumiteľne definuje investičné zámery projektu počiatočnej investície zameraného na vybudovanie nového komplexného strediska cestovného ruchu, alebo existujúceho komplexného strediska cestovného ruchu. V bode písm. f) charakterizuje komplexné stredisko cestovného ruchu, ktoré má poskytovať najmenej tri služby cestovného ruchu, ktoré tvoria jeden celok v jednej lokalite (horeuvedená nová neznáma destinácia, alebo revitalizovaná destinácia).

Inováciu destinácie zákon vyjadruje v tom istom bode písm. g), v ktorom vyžaduje novú ponuku „nárastom služieb v hodnotovom alebo objemovom vyjadrení najmenej o 15% v porovnaní s priemerom za posledné tri finančné roky, ktoré bezprostredne predchádzajú finančnému roku, v ktorom bol investičný zámer doručený Ministerstvu dopravy a výstavby SR.“

Investičná pomoc, ktorú upravujú uvedené ustanovenia sa vzťahuje na investičné aktivity podnikateľského sektora v cestovnom ruchu. Čiže nejde o priamu podporu oblastných organizácií. Je však zrejmé, že teoreticky o túto podporu môžu požiadať aj členovia OOCR z podnikateľského sektora. Investičnú podporu spomíname z dôvodu, že podnikateľský subjekt, člen OOCR môže žiadať o tento druh podpory v maximálne výške v prípade, že sa jedná o investíciu v okrese, ktorý vykazuje nezamestnanosť nižšiu ako je celoštátny priemer (pozri § 27d), odst. 2). Z tohto pohľadu je to významný prvok, ktorý zaujíma samosprávu nielen v rámci členstva v OOCR, ale aj z aspektu významného prvku stability daného mesta, obce, alebo okresu, ktorý je predmetom investičného rozvoja cestovného ruchu.

Na druhej strane, existujúce oblastné organizácie sú v niektorých regiónoch rozdrobené, s malým ročným rozpočtom. Tieto nemôžu vykonávať celý komplex činností, ktoré sú základom destinačného marketingu. Je otázka, či v budúcnosti sa budú viaceré „malé“ oblastné organizácie spájať, aby posilnili svoju akcieschopnosť. Zákon túto možnosť predpokladá a upravuje (pozri zák. 91/2010 Z.z., ustanovenie § 24a Zánik oblastnej organizácie bez likvidácie).

V lete 2018 bol realizovaný prieskum zameraný na zhodnotenie dovtedajšej sedemročnej existencie inštitútu OOCR. Z vtedajších 37 organizácií sa 27 aktívne zapojilo do prieskumu.

1. *Reálny počet zamestnancov vs. Optimálny počet zamestnancov OOCR*

Z pohľadu počtu zamestnancov je lídrom Bratislavská organizácia cestovného ruchu s 21 zamestnancami. Košice – Turizmus mali 6 zamestnancov a 21 OOCR sa pohybovalo v intervale medzi jedným až štyrmi zamestnancami na trvalý pracovný pomer (TTP). Štyri OOCR fungujú

bez jediného zamestnanca na TTP. Len v troch organizáciách boli spokojní s počtom zamestnancov. V ostatných by pri optimálnom počte potrebovali personálne navýšenie v priemere o 170% aktuálneho stavu zamestnancov.

Vnútrošný prieskum ukázal významnú poddimenzovanosť personálnej politiky medzi oblastnými organizáciami. Ak majú OOCR na Slovensku predstavovať najvýkonnejší orgán územného marketingu je na vážne zamyslenie sa, či necelých 90 pracovníkov na celom Slovensku kapacitne postačuje na túto úlohu.

2. *Vnímanie splnených očakávaní fungovania OOCR od jej vzniku*

Pomocou sedemstupňovej Likertovej škály, kde hodnota jedna predstavovala nenaplnené očakávania a hodnota 7 predstavovala predčíté očakávania sa 27 OOCR vyjadrilo skôr pozitívne s priemernou hodnotou 4,93 bodu. Pričom tri organizácie zvolili maximálnu hodnotu 7 a len dve hodnotili očakávania vlastnej organizácie skôr negatívne, hodnotou 3.

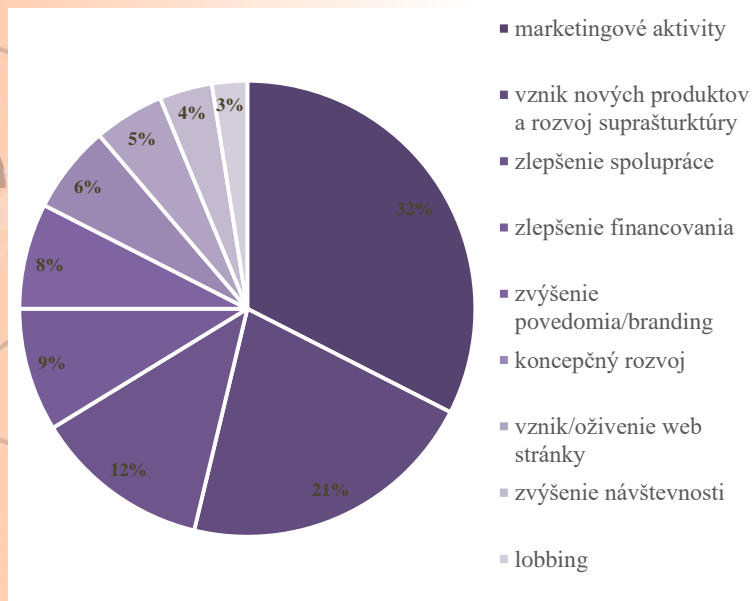
3. *Vyhodnotenie prínosov*

Aktéri výskumu mali určiť tri hlavné prínosy, ktoré prinieslo fungovanie OOCR. Na túto otázku odpovedalo 25 organizácií, pričom odpovede boli zoskupené do kategórií (Obrázok 57).

marketingové aktivity – ako najvýznamnejší prínos, pričom som bol zahrnutý vznik tlačených propagačných materiálov, účasť na veľtrhoch a iných podutiach.

vznik nových produktov a rozvoj supraštruktúry – regionálne karty, zabezpečenie sezónnej kyvadlovej dopravy, prevádzka požičovní, utriedenie aktivít pre cieľové skupiny (napr. rodiny s deťmi), vznik či renovácia turistických, cykloturistických ciest, náučných chodníkov, informačných tabúl.

Graf 26: Hlavné prínosy existencie OOCR na Slovensku



zlepšenie spolupráce – zlepšená komunikácia partnerov v rámci regiónu.

zlepšenie financovania – štátna dotácia ako a efektívnejšie vnútorné možnosti financovania (členský príspevok a iné).

zvýšenie povedomia/branding – prvok, ktorý bol významnejší v regiónoch z problematickou rozpoznateľnosťou.

Zdroj: : Cákoci 2019

konceptný rozvoj – prechod zo živelného a spontánneho riadenia k profesionalizácii a koncepcnosti, skrz určenie vízie a cieľov OOCR.

vznik/oživenie web stránky – forma marketingovej aktivity, ktorá bola vyčlenená samostatne od ostatných, keďže poukazuje na fakt, že niektoré regióny nedisponovali vôbec alebo dostatočne kvalitnou internetovou stránkou. Dôležitosť internetovej stránky spočíva aj v jej aktívnom administrovaní, ktoré dokáže OOCR zabezpečiť.

zvýšenie návštevnosti – formálny cieľ z mnohých zakladajúcich stanov bol vo výskume vyhodnotený ako úspešný.

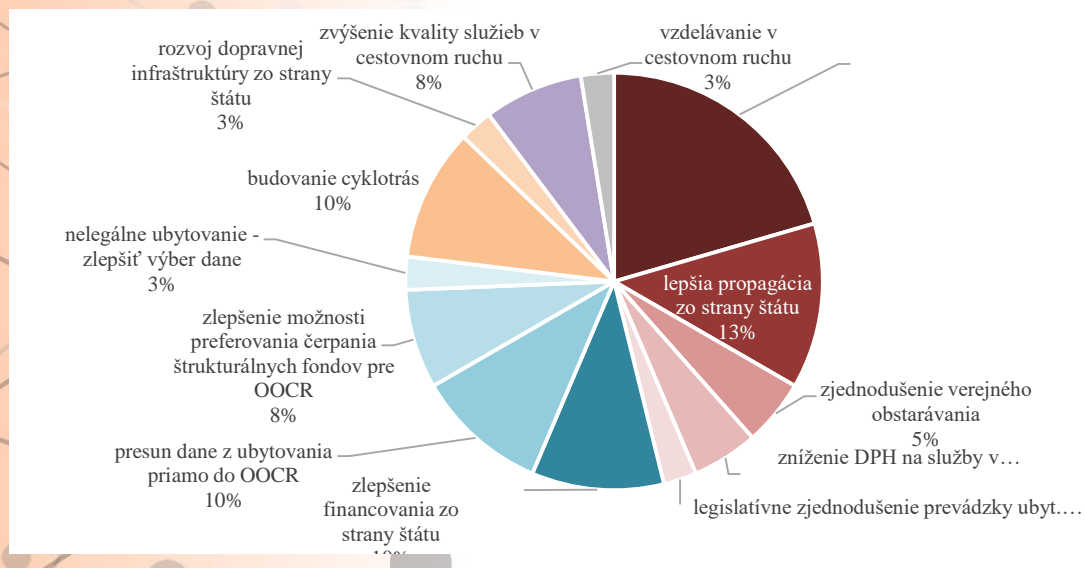
lobbying – vznikom OOCR vznikla aj širšie akceptovanie tejto podoby regionálnych združení cestovného ruchu. Nárastom kredibility sa organizáciám otvorili možnosti na nadväzovanie nových partnerstiev mimo regiónu a ich ovplyvňovanie v prospech vlastných záujmov.

4. Najlepšie fungujúce OOCR podľa vnímania ostatných OOCR a príčiny

V dotazníkovom prieskume mali aktéri napísať tri najlepšie fungujúce oblastné organizácie cestovného ruchu na Slovensku. Otázku vyplnilo 23 OOCR pričom v prípade zaradenia vlastnej OOCR medzi najlepšie nebolo akceptované. Vnútoraná konkurencia OOCR vníma v širokom chápaní najlepšieho fungovania ako jasných lídrov Región Liptov, Bratislavskú organizáciu cestovného ruchu a Región Tatry. Druhú skupinu predstavujú OOCR Trnava Tourism, Nitrianska organizácia cestovného ruchu a KOŠICE – Turizmus. Aktéri pri pomenovaní príčinných súvislostí prečo sú práve tieto OOCR najlepšie, zvolili šesť kategórií. Vyššie disponibilné finančné prostriedky (31%), atraktívnejšie predpoklady pre cestovný ruch (24%), dlhodobé skúsenosti (15%), vyšší počet zamestnancov (15%), spolupráca so silným partnerom (9%), vyššia angažovanosť členov (6%). Z odpovedí je cítiť existujúce prevládajúce kvantitatívne vnímanie rozvoja cestovného ruchu.

5. Rozvojové opatrenia na zvýšenie konkurencieschopnosti cestovného ruchu podľa OOCR

Graf 27: Nosné rozvojové opatrenia pre cestovný ruch na Slovensku podľa OOCR



zdroj: Cákoci 2019

Oblastné organizácie cestovného ruchu mali v realizovanom prieskume priestor na pomenovanie hlavných rozvojových opatrení pre cestovný ruch na Slovensku. Graf č.27

119

Tento projekt sa realizuje vďaka podpore z Európskeho sociálneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Operačného programu Ľudské zdroje.

vizualizuje zoskupené odpovede. Takmer 44% opatrení sa týka zlepšenia legislatívneho a inštitucionálneho zabezpečenia cestovného ruchu. Prevládala nespokojnosť so slabými právomocami sekcie cestovného ruchu a aktuálna pozícia v rámci ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Potreba zníženia byrokratickej záťaže ale aj daňového zaťaženia pre celý sektor cestovného ruchu a taktiež existencia zastrešujúcej organizácie územného manažmentu na úrovni celej krajiny po ukončení činnosti Slovenskej agentúry pre cestovný ruch koncom roka 2016. Druhá skupina opatrení sa týka zlepšenia financovania sektoru cestovného ruchu. Celkové systémové navýšenie financií, dlhodobé garantovanie financovania OOCR podľa Zákona č. 91/2010 o podpore cestovného ruchu zo strany štátu, či návrhy na záväzné využívanie lokálnych daní z ubytovania ako investičných zdrojov pre cestovný ruch (priamy príjem OOCR). Taktiež prieskum poukázal na potrebu riešenia nelegálneho ubytovania. Ďalšie odporúčania sa týkali budovania dopravnej (cestnej) infraštruktúry ako aj supraštruktúry v podobe cyklotrás pod patronátom štátu. Pomerne veľký podiel získalo opatrenie zvýšenie kvality služieb v cestovnom ruchu. K systémovým opatreniam sa priradilo aj vzdelávanie v cestovnom ruchu.

7. POKRÍZOVÉ OBDOBIE A ZVYŠOVANIE ODOLNOSTÍ CESTOVNÉHO RUCHU

V tejto kapitole uvádzame odporúčania, zdefinujeme nástroje prostredníctvom aj ktorých je možné dosiahnuť oživenie odvetvia cestovného ruchu na úrovni regiónov a lokalít.

7.1 Postpandemické trendy v cestovnom ruchu – Európa

To ako sa ekosystém cestovného ruchu bude vyvíjať po COVID-19, bude do značnej miery závisieť od toho, ako dokážeme ako ľudstvo rešpektovať nastavené pravidlá a čo turisti očakávajú od schopnosti ekosystému cestovného ruchu. Citácie z uvedených štúdií poukazujú na dva rôzne možné vývojové trendy: na jednej strane vyššia citlivosť a dopyt po trvalo udržateľnom cestovnom ruchu a znížený záujem o masový cestovný ruch a na druhej strane existujú dôkazy o návrate k „starému normálu“ po skončení krízy. V oboch prípadoch COVID-19 zostril trendy, ktoré diverzifikujú zážitok z cestovného ruchu, a tým vytvára tlak na vlády, destinácie, priemysel a inštitúcie EÚ, aby doladili svoje chápanie a riadenie týchto trendov.

Podľa výročnej správy o udržateľnom cestovaní portálu booking.com za rok 2019 viac ako polovica (55%) globálnych cestovateľov uviedla, že je odhodlanejšia rozhodnúť sa pre trvalo udržateľné cesty ako pred rokom, ale prekážkami bol nedostatok informácií, dostupnosť alebo reálna atraktivita destinácie. Takmer tri štvrtiny (72%) cestovateľov boli presvedčení, že ľudia musia konať hneď a rozhodnúť sa pre trvalo udržateľné cesty, aby zachránili planétu pre budúce generácie. Ocenenie prírody sa ukázalo aj v rastúcom záujme o aktívne a prírodné dovolenky: bicyklovanie, prechádzky, turistika, potápanie alebo joga.

Zodpovedná úloha cestovného ruchu sa stáva charakteristickým faktorom v rozhodovaní a výbere dovolenkovej destinácie, kde možno oceniť a podporovať ekologickú biodiverzitu destinácie.

• Autentickejšie a „pomalšie“ prázdninové zážitky

Masový turizmus je na ústupe, globálne spoločnosti prichádzajú s novými osobnejšími konceptami vo forme komfortu súkromia na báze udržateľných produktov, opomínajúci

„zelený turizmus“. Malé horské a súkromné rezorty budú pokračovať v politike ponuky udržateľných produktov cestovného ruchu. Aktívni účastníci cestovného ruchu hľadajú „pomalé“ alebo „autentické“ prázdniny, chcú „žiť ako miestni“ oceňujú lokálnu, tradičnú kultúru oboznamujú sa s praktickými často primitívnymi spôsobom života, či originálnej receptúry, prípravy a konzumácie jedál a nápojov.

Okrem tradičných kultúrnych „miest“ sa stali múzeá a knižnice novým priestorom pre konceptuálne a performatívne umenie pohlcujúce zážitky z nehmotného kultúrneho dedičstva.

Festivally, tradičné umenie, remeslá a zručnosti, sa stali novými formami kultúrneho a kreatívneho turizmu, ktoré sa realizujú v menej tradičných miestach alebo v znovu oživených fabrikách alebo v čistej prírode, toto všetko sú miesta, kde návštevníci hľadajú energiu aj prostredníctvom spojenia s miestnymi komunitami.

- **Digitálne sprostredkovanie informácií a personalizovaný turizmus**

Cesty za turistikou budú čoraz viac plánované a rezervované online samotnými cestovateľmi pomocou online cestovných platforiem. Prieskum Európskej cestovnej komisie (ETC) z februára 2021 ukázal, že 45,5% turistov používa pri plánovaní cesty mechanizmus online rezervácií. 17,7% používa webové stránky s recenziami na cesty ako zdroj informácií pri rozhodovaní o plánovaní cesty.

Storytelling -video a virtuálna realita vo forme 5D ako forma čo najemotívnejšieho prerozprávania príbehu ako spojenie s reálnym prostredím, či dovolenkou lokalitou Platformy kolaboratívnej ekonomiky stále častejšie sprostredkujú „skúsenosti“, ako sú miestne výlety, hodiny remesiel, účasť v sprievode na lokálnych podujatiach, ochutnávky jedál atď. Umožňujú cestujúcim rezervovať si „balíčky“ zážitkov z cestovania personalizovaným spôsobom.

- **Zdravotný turizmus**

Podľa Svetovej organizácie cestovného ruchu OSN (UNWTO) zahŕňa wellness a kúpeľný turizmus a pobyt v klimatických kúpeľoch rastie rýchlym tempom. Indexy z tohto odvetvia

zaraďujú 6 členských štátov EÚ medzi štyridsať najlepších cieľových krajín pre zdravotných turistov (Španielsko, Francúzsko, Nemecko, Taliansko, Malta a Poľsko) na základe agregácie ukazovateľov udržateľnosti, požiadaviek na zdravotný turizmus a kvality zariadení a služieb. Zdravotní turisti strávia 5 až 10 krát viac času v destinácii ako bežní turisti, cestujú v sprievode a v krajine sa zdržia v priemere 2 až 3 týždne. Slovensko má ideálne prírodné, klimatické podmienky pre znovu obnovenie alebo vybudovanie silnej pozície v tejto oblasti, pričom budú zabezpečené aj nové pracovné miesta aj to aj v menších lokalitách našej krajiny.

- **Mobilita / Zmenené formy služobného cestovania**

Snaha o prácu na diaľku a online stretnutia kvôli obmedzeniam mobility COVID-19 pretvorila spôsob práce v celej Európe a vo svete. Je pravdepodobné, že po hlbokom poklese služobných ciest sa niektoré jeho formy opäť vrátia, najmä podujatia v segmente B2B, MICE kongresový cestovný ruch, veľtrhy, no v optimalizovanej podobe. Ich komunikačná pozícia a rola nadväzovania osobných kontaktov majú nezastupiteľnú a dôležitú pozíciu a úlohu pri vytváraní nových spojení medzi podnikmi, ktoré majú priamy dopad na zamestnanosť v regiónoch. Zvýšené možnosti práce na diaľku odkiaľkoľvek môžu poskytovať nový dopyt, ktorý kombinuje služobné a osobné cestovanie, a preto zvýrazní dopyt po dobrom pripojení destinácií, ubytovania k internetu.

- **Nové očakávania v oblasti verejného zdravia a hygieny**

Je predpoklad, že po COVID-19 budú ľudia venovať väčšiu pozornosť zdraviu a hygiene, svojim vlastným postupom a očakávaniam od zariadení cestovného ruchu a cestovných služieb. Vnímanie zdravotných rizík a možnosti starostlivosti môžu tiež ovplyvniť ich výber destinácií na cesty. Prieskum ETC z februára 2021 ukazuje, že 21,2% cestovateľov považovalo „zdravie a bezpečnosť“ za najvyššie kvality svojej dovolenky. Pokiaľ ide o zdravie a bezpečnosť osôb, letecká doprava bola považovaná za najrušnejšiu časť cestovania. Viac ako 2/3 cestovateľov vyjadrilo pocit istoty pri cestovaní na miesta s prísnyimi protokolmi o zdraví a bezpečnosti.

Zdroj: 100 Správa UNWTO a ETC „Prieskum cestovného ruchu v oblasti zdravia“, 2019 – 2020

Kultúrny cestovný ruch

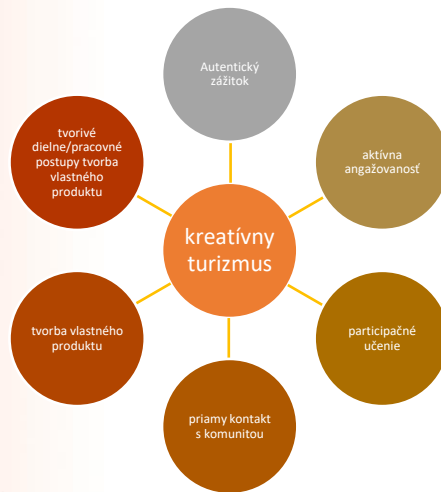
Kultúrny cestovný ruch je pomenovanie súvisiace s rôznorodými spôsobmi uspokojenia duchovných potrieb, medzi ktoré radíme: vzdelávanie, poznávanie, zábavu, rozptýlenie. Pre kultúrny cestovný ruch je charakteristická ponuka, ktorá uspokojuje potreby kultúrne orientovaných návštevníkov cieľového miesta. Pre produkt kultúrneho cestovného ruchu je príznačná kultúrna motivácia dopytu ako napríklad: poznávanie iných kultúr, účasť na kultúrnych podujatiach, návšteva kultúrnych atraktivít, spoločne tvoriace unikátnu kultúru cieľového miesta cestovného ruchu. Vnímanie regiónu, lokality, destinácie je výrazne ovplyvnené individuálnymi preferenciami návštevníka. Jej atraktívnosť určuje nie len skladba, zaujímavosť a koncentrácia atraktivít, ale tiež celková atmosféra, genius loci miesta, kvalita infraštruktúry, ponúkaných služieb a v neposlednom rade aj marketingové aktivity destinácie, či lokality.

Kreatívny cestovný ruch

Kreatívny cestovný ruch je forma cestovného ruchu, ktorá ponúka návštevníkom možnosť sebarozvoja účasťou na tvorivých aktivitách (workshopy, kurzy, tvorivé dielne), ktoré sú typické pre miesto, v ktorom sa vykonávajú.

Sektor cestovného ruchu má pri vytváraní udržateľných pracovných miest trvalého rozvoja významné postavenie v celom hospodárskom odvetví. Prítomnosť a podpora tvorivých ľudí, ktorí žijú a pracujú v mieste, ktoré je pre nich niečím výnimočné a zaujímavé, dokáže pozitívne ovplyvniť domorodú komunitu a má pozitívny vplyv na rozvoj a často aj zamestnanosť celej lokality.

Obrázok 15: Kreatívne odvetvie



Zdroj: vlastné spracovanie (F. Morong)

Do skupiny kreatívneho odvetvia radíme: literatúru, hudbu, interpretačné umenie, vizuálne umenie, ale aj kultúrny priemysel: film, múzeá a knižnice. Ako širší kultúrny priemysel sú definované služby spojené s kultúrnym dedičstvom - remeslá, vydavateľskou činnosťou, výrobou zvukových záznamov, rozhlasové a televízne vysielanie, video a počítačové hry a súvisiace odvetvia, ako je reklama, architektúra, dizajn, móda.

Kultúrno-kreatívny cestovný ruch je úzko prepojený na štyri odvetvia: kultúrne dedičstvo, prírodné dedičstvo, pamäťové inštitúcie, remeslá a tzv. zábavný priemysel. Kultúrne odvetvia prispievajú aj k miestnemu a regionálnemu rozvoju a súdržnosti. Vďaka vynaliezavosti a kreatívnosti sú práve v menej známych lokalitách vytvorené nové a unikátne kategórie tovarov a služieb, ktoré prespevujú k tvorbe pracovných miest i hospodárskeho rozvoja, predchádzajú sociálnej marginalizácii vzdialených alebo znevýhodnených regiónov.

Kultúrne odvetvia rozhodujúcim spôsobom prispievajú k podpore kultúrnej rozmanitosti. Cestovný ruch je v obrovskej synergickej sile kultúrnych a kreatívnych odvetví zdrojom hospodárskych a sociálnych inovácií v mnohých ďalších hospodárskych odvetviach.

7.2 Cestovný ruch na miestnej úrovni v krízovom a pokrízovom období

S cieľom vyzistiť situáciu v oblasti vývoja cestovného ruchu na miestnej úrovni v krízovom a pokrízovom období spôsobenom covid-19 zrealizovalo Združenie miest a obcí Slovenska (ďalej len „ZMOS“) bol zrealizovaný prieskum, ktorý bol zameraný na kvantifikáciu postojov štatutárnych predstaviteľov miestnej územnej samosprávy k rôznym aspektom rozvoja cestovného ruchu, ako aj samotné vnímanie tohto odvetvia na úrovni miest a obcí.

Tematický dotazníkový prieskum medzi starostami a primátormi na Slovensku bol realizovaný od 28. novembra 2020 do 8.1. 2021 na vzorke 505 respondentov. Ich teritoriálnu príslušnosť dokumentuje tabuľka č. 13. V štruktúre respondentov dominovali starostovia vidieckych obcí (91 %), primátori zastupovali 44 miest a mestských častí (9 %). Väčšina analyzovaných samospráv je členom ZMOS (95 %).

Tab. 13. Zaradenie respondentov podľa krajov

Názov kraja	Počet obcí	Počet obcí v %
Banskobystrický kraj	83	16,4
Bratislavský kraj	13	2,6
Košický kraj	71	14,1
Nitriansky kraj	64	12,7
Prešovský kraj	124	24,6
Trenčiansky kraj	52	10,3
Trnavský kraj	41	8,1
Žilinský kraj	57	11,3
Celkový počet	505	100,0

Zdroj: Vlastný výskum ZMOS (2021)

Prieskum bol zameraný na podporu cestovného ruchu samosprávou a vplyv vybraných faktorov na aktuálny stav rozvoja turizmu na lokálnej úrovni. Osobitá pozornosť bola venovaná aktuálnej pandemickej situácii v súvislosti so šírením ochorenia COVID-19.

Jednou z hodnotených otázok v zmysle vyhodnotenie dopadu na cestovný ruch bola:

„Podporuje cestovný ruch miestnu ekonomiku vašej samosprávy?“

Z výsledkov výskumu možno konštatovať, že menej ako polovica samospráv vníma cestovný ruch ako ekonomickú podporu pre samosprávu (47,5 %). Štvrtina samospráv konštatuje, že „cestovný ruch, ktorý funguje v našej obci/meste, našu miestnu ekonomiku nijako nepodporuje.“ Prekvapujúco odpovedala viac ako štvrtina samospráv, podľa ktorých „v našej obci/meste neexistuje žiadny cestovný ruch.“ K tejto otázke sa nevyjadrilo 3,4 % samospráv.

Vnímanie cestovného ruchu ako podpory pre miestnu ekonomiku samosprávy závisí od štatútu obce (mesto verzus. vidiek). Pritom platí, že v mestách prevažne vnímajú cestovný ruch ako ekonomickú podporu miestnej samosprávy, avšak v prípade troch analyzovaných miest primátori tvrdia, že cestovný ruch, ktorý funguje v ich meste, miestnu ekonomiku nijako nepodporuje. Takáto vnímanie prevláda u starostov vidieckych obcí.

Výsledky naznačujú, že existuje vnímanie samospráv vplyvu cestovného ruchu pre miestnu ekonomiku samosprávy a reálnymi prijatými opatreniami počas aktuálnej krízovej situácie spôsobenej pandemiou. Práve samosprávy, ktoré vnímajú cestovný ruch ako podporu pre miestnu ekonomiku samosprávy prijali rôzne opatrenia. Naopak, samosprávy, ktoré neprijali žiadne opatrenia cestovný ruch takto nevnímajú.

Vplyv cestovného ruchu na lokálny rozvoj je v odborných kruhoch dlhodobo akceptovaný fakt, ktorý nepotrebuje dôkaz. Zhodnotením vnímania zástupcov samospráv na Slovensku vyplýva, že cestovný ruch pomáha v rôznych oblastiach, čo sa prejavilo aj kvantitatívne.

Analýzovali sme nasledujúcu otázku: **„Pomáha cestovný ruch aj v iných oblastiach regionálneho rozvoja vašej samosprávy?“** Podporu v oblasti „zamestnanosť, nové pracovné príležitosti“ vníma každá ôsma samospráva (84 %). Avšak 16 % hodnotených samospráv má opačný názor. Pozitívne vnímanie (áno, vo veľkej miere; áno, vo väčšej miere; áno, no iba v zanedbateľnej miere) samospráv na pomoc cestovného ruchu v oblasti regionálneho rozvoja samosprávy sa znižuje s hierarchickou úrovňou posudzovaných oblastí: lokálna produkcia (79 %), regionálna produkcia (76 %), národná produkcia (56 %).

Pomoc cestovného ruchu v oblasti investície do rozširovania infraštruktúry pozitívne vnímajú viac ako dve tretiny samospráv (70 %) a pomoc v oblasti rozvoja samosprávy vníma 83 % starostov a primátorov. Na oblasť rozvoja ľudských zdrojov podľa starostov pozitívne pomáha cestovný ruch v prípade 65 % samospráv, na oblasť sociálnych príležitostí podľa 71 % samospráv, na oblasť ekologickej podpory podľa 67 % samospráv a na oblasť zmysluplného trávenia voľného času až podľa 96 % samospráv. Celkovo možno charakterizovať vplyv cestovného ruchu na rôzne oblasti z pohľadu samospráv výrazne pozitívne.

Pri rozvoji cestovného ruchu na miestnej úrovni sú dôležití aktéri cestovného ruchu (Matlovičová 2015). Aj preto v ďalšej časti prieskumu respondenti odpovedali na otázku: **„Koho vnímate ako kľúčového aktéra v rozvoji cestovného ruchu na Slovensku vo Vašej lokalite/regióne? „Menujte, prosím, najviac troch kľúčových aktérov.“** K najvýznamnejším aktérom podľa samospráv patria súkromní prevádzkovatelia/súkromní poskytovatelia služieb (51 %). Naopak, relatívne nízke hodnoty boli zaznamenané v prípade oblastných a krajských organizácií cestovného ruchu (29 %), vyšších územných celkov (23 %), štátu (13 %) alebo miestnych akčných skupín (25 %). Zaujímavé je zistenie, že až 5 % samospráv zastáva názor, že neexistuje žiadny kľúčový aktér v rozvoji cestovného ruchu na Slovensku v ich lokalite/regióne.

V ďalšej časti analýzy bola pozornosť venovaná aktuálnej pandemickej situácii ochorenia COVID-19 a jeho vplyvu na rozvoj cestovného ruchu na miestnej úrovni. S pandémiou súvisí aj pokles turistov na globálnej úrovni (napr. Sigala 2020, Uğur a Akbiyik 2020). Aj keď vplyv pandémie COVID-19 na daňové príjmy samospráv na Slovensku nebol v roku 2020 výrazne dramatický (Černěnko et al. 2021), samosprávy v niektorých oblastiach čelia problémom s poskytovaním služieb (Nemec a Špaček 2020). Preto bolo zámerom výskumu zhodnotiť dosah pandémie na výpadok daní z ubytovania. V samosprávach na Slovensku išlo najčastejšie o pokles menší ako o 10 % (12 %), resp. pokles 10–30 %. Avšak boli identifikované aj samosprávy, kde výpadok na dani z ubytovania predstavoval aj viac ako 50 % v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka (tabuľka č.14).

Tabuľka 14: Priemerný výpadok na dani z ubytovania v percentuálnom vyjadrení za obdobie marec – október 2020 v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka (marec – september 2019)

Výpadok na dani z ubytovanie v %	Počet obcí	Počet obcí v %
menej ako 10 %	62	12,3
10 – 30 %	62	12,3
30 – 50 %	28	5,5
50 – 70 %	30	5,9
70 – 90%	15	3,0
viac ako 90 %	12	2,4
nevyberáme daň za ubytovanie	233	46,1
neviem sa vyjadriť	63	12,5
Spolu	505	100,0

Zdroj: Vlastný výskum ZMOS (2021)

- Obec do 1 999 obyvateľov v Prešovskom kraji začala spoluprácu s miestnym občianskym združením zameraným na ekologické farmárčenie, ktorého cieľom je pritiahnúť do danej oblasti žiakov, študentov a laickú verejnosť a oboznámiť ich s možnosťou permakultúrneho hospodárenia s pôdou.
- Obec do 1 999 obyvateľov v Nitrianskom kraji a rovnako veľká obec Košickom kraji vstúpili do OCR s cieľom podpory cestovného ruchu v území.
- Obec do 1 999 obyvateľov v Banskobystrickom kraji bezplatne propaguje všetky prevádzky CR pôsobiace v obci, ktoré majú zaplatené záväzky voči obci a buduje infraštruktúru sekundárnej ponuky CR.
- Mesto s počtom obyvateľov do 20 000 do 49 000 v Trnavskom kraji vykonalo mimoriadny vklad do OCR.

V súhrne môžeme konštatovať, že takmer polovica miestnych samospráv vníma cestovný ruch ako ekonomickú podporu pre samosprávu. V mestách prevažne vnímajú cestovný ruch ako

ekonomickú podporu miestnej samosprávy, avšak v prípade troch analyzovaných miest primátori tvrdia, že cestovný ruch, ktorý funguje v ich meste, miestnu ekonomiku nijako nepodporuje. Takáto vnímanie prevláda u starostov vidieckych obcí.

Práve samosprávy, ktoré vnímajú cestovný ruch ako podporu pre miestnu ekonomiku samosprávy prijali rôzne opatrenia. Naopak, samosprávy, ktoré neprijali žiadne opatrenia cestovný ruch takto nevnímajú.

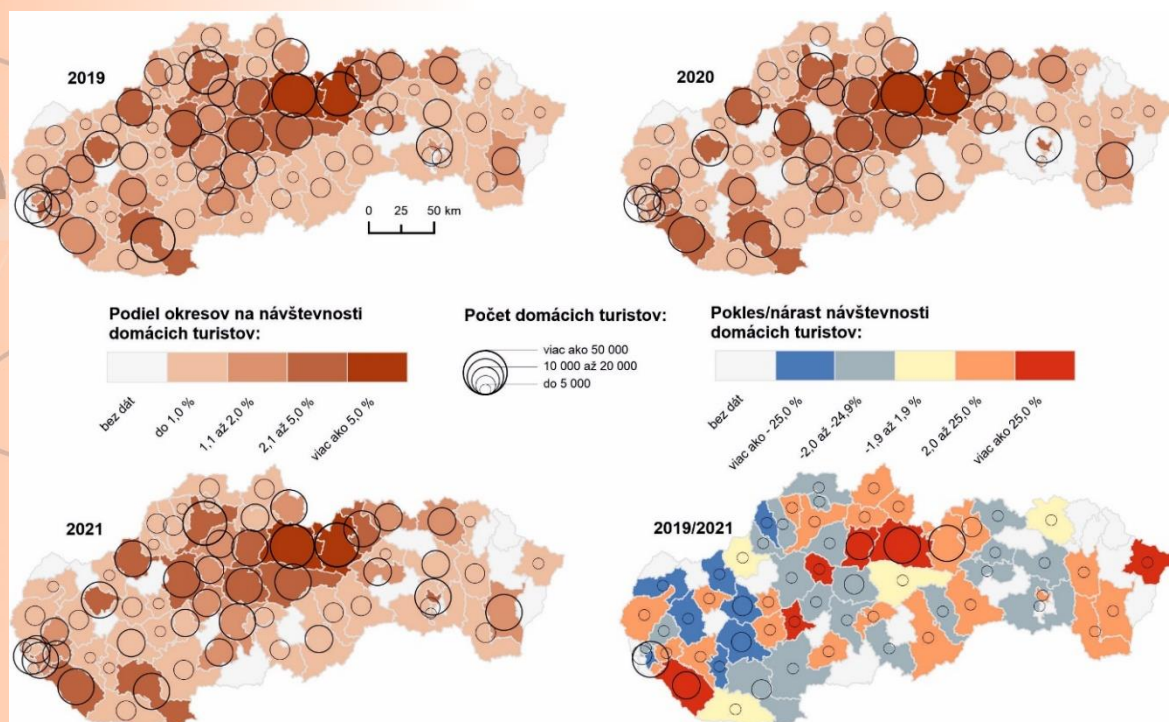
Cestovný ruch na miestnej úrovni pomáha najviac v oblasti „zamestnanosť, nové pracovné príležitosti“, v oblasti „oblastí: lokálna produkcia, regionálna produkcia, národná produkcia v oblasti „investície do rozširovania infraštruktúry“.

K najvýznamnejším aktérom podľa samospráv patria súkromní prevádzkovatelia/súkromní poskytovatelia služieb, potom OCR / KCR, MAS, VÚC a na poslednom mieste je štát.

Za porovnanie obdobie rokov 2019 a 2020 sa v dôsledku epidemiologickej situácie najviac samosprávam znížila daň z ubytovania o menej ako 10%, avšak niektoré samosprávy indikovali výpadok dane o viac ako 50%, predovšetkým samosprávy nachádzajúce sa v oblasti významného turistického ruchu. Medzi opatreniami na záchranu cestovného ruchu medzi samosprávami najviac rezonovali rekreačné poukazy a najmenej schéma štátnej pomoci Ministerstva dopravy a výstavby SR určená pre podnikateľské subjekty vrátane komunálnych podnikov samospráv. Dôvodom tohto môže byť skutočnosť, že miestne samosprávy nemali dostatočné informácie o schéme štátnej pomoci a oprávnenosti komunálnych podnikov a ani o novele zákona o podpore cestovného ruchu vo vzťahu k OCR v postcovidovom zotavení.

Letná sezóna v roku 2021 bola z pohľadu domáceho návštevníka značne preexponovaná. Rekordná návštevnosť ubytovacích zariadení v lete 2021 súvisela primárne s pandemickou situáciou a existujúcimi cestovateľskými obmedzeniami, ako aj s faktorom strachu pri cestách do zahraničia. Nepriamo mohla zvýšená návštevnosť súvisieť s fungujúcim projektom eKasa, ktorá eliminovala možné daňové podvody a teda aj evidenciu ubytovaných návštevníkov. Limitom hlavnej návštevnostnej sezóny je kapacita ubytovacích zariadení.

Obrázok 16: Ubytovatí návštevníci pôvodom zo Slovenska



zdroj: Štatistický úrad SR 2021, spracoval Križan a Cákoci

7.3 Pokrízové obdobie a zvyšovanie odolností cestovného ruchu v regiónoch

Post COVID potenciál nehmotného kultúrneho dedičstva/živého dedičstva pre cestovný ruch

Nehmotné kultúrne dedičstvo vrátane folklóru so svojimi špecifikami viažucimi sa ku konkrétnej lokalite predstavujú ostrý kontrast k unifikovanému globálnemu svetu,. Silné povedomie a znalosti o lokálnych tradíciách preto môžu poskytnúť konkrétnej oblasti , regiónu konkurenčnú výhodu, čo je významnou devízou pre každú vznikajúcu či etablojúcu sa lokalitu cestovného ruchu. Folklór je výraznejšie udržiavaný a živý na vidieku, ktorý bol z hľadiska rozvoja cestovného ruchu vo viacerých krajinách vrátane Slovenska zanedbávaný.

Nehmotné kultúrne dedičstvo je zo svojej podstaty tvorivé a kreatívne a keďže aktívna kreativita vyžaduje svoj čas a vynaložené osobné úsilie, ideálne zapadá do konceptu pomalého cestovného ruchu. Ide o ucelený a živý systém, ktorého existencia vo veľkej miere podľahla

modernizácii spoločnosti, avšak viaceré javy sú stále zdrojom kultúrnej a spoločenskej identity a uchovávajú sa ako prejavy lokálneho, regionálneho alebo národného kultúrneho dedičstva³⁰. V mnohých turisticky obľúbených lokalitách s autentickou materiálnou aj nehmotnou kultúrou často nachádzame skeptický prístup a malé sebedomie v súvislosti s podnikaním. To je v oblasti výroby tradičných remeselných produktov najčastejšie zastrešené malými neziskovými organizáciami alebo jednotlivcami, živnostníkmi.

Remeselné dielne rodinného charakteru alebo také, ktoré zamestnávajú viac ľudí sú skôr výnimkou. Malé podnikanie nachádzame skôr v oblasti výroby potravinových produktov, gastronómie, prevádzkovania ubytovacích služieb a pod. Ak existujú spoločenstvá – komunity, kde badať silný vzťah k tradičnej ľudovej kultúre, prevažne fungujú na konfesionálnom princípe alebo na základe zdieľaných folklórnych tradícií (Hont, Podpoľanie, Horehronie). Ich fungovanie je navonok zjavné hlavne pri organizovaní podujatí v oblasti prezentácie tradičnej ľudovej kultúry a náboženských sviatkov.

Ich vnútorný systém fungovania je definovaný neziskovými organizáciami a príslušnosťou k farnostiam. Malé podnikanie, ako napríklad poskytovanie ubytovacích alebo iných služieb pre turistov, je však niečím, čím by sa jednotlivec mohol vyčleniť zo spoločenstva, mohol by tak „vyčnievať z radu“. Takéto bariéry podnikania, inak životne dôležitého pre regionálny rozvoj, je potrebné ďalej analyzovať a participovať na riešení danej situácie.

Neoddeliteľnou zložkou regionálneho rozvoja je aktivizmus v regiónoch. Aj podporu a udržiavanie tradičných remesiel majú často vo svojich aktivitách Miestne akčné skupiny (MAS), ktoré združuje Národná sieť miestnych akčných skupín SR. Čím je región ekonomicky viac „podvyživený“, paradoxne, tým silnejšiu aktivitu miestnych občianskych združení a rôznych spolkov v oblasti podpory regionálneho rozvoja v nich nachádzame.

V mnohých regiónoch pôsobia efektívne fungujúce Miestne akčné skupiny, ktorých súčinnosť je pri vytváraní stratégií regionálneho rozvoja kľúčová. Zásadnú úlohu pri ochrane kultúrneho

³⁰ Napr. Zoznam najlepších spôsobov ochrany nehmotného kultúrneho dedičstva na Slovensku, Reprezentatívny zoznam nehmotného kultúrneho dedičstva Slovenska www.ludovakultura.sk.

dedičstva a zachovávaní tradičnej ľudovej kultúry majú tiež kultúrno-osvetové zariadenia. V poslednom období môžeme sledovať zvýšený záujem o nákup slovenských výrobkov.

Nové podoby remesla prináša nielen prienik do dizajnu, ale aj do služieb pre turistov, kde môže byť remeslo súčasťou sociálnych inovácií – terapií, teambuildingov, techník osobnostného rozvoja a podobne. Možnosť vyskúšať si tradičné zručnosti, prvé kontakty s remeslom a remeselnými výrobkami vznikajú práve vo voľnom čase pri návšteve podujatí, ktorých súčasťou je predvádzanie remesiel alebo iných tradičných zručností. Paradoxne veľké množstvo súčasných remeselníkov, aj na majstrovskej úrovni, prešlo od svojho pôvodného povolania k terajšiemu, práve po vzbudení záujmu po takomto prvom kontakte.

U remeselníkov, ktorí cítia potrebu úprav či už z dôvodu dopytu alebo pre uľahčenie a zefektívnenie svojej práce nastáva transformácia a reinterpretácia tradičného remesla.

Deje sa aj u profesionálnych výtvarníkov a dizajnérov, kde zohráva dôležitú úlohu aj inštitucionálne usmernenie v podobe odborných komisií, súťaží a vzdelávania. V záujme zachovania hodnotových aspektov remesla, ľudovej umeleckej výroby či produktového dizajnu je dôležité v rámci ponuky klásť dôraz na estetiku a minimalizovane podnetov pre účelovú tvorbu a šírenie gýču.

Remeselný produkt versus suvení

S existenciou masového turizmu, ktorý šikovne narába s folklorizmom, sa začala meniť aj úloha či obsah suveníru. Pôvodne regionálne remeselné produkty, z ktorých sa stali turistické suveníry, sa tiež začali vzdďaľovať pôvodnému edukačnému a dekoračnému významu a začali byť obohacované o rôzne nové funkcie. Skĺbením stereotypnej formy a nových funkcií vznikajú neraz až prekvapivé predmety, ako závesný teplomer vo forme valašky, rôzne zvončeky, ktoré sú zároveň otvárače na pivo a pod.

Suveníry môžeme deliť na unikátne, jedinečné a na suveníry produkované masovo, primárne ako súčasť turistického priemyslu. Unikátne predmety sú pôvodne „kultúrnymi hodnotami“, pre ktoré je funkcia suveníru iba sekundárna. Ich vznik a vývoj nesmeroval k tomu, aby sa raz stali tovarom pre turistov. Nadväzujú priamo na zdroje kultúrneho dedičstva, na objekty s

vysokou estetickou alebo historickou hodnotou. Naopak, suveníry vyrábané priemyselne sú priamo výtvormi, produktmi turizmu. Prepojenie suvenírov a spomienkových predmetov s kultúrnym dedičstvom funguje na princípe napodobňovania, vzťahu originálu a kópie.

Suvenír predávaný v turistickom obchode má v očiach turistov akýsi punc originalnosti, lokálnosti Jeho pôvodnosť je potvrdená o to viac, ak je nositeľom „lokálnych“ výtvarných vzorov alebo foriem. Pod označením „autentický“ alebo „ľudový“ je často predávaný predmet, ktorý je vzdialený od tradičných vzorov a foriem.

Suvenír by nemal byť iba nositeľom lokálnych vizuálnych vzorcov, mal by byť aj fyzicky v danom regióne alebo lokalite, ktorú má reprezentovať, vyprodukovaný. Preto sa stále viac dostávajú do popredia suveníry, ktoré majú akési objektívne garancie, založené na lokálnej značke alebo certifikáte. Už samotná etiketa „hand made“ alebo „tradičný výrobok“ nesie viaceré významy: potvrdzuje originalitu, autenticitu produktu, tým, že ho priamo stavia do opozície voči masovo vyrábanému produktu.³¹

Dostupnosť regionálnych remeselných výrobkov je rôzna, najčastejšie ich však možno vidieť predávať v turistických informačných centrách, predajniach so suvenírmi a hand made výrobkami, v pokladniach múzeí, jaskýň, lanoviek či iných turistických atrakcií alebo na jarmokoch, hodoch, trhoch a na vzdelávacích podujatiach spojených s ukázkami tradičných remesiel (Kotradyová-Borysko:2021).

³¹ Zaujímavé výsledky prináša výskum fakulty architektúry STU v Bratislave IDENTITA.sk. Viac pozri <https://www.sav.sk/journals/uploads/04010908etno1-2021-kotradyova-borysko.pdf> a http://www.bcdlab.eu/projekty/vysledky_dotazniku_survio_2020_projekt-identita.pdf.

8. ZÁVERY A ODPORÚČANIA

V tejto kapitole sme zhrnuli závery a odporúčania, ktoré nám vzišli z analyzovania problematík v rámci jednotlivých kapitol na základe teoretickej a aplikačnej praxe a zároveň predstavujú možnosti alebo návrhy ako zefektívniť procesy a zvýšiť potenciál miest a obcí vo vzťahu k cestovnému ruchu.

1. Analýza legislatívneho prostredia a súčasného stavu

- Je nutné mať na zreteli integrovaný prístup v rámci jednotlivých politík v krajine a to nielen v cestovnom ruchu. Interdisciplinárnosť tohto odvetvia, ktoré zasahuje takmer do všetkých oblastí hospodárskeho života, je nutné zapracovať a koordinovať so všetkými aktérmi v regióne a štáte.
- Obec či mesto môže vystupovať buď prostredníctvom rôznych kooperačných platforiem alebo vo svojom mene v rámci podnikateľských aktivít a tým suplovať ponuku v cestovnom ruchu, ak chýba takýto komerčný subjekt v danej lokalite (napr. kaviareň, ubytovacia kapacita, cestovná kancelária na lokálne produkty, až doslova marketingová organizácia najlepšie v spolupráci v OOCR).
- Dlhodobou sa je nutné venovať práve udržateľnosti produktov, spotreby, pracovných miest, lokality a miestnej komunity, čo predstavuje zásadný koncept celkového fungovania a nastavenia danej obce a mesta.
- V rámci udržateľnosti môže obec alebo mesto vrátiť vybrané dane na službách cestovného ruchu späť do zvyšovania atraktívnosti danej lokality smerom k návštevníkom a miestnej komunite. Najefektívnejším nástrojom rozvoja cestovného ruchu v lokalite je prostredníctvom integrácie síl v OOCR a KOOCR.
- V neposlednom rade koordinácia na všetkých úrovniach riadenia – ministerstvá, VÚC, obce a mestá, OOCR, KOOCR, MAS a ostatné subjekty - je nevyhnutnou podmienkou rozvoja cestovného ruchu a s tým súvisiaceho regionálneho rozvoja.

2. Posúdenie strategických dokumentov z pohľadu miest a obcí

Slovensko má dobrú pozíciu na získavanie ekonomických výhod z činností udržateľného cestovného ruchu a jeho rozvoja, ktoré by zúročili jeho jedinečnú polohu i bohaté prírodné a kultúrne dedičstvo.

Na Slovensku v mnohých prípadoch existujú značné rozdiely medzi plánom rozvoja a tým, čo sa skutočne deje v územiach s rozvojom cestovného ruchu. Príčin tohto stavu je viacej, od neochoty plánovať cestovný ruch, cez nedostatok finančných prostriedkov na tvorbu integrovaných plánov rozvoja a územného plánovania, až po nepochopenie či nedostatok informácií o rozvoji cestovného ruchu v danom území.

- Identifikovať a mobilizovať financovanie investícií v oblasti strategických dokumentov a systému. Nie v ich formálnosti, ale aby kombinovali operatívnu expertízu s odvetvovým know-how cestovného ruchu a udržateľného rozvoja z pohľadu územia. Nie iba ako sektorovo fragmentované časti, ale s dôrazom na komplexnejší a integrovaný prístup k územným investíciám na regionálnej a miestnej úrovni, limitné kapacity a piliere udržateľného rozvoja cestovného ruchu.
- Uvedomovať si, že len spolupracou verejného a súkromného sektora na všetkých úrovniach je možné strategicky plánovať rozvoj cestovného ruchu tak, aby bol udržateľný a citlivý, aby sa rozvíjal nielen existujúci potenciál, ale aby bol cestovný ruch i dolný voči externým vonkajším vplyvom alebo hrozbám, ktoré nemôže ovplyvniť. Tieto kooperačné partnerstvá potrebujú nové spoločné stratégie a nové mechanizmy vychádzajúce z nových vzťahov spolupráce orgánov verejného a súkromného sektora. Vláda musí uznať širšiu zodpovednosť za rozvoj cestovného ruchu a strany zúčastnené na jeho rozvoji musia byť pripravené prijať novú formu strategického integrovaného myslenia i nový stupeň spolupráce komunikácie a kooperácie, tak aby bolo možné realizovať dlhodobé plánovanie a rozvojové stratégie.
- Viazat' rozsah, štruktúru a rozvoj cestovného ruchu v území na priestorové, environmentálne, technické a podnikateľské limity územia. Atraktívne a neporušené

prírodné prostredie patrí k základným predpokladom rozvoja cestovného ruchu. Subjekty zainteresované na rozvoji v území musia preto pri rozhodovaní dbať na to, aby sa vplyvom rôznych aktivít nenarušili tieto predpoklady, ktoré vyvolali rozvoj cestovného ruchu a vytvorili návštevnosť.

- Zamerať sa na analýzu ukazovateľov a poznať limitné kapacity, ktoré by mali byť súčasťou nových strategických dokumentov v prínosnom rozvoji cestovného ruchu pre samosprávu z pohľadu cestovného ruchu. Pre zvýšenie potenciálu v rozvoji cestovného ruchu v ich území budú zohrávať v budúcnosti rolu najmä udržateľný rozvoj a uvedomenie, že z hodnoty prostredia vychádza autentický a kvalitný produkt cestovného ruchu.

3. Analýza a vývoj indikátorov v cestovnom ruchu

- Subjekty, ktoré sa priamo alebo nepriamo zúčastňujú na manažmente tvorby ponuky sú rôznorodé a ich počet nestanovuje žiadna teoretická príručka. Do manažmentu tvorby ponuky cestovného ruchu sú priamo zainteresovaní hlavne prevádzkovatelia atrakcií a služieb cestovného ruchu.
- Prepojenie prostredia destinácie a služieb, ktoré produkujú miestni producenti, vytvára podmienky pre produkt cestovného ruchu v širšom ponímaní. V akej miere sa zúčastňujú a aktívne participujú ďalšie subjekty, to závisí od kompetencie a ich možností. Ide o štátnu správu, samosprávu a verejný sektor. Všetky uvedené podniky a inštitúcie tvoria sieť aktérov ktorí sú vzájomne prepojení a mali by spolupracovať na úrovni partnerstva.

Ekonomické impakty

- Ekonomické impakty je potrebné vyhodnotiť za individuálny aj organizovaný cestovný ruch. Základné ukazovatele výkonov cestovného ruchu vo vyjadrení ekonomických impaktov tvoria dáta ktoré vyjadrujú podiel na tvorbe hrubého domáceho produktu, zamestnanosť v cestovnom ruchu, príjazdy vyjadrené v počte osôb a výdavky návštevníkov (výdavky zahraničných návštevníkov tvoria tzv. „neviditeľný export“).

Turistický satelitný účet

Turistický satelitný účet tvorí základ štatistického výkazníctva ekonomickej sily cestovného ruchu a jeho impaktov na hrubý domáci produkt aj zamestnanosť. Potrebujeme aj údaje o „spotrebe“, t.j. o výdavkoch domácich aj zahraničných účastníkov cestovného ruchu na území Slovenska. Pre uvedený účel je nevyhnutný zber údajov priamo od účastníkov cestovného ruchu formou primárneho výskumu. Problém je vo financovaní TSA na úrovni regiónov (prípadne veľkých miest). Tento problém bude potrebné riešiť rámci partnerskej spolupráce inštitúcií, ktoré vstupujú do manažmentu CR na celoštátnej aj regionálnej úrovni.

Pridaná hodnota cestovného ruchu

- V cestovnom ruchu mimoriadne dôležité zistiť znásobenie (multiplikačný efekt) príjmov v cestovnom ruchu. Interdisciplinárny, prierezový charakter cestovného ruchu komplikuje vykazovanie aj prvej skupiny priamych impaktov. Úroveň multiplikátora produkcie CR má hodnotu 1,6, pričom „každé euro priamej pridanej hodnoty (PH) generuje ďalších 55 centov nepriamej pridanej hodnoty“. Pridaná hodnota odvetví cestovného ruchu na hodnote ekonomiky v SR bola vyčíslená vo výške 10,84%. Z hľadiska štruktúry, ktoré odvetvia a ekonomické činnosti sa podieľajú na tvorbe priamej pridanej hodnoty tvoria charakteristické služby v rozsahu 63,9 %, služby spojené s cestovným ruchom 5,7% a ostatné (nešpecifické služby) v rozsahu 30,4 %. Individuálny cestovný ruch sa v štandardných (nekrízových) podmienkach zvyšuje. Pokiaľ organizovaný cestovný ruch vieme vyhodnotiť na základe údajov cestovných kancelárií, problematickejšie je získať dáta za individuálnu klientelu. Tento problém ešte znásobuje skutočnosť, že producenti vybraných služieb nevyhodnocujú, či ide o zákazníka, ktorý predstavuje reálny dopyt v cestovnom ruchu a je súčasťou dopytu v systéme cestovného ruchu. V týchto prípadoch je nevyhnutné pristúpiť ku primárnemu výskumu a tieto dáta získať v rámci komunikácie s konkrétnym návštevníkom. Ten vie najlepšie, koľko peňazí vydal na jednotlivé tovary a služby. V konečnom dôsledku je to aj významný indikátor výšky výdavkov počas pobytu, alebo prepočtu priemernej výšky výdavkov na jeden deň pobytu.

4. Zamestnanosť v cestovnom ruchu

V rámci tejto kapitoly sme zhrnuli odporúčania pre oblasť zamestnanosti v cestovnom ruchu zo získaných informácií a podkladov uvedených v tejto kapitole.

Odporúčania pre oblasť zamestnanosti v cestovnom ruchu na základe teoretickej časti sú:

- Vytvárať opatrenia v rámci politiky zamestnanosti aktívne, t. j. také, ktoré vytvárajú a podporujú tvorbu pracovných miest, ktoré sú kvalitné, atraktívne a dostupné.
- Vytvárať také pracovné miesta, ktoré sú vhodné aj pre znevýhodnených uchádzačov pre zamestnanie.
- Vytvárať pracovné miesta, ktoré sú aktívne počas celého roka, resp. sezónne pracovné miesta, ktoré vedia využiť potenciál regionálneho obyvateľstva.
- Zahnúť domáce obyvateľstvo do „života“ cestovného ruchu a robiť osvetu ohľadne pridanej hodnoty cestovného ruchu pre región a pre občanov.

Odporúčania pre oblasť zamestnanosti v cestovnom ruchu za základe analytickej časti sú:

- V rámci počtu pracovných miest v odvetví cestovného ruchu vidíme neustály rast potreby počtu pracovných miest.
- Cestovný ruch zamestnáva v rovnakom pomere mužov a ženy, ale v rámci charakteristických odvetví cestovného ruchu toto odvetvie zamestnáva viac ženy.
- Pracovné miesta v cestovnom ruchu sú vhodné pre všetky vekové kategórie, pričom aktuálne „najmladší“ zamestnanci pracujú najmä v športových a rekreačných službách a v stravovacích službách a „najstarší“ zamestnanci pracujú v službách kultúry. Pričom tento pomer by sa dal vyrovnáť.
- V rámci celej EÚ krajiny uplatňujú rôzne opatrenia politiky zamestnanosti, od vytvorenia vlastnej štátnej siete ubytovacích zariadení, cez rekvalifikačné kurzy, až po spoluprácu v rámci stredných škôl v prípade stáží v zariadeniach cestovného ruchu.
- V rámci uplatňovania opatrení na úrovni samospráv je nutné uzavrieť, že aktuálna krízová situácia nevyvolala nárast počtu nezamestnaných v cestovnom ruchu (86 % uviedlo v rámci primárneho výskumu zápornú odpoveď). Najmenej sa dotkla situácia Bratislavského a

Trenčianskeho kraja (podľa percenta opýtaných samospráv z daného kraja). Na základe týchto zistení ďalej samosprávy uvádzajú, že až 74 % samospráv nerealizuje opatrenia smerom k zamestnanosti v cestovnom ruchu. Tie samosprávy, ktoré realizujú opatrenia v zamestnanosti uviedli ako aktuálne opatrenie spoluprácu s OOCR, ďalej opatrenie vytvorenie pracovného miesta v rámci obci v oblasti cestovného ruchu, motivačné programy s prvkami udržania si a osvojenia si pracovných návykov v cestovnom ruchu a nakoniec vzdelávacie a rekvalifikačné kurzy. Tie obce, ktoré plánujú realizovať opatrenia smerom k zamestnanosti v cestovnom ruchu uviedli na prvom mieste spoluprácu s OOCR, motivačné programy s prvkami udržania si a osvojenia si pracovných návykov v cestovnom ruchu a nakoniec vytvorenie pracovného miesta v rámci obci v oblasti cestovného ruchu

- Z pohľadu budúceho vývoja na trhu práce v odvetví cestovného ruchu bude najviac chýbať kuchárov, čašníkov, pomocníkov v kuchyni, pracovníkov cestovnej kancelárie, barmanov a kultúrnych pracovníkov.

V rámci aktívnej politiky zamestnanosti navrhujeme viaceré opatrenia:

- Samospráva vytvorí sociálne pracovné miesta v cestovnom ruchu (podpora znevýhodnených uchádzačov o zamestnanie – definuje Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny).
- Možnosti využitia podpory v rámci schémy pomoci de minimis – možnosť rozšíriť samosprávy ako prijímateľov.
- „Šanca na zamestnanie“ ako národný projekt Úradu práce, sociálnych vecí a rodiny rozšíriť vymedzené oblasti zamestnávania aj na oblasti charakteristických odvetví cestovného ruchu, najmä v oblastiach kde podnikatelia o to nemajú záujem, resp. neexistuje daná služba.
- Préporenie rôznych aktérov podnikatelia, samospráva, prevádzky rôznych zriaďovateľov (napr. múzeá patriace pod Ministerstvo kultúry SR) a vytvorenie plnohodnotných a udržateľných pracovných miest.
- Spolupráca s OOCR pri tvorbe udržateľných pracovných miest.

- **Podpora duálneho vzdelávania.** Nástrojom na podporu zamestnanosti v rukách miest a obcí je aj **duálne vzdelávanie**. Samotné mestá a obce sú zriaďovateľmi viac ako 7000 rozpočtových, príspevkových a hospodárskych organizácií – škôl a školských zariadení, mestských a obecných zariadení, kultúrnych, sociálnych, telovýchovných organizácií. Účinnější spolupráca zamestnávateľov so strednými odbornými školami povedie k vyššej previazanosti výučby v školách s potrebami zamestnávateľov v oblasti prípravy ich budúcich zamestnancov a k využívaniu systému duálneho vzdelávania, pričom daní zamestnanci ostanú v regióne a v ňom ďalej vytvárajú hodnoty a spotrebúvajú tovary a služby. Podporujú lokálnosť a autenticitu regiónu
- V neposlednom rade tvorba mentoringových pracovných miest, kde staršia generácia odovzdá príklady dobrej praxe mladej generácii v odvetví cestovného ruchu.

5. Analýza zdrojov v miestnej územnej samospráve

Na Slovensku ako aj v praxi nie je rozvoj turizmu chápaný cez systémový prístup a preto sa systémový prístup k rozvoju turizmu ani neuplatňuje. Vyplýva to aj inštitucionálneho oddelenia agendy cestovného ruchu na národnej úrovni od agendy regionálneho rozvoja a agendy rozvoja vidieka. Zároveň nie je jasné špecifikovanie cestovného ruchu v podmienkach SR, v jeho nadväznosti na hospodársku politiku SR (Ministerstvo hospodárstva SR) alebo regionálnu politiku SR (Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a cestovného ruchu SR, Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR).

Mestá a obce vnímajú agendu cestovného ruchu ako integrovanú súčasť regionálneho rozvoja, na úrovni obce neexistujú samostatné referáty pre cestovný ruch a cestovný ruch je vnímaný prostredníctvom členstva obcí v OOCR. Samotná podpora cestovného ruchu v praxi sa realizuje prostredníctvom spomínaného členstva a platením členského príspevku alebo prostredníctvom implementácii projektov z národných (napr.: na základe zákona o najmenej rozvinutých regiónoch) alebo európskych zdrojov na regionálnej úrovni, najmä

prostredníctvom Integrovaného regionálneho operačného programu a cezhraničných programov EÚ INTERREG.

Agenda cestovného ruchu na miestnej úrovni nie je dostatočne legislatívne vymedzená. Je súčasťou regionálneho rozvoja ako originálna kompetencia. Vzhľadom na rozsah prenesených a originálnych kompetencií, ktoré vykonávajú samosprávy a ich neadekvátne a nepostačujúce financovanie³², ostáva agenda cestovného ruchu na okraji záujmu samospráv, pretože si vyžaduje investície z vlastných zdrojov a okrem nastaveného systému cestovného ruchu prostredníctvom OOCR a externých zdrojov neexistuje pre samosprávy podporný finančný mechanizmus cestovného ruchu na miestnej úrovni. Na základe analýzy zdrojov v miestnej samospráve sme definovali nasledujúce problémy a návrhy na riešenie:

- **Centrá zdieľaných verejných služieb ako predpoklad výkonu agendy cestovného ruchu³³**

Medziobecná spolupráca umožňuje obciam akumulovať finančné a personálne zdroje a efektívne ich aj využívať. Ak opomenieme medziobecnú spoluprácu v oblasti hospodárskeho a sociálneho rozvoja, ktorá sa týka najmä oblasti komunálneho odpadu, čistenia odpadových vôd, rozvoja cestovného ruchu, ochrany životného prostredia, vzdelávania, spoločných projektov infraštruktúry atď., tak práve medziobecná spolupráca v oblasti administratívno-správnej tvorí v súčasnosti základ fungovania spoločných obecných úradov.

Rozvoj spoločných obecných úradov na území Slovenska za posledných 20 rokov je príkladom, že neprijatím zásadného politického rozhodnutia sa vytvorená sieť samoorganizovala. V súčasnosti čelí viacerým problémom, je nestabilná a nemá doriešené kompetenčné a iné veľmi dôležité dôsledky niektorých nekompetentných rozhodnutí štatutárov obcí, ktorí nemusia rešpektovať odborné závery pracovníkov SOÚ. Už aj v rámci SR sa stretávame s nevhodnou konkurenciou, keď niektoré územne hraničné obce migrujú k iným SOÚ. Chaotická štruktúra partnerstiev – združených obcí, stále doplnky zmlúv, vo väčšine prípadov neupravené náplne

³² Materiály ZMOS: [Výkon a financovanie prenesených kompetencií \(09/2019\)](#) a [Výkon a financovanie originálnych kompetencií \(2020\)](#),

³³ Možnosti efektívneho a optimálneho výkonu originálnych kompetencií v rámci súčasného modelu spoločných obecných úradov, ZMOS (2020): https://npmodmus.zmos.sk/download_file_f.php?id=1457175

práce odborných zamestnancov SOÚ, personálna podriadenosť starostovi obce a funkčná a odborná podriadenosť vedúcemu SOÚ, resp. prednostovi SOÚ, stále neistá forma financovania, ako aj neistá sieť spolupracujúcich obcí nepridá ani odborným zamestnancom na stabilitu. Okrem toho v súčasnosti začínajú SOÚ riešiť problém odborných záloh, náhrad, resp. prípravu budúceho personálu. Súčasný personál je v dôchodkovom veku, alebo onedlho bude odchádzať do dôchodku. Keďže neexistuje inštitucionálne personálne plánovanie ľudských zdrojov, môže sa celý systém zrútiť z toho istého dôvodu, pre ktorý boli SOÚ zriadené. Nedostatok kvalifikovaných pracovníkov ochotných pracovať v určitých neistých podmienkach a v niektorých prípadoch aj finančne neistých podmienkach. Tomu je **potrebné legislatívne upraviť zriadenie sústavy „centier“ efektívneho administratívneho výkonu činností a agendy**. Je potrebné využiť aj viac ročné skúsenosti počas existencie SOÚ, ktoré vznikali zdola. Uvedená sieť, spôsob financovania a definícia normatívu na jednotku výkonu musí tvoriť základ fungovania nového subjektu s právnou subjektivitou – Centrum zdieľania verejných služieb. Centrum by malo byť samostatným subjektom s právnou subjektivitou, ale zachováva právnú subjektivitu a kompetencie určenej obce a obsluhovaných obcí:

- má zákonom určenú územnú pôsobnosť poskytovania administratívnych služieb.
- zachováva všetky originálne kompetencie obcí a prenesený výkon štátnej správy.
- zabezpečuje odborné administratívne služby a prípravu rozhodnutí v prenesenom výkone štátnej správy pre obec, v ktorej je zriadené a pre obce v zákonom stanovenom územnom obvode.

Rozšírenie o možnosti zabezpečenia spoločných činností v rámci originálnych kompetencií Obce budú môcť v rámci združenia, centra spoločne zabezpečovať aj úlohy **v oblasti regionálneho rozvoja vrátane cestovného ruchu**, sociálnych vecí, starostlivosti o životné prostredie, odpadového hospodárstva, miestnej dopravy (aj školskej), regionálneho školstva, kultúry. V rámci združení je možné zabezpečovať aj ďalšie samosprávne úlohy obcí: kontrolu, bezpečnosť (obecná polícia).

V oblasti cestovného ruchu niektoré obce výrazne spolupracujú aj v súčasnosti mimo štruktúr SOÚ a dosahujú štatisticky preukázané ekonomické výsledky plynúce z tejto spolupráce.

- **Podpora vidieckeho cestovného ruchu – Slovensko je typickou vidieckou krajinou:**

Podľa údajov ZMOS miestnu územnú samosprávu tvorí 2928 samospráv, z ktorých je 2661 obcí s počtom obyvateľov do 3 000 a 141 miest má 21 miest a menej ako 5 000 ľudí 10 miest má viac ako 50 000 ľudí. MAS ako verejno-súkromné partnerstvá predstavujú platformu pre obce aj na rozvoj a podporu cestovného ruchu v území. Ide o integrovaný prístup založený „zdola nahor“, ktorý má „lokálne“ vlastníctvo samosprávy. Práve táto štruktúra, v porovnaní s OOCR, predstavuje štruktúru, ktorej úloha v podpore vidieckeho cestovného ruchu je nepostrádateľná, a preto je potrebné vytvoriť také mechanizmy, ktoré zabezpečia udržateľnosť MAS po finančnej a inštitucionálnej stránke. Je dôležité aj naďalej zachovať podporu multifondového čerpanie eurofondov na mikroregionálnej úrovni prostredníctvom stratégie miestneho rozvoja CLLD, ktorá má u nás formu MAS.

Systémový a koncepčný prístup k vidieckemu cestovnému ruchu si vyžaduje legislatívne vymedzenie rozvoja vidieka v národnej legislatíve.

V tejto súvislosti je potrebné **venovať pozornosť a podporu malým a stredným podnikom, ale aj rodinným podnikom** ktoré sú významným aktérom ekonomického rozvoja v území, ako aj kultúrno-spoločenského života v obci.

- **Regulácia zdieľaných platforiem krátkodobého ubytovanie s cieľom predchádzania daňovým únikom³⁴ v rozpočtoch samospráv a rovnaký legislatívny rámec pre všetkých poskytovateľov ubytovania.**

Moderné online služby na sprostredkovanie nájmu a ubytovania alebo tzv. digitálne platformy ubytovania (najpopulárnejšou je Airbnb) vytvárajú priestor pre sivú ekonomiku - krátene daní voči štátu ako aj odvádzaniu miestnej dane za ubytovaného návštevníka.

³⁴ <https://www.judikaty.info/document/article/1001/>

Medzi ďalšie negatíva, ktoré so sebou prinášajú tieto platformy patrí aj vytlačenie pôvodných obyvteľov z miest a nedostupnosť nehnuteľnosti na bývanie kvôli zvyšujúcim sa cenám nehnuteľnosti, ktoré skupujú investori. Na základe doterajších skúseností, ako aj na základe Správy o zdieľaných platformách ubytovania: výzvy a príležitostí pre obce z Kongresu miestnych a regionálnych samospráv Rady Európy³⁵ majú platformy zdieľaného ubytovania najväčší negatívny dopad na mestá a obce, a preto presadzovanie legislatívnych pravidiel vymedzujúcich krátkodobý prenájom cez zdieľané platformy je aktuálnou výzvou, ktorej čelia samosprávy. Mestá a obce by mali mať viac právomoci v regulovaní krátkodobých prenájomov, a najmä prístup k dátam o hostiteľoch a počte penocovaní. Chýbajú im komplexné údaje o celkovom počte krátkodobých prenájomov a podrobnosti o týchto prenájmoch (napr. cena, dostupnosť atď.). Z pohľadu samospráv je nevyhnutná regulácia subjektov zdieľanej ekonomiky, aby podliehali rovnakým legislatívnym pravidlám ako ostatné subjekty v oblasti ubytovania (hotely, penzióny, apartmány). Platformy zdieľaného ubytovania by mali napríklad ihneď pri rezervácii ubytovania počítať s miestnou daňou za ubytovanie.

V tejto súvislosti odporúčame spolupracovať na získaní týchto dát s dcérskou spoločnosť ZMOS - DEUS s odovzdaním sa na uzatvorené memorandum medzi DEUS a Slovakia Travel a ZMOS a Slovakia Travel. Riešenie dostupnosti dát v záujme predchádzaniu úniku na daňových príjmoch miest a obcí, musí byť prvoradým záujmom spolupráce.

6. Analýza foriem, systémov riadenia a rozhodovania v podmienkach miest a obcí

- Zákon neurčuje veľkosť oblastnej organizácie ani počet členov. Z tohto dôvodu je rozdielna aj ekonomická sila oblastných organizácií.

Ekonomická funkčnosť OOCR je determinovaná dvomi základnými finančnými kritériami:

- a) výška členských príspevkov miest a obcí,
- b) suma členských príspevkov s indikátorom počtu penocovaní a tým súvisiacej vybranej miestnej dane.

³⁵ https://search.coe.int/congress/pages/result_details.aspx?objectid=0900001680a4206d

Z tohto dôvodu je mimoriadne dôležitá výška príspevku miest a obcí, ktorú môže samospráva podmieňovať sumou vybratej miestnej dane za ubytovanie.

- Dotácia zo štátneho rozpočtu je prideľovaná oblastnej organizácii alebo krajskej organizácii CR na základe predloženého projektu plánu práce, návrhu a rozpočtu a ďalšej požadovanej dokumentácie.
- Nastavenie systému dotácií je technický problém, ktorý vie vyriešiť ministerstvo vo svojej kompetencii na základe komunikácie s OOCR a KOCR, výška disponibilných finančných zdrojov je výsledkom rokovaní na úrovni vlády, resp. Ministerstva financií SR. Je zrejmé, že rezort dopravy a výstavby SR bude musieť „vyrokovať“ ďalšie potrebné finančné zdroje pre potreby cestovného ruchu. Ako riešením sa javí medzirezortná súčinnosť, keďže je cestovný ruch prierezovým odvetvím hospodárstva (na túto skutočnosť poukazujeme aj v odporúčaniach Analýza zdrojov miestnej samosprávy).
- V marketingovom manažmente cestovného ruchu nie je základným ukazovateľom efektívnosti počet organizácií cestovného ruchu. Dôležitá je ich ekonomická sila, ktorú môžu podporiť aj mestá a obce svojim členstvom a finančným príspevkom, ktorý sa im vo forme zvýšeného záujmu návštevníkov môže po istom čase vrátiť.
- Dôležité je územné pokrytie oblastných organizácií cestovného ruchu hlavne v regiónoch, kde sa uvažuje o cestovnom ruchu ako ekonomickej činnosti, ktorá bude tvoriť pracovné príležitosti a substitúciu „umrtných ekonomických činností“. V prípade oblastných organizácií zdôrazňujeme ich dôležitosť a možnosti v marketingovom manažmente domáceho cestovného ruchu.
- V prípade oblastných organizácií zdôrazňujeme ich dôležitosť a možnosti aj v rámci marketingového manažmentu domáceho cestovného ruchu. Ten má predpoklady existencie aj v mimoriadnych krízových situáciách.
- Nezáujem o členstvo v OOCR je problém, preto je potrebné zdokonaľiť komunikáciu o význame oblastných organizácií a krajských organizácií nielen pre cestovný ruch, ale aj pre mestá a obce. Najvhodnejšia a potrebná komunikácia je na základe vlastných skúseností zo

strany členských miest a obcí. Dôveryhodnosť tejto myšlienky vie podporiť ZMOS, krajské organizácie CR aj Ministerstvo dopravy a výstavby SR.

- Príjem do rozpočtu mesta, obce z vybranej miestnej dane za ubytovanie. Táto položka by mala byť aktivizujúcim prvkom v pozitívnom prístupe miest a obcí ku členstvu v oblastných organizáciách cestovného ruchu. Iná situácia je v pozícii členstva vyššieho územného celku v krajskej organizácii cestovného ruchu. VÚC nezískavajú príjmy z miestnych daní za ubytovanie a túto skutočnosť vnímajú ako diskriminačnú.
- V prípade, že obec, alebo mesto nemá prostredníctvom VZN schválenú výšku poplatku za ubytovanie (prenocovanie), aby si ju na obecnom alebo miestnom (mestskom) zastupiteľstve stanovili.
- Nová, neznáma destinácia cestovného ruchu na slovenskom alebo medzinárodnom trhu, potrebuje koncepčný rozvoj s finančnou a organizačnou podporou mesta alebo obce v spolupráci s ďalšími aktérmi a marketingovú podporu oblastnej organizácie CR. Revitalizovaná destinácia, potrebuje koncepčný rozvoj s výraznou podporou podnikateľského sektora v spolupráci s mestom alebo obcou a marketingovú podporu prostredníctvom OOCR. Inovovaná destinácia, ktorá potrebuje koncepčný rozvoj novej ponuky pre nové segmenty dopytu s výraznou podporou podnikateľského sektora, akademickej a poradenskej sféry a marketingovú podporu prostredníctvom OOCR v úzkej spolupráci s členskými mestami a obcami.
- Pre dobrý manažment a rozvoj územia sú potrebné dáta. Dáta z územia vieme získať na základe zmapovania/pasportizácie kultúrno-historického a prírodného potenciálu územia, regiónov, krajiny. Na základe zmapovania vzniknú odporúčania, ktoré sú pokladom pre rozvojový plán. Plán ako podklad pre zástupcov obcí, miest, ale aj zástupcov vyššieho územného celku ako aj štát k vytvoreniu rozvojovej koncepcie územia a definovaním realizačných zámerov, na ktoré by boli vytvorené podporné finančné mechanizmy, dotačné a grantové schémy, tak pre fyzické ako aj právnické osoby, organizácie, obecné podniky.

- Po vzore iných európskych krajín vytvoriť nástroj prostredníctvom ktorého bude zabezpečovaný zber, evidencia, kontrola a vyhodnocovanie údajov o prenocovaní, pohybe turistov v turisticky exponovaných destiáciách, získali by sa informácie aj o výbere dane za ubytovanie a to prostredníctvom digitálnych technológií. Predmetné dáta by boli vyhodnocované na lokálnej, regionálnej a štátnej úrovni, pre ZMOS, ŠÚ SR, Slovakia Travel, OCR, MDV SR, samosprávu. Čím by sa zabezpečilo znižovanie administratívnej záťaže a zabezpečila by sa legalizácia poskytovateľov ubytovania, do systému by sa vybralo viac finančných prostriedkov, ktoré by mohli byť určené na ďalší rozvoj daného regiónu.
- Odporúčaným a stále funkčným **súťažným formátom pre mestá a obce je Dedina roka a Mesto kultúry Fondu na podporu umenia**. Hlavným poslaním **Dediny roka** je prezentácia lokalít, no najmä dosiahnutých výsledkov v oblasti starostlivosti o vidiek, výnimočnosti a schopnosti slovenských dedín prinášať inovatívne riešenia do procesu starostlivosti o svoje prostredie. Víťaz postupuje do súťaže o Európsku cenu obnovy dediny, ktorú organizuje Európske pracovné spoločenstvo pre rozvoj vidieka a obnovu dediny (ARGE). Obce a mestá by mali dbať o svoju vzhľad, ktorý je súčasťou životnej úrovne, identifikácie obyvateľov s prostredím. **Mesto kultúry** - podpora je určená výlučne pre mestá v rámci Slovenskej republiky, ktoré sa uchádzajú o finančnú podporu celoročných aktivít pre svoje mesto a tým aj udelenie titulu Mesto kultúr, súťaž vyhlasuje Fond na podporu umenia. V tomto dotačnom mechanizme je veľa možností získania finančnej podpory pre právnické ako fyzické osoby, v oblasti umenia a kreatívneho priemyslu, čo je oblasť priamo naviazaná na cestovný ruch.

7. Pokrízové obdobie a zvyšovanie odolností cestovného ruchu

- Miestne lokálne obyvateľstvo má byť prepojené s plánovanými aktivitami v oblasti cestovného ruchu. Zároveň má participovať na hospodárskych, sociálnych a kultúrnych výhodách, ktoré cestovný ruch v danej lokalite generuje, najmä na vytváraní priamych a nepriamych pracovných miest, ktoré z nich vyplývajú.

- Pri presadzovaní rozvojových aktivít v oblasti cestovného ruchu musí byť uplatňovaný princíp udržateľnosti, tak aby dokázal zvyšovať životnú úroveň obyvateľstva v regiónoch, naplňovať ich potreby k spokojnosti života bez obmedzení.
- Osobitnú pozornosť je potrebné venovať špecifickým problémom v turisticky exponovaných lokalitách na druhej strane citlivo pristupovať k zraniteľným vidieckym alebo horským regiónom, pre ktoré cestovný ruch často predstavuje vzácnu príležitosť rozvoja vzhľadom na úpadok tradičných hospodárskych činností.
- Pojem vidiecky cestovný ruch sa stáva na Slovensku relatívne novou formou cestovného ruchu, hlavne v horských a podhorských oblastiach. Možno ho definovať ako využívanie voľného času na vidieku rôznymi rekreačnými činnosťami s možnosťou ubytovania v rodinách, vo vidieckych domoch alebo účelových ubytovacích zariadeniach postavených v tomto prostredí. Vidiecky charakter má 80 % slovenského územia čím je v ňom 48 % obyvateľstva. Nevyhnutnou pre rozvoj vidieckeho cestovného ruchu je najmä potreba: rekonštruovať a modernizovať budovy národného, kultúrneho a historického významu, ako aj miestneho významu a ich okolie, úpravami obcí skvalitniť život vidieckeho obyvateľstva, rekonštruovať a modernizovať lokálnu infraštruktúru a tak podporiť rozvoj ďalších podnikateľských aktivít na vidieku, dobudovať.
- Na základe uvedených skutočností je možné skonštatovať, že udržateľný rozvoj územia s využitím lokálnych predispozícií v post-covidovom období sa dá dosiahnuť len vzájomnou pomocou, rešpektom a hľadaním reálnych prienikov smerovaných k splneniu stanových strategických, spoločenským schválených priorít. Pričom je potrebná vhodne navolená metodika k dispozícii dostatok včasných, spoľahlivých a dôveryhodných informácií o dianí v území, ktoré je potrebné vedieť vhodne použiť. Táto schopnosť však závisí od toho, s akým ľudským potenciálom disponuje dané územie či región.
- Vzhľadom na charakter našej krajiny, temperament aj ekonomicko-hospodársky aspekt a sociálny rozmer „kultu rodiny“ odporúčame pre obce a mestá zamerať sa vo väčšej miere

aj na dostupné budovanie pomalých foriem tzv. slow turizmu s citlivým využitím originality miestneho kultúrno-historického i kreatívneho kapitálu.

ZÁVER

Cestovný ruch je prierezoý sektor hospodárstva, ktorý tiahne naprieč niekoľkými odvetvami hospodárstva. Práve kríza a pokrízové obdobie umocnili vnímanie tohto sektora na miestnej a regionálnej úrovni, kedy si subjekty územnej samosprávy uvedomili diskomfort, nielen legislatívny ale aj finančný. Cieľom tejto štúdie bolo zorientovať sa v problematike cestovného ruchu na miestnej a regionálnej úrovni a formulovať východiská pre podporu cestovného ruchu v mestách a obciach.

Jeden z realizovaných prieskumov cestovného ruchu poukázal na skutočnosť, že menej ako 50% zástupcov miest a obcí sú názoru, že cestovný ruch je prínosom pre miestnu ekonomiku. Takéto ponímanie cestovného ruchu môže byť aj výsledkom rozdrobeného územného usporiadania našej krajiny. Nedostatočných finančných a technických kapacít týchto obcí vykonávať aktivity na podporu cestovného ruchu. Z 2928 samospráv je 2661 obcí s počtom obyvateľov do 3 000. Zo 141 miest má 21 miest menej ako 5 000 ľudí 10 miest má viac ako 50 000 ľudí.

Tento segment hospodárstva nie je len o vytváraní pracovných miest a dani z ubytovania, ale je aj o destinácii, marketingu, partnerstve a spolupráci, ako aj o sociálno-kultúrnom rozvoji územia. Okrem analyzovania situácie vo vybraných témach cestovného ruchu sme poukazovali nielen na problémy, ale aj riešenia a navrhli odporúčanie.

Na Slovensku v mnohých prípadoch existujú značné rozdiely medzi plánom rozvoja a tým, čo sa skutočne deje v územiach s rozvojom cestovného ruchu. Príčin tohto stavu je viacej, od neochoty plánovať cestovný ruch, cez nedostatok finančných prostriedkov na tvorbu integrovaných plánov rozvoja a územného plánovania, až po nepochopenie či nedostatok informácií o rozvoji cestovného ruchu v danom území. Preto **navrhujeme identifikovať a mobilizovať financovanie investícií v oblasti strategických dokumentov a systému**. Nie v ich formálnosti, ale aby kombinovali operatívnu expertízu s odvetvovým know-how cestovného ruchu a udržateľného rozvoja z pohľadu územia. V území si je potrebné uvedomiť,

že len spoluprácou verejného a súkromného sektora na všetkých úrovniach je možné **strategicky plánovať rozvoj cestovného ruchu**. Zamerať sa na analýzu ukazovateľov a poznať limitné kapacity, ktoré by mali byť súčasťou nových strategických dokumentov v prínosnom rozvoji cestovného ruchu pre samosprávu z pohľadu cestovného ruchu. Pre zvýšenie potenciálu v rozvoji cestovného ruchu v území budú zohrávať v budúcnosti rolu najmä udržateľný rozvoj a uvedomenie, že z hodnoty prostredia vychádza autentický a kvalitný produkt cestovného ruchu.

Z výsledkov prieskumu, vyplynulo, že je **nevyhnutná aj jasnejšia komunikačná stratégia gestora celej agendy - Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky**. Aktuálna legislatíva je vymedzená len k časti problematiky, definujúc podporný charakter s finančným rámcom pre organizácie cestovného ruchu ako aj COVID – 19 pomoci pre subjekty pôsobiace v oblasti poskytovania služieb v cestovnom ruchu. Je potrebné **vytvoriť zákon o cestovnom ruchu na medzisektorovom prístupe, ktorý bude vymedzovať celý rozsah cestovného ruchu, vo vzťahu k hospodárstvu, aj vo vzťahu k regionálnemu a vidieckemu rozvoji**. Pričom jeho súčasťou bude aj súčasný zákon č.91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu. **Súčasťou zákona bude aj vytvorenie nového finančného mechanizmu**, cieľom bude podpora jasne definovaných oblastí, pre účelný rozvoj cestovného ruchu na regionálnej a lokálnej úrovni, napríklad Fond na podporu regionálneho cestovného ruchu. Z prieskumu vyplynula aj slabá informovanosť a motivácia členov a potenciálnych členov OOCR participovať na tomto modeli ako aj potreba zo strany gestora zákona Z. z. o podpore cestovného ruchu č.91/2010 Zb. z. **Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky by sa malo zamerať sa na intenzívnejšiu metodiku, prípadne úpravu v legislatíve ako aj cielenejšiu, intenzívnejšiu komunikáciu koncentrovanú na zástupcov obcí a miest**. Pre menšie obce a mestá je výhoda členstva v organizácii cestovného ruchu aj v získavaní aktuálnych informácií o vývoji a smerovaní cestovného ruchu, synergii pri realizácii rozvojových aktivít v regióne, efektívnejšej komunikácii v koordinácii marketingových a komunikačných. Je vhodné, aby

obce a mestá sledovali výber miestnej dane za ubytovanie, a ak nemajú prostredníctvom VZN schválenú výšku poplatku za ubytovanie (prenocovanie), aby si ju hlasovaním určili.

V rámci oblasti indikátory v cestovnom ruchu sme poukázali na problém vo financovaní TSA na úrovni regiónov (prípadne veľkých miest). Tento problém bude potrebné riešiť rámci partnerskej spolupráce inštitúcií, ktoré vstupujú do manažmentu CR na celoštátnej aj regionálnej úrovni.

Analýza v oblasti zamestnanosti cestovného ruchu, ktorá vychádzala aj z výstupov dotazníkového prieskumu zdefinovala viacero opatrenia smerom k samosprávam. **Nevyhnutná bude podpora duálneho vzdelávania ako nástroj v rukách miest a obcí na podporu zamestnávania a kompenzovanie absencie chýbajúcich profesií.**

Z analýzy foriem, riadenia a rozhodovania v podmienkach miest a obcí vyplýva, že nastavenie systému dotácií je technický problém, ktorý vie vyriešiť ministerstvo vo svojej kompetencii na základe komunikácie s OOCR a KOOCR, pričom výška disponibilných finančných zdrojov je výsledkom rokovaní na úrovni vlády, resp. Ministerstva financií SR. Je zrejmé, že rezort dopravy a výstavby SR bude musieť vynaložiť ďalšie potrebné finančné zdroje pre potreby cestovného ruchu. **Mimoriadne dôležité je územné pokrytie oblastných organizácií cestovného ruchu hlavne v regiónoch, kde sa uvažuje o cestovnom ruchu ako ekonomickej činnosti, ktorá bude tvoriť pracovné príležitosti a substitúciu „umŕtvených ekonomických činností“.** V prípade oblastných organizácií zdôrazňujeme ich dôležitosť a možnosti v marketingovom manažmente domáceho cestovného ruchu. Nezáujem o členstvo v OOCR je problém, preto je potrebné **zdokonaľiť komunikáciu o význame oblastných organizácií a krajských organizácií nielen pre cestovný ruch, ale aj pre mestá a obce.** Najvhodnejšia a potrebná komunikácia je na základe vlastných skúseností zo strany členských miest a obcí. Dôveryhodnosť tejto myšlienky vie podporiť ZMOS, krajské organizácie CR aj Ministerstvo dopravy a výstavby SR. Nová, neznáma destinácia cestovného ruchu na slovenskom alebo medzinárodnom trhu, potrebuje koncepčný rozvoj s finančnou a organizačnou podporou mesta alebo obce v spolupráci s ďalšími aktérmi a marketingovú podporu OOCR.

Revitalizovaná destinácia, potrebuje koncepčný rozvoj s výraznou podporou podnikateľského sektora v spolupráci s mestom alebo obcou a marketingovú podporu prostredníctvom OOCR. Inovovaná destinácia, ktorá potrebuje koncepčný rozvoj novej ponuky pre nové segmenty dopytu s výraznou podporou podnikateľského sektora, akademickej a poradenskej sféry a marketingovú podporu prostredníctvom OOCR v úzkej spolupráci s členskými mestami a obcami. **Osvedčenou formou partnerstva v území na podporu cestovného ruchu je aj verejno-súkromné partnerstvo na založené na prístupe LEADER – miestne akčné skupiny, ktorá je inštitucionálnym predpokladom pre rozvoj a podporu vidieckého turizmu.**

Priestor na podporu cestovného ruchu, na marketing, propagáciu dostupných atraktivít, aktivít, subjektov i ponúkaných služieb, ktoré spĺňajú svojou podstatou a kvalitou atribúty lokálneho, regionálneho i národného artefaktu pútajúceho pozornosť a záujem vytvára novovzniknutá agentúra Slovakia Travel, ktorá je národným reprezentantom „ambasádorom“ živého, dostupného autentického tradičného remesla prezentovaného ako jednu z foriem autentického, zážitkového turizmu ponúkaného v jednotlivých regiónoch Slovenska. Preto **ZMOS aj SLOVAKIA TRAVEL podpísali spoločné memorandum³⁶, ktoré je vyjadrením záujmu na konkrétnej spolupráci vo viacerých oblastiach**, redovšetkým v oblasti výmeny informácií o aplikačnej praxi a trendoch, v transfere know-how, ale aj koordinácii aktivít, účasti na rokovaní iniciatívnych a poradných orgánov, a tiež v kooperácii na aktivitách zameraných na organizovanie.

V štúdií sme poukázali aj na to, že **možnosťou na zefektívnenie procesov a riadenia cestovného ruchu v území sú centrá zdieľaných verejných služieb³⁷** postavené na princípe medziobecnej spolupráce, ktoré navrhuje ZMOS v rámci optimalizácie výkonu verejnej správy na miestnej úrovni. Obce budú môcť v rámci združenia, centra spoločne zabezpečovať aj úlohy v oblasti regionálneho rozvoja vrátane cestovného ruchu.

³⁶ <https://www.zmos.sk/zmos-podpisal-memorandum-so-slovakia-travel--oznam/mid/405616/.html>

³⁷ Publikácia ZMOS "Možnosti efektívneho a optimálneho výkonu originálnych kompetencií v rámci súčasného modelu spoločných obecných úradov 2020": https://nmodmus.zmos.sk/download_file_f.php?id=1457175

V rámci návrhov na **zefektívnenie navrhujeme riešenie pre digitálne platformy krátkodobého ubytovania ubytovania**, ktoré vytvárajú priestor pre sivú ekonomiku v dôsledku neevidencie dát a netransparentnosti a spôsobujú široko rozsiahlejšie problémy ako napríklad nárast cien nehnuteľnosti v mestách – cenová dostupnosť a dostupnosť nehnuteľnosti, preplnenie turistických lokalít, vyľudňovanie, stavebné a územné rozhodnutia. Pre mestá je oveľa jednoduchšie obmedziť počet krátkodobých prenájmov vo svojom meste, než ich odstránenie. Vyžaduje sa rovnaké regulácia a pravidla pre digitálne platformy ako pre tradičné subjekty (hotely, apartmány) a posilnenie rozhodovacích právomocí samospráv. Požiadavka na rovnakú legislatívny reguláciu podnikateľských subjektov v tradičnom hotelištve a poskytujúcich zdieľané digitálne služby krátkodobé ubytovania. **Riešením evidencie dát v ubytovacích službách zdieľanej ekonomiky** je spolupráca medzi dcérskou spoločnosťou ZMOS – DEUS a agentúrou Slovakia Travel pri využívaní dátovej analytiky pre podporu rozvoja regiónov. Dáta spoločnosti DEUS môžu významne prispieť k identifikácii „čiernych dier“ chýbajúcich príjmov z turizmu t.j. miestnej dane, ako aj napomôcť k efektívnemu zdieľaniu know-how pri rozvoji regiónov

Epidemiologická situácia so sebou priniesla výrazné zmeny aj sektore cestovného ruchu, posilnila domáci cestovný ruch, a to najmä v mimo mestských destináciách a územiach cestovného ruchu. Do popredia sa dostali prírodný a vidiecky cestovný ruch. **Vzhľadom na vidiecky charakter našej krajiny sa vyžaduje podpora vidieckeho turizmu. Turizmus si vo všeobecnosti na Slovensku vyžaduje systémové riešenia.**

Cestovný ruch už veľakrát v histórii dokázal svoju odolnosť a schopnosť prejsť cez turbulencie spojené s ekonomickými, sociálnymi alebo bezpečnostnými udalosťami. Túžba ľudí cestovať bola a vždy bude. Cestovanie, ktoré je motivované oddychom, relaxom, liečením, poznaním aj vzdelávaním. Na tejto túžbe nič nezmení ani možnosť prehliadnuť si všetko online. Najdôležitejší je totiž zážitok, prežitok, emócia.

Pre mestá, obce, VÚC cestovný ruch znamená nielen náklady, ktoré sa premietajú v ich rozpočte. Cestovný ruch prináša ekonomické príjmy pre samosprávu aj pre podnikateľský

sektor. Mimoriadny význam má cestovný ruch aj pre miestne obyvateľstvo. Zvýšená životná úroveň v dôsledku prosperity cestovného ruchu, zlepšená infraštruktúra, vybudovaná aj pre potreby cestovného ruchu a v neposlednom rade aj priamy ekonomický vplyv na možnosti zamestnania v službách cestovného ruchu alebo v ďalších najdôležitejších ekonomických aktivitách.

POĎAKOVANIE

Podakovanie za aktívnu spoluprácu pri tvorbe tejto štúdie patrí doc. RNDr. Františkovi Križanovi, PhD. a Mgr. Rastislavovi Cákocimu, PhD..

ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV

1. Literatúra

GUČÍK, M. a kol. 2007. Manažment regionálneho cestovného ruchu. Knižnica cestovného ruchu 11. Banská Bystrica: Dali-BB, 2007. 290 s. ISBN 978-80-89090-34-1.

ŽURICOVÁ, L. 2007. Moderné prístupy umiestňovania a realizácie stavieb podľa princípov trvalo udržateľného rozvoja. In: Zborník z medzinárodnej vedeckej konferencie, Moderné prístupy k manažmentu podniku. Bratislava: CD STU Bratislava, 2007, 692 s. ISBN 978-80-227-2750-1.

HOLEŠINSKÁ, A. 2012. Destinační management jako nástroj regionální politiky cestovního ruchu. Brno: Masarykova univerzita v Brne, 2012. 151 s. ISBN 978-80-210-5847-7.

KUČEROVÁ, J. – MARKÁVOVÁ, V. – GAJDOŠÍK, T.- GAJDOŠÍKOVÁ, Z. –MARCÍŠ, M. 2019. Udržateľná konkurencieschopnosť cieľových miest cestovného ruchu. Banská Bystrica: DALI BB, 2019. 140 s. ISBN 978-8141-221-9. Projekt VEGA 1/0809/17 Reinžiniering organizácií destinačného manažmentu a ich spravovanie v súlade s princípmi udržateľného rozvoja cestovného ruchu v roku 2019.

MORRISON, M. A. 2013. Marketing and Managing Tourism Destinations. Routledge, 2013. 596 s. ISBN 978-0-415-67250-4.

PÁSKOVÁ, M. – ZELENKA, J. 2002. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s.

TITTELBACHOVÁ, Š. 2011. Turismus a veřejná správa, Praha: Grada, 2011. 195 s. ISBN 978-80-247-3842-0.

SKORKOVÁ, Z. 2014. Kľúčové kompetencie subjektov manažmentu. *Ekonomika a manažment* : vedecký časopis Fakulty podnikového manažmentu Ekonomickej univerzity v Bratislave. Bratislava: Fakulta podnikového manažmentu Ekonomickej univerzity v Bratislave, 2014, 11(2), 103-114 s. ISSN 1336-3301.

ZÁVODNÁ, L. 2015. *Udržiteľný cestovný ruch: princípy, certifikácie a merania*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2015. 123 s. ISBN 978-80-244-4576-2.

DESA, U. (2010). *International Recommendations for Tourism Statistics 2008*. New York: United Nation Publication.

Halásková, R. (2008). *Politika zamestnanosti*. Ostrava: Ostravská univerzita.

Krebs. (2005). *Sociální politika*. Praha: ASPI.

OECD. (2021). *OECD TOURISM TRENDS AND POLICIES 2020*. Dostupné na Internetu: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/6b47b985-en.pdf?expires=1629366538&id=id&accname=guest&checksum=9365406A36DE8288D04C288304A9B5E9>

Ozoglu, M. (2020). *Zamestnanosť v cestovnom ruchu a jej špecifiká* (roč.12, č. 2. vyd.). Bratislava: Katedra služieb cestovného ruchu OBF EU.

DESA, U. (2010). *International Recommendations for Tourism Statistics 2008*. New York: United Nation Publication.

Halásková, R. (2008). *Politika zamestnanosti*. Ostrava: Ostravská univerzita.

Krebs. (2005). *Sociální politika*. Praha: ASPI.

Ozogu, M. (2020). *Zamestnanosť v cestovnom ruchu a jej špecifiká* (roč.12, č. 2. vyd.). Bratislava: Katedra služieb cestovného ruchu OBF EU.

NOVACKÁ, Ľ., SCOTT, W., TOMKOVÁ, J., BENČ, V., Slovakia – Catching- up regions, 2019. Analyses of destination management system, Tourism information centres and destination management organisations in the Prešov region of Slovak republic, International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Washington, 2019. print

NOVACKÁ, Ľ., a kol. *Súčasnosť cestovného ruchu v trajektórii budúcnosti*, 2020. Radim Bačuvčík – VeRBuM, 370 s., ISBN 978-80-88356-05-9, **Dostupné na internete:** <https://of.euba.sk/veda-a-vyskum/publikacna-cinnost/publikacie-autorov-of/740-l-novacka-a-kol-sucasnost-cestovneho-ruchu-v-trajektorii-buducnosti>

NOVACKÁ, Ľ., ČERVENKA, P., DRÁBIK, P., *Marketingová stratégia destinácie Bratislavský región - destinačný marketingový manažment a jeho aplikácia*. Bratislava: Selale Education Business, 2018, 166 s., ISBN 978-80-973123-0-5.

NOVACKÁ, Ľ., a kol., 2014. *Cestovný ruch, technika služieb, delegát a sprievodca*, Vydavateľstvo EKONÓM, 2014. 475 s. ISBN 978-80-225-3948-7

NOVACKÁ, Ľ., 2013. *Cestovný ruch, Udržateľnosť a zodpovednosť na medzinárodnom trhu*, Vydavateľstvo EKONÓM, 2013. 169 s. ISBN 978-80-225-3475-8

PAGE, S. J., CONNELL J., 2020. *Tourism a modern synthesis*, Routledge, 2020. 656 s. ISBN 978-03-674-3736-7

PREŤO, A., 2021. Potrebujeme (prilákať) zahraničných turistov? Vplyv zahraničných turistov na ekonomiku SR, Komentár 2020/1, Inštitút dopravnej politiky Ministerstvo dopravy a výstavby SR, 2021, Dostupné na internete:

https://www.mindop.sk/uploads/IDP/Turizmus_koment%C3%A1r_AP_final_na%20zverejnie.pdf [14.09.2021]

SCOTT, W., NOVACKÁ, Ľ., TOMKOVÁ, J., BENČ, V., 2019. Slovakia – Catching- up regions, Unlocking the Endogenous Tourism potential of Poloniny National Park and the Snina district of the Slovak republic, , International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Washington, 2019. print

SCOTT, W., NOVACKÁ, Ľ., TOMKOVÁ, J., BENČ, V., 2019. Slovakia – Catching- up regions, Unlocking the Endogenous Tourism potential of Poloniny National Park and the Snina district of the Slovak republic, 2019. print

KEREKEŠ, J., 2019. Geoturizmus v geoparkoch na slovenskom vidieku, <https://www.slovenskyvidiek.sk/geoturizmus-v-geoparkoch-na-slovenskom-vidieku/> [18.09.2021]

KEREKEŠ, J., 2018., Kúpeľníctvo a jeho význam v turizme, Weltprint Bratislava, 2018, ISBN 978-80-973035-1-8, str. 261-262

MIDDLETON, V.T.C., FYALL, A., MORGAN, M., RANHHOD, W.A., 2009. Marketing in Travel and Tourism, BH, 2009. ISBN: 9780750686938

NOVACKÁ, Ľ., 2013, Cestovný ruch, udržateľnosť a zodpovednosť na medzinárodnom trhu, Vydavateľstvo Ekonóm, ISBN 978-80-225-3475-8, 2013. str. 91

Vídiecky cestovný ruch a jeho perspektívy, Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre
Fakulta európskych štúdií a regionálneho rozvoja, Jana Jarábková a kol. (2021), ISBN 978-80-
552-2322-3, DOI: Dostupné na internete: <https://doi.org/10.15414/2021.9788055223223>

2. Právne predpisy

Zákon č. 102/2014 o ochrane spotrebiteľa na diaľku. (2021). Dostupné na Internete:
<https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2014/102/>

Zákon č. 161/2011 o ochrane spotrebiteľa pri poskytovaní niektorých služieb cestovného
ruchu. (2021). Dostupné na Internete: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2011/161/20140501>

Zákon č. 170/2018. (2021). Dostupné na Internete: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2018/170/>

Zákon č. 250/2007 o ochrane spotrebiteľa. (2021). Dostupné na Internete: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2007/250/>

Zákon č. 40/1964. Občiansky zákonník. (2021). Dostupné na Internete: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1964/40/>

Zákon č. 455/1991 o živnostenskom podnikaní. (2021). Dostupné na Internete:
<https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1991/455/20210801>

Zákon č. 513/1991. Obchodný zákonník. (2021). Dostupné na Internete: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1991/513/>

Zákon č. 563/2009 o správe daní (daňový poriadok). (2021). Dostupné na Internet:

<https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2009/563/20210801>

Zákon č. 582/2004 o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady. (2021). Dostupné na Internet: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2004/582/20210101>

<https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2004/582/20210101>

Zákon č. 91/2010 o podpore cestovného ruchu. (2021). Dostupné na Internet:

<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/cestovny-ruch-7/legislativa-a-koncepcne-dokumenty/legislativa/zakon-o-podpore-cestovneho-ruchu>

MŽP. (2021). *Cestovný ruch - súvisiaca legislatíva*. Dostupné na Internet:

<https://www.enviportal.sk/cestovny-ruch/pravne-predpisy-sr>

Právne predpisy. Dostupné <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy>

Zákon č. 309/2014 Z.z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 539/2008 Z.z. o podpore regionálneho rozvoja

Zákon č. [345/2020](#) Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 369/1990 Z.z. o obecnom zriadení

Zákon č. 24/2006 Zo posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov

3. Elektronické zdroje:

Združenie miest obcí Slovenska, Národný projekt modernizácia miestnej územnej samosprávy. Dostupné na internete: <https://npmodmus.zmos.sk/>

sustavapovolani.sk. (2021). Dostupné na Internete:

https://www.sustavapovolani.sk/pracovna_oblast-26

SR, N. r. (2020). *Programové vyhlásenie vlády 2020 - 2024*. Dostupné na Internete:

<https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=494677>

Eurostat. (2021). *Tourism statistics*. Dostupné na Internete:

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Tourism_statistics

SR, N. r. (2020). *Programové vyhlásenie vlády 2020 - 2024*. Dostupné na Internete:

<https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=494677>

Eurostat. (2021). *Tourism statistics*. Dostupné na Internete:

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Tourism_statistics

ŠIOV. (2015). *Systém duálneho vzdelávania - manuál pre zamestnávateľa*,. Dostupné na

Internete: [https://dualnaakademia.sk/wp-](https://dualnaakademia.sk/wp-content/uploads/2019/11/manual_sprievodca_sdv_pre_sos_zriadovateľa_a_zamestnavateľa_2015_09_17.pdf)

[content/uploads/2019/11/manual_sprievodca_sdv_pre_sos_zriadovateľa_a_zamestnavateľa_2015_09_17.pdf](https://dualnaakademia.sk/wp-content/uploads/2019/11/manual_sprievodca_sdv_pre_sos_zriadovateľa_a_zamestnavateľa_2015_09_17.pdf)

ŠÚSR. (2020). Infografika. Dostupné na Internete:

https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/products/informationmessages/inf_sprava_detail/29efd90a-00a0-4089-9470-c651603f172f/!ut/p/z1/rVbLduI4EP2VbFgKIS3bsrMzpGMgvAyYhzc5Qghw4wcBBcJH9A_NObPg-bARELqTnsbmzlw3flRdSXWv6so4xGMcpmwXLZiMspTF6n0SWs8-rduViuYCVJ

ŠÚSR. (2020). *Satelitný účet cestovného ruchu 2018*. Dostupné na Internete:

https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/products/informationmessages/inf_sprava_detail

[/29efd90a-00a0-4089-9470-c651603f172f!/ut/p/z1/tVJNc5swFPwtOXAu74HAgtxkT-gP2pnGiWtbl46MhaE2CIMK8b-PyOSSmSRNDtFF0szuvl2tQMAGRCnb_CBNrkt5svetGPY5Y9NoOPQ44nBOcTr7eX87Gf](https://29efd90a-00a0-4089-9470-c651603f172f!/ut/p/z1/tVJNc5swFPwtOXAu74HAgtxkT-gP2pnGiWtbl46MhaE2CIMK8b-PyOSSmSRNDtFF0szuvl2tQMAGRCnb_CBNrkt5svetGPY5Y9NoOPQ44nBOcTr7eX87Gf)

WTTC. (2021). Economic Impact Reports. Dostupné na Internetete:

<https://wttc.org/Research/Economic-Impact>

VYSTOUPIL, J. - HOLEŠINSKÁ, A.- KUNC, P.- ŠAUER, M. 2007. Metody pro tvorbu strategických a programových dokumentu cestovního ruchu. Brno, 2007. Dostupne

<https://econ.muni.cz/katedry/katedra-regionalni-ekonomie-a-spravy/326-metody>

Európska komisia. Európsky systém ukazovateľov cestovného ruchu -Súbor Nástrojov pre udržateľné destinácie Luxemburg: Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2013. 62 s.

ISBN 978-92-79-29334-4. Dostupné <https://op.europa.eu>

Slovenská republika, Zoznam obcí, štatistické údaje, Projekt APVV-17-0079 „Analýza a prognóza demografického vývoja Slovenskej republiky v horizonte 2080: identifikácia a modelovanie dopadov na sociálno-ekonomickú sféru v rozličných priestorových mierkach.

[Katedra ekonomickej a sociálnej geografie, demografie a územného rozvoja Prírodovedecká fakulta | UK Bratislava](#), dostupné na <http://www.sodbtn.sk/obce/index.php>

BUHALIS, D., 2022. Tourism Management and Marketing in Transformation. Preface in Buhalis, D., (ed) Encyclopedia of Tourism Management and Marketing, EDWARD

ELGAR PUBLISHING (forthcoming) Volume 1, <https://www.elgar.com/shop/gbp/encyclopedia-of-tourism-management-and-marketing-9781800377479.html>. ISBN: 978 1 80037 747 9 [03.04.2021]

CLADERWOOD, L.U., SOSCIKIN, M., 2020, Travel and Tourism Competitiveness report, [online], WEF, Davos, 2020, <https://www.weforum.org/reports/the-travel-tourism-competitiveness-report-2019> [15.04.2021]

METHODOLOGY, WTTC, 2020, TRAVEL & TOURISM ECONOMIC IMPACT

RESEARCH, 2020. WTTC, Oxford Economics, Dostupné na internete:

<https://wtcc.org/Portals/0/Documents/Reports/2020/WTTC%20Methodology%20Report%202020.pdf?ver=2021-02-25-183105-660>

https://wtcc.org/Research/Economic-Impact_ [12.08.2021]

Stratégie SR. Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republika. Dostupné <https://www.mirri.gov.sk/strategie/index.html>

ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY, 2021. Vývoj cestovného ruchu v ubytovacích zariadeniach SR v auguste 2021,

https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/products/informationmessages/inf_sprava_detail/12710b0c-f147-46f1-986f-345fce183480/!ut/p/z1/tZJNc5swEIZ_Sw8cxS6WsOTesCf1R-1M49S1rUsGqPiIARFQif73FU0umWlc9xBd9DHvrvZ5d0HCAWQVdnkamlxXYWHvRzl-uONLMZ16AeJ0TXG5-np_u5h9Gc13PuzfCsTt9gaX34Nv8-2Kech8kJfj4AEGVemNhhkddSGGWIPJK8SEp6Mg_agm9JW01WKtHUTdmcHu1aZk929EfcwppgkHuOEjROPTMQ4IZT5Saw8QZnAIX0d5z_heJV6_y_eAQffWQHCCmQelW4fly66XHCKnAs2YpOxT-ngZv749CQDi6wro54NHD6C2f4zajazTWrZQ5MNqTUcrjRA_mGczYMF42tEsZ77uAwWu-3kijIM6KvgsglpoaOX8QmqjApbSKMS1ajG_dXY58yYuv3solN937up1mmh3FiXDv4tJNOtNeqtEo62U_zdTnkc9I2uethVg5cF3P_nICwQ6nJXCnomMjptfPSLbp1sbij79BvcmmroZ/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/ [22.10.2021]

ŠTATISTIKY SLOVENSKEHO CESTOVNEHO RUCHU PODĽA OBDOBIA, Prehľad aktuálnych štatistík pre rok **2019** a štatistík pre roky 2018, 2017, 2016, 2015 a 2014. 2021. Asociácia hotelov a reštaurácií Slovenska, 2021.

<https://www.ahrs.sk/aktuality/statistiky/606-statistika-podla-rokov>

TOURISM SATELITE ACCOUNTS IN EUROPE, 2020. ISBN 978-92-76-12188-6 ISSN 2529-3222

<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/7870049/10293066/KS-FT-19-007-EN-N.pdf/f9cdc4cc-882b-5e29-03b1-f2cee82ec59d> [20.08.2021]

EKONOMICKÉ SUBJEKTY NACE PODĽA PRÁNYCH FORIEM [11. 07.2021]

http://datacubenew.statistics.sk/help/DATAcube_export.html

http://datacubenew.statistics.sk/help/DATAcube_export.html

GALL, J., 2021. Mapovanie klastrov v cestovnom ruchu, Záverečná dizertačná práca, OF EUBA, 2021, https://sekarl.euba.sk/arl-eu/sk/detail-eu_un_cat.1-0277089-Mapovanie-klastrov-cestovneho-ruchu/ [10.09.2021]

KAPACITY A VÝKONY UBYTOVACÍCH ZARIADENÍ V SLOVENSKEJ REPUBLIKE, Kapacity a výkony ubytovacích zariadení v Slovenskej republike - ročné údaje [cr2001rs]

http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_SLOVSTAT/cr2001rs/v_cr2001rs_00_00_00_sk

KAPACITY A VÝKONY UBYTOVACÍCH ZARIADENÍ PODĽA KRAJOV - ročné údaje [cr3001rr]

http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_SK_WIN/cr3001rr/v_cr3001rr_00_00_00_sk

KAPACITY A VÝKONY UBYTOVACÍCH ZARIADENÍ CESTOVNEHO RUCHU VO VYBRANÝCH MESTÁCH - ročné údaje [cr1003rr]

http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_SK_WIN/cr1003rr/v_cr1003rr_00_00_00_sk

PODPORA PROFILÁCIE ÚZMŇHO ČLENENIA DESTINÁCIÍ NA ZÁKLADE HISTORICKÝCH REGIÓNOV. Dostupné na internete: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/cestovny-ruch-7/informacie/podpora-destinacneho-manazmentu> [18.06.2021]

PODPORA DESTINAČNÉHO MANAŽENTU

<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/cestovny-ruch-7/informacie/podpora-destinacneho-manazmentu> [16.07.2021]

REGISTER ORGANIZÁCIÍ CR

<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/cestovny-ruch-7/register-organizacii-cestovneho-ruchu> [14.06.2021],

REGIONÁLNE DATABÁZY

<https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/regional/bratislava>,
<https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/regional/trnavsky%20kraj/>,
<https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/regional/trenciansky%20kraj/>,
<https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/regional/nitriansky%20kraj/>,
<https://slovak.statistics.sk/https://portal/ext/themes/regional/zilinsky%20kraj/>,
<https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/regional/bansko%20bystricky%20kraj/>,
<https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/regional/presovsky%20kraj/>,
<https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/regional/kosicky%20kraj/>

ZOZNAM ŽIADATEĽOV O DOTÁCIE V ZMYSLE ZÁKONA O PODPORE CESTOVNÉHO RUCHU 91/2010 Z.z. V ZNENÍ NESKORŠÍCH PREDPISOV

<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/cestovny-ruch-7/poskytovanie-dotacii/zoznam-ziadatelov-o-dotaciu-v-zmysle-zakona-c-91-2010-z-z-o-podpore-cestovneho-ruchu-v-zneni-neskorsich-predpisov>

Zoznam organizácií cestovného ruchu (2021: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/cestovny-ruch-7/register-organizacii-cestovneho-ruchu/register-oblastnych-organizacii-cestovneho-ruchu>)

OECD. (2021). *OECD TOURISM TRENDS AND POLICIES 2020*. Dostupné na Internete: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/6b47b985-en.pdf?expires=1629366538&id=id&accname=guest&checksum=9365406A36DE8288D04C288304A9B5E9>

Parlament, E. (2020). *Politika zamestnanosti*. Dostupné na Internete: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/sk/sheet/54/politika-zamestnanosti>

Sprievodca financovaním turizmu z európskych zdrojov, Generálne riaditeľstvo Európskej komisie pre vnútorný trh, priemysel, podnikanie a MSP. Dostupné na internete: https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/funding-guide_sk

<https://www.severovychod.sk/>

Verejne dostupné strategické a koncepčné dokumenty:

Samosprávne kraje:

Bratislavský samosprávny kraj, <https://bratislavskykraj.sk/>

Nitriansky samosprávny kraj, <https://www.unsk.sk/>

Trnavský samosprávny kraj, <https://www.trnava-vuc.sk/>

Trenčiansky samosprávny kraj, <https://www.tsk.sk/>

Žilinský samosprávny kraj, <https://www.zilinskazupa.sk/>

Banskobystrický samosprávny kraj, <https://www.vucbb.sk/>

Prešovský samosprávny kraj, <https://www.po-kraj.sk/sk/>

Košický samosprávny kraj, <https://web.vucke.sk/sk/>

Krajské mestá: Bratislava, Trnava, Trenčín, Nitra, Žilina, Banská Bystrica, Prešov, Košice

Okresné mestá a vybrané obce: Malacky, Pezinok, Senec, Dunajská Streda, Galanta, Hlohovec, Piešťany, Senica, Skalica, Bánovce nad Bebravou, Ilava, Myjava, Nové Mesto nad Váhom, Dudince, Partizánske, Považská Bystrica, Prievidza, Púchov, Komárno, Levice, Nové Zámky, Šaľa, Topoľčany, Zlaté Moravce, Bytča, Čadca, Dolný Kubín, Kysucké Nové Mesto, Liptovský Mikuláš, Martin, Námestovo, Ružomberok, Turčianske Teplice, Tvrdošín, Banská Štiavnica, Brezno, Detva, Krupina, Lučenec, Poltár, Revúca, Rimavská Sobota, Veľký Krtíš, Zvolen, Žarnovica, Žiar nad Hronom, Bardejov, Humenné, Kežmarok, Levoča, Medzilaborce, Poprad, Vysoké Tatry, Sabinov, Snina, Stará Ľubovňa, Stropkov, Svidník, Vranov nad Topľou, Gelnica, Michalovce, Rožňava, Sobrance, Trebišov, Spišská Nová Ves, Sliač, Štós, Demänovská dolina, Štrbské Pleso, Lúčky, Zuberec, Modra, Donovaly, Devín, Veľký Meder, Šamorín, Štúrovo, Brezová pod Bradlom, Santovka, Trenčianske Teplice, Turčianske Teplice, Podhájska, Oravský Podzámok, Vyšné Ružbachy, Bojnice, Čičmany, Liptovský Ján, Vyšná Boca, Zuberec, Mýto pod Ďumbierom, Betliar, Brusno, Osrblie, Kremnica, Kováčová, Červený Kláštor, Spišská Belá, Ždiar.

PRÍLOHY

Príloha 1

Samosprávnych krajov: Bratislavský samosprávny kraj, Nitriansky samosprávny kraj, Trnavský samosprávny kraj, Trenčiansky samosprávny kraj, Žilinský samosprávny kraj, Banskobystrický samosprávny kraj, Prešovský samosprávny kraj, Košický samosprávny kraj.

Krajských miest: Bratislava, Trnava, Trenčín, Nitra, Žilina, Banská Bystrica, Prešov, Košice

Okresných miest a vybraných obcí: Malacky, Pezinok, Senec, Dunajská Streda, Galanta, Hlohovec, Piešťany, Senica, Skalica, Bánovce nad Bebravou, Ilava, Myjava, Nové Mesto nad Váhom, Dudince, Partizánske, Považská Bystrica, Prievidza, Púchov, Komárno, Levice, Nové Zámky, Šaľa, Topoľčany, Zlaté Moravce, Bytča, Čadca, Dolný Kubín, Kysucké Nové Mesto, Liptovský Mikuláš, Martin, Námestovo, Ružomberok, Turčianske Teplice, Tvrdošín, Banská Štiavnica, Brezno, Detva, Krupina, Lučenec, Poltár, Revúca, Rimavská Sobota, Veľký Krtíš, Zvolen, Žarnovica, Žiar nad Hronom, Bardejov, Humenné, Kežmarok, Levoča, Medzilaborce, Poprad, Vysoké Tatry, Sabinov, Snina, Stará Ľubovňa, Stropkov, Svidník, Vranov nad Topľou, Gelnica, Michalovce, Rožňava, Sobrance, Trebišov, Spišská Nová Ves, Sliač, Štós, Demänovská dolina, Štrbské Pleso, Lúčky, Zuberec, Modra, Veľký Meder, Šamorín, Štúrovo, Brezová pod Bradlom, Santovka, Trenčianske Teplice, Podhájska, Oravský Podzámok, Vyšné Ružbachy, Bojnice, Čičmany, Liptovský Ján, Vyšná Boca, Zuberec, Mýto pod Ďumbierom, Betliar, Brusno, Osrblie, Kremnica, Kováčová, Červený Kláštor, Spišská Belá, Ždiar.

Tabuľka 4: Koncepčné a strategické dokumenty v oblasti rozvoja cestovného ruchu – krajská úroveň

Bratislavský samosprávny kraj	Stratégia rozvoja turizmu v Bratislavskom kraji do roku 2020
Trnavský samosprávny kraj	Stratégia rozvoja cestovného ruchu na území TTSK 2008 - 2013

Nitriansky samosprávny kraj	Strategický a marketingový plán rozvoja cestovného ruchu v Nitrianskom samosprávnom kraji na roky 2014 – 2020 a Aktualizácia AKčného plánu pre jednotlivé strategické ciele na roky 2018 – 2020
Trenčiansky samosprávny kraj	Analýza súčasného stavu cestovného ruchu v Trenčianskom samosprávnom kraji a návrh cieľov rozvoja vrátane definovania potrebných nástrojov, (TSK,2014) V nadväznosti na tento dokument bola spracovaná v roku 2019 Krajskou organizáciou CR Konceptcia rozvoja cestovného ruchu v destinácii Trenčín región na roky 2020-2024
Žilinský samosprávny kraj	Stratégia rozvoja cestovného ruchu ŽSK pre roky 2007-2013
Banskobystrický samosprávny kraj	Koncepcia rozvoja cestovného ruchu Banskobystrického samosprávneho kraja na roky 2016-2021 Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020 KONCEPCIA ROZVOJA PRÍRODNÉHO CESTOVNÉHO RUCHU
Prešovský samosprávny kraj	Stratégia destinačného marketingu cestovného ruchu Prešovského samosprávneho kraja, 2014 Stratégia rozvoja cestovného ruchu v okrese Vranov nad Topľou v kontexte širších vzťahov medzi prirodzenými destináciami a vzájomného prepojenia aktivít na územiach najmenej rozvinutých okresov na území Prešovského samosprávneho kraja, 2018
Košický samosprávny kraj	Stratégia rozvoja cestovného ruchu v Košickom kraji do roku 2020 Stratégia rozvoja ekoturizmu v Košickom kraji

Zdroj: Vlastné spracovanie, 2021

Tabuľka 5: Konceptčné a strategické dokumenty v oblasti rozvoja cestovného ruchu – krajské mestá

Bratislava	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja 2010 – 2020 Marketingová a komunikačná stratégia destinácie Bratislava 2018 – 2022
------------	--

Trnava	Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Trnava na roky 2014 - 2023 s výhľadom do roku 2030
Nitra	Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Mesta Nitry na roky 2015-2023 Konceptia rozvoja mesta Nitry Akčný plán 2020 - 2021 - Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Nitry na roky 2015 - 2023
Trenčín	Plán hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja 2016 – 2022, s výhľadom do 2040
Žilina	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Žilina na roky 2014 – 2020 Strategický plán rozvoja mesta Žilina do roku 2025
Banská Bystrica	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Banská Bystrica na roky 2015 – 2023
Prešov	PROGRAM ROZVOJA MESTA PREŠOV NA ROKY 2015 – 2020 S VÝHLADOM DO ROKU 2025
Košice	Program rozvoja mesta Košice na obdobie rokov 2015 – 2020 s výhľadom do roku 2025 Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja (PHRSR) mesta Košice a jeho funkčnej oblasti 2022-2027

Zdroj: Vlastné spracovanie, 2021

Príloha 2

Register krajských organizácií cestovného ruchu

- [Turizmus regiónu Bratislava](#)
- [Krajská organizácia cestovného ruchu Severovýchod Slovenska](#)
- [Košice Región Turizmus](#)
- [Krajská organizácia cestovného ruchu Trenčín región](#)
- [Banskobystrický kraj Turizmus](#)
- [Žilinský turistický kraj](#)
- [Trnavský kraj](#)

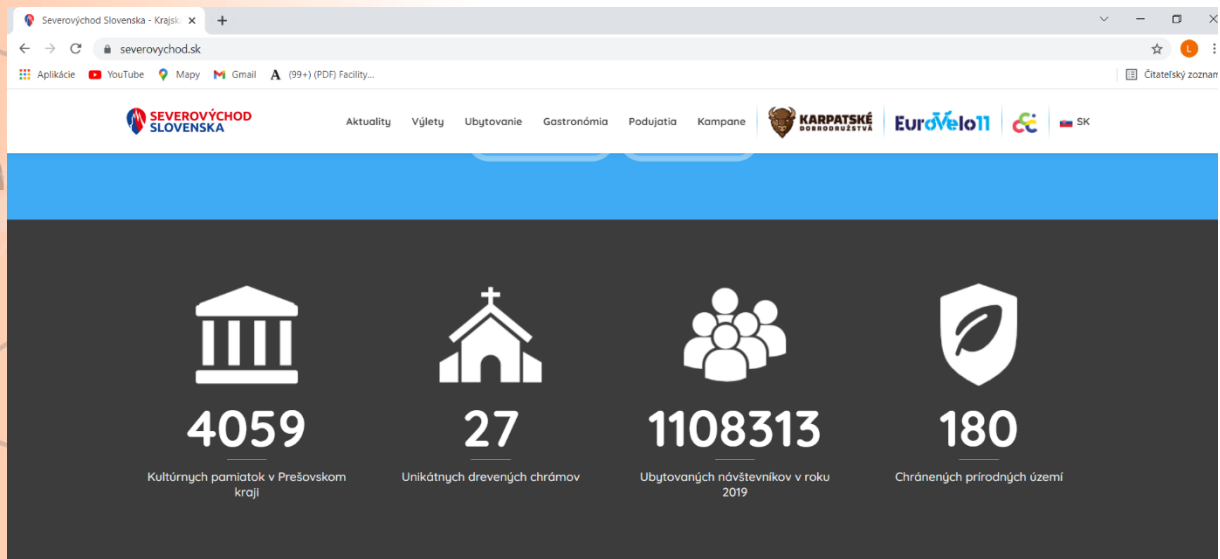
Register oblastných organizácií cestovného ruchu

- [OOCR Región Vysoké Tatry](#)
- [OOCR SEVERNÝ SPIŠ - PIENINY](#)
- [OOCR Visit Košice](#)
- [OOCR Dudince](#)
- [OOCR REGIÓN HOREHRONIE](#)
- [OOCR „ŠARIŠ“ – BARDEJOV](#)
- [OOCR Región Gron](#)
- [OOCR Trenčianske Teplice](#)
- [OOCR Región Horné Považie](#)
- [OOCR Trnava Tourism](#)
- [OOCR Rajecká dolina](#)
- [OOCR Horný Zemplín a Horný Šariš](#)
- [OOCR Turiec](#)
- [Nitrianska OCR](#)
- [Zemplínska OCR](#)
- [OOCR Stredné Slovensko](#)
- [OOCR Malá Fatra](#)

- [OOCR Región Banská Štiavnica](#)
- [OOCR Vysoké Tatry - Podhorie](#)
- [OCR Kysuce](#)
- [OOCR REZORT PIEŠŤANY](#)
- [OOCR REGION LIPTOV](#)
- [OOCR TURISTICKÝ NOVOHRAD A PODPOĽANIE](#)
- [OOCR Klaster Orava](#)
- [OOCR Región Horná Nitra-Bojnice](#)
- [OOCR TATRY - SPIŠ - PIENINY](#)
- [OOCR Región Senec](#)
- [OOCR Záhorie](#)
- [OOCR PODUNAJSKO](#)
- [OOCR Trenčín a okolie](#)
- [OOCR Malé Karpaty](#)
- [OOCR Slovenský raj & Spiš](#)
- [OOCR Tekov](#)
- [OOCR GEMER](#)
- [OOCR Región Šariš](#)
- [OOCR Žitný ostrov – Csallóköz](#)
- [Bratislavská organizácia cestovného ruchu](#)
- [OOCR Štúrovo - Parkan](#)

Poznámka autorky: v procese registrácie je OOCR Matúšova zem – Mátyusföld

Príloha 3



Príloha 4



Príloha 5

