

Regional
Economics
of Tourism –
selected
problems

ANNA MICHÁLKOVÁ
JOZEF GÁLL
MARTINA ÖZOĞLU

Ekonomika
cestovného
ruchu v regióne –
vybrané
problémy

Regional Economics of Tourism –
selected problems

Ekonomika cestovného ruchu v regióne –
vybrané problémy

Regional Economics
of Tourism –
selected problems

Ekonomika cestovného
ruchu v regióne –
vybrané problémy

ANNA MICHÁLKOVÁ
JOZEF GÁLL
MARTINA ÖZOĞLU

Vedecká monografia je výstupom projektu KEGA Obsahové a technické inovatívne prístupy k výučbe regionálneho cestovného ruchu č. 034EU-4/2020

Autori:

© doc. Ing. Anna Micháľková, PhD., Ing. Jozef Gáll, PhD., Ing. Martina Özoğlu, PhD., 2022

Recenzenti:

prof. Ing. Vanda Maráková, PhD.

prof. Ing. Viera Kubičková, PhD.

Ing. Tomáš Ondrčka

Za odbornú stránku textu, korektúru a konečnú verziu publikácie zodpovedajú autori.

Schválené pedagogickou a edičnou komisiou Ekonomickej univerzity v Bratislave v edičnom programe na rok 2022 ako vedecká monografia.

Vydáva Wolters Kluwer ČR, a. s., U nákladového nádraží 10, 130 00 Praha 3 v roce 2022.
Odpovědná redaktorka Marie Novotná. Sazba Serifa. Vydání první. Počet stran 166

ISBN 978-80-7676-418-7 (pdf.)

OBSAH

Contents	VI
Úvod.....	1
Introduction	3
1 Teoretické východiská skúmanej problematiky	5
1.1 Ekonomická udržateľnosť rozvoja cestovného ruchu v regióne.....	5
1.2 Zamestnanosť cestovného ruchu v regióne	14
1.3 Odvetvová koncentrácia cestovného ruchu v regióne	25
2 Ciele a metodika výskumu	35
3 Regionálny cestovný ruch – aktuálne problémy a výzvy v rozvoji cestovného ruchu v regiónoch	39
3.1 Aktuálne problémy a výzvy v oblasti riadenia rozvoja cestovného ruchu v regióne	39
3.2 Aktuálne problémy a výzvy v oblasti financovania a podpory cestovného ruchu v regióne	47
3.3 Aktuálne problémy a výzvy v oblasti produktu cestovného ruchu v regióne a jeho marketingu	56
4 Opatrenia na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v cestovnom ruchu	63
4.1 Hodnotenie opatrení pre zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v cestovnom ruchu v európskych regiónoch	76
4.2 Význam opatrení na Slovensku a v jednotlivých európskych regiónoch	83
5 Zamestnanosť v cestovnom ruchu v regióne – aktuálne problémy a možnosti	89
5.1 Dopady krízy na zamestnanosť v cestovnom ruchu	90
5.2 Podpora zamestnanosti v cestovnom ruchu a potenciál v tvorbe nových pracovných miest.....	101
Závery	109
Summary	115
Zoznam tabuliek, grafov a obrázkov	121
Zoznam použitej literatúry	125
Prílohy.....	137

CONTENTS

Introduction	3
1 Theoretical background of the researched problem	5
1.1 Economic sustainability of tourism development in the region	5
1.2 Tourism employment in the region	14
1.3 Sectoral concentration of tourism in the region	25
2 Research objectives and methodology	35
3 Regional tourism – current issues and challenges in regional tourism development	39
3.1 Current issues and challenges in the management of tourism development in the region	39
3.2 Current issues and challenges in financing and promoting tourism in the region	47
3.3 Current issues and challenges in the area of tourism product in the region and its marketing	56
4 Measures to reduce the negative impacts of COVID-19 on tourism	63
4.1 Evaluation of measures to reduce the negative impacts of COVID-19 on tourism in European regions	76
4.2 Significance of the measures in Slovakia and in European regions ..	83
5 Tourism employment in the region – current problems and opportunities	89
5.1 Impact of the crisis on tourism employment	90
5.2 Promotion of tourism employment and job creation potential	101
Summary	115
List of references	125
Annexes	137

ÚVOD

Rozvoj cestovného ruchu v regiónoch je komplexnou problematikou, náročnou, ale preto aj nesmierne zaujímavou a inšpirujúcou. Rozvoj cestovného ruchu nie je možný bez územných celkov, regiónov, s ich špecifickými danosťami, predpokladmi a problémami. Cestovný ruch v regiónoch živí komplex ziskových aj neziskových organizácií naprieč cestovným ruchom a aj jeho súvisiacimi a nadväzujúcimi odvetvami. Zaoberá sa ním privátny aj verejný sektor. Európa ako konkurencieschopná destinácia v cestovnom ruchu môže byť tak silná ako silné sú jej jednotlivé regióny a ich spolupráca.

Aktuálna kríza nástojčivo sa tlačíaca do popredia života v regiónoch prekrýva pri posudzovaní aktuálnej situácie v regiónoch rôznorodé problémy a výzvy, ktorým cestovný ruch čelí. K rôznym faktorom, ktoré spôsobili v rôznej miere menšie alebo väčšie krízy v cestovnom ruchu, či už politické, spoločenské, environmentálne alebo ekonomické, sa aktuálne zaradila kríza spôsobená opatreniami v súvislosti s COVID-19. Táto kríza poznačila jednoznačný dynamický každoročný rast tohto odvetvia vo svetovom meradle. Jej nesmierna sila znamená tak výrazné dopady, ktoré zásadne menia a budú meniť charakter niektorých druhov cestovného ruchu, spotrebiteľské správanie a samozrejme aj podnikanie v tejto oblasti. Je určitou katastrofou zaraďujúcou cestovný ruch medzi najpostihnutejšie odvetvia, ale aj výzvou do budúcnosti. Napriek tomu, že pôvodným zámerom tejto monografie nebolo skúmať aktuálnu krízu, nemohli sme sa tejto problematike vyhnúť.

Cieľom predkladanej monografie je identifikácia najaktuálnejších problémov v oblasti regionálneho rozvoja cestovného ruchu v európskych regiónoch a podanie odporúčaní vyplývajúcich z realizovaného skúmania. Sústreďujeme sa nielen na aktuálnu krízu v súvislosti s COVID-19, ale aj na iné problémové oblasti, ktoré existovali pred COVID-krízou a existujú v rôznej miere aj počas nej. Teoretickými východiskami diela je problematika trvalo udržateľného cestovného ruchu, problematika zamestnanosti v cestovnom ruchu a z nej vychádzajúca odvetvová koncentrácia cestovného ruchu v regiónoch. Trvalo udržateľný rozvoj cestovného ruchu v regiónoch je stále podstatnou témou a vo vzťahu ku krízovému obdobiu ešte podstatnejšou vzhľadom na jej ekonomickú zložku a schopnosť prežitia či prosperovania a rozvoja cestovného ruchu v náročnom ekonomickom prostredí a jeho odolnosť. Podstatnou súčasťou trvalo udržateľného rozvoja cestovného ruchu je problematika udržateľnosti pracovných miest v cestovnom ruchu, ktorá je aj jedným z cieľov Agendy 2030 a Cieľov udržateľného rozvoja (Sustainable Development Goals – SDGs 2030). Problematika skúmania a najmä merania zamestnanosti v cestovnom ruchu je veľmi zložitá v dôsledku prierezovosti odvetví v cestovnom ruchu, jeho efektov a heterogenity regiónov. Z hľadiska rozvoja cestovného ruchu a nadväzných odvetví ako aj jeho silnému útlmu počas pandemickej situácie a následnej

rekonvalescencii je nepostrádateľnou súčasťou skúmania sociálno-ekonomického rozvoja v odvetviach cestovného ruchu a jednotlivých ekonomických činnostiach krajiny. Koncentrácia ekonomických činností, ich hustota – či už priestorová alebo sektorová – bola od začiatku stredobodom pre teoretických ekonómov s cieľom preskúmať príčiny tohto javu. Koncepcia teritoriality sa v nadväznosti na aktuálnu situáciu spojenú so svetovou pandémiou dostala do popredia svetových ekonómov a tvorcov politik, pretože práve priestorová štruktúra ekonomických činností je veľmi dôležitým faktorom regionálneho rozvoja a efektívneho rastu regiónov v krajinách, ich ekonomickej prosperity a vplyvu na sociálnu stránku cestovného ruchu v podobe potenciálneho rozvoja pracovných miest.

Základom predkladanej vedeckej monografie je dopytovanie expertov zo Slovenska ako aj zo zahraničia (z európskych krajín), a to z prostredia praxe ako aj z akademickej pôdy, ktoré sme uskutočnili v rámci tohto projektu v priebehu rokov 2020 – 2021. Dopytovanie bolo cielené na identifikáciu najaktuálnejších problémov v oblasti regionálneho rozvoja cestovného ruchu. Naše skúmanie sa orientovalo na niekoľko oblastí – na identifikáciu najpálčivejších problémov v regióne za rôzne oblasti ako sú: riadenie rozvoja cestovného ruchu v regióne, spolupráca aktérov v cestovnom ruchu v regióne, financovanie rozvoja cestovného ruchu v regióne, podpora rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne, rôzne aspekty zamestnanosti v cestovnom ruchu v regiónoch, produkt cestovného ruchu, prezentácia regiónu či možnosti celkového územného rozvoja. Vzhľadom na vyskytnutie sa pre všetkých nepredvídateľnej situácie, ktorá prudko narušila množstvo procesov cestovného ruchu v praxi ako aj vo vedeckom živote, sme sa vzniknutú situáciu snažili v dopytovaní expertov zachytiť prostredníctvom skúmania vplyvu na zamestnanosť a zisťovania významu opatrení, ktoré boli realizované na zníženie negatívnych dopadov v súvislosti s COVID-19 na podporu cestovného ruchu. COVID-19 priniesol nečakanú a náhlu výzvu pre prax cestovného ruchu ako aj jeho vedecké skúmanie, ktoré sa pravdepodobne ešte len s jej vznikom začalo zaoberať a bude dlhodobo pokračovať do ďalšieho obdobia. Napriek tomu, že súčasná situácia je v cestovnom ruchu vnímaná ako jedna z najväčších kríz, ktoré toto odvetvie postihla s ďalekosiahlymi a dlhodobými negatívnymi dopadmi, zároveň je vnímaná aj príležitosť pre jeho modernizáciu (AIEST 2021; Knezevic, Antonucci, Cutrufo, Marongiu et al. 2021; Council of the European Union 2021).

Súčasťou dopytovania realizovaného v rámci projektu KEGA Obsahové a technické inovatívne prístupy k výučbe regionálneho cestovného ruchu č. 034EU-4/2020 bolo aj hodnotenie vplyvu opatrení v oblasti podnikania na vytváranie kvalitného a konkurencieschopného podnikateľského prostredia s ohľadom na malé a stredné podniky poskytujúce služby cestovného ruchu ako aj hodnotenie bariér týkajúcich sa podnikateľského prostredia v oblasti cestovného ruchu. V tejto vedeckej monografii sa tejto problematike nevenujeme.

Anna Micháľková

INTRODUCTION

The development of tourism in regions is a complex issue, challenging and yet extremely interesting and inspiring. Tourism development is not possible without territorial units, regions, with their specific characteristics, prerequisites and problems. Tourism in the regions is nurtured by a complex of for-profit and non-profit organisations across tourism itself and its related and downstream sectors, both private and public. Europe as a competitive tourism destination can only be as strong as its individual regions and their cooperation are.

While assessing the current situation in the regions, the problems and challenges for tourism are overlaid by the current crisis affecting all the aspects of regional activity. The crisis caused by anti-pandemic measures has now been added to the list of the factors that have caused minor or major setbacks in tourism, be it political, social, environmental or economic ones. This crisis has adversely affected the clearly dynamic annual growth of the sector on a global scale. Its immense impact has had such significant repercussions that it has and will continue to have a profound effect on the nature of certain types of tourism, consumer behaviour and on tourism businesses specifically. This is quite a disaster, turning tourism into one of the most affected industries, but also a challenge for the future. Although the original intention of this monograph was not to examine the current crisis, we could not avoid it.

The aim of the present monograph is to identify the most current problems in the field of regional tourism development in European regions and to make recommendations resulting from the research carried out. We focus not only on the current crisis in the context of the COVID-19 pandemic, but also on other problem areas that existed before the crisis and continue to exist, greater or lesser, simultaneously. The theoretical background is laid by sustainable tourism, employment in tourism and the resulting sectoral concentration of tourism in the regions. The sustainable tourism development in the regions remains a key topic, all the more during the pandemic due to its economic component and the resilience and ability of tourism to survive or thrive and develop in a challenging economic environment. An essential part of sustainable tourism development is the issue of tourism jobs sustainability, which is also one of the objectives of the 2030 Agenda and the 2030 Sustainable Development Goals (SDGs 2030). Researching and measuring tourism employment, in particular, is very complex due to the sectoral cross-section in tourism, the effects of the latter and regional heterogeneity. Tourism development and that of its downstream sectors as well as its severe downturn during the pandemic and its subsequent recovery, represent a crucial part of the research in socio-economic development in the tourism industry and in other economic sectors. The concentration of economic activities, their – spatial or sectoral – density has always been focused on by scholars in order to examine the causes of this phenomenon. The concept of

territoriality has come to the attention of world economists and policy makers in the wake of the current situation brought about by the global pandemic, as the spatial structure of economic activities impacts greatly regional development and the effective growth of regions, as well as the economic prosperity and the effect of the latter on the social aspects of travel and tourism in terms of employment potential.

At the core of this monograph lies the interviewing of experts in the field of regional tourism from Slovakia as well as from abroad – namely from European countries, both from the professional and academic milieu (regional tourism organizations in charge of the regional tourism development in those countries), carried out within the framework of this project in 2020 – 2021. A total of 150 scholars and 275 tourism professionals from abroad were contacted, as well as 15 scholars from Slovakia, representing each university dealing with tourism, and 65 tourism professionals from all regional and sub-regional tourism organisations, selected local action groups, including the representatives of the National Network of Local Action Groups, and from all tourism cluster organisations. As to Slovakia, we received valid responses from a total of 9 university staff involved in regional tourism and 28 experts from regional tourism organisations. As to the European countries, this is 37 scholars and 21 professionals, while from the V4 countries (outside Slovakia) we obtained replies from 12 academics and 7 regional tourism professionals.

The survey targeted the identification of the most pressing issues in the field of regional tourism development. It focused on several areas – on the actual identification of the most urgent problems in the region related to the management of tourism development in the region, the cooperation of tourism actors in the region, financing of tourism development in the region, the support for tourism development from public sources, different aspects of employment in tourism, tourism product, the presentation of the region, and the opportunities for overall territorial development. As a number of tourism processes, both in practice and in theory, were sharply disrupted by this unprecedented situation, we have tried to capture it in the survey by examining the impact on employment and by assessing the importance of the measures that have been implemented to reduce the negative consequences of the pandemic on the promotion of tourism. COVID-19 brought an unexpected and sudden challenge to the tourism industry as well as to the research in tourism, which has arguably only just begun to deal with its emergence and will continue so, long into the future. Although the current situation is considered one of the worst crises to hit the tourism industry with far-reaching and long-lasting negative impacts, it is also perceived as an opportunity for its modernisation (AIEST 2021; Knezevic, Antonucci, Cutrufo, Marongiu et al. 2021; Council of the European Union 2021).

The research carried out within the KEGA project No. 034EU-4/2020 ‘Content and technical innovative approaches to teaching regional tourism’ included the assessment of measures on the creation of a quality and competitive business environment with regard to SMEs providing tourism services as well as the assessment of barriers related to the business environment in the field of tourism. This monograph does not address these issues.

1 TEORETICKÉ VÝCHODISKÁ SKÚMANEJ PROBLEMATIKY

1.1 Ekonomická udržateľnosť rozvoja cestovného ruchu v regióne

WTO (World Trade Organization – Svetová obchodná organizácia) vymedzuje udržateľný rozvoj cestovného ruchu (WTO, 1981) ako cestovný ruch, ktorý „*uspokojuje súčasné potreby turistov a prijímacích miest a zároveň chráni a zlepšuje možnosti v budúcnosti. Umožňuje manažovať zdroje spôsobom uspokojujúcim ekonomické, spoločenské a estetické potreby ľudstva pri súčasnom zachovaní základných ekologických procesov a biologickej rozmanitosti, taktiež kultúrnej integrity rôznych ľudí a skupín.*“ Aktivita vzťahujúca sa na definovanie udržateľného cestovného ruchu nadviazali na Spoločnú deklaráciu cestovného ruchu a životného prostredia (Joint Declaration on Tourism and Environment) vypracovanej komisiou pre životné prostredie (Environmental Committee) pri WTO a Environmentálnym programom OSN (UNEP – United Nations Environment Programme) ako aj na akčný plán Agenda 21 oznámený Brundtlandskou správou (Our Common Future, 1987), schválený na Summitu Zeme v Rio de Janeiro. Definícia udržateľnosti cestovného ruchu jasne upozorňuje na otázky životného prostredia ako aj na problematiku ekonomickej, sociálnej a kultúrnej udržateľnosti. Na urgentnú potrebu budovania trvalo udržateľného cestovného ruchu upozorňuje Európsky parlament (Knezevic, Antonucci, Cutrufo, Marongiu et al., 2021), pričom sú vyzdvihovalé investície do udržateľnej infraštruktúry, vyvinutie udržateľných podnikateľských modelov a štandardy udržateľnosti osobitne pre malé a stredné podniky. Ide o definovanie štandardov a pravidiel v oblasti udržateľnosti naprieč celým hodnotovým reťazcom cestovného ruchu.

Udržateľnosť cestovného ruchu sa tak sleduje v tých oblastiach, v ktorých vznikajú efekty rozvoja cestovného ruchu v území, a to pozitívne ako aj negatívne, pričom efekty cestovného ruchu sú najčastejšie identifikované v troch základných skupinách: ekonomickej, sociálno-kultúrnej a environmentálnej (Pearce 1989a, Carson, D. et al. 2005, Daly 2014, Kubičková et al. 2017 a mnohí ďalší), ktoré možno vnímať aj ako tri zložky hodnoty cestovného ruchu pre určité územie a vstupujú aj do definovania spoločenskej hodnoty cestovného ruchu. Pri posudzovaní hodnoty cestovného ruchu sa uplatňuje objektívne vnímanie hodnoty (najmä pri ekonomickej efektach, resp. aj sociálno-ekonomických a ekologických) a subjektívne vnímanie hodnoty (najmä pri sociálnych, kultúrnych a ekologických efektach), pričom

„hodnotu v sociálnej a environmentálnej oblasti je podstatne náročnejšie kvantifikovať“ (Carson et al. 2005).

Tieto tri dimenzie sú súčasťou koncepcie udržateľného cestovného ruchu (Hall, 2000, Ivars, 2001, Vargáné, 2010, Padin, 2012, Camus et al. 2012, Micháľková et al. 2020, Castanho et al. 2020, Santos 2020 a iní). Títo autori sa zhodujú na tom, že ekonomická udržateľnosť je založená na zabezpečení blahobytu spoločnosti a riešení nákladovej efektívnosti hospodárskych aktivít. Kľúčovým aspektom je životaschopnosť podnikov cestovného ruchu v dlhodobom časovom horizonte. Zmyslom je zabezpečiť životaschopné, dlhodobé fungovanie hospodárstva, v rámci ktorého má spravodlivo rozdeľovať spoločenské a ekonomické výhody medzi jednotlivými členmi, zabezpečiť stabilné možnosti zamestnania a dosahovania príjmov pre hostiteľské komunity. Sociálna udržateľnosť podľa uvedených autorov spočíva v rešpektovaní ľudských práv a zabezpečovaní rovnakých príležitostí všetkým členom spoločnosti. Autori upozorňujú na spravodlivé rozdelenie ekonomických výhod, na život a rešpektovanie miestnych komunít ako aj zachovanie budovaného aj živého kultúrneho dedičstva a tradičných hodnôt, zároveň na podporu interkultúrneho porozumenia a tolerancie. Environmentálna udržateľnosť je zameraná na zachovanie zdrojov, najmä neobnoviteľných a vzácnych. Ide najmä o obmedzenie znečistenia ovzdušia, pôdy a vody, ochranu biodiverzity a prírodného dedičstva ako aj o optimálne využívanie prírodných zdrojov zachovávajúc základné ekologické procesy.

Za teoretické východisko koncepcie udržateľného rozvoja možno považovať platformu Triple-bottom-line (Elkingtona 1997), pričom Triple Bottom Line je definovaný tromi integrovanými prvkami, a to starostlivosťou o prírodné zdroje, ekonomickou vitalitou a blahom komunity. Tento koncept sa tiež označuje ako tri P – planet, profit, people (planéta, zisk, ľudia), tri E – environment, economy, equity (životné prostredie, ekonomika, kapitál) alebo ako trvalo udržateľný rozvoj charakterizovaný uspokojovaním potrieb súčasnej generácie pri zachovaní schopnosti budúcich generácií uspokojovať ich potreby.

Udržateľným cestovným ruchom a jeho jednotlivými aspektami sa zaoberá množstvo autorov a štúdií. Nasledujúca tabuľka 1 uvádza odlišnosti vo vnímaní udržateľného cestovného ruchu rôznych autorov z rôznych krajín.

Tabuľka 1: Vymedzenie udržateľného cestovného ruchu na základe pohľadu rôznych autorov

Vymedzenie udržateľného cestovného ruchu	Autori
spĺňa potreby súčasnosti bez toho, aby bola ohrozená schopnosť budúcich generácií uspokojovať svoje vlastné potreby	WCED (1987)
dnešné generácie dosahujú výhody pri súčasnom zachovaní zdrojov pre budúcnosť	Pearce, D.W. (1990, 1993); Sathindrakumar, R. (1996); Inskip, E. (1991)
blahobyt súčasnej generácie je zaistený za predpokladu, že sa blahobyt v budúcnosti neznižuje	Pearce, D.W.; Warford, J.J. (1993)

Vymedzenie udržateľného cestovného ruchu	Autori
uspokoja sa súčasné potreby turistov a prijímacích miest, hospodárske, spoločenské a estetické potreby ľudstva; chránia a zvyšujú sa možnosti budúcnosti; zachovávajú sa základné ekologické procesy, biologická rozmanitosť, kultúrna integrita rôznych skupín a ľudí	WTO (1981)
minimalizuje sa poškodzovanie a využívanie zdrojov	McIntyre, G. (1993); Butler, R.W. (1993); Rátz, T. (1998); Swarbrooke, J. (1999)
zabezpečuje sa hospodárska životaschopnosť, ale nedemolujú sa zdroje, od ktorých budúcnosť cestovného ruchu závisí	Swarbrooke, J. (1999)
mnohé výhody plynúce zo sociálnych, kultúrnych environmentálnych aspektov cestovného ruchu zlepšujú kvalitu života rezidentov	Gursoy, D.; Jurowski, C.; Uysal, M. (2002)
udržateľný rozvoj možno rozumieť ako celosvetovú stratégiu zlepšovania životných podmienok na Zemi; ide o rozvoj územia, ktorý zabezpečí nepretržite vhodné podmienky pre život, a to aj napriek vyčerpateľným zdrojom energie	Plesník, P. (2010)
udržateľný cestovný ruch je kontinuálny proces; skladá sa z interaktívnych ekologických, sociálnych a ekonomických prvkov na trhu i v spoločnosti a je založený na plánovaní, implementovaní, vyhodnocovaní, kontrole a revízií	Padin, C.; Svensson, G. (2013)

Zdroj: Markovičová a Michálková (2019)

Ekonomická udržateľnosť cestovného ruchu

Ekonomickú udržateľnosť cestovného ruchu definujeme ako schopnosť regiónu generovať také dlhodobé ekonomické prínosy cestovného ruchu (príjmy, zamestnanosť, pridanú hodnotu), aby bol zabezpečený rozvoj cestovného ruchu v území v súlade so sociálno-ekonomickým rozvojom regiónu, jeho rezidentov pri zachovaní, resp. rozvoji kultúrnych a environmentálnych hodnôt územia vrátane úhrady negatívnych dopadov cestovného ruchu na územie.

Podľa UNWTO (2017) „*ekonomická udržateľnosť cestovného ruchu je založená na zabezpečovaní životaschopných ekonomických operácií, ktoré poskytujú spravodlivo rozdeľované sociálno-ekonomické výhody všetkým zainteresovaným stranám vrátane stabilnej zamestnanosti, zárobkovej príležitosti a sociálnych služieb pre hostiteľské komunity a prispievajú k zmierneniu chudoby*“. O rozdeľovaní hovorí aj Hunter (1997) a Ko (2001), ale ide o rovnomerné rozdeľovanie nákladov a výnosov medzi generáciami, zabezpečenie sebestačnosti krajín a uspokojovanie potrieb turistov. Hutmannová (2011) vkladá do definovania ekonomickej udržateľnosti okrem iného podporu miestnych podnikov cestovného ruchu a upozorňuje na tvorbu pracovných miest pre rezidentov. Kumar et al. (2015) kladie dôraz na vyváženú negatívnych dôsledkov spôsobených na environmentálnom a sociálnom prostredí odvetvím cestovného ruchu.

Význam cestovného ruchu v štruktúre národného hospodárstva krajín je popísaný v mnohých štúdiách, ktoré potvrdzujú jeho dôležité postavenie v ekonomike krajín či región alebo lokalít (Tourism Economics 2012, Rogers 2008, 2003; Dwyer a Mistilis, 1999). Fredline a Faulkner 2000, Waitt 2003; Kim a Petrick 2005, Kubičková et al. 2017). Na význam cestovného ruchu najmä pre oblasť tvorby pracovných miest a zvyšovania životnej úrovne obyvateľstva v území či už priamo alebo ako pozitívny dopad tvorby príjmov v dôsledku spotreby v cestovnom ruchu poukazuje viacero autorov, medzi inými Pearce (1989b), Ritchie (1984), Lickorish (1991), Tribe (1999), Mathieson a Wall (1982), Mason (2003), Maráková (2009), Frechtling (2013), Kusugal (2014), Kumar et al. (2015), Aynalem et al. (2016), Micháľková a Naňáková (2019), Micháľková a Özoğlu (2020), Micháľková et al. (2020).

Viacerí autori zdôrazňujú nielen priame, ale aj sekundárne prínosy cestovného ruchu a upozorňujú na významný prínos cestovného ruchu pre nadväzujúce odvetvia. Problematika merania týchto prínosov je zachytená vo vedeckých príspevkoch najmä u Archera (1977), Biegera (2004), Dwyera et al. (2003, 2010), Frechtling (2011, 2013), Getz (2000), Gúčik (2011), Hall a Lew (2009), Chang et al. (2010), Mayer et al. (2010), Stynes (2002), Vellas (2011), Kubičková et al. (2017).

Ďalšie vedecké diela uvádzajú autori Garrigos et al. (2018), ktorí zamerali svoj vedecký článok na prezentáciu bibliometrického prehľadu výskumov udržateľnosti cestovného ruchu osobitne zameraného na príjmy z cestovného ruchu a zamestnanosť.

Ekonomická udržateľnosť cestovného ruchu berie do úvahy aj negatívne efekty cestovného ruchu v území. K tejto problematike sa vyjadruje už menej autorov zaoberajúcich sa cestovným ruchom na vedeckej úrovni ako v prípade pozitívnych dopadov cestovného ruchu. Zaoberá sa nimi Budeanu (2005) upozorňuje na nízke mzdy v cestovnom ruchu, neperspektívne pracovné miesta, nedostatočné zabezpečovanie adekvátnej sociálnej a zdravotnej starostlivosti pre pracovníkov a dáva do popredia sezónnosť pracovných miest. UNEP (2017) pokladá za negatívum migráciu pracovnej sily do destinácií cestovného ruchu zo zdrojových území, na ktorú sa nabaľujú negatíva najmä v sociálnej oblasti.

Príjmy z cestovného ruchu realizovanom na určitom území nie sú v plnom rozsahu príjmami tohto územia, resp. rezidentov a rezidentných subjektov na území. Ide o úniky z ekonomického priestoru, ktoré súvisia s ekonomickými väzbami územia smerom von mimo tohto územia a s ekonomickými, či ekonomicko-právnymi väzbami poskytovateľov služieb cestovného ruchu na území. Podľa Mathieson a Wall (1982) a Cooper et al. (1993) časť príjmov z cestovného ruchu uniká z územia z dôvodu zahraničného vlastníctva hotelov, prepravných spoločností, cestovných kancelárií a agentúr, ktoré zväčša nakupujú centrálné s cieľom výhodnejších cenových podmienok. Osobitne na úniky z územia v dôsledku importu upozorňuje Budeanu (2005), pričom ide o dovoz produktov za účelom uspokojenia špecifických potrieb turistov. Podľa odhadov WTO až 50 – 70% hrubých príjmov cestovného ruchu uniká z destinácie prostredníctvom importu. UNEP (2017) dokonca uvádza číselnú hodnotu úniku 80% dosahovaných príjmov prostredníctvom medzinárodných

leteckých, hotelových a iných spoločností majúcich sídlo v inej ako prijímajúcej (často vo vysielajúcej) krajine najmä, ak ide o zájazdy ponúkajúce služby all-inclusive. S tým sú späté aj úniky súvisiace so zahraničnými investíciami do cestovného ruchu v území, na ktorom dochádza k realizácii cestovného ruchu na úkor domácich investícií, resp. v prípade nedostatku domácich investícií, pričom je obmedzená funkcia cestovného ruchu ako faktora rozvoja hospodárskeho rozvoja (Puczko a Rátz, 2001). Osobitne sú úniky z ekonomického priestoru zrejme pri enklávach cestovného ruchu, v rámci ktorých je zapojenie miestnych podnikateľov obmedzené alebo vylúčené a naopak pozitívne efekty plynú zahraničným spoločnostiam.

Medzi negatíva rozvoja cestovného ruchu v území možno zaradiť aj obetovanú príležitosť rozvoja možno udržateľnejšieho odvetvia, ktoré by vytváralo dlhodobejšie, stabilnejšie a mzdovo zaujímavejšie pracovné miesta. Ide o rozhodnutia ohľadne využitia endogénnych, ale aj exogénnych podmienok pre rozvoj územia. Okrem pracovnej sily a jej špecializácie a daností územia berieme do úvahy obmedzené verejné zdroje na miestnej, regionálnej, národnej aj nadnárodnej úrovni a konkurenciu rôznych oblastí sociálno-ekonomického života v územiach v získavaní investičných prostriedkov na svoj rozvoj. V tomto kontexte sú podstatné kvalitne pripravené strategické koncepcie sociálno-ekonomického rozvoja územia a nastavenie využitia podmienok územia vo zvolených strategických oblastiach. Pearce (1989b) hovorí priamo o nákladoch obetovaných príležitostí v súvislosti s obetovanými alternatívnymi zdrojmi príjmov v prospech cestovného ruchu. Fletcher et al. (2018) upozorňuje na alternatívne náklady využívajúc často vzácne zdroje pre rozvoj cestovného ruchu na rozdiel od ich iného alternatívneho využitia. Hawie (1990) v súvislosti s udržateľným cestovným ruchom uvádza, že má ísť o taký hospodársky rozvoj vrátane tvorby pracovných miest pre rezidentov, pričom nedochádza k vytlačaniu ostatných odvetví z miestnej ekonomiky.

Zvyšovanie cien patrí k typickým ekonomicko-sociálnym negatívnym javom odrážajúcim dodatočný dopyt po tovaroch a službách zo strany turistov. Možným dôsledkom je negatívne ovplyvňovanie životnej úrovne rezidentov (Puczko a Rátz 2001, Deccio a Baloglu 2002, UNEP 2017), resp. znižovanie ich reálneho príjmu vzhľadom na ceny základných potrieb, ale aj nehnuteľností v území.

Tabuľka 2: Pozitívne a negatívne ekonomické dopady cestovného ruchu na územie

Pozitívne ekonomické dopady cestovného ruchu	Negatívne ekonomické dopady cestovného ruchu
+ tvorba príjmov z cestovného ruchu a súvisiacich služieb + tvorba nových pracovných miest v cestovnom ruchu a v súvisiacich službách + zdokonaľovanie sociálneho kapitálu v území + ekonomické zúročenie kvalitných primárnych predpokladov pre cestovný ruch v území + využitie príležitosti diverzifikácie hospodárskych aktivít rozvojom cestovného ruchu + rast hodnoty pozemkov + budovanie doplnkovej infraštruktúry a jej využívanie rezidentami, príp. aj inými odvetviami + zvyšovanie životnej úrovne rezidentov + budovanie imidžu územia využiteľného aj pre rozvoj iných odvetví	– úniky z ekonomického priestoru územia – tvorba v krízach nestabilných pracovných miest – tvorba pracovných miest na čiastočný úväzok a sezónnych pracovných miest – tvorba nekvalifikovaných, resp. menej kvalifikovaných pracovných miest – nedostatok pracovnej sily v tradičných odvetviach hospodárstva – obetovaná príležitosť ekonomického rozvoja iného odvetvia – zvyšovanie úrovne cien tovarov a služieb – zvyšovanie cien nehnuteľností – jednostranné využitie endogénnych predpokladov územia a závislosť od cestovného ruchu

Zdroj: Vlastné spracovanie

Hodnotenie ekonomickej udržateľnosti cestovného ruchu v regióne

Udržateľný cestovný ruch predstavuje strategický zodpovedný prístup k rozvoju cestovného ruchu v území, pričom ide o neustály kontinuálny a dlhodobý proces v oblasti manažovania rozvoja cestovného ruchu v území (Cronin, 1990, Hawie, 1990, Batta, 2000, Butler, 1980, Mason, 2003, Gajdošík 2019, Markovičová 2017, Fletcher et al. 2018 a mnohí iní). Keďže je jeho základom proces integrovaného plánovania, implementovania, vyhodnocovania vplyvov a následne identifikácia súboru opatrení zabezpečujúcich dodržanie princípov udržateľnosti, vyžaduje si nástroje schopné kvantifikovať dopady rozvoja cestovného ruchu v území, a to pozitívne ako aj negatívne.

Ekonomickú udržateľnosť tak ako aj sociálnu a kultúrnu udržateľnosť cestovného ruchu možno hodnotiť na základe súboru indikátorov. Ich kvantifikácia je síce často problematická, avšak je to dôležitá cesta k objektivizácii vyjadrovania sa k téme udržateľnosti cestovného ruchu v konkrétnom území, k sledovaniu vývoja a aj k porovnávaniu komparovateľných území.

Vzhľadom na to, že každá krajina či región majú iné predpoklady pre rozvoj cestovného ruchu, aj definície rôznych autorov sa odlišujú, resp. kladú dôraz na iné aspekty udržateľnosti. V literatúre sa možno preto stretnúť s rôznymi prístupmi k hodnoteniu, resp. vyhodnocovaniu udržateľnosti cestovného ruchu. UNEP – WTO (2005) určuje pre výber ukazovateľov päť základných kritérií, pričom podstatný je

význam indikátora pre vybranú oblasť, realnosť získavania a analýzy požadovaných informácií, dôveryhodnosť informácií a ich spoľahlivosť pre účely užívateľov údajov, jasné a jednoduché porozumenie medzi užívateľmi a porovnatelnosť v čase a medzi jednotlivými regiónmi. Vargová (2005) kladie dôraz na možnosť kvantifikácie indikátorov, ich politickú relevantnosť (prepojenie na politické, resp. spoločensko-politické ciele) a upozorňuje na potrebu získania podpory verejnosti a ich aktívnu úlohu v hodnotení udržateľnosti v území. Miller (2001) dáva do popredia potrebu zrozumiteľnosti indikátorov, umožnenia vzájomného porovnania, nákladovej efektívnosti ich sledovania, spoľahlivosti a ako aj predchádzajúci autori upozorňuje na potrebu merateľnosti zvolených indikátorov udržateľnosti. Gajdošík (2019), ktorý sa vo svojom diele zameriava na inteligentné spravovanie cieľových miest pokladá udržateľnosť za jeden z pilierov tohto inteligentného spravovania. V rámci ekonomického piliera udržateľnosti uvádza tri indikátory, pričom ide o počet návštevníkov, spotrebu návštevníkov a zvyšovanie cien. Na význam digitálnych informácií upozorňuje Berzina a Medne (2021). Brščić et al. (2020) pracujú s 33 indikátormi v špecifických pobrežných destináciách Katalánska, Istrie a Toskánska. Fodranová, Kubičková, Micháľková (2015) pri snahe kvantifikovať spoločenskú hodnotu cestovného ruchu v územnom celku pri jeho ekonomickej hodnote identifikujú komplex indikátorov ekonomickej zložky spoločenskej hodnoty. Osobitne možno upozorniť na celkovú pridanú hodnotu generovanú cestovným ruchom, pričom autorky tu rátajú okrem priameho aj so sekundárnym efektom odzrkadľujúcim sa v tomto ukazovateli. Ukazovateľ pridanej hodnoty je osobitne podstatný pre ekonomickú udržateľnosť cestovného ruchu v území vzhľadom na jeho syntetizujúci charakter vo vzťahu k ostatným ekonomickým indikátorom.

Konkrétne použiteľné ukazovatele uvádza Európsky systém ukazovateľov cestovného ruchu (ETIS – European Tourism Indicator System), na základe ktorého možno hodnotiť udržateľnosť cestovného ruchu v destinácii pomocou 42 základných a 33 doplnkových ukazovateľov, ktoré sú rozdelené do štyroch kategórií (Európska únia, 2016), pričom ide o destinačný manažment, ekonomickú hodnotu, sociálny a kultúrny vplyv, vplyv na životné prostredie. Tento komplex ukazovateľov sa rozumie ako dobrovoľný nástroj vzájomne porovnateľného súboru ukazovateľov určeného najmä na samohodnotenie destinácií vychádzajúce z určitého systému zberu a analýzy dát v území. Ukazovatele, ktoré sú vo väzbe na ekonomickú udržateľnosť cestovného ruchu v destinácii, sa týkajú najmä výkonov cestovného ruchu v destinácii vo forme absolútnych alebo relatívnych ukazovateľov. Sú uvedené v nasledujúcej tabuľke 3.

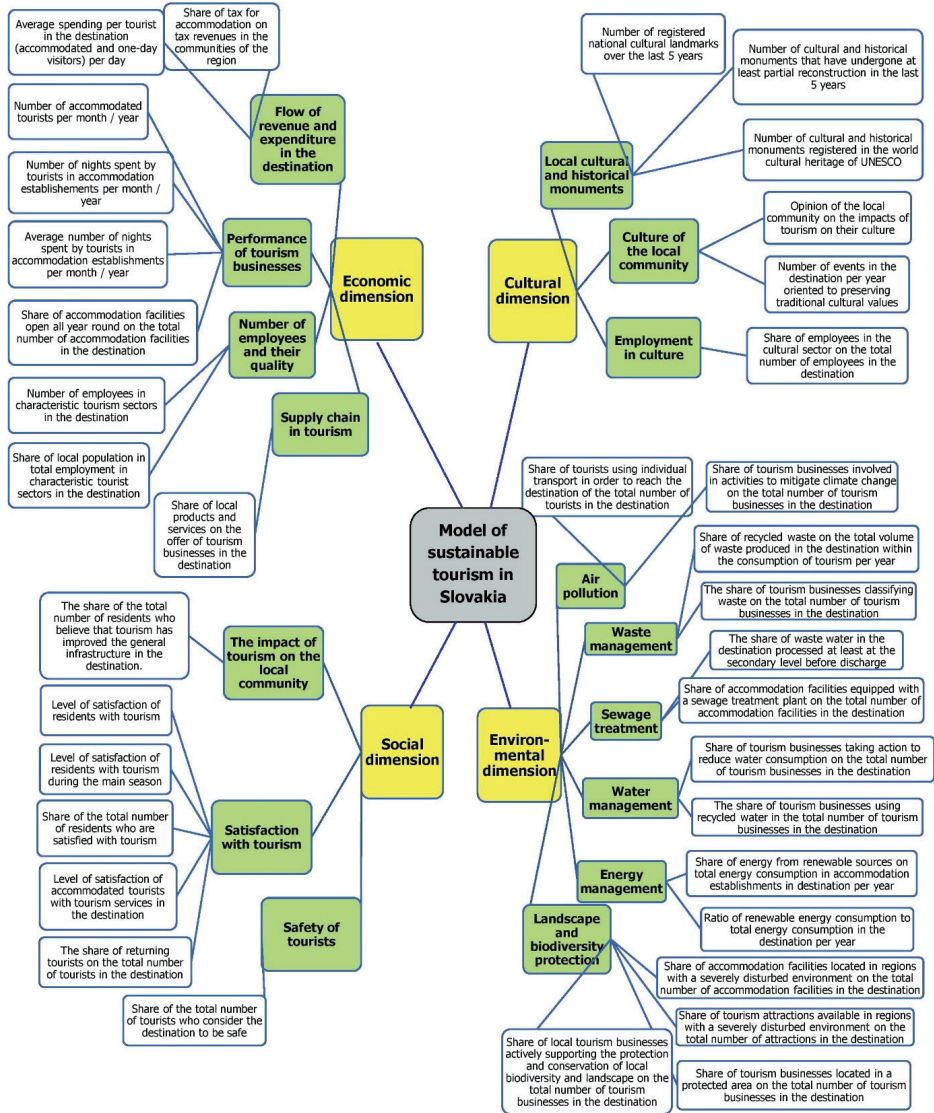
Tabuľka 3: Základné ukazovatele European Tourism Indicator System – sekcia B: ekonomická hodnota

Kritérium	Označenie indikátora	Základné ukazovatele ETIS
B.1 Tok cestovného ruchu (objemovo a hodnotovo) v destinácii	B.1.1	Počet prenocovaní za mesiac
	B.1.2	Počet jednodňových návštevníkov za mesiac
	B.1.3	Relatívny podiel cestovného ruchu na ekonomike v destinácii (% HDP)
	B.1.4	Výdavky prenocovaných návštevníkov za deň
B.2 Výkon podnikov cestovného ruchu	B.2.1	Priemerná dĺžka pobytu turistov (noci)
	B.2.2	Miera obsadenosti v komerčnom ubytovacom zariadení za mesiac a priemerne za rok
B.3 Počet zamestnancov a ich kvalita	B.3.1	Priama zamestnanosť v cestovnom ruchu ako percento celkovej zamestnanosti v destinácii
	B.3.2	Percento sezónnych pracovných miest v cestovnom ruchu
B.4 Dodávateľský reťazec cestovného ruchu	B.4.1	Percento miestne vyrábaných potravín, nápojov, tovarov a služieb vyhotovených podnikmi cestovného ruchu v destinácii

Zdroj: Európska únia (2016)

Markovičová a Micháľková (2019) predstavujú komplexný model udržateľného cestovného ruchu, pričom uvádzajú 36 ukazovateľov rozdelených do štyroch prostredí, a to ekonomického, sociálneho, kultúrneho a environmentálneho. Ekonomické prostredie zahŕňa deväť ukazovateľov, ktoré sa členia podľa toku turistov, príjmov a výdavkov v destinácii, výkonu podnikov cestovného ruchu, počtu zamestnancov a ich kvality a dodávateľského reťazca v cestovnom ruchu. Konkrétne ide o priemerné výdavky turistov v destinácii na deň (v členení na ubytovaných turistov a výletníkov), podiel dane za ubytovanie na daňových príjmoch v obciach regiónu, počet ubytovaných turistov v mesiaci/resp. v roku, počet prenocovaní v ubytovacích zariadeniach v mesiaci/v roku, priemerný počet prenocovaní v ubytovacích zariadeniach v mesiaci/v roku, podiel ubytovacích zariadení otvorených počas celého roka na celkovom počte ubytovacích zariadení v destinácii, počet zamestnancov v charakteristických odvetviach cestovného ruchu v destinácii, podiel počtu domáceho obyvateľstva na počte zamestnancov v cestovnom ruchu v charakteristických odvetviach cestovného ruchu, podiel miestnych výrobkov a služieb na celkovej ponuke podnikov cestovného ruchu.

Čo sa týka ekonomickej udržateľnosti a vykazovania ekonomických ukazovateľov cestovného ruchu v destinácii, niektoré ukazovatele sú súčasťou pravidelného zisťovania a publikovania štatistickým úradom, viaceré však vyžadujú dopytovanie turistov a výletníkov v destinácii ako aj dopytovanie poskytovateľov služieb

Obr. 1: Model udržateľného cestovného ruchu na Slovensku.

Zdroj: Markovičová a Micháľková (2019)

cestovného ruchu. Toto si vyžaduje organizačné a profesionálne zabezpečenie ako aj finančné zdroje na jeho realizáciu.

V literatúre existuje veľa rôznorodých modelov, ktoré sa odlišujú svojou komplexnosťou, resp. kladením dôrazu na rôzne aspekty udržateľnosti. Prehľad modelov uvádza Markovičová (2017). Ide o model udržateľného cestovného ruchu podľa

Padin a Svensson (2013), ktorý upozorňuje na plánovanie a implementáciu a ich rozdielovú analýzu ako aj na vyhodnocovanie, kontrolu a revíziu. Model udržateľného cestovného ruchu v Chorvátsku podľa Nižić a Drpić (2013) predpokladá interdisciplinárny prístup a synergiu medzi záujmovými skupinami, pozornosť venuje vzdelávaniu a začleneniu miestnych obyvateľov a uľahčeniu prístupu k finančným zdrojom na projekty. Model vymedzuje kompetencie jednotlivých zúčastnených strán v udržateľnosti cestovného ruchu a koordináciu aktivít. Camus et al. (2012) prezentuje skôr teoretický model udržateľnosti cestovného ruchu, model prezentovaný v diele Klein-Vielhauera (2009) sa sústreďuje na určenie základných pravidiel udržateľnosti pre súkromný a verejný sektor, pričom jasne upozorňuje na dôležitosť uprednostňovania miestnych záujmov pred regionálnymi či národnými a medzinárodnými. Zaujímavý model miestnej komunity v cestovnom ruchu podľa Okazaki (2008) sa zameriava na zapojenie rezidentov do plánovacích a rozhodovacích procesov. Na spolupráci medzi subjektmi v území na vertikálnej aj horizontálnej úrovni je založený model udržateľného rozvoja v podnikoch cestovného ruchu Krnela (2005), pričom model uvádza konkrétne opatrenia pre podniky cestovného ruchu v každej fáze podnikového procesu, zameriava sa však najmä na environmentálnu udržateľnosť. Dynamický model udržateľného cestovného ruchu podľa Johnstona a Tyrrella (2005) vychádza z matematických funkcií, ktoré vyústili do tvorby grafov, pričom primárny statický model zohľadňuje vzťah počtu turistov a kvality životného prostredia. DIT-ACHIEV model udržateľného cestovného ruchu v diele Flanagan et al. (2007) je založený na komplexnom prístupe k zhodnoteniu vplyvov faktorov udržateľného cestovného ruchu v aplikácii na Írsko, avšak aplikovateľný na akýkoľvek región či krajinu. Uvádza komplex ukazovateľov, ktoré sa dotýkajú viacerých oblastí vrátane ekonomickej oblasti zastúpenej napríklad interdependenciami medzi lokálnymi podnikateľmi, zamestnanosťou v cestovnom ruchu, výdavkami turistov a iné. Je to jeden z najkonkrétnejších modelov v zahraničnej literatúre.

1.2 Zamestnanosť cestovného ruchu v regióne

Hlavnou súčasťou ekonomického chápania odvetvia je jeho schopnosť tvoriť pracovné miesta. Uspokojenie dopytu návštevníka je späté s potrebou ľudskej práce, ktorá súvisí s prevažujúcim službovým charakterom podnikov cestovného ruchu (Gúčík, 2011). Napriek tomu, že mnohí autori charakterizujú pracovné miesta v cestovnom ruchu viac v negatívnom svetle – Lucas (2004), Kuslivan (2003), Riley et al. (2002), práca v službách cestovného ruchu sa spája najmä s interakciou so zákazníkom, a teda zahŕňa viaceré sociálne zručnosti (Marrero-Rodríguez et al., 2020). To sa odzrkadľuje na stálej potrebe osobného kontaktu v službách cestového ruchu vzhľadom na výsledky výskumov zo štátov s rozvinutým cestovným ruchom, ktorých závery hovoria o dlhoročnej márnej snahe o náhradu ľudskej práce modernými technológiami. Ľudia stále preferujú osobný kontakt pri využívaní produktov

cestovného ruchu a podľa Holloway a Taylor (2006) technológie nenahradia veľa profesií v cestovnom ruchu a ich úspech závisí na kvalite personálu. Stacey (2015) dodáva, že ľudský kapitál je jedinečný zdroj konkurenčnej výhody, ktorý podporuje inovácie a trvalo udržateľný charakter cestovného ruchu. Kvalitný ľudský kapitál dokáže reagovať na zmeny v potrebách spotrebiteľov a má význam pre dlhodobý rast odvetví cestovného ruchu z kvantitatívneho, ale aj kvalitatívneho hľadiska. Podľa Aynalem et al. (2016) kvalifikované a vyškolené ľudské zdroje sú významným prvkom úspechu rozvoja cestovného ruchu. Cestovný ruch je väčšinou charakterizovaný ako nestabilný, sezónny, s nízkym stavom, dlhým pracovným časom a minimálnym platom. Podľa Kusugala (2014) cestovný ruch prináša riešenia mnohých výziev, ako je nezamestnanosť alebo vyrovnávanie regionálnych disparít. Podporu udržateľnosti pracovných miest v cestovnom ruchu vytvára aj zakomponovanie tejto problematiky do hlavných cieľov Agendy 2030 v podobe Cieľov udržateľného rozvoja (z angl. Sustainable Development Goals – SDGs). Cestovný ruch je zakomponovaný v cieľi č. 8 (z angl. Decent Work and Economic Growth) s hlavným cieľom vytvoriť dôstojné pracovné príležitosti v cestovnom ruchu, najmä pre mládež a ženy, s lepšou diverzifikáciou hodnotových reťazcov cestovného ruchu čím napomôžu zvýšiť sociálno-ekonomický význam cestovného ruchu (UNWTO, 2022).

Definícii zamestnanosti v cestovnom ruchu sa autori dlhé roky vyhýbali alebo vyhýbavo definovali zamestnanosť v cestovnom ruchu za pomoci definícií priemyslu (pozn. tourism industry), resp. odvetví cestovného ruchu a z nich odvodzovali zamestnanosť. Podľa Svetovej organizácie cestovného ruchu – UNWTO (2010): „*zamestnanosť v odvetviach cestovného ruchu sa vzťahuje na všetky pracovné miesta (alebo počet zamestnaných osôb) v charakteristických odvetviach pre cestovný ruch a v špecifických odvetviach pre cestovný ruch vo všetkých zariadeniach slúžiacich cestovnému ruchu*“. UNWTO (2010) definuje zamestnanosť v odvetviach charakteristických a špecifických pre cestovný ruch z hľadiska ponukovej stránky cestovného ruchu, t. j. príslušnosti podnikov a zariadení, ktoré poskytujú tovary a služby v rámci odvetví cestovného ruchu a uspokojujú dopyt cestovného ruchu.

UNWTO (2013) vo svojom slovníku pojmov cestovného ruchu (Glossary) uvádza, že zamestnanosť v cestovnom ruchu je vyjadrená zamestnanosťou v odvetviach cestovného ruchu. Je to súčet osôb zamestnaných v odvetviach cestovného ruchu v akejkoľvek pracovnej pozícii ako súčet hlavného a vedľajšieho zamestnania (UNWTO, 2010; OECD et al., 2017).

Problémom správneho vymedzenia zamestnanosti v cestovnom ruchu sa zaoberali autori a inštitúcie, ako napr. Riley et al. (2002), Sharpley a Telfer (2002), Page a Connel (2006), OECD (2000), UNWTO (2010), Heerschap (2018), WTTC (2019b). Riley et al. (2002) sa odvolávajú na definície odvetví cestovného ruchu, z ktorých sú odvodené podniky a následne zamestnanci, resp. pracovné miesta v cestovnom ruchu, priemerný odpracovaný čas, celkový počet odpracovaných hodín a pod. ako ukazovatele zamestnanosti v cestovnom ruchu. Avšak poukazujú na skutočnosť, že je problémom určiť hranice pre vyjadrenie priamej zamestnanosti v cestovnom ruchu, pretože definície odvetví cestovného ruchu sú obsérne. Riley et

al. (2002) vyjadrujú **hlavné problémy s definovaním zamestnanosti v cestovnom ruchu:**

- S výnimkou odvetví, ako napr. hotelové služby či cestovné agentúry a kancelárie, existujú mnohé odvetvia, ktoré okrem návštevníkov slúžia aj lokálnym rezidentom. Rozdeľuje podniky na tie, ktorých príjmy vychádzajú z návštevníkovej spotreby, a na tie, ktoré slúžia návštevníkom a aj lokálnym rezidentom, a teda príjmy pochádzajú od oboch subjektov.
- Komplexnosť a špecifickosť cestovného ruchu vplýva aj na oficiálne štatistiky zamestnanosti cestovného ruchu, pretože tak ako je zložité definovať hranice definície cestovného ruchu, tak je zložité určiť hranice pre meranie zamestnanosti v cestovnom ruchu.
- Zamestnanosť v cestovnom ruchu je zvyčajne definovaná zamestnanosťou v ubytovacích službách, ale cestovný ruch má širšie poňatie, a teda aj zamestnanosť v cestovnom ruchu by mala byť vnímaná v širšom ponímaní.
- V podnikoch cestovného ruchu sú zamestnaní pracovníci, ktorí sú v priamom kontakte len s návštevníkmi (dopyt cestovného ruchu), ale časť z pracovníkov nemá žiaden priamy kontakt s návštevníkmi alebo má len čiastočný kontakt.

Heerschap (2018) dodáva k problémom definovania zamestnanosti v cestovnom ruchu, že spotreba návštevníkov a štátu v oblasti cestovného ruchu negeneruje celkový podiel zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu, ale len podiel zodpovedajúci spotrebe v cestovnom ruchu. Veľkú podstatu však vidí v definovaní nepriamej a indukovanej zamestnanosti v cestovnom ruchu, ktorú je veľmi obtiažne štatisticky sledovať kvôli jej multiplikačným vplyvom. Riešenie vidí v aplikovaní multiplikátora zamestnanosti konštruovaného za pomoci tabuliek dodávok – použitia z národných účtov (Heerschap, 2018).

Sharpley a Telfer (2002) definujú priamu zamestnanosť v cestovnom ruchu ako zamestnanosť generovanú napr. v hoteloch, reštauráciách, cestovných kanceláriách či nočných kluboch. Tento prístup podporuje aj Sharma (2004). Nedefinujú spotrebu návštevníka v zmysle definície zamestnanosti v cestovnom ruchu ako iní autori. Na túto definíciu nadväzuje Page a Connel (2006): „*priama zamestnanosť je výsledkom výdavkov (spotreby) návštevníkov za primárne služby v cestovnom ruchu (ubytovanie, stravovanie, dopravné služby a pod.)*“. Heerschap (2018) uvádza, že dopyt po tovaroch a službách v ekonomike krajiny určuje produkciu týchto tovarov a služieb, a tak je známa aj veľkosť potrebnej pracovnej sily. V cestovnom ruchu je situácia zložitejšia kvôli nejednoznačnosti identifikácie odvetví cestovného ruchu, ktoré pozostávajú z mnohých ekonomických činností slúžiacim návštevníkom cestujúcich mimo svojho obvyklého prostredia. Vplyv na celkovú potrebu pracovnej sily je odvodený aj od vnímania efektov cestovného ruchu a ich podiele na produkcii súvisiacej so spotrebou v cestovnom ruchu. V publikácii „*Meranie úlohy cestovného ruchu v ekonomikách OECD krajín*“ od Organizácie pre hospodársku spoluprácu a rozvoj – OECD (2000) je definícia priamej zamestnanosti v cestovnom ruchu podložená priamym vzťahom medzi návštevníkom a výdavkami na cestovný ruch (spotrebou v cestovnom ruchu). Priama zamestnanosť v cestovnom ruchu je

závislá od priameho predaja návštevníkovi (stret ponuky a dopytu cestovného ruchu). Zamestnanosť možno v konečnom dôsledku rozumieť ako zamestnanosť v odvetviach, ktoré poskytujú služby a tovary návštevníkom v cestovnom ruchu a aj iným užívateľom (lokálnym rezidentom), alebo ako zamestnanosť, ktorá priamo súvisí iba so spotrebou v cestovnom ruchu. Tribe (2011) rozširuje túto definíciu o zložku rekreácie, (angl. leisure) a teda dopĺňa, že priama zamestnanosť v cestovnom ruchu je naviazaná na výdavky za služby a tovary vynaložené nielen v rámci aktivít cestovného ruchu, ale aj v rámci rekreácie.

Sharpley a Telfer (2002), Page a Connel (2006), Wall a Mathieson (2006), Cooper (2008), Sharma (2004), Fodranová et al. (2015), Heerschap (2018) rozširujú vnímanie zamestnanosti v cestovnom ruchu z hľadiska priamych, nepriamych a indukovaných efektov. Na definíciu priamej zamestnanosti nadväzuje Gúčík (2011) s nadstavbou vymedzenia nepriamej zamestnanosti a multiplikačných efektov. „*Cestovný ruch ovplyvňuje nielen primárnu zamestnanosť, t. j. generuje pracovné príležitosti v podnikoch a organizáciách, ktoré bezprostredne uspokojujú dopyt návštevníkov v cestovnom ruchu, ale vplyvom multiplikačného efektu vytvára aj nepriamu zamestnanosť, t. j. Vytvára pracovné príležitosti v odvetviach nadväzujúcich pre cestovný ruch, napr. V stavebníctve, doprave, obchode, atď.*“ (Gúčík, 2011). Autor sa zameriava na vysvetlenie podstaty zamestnanosti v cestovnom ruchu podobne ako pri definícii UNWTO. Navyše rozlišuje zamestnanosť v cestovnom ruchu v rozdelení na primárnu a nepriamu. Primárnu zamestnanosť v cestovnom ruchu autor definuje ako zamestnanosť, ktorá je generovaná podnikmi a organizáciami, ktoré produkujú tovary a služby slúžiace návštevníkom pri uspokojení ich potrieb. Nepriamu zamestnanosť v cestovnom ruchu vysvetľuje ako dodatočnú zamestnanosť vyvolanú multiplikačným efektom v odvetviach, ktoré nepriamo zabezpečujú uspokojenie dopytu v cestovnom ruchu. Takou zamestnanosťou disponujú dodávateľsko-odberateľské odvetvia, ako napr. stavebníctvo alebo doprava, ktoré sú vyvolané dopytom v cestovnom ruchu. Definícia má širší charakter obohatený o nový rozmer zamestnanosti v cestovnom ruchu.

Nepriama zamestnanosť vzniká ako dôsledok potreby subdodávok primárnych služieb (upratovacie služby v hoteli, poisťné služby a pod.) a indukovaná zamestnanosť je vytvorená v dôsledku výdajov rezidentov z príjmu, ktoré získali z činnosti v cestovnom ruchu (Page a Connel, 2006).

V nadväznosti na komplexný charakter ekonomických prínosov v cestovnom ruchu reagujú Sharpley a Telfer (2002), že vzhľadom na rôznorodosť použitia metodických postupov a prístupov meraní nepriamych a indukovaných efektov je potreba odlišovať aj multiplikátory cestovného ruchu. Podľa Fodranovej et al. (2015) multiplikátor zamestnanosti s indukovaným efektom je koeficient, ktorý vyjadruje celkový počet pracovných miest vytvorených priamo, nepriamo a indukovaným spôsobom. Vyjadrenie celkových prínosov je umožnené multiplikátorom s indukovaným efektom. Celková zamestnanosť je tak súčinom vnútornej spotreby v cestovnom ruchu a multiplikátora zamestnanosti. Fodranová et al. (2015) uvádzajú, že „*celková zamestnanosť v cestovnom ruchu je sumou priamej, nepriamej*

a indukovanej zamestnanosti“. Definícia zahŕňa priamu zamestnanosť generovanú odvetviami v cestovnom ruchu, ktoré slúžia návštevníkom a nepriamu zamestnanosť, ktorá je vyvolanou zamestnanosťou v rámci dodávateľsko-odberateľských vzťahov. Je komplexnou definíciou zamestnanosti v cestovnom ruchu a vyvolanej zamestnanosti v dôsledku vplyvu dopytu v cestovnom ruchu. Multiplikačnými efektami zamestnanosti v cestovnom ruchu sa zaoberali aj autori Hayward (2000), Sharpley a Telfer (2002), Singh et al. (2003), Mak (2004), Seth et al. (2006), Cooper (2008), Vanhove (2017), Fletcher et al. (2018), Dwyer et al. (2020).

Vyčíslenie zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu sa opiera aj o metódu satelitného účtu cestovného ruchu. Metodika satelitných účtov definuje zamestnanosť ako počet pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu (ďalej len „zamestnanosť v odvetviach cestovného ruchu“) zostavenú ako súčet pracovných miest v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu bez rozlíšenia, či boli služby poskytované domácemu alebo zahraničnému turistovi (ŠÚ SR, 2021a).

Špecifiká zamestnanosti v cestovnom ruchu

Podľa OECD (2000) ponuka pracovného trhu na pozície v cestovnom ruchu môže byť rozdelená do štyroch skupín:

1. Absolventi so vzdelaním v cestovnom ruchu.
2. Absolventi bez vzdelania v cestovnom ruchu.
3. Nezamestnaní.
4. Momentálne zamestnaní v iných odvetviach.

Podľa toho závisí aj kvalita trhu práce v cestovnom ruchu a podľa týchto skupín možno očakávať, že zamestnaní v cestovnom ruchu majú odlišné skúsenosti, kvalifikáciu, požiadavky a očakávania. Cestovný ruch je charakteristický odlišnosťou v rámci aktivít a činností v jednotlivých odvetviach s ním súvisiacich a vzájomným putom k dosiahnutiu spoločného cieľa – uspokojenie návštevníka (OECD, 2000). Tieto odlišnosti možno vyjadriť pomocou charakteristických znakov zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu. Základné charakteristiky zamestnanosti podľa Bau-
ma (1995) v OECD (2000):

- **Vysoká fluktuácia** – spôsobená konkurenciou a tlakom na znižovanie cien. Je spojená so **sezónnosťou** pracovných miest. Len niektorí pracovníci sú zamestnaní na plný pracovný pomer a ostatné pozície sú sezónne. Títo kmeňoví zamestnanci disponujú vlastnosťami ako flexibilita, multitasking, vysoko kvalifikovaní. Naopak, sezónni pracovníci majú zväčša pocity spojené s neistotou práce, bez možnosti pracovného rastu a často sú vybavené len čiastočnými skúsenosťami alebo bez skúseností.
- **Prevaha podnikateľov a malého rodinného podnikania** – týka sa najmä odvetví s nízkymi vstupnými nákladmi do podnikania, ako ubytovanie na súkromí, stravovacie služby, služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr a maloobchodu, ako suvenírové obchody.

- **Vysoká intenzita pracovnej sily** – mnoho odvetví cestovného ruchu sa radí medzi vysoko intenzívne služby, čoho riešením by mohol byť technologický pokrok, ktorý však na druhej strane môže spôsobiť náhle znižovanie pracovných miest. Charakteristika služieb (neoddeliteľnosť produkcie od spotreby) zároveň sťažuje zvýšenie produktivity práce a pridanej hodnoty cez znižovanie nákladov bez zníženia kvality poskytnutých služieb.
- Niektoré odvetvia sú známe nízkymi mzdami, nízkymi kvalitami a zručnosťami zamestnaných osôb. Avšak na druhej strane niektoré odvetvia ponúkajú veľmi stabilné pracovné miesta s vysokými mzdami, vzdelaním a dobrými podmienkami práce.
- Nízky dôraz na školenia a tréningy pracovnej sily v odvetviach cestovného ruchu, ktoré je typické pre malé podniky so sezónnou prácou alebo vysokým podielom práce na skrátenej úväzok.

Prehľad autorov, ktorí popisujú vo svojich dielach jednotlivé spomínané charakteristiky zamestnanosti v predošlom texte, je obsahom tabuľky 4.

Tabuľka 4: Charakteristika zamestnanosti v cestovnom ruchu

Autor	Charakteristika zamestnanosti v cestovnom ruchu
Baum (1995), Butler (1998), Krakover (2000), Jolliffe et al. (2003), Koenig-Lewis, Bischoff (2010), Baum a Lundtorp (2001), Lejsek (2011), Gúčík (2011), Costa et al (2013), Cisneros-Martínez a Fernández-Morales (2015), Coshall et al. (2013), Page (2015), UNWTO – ILO (2014)	Sezónnosť
Pearce (1989a), Bull (1995), Mill a Morrison (1992), Baum (1995), Lejsek (2011), UN DESA (2014), Kubičková et al. (2017)	Vysoká intenzita pracovnej sily
Ryan (1991), Baum (1995), Wood (1997), Lejsek (2011), Boella (2019), ILO (2021),	Nestabilita pracovných miest, nízka kvalita pracovnej sily
Cooper and Shepherd (1994), Baum (1995), Riley (1996), Riley et al. (2002), Baum (2006), Gúčík (2011), Lejsek (2011)	Nedostatok vzdelávania, školení, tréningov

Zdroj: Vlastné spracovanie

Dopytovú stránku pracovného trhu predstavujú pracovné miesta, počet hodín, mzdová skupina, požiadavky na pracovné miesto, pracovné podmienky atď. Ponukovú stránku predstavujú ukazovatele ako je počet zamestnaných v delení podľa veku, pohlavia, mzdy, vzdelania a iné.

Súčasný stav ukazovateľov zamestnanosti v cestovnom ruchu vo svete a na Slovensku

Kontinuálny rast cestovného ruchu v posledných desiatich rokoch bol vyšší ako rast celkovej svetovej ekonomiky (UNWTO, 2021a). Cestovný ruch obsadil tretie miesto v rebríčku najvyššej exportnej kategórie a pre malé rozvíjajúce krajiny tvoril až 50 % celkového exportu (UNWTO, 2021a). Podľa WTTC (2020b) bolo odvetvie cestovného ruchu jedným s najlepších partnerov vlád vo veci vytvárania nových pracovných miest, a tým v boji s nezamestnanosťou. V roku 2019 celkové prínosy cestovného ruchu ročne prispievali k tvorbe svetového HDP (hrubý domáci produkt) 10 % a generovali jedno z piatich novovzniknutých pracovných miest (WTTC, 2020a) a v roku 2020 došlo k poklesu svetového HDP na úroveň 5,5 % a generovanie o 18,5 % menej pracovných miest ako v roku 2019 (WTTC, 2021).

Zlom nastal začiatkom roka 2020, kedy celosvetovo poklesol prílev turistov v súvislosti so šírením ochorenia COVID-19. Celoročný pokles zahraničných príjazdov presiahol 74 % oproti roku 2019 (UNWTO, 2021a). V roku 2020 ovplyvnili celosvetový cestovný ruch nasledujúce kroky: WHO deklaruje šírenie COVID-19 ako celosvetové nebezpečenstvo, WHO vyhlásilo COVID-19 ako pandémiu, zavedenie reštrikcií pre cestovanie vo všetkých krajinách sveta, 27 % krajín sveta zachovalo úplné zatvorenie hraníc pre ostatné štáty UNWTO (2021a). UNWTO (2021a) predikuje, že výkony cestovného ruchu sa navrátia do čias pred tridsiatimi rokmi, na úroveň v roku 1990. Ďalej predikuje pokles príjazdov o 70 % až 75 % a s tým spojený pokles výdavkov o 1,1 bilióna eur a viac ako 100 miliónov priamo ohrozených pracovných miest v cestovnom ruchu.

UNWTO (2021a) predpokladá, že príjazdový cestovný ruch sa navráti do pôvodného výkonu najskôr v roku 2024 a zároveň dodáva, že riešením na prekonanie postpandemickej krízy bude podpora domáceho cestovného ruchu (UNWTO, 2021b). Tomuto názoru sa prikláňajú viacerí autori a svetové inštitúcie, ako napríklad: Assaf a Scuderi (2020), Binggeli et al. (2020), Canh a Thanh (2020a), WTTC (2020c), OECD (2020), Altuntas et al. (2021), Škare (2021). Škare (2021) vo svojom výskume uvádza, že najväčšie negatívne vplyvy na zamestnanosť a HDP v cestovnom ruchu pocítia štáty v prvom roku pandémie, ktoré sa nasledujúcimi rokmi znížia. Predpokladá, že sa cestovný ruch začne plne revitalizovať po piatich rokoch od pandémie.

V tabuľke 5 sledujeme top 10 krajín v rokoch 2016 až 2018 podľa počtu zamestnaných v odvetviach cestovného ruchu dostupných v databáze OECD. Treba poznamenať, že nie všetky krajiny sveta majú v tejto databáze zverejnené údaje za zamestnanosť v odvetviach cestovného ruchu, preto ide o vybrané krajiny, nie o vyčerpávajúce informácie. Podľa nášho spracovania sa do top 10 v rokoch 2016 až 2018 dostali každoročne krajiny ako Japonsko, USA, Španielsko, Turecko, Nemecko, Mexiko, Francúzsko a Spojené kráľovstvo. Najvyšším počtom zamestnaných disponovalo každoročne Japonsko s počtom viac ako 6 miliónov v každom roku. Druhé miesto patrilo v rokoch 2017 a 2018 USA s viac ako 5 miliónmi zamestnaných

Tabuľka 5: Top 10 krajín podľa počtu zamestnaných v odvetviach cestovného ruchu dostupných v databáze OECD, 2016–2018

2018		2017		2016	
Japonsko	6 727 910	Japonsko	6 483 850	Japonsko	6 440 900
USA	5 118 502	USA	5 041 636	Filipíny	5 224 000
Španielsko	2 604 899	Španielsko	2 510 795	USA	4 989 468
Turecko	2 222 378	Brazília	2 128 041	Španielsko	2 447 758
Nemecko	2 179 830	Nemecko	2 122 014	Brazília	2 129 506
Brazília	2 133 822	Taliansko	2 099 565	Turecko	1 969 777
Mexiko	1 617 869	Turecko	2 062 809	Nemecko	1 840 602
Francúzsko	1 367 134	Mexiko	1 584 886	Mexiko	1 574 605
Spojené kráľovstvo	1 163 496	Francúzsko	1 344 350	Francúzsko	1 303 487
Južná Afrika	739 659	Spojené kráľovstvo	1 144 441	Spojené kráľovstvo	1 131 487

Zdroj: *Vlastné spracovanie na základe údajov z databázy OECD (2022)*

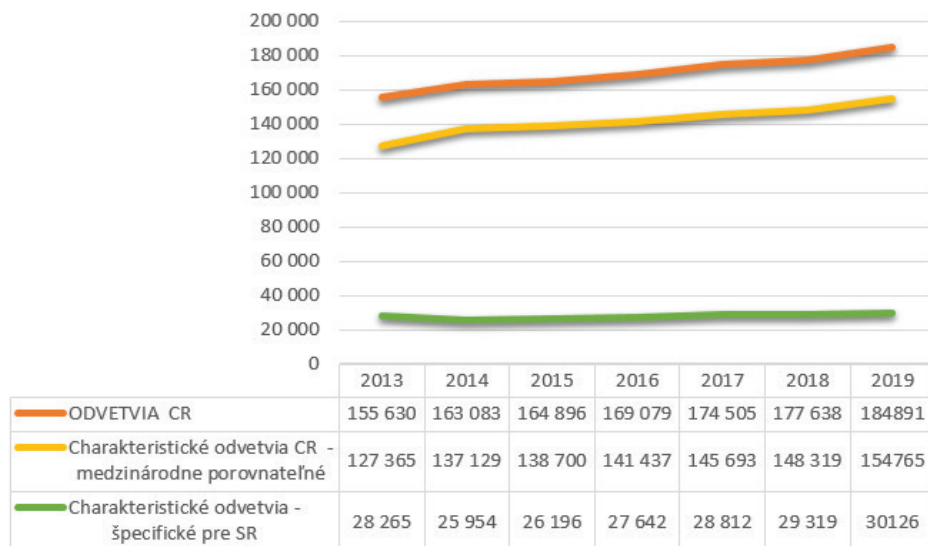
a v roku 2016 Filipínam s viac ako 5,2 miliónmi zamestnaných pričom v roku 2016 patrilo USA 3.miesto. V rokoch 2017 a 2018 chýbali údaje o počte zamestnaných za Filipíny a aj to mohlo viesť k tomu, že sa na druhú priečku v ostatných rokoch dostalo USA. Na treťom mieste sa umiestnilo v rokoch 2017 a 2018 Španielsko a tým sa stáva Španielsko krajinou s najvyšším počtom zamestnaných v Európe. Štvrtú až siedmu priečku si ďalej v rokoch 2016 až 2018 menili krajiny ako Turecko, Brazília, Taliansko, Mexiko a Nemecko. A posledné tri miesta si v rokoch 2016 až 2018 vymieňali krajiny Mexiko, Francúzsko, Spojené kráľovstvo a Južná Afrika. Spomedzi top 10 krajín sveta sa v tabuľke opakujú až štyri krajiny patriace do Európy (Španielsko, Nemecko, Francúzsko a Taliansko) a čiastočne rozliehajúce sa v Európe – Turecko.

Vnútrotná analýza údajov zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu z TSA SR 2013–2019

V nasledujúcom texte uvažujeme o zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu, ktorej údaje sú získané zo Satelitného účtu cestovného ruchu Slovenskej republiky (ďalej len TSA SR 2013 – 2019), ktorý prezentuje zamestnanosť v odvetviach cestovného ruchu. Berieme do úvahy ukazovateľ počet zamestnaní (pracovných miest) prepočítaných na plnú pracovnú dobu podľa odvetví a statusu v zamestnaní (ďalej len hrubá zamestnanosť v odvetviach cestovného ruchu). Priemerná hodnota tohto

ukazovateľa v rámci rokov 2013 – 2019 je 169 960 s maximom dosiahnutým v roku 2019 s hodnotou 184 891 pracovných miest FTE (prepočet na plný pracovný čas, z anglického: full time equivalent). V charakteristických odvetviach cestovného ruchu za roky 2013 – 2019 bolo v priemere 83 % zamestnaní vytvorených v charakteristických odvetviach cestovného ruchu a 17 % v špecifických odvetviach pre krajinu.

Graf 1: Vývoj absolútnych hodnôt zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu v tis.

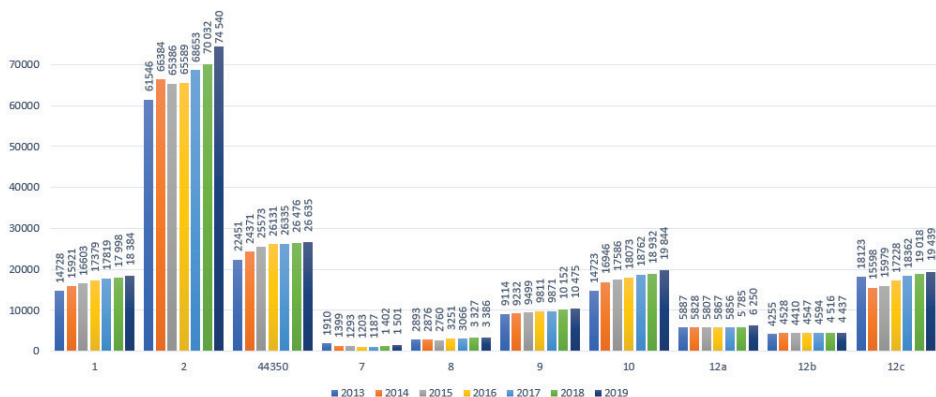


Zdroj: *Vlastné spracovanie na základe údajov z TSA 2013–2019 – počet zamestnaní (pracovných miest) prepočítaných na plnú pracovnú dobu (ŠŤ SR, 2021a)*

Vývoj zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu má od roku 2013 rastúci charakter. V grafe 1 možno sledovať tendenciu vývoja údajov zamestnanosti v charakteristických odvetviach cestovného ruchu, odvetviach cestovného ruchu špecifických pre SR a ich súčet – zamestnanosť v odvetviach cestovného ruchu.

V grafe 2 sledujeme vývoj počtu pracovných miest FTE v rokoch 2013–2019 v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu definovaných metodikou Satelitného účtu cestovného ruchu – TSA (z angl. Tourism Satellite Accounts, ďalej len TSA). Odvetvie stravovacích služieb disponuje najvyšším počtom pracovných miest. V roku 2019 tvorilo 40,3 % na všetkých pracovných miestach (FTE) v odvetviach cestovného ruchu, 48,2 % pracovných miest (FTE) v odvetviach charakteristických odvetviach – medzinárodne porovnateľných a je skoro trojnásobkom počtu pracovných miest v druhom najpočetnejšom odvetví – dopravných služieb. Vývoj v období od roku 2013 do 2019 zaznamenal mierny pokles v roku 2015, následne každoročne rastie. Tretie miesto v počte pracovných miest zastávajú v roku 2019 športové a rekreačné služby, ktoré si tretie miesto vymieňajú v časovom rade so osobnými

Graf 2: Vývoj počtu pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu (FTE) v rokoch 2013–2019.



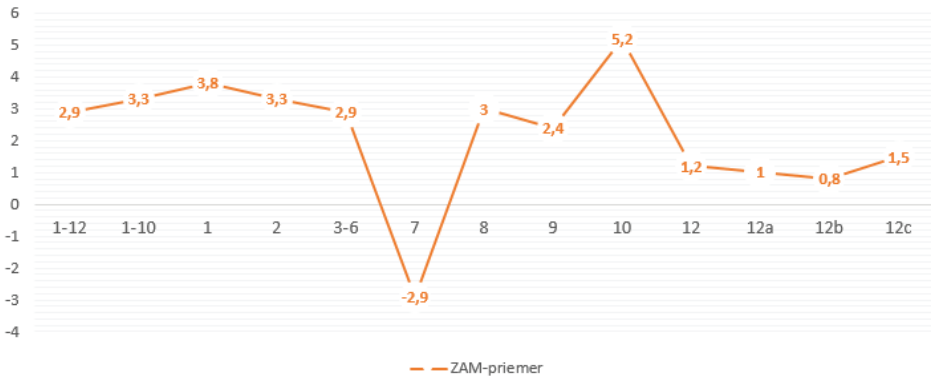
Pozn.: 1. ubytovanie pre návštevníkov; 2. činnosti stravovacích zariadení; 3.–6. dopravné služby; 7. prenájom zariadení pre osobnú dopravu; 8. činnosti cestovných kancelárií a agentúr a ostatné rezervačné a súvisiace činnosti; 9. kultúrne činnosti; 10. športové a rekreačné činnosti; 12a. poisťné služby; 12b. kúpele, liečebná starostlivosť; 12c. osobné služby

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov z TSA SR 2013–2019 (ŠŤ SR, 2021a)

službami. V oboch prípadoch ide o podiel takmer 11 % na zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu. Osobné služby tvoria 64,5 % počtu pracovných miest (FTE) v špecifických odvetviach cestovného ruchu. Do týchto odvetví patria aj poisťné a kúpeľné služby, ktoré dosahujú podiel 3,4 % a 2,4 % na počte pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu. Ubytovacie služby zastávali v roku 2019 šiestu pozíciu v rebríčku počtu pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu s podielom 9,9 %. Od roku 2013 zaznamenávajú každoročný rast. Najmenej početnými odvetviami zo skupiny charakteristických odvetví – medzinárodne porovnateľných zostávajú odvetvia kultúrnych služieb (5,7 %), služby cestovných kancelárií a agentúr (1,8 %) a napokon služby prenájmu zariadení osobnej dopravy (0,8 %).

Grafom 3 je vizuálne vyjadrená vnútorná analýza priemerného rastu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu. Graf 3 znázorňuje vývojovú krivku ročného priemerného rastu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu za obdobie 2013–2019. Najvýraznejší priemerný rast za sledované obdobie bol dosiahnutý v športových a rekreačných službách (5,2 %), ktoré sú zaradené do charakteristických odvetví cestovného ruchu SR. Naopak, najnižšiu (zápornú) hodnotu rastu (resp. poklesu) zaznamenávajú služby prenájmu zariadení pre osobnú dopravu (–2,9 %). Priemerne charakteristické odvetvia cestovného ruchu (1 – 10) zaznamenali priemerný ročný rast o 3,3 %, pre špecifické odvetvia cestovného ruchu to bol priemerný rast o 1,2 %.

Graf 3: Vývoj priemerného rastu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu podľa TSA v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu 2013–2019 v %



Pozn.: ZAM-priemer – priemerný ročný rast zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu v rokoch 2013 až 2019 podľa TSA

1.–10. charakteristické činnosti medzinárodne porovnateľné:

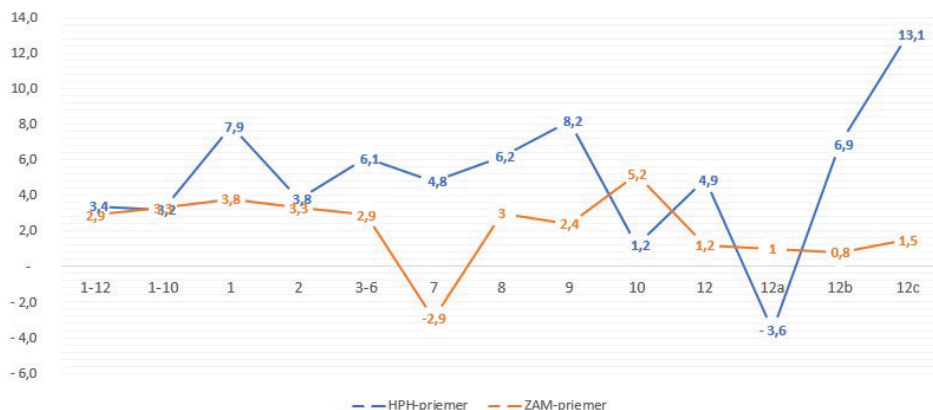
- 1. ubytovanie pre návštevníkov; 2. činnosti stravovacích zariadení; 3.–6. dopravné služby;
- 7. prenájom zariadení pre osobnú dopravu; 8. činnosti cestovných kancelárií a agentúr a ostatné rezervačné a súvisiace činnosti; 9. kultúrne činnosti; 10. športové a rekreačné činnosti;
- 12. charakteristické činnosti CR špecifické pre krajinu: 12a. poisťovníctvo; 12b. kúpele, liečebná starostlivosť; 12c. osobné služby;

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov z TSA SR 2013–2019 – počet zamestnaní (pracovných miest) prepočítaných na plnú pracovnú dobu (ŠÚ SR, 2021a).

Porovnaním priemerného ročného rastu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu a hrubej pridanej hodnoty v odvetviach cestovného ruchu (ďalej len HPH CR) vyjadrujeme produkčnú efektívnosť jednotlivých odvetví cestovného ruchu v rámci obdobia 2013–2019 (graf 4). Pri vyššej miere rastu zamestnanosti ako hrubej pridanej hodnoty v cestovnom ruchu (HPH CR) hodnotíme odvetvie ako menej produktívne v rozmedzí rokov 2013–2019, keďže pri znižujúcich sa výkonoch sa zamestnanosť zvyšovala. Naopak, pri rastúcej priemernej HPH CR a konštantnej alebo klesajúcej priemernej hodnote zamestnanosti považujeme toto odvetvie za produktívne, ekonomicky efektívne. Takými odvetviami z hľadiska charakteristických činností cestovného ruchu sú s najvýraznejším rozdielom služby prenájmu zariadení pre osobnú dopravu, služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr a kultúrne služby, v rámci špecifických činností v cestovnom ruchu sú to najmä osobné služby.

Jediné odvetvia, kde rástla rýchlejšie zamestnanosť ako hrubá pridaná hodnota, sú služby športové a rekreačné a poisťovníctvo, a preto ich zaradíme do skupiny menej produktívnych odvetví.

Graf 4: Vývoj priemerného ročného rastu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu a hrubej pridanej hodnoty podľa TSA v odvetviach cestovného ruchu 2013–2018 v %



Pozn.: HPH-priemer – priemerný ročný rast hrubej pridanej hodnoty v odvetviach CR v rokoch 2013 až 2019 podľa TSA; ZAM-priemer – priemerný ročný rast zamestnanosti v odvetviach CR podľa TSA

1.–10. charakteristické činnosti medzinárodne porovnateľné:

1. ubytovanie pre návštevníkov; 2. činnosti stravovacích zariadení; 3.–6. dopravné služby; 7. prenájom zariadení pre osobnú dopravu; 8. činnosti cestovných kancelárií a agentúr a ostatné rezervačné a súvisiace činnosti; 9. kultúrne činnosti; 10. športové a rekreačné činnosti;

12. charakteristické činnosti CR špecifické pre krajinu:

12a. poisťovní služby; 12b. kúpele, liečebná starostlivosť; 12c. osobné služby;

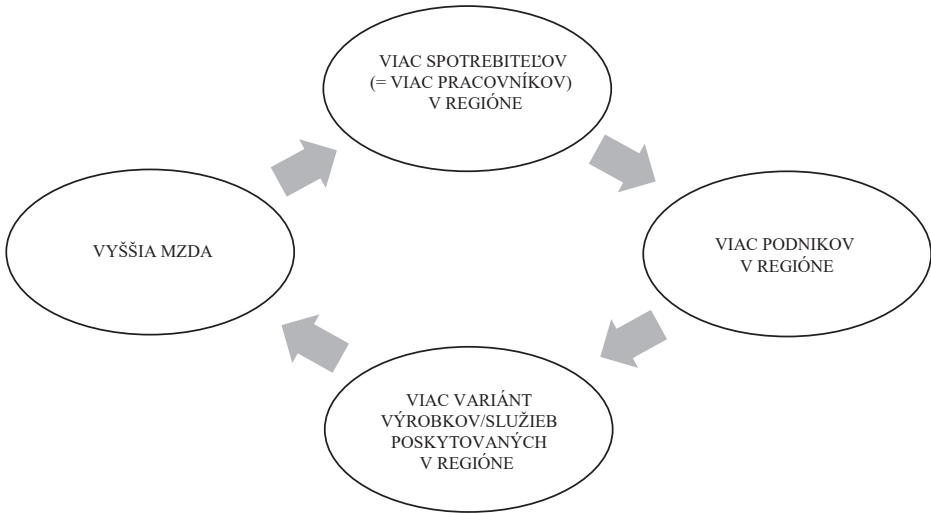
Zdroj: Vlastné spracovanie podľa TSA SR 2013–2019 – počet zamestnaní (pracovných miest) prepočítaných na plnú pracovnú dobu a hrubá pridaná hodnota v odvetviach cestovného ruchu (ŠÚ SR, 2021a)

1.3 Odvetvová koncentrácia cestovného ruchu v regióne

Začiatkom 90. rokov 20. storočia sa predstavila nová línia výskumov, ktorá čerpa la nápady predchádzajúcich ekonómov (Marshall, 1920; Myrdal, 1957 a iní) ako základ pre štúdium koncentrácie ekonomických činností s prísnejším a formálnym prístupom. Výsledkom týchto myšlienok bola konceptuálna štruktúra amerického ekonóma Krugmana – Nová ekonomická geografia (1991), ktorej základná myšlienka začína od modelu, v ktorom je ekonomická aktivita rovnomerne rozložená v priestore. Autor v jeho sémantickej práci navrhuje teoretický rámec, ktorý vysvetľuje, prečo niektoré regióny sústreďujú väčšiu časť priemyselnej činnosti v neprospech ostatných, aj keď medzi nimi neexistujú rozdiely v zdrojoch alebo technológiách (Bertinelli a Decrop, 2002).

Špecifikom tohto teoretického rámcu je predovšetkým endogénne vysvetlenie centrálnych štruktúr pomocou zvyšovania príjmov a nákladov na dopravu, ktoré zohrávajú kľúčovú úlohu pri tvorbe odvetvovej koncentrácie. Ústrednou súčasťou modelu (Obr. 2) je mobilita pracovníkov, ktorí chcú pracovať tam, kde môžu vo výsledku dosiahnuť vyššie mzdy. Okrem toho, geografický priestor, kde sa nachádza veľa podnikov, umožňuje spotrebu rôznych výrobkov a služieb. Na druhej strane sa podniky usídliť tam, kde majú prístup na vstupné trhy a trhový potenciál. Keďže pracovníci sú zároveň spotrebiteľmi a uprednostňujú čo najširší výber výrobkov a služieb, trhový potenciál regiónu rastie prostredníctvom prítahovalecťva, tak že priťahuje viac podnikov, ktoré zase zamestnávajú viac pracovníkov. Spúšťa sa tak kruhový proces, ktorý vedie ku koncentrácii obyvateľstva a ekonomickej činnosti v tejto oblasti – geografickom priestore, ktorá sa ďalej zintenzívňuje (Junius, 1996).

Obr. 2: Kruhový proces odvetvovej koncentrácie



Zdroj: Vlastné spracovanie (Junius, 1996)

Alternatívnym teoretickým rámcom pre zdôvodnenie Krugmanovej hypotézy je nová teória rastu, v ktorej zohráva znalosť kritických faktorov úspechu pri rozvoji regiónov ústrednú úlohu. Investície do nových technológií a ľudského kapitálu sú obzvlášť ziskové, keď sú priestorovo koncentrované. V súvislosti s tým sa hovorí o takzvaných únikoch poznatkov. Podľa tejto teórie koncentrácia kvalifikovaných pracovníkov zvyšuje ich produktivitu. Okrem uvedených výhod koncentrácie odvetvia v regiónoch existujú aj nevýhody, ako je preťaženie infraštruktúry, škody na životnom prostredí, nedostatočná dostupnosť pôdy alebo vysoké životné náklady. Súhrn výhod a nevýhod priestorovej koncentrácie vedie buď k tendenciám

odvetvovej koncentrácie alebo dekoncentrácie. Keďže teoretické rámce nevedú k jasným hypotézam, v praxi je vždy potrebná empirická analýza odvetvovej koncentrácie v skúmanom geografickom priestore (Brakman et al., 2009).

Koncepcia teritoriality sa v posledných dvoch dekádach, okrem tradičného konceptu regionálnej ekonómie, dostala do viacerých smerov teoretickej ekonómie, keďže priestorová štruktúra ekonomických aktivít je veľmi dôležitým faktorom ekonomického rozvoja a rastu (Fujita a Thisse, 2012).

Pojem odvetvová štruktúra možno rozumieť ako klasifikáciu troch hlavných ekonomických činností – odvetvia poľnohospodárstva, výroby a služieb, ktoré sú úzko späté a vzájomne závislé. Tento pojem opisuje zloženie ekonomickej aktivity krajiny – meniacu sa rovnováhu produkcie, obchodu, príjmov a zamestnanosti v hospodárstve. Zmeny v odvetvovej štruktúre sú prirodzenou črtou ekonomického života, ktoré prinášajú výzvy z hľadiska budúceho prerozdelenia výrobných faktorov (Boulding, 1993).

Boulding (1993) uvádza, že odvetvové členenie sa využíva najmä v prípade medzinárodného porovnávania vývoja hospodárstva krajiny a jeho štruktúry. Predmetom takejto komparácie je viazanosť pracovných síl na jednotlivé odvetvia, ich podielové hodnoty alebo stupeň priemyselnej intenzity.

Odvetvová štruktúra a štruktúra zamestnanosti sú hlavnými skladbami v hospodárstve krajiny. Pre zdravú ekonomiku je potrebný dlhodobý rozvoj priemyslu, zatiaľ čo štruktúra zamestnanosti sa týmto zmenám musí prispôbovať. V tomto prípade vzniká konsenzus, kde na jednej strane primeraná odvetvová štruktúra krajiny môže podporovať benígny vývoj zamestnanosti a na druhej strane je práve zamestnanecká štruktúra solídnym základom pre tvorbu a modernizáciu odvetvovej štruktúry (Atikian, 2013).

Existujúca literatúra zdôrazňuje, že definície regionálnej aglomerácie a geografickej koncentrácie priemyselných odvetví v regiónoch sú založené na rovnakých štruktúrach, ktoré odrážajú rovnakú realitu (Aiginger, 1999). Geografická koncentrácia priemyslu vyjadruje regionálnu perspektívu a zachytáva rozdelenie ekonomických činnosti zvyčajne v porovnaní so zvyškom krajiny. Región sa považuje za vysoko špecializovaný, ak malý počet priemyselných odvetví má veľký podiel v hospodárstve regiónu. Regionálna aglomerácia konkrétneho priemyselného odvetvia odráža rozdelenie jeho regionálnych podielov. Vysoko koncentrovaný priemysel bude mať veľmi veľkú časť, ktorá sa nachádza v malom počte regiónov (Aiginger a Davies, 2004).

Geografickú a priestorovú hustotu ekonomických činností možno pripísať viacerým dôvodom. Môžu nimi byť špeciálne miestne podmienky, prírodné, sociálne a ekonomické faktory, ktoré sa bežne označujú ako koncentrácia alebo aglomerácia (Fujita a Thisse, 2012). Medzinárodná literatúra, ktorá skúma priestorové rozloženie ekonomických činností, nerozlišuje pojmy koncentrácia a aglomerácia. Uskutočnili sa však pokusy o rozlíšenie týchto dvoch pojmov. Prvým rozdielom konceptov, ktorý formuloval Brakman et. al (2009) je veľkosť ekonomickej činnosti a v druhom prípade, podľa štúdie autorov Lafourcade a Mion (2007), sa pojmy koncentrácia

a aglomerácia používajú v závislosti od toho, či dochádza k zlučovaniu v rámci územných celkov, alebo zlučovanie presahuje hranice.

Ako výsledok tejto snahy v súčasnosti existuje množstvo dokumentov o koncentrácii ekonomických činností od prípadových štúdií po empirické práce. Ako prvý využili ukazovatele merania koncentrácie ekonomických činností autori Ellison a Glaeser (1997) na skúmanie amerického priemyslu. Následne sa objavili analýzy, ktorých cieľom je charakterizovať koncentráciu priemyselných odvetví v konkrétnych krajinách, ako napríklad Maurel a Sédillot vo Francúzsku (1999), Devereux et al. vo Veľkej Británii (1999), Mayerhofer a Palme v Rakúsku (2001), Lafourcade a Mion v Taliansku (2007), Stejskal v Českej republike (2011) a Gáll v podmienkach Slovenskej republiky (2019).

Nástroje merania odvetvovej koncentrácie v regióne

Fujita et. al. (1999), Ellison a Glaeser (1997), ktorí sa vo svojich dielach zaoberajú štúdiom priestorovej ekonomiky, kladú čoraz väčší dôraz na meranie a kvantifikáciu priestorovej diferenciácie a porozumenie a modelovanie mechanizmu príťahovania a odstraňovania síl v blízkosti každej spoločnosti.

V priebehu posledných desaťročí sa zvýšila pozornosť ekonómov zaoberajúcich sa štúdiom priestorovej ekonomiky na hodnotenie stupňa priestorovej diferenciácie ekonomických činností. Následne sa niekoľkými spôsobmi zlepšili opatrenia merania a kvantifikácie aglomerácie priemyselných odvetví a boli navrhnuté rôzne kritéria ako napríklad určenie správneho modelu merania koncentrácie ekonomických činností v regiónoch (Brakman et al., 2009).

Existujú rôzne techniky a metodológie určené na identifikáciu priemyselných aglomerácií. Combes a Overman (2004) vo svojom diele uvádzajú, že kvalitu používaného indexu koncentrácie posudzujeme podľa toho, či rešpektuje ich určené vlastnosti – porovnateľnosť medzi sektormi, výrazné meranie rozdielov a zohľadňovanie geografickej aglomerácie ekonomických činností. Medzi tradičné nástroje patrí napríklad meranie percentuálneho podielu celkovej zamestnanosti v danom odvetví alebo koeficienty koncentrácie priemyslu. Tieto štatistické metódy však poskytujú len čiastočný obraz o vzťahu medzi zamestnaním a priemyslom. Jednou z ich nevýhod je, že neumožňujú komparáciu najviac a najmenej sústredených povolání v priemysle.

Ellison a Glaeser (1997) rozdeľujú ukazovatele využívané na meranie koncentrácie ekonomických činností do dvoch generácií:

Indexy prvej generácie – Gini index (G_1) a Herfindahl index (HI) (na začiatku vyvinuté na meranie nerovnosti príjmov a negeografickej koncentrácie firiem na trhu), ktoré sa vyznačujú tým, že nie sú špecifické pre štúdium koncentrácie ekonomických aktivít v priestore. Tieto indexy sú definované funkciou hrubej geografickej koncentrácie (GI) a prelievaním pracovných síl odvetvia v rámci regiónu (HI) a následne matematicky vyjadrené vzorcami:

$$G_I = \sum_{i=1}^n \left(\frac{\text{district}_i}{\text{district}} - \frac{\text{district}}{\text{local}} \right)^2 \quad (1)$$

$$H_I = \sum_{i=1}^n \left(\frac{\text{district}_i}{\text{local}_i} \right)^2 \quad (2)$$

kde

- G_I Gini index
 H_I Herfindahl index
 n celkový počet okresov v regióne
 i okres
 district_i okresná zamestnanosť v odvetví
 district okresná zamestnanosť
 local_i regionálna zamestnanosť v odvetví
 local regionálna zamestnanosť

Indexy druhej generácie – Ellison-Glaeser index aglomerácie (γEG_I) a Maurel-Sédillot index (γMS_I), ktoré pri meraní koncentrácie priemyselného odvetvia berú do úvahy aglomeráciu všetkých ekonomických činností. Tieto indexy sú založené na vopred určenej diskretizácii územia – analyzovaný priestor je rozdelený na niekoľko samostatných, čiastkových území. Ellison-Glaeser index aglomerácie odvetvia vo vybraných regiónoch je vyjadrený vzťahom:

$$\gamma EG_I = \frac{G_I / \left(1 - \sum_i^n (x_i)^2 \right)^{-H_I}}{1 - H_I} \quad (3)$$

kde

- γEG_I Ellison-Glaeser index aglomerácie
 G_I Gini index
 H_I Herfindahl index
 X_i podiel okresu na celkovej regionálnej zamestnanosti vyjadrený vzťahom:

$$X_i = \frac{\text{district}}{\text{local}} \quad (4)$$

Maurel a Sédillot (1999) v nadväznosti na Ellison-Glaeser index aglomerácie navrhli model priemyselnej špecializácie – Maurel-Sédillot index, podľa ktorého sa podniky v určitom priemyselnom odvetví rozhodnú umiestniť svoje sídlo a činnosť do regiónov vyznačujúcich sa vhodnými podmienkami v podobe ľudského kapitálu. Tento vzťah vyjadrili vzorcom nasledovne:

$$\gamma MS_I = \frac{\sum_i^n (S_i)^2 - \sum_i^n (x_i)^2}{\left(1 - \sum_i^n (x_i)^2 \right)^{-H_I}} \quad (5)$$

kde

γMS_i Maurel-Sédillot index

n celkový počet okresov v regióne

i okres

S_i podiel okresnej zamestnanosti v odvetví na celkovej okresnej zamestnanosti vyjadrený vzťahom:

$$S_i = \frac{\text{district}_i}{\text{district}} \quad (6)$$

Výsledkom úpravy Ellison-Glaeser indexu aglomerácie podľa autorov Maurela a Sédillota (1999) je skutočnosť, že odvetvie sa nepovažuje za priestorovo aglomerované len preto, že jeho zamestnanosť je skoncentrovaná do malého počtu podnikov. Namiesto teoretického modelu je Maurel-Sédillot index založený na probablistických modeloch geografickej a priemyselnej koncentrácie.

Bez ohľadu na výber modelu (Ellison-Glaeser index aglomerácie vs. Maurel-Sédillot index) výklad ukazovateľov je vo svetovej literatúre totožný:

- $\gamma < 0,02$ – nízka aglomerácia odvetvia v regióne,
- $0,02 < \gamma < 0,05$ – stredná aglomerácia odvetvia v regióne,
- $\gamma > 0,05$ – vysokú aglomerácia odvetvia v regióne.

Pozitívne hodnoty indexu dokazujú existenciu priemyselnej koncentrácie. Negatívne hodnoty sú typické pre rovnomerné geografické pokrytie alebo vzdialené miesta spolu s významnou priestorovou separáciou (Ellison a Glaeser, 1997; Maurel a Sédillot, 1999).

Odvetvová koncentrácia cestovného ruchu v regióne

Národné hospodárstvo tvoria odvetvia podľa charakteru konečných výsledkov činností jednotlivých podnikov a organizácií. Členia sa na sektor produkčnej sféry, kde sa vytvárajú materiálne produkty a sektor neprodukčnej sféry, kde sa vykonávajú nemateriálne služby (Arnold, 2018).

Teória produkčných a neprodukčných sektorov je implementovaná do Štatistickej klasifikácie ekonomických činností v Európskom spoločenstve, ktorá je platná vo všetkých krajinách Európskej únie a totožná so slovenskou verziou Štatistickej klasifikácie ekonomických činností – SK NACE Rev. 2 a rozlišuje 16 oblastí ekonomiky, ktoré zobrazuje obrázok 3 (ŠÚ SR, 2007).

Obr. 3: SK NACE Rev. 2 a teória troch ekonomických sektorov

Primárny sektor	
A	Poľnohospodárstvo, lesníctvo a rybolov

Sekundárny sektor	
B	Ťažba a dobývanie
C	Priemyselná výroba
D	Dodávka elektriny, plynu, pary a studeného vzduchu
E	Dodávky vody; čistenie a odvod odpadových vôd, odpady a služby odstraňovania odpadov
F	Stavebníctvo

Terciárny sektor	
G	Veľkoobchod a maloobchod; oprava motorových vozidiel a motocyklov
H	Doprava a skladovanie
I	Ubytovacie a stravovacie služby
J	Informácie a komunikácia
K	Finančné a poisťovacie činnosti
L	Činnosti v oblasti nehnuteľností
M	Odborné, vedecké a technické činnosti
N	Administratívne a podporné služby
O	Verejná správa a obrana; povinné sociálne zabezpečenie
P	Vzdelávanie
Q	Zdravotníctvo a sociálna pomoc
R	Umenie, zábava a rekreácia
S	Ostatné činnosti
T	Činnosti domácností ako zamestnávateľov
U	Činnosti extrateritoriálnych organizácií a združení

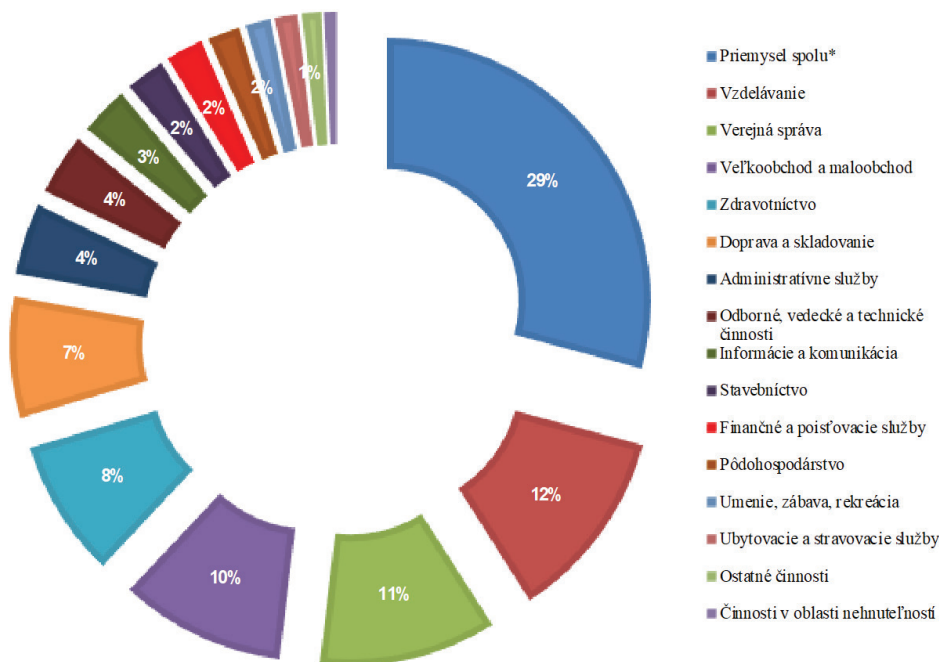
Zdroj: Vlastné spracovanie (Bruhn a Meffert, 2012)

Štatistická klasifikácia ekonomických činností poskytuje rámec pre zber a prezentáciu veľkého rozsahu štatistických údajov podľa ekonomickej činnosti. Štatistiky vytvorené na základe NACE sú porovnateľné na európskej a na svetovej úrovni, výsledkom čoho je jednoduchšie meranie odvetvovej koncentrácie v krajine alebo regióne (ŠÚ SR, 2007).

i Frank a Bernanke (2018) tvrdia, že odvetvová štruktúra môže vplývať na rast, resp. stagnáciu ekonomiky. Z toho dôvodu je veľmi dôležitá podpora tých odvetví, ktoré vytvárajú najvyšší podiel pridanej hodnoty a prostredie zabezpečujúce dlhodobý ekonomický rast a prosperitu. Odvetvová štruktúra vyjadruje stupeň, ktorý v odvetviach ekonomiky zhromažďuje zamestnanosť a pridanú hodnotu. Jednoduchým ukazovateľom odvetvovej špecializácie v hospodárstve je percentuálny podiel

zamestnancov v jednotlivých odvetviach hospodárstva, ktorý v podmienkach Slovenskej republiky, znázorňuje graf 5.

Graf 5: Štruktúra odvetví ekonomických činností na Slovensku podľa zamestnanosti (v %, v roku 2020)



Pozn.: *Priemysel spolu zahŕňa odvetvia ekonomických činností – Ťažba a dobývanie, Priemyselná výroba, Dodávka elektriny, plynu a pary a Dodávka vody.

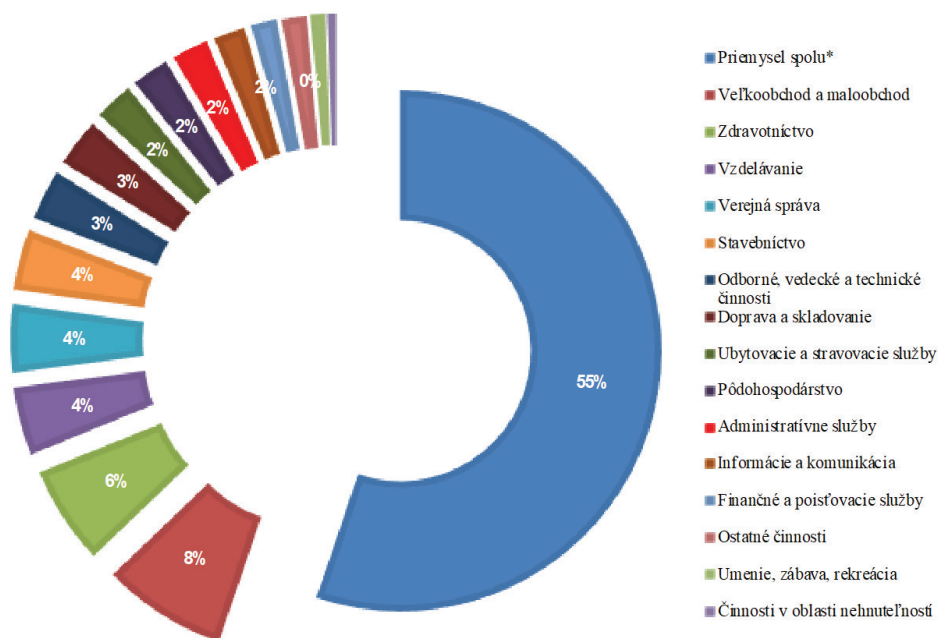
Zdroj: Vlastné spracovanie (ŠÚ SR, 2021b)

Viac ako štvrtina zamestnanosti sa sústredila do odvetvia priemyslu (29 %). Ďalšími ekonomickými činnosťami, ktoré dosiahli najvyšší podiel na zamestnanosti, sú vzdelávanie (12 %), verejná správa a obrana (11 %) veľkoobchod a maloobchod (10%) a zdravotníctvo a sociálna pomoc (8 %). Podiel ubytovacích a stravovacích služieb na celkovej zamestnanosti je 1 % a z hľadiska odvetvovej štruktúry patrí medzi odvetvia s najmenším počtom zamestnaných osôb. Nie veľmi pozitívne výsledky jednej z oblastí patriacich do cestovného ruchu automaticky nepredstavujú jeho slabú koncentráciu v rámci Slovenska a následne v jeho regiónoch. Treba uviesť, že cestovný ruch je prierezné odvetvie, ktoré zahŕňa všetky podniky s priamym alebo nepriamym prospechom z cestovného ruchu. Niektoré oblasti ekonomických činností patriace do cestovného ruchu, ako napríklad doprava, činnosti cestovných agentúr, rezervačné služby cestovných kancelárií a súvisiace činnosti a podobne, vytvárajú

väčšiu zložku trhového podielu a majú vyšší profil spotrebiteľov, konečný podiel ako aj špecializácia a koncentrovanosť cestovného ruchu v Slovenskej republike môže mať podstatne vyššie hodnoty.

Pri štúdiu rozloženia jednotlivých ekonomických činností v krajinách EÚ-27 z grafu 6 možno vidieť, že viac ako jedna polovica z celkovej zamestnanosti sa sústredila do odvetvia priemyslu (55 %). Ďalšími ekonomickými činnosťami, ktoré dosiahli najvyšší podiel na zamestnanosti sú – veľkoobchod a maloobchod (8 %), zdravotníctvo (6 %), vzdelávanie a verejná správa a obrana s rovnakým percentuálnym pomerom (4 %). Podiel ubytovacích a stravovacích služieb na celkovej zamestnanosti je 2 %.

Graf 6: Štruktúra odvetví ekonomických činností v krajinách EÚ-27 podľa zamestnanosti (v %, v roku 2020)



Pozn.: * Priemysel spolu zahŕňa odvetvia ekonomických činností – Ťažba a dobývanie, Priemyselná výroba, Dodávka elektriny, plynu a pary a Dodávka vody.

Zdroj: Vlastné spracovanie (Eurostat, 2021)

Jednotlivé pozície a dominantné postavenie odvetví v porovnaní Slovenskej republiky a krajín EÚ-27 sa svojimi hodnotami čiastočne líšili. Oblasť ubytovacích a stravovacích služieb dosahovala približne rovnaký stupeň koncentrácie. Ako sme už spomenuli – identifikácia odvetví národného hospodárstva prostredníctvom percentuálnych podielov zamestnancov je prvým krokom pri skúmaní súčasného

obrazu o miere koncentracii ekonomickej činnosti v odvetviach a štruktúre zamestnanosti,, pričom táto metóda poskytuje len čiastočný obraz o vzťahu medzi zamestnaním a priemyslom. V nadväznosti na získané údaje možno aplikovať ďalšie, v súčasnej praxi využívané nástroje merania koncentrácie odvetví v prostredí.

2 CIELE A METODIKA VÝSKUMU

Do plánov a zámerov realizácie projektu KEGA Obsahové a technické inovatívne prístupy k výučbe regionálneho cestovného ruchu č. 034EU-4/2020, v rámci ktorého v súvislosti s jeho výskumnou časťou táto monografia vznikla, vstúpila ešte aj v súčasnosti stále aktuálna kríza v súvislosti s COVID-19 a jej nesmierne negatívne zásahy do cestovného ruchu v celosvetovom meradle. Prvotným zámerom bolo a aj napriek kríze zostalo skúmanie problémov v európskych regiónoch, ktoré existovali pred COVID-krízou. Naše skúmanie sa orientuje na niekoľko podstatných oblastí:

- riadenie rozvoja cestovného ruchu v regióne,
- spoluprácu aktérov v cestovnom ruchu v regióne,
- financovanie rozvoja cestovného ruchu v regióne,
- podporu rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne,
- rôzne aspekty zamestnanosti v cestovnom ruchu v regiónoch,
- produkt cestovného ruchu,
- prezentáciu regiónu,
- možnosti celkového územného rozvoja.

Vzhľadom vzniknutú situáciu sme sa v tejto monografii snažili zachytiť aj skúmanie vplyvu aktuálnej krízy na zamestnanosť a zisťovali sme význam opatrení, ktoré boli realizované na zníženie negatívnych dopadov v súvislosti s COVID-19 na podporu cestovného ruchu.

Cieľom predkladanej monografie je identifikácia najaktuálnejších problémov v oblasti regionálneho rozvoja cestovného ruchu v európskych regiónoch a podanie odporúčaní vyplývajúcich z realizovaného skúmania. Tento cieľ sme rozpracovali do viacerých čiastkových cieľov:

- identifikovať intenzitu problémových okruhov rozvoja cestovného ruchu (v oblastiach riadenia rozvoja cestovného ruchu, financovania a podpory cestovného ruchu v regióne, produktu cestovného ruchu v regióne a jeho marketingu) v dopytovaných krajinách;
- zhodnotiť dosiahnuté výsledky Slovenska v komparácii s priemernými hodnotami Európy a jej regiónmi (Západná Európa, Východná Európa, Severná Európa a Južná Európa);
- identifikovať potenciál v tvorbe nových pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu v regiónoch na Slovensku a v Európe;
- identifikovať nástroje/opatrenia/stimuly, ktoré by mohli napomôcť udržaniu alebo viesť k zvýšeniu pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu v regiónoch na Slovensku a v Európe;

Vzhľadom na aktuálnu situáciu s COVID-19 sme formulovali ďalšie čiastkové ciele:

- identifikovať opatrenie/opatrenia, ktoré majú najväčší význam pre zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v cestovnom ruchu na Slovensku a v Európe;
- identifikovať opatrenie/opatrenia, ktoré majú najmenší význam pre zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v cestovnom ruchu na Slovensku a v Európe;
- porovnať hodnotenie opatrení na Slovensku a v Európe;
- zhodnotiť dopady pandemickej situácie na vývoj počtu pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu v regiónoch na Slovensku a v Európe;

Teoretickými východiskami diela je problematika trvalo udržateľného cestovného ruchu, problematika zamestnanosti v cestovnom ruchu a z nej vychádzajúca odvetvová koncentrácia cestovného ruchu v regiónoch. Trvalo udržateľný rozvoj cestovného ruchu v regiónoch je stále podstatnou témou a vo vzťahu ku krízovému obdobiu ešte podstatnejšou vzhľadom na jej ekonomickú zložku a schopnosť prežitia či prosperovania a rozvoja cestovného ruchu v náročnom ekonomickom prostredí.

Meranie a skúmanie zamestnanosti v cestovnom ruchu je veľmi náročnou oblasťou výskumu kvôli prierezovému charakteru cestovného ruchu, vývoju cestovného ruchu v jednotlivých regiónoch a nepatrne aj závislosti viacerých odvetví cestovného ruchu od rozvoja pridružených odvetví. Rozvoj v odvetviach cestovného ruchu a ich zamestnanosti je v posledných mesiacoch a rokoch závislý aj od politických rozhodnutí jednotlivých krajín či svetových regiónov v oblasti boja proti šíreniu pandémie ochorenia COVID-19.

Úloha odvetvovej koncentrácie cestovného ruchu v kontexte regionálneho rastu a rozvoja je celosvetovo uznávaná. V nadväznosti na aktuálnu situáciu spojenú so svetovou pandémiou COVID-19 sa koncentrácia ekonomických činností dostala do popredia svetových ekonómov a tvorcov politik ako politický nástroj efektívneho rozvoja regiónov cestovného ruchu v krajinách.

Na základe formulovaných cieľov práce sme si položili nasledovné výskumné otázky:

- VO₁: Aké problémové okruhy predstavujú najintenzívnejšie bariéry v rozvoji cestovného ruchu v regiónoch Slovenska a Európy?
- VO₂: Je postavenie Slovenska v porovnaní s priemernými hodnotami hodnotenia intenzity problémov rozvoja cestovného ruchu v európskych regiónoch nad alebo pod priemerom Európy?
- VO₃: Ktoré opatrenie/opatrenia majú najväčší význam pre zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v cestovnom ruchu na Slovensku a v Európe?
- VO₄: Existujú významné rozdiely v hodnotení opatrení na Slovensku a v Európe?
- VO₅: Ktoré odvetvia cestovného ruchu majú najvyšší potenciál v tvorbe nových pracovných miest pri abstrahovaní od súčasnej pandemickej situácie a ktoré tento potenciál majú nezávisle od vonkajších vplyvov?
- VO₆: Ktoré odvetvia cestovného ruchu sa z hľadiska vývoja v počte pracovných miest javia ako odolné voči pandemickej situácii?

Základom predkladanej vedeckej monografie okrem teoretického vstupu a rešerše dostupných literárnych zdrojov k zvoleným témam je dopytovanie expertov zo Slovenska ako aj zo zahraničia – z európskych krajín, a to z prostredia praxe ako aj z akademickej pôdy, ktoré sme uskutočnili v rámci tohto projektu v priebehu rokov 2020 – 2021. Dopytovanie bolo cieleňé na identifikáciu najaktuálnejších problémov v oblasti regionálneho rozvoja cestovného ruchu doplnené skúmaním reagujúcim na realizáciu opatrení v súvislosti s COVID-19 zasahujúcimi do snahy ochrániť cestovný ruch.

Na účely naplnenia cieľa sme na prelome rokov 2019 a 2020 zostavili databanku expertov v oblasti regionálneho cestovného ruchu z Európy, a to zástupcov akademickej sféry a zástupcov praxe regionálneho cestovného ruchu, t. j. regionálnych organizácií cestovného ruchu, ktoré manažujú rozvoj cestovného ruchu regiónov v jednotlivých krajinách. Následne sme v priebehu roka 2020 realizovali 1. a 2. kolo dopytovania a začiatkom roka 2021 3. kolo. Oslovených bolo celkovo zo zahraničia 150 expertov z univerzitného prostredia a 275 expertov z praxe, zo Slovenska 15 expertov z akademickeho prostredia v zastúpení každej univerzity zaoberajúcej sa cestovným ruchom a 65 expertov z praxe, a to všetky krajské a oblastné organizácie cestovného ruchu, vybrané miestne akčné skupiny vrátane zástupcov Národnej siete miestnych akčných skupín a všetky klastrové organizácie cestovného ruchu. Za Slovensko sme získali validné odpovede celkove od **X** pracovníkov univerzít zaoberajúcich sa regionálnym cestovným ruchom a 28 expertov z regionálnych organizácií cestovného ruchu. Za európske krajiny ide o 37 akademikov a 21 zástupcov praxe, pričom za krajiny V4 (mimo SR) sme získali 12 expertov z univerzitného prostredia a 7 expertov z prostredia praxe regionálneho cestovného ruchu.

3 REGIONÁLNY CESTOVNÝ RUCH – AKTUÁLNE PROBLÉMY A VÝZVY V ROZVOJI CESTOVNÉHO RUCHU V REGIÓNOCH

Viacerí autori zaoberajúci sa významom cestovného ruchu pre rozvoj regiónu (Bieger a Beritelli, 2012; Holešinská, 2012; Pearce, 2015; Micháľková a Fúrová, 2017; Fesenmaier a Xiang, 2017) sa zhodujú v tvrdení, že cestovný ruch má dôležité miesto v regionálnom rozvoji a efektívnom využívaní jeho zdrojov. Aby sa daný región rozvíjal je dôležité sledovať jeho minulosť, aktuálnu a budúcu situáciu a zamerať sa na váhu a nutnosť plánovania a stratégie s cieľom dosiahnuť úspech regiónu cestovného ruchu. V nadväznosti na dôležitosť analýzy a identifikácie aktuálnych problémov a výziev, ktoré ovplyvňujú budúcu situáciu v regióne sme sa v našom výskume zamerali na zhodnotenie aktuálnej situácie riadenia cestovného ruchu v Slovenskej republike a v dopytovaných krajinách Európy.

Pre získanie detailného obrazu o aktuálnych problémoch a výzvach, mali respondenti v rámci hodnotiacich otázok príležitosť vyjadriť svoj názor na intenzitu jednotlivých problémov vo viacerých oblastiach – riadenia rozvoja cestovného ruchu, financovania a podpory cestovného ruchu v regióne a produktu cestovného ruchu v regióne a jeho marketingu.

Výsledky hodnotenia v nasledujúcich podkapitolách analyzujeme na dvoch úrovniach – samostatne za Slovenskú republiku a v európskom meradle – rozdelením do regiónov (Západná Európa, Východná Európa, Severná Európa a Južná Európa).

3.1 Aktuálne problémy a výzvy v oblasti riadenia rozvoja cestovného ruchu v regióne

Autor Mason (2020) tvrdí, že riadenie rozvoja cestovného ruchu v regióne predstavuje definovanie stratégie, vízie, poslania a cieľov cestovného ruchu v regióne. V súlade s tým existuje veľa príležitostí, kde sa riadenie rozvoja môže zlepšiť a tým prehĺbiť znalosti o manažérskych postupoch, koncepciách a organizáciách destináčného manažmentu prostredníctvom systematického prístupu a rozvoja. Permanentné vylepšovanie týchto prvkov vedie k efektívnemu rozvoju cestovného ruchu v regiónoch a vytváranie destinácie ako produktu cestovného ruchu.

Nasledujúca tabuľka 6 nám zobrazuje percentuálne rozloženie odpovedí slovenských respondentov na prvú oblasť týkajúcu sa najpálčivejších problémov v riadení rozvoja cestovného ruchu v slovenských regiónoch cestovného ruchu.

Tabuľka 6: Vyberte najpálčivejšie problémy v riadení rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika

	0	1	2	3	4
absentujúce/nedostatočné systematické riadenie rozvoja CR v regióne	0%	16,22%	35,14%	21,62%	27,03%
neexistujúca, resp. nedostatočne fungujúca regionálna organizácia zastrešujúca rozvoj CR v celom regióne	16,22%	27,03%	21,62%	21,62%	13,51%
nedostatočné legislatívne kompetencie organizácie regionálneho manažmentu	0%	29,73%	32,43%	27,03%	10,81%
rozdrobenosť regionálneho manažmentu rozvoja CR do viacerých organizácií	16,22%	13,51%	24,32%	21,62%	24,32%
absentujúce nové manažérske postupy v riadení rozvoja CR v regióne	8,11%	18,92%	37,84%	27,03%	8,11%
neexistujúca, resp. nekvalitná spoločná vízia a aktuálna koncepcia rozvoja CR v regióne	8,11%	18,92%	21,62%	29,73%	21,62%
koncepcia rozvoja CR nezohráva žiadnu alebo minimálnu úlohu pri rozvoji CR v regióne	2,70%	18,92%	35,14%	32,43%	10,81%
problematické dohodovanie sa na spoločných cieľoch a prioritách rozvoja CR v regióne	5,41%	21,62%	24,32%	16,22%	32,43%

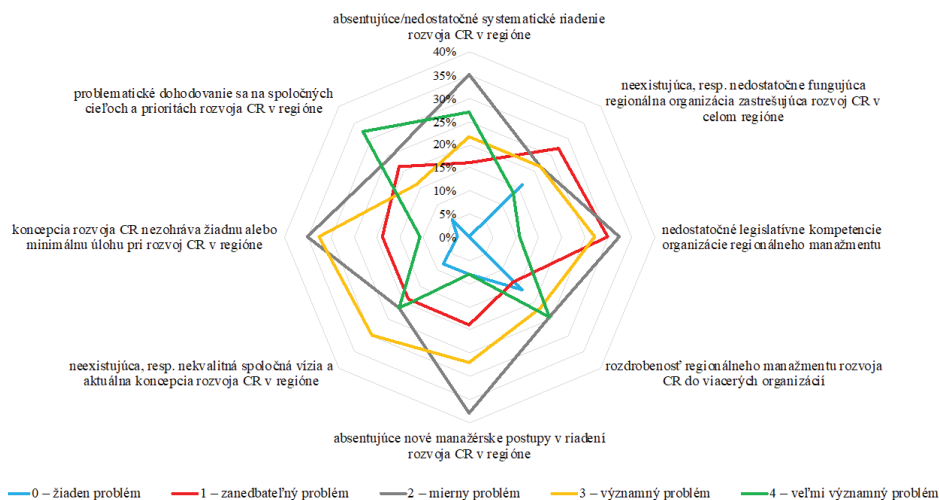
Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Z údajov tabuľky 6 a grafu 7 možno vidieť, že prvý typ problému – absentujúce/nedostatočné systematické riadenie rozvoja CR v regióne hodnotí 35,14% respondentov miernou intenzitou. Vzhľadom na percentuálne rozdelenie odpovedí k zvyšným možnostiam môžeme povedať, že ide o problém, ktorý je v prostredí Slovenska významný (intenzita hodnotenia významného a veľmi významného problému je 48,65%). V prípade druhého uvedeného problému – neexistujúca, resp. nedostatočne fungujúca regionálna organizácia zastrešujúca rozvoj CR v celom regióne sú získané výsledky lepšie. Skoro polovica respondentov (43,25%) uvádza, že nejde o žiadny, resp. ide o zanedbateľný problém. Odpovede respondentov reflektujú na súčasnú situáciu a vysoký počet organizácií destinačného manažmentu v slovenských regiónoch cestovného ruchu. Táto skutočnosť zároveň vedie k roztrieštenosti odpovedí respondentov na štvrtý typ problému – rozdrobenosť

regionálneho manažmentu rozvoja CR do viacerých organizácií, pričom respondenti ho považujú vo vyššej miere za mierny (24,32 %) až veľmi významný problém (24,32 %). V priamom prepojení na organizácie destinačného manažmentu sa viaže aj problém – nedostatočné legislatívne kompetencie organizácie regionálneho manažmentu, ktorý respondenti najviac hodnotili miernou (32,43 %), zanedbateľnou (29,73 %) a významnou (27,03 %) intenzitou. Z hľadiska najlepšie dosiahnutých výsledkov má najmiernejšiu intenzitu hodnotenia respondentmi problém – absenťujúce nové manažérske postupy v riadení rozvoja CR v regióne, ktorý skoro dve tretiny respondentov (64,87 %) identifikovali ako žiadny, zanedbateľný až mierny problémový okruh. Opačný pohľad na názor respondentov prezentujú posledné tri problémy v rozvoji cestovného ruchu v slovenských regiónoch, ktoré boli hodnotené viac ako dvoma tretinami respondentov ako významné až veľmi významné problémové okruhy. Neexistujúca, resp. nekvalitná spoločná vízia a aktuálna koncepcia rozvoja CR v regióne je hodnotená ako významný problém s 29,73 % podielom respondentov. Miernym (35,14 %) až významným (32,43 %) problémovým okruhom je koncepcia rozvoja CR nezohráva žiadnu alebo minimálnu úlohu pri rozvoji CR v regióne. Z hľadiska hodnotenia intenzity problémového okruhu je problematické dohadovanie sa na spoločných cieľoch a prioritách rozvoja CR v regióne považované za veľmi významný problém až 32,43 % respondentov.

Graf 7: Vyberte najpálčivejšie problémy v riadení rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika



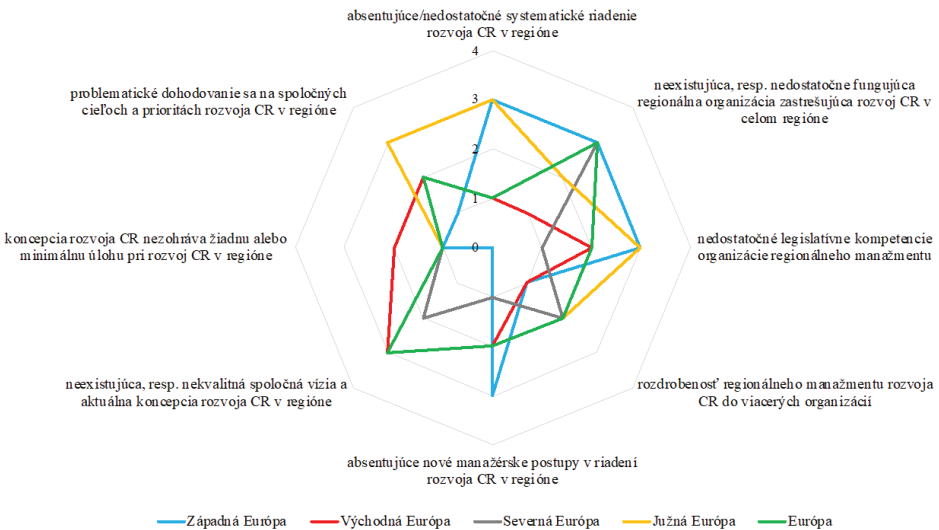
Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiadny problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Pri pohľade a detailnom skúmaní grafu 7 možno zhodnotiť, že uvedené najpálčivejšie problémy v riadení rozvoja cestovného ruchu v slovenských regiónoch cestovného ruchu boli priemerným hodnotením intenzity najčastejšie považované za mierne a zanedbateľné. Len v prípade dvoch problémoch možno hovoriť o významnom – neexistujúca, resp. nekvalitná spoločná vízia a aktuálna koncepcia rozvoja CR v regióne a veľmi významnom – problematické dohodovanie sa na spoločných cieľoch a prioritách rozvoja CR v regióne – problémovom okruhu. Slovenský trend názorov na intenzitu jednotlivých problémov možno následne porovnať s odpoveďami v iných regiónoch Európy.

Graf 8 zobrazuje súčasné trendy – priemerné hodnoty odpovedí na intenzitu problémových okruhov v riadení rozvoja cestovného ruchu v komparácii Európy (súhrn najčastejšie označovanej intenzity problémového okruhu všetkými respondentmi zapojenými do výskumu) a jednotlivých európskych regiónov.

Graf 8: Vyberte najpálčivejšie problémy v riadení rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Európa



Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierne problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Otázku s najpálčivejšími problémami v riadení rozvoja cestovného ruchu sme rozšírili o možnosť doplnenia názorov respondentov o iné problémové okruhy, ktoré považujú v otázke riadenia rozvoja cestovného ruchu v regiónoch cestovného ruchu za dôležité, zhrnuté v nasledujúcej tabuľke 7.

Tabuľka 7: V prípade potreby uvedte iné problémy v otázke riadenia rozvoja CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine

Slovenská republika	ostatné krajiny Európy
žiadna systematická podpora; systém OOCR a KOOCR je úplne nevhodný z hľadiska aktérov cestovného ruchu, ktorí nie sú v týchto štruktúrach integrovaní; nedostatočná komunikácia spolupráca medzi VÚC a krajským mestom v sídle VÚC; neochota VÚC založiť KOOCR, hoci prax ukazuje nevyhnutnosť tohto kroku (napr. komunikácia medzi štátom a miestnou úrovňou v kraji bez KOOCR je nedostatočná); nedostatok finančných prostriedkov; malá propagácia regiónu; nedostatočný záujem o rozvoj; poddimenzované profesionálne ľudské zdroje;	Neexistuje žiadny rozvoj infraštruktúry. Neexistujúce organizácie destinačného manažmentu a zneužívanie moci miestnych a národných orgánov. Všetko je sústredené na pobreží, vidiecka oblasť je zanedbaná – dobrým príkladom je teraz Chorvátska bánovina a Slavónsko, Lika alebo Dalmácia. Nedostatok komplexného prístupu k vzdelávaniu v cestovnom ruchu; obmedzenie vysokoškolského vzdelania, napr. v manažmente alebo riadení organizácii cestovného ruchu. Absencia zákona o cestovnom ruchu.

Zdroj: Vlastné spracovanie

Riadenie rozvoja cestovného ruchu v regióne sa netýka len dotknutých problémov, ale aj spolupráce aktérov pôsobiacich v cestovnom ruchu. Zach a Raherla (2011) uvádzajú, že región cestovného ruchu sa z hľadiska súčasného turistu čoraz viac prezentuje ako súbor vzájomne súvisiacich činností a atrakcií, ktoré musia fungovať jednotne, aby sa dosiahol uspokojivý zážitok. Albrecht (2013) tvrdí, že táto spolupráca zahŕňa rôzne organizácie nielen v odvetví cestovného ruchu, ale aj v ostatných súvisiacich sektoroch. Tieto organizácie v regióne spolupracujú takým spôsobom, aby sa prepojili prírodné, kultúrne a sociálne aspekty regiónu, ktoré ponúkajú služby súvisiace s cestovným ruchom. Naším záujmom bolo zanalyzovať a identifikovať problémy v spolupráci miestnych aktérov cestovného ruchu v regióne, pretože vznik a rozvoj kooperatívnych vzťahov medzi zainteresovanými stranami sa tak javí ako predpoklad pre rozvoj udržateľného cestovného ruchu.

V oblasti spolupráce aktérov sme nami dopytovaných respondentov požiadali o vyjadrenie názoru – miery intenzity k jednotlivým problémom, s ktorými sa počas svojej činnosti v regióne stretávajú. Tabuľka 8 zobrazuje percentuálne rozloženie odpovedí na intenzitu problémových okruhov.

Podľa rozloženia odpovedí sa prvý typ problému – absentujúce alebo nedostatočné možnosti pre pravidelnú komunikáciu subjektov v regióne – neprejavuje ako veľmi intenzívny, pretože celkovo viac ako dve tretiny respondentov vybralo možnosti, že nejde o žiadny problém (10,81 %), resp. ide o zanedbateľný (32,43 %) až mierny problém (27,03 %). S podobnými hodnotami, a teda názorom respondentov, možno označiť aj nami uvádzaný posledný problémový okruh – vysoký vplyv súkromných investorov. Aj v tomto prípade nejde (podľa miery intenzity) o žiadny

Tabuľka 8: Vyberte najpálčivejšie problémy v spolupráci aktérov cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika

	0	1	2	3	4
absentujúce alebo nedostatočné možnosti pre pravidelnú komunikáciu subjektov v regióne	10,81 %	32,43 %	27,03 %	21,62 %	8,11 %
nedostatočný záujem miestnej a/alebo regionálnej samosprávy o pomoc pri riešení problémov rozvoja CR v regióne	5,41 %	13,51 %	35,14 %	35,14 %	10,81 %
nedostatočná spolupráca podnikateľských subjektov cestovného ruchu v regióne s regionálnym manažmentom CR	0 %	13,51 %	32,43 %	35,14 %	18,92 %
nedostatočná spolupráca podnikateľských subjektov cestovného ruchu v regióne navzájom	2,70 %	21,62 %	18,92 %	29,73 %	27,03 %
nezáujem záujmových združení (v oblasti kultúry, športu, iných aktivít voľného času) o rozvoj CR, resp. ich nedostatočná aktivita	8,11 %	24,32 %	24,32 %	37,84 %	5,41 %
nízke zapojenie ostatných súvisiacich sektorov do aktivít CR	0 %	16,22 %	32,43 %	24,32 %	27,03 %
vysoký vplyv súkromných investorov	16,22 %	32,43 %	24,32 %	13,51 %	13,51 %

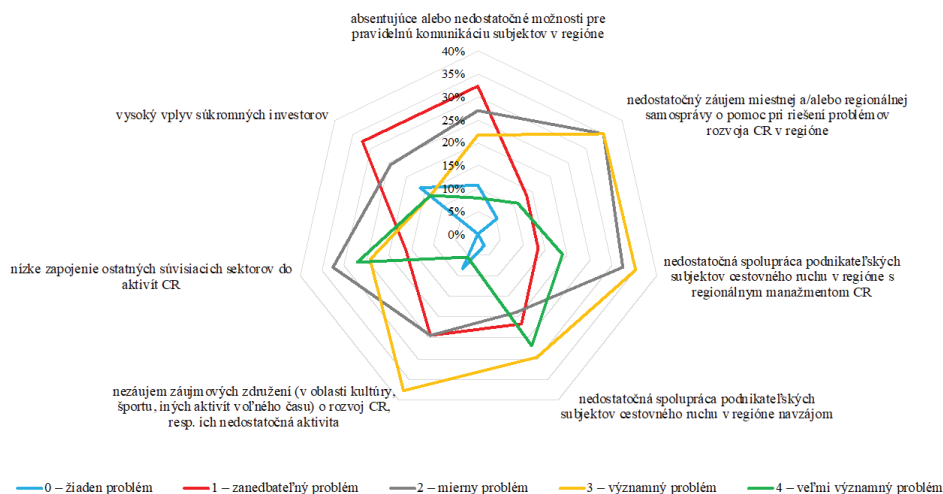
Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

problém (16,22 %), resp. ide o zanedbateľný (32,43 %) až mierny problém (24,32 %). Ostatné okruhy týkajúce sa spolupráce aktérov cestovného ruchu môžeme na základe odpovedí respondentov kategorizovať mierou intenzity ako významné až veľmi významné. V prípade nedostatočného záujmu miestnej a/alebo regionálnej samosprávy o pomoc pri riešení problémov rozvoja CR v regióne respondenti rovnako uvádzajú, že ide o mierny až významný problém (35,14 %). Viac ako polovica dopytovaných respondentov hodnotí problém nedostatočnej spolupráci podnikateľských subjektov cestovného ruchu v regióne s regionálnym manažmentom CR ako významný (35,14 %) až veľmi významný problém (18,92 %). Významným (29,73 %) až veľmi významným problémom (27,03 %) sa zdá byť aj nedostatočná spolupráca podnikateľských subjektov cestovného ruchu v regióne navzájom. Tieto výsledky sú prekvapivé, pretože (ako sme už uviedli) na Slovensku v súčasnosti pôsobí vysoký počet organizácií destinačného manažmentu, ktorých záujmom je práve zvyšovanie interakcií medzi členmi – podnikateľskými subjektmi cestovného ruchu v regióne. Za významný problém (37,84 %) považujú miestni aktéri aj problémový okruh – nezáujem záujmových združení (v oblasti kultúry, športu, iných aktivít voľného času) o rozvoj CR, resp. ich nedostatočná aktivita. V prípade

posledného typu problému – nízke zapojenie ostatných súvisiacich sektorov do aktivít CR nebola odpoveď dopytovaných respondentov jednoznačná. Hoci najväčší počet respondentov (32,43%) hodnotí okruh ako mierny problém, viac ako jedna polovica (51,35%) ho uvádzanou mierou intenzity identifikuje ako významný a veľmi významný problém.

Graf 9: Vyberte najpálčivejšie problémy v spolupráci aktérov cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika



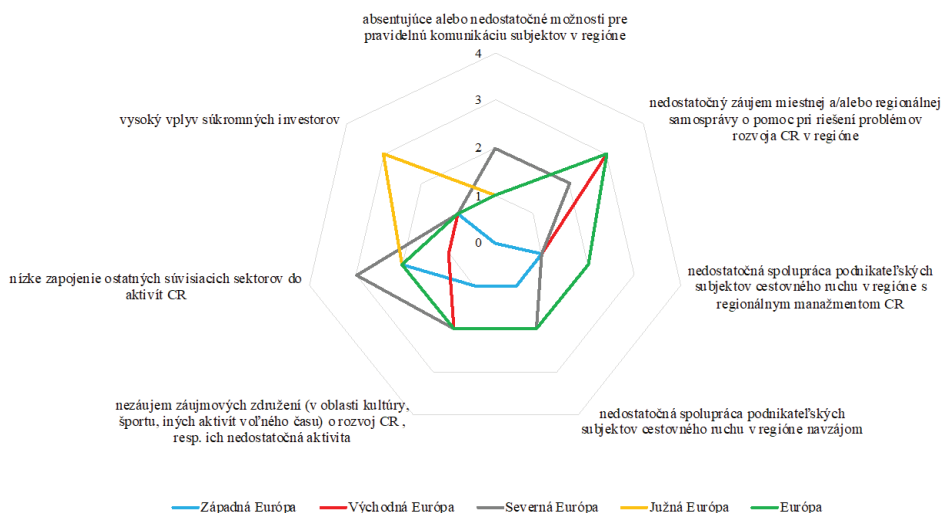
Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Pri skúmaní grafu 9 možno zhodnotiť, že v oblasti spolupráce aktérov cestovného ruchu v slovenských regiónoch cestovného ruchu ide o roztrieštenosť odpovedí v hodnotení intenzity problémových okruhov. Priemerné hodnotenie intenzity sa prelína medzi zanedbateľným, miernym a významným problémom, pričom v tomto prípade ide až o štyri problémové okruhy. Na základe dosiahnutých výsledkov možno hodnotiť túto oblasť v rozvoji cestovného ruchu v slovenských regiónoch cestovného ruchu v komparácii s prvou analyzovanou oblasťou tejto podkapitoly za nedostatočnú a problémovú.

Pri pohľade na graf 10, ktorý reprezentuje názory miestnych aktérov z jednotlivých európskych regiónov, možno zhodnotiť, že trendom sa radíme medzi priemer európskych krajín. Pri porovnaní s krajinami Západnej Európy máme vyššiu mieru intenzity problémov rovnako ako krajiny Severnej Európy.

Graf 10: Vyberte najpálčivejšie problémy v spolupráci aktérov cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Európa



Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Podobne ako pri prvej skúmanej oblasti, aj v tomto prípade sme respondentom dali možnosť vyjadriť svoje názory na problematiku spolupráce aktérov cestovného ruchu v regióne.

Tabuľka 9: V prípade potreby uvedte iné problémy v otázke spolupráce aktérov v CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine

Slovenská republika	ostatné krajiny Európy
<p>Chýbajú moderné komunikačné nástroje využiteľné pre spoluprácu a výmenu informácií systematicky, pravidelne – s možnosťou ich vyhodnocovania a návrhov nových riešení.</p> <p>Nedostatočná komunikácia a spolupráca medzi VÚC a krajským mestom v sídle VÚC.</p> <p>Mnohí podnikatelia v CR neuznávajú OOCR ako autoritu v destinačnom manažmente – chýba väčšia osveta o modernom destinačnom manažmente zo strany štátu smerom k miestnej samospráve aj podnikateľom.</p> <p>Nedostatočný záujem subjektov o aktivity v CR z dôvodu vysokej byrokracie pri výkone ich hlavnej činnosti.</p> <p>V regióne Horehronie smerujeme k rastu členskej základne, ako aj komunikácia a spolupatričnosť je na dobrej ceste, stále sa však nájdu samosprávy alebo podnikateľské subjekty, ktoré sa zatiaľ nezapojili do spolupráce.</p> <p>Chýbajúca motivačná platforma.</p>	<p>Súkromní investori v Maďarsku majú väčšinou silné väzby na centrálnu vládu. Môžu robiť takmer čokoľvek, neprekáža im miestna regulácia ani miestny spoločenský odpor.</p> <p>Existuje veľká spolupráca subjektov zo všetkých úrovní organizácie cestovného ruchu v kraji. Samozrejme, ako všade, aj tu dochádza k nezhodám a menším prerušeniam v komunikácii, ale organizácie sa dokážu dohodnúť.</p> <p>Rôzne riešenia v rôznych oblastiach, pretože v roku 2009 boli zrušené anglické regionálne turistické združenia.</p> <p>Spolupráca je na báze osobných väzieb a nie inštitucionálna.</p> <p>Najväčším problémom je spolupráca aktérov cestovného ruchu medzi národnou a regionálnou úrovňou.</p>

Zdroj: Vlastné spracovanie

3.2 Aktuálne problémy a výzvy v oblasti financovania a podpory cestovného ruchu v regióne

Cestovný ruch sa nemôže rozvíjať bez silných finančných nástrojov akéhokoľvek druhu. Táto oblasť potrebuje projekty a investície do infraštruktúry, ubytovacích a reštauračných zariadení, objektov cestovného ruchu a na zabezpečenie ľudských zdrojov. Podniky cestovného ruchu, ako každé iné ekonomické subjekty, si vyžadujú potrebný kapitál na financovanie bežných aj investičných aktivít. Ako zdôrazňujú Bednarz a Gostomski (2018), bez zapojenia patričného množstva finančných zdrojov nemožno budovať podnik, a tým viac rozvíjať cestovný ruch v regióne a udržiavať jeho konkurenčnú výhodu na trhu.

Vzhľadom na mimoriadne cenné prírodné, krajinné a kultúrne podmienky je cestovný ruch stavebným faktorom konkurenčnej výhody daného regiónu. Avšak nedostatočná finančná podpora prispieva k nedostatočnému využívaniu potenciálu regiónu. Zhodnotenie problémov vo financovaní rozvoja cestovného ruchu

na stupnici intenzity s podielmi odpovedí uvedenými v tabuľke 10 nám umožní zanalyzovať aktuálne problémy a výzvy v Slovenskej republike.

Tabuľka 10: Vyberte najpálčivejšie problémy vo financovaní rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika

	0	1	2	3	4
celkovo nedostatok finančných prostriedkov na rozvoj CR v regióne	0%	5,41%	18,92%	29,73%	45,95%
neochota regionálnych subjektov CR združovať finančné prostriedky	2,70%	16,22%	27,03%	35,14%	18,92%
problémy dohodnúť sa na prioritách financovania zo združených prostriedkov v regióne	5,41%	16,22%	32,43%	35,14%	10,81%
nosná regionálna organizácia CR (zastrešujúca rozvoj CR v regióne) je odkázaná na verejné zdroje	0%	16,22%	29,73%	37,84%	16,22%
nosná regionálna organizácia CR (zastrešujúca rozvoj CR v regióne) je odkázaná na združené prostriedky	2,70%	13,51%	40,54%	35,14%	8,11%
nedostatok podnikateľských aktivít v regióne a súkromných investícií do CR v regióne	8,11%	18,92%	24,32%	21,62%	27,03%
problém s prežitím podnikov CR v regióne	0%	13,51%	13,51%	32,43%	40,54%
absencia silného investora v regióne	10,81%	10,81%	21,62%	29,73%	27,03%

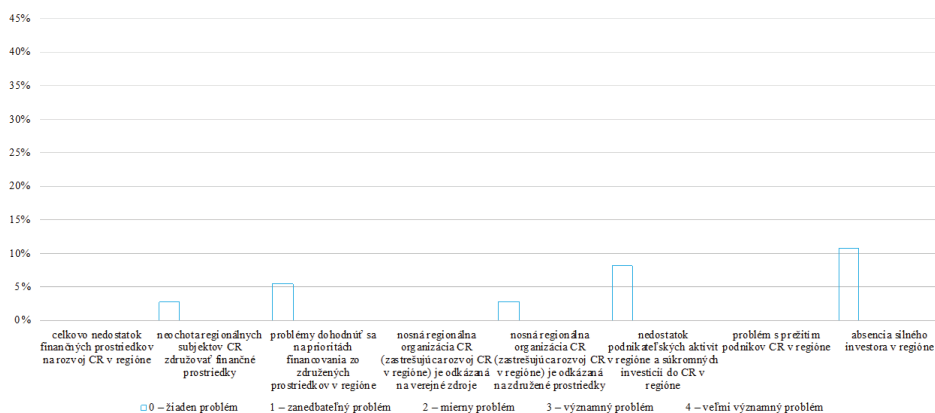
Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Pri pohľade na tabuľku 10 sa zdá byť oblasť financovania rozvoja cestovného ruchu v slovenských regiónoch veľmi problémová. V prípade nami uvádzaného prvého okruhu – celkovo nedostatok finančných prostriedkov na rozvoj CR v regióne až 45,95% dopytovaných respondentov uvádza, že ide o veľmi významný problém. Neochota regionálnych subjektov CR združovať finančné prostriedky je najčastejšie hodnotený na intenzite ako významný problém (35,14 %). Viac ako dve tretiny respondentov identifikujú tretí uvádzaný problémový okruh – problémy dohodnúť sa na prioritách financovania zo združených prostriedkov v regióne ako mierny (32,43 %), významný (35,14%) až veľmi významný problém (10,81 %). 37,84% dopytovaných miestnych aktérov uvádza ako významný problém skutočnosť, že nosná regionálna organizácia CR (zastrešujúca rozvoj CR v regióne) je odkázaná na verejné zdroje. Podobné výsledky s miernou intenzitou problému

(40,54%) dosahuje okruh hodnotiaci situáciu reflektujúcu na fakt, že nosná regionálna organizácia CR (zastrešujúca rozvoj CR v regióne) je odkázaná na združené prostriedky. Hodnotenie intenzity problémového okruhu týkajúceho sa nedostatku podnikateľských aktivít v regióne a súkromných investícií do CR v regióne je skoro vyvážené vo všetkých uvádzaných možnostiach. Aj napriek tomu, najväčší podiel predstavuje intenzita identifikujúca veľmi významný problém (27,03 %). Najhoršie výsledky v rámci tejto oblasti skúmania dosahuje problém s prežitím podnikov CR v regióne, kde je miera intenzity miestnymi aktérmi klasifikovaná v podiele 40,54% ako veľmi významný problém. Podľa rozloženia odpovedí sa nami uvádzaný posledný typ problému – absencia silného investora v regióne prejavuje ako veľmi intenzívny, pretože celkovo viac ako dve tretiny respondentov vybralo možnosti, že ide o mierny problém (21,62 %), resp. ide o významný (29,73 %) až veľmi významný problém (27,03 %).

Graf 11: Vyberte najpálčivejšie problémy vo financovaní rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika



Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Interpretáciou nami získaných výsledkov pomocou tabuľky 10 a z grafu 11 možno vyvodíť záver, že oblasť financovania rozvoja cestovného ruchu v slovenských regiónoch cestovného ruchu je nedostatočná. Vo všetkých problémových okruhoch je klasifikovaná intenzita ako mierny, významný až veľmi významný problém, z čoho až päť z ôsmich analyzovaných okruhov hodnotí viac ako jedna polovica miestnych aktérov za (veľmi) významný problém. Nadväzujúcou otázkou vyhodnotenou v tabuľke 11 nám respondenti poskytli konkrétne dôvody, ktoré podnietili ich predchádzajúce odpovede.

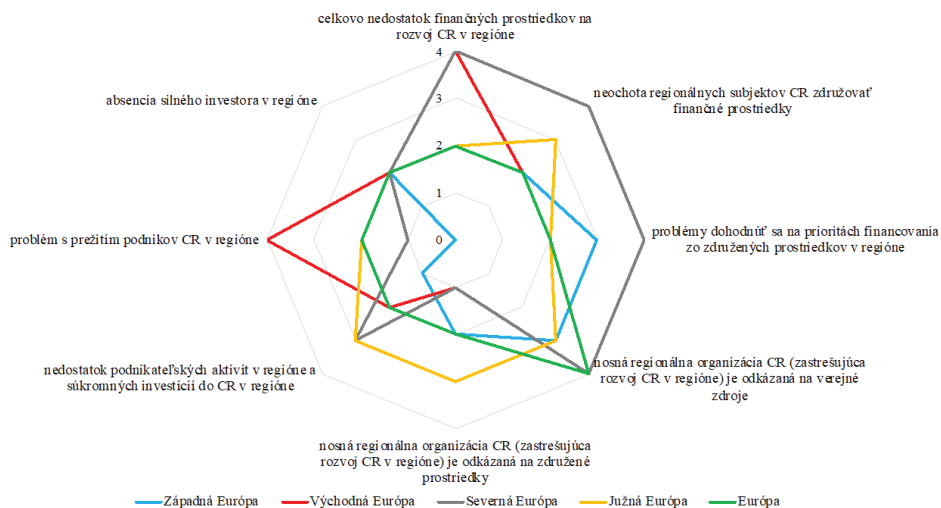
Tabuľka 11: V prípade potreby uveďte iné problémy v otázke financovania rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika

<p>Chýba viac zdrojové financovanie z verejných zdrojov.</p> <p>Chýba transparentná dotačná schéma na realizáciu zaujímavých projektov v CR (nie cez OOCR).</p> <p>Bolo by potrebné znížiť DPH (daň z pridanej hodnoty) na služby v cestovnom ruchu.</p> <p>Problém s prežitím podnikov CR v regióne počas pandémie.</p> <p>Absencia silného investora v regióne – v regióne je, ale cestovný ruch nepodporuje.</p> <p>Mnohé samosprávy ani nevedia identifikovať, ktoré príjmy majú pôvod v cestovnom ruchu, poznajú iba miestnu daň za ubytovanie. Potom nevedia pred OZ/MZ obhájiť napr. vstup a členský príspevok do OOCR, či investíciu do infraštruktúry CR, keďže nevedia vyčíslieť návratnosť investície, či obhájiť pozitívne ekonomické efekty investície. – Týka sa to regiónov, ktoré nepatria medzi tradičné turistické destinácie. Síce sú vhodné z hľadiska potenciálu pre rozvoj cestovného ruchu, ale ten v regióne nemá silné postavenie a tradíciu ako napr. v Tatrách či Malej Fatre.</p> <p>Súkromných investorov do CR môže odradiť administratívna náročnosť procesu (každý krok kopiec tlačív, každé od iného odboru – papierová vojna s úradmi).</p> <p>Za problematické považujem nízky podiel príjmov z vlastnej činnosti na celkových rozpočtových prostriedkoch.</p> <p>Dostupné financie nepostačujú pokryť potrebný rozvoj infraštruktúry pre rozvoj CR, čo spôsobuje celkový pomalý rozvoj regiónu a zaostalosť voči ponuke v zahraničí a vo vysokej miere ohrozuje trvale udržateľný rozvoj CR, pretože prílev turistov je vyšší ako dostupná infraštruktúra (doprava individuálna aj hromadná, cyklochodníky, turistické a náučné chodníky, služby a iné.)</p> <p>Nedostatočná podpora CR počas pandémie. – Zlý manažment štátu z pohľadu plánovania cestovného ruchu, rýchle zmeny podmienok, zatváranie prevádzok bez ohľadu na to, že to prinesie obrovské ekonomické výpadky, poznačí sektor na dlhú dobu a zničí mnohé ľudské existencie, ktoré žijú len z CR.</p>

Zdroj: Vlastné spracovanie

Pri pohľade na graf 12, ktorý prezentuje európsky trend a priemerné hodnoty hodnotenia intenzity problémových okruhov dopytovaných respondentov možno zhodnotiť, že Slovenská republika sa priemernými hodnotami zhoduje s krajinami severnej Európy. Najlepší trend priemerných hodnôt dosahujú krajiny západnej Európy, ktoré sa nachádzajú s výnimkou jedného problémového okruhu (– problémy dohodnúť sa na prioritách financovania zo združených prostriedkov v regióne) pod priemerom Európy.

Graf 12: Vyberte najpálčivejšie problémy vo financovaní rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Európa



Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Aj v prípade dopytovania zahraničných respondentov sme položili doplňujúcu otázku týkajúcu sa ich názorov na iné problémové okruhy, ktoré považujú v otázke financovania rozvoja cestovného ruchu v regiónoch cestovného ruchu za dôležité (tabuľka 12).

Tabuľka 12: V prípade potreby uveďte iné problémy v otázke financovaní rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Európa

Hlavné hotelové spoločnosti v rámci cestovného ruchu nie sú lokálne orientované. V mnohých prípadoch je v ročných programoch rozvoja obcí veľmi nízke percento predpokladaných finančných prostriedkov na cestovný ruch a chýbajú aj organizácie cestovného ruchu na miestnej a regionálnej úrovni v Severnom Macedónsku. Chýbajú školenia v oblasti tvorby projektov zameraných na získavanie finančných prostriedkov z EÚ. Centralizované financovanie – regionálny rozvoj je príliš závislý od vládneho financovania. V celom Poľsku nie je dostatok financií na cestovný ruch. Výdavky verejného sektora na rozvoj cestovného ruchu sa za posledných desať rokov výrazne znížili. Financovanie cestovného ruchu je roztrieštené a nestabilné.

Zdroj: Vlastné spracovanie

Spomedzi mnohých možných zdrojov financovania zohráva veľmi dôležitú úlohu podpora zo strany EÚ. Vstup do štruktúr EÚ umožnil dynamickejší ekonomický rozvoj vrátane cestovného ruchu. Avšak, tento zdroj by nemal byť hlavným a jediným zdrojom kapitálu, ale skôr podporným nástrojom. V nadväznosti na oblasť financovania rozvoja cestovného ruchu sme sa v rámci nášho dopytovania zamerali na hodnotenie problémov v kontexte podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v slovenských regiónoch. Percentuálne vyjadrenie odpovedí miery intenzity k jednotlivým problémom získaných od slovenských respondentov poskytuje nasledujúca tabuľka 13.

Tabuľka 13: Vyberte najpálčivejšie problémy podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika

	0	1	2	3	4
nedostatočný objem verejných zdrojov z európskej úrovne	0%	13,51%	24,32%	37,84%	24,32%
nedostatočný objem verejných zdrojov z národnej úrovne	0%	13,51%	18,92%	37,84%	29,73%
nedostatočný objem verejných zdrojov z regionálnej alebo miestnej úrovne	2,70%	13,51%	27,03%	48,65%	8,11%
verejné zdroje nie sú určené pre CR	2,70%	5,41%	24,32%	51,35%	16,22%
neefektívne využívanie verejných zdrojov na rozvoj CR v regióne	2,70%	24,32%	21,62%	35,14%	16,22%
zdĺhavý proces a administratívna záťaž pri získavaní verejných zdrojov	0%	5,41%	16,22%	32,43%	45,95%
neistota pri získavaní verejných zdrojov (nedá sa s nimi počítať vopred)	0%	13,51%	10,81%	27,03%	48,65%
zaväzujúca povinnosť udržať prevádzku a vytvorené pracovné miesta z verejných zdrojov	5,41%	21,62%	27,03%	27,03%	18,92%

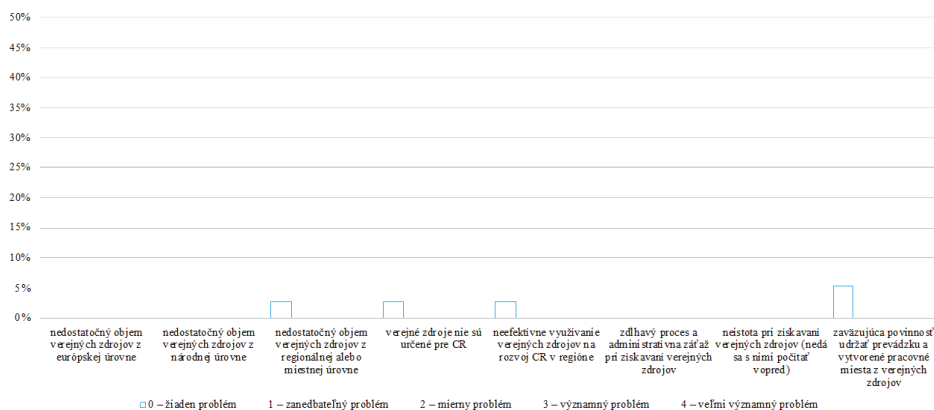
Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

V nadväznosti na výsledky spracované v prvej časti tejto podkapitoly za oblasť vo financovaní rozvoja cestovného ruchu vidíme podobné rozloženie odpovedí identifikujúce intenzitu najpálčivejších problémových okruhov v oblasti podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v slovenských regiónoch cestovného ruchu. Podielovo rovnaké hodnoty získali prvé dva typy problémov – nedostatočný objem verejných zdrojov z európskej úrovne a nedostatočný objem verejných zdrojov z národnej úrovne. V oboch prípadoch viac ako dve tretiny dopytovaných respondentov (86,49%) hodnotí tieto problémy miernou, významnou a veľmi významnou

intenzitou. Nedostatočný objem verejných zdrojov z regionálnej alebo miestnej úrovne je miestnymi aktérmi označovaný ako významný problém s podielom až 48,56% respondentov. Viac ako polovica dopytovaných respondentov (51,35%) hodnotí problémový okruh – verejné zdroje nie sú určené pre CR ako významný problém. Celkovo viac ako dve tretiny respondentov (67,57%) vyjadrila postoj, že ide o (veľmi) významný problém. Hodnotenie intenzity problémového okruhu týkajúceho sa neefektívneho využívania verejných zdrojov na rozvoj CR v regióne je skoro vyvážené vo všetkých uvádzaných možnostiach. Aj napriek tomu najväčší podiel predstavuje intenzita identifikujúca významný problém (35,14 %). Podľa rozloženia odpovedí sa problém – zdĺhavý proces a administratívna záťaž pri získavaní verejných zdrojov prejavuje ako veľmi intenzívny, nakoľko celkovo 94,59% miestnych aktérov vybralo možnosti, že ide o mierny (16,22 %), resp. významný (32,43 %) až veľmi významný problém (45,95 %). S podobnými hodnotami, a teda s názorom respondentov, možno označiť aj problémový okruh – neistota pri získavaní verejných zdrojov (nedá sa s nimi počítať vopred). Aj v tomto prípade ide (podľa miery intenzity) o mierny problém (10,81 %), resp. významný (27,03 %) až veľmi významný problém (48,65 %). Posledný problém – zaväzujúca povinnosť udržať prevádzku a vytvorené pracovné miesta z verejných zdrojov – dosahuje s rovnakými podielmi 27,03% miernu až významnú intenzitu hodnotenia problému.

Graf 13: Vyberte najpálčivejšie problémy podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika



Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Z detailného pohľadu na graf 13 možno vidieť, že najpálčivejšie problémy podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v slovenských regiónoch cestovného ruchu boli priemerným hodnotením intenzity najčastejšie považované

za významné až veľmi významné. Problémy, s ktorými sa miestni aktéri stretávajú v prípade analyzovanej oblasti sú zhrnuté v nasledujúcej tabuľke 14.

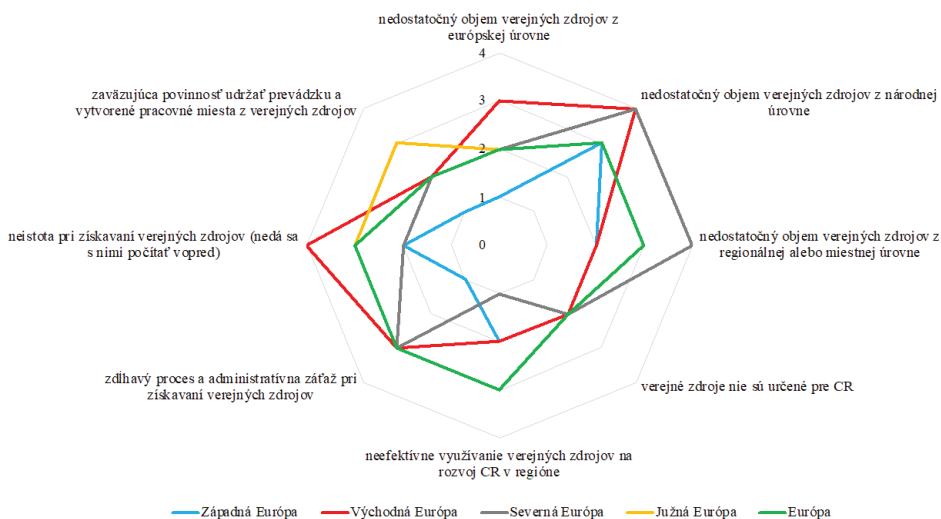
Tabuľka 14: V prípade potreby uveďte iné problémy v otázke podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika

<p>Schémy neumožňujú získať granty pre najlepšie riešenia. Verejné zdroje do CR sú malé a aj tie čo sú nevytvárajú súťažné prostredie. Kombinácia neistého projektového financovania s nedostatočným objemom peňazí je najväčší problém. Cestovný ruch potrebuje udržateľný systém financovania založený na efektívnosti vynakladaných verejných prostriedkov. Zdlhávavé prefinancovanie aktivít – chýba pružnosť z hľadiska finančnej podpory.</p>

Zdroj: Vlastné spracovanie

Priemerné hodnoty intenzity problémových okruhov v prípade Slovenskej republiky možno prirovnať ku výsledkom získaných z krajín východnej a severnej Európy. Podobne ako v prípade predchádzajúcich oblastí, aj oblasť podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov dosahuje najlepšie priemerné hodnoty v krajinách západnej Európy, ktoré sa nachádzajú pod priemerom nami získaných výsledkov zahrňujúcich celú Európu.

Graf 14: Vyberte najpálčivejšie problémy podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR – Európa



Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Miestni aktéri zahraničných krajín vyjadrili svoj názor o iné problémové okruhy, ktoré považujú v otázke podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regiónoch cestovného ruchu za dôležité, zhrnuté v nasledujúcej tabuľke 15.

Tabuľka 15: V prípade potreby uveďte iné problémy v otázke podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR – Európa

V Severnom Macedónsku je obrovský problém s financovaním projektov z EÚ, kde žiadatelia zo Severného Macedónska musia poskytnúť aspoň 15% sumy finančných prostriedkov na projekt sami ako spoluúčast. – V skutočnosti je záujem podieľať sa na projektoch financovaných z EÚ, niekedy je to však prekážka.

Nadmerná závislosť od zámerov a financovania vlády.

Absencia viac-zdrojového financovania činností organizácii destinačného manažmentu.

Veľké spoliehanie sa na verejné zdroje/podporu.

Zdroj: Vlastné spracovanie

3.3 Aktuálne problémy a výzvy v oblasti produktu cestovného ruchu v regióne a jeho marketingu

Produkty cestovného ruchu sú základom pre efektívne fungovanie oblasti cestovného ruchu – regiónu alebo destinácie. Pokiaľ produkt cestovného ruchu nespĺňa potreby a očakávania turistov, región nemôže využiť svoj plný potenciál. Na základe prieskumu UNWTO, ktorý bol realizovaný v roku 2011, len málo regiónov cestovného ruchu zameriava svoju pozornosť na rozvoj a poskytovanie rôznych atrakcií a aktivít, ktoré tvoria produkt cestovného ruchu. Vzhľadom na túto skutočnosť sa náš výskum zameriaval na identifikáciu problémových okruhov prepojených na produkt cestovného ruchu v slovenských regiónoch cestovného ruchu (tabuľka 16).

Tabuľka 16: Vyberte najpálčivejšie problémy produktu cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika

	0	1	2	3	4
prílišná koncentrácia na niekoľko kľúčových produktov/lokality v regióne	10,81 %	29,73 %	27,03 %	24,32 %	8,11 %
inovačný potenciál v CR regiónu	0 %	27,03 %	48,65 %	16,22 %	8,11 %
nedostatočné produktové inovácie zvyšujúce kvalitu	0 %	24,32 %	24,32 %	40,54 %	10,81 %
nedostatočné alebo oneskorené nabíehanie na produktové trendy v CR	0 %	18,92 %	32,43 %	32,43 %	16,22 %
nedostatočné procesné inovácie	0 %	10,81 %	32,43 %	40,54 %	16,22 %
nedostatočná ponuka mimosezónnych produktov v CR	0 %	16,22 %	27,03 %	29,73 %	27,03 %
absentujúci alebo nedostatočný systém riadenia kvality v regióne	0 %	18,92 %	18,92 %	29,73 %	32,43 %

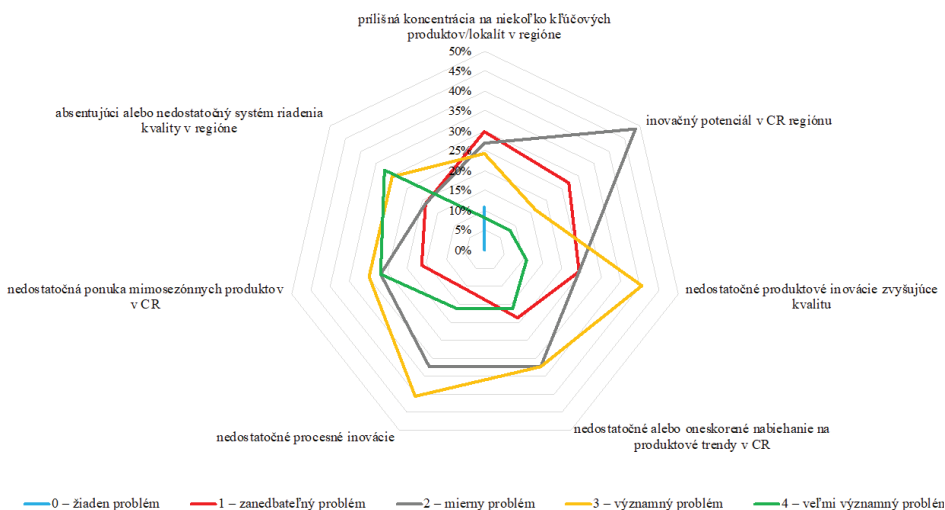
Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Podľa rozloženia odpovedí sa prvý typ problému – prílišná koncentrácia na niekoľko kľúčových produktov/lokality v regióne neprejavuje ako veľmi intenzívny, pretože celkovo viac ako dve tretiny respondentov vybralo možnosti, že nejde o žiadny problém (10,81 %), resp. ide o zanedbateľný (29,73 %) až mierny problém (27,03 %). V prípade druhého uvedeného problému – inovačný potenciál v CR regiónu skoro polovica respondentov (48,65 %) uvádza, že ide o mierny problém. V prípade nedostatočných produktových inovácií zvyšujúcich kvalitu respondenti

uvádzajú, že ide o významný (40,54%) až veľmi významný problém (10,81 %). Viac ako polovica dopytovaných respondentov rovnako hodnotí problém nedostatočné alebo oneskorené nabíehanie na produktové trendy v CR ako významný (32,43%) až veľmi významný problém (16,22 %). Významným (40,54%) až veľmi významným problémom (16,22%) sa zdá byť aj nedostatočné procesné inovácie. Viac ako dve tretiny respondentov identifikujú nami predposledný uvádzaný problémový okruh – nedostatočnú ponuku mimosezónnych produktov v CR v regióne ako mierny (27,03 %), významný (29,73%) až veľmi významný problém (27,03 %). Z hľadiska hodnotenia intenzity problémového okruhu sa absentujúci alebo nedostatočný systém riadenia kvality v regióne považuje za veľmi významný (29,73%) až veľmi významný problém (32,43 %).

Graf 15: Vyberte najpálčivejšie problémy produktu cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika



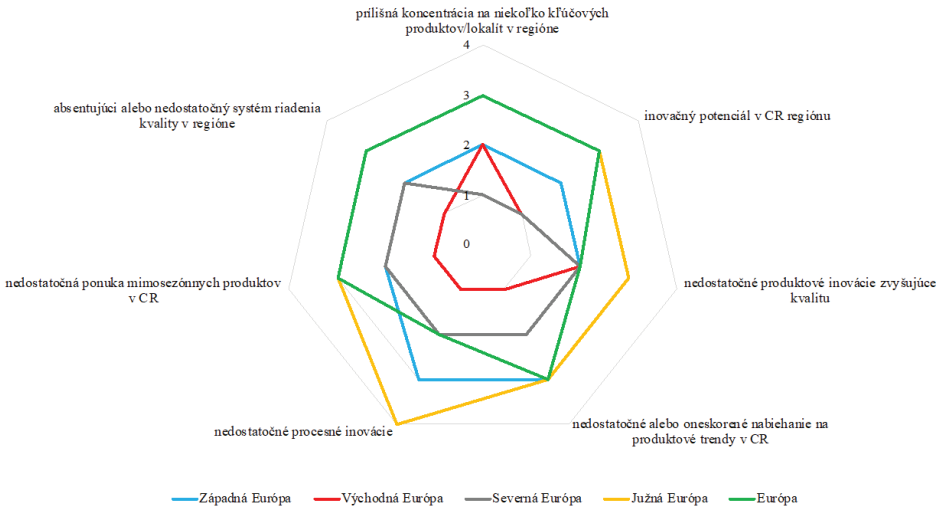
Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Z grafu 15 vyplýva, že oblasť produktu cestovného ruchu v slovenských regiónoch cestovného ruchu je na základe priemerných hodnôt klasifikovaná vo viac ako polovici problémových okruhov intenzitou ako významný problém. V prípade problému absentujúceho alebo nedostatočného systému riadenia kvality v regióne ide o veľmi významný problém v regionálnom meradle. Nami uvádzané problémové okruhy – prílišná koncentrácia na niekoľko kľúčových produktov/lokalít v regióne – je priemerne hodnotená ako zanedbateľný a inovačný potenciál v CR regiónu ako mierny problém. Slovenský trend názorov miestnych aktérov následne

porovnáme so získanými výsledkami – priemernými intenzitami problémových okruhov v európskych regiónoch, ktoré ilustruje graf 16.

Graf 16: Vyberte najpálčivejšie problémy produktu cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Európa



Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Podobne ako v prípade predchádzajúcich skúmaných oblastiach aktuálnych problémov a výziev v rozvoji cestovného ruchu v regiónoch aj pri problémoch v súvislosti s produktom cestovného ruchu sú výsledky Slovenskej republiky priemerným hodnotením intenzity blízke krajinám južnej a severnej Európy. Najlepší trend priemerných hodnôt dosahujú krajiny východnej Európy, ktoré sa nachádzajú pod priemerom Európy.

Tabuľka 17 reprezentuje doplnené názory miestnych aktérov zamerané na problémy spojené s produktom cestovného ruchu v regióne, v ktorom pôsobia.

Na úplne základnej úrovni je marketing procesu informovania spotrebiteľa aký je náš produkt alebo služba a prečo by si ich mali kúpiť, používať a nakoniec si ho vybrať pred konkurenciou. Podľa Tsiotsou a Goldsmitha (2012) a autorského kolektívu Kotler et al. (2017) sa prezentácia regiónu cestovného ruchu vzťahuje na proces riadenia, prostredníctvom ktorého organizácie destinačného manažmentu a/alebo podniky cestovného ruchu identifikujú svojich zákazníkov (skutočných aj potenciálnych) komunikujú s nimi, aby zistili a ovplyvnili ich želania, potreby, motivácie, záľuby a negatíva na miestnej, regionálnej, národnej a medzinárodnej úrovni a zodpovedajúcim spôsobom prispôbujú svoje produkty s cieľom dosiahnuť optimálnu

Tabuľka 17: V prípade potreby uveďte iné problémy spojené s produktom CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine

Slovenská republika	ostatné krajiny Európy
Propagácia produktov. – Najmä premyslené a zacielené kampane v on-line prostredí s digitálnym obsahom a prelinkovaním na odbytové kanály (destinačné portály, rezervačné platformy). Daňové zaťaženie služieb, produkty sú s minimálnym ziskom, no napriek tomu si ich klient (obyvateľ/host) nedokáže zakúpiť alebo sa permanentne sťažuje na vysoké ceny.	Niektoré aktivity a produkty nie sú plne podporované miestnymi orgánmi (priebežný manažment).

Zdroj: Vlastné spracovanie

spokojnosť návštevníkov, a tým splniť ich ciele. Percentuálne vyjadrenie odpovedí miery intenzity k jednotlivým problémom týkajúcich sa prezentácie regiónu cestovného ruchu získaných od miestnych aktérov poskytuje nasledujúca tabuľka 18.

Tabuľka 18: Vyberte najpálčivejšie problémy prezentácie regiónu/regiónov CR – Slovenská republika

	0	1	2	3	4
neexistujúca spoločná značka regiónu alebo neefektívna politika značky	32,43 %	5,41 %	24,32 %	24,32 %	13,51 %
nedostatočná spoločná mediálna kampaň a komunikačná stratégia	16,22 %	16,22 %	29,73 %	21,62 %	16,22 %
absentujúca alebo nekvalitná spoločná webová stránka regiónu	35,14 %	18,92 %	16,22 %	18,92 %	10,81 %
absentujúca alebo nekvalitná spoločná prezencia regiónu na sociálnych sieťach	24,32 %	16,22 %	21,62 %	27,03 %	10,81 %
nedostatočné využívanie možností IKT v marketingu regiónu	13,51 %	24,32 %	29,73 %	13,51 %	18,92 %

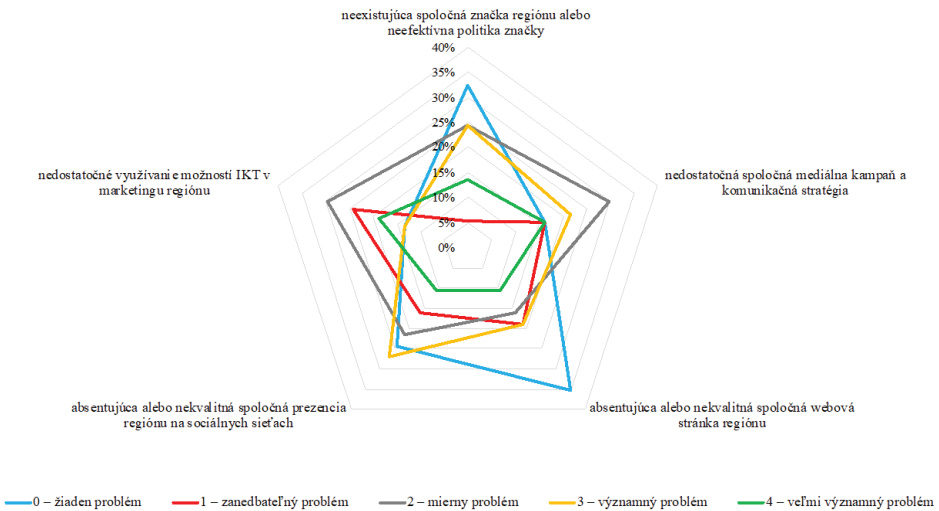
Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Z údajov tabuľky 18 a grafu 17 možno vidieť, že prvý typ problému – neexistujúca spoločná značka regiónu alebo neefektívna politika značky hodnotí 32,43 % respondentov ako žiadny problém. Vzhľadom na percentuálne rozdelenie odpovedí k zvyšným možnostiam možno povedať, že ide o problém, ktorý je v prostredí Slovenska mierny (intenzita hodnotenia žiadneho, zanedbateľného až mierneho problému je 62,16 %). Nedostatočná spoločná mediálna kampaň a komunikačná stratégia

v regióne je hodnotená ako mierny problém s 29,73 % podielom respondentov. Podľa rozloženia odpovedí sa tretí typ problému – absentujúca alebo nekvalitná spoločná webová stránka regiónu – neprejavuje ako veľmi intenzívny, pretože celkovo viac ako dve tretiny respondentov vybralo možnosti, že nejde o žiadny problém (35,14 %), resp. ide o zanedbateľný (18,92 %) až mierny problém (16,22 %). Absentujúca alebo nekvalitná spoločná prezencia regiónu na sociálnych sieťach vedie k roztrieštenosti odpovedí respondentov, kde s dvoma výnimkami možno hovoriť o vyváženom podiele hodnotenia intenzity uvádzaného problémového okruhu. Aj napriek tomu najväčší podiel predstavuje intenzita identifikujúca veľmi významný problém (27,03 %). Podľa rozloženia odpovedí sa nami uvádzaný posledný typ problému – nedostatočné využívanie možností IKT v marketingu regiónu – prejavuje ako mierne intenzívny, pretože celkovo viac ako dve tretiny respondentov vybralo možnosti, že nejde o žiadny problém (13,51 %), resp. ide o zanedbateľný (24,32 %) až mierny problém (29,73 %).

Graf 17: Vyberte najpálčivejšie problémy prezentácie regiónu/regiónov CR – Slovenská republika



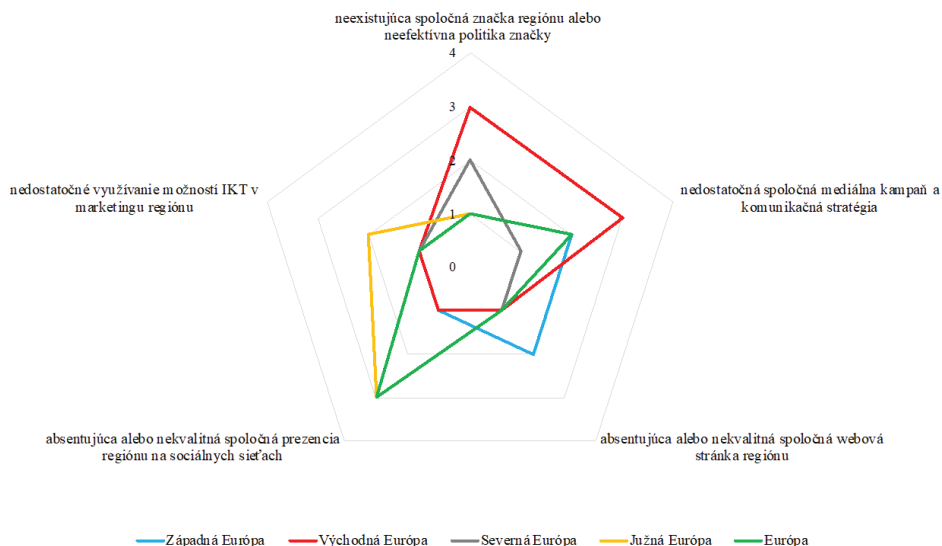
Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiadny problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Skúmaním grafu 17 možno skonštatovať, že oblasť marketingu produktu cestovného ruchu v regióne na Slovensku je hodnotená vo väčšine problémových okruhov ako mierny, resp. žiadny problém. Len v prípade absentujúcej alebo nekvalitnej spoločnej prezencie regiónu na sociálnych sieťach možno hovoriť o významnom problémovom okruhu. Slovenský trend názorov na intenzitu jednotlivých problémov

možno následne porovnať s odpoveďami v iných regiónoch Európy, ktorých priemerné hodnoty odpovedí na intenzitu problémových okruhov znázorňuje graf 18.

Graf 18: Vyberte najpálčivejšie problémy prezentácie regiónu/regiónov CR – Európa



Pozn.: Intenzita problémového okruhu: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

Zdroj: Vlastné spracovanie

Najlepší trend priemerných hodnôt je zaznamenaný v krajinách východnej Európy. Slovenskú republiku možno dosiahnutými výsledkami prirovnať priemerným hodnotám krajín severnej Európy, ktoré kopírujú trend priemeru Európy.

Názory miestnych aktérov na problematiku pri prezentácii regiónu cestovného ruchu prezentuje nasledujúca tabuľka 19.

Tabuľka 19: V prípade potreby uveďte iné problémy pri prezentácii regiónu/regiónov ČR vo vašej krajine

Slovenská republika	ostatné krajiny Európy
<p>Prezentácia regiónov cez OOCR a KOOCR je nevhodná.. Ukazuje to dlhoročná prax vo väčšine takýchto regiónov.</p> <p>Mnohé regióny cestovného ruchu nemajú jednotnú identitu, majú síce značku (logo), ale tá nie vždy zodpovedá identite.</p> <p>On-line marketing je vážny problém.</p> <p>Nesystematická a oneskorená reakcia regiónov na nové trendy v integrovanej marketingovej komunikácii regiónov z hľadiska využitia nových technológií.</p> <p>Nízky rozpočet OOCR na kvalitnú média a marketingovú kampaň, a tak sa spájame s ďalšími OOCR alebo KOOCR</p>	<p>Nerozvinuté vidiecke regióny.</p> <p>O tom, ako bude vyzerat marketingová komunikácia cestovného ruchu, nerozhoduje región.</p>

Zdroj: Vlastné spracovanie

4 OPATRENIA NA ZNÍŽENIE NEGATÍVNYCH DOPADOV COVID-19 V CESTOVNOM RUCHU

Ochorenie spôsobené COVID-19 a s ním súvisiace opatrenia v rôznych oblastiach ekonomického a spoločenského života spôsobilo extrémne obmedzenie a v niektorých obdobiach aj zastavenie poskytovania služieb cestovného ruchu. Odvetvie sa dostalo do neúnosných ekonomických problémov. Podľa Svetovej rady pre cestovný ruch (WTTC, 2020) v minulosti sa výrazný prepad v odvetví cestovného ruchu týkal finančnej a hospodárskej krízy v rokoch 2008 – 2009, avšak vplyv súčasnej situácie spôsobenej COVID-19 na odvetvie cestovného ruchu bude v omnoho väčšom rozsahu. V roku 2020 došlo v Európe k strate 3,6 mil. pracovných miest. Celkový podiel cestovného ruchu na HDP poklesol v roku 2020 na 4,9%, pričom v roku 2019 ide o podiel 9,5% (EUROSTAT, 2021).

Krajiny reagovali rôznymi rozhodnutiami v oblasti štátnej politiky a rozpočtovej politiky, využili nástroje v oblasti podpory likvidity, podpory zamestnanosti a v iných oblastiach na ochranu najviac dotknutých odvetví, ku ktorým jednoznačne patrí aj cestovný ruch. Európska komisia prijala komplexný balík iniciatív s cieľom vytvorenia koordinovaného rámca na bezpečné obnovenie dopravy a cestovného ruchu a riešenie naliehavých problémov prevádzkovateľov cestovného ruchu a spotrebiteľov. Podporné opatrenia EÚ pre odvetvie cestovného ruchu dopĺňajú a posilňujú opatrenia prijaté na vnútroštátnych úrovniach. Zahŕňajú podporu likvidity, fiškálne opatrenia, zmiernenie pravidiel štátnej pomoci a iné finančné a nefinančné opatrenia (Eurostat, 2021). Opatrenia sa týkajú najmä podpory podnikov a zachovania pracovných miest, osobitne ochrany malých a stredných podnikov, ďalej ide o opatrenia na podporu ekonomiky vyvinutím nových investičných iniciatív a využitím Plánu obnovy Európy. Osobitne Európska komisia povolila realizáciu priamej štátnej podpory pre najviac zasiahnuté podniky na zamedzenie ich krachu, pričom ide najmä o priame granty (alebo daňové výhody), dotované štátne záruky na bankové úvery, verejné a súkromné pôžičky so zvýhodnenými úrokovými sadzbami, existujúce úverové kapacity a ich využitie ako kanála na podporu podnikania – najmä malých a stredných podnikov ako aj o umožnenie flexibility, ktorá umožní, aby v prípade potreby štát poskytoval poistenie krátkodobých exportných úverov.

Jednou z oblastí, ktorú Európska komisia riešila v súvislosti s krízou COVID-19 bol aj cestovný ruch. Riešenia sa týkajú na jednej strane snahy obnoviť pohyb osôb a cestovanie a na druhej strane ochrany odvetvia cestovného ruchu zo strany

poskytovateľov služieb. Tak ako aj pre iné podniky zasiahnuté krízou, opatrenia sa týkajú najmä likvidity podnikov cestovného ruchu, najmä malých podnikov, a to zabezpečením:

- flexibility podľa pravidiel štátnej pomoci umožňujúca členskými štátmi zaviesť schémy, ako sú záručné schémy pre poukážky a ďalšie schémy likvidity, na podporu podnikov a na zabezpečenie uspokojenia žiadostí o refundáciu spôsobených pandémiou koronavírusu;
- financovania, pričom Európska únia naďalej poskytuje okamžitú likviditu podnikom zasiahnutým krízou prostredníctvom investičnej iniciatívy v oblasti reakcie na koronavírus v rámci spoločného riadenia s členskými štátmi. Okrem toho dochádza k využitiu Európskeho investičného fondu na financovanie malých podnikov zasiahnutých krízou;

Prehľad komplexných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v ekonomikách členských krajín EÚ spracovala Európska komisia v dokumente „Policy measures taken against the spread and impact of the coronavirus“ (august 2020, týka sa teda opatrení prvej vlny). Zdrojový dokument obsahuje politické opatrenia zatriedené podľa kategórií – opatrenia v oblasti výdavkov; daňové opatrenia; sektorové, regionálne a iné ako fiškálne opatrenia; akékoľvek iné opatrenia. Opatrenia realizované v cestovnom ruchu sú zaradené najčastejšie do skupiny sektorových, regionálnych a iných ako fiškálnych opatrení. Nasledujúca tabuľka 20 poskytuje prehľad opatrení, ktoré boli špecificky určené cestovnému ruchu (tourism, travel, accomodation, gastronomy, culture, sport, tourism destination, air transport), pričom samozrejme aj iné realizované, sektorovo nerozlišované opatrenia mali vplyv na cestovný ruch.

Tabuľka 20: Sektorové opatrenia pre cestovný ruch na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v krajinách EÚ

Krajina	Opatrenie
Belgicko	<p>Sektorové opatrenia:</p> <p>Flámsko: Mládežnícky a sociálny cestovný ruch sú aj naďalej podporované. Podporované oblasti (napr. kultúra, šport, mládež) a iné špecifické oblasti (napr. záhradníctvo, cestovný ruch, mobilita) budú schopné pokryť straty núdzovým fondom 200 mil. eur. V miestnych sektoroch služieb je vyplácaná jednorazový príspevok vo výške 50 eur alebo 100 eur na zamestnanca.</p> <p>Valónsko: Jednorazový príspevok pre malé podniky z rôznych sektorov (reštaurácie, hotely, cestovné kancelárie, organizátori podujatí, maloobchod, kultúrne zariadenia), ktoré museli byť úplne (príspevok do 5000 eur) alebo čiastočne mimo prevádzky (príspevok do 2500 eur). Nový paušálny príspevok v sume 2500 eur pre samozamestnávateľov s podstatne obmedzenými aktivitami v období dvoch mesiacov.</p> <p>Región Brusel – hlavné mesto: Jednorazový príspevok 4000 eur je určený pre podniky, ktoré boli nútené uzatvoriť prevádzku (reštaurácie, hotely, cestovné kancelárie, maloobchod, zariadenia rekreačných a športových aktivít).</p> <p>Francúzske spoločenstvo: Podpora je určená pre sektory poškodené obmedzujúcimi opatreniami (kultúra, sociálna oblasť, vzdelávanie, mládež, šport) v sume 80 mil. eur.</p> <p>Nemecké spoločenstvo: Podpora je určená pre sektory poškodené obmedzujúcimi opatreniami (kultúra, sociálna oblasť, vzdelávanie, mládež, šport) v sume 10 mil. eur.</p>
Bulharsko	<p>Opatrenia v oblasti výdavkov:</p> <p>Opatrenia určené na podporu cestovného ruchu v krajine vo forme dotácie 35 eur na každé miesto v lietadle pre cestovné kancelárie, ktoré využívajú bulharskú národnú leteckú spoločnosť Bulgaria Air je pre chartrové lety do Bulharska; zníženie ceny plážových doplnkov najmenej o 50 % oproti predchádzajúcemu letu, znížené alebo žiadne koncesionárske poplatky; voucher pre domáci cestovný ruch pre zdravotný personál a policajtov v prvej línii; príležitosť pre cestovné kancelárie pokryť hodnotu predplatených dovoleniek v rámci dvanástich mesiacov</p> <p>Opatrenia v oblasti daní:</p> <p>Redukcia dane z pridanej hodnoty pre reštaurácie a zábavné podniky v sektore cestovného ruchu na 9% od leta 2020 až do konca roka 2021.</p>
Česká republika	<p>Opatrenia v oblasti výdavkov:</p> <p>Plánovaný bol voucherový program pod názvom „Dovolenka v Čechách“ na podporu domáceho cestovného ruchu v letnej sezóne, a to pre ubytovacie a stravovacie služby v hodnote až do 10 000 CZK. Všetky tri strany – štát, zamestnávateľ ako aj zamestnanec sa podieľajú finančne.</p> <p>Odvetvové opatrenia:</p> <p>Cestovné kancelárie majú povolenie vydávať zákazníkom vouchre za zájazdy, ktoré boli stornované (20. február – 31. august) z dôvodu COVID-19. Ak voucher nie je využitý pre iný zájazd, vyžaduje sa vrátenie finančných prostriedkov zákazníkom.</p>

Krajina	Opatrenie
Dánsko	<p>Opatrenia v oblasti výdavkov: podpora cestovných kancelárií a agentúr.</p> <p>Finančné opatrenia: využitie Danish Travel Guarantee Fund</p> <p>Odvetvové opatrenia: dokument uvádza len všeobecné opatrenia týkajúce sa zatvorenia reštaurácií a barov ako aj hraníc.</p>
Nemecko	zdrojový dokument neuvádza osobitné opatrenia pre cestovný ruch
Estónsko	<p>Opatrenia v oblasti výdavkov:</p> <p>Podpora kultúry v sume 25 mil. eur</p>
Írsko	Štátna záruka na špeciálnu formu dobropisu na vrátenie peňazí za balíky dovolenkových služieb rezervovaných prostredníctvom írskych registrovaných cestovných kancelárií a cestovných kancelárií k máju 2020.
Grécko	<p>Opatrenia v oblasti výdavkov:</p> <p>Ministerstvo cestovného ruchu implementovalo nový program sociálneho cestovného ruchu s odhadovanými nákladmi 100 mil. eur, pričom financovaný bude prostredníctvom re-alokácie z rozpočtu verejných investícií.</p> <p>Rozšírenie existujúceho programu sociálneho cestovného ruchu implementovaného cez Fond zamestnanosti (OAED). Dodatočné fiškálne náklady sú odhadované na 17 mil. eur na rok 2020 a 10 mil. eur na rok 2021.</p> <p>Zvýšenie výdavkov na reklamu Gréckou národnou organizáciou cestovného ruchu o 23 mil. eur.</p> <p>Poskytnutie osobitného príspevku sezónnym pracovníkom v cestovnom ruchu. Fiškálne náklady predstavujú sumu 197 mil. eur.</p> <p>Poskytnutie kompenzácií na projekty v sektoroch najviac postihnutých krízou COVID-19 cez Ministerstvo kultúry (náklady v hodnote 10 mil. eur).</p> <p>Zníženie preddavku na daň z príjmu právnických osôb na nulovú hodnotu pri leteckých spoločnostiach. Opatrenie je plánované na 53 mil. eura je fiškálne neutrálne v rámci obdobia rokov 2020 – 2021. Kompenzácia za miesta v lietadle u leteckých spoločností (za apríl a máj) pri odhadovaných nákladoch 6 mil. eur.</p>

Krajina	Opatrenie
Španielsko	<p>Daňové opatrenia: 50% zníženie príspevku sociálneho zabezpečenia zamestnávateľov (obmedzené od februára do októbra 2020) pre zamestnancov s trvalou nepretržitou pracovnou zmluvou v cestovnom ruchu a v príbuzných sektoroch.</p> <p>Odvetvové a regionálne opatrenia a iné opatrenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Špecifický nástroj financovania (ICO) vo výške 400 mil. eur na podporu likvidity firiem a samostatne zárobkovo činných osôb v cestovnom ruchu. ■ Opatrenia na podporu cestovného ruchu a súvisiacich aktivít: nástroj podpory likvidity (ICO) a výnimka z platby odvodov zamestnávateľa na sociálne zabezpečenie pre pracovníkov s neustále prerušovanými zmluvami v sektore cestovného ruchu a súvisiacich činnostiach. ■ Uvoľnenie zostávajúcich 15,5 mld. eur (júna), pričom 7,5 mld. eur bolo určených pre malé a stredné podniky a samostatne zárobkovo činné osoby, 5 mld. eur pre veľké spoločnosti, 2,5 mld. eur pre malé a stredné podniky a samostatne zárobkovo činné osoby v sektore cestovného ruchu a súvisiacich činnostiach a 500 mil. eur pre spoločnosti a samostatne zárobkovo činné osoby na nákup alebo prenájom vozidiel na profesionálne použitie. ■ Odklad splatenia istiny a/alebo úrokov z úverov prijatých od Ministerstva priemyslu, obchodu a cestovného ruchu, ak COVID-19 spôsobil firme príjemcu prerušenie prevádzky. Zároveň zvýšenie flexibility v postupoch pri získavaní a splácaní úverov alebo pomoci od ministerstva. ■ Pozastavenie splátok úrokov a istiny úverov zo Štátneho sekretariátu pre cestovný ruch. ■ Program podpory cestovného ruchu ('Towards a safe and sustainable tourism'). Plán je postavený na piatich pilieroch a 28 opatreniach v hodnote 4.2162 mld. eur. Piliere plánu spočívajú v opätovnom získaní dôvery v Španielsko ako destinácie cestovného ruchu, opatreniach reaktivácie sektora cestovného ruchu, zvýšenia konkurencieschopnosti destinácií cestovného ruchu, zdokonalenie modelu vedomostného a inteligentného cestovného ruchu, marketing a propagácia. ■ Dvanásťmesačné odloženie úveru na splátky hypotéky na nehnuteľnosti určené pre firmy a živnostníkov v sektore cestovného ruchu. ■ Nová línia financovania investičných projektov v oblasti digitalizácie a inovácií v sektore cestovného ruchu (216 mil. eur). ■ Plány udržateľnosti destinácií cestovného ruchu týkajúce sa najmä rurálnych destinácií cestovného ruchu a destinácií mimopobrežných. <p>Opatrenia v oblasti kultúry – poskytnutie 20 mil. eur pre Vzájomnú záručnú spoločnosť (CREA SGR) na zvýšenie likvidity a financovanie pre malé a stredné podniky v sektore kultúry, mimoriadnu podporu scénického umenia a hudby, podporu filmového a audiovizuálneho sektora na uľahčenie premietania filmov v kinách a mimoriadny systém podpory pre knižný sektor. Posilnená ochrana v nezamestnanosti pre pracovníkov v sektore kultúry.</p>

Krajina	Opatrenie
Francúzsko	<p>Daňové opatrenia: Oslobodenie od odvodov sociálneho zabezpečenia pre malé a stredné podniky a veľmi malé podniky pôsobiace v najviac zasiahnutých odvetviach (cestovný ruch, hotely, kaviarne a reštaurácie, podujatia a kultúra) počas povinného zatvorenia prevádzok (ide zhruba o 3 mld. eur). Odklad platenia nájomného, účtov za elektrinu alebo plyn za podnikové priestory veľmi malých podnikov a malých a stredných podnikov s povinne prerušenou prevádzkou.</p> <p>Odvetvové opatrenia: Oprávnenie pre sektor cestovného ruchu vrátiť zaplatené zájazdy/pobyty vo forme dobropisu alebo odloženie poskytnutia zájazdu/pobytu. Vytvorenie platformy pre pracovníkov „Mobilisationemploi“ prístupnej pre uchádzačov o zamestnanie registrovaných alebo neevidovaných v Pôle Emploi a pre zamestnancov na čiastkový úväzok. Cieľ – výnimočná mobilizácia zamestnanosti v prioritných sektoroch: zdravotníctvo, sociálne záležitosti, poľnohospodárstvo, agropotravinárstvo, doprava, logistika, pomoc v domácnosti, energetika, telekomunikácie.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Vytvorenie komplexného plánu obnovy pre sektor cestovného ruchu v celkovej hodnote 18 mld. eur, pričom 3,6 mld. eur špecificky smerovaných do cestovného ruchu prostredníctvom Banque des Territoires a BPI France (Public Investment Bank) na priame investície podporujúce zelenú a digitálnu transformáciu sektora, dlhodobé úvery a opatrenia štátnej pokladnice. Zostávajúca časť plánu zahŕňa verejné záruky, systém dočasnej nezamestnanosti, priame dotácie a odklady a zrušenie daní. ■ Vytvorenie komplexného plánu obnovy pre sektor letectva v celkovej hodnote 15 mld. eur, pričom obsahuje špecifické podporné opatrenia a rozšírenie existujúcich opatrení (napr. schému riešenia dočasnej nezamestnanosti). Špecifické opatrenia obsahujú priamu podporu výskumu, vývoja a inovácií v rámci hodnotového reťazca počas troch rokov, vytváranie investičných fondov na udržanie obnovy, konkurencieschopnosti, ekologizácie a diverzifikácie, predvídanie objednávok verejného obstarávania a vývozné záruky. Skupine Air France-KLM bola poskytnutá záruka a úver v celkovej výške 7 mld. eur.
Chorvátsko	<p>Odvetvové a regionálne opatrenia, iné ako fiškálne opatrenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ s cieľom pomôcť sektoru cestovného ruchu vláda odkladá platby niekoľkých špecifických parafiškálnych poplatkov pre cestovný ruch, ale aj platby príjmov z majetku.

Krajina	Opatrenie
Taliancko	<p>Opatrenia v oblasti výdavkov: Jednorazový príspevok vo výške 600 eur (program „Cura Italia“) pre samostatne zárobkovo činné osoby a pre zamestnancov, na ktorých sa nevzťahujú osobitné systémy podpory, ako sú sezónni pracovníci (v rámci cestovného ruchu príspevok vo výške 1000 eur) alebo pracovníci v odvetví športu a zábavy. Na základe programu „Recovery“ je čiastočne kompenzovaný ušlý príjem, najmenej 33 % v závislosti od veľkosti firmy. Príspevok sa neskôr znížil na 500 eur pre pracovníkov v poľnohospodárstve. Samostatne zárobkovo činné osoby v sektore maloobchodu a remesiel, ako aj samostatne hospodáriaci roľníci boli presunutí z tohto programu do programu pomoci pre firmy (kompenzácia straty do výšky 20 % príjmov a minimálne 1 000 eur).</p> <p>Doprava: Podpora pre železnice (zníženie nájomného za infraštruktúru), letecké spoločnosti a prístavy a využitie fondu pre miestnu verejnú dopravu. Voucher pilotného programu na mobilitu podporujúci udržateľnú dopravu (napr. 60 % príspevok na nákup bicyklov).</p> <p>Dane: Odklad daní a sociálnych odvodov pre sektor cestovného ruchu. Oslobodenie od prvej splátky dane z nehnuteľnosti na rok 2020 pre hotely a iné ubytovacie zariadenia.</p> <p>Oslobodenie od DPH na nákup ochranných a bezpečnostných zariadení v roku 2020 a následne zníženie DPH na tieto zariadenia na 5 %.</p> <p>Daňový bonus vo výške 60 % z nájmu za mesiac marec, apríl a máj pre firmy a živnostníkov s tržbami do 5 mil. eur, ktorí zaznamenali 50 % pokles obrátu.</p> <p>Výhodné úverové podmienky pre hotely a agroturistické zariadenia bez ohľadu na ich veľkosť a straty.</p> <p>Odpočítateľná položka v prípade darov pri riešení núdzových situácií maximálne do výšky 300 000 eur.</p> <p>Odvetvové opatrenia: Cestovný ruch: Fond cestovného ruchu na podporu nákupu a reštrukturalizáciu nehnuteľností využívaných na cestovný ruch (50 mil. eur); Fond na podporu cestovného ruchu v Taliansku (30 mil. eur); Fond na dodržanie bezpečnostného protokolu pre aktivity cestovného ruchu (50 mil. eur), oslobodenie od dane pre ubytovacie zariadenia (ich stavby) ako aj pre bary a reštaurácie za dočasné obsadenie verejnej pôdy.</p> <p>Kultúra: špeciálny fond vo výške 225 mil. eur pre kníhkupectvá, vydavateľstvá a kultúrne zariadenia. Špeciálny fond vo výške 100 mil. eur pre múzeá.</p> <p>Šport: pozastavenie, resp. zníženie platieb nájomného a koncesií pre športové zväzy, určitý podiel zo stávkových výnosov súvisiacich so športovými aktivitami bude použitý na podporu celého sektora.</p>

Krajina	Opatrenie
Cyprus	<p>Opatrenia v oblasti výdavkov: „Osobitná schéma pre ubytovacie zariadenia“ a „Osobitná schéma na podporu podnikania“ súvisiaca s odvetvím cestovného ruchu, resp. s podnikmi priamo ovplyvnenými cestovným ruchom. Ide schémy podpory príjmov pracovníkov cestovného ruchu a súvisiacich odvetví s celkovými rozpočtovanými nákladmi zhruba 500 mil. eur.</p> <p>Daňové opatrenia: Urýchlené spracovanie žiadostí o vrátenie DPH alebo dane z príjmov právnických osôb, najmä pre podniky s najväčšími negatívnymi dopadmi krízy COVID-19 (napr. reštaurácie, hotely, cestovné kancelárie, atď.).</p> <p>Podpora cestovného ruchu: Dodatočný rozpočet (11 mil. eur) na realizáciu podpory cestovného ruchu v spolupráci s leteckými spoločnosťami a cestovnými kancelárkami, ako aj aktivít na prilákanie turistov do krajiny (v období od októbra 2020 do marca 2021). Propagačný program v spolupráci s cestovnými kancelárkami na podporu imidžu krajiny ako bezpečnej destinácie pre turistov (10 mil. eur). Opatrenia v oblasti likvidity na podporu letísk a na zmiernenie dopadu pandémie COVID-19 na letiskách Larnaka a Paphos (vyše 70 mil. eur v rokoch 2020 – 2021).</p>
Lotyšsko	<p>Odvetvové opatrenia: Národná letecká spoločnosť Air Baltic ukončila väčšinu operácií a prepustila 700 zamestnancov. S cieľom prekonať krízu Komisia umožnila spoločnosti získať na základnom imaní 250 mil. eur.</p> <p>Štátna akciová spoločnosť Latvian Air Traffic dostala od vlády 6 mil. eur na zvýšenie základného imania.</p> <p>Letisko štátnej akciovej spoločnosti „Rīga“ získa 49,9 mil. eur do základného imania. Spoločnosť môže tiež svoj zisk za rok 2019 použiť na pokrytie strát spôsobených krízou COVID-19 nevyplatením dividend (4,5 mil. eur) vláde v roku 2020. Obe opatrenia sú závislé od rozhodnutia Komisie.</p>
Litva	<p>Odvetvové opatrenia: 265,5 mil. eur z investičných fondov EÚ bolo prerozdelených do sektorov zdravotníctva, zamestnanosti, podnikania a cestovného ruchu na zmiernenie vplyvu COVID-19.</p> <p>Opatrenia na podporu likvidity malých a stredných podnikov (1,2 mld. eur), likvidity poľnohospodárstva a prístupu k finančným službám (52 mil. eur), likvidity cestovného ruchu (31 mil. eur) a podpory cestovného ruchu (14 mil. eur).</p>

Krajina	Opatrenie
Luxemburg	<p>„Restart Luxembourg“ balík opatrení:</p> <p>Opatrenia v oblasti výdavkov:</p> <p>Fond obnovy a solidarity v hodnote 200 mil. eur na podporu spoločností a nezávislých odborníkov v sektore pohostinstva, podujatí a cestovného ruchu, fitness centier.</p> <p>Odvetvové opatrenia:</p> <p>Stratégia „Restart Tourism“ pozostávajúca z:</p> <p>(i) Poukaz v hodnote 50 eur na jednu noc ubytovania v Luxemburgu pre každého občana staršieho ako 16 rokov a každého cezhraničného pracovníka.</p> <p>(ii) Na podporu neziskových organizácií a podporu sektora ako celku sa vytvorí fond cestovného ruchu vo výške 3 mil. eur.</p> <p>(iii) Urychlenie digitalizácie odvetvia prostredníctvom centralizácie údajov na marketingové účely.</p> <p>(iv) Posilnenie investícií v sektore s cieľom zabezpečiť trvalo udržateľný rozvoj a predstaviť Luxembursko ako destináciu obchodných podujatí.</p> <p>v) Vypracuje sa značka potvrdzujúca súlad s hygienickými opatreniami.</p> <p>Rôzne opatrenia finančnej podpory pre kultúrny sektor, medzi ktoré patria:</p> <p>(i) náhrada za straty vzniknuté v dôsledku zrušených podujatí,</p> <p>(ii) investičná podpora pre regionálne múzeá a kultúrne zariadenia,</p> <p>(iii) dodatočné výzvy na predkladanie projektov prostredníctvom ministerstva.</p> <p>Rôzne finančné podporné opatrenia pre športový sektor, medzi ktoré patria:</p> <p>i) priama pomoc pre registrované športové kluby (20 EUR na licencovaného športovca),</p> <p>(ii) náhrada za straty vzniknuté v dôsledku zrušených podujatí (max. 3 000 eur),</p> <p>iii) Jednorazový príspevok na obstaranie športového materiálu (max. 5 000 eur).</p> <p>Odvetvové opatrenia:</p> <p>Dočasné pozastavenie refundácií za zrušené balíky dovolení na podporu cestovných kancelárií.</p>

Krajina	Opatrenie
Maďarsko	<p>Opatrenia v oblasti výdavkov: Maďarská agentúra pre cestovný ruch vyčlenila 1 mld. HUF (0,002 % HDP) na pokrytie škôd v cestovnom ruchu. Po konzultácii s Maďarskou akadémiou umení bol pripravený balík dotácií na kultúru v hodnote 5,1 mld. HUF.</p> <p>Daňové opatrenia: Sektory, ktoré boli pandémiou vážne zasiahnuté (cestovný ruch, reštaurácie, zábavné podniky, šport, kultúrne služby, doprava, poľnohospodárstvo, letecký priemysel), budú oslobodené od platenia príspevkov na sociálne zabezpečenie, daní zo mzdy a dane z malých podnikov (kiva). Malé podniky v rámci zjednodušeného daňového režimu orientovaného na malé podniky (KATA) v 26 činnostiach (napr. služby osobnej dopravy, kozmetické služby, služby zubárov, ubytovanie, atď.) sú oslobodené od platenia daní (na mesiac marec – jún 2020). Ide o viac ako 81 000 malých podnikov. Turistická daň (ako poplatok účtovaný ubytovateľom na základe počtu prenoco- vaní hostí) je dočasne zrušená do decembra 2020. Do decembra 2020 sa dočasne ruší príspevok na rozvoj cestovného ruchu – od- vod za stravné, stravovacie a ubytovacie služby. Zníženie sadzby na sociálne poistenie pre zamestnávateľa o 2 percentuálne body zo 17,5% na 15,5%.</p>
Malta	Opatrenia osobitne k cestovnému ruchu sa neuvádzajú.
Holandsko	<p>Daňové opatrenia: V období sumarizácie tohto dokumentu sa diskutovalo o úprave turistickej dane.</p>
Rakúsko	<p>Opatrenia v oblasti výdavkov: Kompenzačná schéma pokrýva až 75 % fixných nákladov v závislosti od strát v porovnaní s minulými rokmi. Schéma bola pôvodne na 3 mesiace a bude pre- dlžená o 6 mesiacov a oprávnenosť začne už pri 20 % strate obratu namiesto 40%.</p> <p>V záujme zabezpečenia likvidity štát ručí za špecifické úvery až do výšky 100 % (kontaktným miestom je obchodná banka firiem, pričom táto postúpi žiadosť buď na Oesterreichische Kontrollbank – OeKB, Rakúskej Wirtschaftsservice – AWS alebo Österreichische Hotel- und Tourismusbank – ÖHT v závislosti od prí- padu). Pre účely poskytnutia potrebných záruk za pôžičky a pre nebyrokratický a rýchly proces zriadila rakúska vláda novú finančnú agentúru COVID-19 Finan- zierungsagentur des Bundes GmbH (COFAG).</p> <p>Pomocný fond pre združenia v športe a kultúre, ktorého cieľom je pokryť krátko- dobé náklady a podporiť reštart neziskových organizácií (700 mil. eur).</p> <p>Daňové opatrenia: „Gastronomický“ balík (500 mil. eur): Ide o sériu špecifických daňových úľav zameraných na sektor gastronómie vo forme dočasného zníženia DPH z 20 % na 10 % na nealkoholické nápoje v hodnote cca. 200 mil. eur do konca roka 2020, zvýšenie paušálnych odpočtov pre pohostinstvá v malých obciach, zvýše- nie tzv. daňovej uznateľnosti hodnoty stravných lístkov a iné opatrenia. Zníženie DPH (900 mil. eur): zníženie DPH z 10 % na 5 % pre gastronómiu, kultú- ru a vydavateľstvo (vyžaduje schvaľovanie Komisiou).</p>

Krajina	Opatrenie
Poľsko	Opatrenia v oblasti výdavkov: rekreačný poukaz vo výške 110 eur na dieťa do marca 2021. Táto iniciatíva je spojená s nákladmi do výšky 0,2 % HDP a má za cieľ podporiť miestnu ekonomiku cestovného ruchu.
Portugalsko	Opatrenia podporujúce hospodársku činnosť: Podpora likvidity pre spoločnosti – schémy v hodnote 13 mld. eur schválené Európskou komisiou, ktoré umožňujú Portugalsku poskytovať priame granty a verejné záruky na pôžičky na pomoc malým a stredným podnikom a veľkým spoločnostiam pokryť investičné potreby a potreby prevádzkového kapitálu vrátane zaručenej úverovej linky štátom prostredníctvom bankového systému (6,2 mld. eur) – pre reštaurácie (600 mil. eur); cestovné kancelárie (200 mil. eur); cestovný ruch (900 mil. eur); priemysel (4,5 mld. eur). Úverová linka pre mikropodniky v sektore cestovného ruchu (60 mil. eur). Iné opatrenia: <ul style="list-style-type: none"> ■ propagačné kampane cestovného ruchu na národnej a regionálnej úrovni. Opatrenia v oblasti kultúry: <ul style="list-style-type: none"> ■ finančná podpora umelcom a najviac postihnutým subjektom (1 mil. eur). Posilnené na 1,7 milióna eur, 13. mája, ■ zrušené hudobné festivaly bez očíslovaných miest, 28. februára – 30. septembra, ■ rezolučný mechanizmus na ochranu zrušených kultúrnych a umeleckých predstavení (poukazový systém), ■ podpora kníhkupectiev a vydavateľov na posilnenie portugalských kultúrnych centier v zahraničí (400 000 EUR), ■ predpoklad 15 miliónov eur na získanie inštitucionálnej reklamy (podpora médií), ■ uzavretie všetkých národných pamiatok a miest kultúrnych aktivít (verejných aj súkromných).
Rumunsko	Žiadne konkrétne opatrenia v oblasti cestovného ruchu zdrojový dokument neuvádza.
Slovinsko	Žiadne konkrétne opatrenia v oblasti cestovného ruchu zdrojový dokument neuvádza.
Slovensko	Odvetvové opatrenia: Slovenská záručná a rozvojová banka poskytne krátkodobé pôžičky vybratým sektorom so zjednodušenými požiadavkami a procesmi – napr. pre sektor stravovania a pod.1

¹ **Pozn.:** Bližšie informácie ohľadne opatrení zavedených na Slovensku obsahuje dokument z mája 2020: NBS. Správa o finančnej stabilite. [online]. ISSN 1338-6123. Dostupné na: https://www.nbs.sk/_img/Documents/ZAKLNBS/PUBLIK/SFS/protected/SFS_052020.pdf

Krajina	Opatrenie
Fínsko	Opatrenia v oblasti výdavkov: Dotácie pre spoločnosti dosahujú 1,8 mld. eur (0,8% HDP) a zahŕňajú granty vo výške 1,2 mld. eur podnikom poskytnuté prostredníctvom Business Finland (zameranie na malé a stredné podniky v najviac postihnutých sektoroch) a Centrá pre hospodársky rozvoj, dopravu a životné prostredie (centrá ELY pre samostatne zárobkovo činné osoby a malé podniky, ktoré zamestnávajú 1 až 5 ľudí), 0,25 mld. eur na podporu likvidity pre samostatne zárobkovo činné osoby, 0,04 mld. eur pre poľnohospodárske podniky a 0,12 mld. eur pre reštaurácie. Vláda tiež vyčlenila 0,7 mld. eur na získanie akcií štátnych podnikov, napr. Finnair.
Švédsko	Opatrenia v oblasti výdavkov: Dočasná úľava z nákladov na prenájom u firiem so značnými ťažkosťami v dôsledku COVID-19 podnikajúcimi s tovarom dlhodobej spotreby, u hotelov, reštaurácií a pod. Centrálna vláda pokryje 50% zníženie nájomného až do 50% fixného nájomného v období od apríla do júna 2020. Na tento účel je vyčlenených 5 mld. SEK. Kapitálová injekcia vo výške 3,15 mld. SEK do štátneho letiska Swedavia. Letecké navigačné služby Švédska (Luftfartsverket) dostanú dodatočné finančné prostriedky vo výške 900 mil. SEK na kompenzáciu strát výnosov v dôsledku pandémie a na zabezpečenie kritických spoločenských funkcií, ako sú lety sanitiek. Podpora leteckých spoločností a letísk v podobe dodatočných 50 mil. SEK ako dočasnú prevádzkovú pomoc pre regionálne letiská a kapitálovej injekcie vo výške 5 mld. SEK pre SAS, podmienenú environmentálnymi požiadavkami. Ďalším predpokladom je aj to, aby kapitál poskytli ďalšie významné zainteresované strany (Európska komisia toto opatrenie schválila). Štátne úverové záruky pre švédsku leteckú spoločnosť v maximálnej výške 5 mld. SEK. Rozšírenie úveru a úverových záruk prostredníctvom Švédskej agentúry pre exportné úvery (EKN) a Švédskej exportnej úverovej spoločnosti (SEK). Pokrytie EKN sa rozšírilo, vrátane celkovej námornej dopravy, o 130 mld. SEK.

Zdroj: EC. Policy measures taken against the spread and impact of the coronavirus – 20 August 2020. From https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/coronavirus_policy_measures_20_august.pdf

Medzi opatrenia, ktoré realizovali mnohé krajiny a ktoré zasiahli rôzne sektory vrátane cestovného ruchu, patrili opatrenia v oblasti zamestnanosti. V nasledujúcej tabuľke 21 uvádzame prehľadne opatrenia na udržanie pracovných miest v krajinách V4, ktoré boli uskutočňované v rámci štátnej podpory určenej zamestnávateľom na poskytnutie príspevku na mzdu pre zamestnanca.

Tabuľka 21: Prehľad príspevkov na mzdy zamestnancov v krajinách V4

Krajina	Obdobie podpory	Príspevok (v národnej mene)	Rozsah pomoci
Česká republika ²	marec – máj 2020 (vzhľadom na vývoj aktuálnej situácie a legislatívy)	možnosť A: max. 39 000 Kč/mesačne (1 465 €) možnosť B: max. 29 000 Kč/mesačne (2 090 €)	60–100 % z priemerného zárobku
Maďarsko ³	6 mesiacov	max. 112 418 HUF/mesačne (325 €)	Max. 70 % pomernej čistej základnej mzdy
Poľsko ⁴	3 mesiace	dva dôsledky: uzatvorenie – 1 300 PLN (295 €) skrátene prac. času – 1 300 PLN – 2 240 PLN (295 € – 505 €)	50 – 90 % minimálnej mzdy
Slovenská republika ⁵	marec 2020 do konca kalendárneho roka, v ktorom bude rozhodnutie ÚVZ zrušené	marec 2020, príspevok od 90 – 270 € v závislosti od poklesu tržieb. apríl 2020 a nasledovné mesiace, príspevok 180 – 540 € v závislosti od poklesu tržieb.	80 % z priemerného zárobku zamestnanca, najviac vo výške 880 €/1 000 €

Zdroj: Spracované na základe Slovak Business Agency. August 2020. *Podpora zamestnanosti v období koronakrízy v SR a okolitých krajinách*. Dostupné na <http://monitoringmsp.sk/wp-content/uploads/2020/08/Podpora-zamestnanosti-v-obdob%C3%AD-AD-koronakr%C3%ADzy-v-SR-a-v-okolit%C3%BDch-krajin%C3%A1ch.pdf>

Napriek tomu, že zákonník práce jednotlivých krajín V4 umožňuje využitie pružného pracovného režimu, v pandemickom období pristúpili jednotlivé krajiny V4 k využitiu flexibilného pracovného režimu „Kurzarbeit“ ako ku špecifickej nútenej dohode medzi zamestnancom a zamestnávateľom, pri ktorej dochádza

² Ministerstvo práce a sociálnych vecí. Antivirus – podpora zamestnanosti. [online]. Dostupné na: <https://www.mpsv.cz/antivirus>

³ MPSV ČR. Pracovněprávní desatero boje s koronavirem. [online]. Dostupné na: https://www.mpsv.cz/documents/20142/1443715/Desatero_tabulka.pdf

⁴ Tarcza Antykryzysowa. *Dofinansowanie*. [online]. Dostupné na: <https://raczkowski.eu/uslugi/tarcza-antykryzysowa-dofinansowanie.html>

⁵ Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky. 2020. *Prvá pomoc zamestnancom, podnikateľom a živnostníkom*. [online]. Dostupné na: <https://www.pomahame-ludom.sk/>

k mimoriadnemu akceptovaniu redukcie pracovného času a vyplateniu mzdy. Rozsahu pomoci pri tomto opatrení sa v závislosti od jednotlivých krajín líši. Na Slovensku ako aj v Českej republike a v Poľsku bol aplikovaný „Kurzarbeit“ podľa príslušného zákonníka práce a relevantných predpisov (na Slovensku novelizácia zákonníka práce s presnými podmienkami pre zavedenie „Kurzarbeit“). Maďarsko upravilo tento inštitút špecifickými opatreniami.

Všetky krajiny V4 realizovali vládne opatrenie týkajúce sa poskytovania zvýhodnených úverov pre podnikateľov ako aj kompenzácie týkajúce sa poklesu tržieb samostatne zárobkovo činných osôb z podnikania. Toto predmetné opatrenie prispieva nepriamo k podpore udržania pracovných miest zamestnancov. Keďže mali mnohé podnikateľské subjekty v čase krízovej situácie úplne zatvorené prevádzky, pričom museli naďalej platiť nájom za prenajímané priestory, viaceré vlády pristúpili k poskytnutiu podporných opatrení týkajúcich sa nájomného, či už priamou alebo nepriamou formou pomoci.

Prehľad o realizovaných štátnych opatreniach v oblasti cestovného ruchu v jednotlivých krajinách (k aprílu 2020, teda v rámci prvej vlny) zostavil aj AIEST (2020). Opatrenia rozdeľuje do štyroch kategórií, a to: odľahčenie daňovej záťaže a zaťaženia poplatkami, zabezpečenie alebo podpora cash flow, predchádzanie prepúšťaniu a zabezpečenie pracovných miest, zmiernenie ťažkostí a podpora budúcnosti cestovného ruchu. Čo sa týka krajín V4 (Maďarsko sa v prehľade nenachádza): všetky tri krajiny Slovensko, Poľsko ako aj Česká republika figurujú v rámci opatrení týkajúcich sa odloženia platieb daní (týka sa rôznych daní), odkladu alebo odpustenia zdravotného a sociálneho zabezpečenia/ platby poisťného, ďalej v rámci vládnych pôžičiek (nízke alebo žiadne úročenie), vládou kryté/garantované pôžičky, kompenzácia pri „Kurzarbeit“/príspevky na mzdu/ granty pri práci na čiastočný úväzok alebo priame platby pre slobodné povolania. Poľsko v rámci podpory cash flow realizovalo opatrenia týkajúce sa odkladu poplatkov za energie, uľahčenie prístupu k úveru (nie priame vládne garancie), odklad splátok istiny úveru, úverové prázdniny. U Českej republiky organizácia eviduje dotácie na rekreačné poukazy pre domáci cestovný ruch.

Nasledujúca kapitola skúma hodnotenie jednotlivých prijatých opatrení v súvislosti s COVID-19 v jednotlivých európskych regiónoch.

4.1 Hodnotenie opatrení pre zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v cestovnom ruchu v európskych regiónoch

Výsledky hodnotenia opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v cestovnom ruchu sme rozdelili na dve skupiny, podľa toho či ide o finančné alebo nefinančné opatrenia. Nefinančné opatrenia sú skôr organizačného charakteru.

Na základe priemerného hodnotenia finančných a nefinančných opatrení (v škále od 0 – 5) finančné opatrenia sú celkovo v Európe hodnotené ako významnejšie. Finančné opatrenia dosiahli priemerné hodnotenie 2,59, pričom nefinančné opatrenia dosiahli priemerné hodnotenie na o niečo nižšej úrovni 2,43. Z finančných opatrení bolo najvýznamnejšie hodnotené opatrenie „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“ (najvyššie bolo hodnotené vo východnej Európe, pričom aj medián a modus je na najvyššej úrovni spomedzi európskych regiónov). Ako ďalšie najvýznamnejšie boli hodnotené opatrenia „dotácia na nájomné“ (najvyššie hodnotenie dosiahlo toto opatrenie opäť vo východnej Európe, pričom aj modus má vysokú hodnotu „4“ a modus je na hodnote 3) a „finančná podpora domáceho cestovného ruchu“ (toto opatrenie je najvyššie hodnotené vo východnej Európe, pričom modus aj medián sa pohybujú na vysokej úrovni). Naopak, experti hodnotili nízko opatrenie „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR“ (Toto opatrenie bolo najnižšie hodnotené v západnej Európe, aj modus a medián majú nízku hodnotu. Podľa hodnôt mediánu a modusu však viaceré krajiny regiónu východnej Európy a severnej Európy opatrenie ani nerealizovali.) a „zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR“ (Najnižšie hodnotili toto opatrenie respondenti zo severnej Európy a ide o región, v rámci ktorého nebolo toto opatrenie vo viacerých krajinách realizované).

Z nefinančných opatrení bola najvyššie hodnotená „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“ a naopak najmenší význam malo opatrenie „možnosť dočasného presunu pracovníkov z CR do iných odvetví“. Zo zisťovaných hodnôt v rámci dopytovania v európskych krajinách vyplýva, že celkovo na zníženie negatívnych dopadov v súvislosti s COVID-19 na podporu cestovného ruchu mali najväčší význam opatrenia „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“, „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“ a „dotácia na nájomné“. Naopak najmenší význam prisúdili dopytovatelia experti opatreniam „možnosť dočasného presunu pracovníkov z CR do iných odvetví“, „založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v CR“ a „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR“. Jednotlivé bodové hodnoty uvádza tabuľka 22.

Tabuľka 22: Priemerné hodnotenie opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v CR v škále 0–5

Finančné opatrenia	Európske krajiny – priemerné hodnotenie	SR – priemerné hodnotenie	Nefinančné opatrenia	Európske krajiny – priemerné hodnotenie	SR – priemerné hodnotenie
Dočasne (časovo obmedzené) zníženie daňového zaťaženia podnikov CR	2,75	2,7	Možnosť dočasného presunu pracovníkov z CR do iných odvetví	1,98	2,7
Trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR	2,08	2,4	Urýchlenie a zjednodušenie procesu získania NFP pre už vysúťažené projekty	2,50	2,6
Zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR	2,10	2,8	Urýchlené vypisovanie nových výziev na projekty na získanie NFP z verejných zdrojov	2,38	2,5
Odloženie platieb daní	2,73	3,1	Pomoc pre podniky spojená s nejakou podmienkou – napr. ekologická prevádzka, a i.]	2,28	2,4
Odloženie platieb poistenia soc. zabezpečenia za zamestnancov u zamestnávateľov	2,70	3,0	Presun časti rozpočtových položiek na riešenie najkritickejších problémov	2,50	2,7
Vykrytie finančných výpadkov úverom	2,45	2,5	Podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov	2,60	2,5

Finančné opatrenia	Európske krajiny – priemerné hodnotenie	SR – priemerné hodnotenie	Nefinančné opatrenia	Európske krajiny – priemerné hodnotenie	SR – priemerné hodnotenie
Odloženie splátok úveru	2,45	2,8	Založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v CR	2,03	1,8
Prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov	2,65	2,2	Marketingová podpora domáceho cestovného ruchu	3,08	3,3
Príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest	3,05	3,6	Zavedenie alebo zachovanie dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho CR	2,50	3,2
Dotácia na nájomné	2,80	3,2	Aktivity na podporu regionálneho dodávateľského reťazca (uprednostnenie regionálnych dodávateľov)]	2,45	2,8
Nové nenávratné FP pre ohrozené podniky a organizácie v CR	2,73	2,8			
Využitie časti finančných úspor na riešenie najkritickejších problémov	2,45	2,6			
Finančná podpora domáceho CR	2,78	3,0			

Pozn.: priemerné hodnotenie, t. j. aritmetický priemer. FP – finančné prostriedky, NFP – nenávratný finančný príspevok

Vysvetlivky: 0 – nebolo realizované, 1 – negatívny význam, 2 – žiaden význam, 3 – minimálny pozitívny význam, 4 – pozitívny význam, 5 – veľmi pozitívny význam

Zdroj: Vlastné spracovanie

Nasledujúca tabuľka 23 uvádza priemerné hodnotenie krajín, ktoré dané opatrenie realizovali a zároveň hodnotili jeho vplyv na rozvoj cestovného ruchu pozitívne (na škále 3–5).

Na základe priemerného hodnotenia finančných a nefinančných opatrení finančné opatrenia sú opäť celkovo hodnotené ako významnejšie. Finančné opatrenia dosiahli priemerné hodnotenie 3,95, pričom nefinančné opatrenia dosiahli priemerné hodnotenie na o niečo nižšej úrovni 3,88. Spomedzi pozitívnych hodnotení finančných opatrení bolo najvýznamnejšie hodnotené opatrenie „Zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR“ Toto opatrenie bolo hodnotené najvyššou známkou v západnej Európe. Ďalšie najvýznamnejšie boli hodnotené opatrenie „dotácia na nájomné“ (najvyššie hodnotenie má toto opatrenie v južnej Európe s hodnotou mediánu a modusu na úrovni priemeru) a „dočasne (časovo obmedzené) zníženie daňového zaťaženia podnikov CR“, pričom najvyššie hodnotenie získalo opatrenie v severnej Európe (s modusom a mediánom v hodnote až 5). Z pozitívneho hodnotenia finančných opatrení je vnímané ako najmenej významné „vykrytie finančných výpadkov úverom“, „nové nenávratné FP pre ohrozené podniky a organizácie v CR“ a opatrenie „odloženie platieb poistenia soc. zabezpečenia za zamestnancov u zamestnávateľov“. Všetky tieto opatrenia hodnotené najnižšími známkami mali najmenší význam spomedzi skúmaných európskych regiónov v severnej Európe.

Z nefinančných opatrení bolo najvyššie hodnotené „zavedenie alebo zachovanie dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho CR“ (pričom najvyššie hodnotenie dosiahlo v západnej Európe), ďalej „urýchlenie a zjednodušenie procesu získania NFP pre už vysúťažené projekty“ (najvyššie hodnotené bolo toto opatrenie v západnej a južnej Európe) a „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“ s najvyšším hodnotením v západnej a východnej Európe. Naopak najmenší význam malo opatrenie „podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov“ nasledované opatrením „založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v CR“. Obe mali jednoznačne najmenší význam v severnej Európe.

Z hodnotenia expertov tak vyplýva, že celkovo na zníženie negatívnych dopadov v súvislosti s COVID-19 na podporu cestovného ruchu mali najväčší význam finančné opatrenia „zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR“, „dočasne (časovo obmedzené) zníženie daňového zaťaženia podnikov CR“ a „dotácia na nájomné“. Naopak najmenší význam prisúdili dopytovaní experti opatreniam „vykrytie finančných výpadkov úverom“ a „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR“ ako aj „nové nenávratné FP pre ohrozené podniky a organizácie v CR“ a „podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov“.

Tabuľka 23: Priemerné pozitívne hodnotenie významu opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v CR

Finančné opatrenia	Európske krajiny – priemerné hodnotenie	SR – priemerné hodnotenie	Nefinančné opatrenia	Európske krajiny – priemerné hodnotenie	SR – priemerné hodnotenie
Dočasne (časovo obmedzené)zníženie daňového zaťaženia podnikov CR	4,13	3,7	Možnosť dočasného presunu pracovníkov z CR do iných odvetví	3,90	3,7
Trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR	4,1	3,9	Urýchlenie a zjednodušenie procesu získania NFP pre už vysúťažené projekty	3,98	3,8
Zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR	4,23	4,1	Urýchlené vypisovanie nových výziev na projekty na získanie NFP z verejných zdrojov	3,93	3,8
Odloženie platieb daní	4,05	3,6	Pomoc pre podniky spojená s nejakou podmienkou – napr. ekologická prevádzka, a i.]	3,78	3,7
Odloženie platieb poistenia soc. zabezpečenia za zamestnancov u zamestnávateľov	3,75	3,7	Presun časti rozpočtových položiek na riešenie najkritickejších problémov	3,90	3,5
Vykrytie finančných výpadkov úverom	3,60	3,6	Podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov	3,70	3,7

Finančné opatrenia	Európske krajiny – priemerné hodnotenie	SR – priemerné hodnotenie	Nefinančné opatrenia	Európske krajiny – priemerné hodnotenie	SR – priemerné hodnotenie
Odloženie splátok úveru	3,88	3,7	Založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v CR	3,73	3,7
Prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov	3,88	3,8	Marketingová podpora domáceho cestovného ruchu	3,95	3,9
Príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest	3,95	4,1	Zavedenie alebo zachovanie dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho CR	4,05	3,8
Dotácia na nájomné	4,13	3,9	Aktivity na podporu regionálneho dodávateľského reťazca (uprednostnenie regionálnych dodávateľov)]	3,88	3,8
Nové nenávratné FP pre ohrozené podniky a organizácie v CR	3,70	3,9			
Využitie časti finančných úspor na riešenie najkritickejších problémov	3,99	3,5			
Finančná podpora domáceho CR	3,95	4,0			

Pozn.: priemerné hodnotenie, t. j. aritmetický priemer. FP – finančné prostriedky, NFP – nenávratný finančný príspevok

Vysvetlivky: 0 – nebolo realizované, 1 – negatívny význam, 2 – žiaden význam, 3 – minimálny pozitívny význam, 4 – pozitívny význam, 5 – veľmi pozitívny význam

Zdroj: Vlastné spracovanie

Ak komparujeme celkové hodnotenie opatrení na škále 0–5 s pozitívnym hodnotením opatrení na škále 3 – 5, zisťujeme, že opatrenie „dotácia na nájomné“ patrí medzi opatrenia s najvyšším hodnotením pri oboch skúmaníach. Ďalšie opatrenia, ktoré sú pri pozitívnom vnímaní hodnotené vysoko, neboli v mnohých krajinách realizované, ich hodnotenie sa preto pri škále 0 – 5 pohybuje na nízkej úrovni (ide najmä o opatrenie „zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR“). Týka sa to opatrenia „zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR“, ktoré má v rámci škály 0–5 spolu s opatrením „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR“ najnižšie hodnotenie. Najvyššie pozitívne hodnotené nefinančné opatrenie „zavedenie alebo zachovanie dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho CR“ patrí na škále 0–5 len k minimálne nadpriemerne hodnoteným opatreniam. Podobné sa týka aj opatrenia „urýchlenie a zjednodušenie procesu získania NFP pre už vysúťažené projekty“. Naopak pri oboch hodnoteniach patrí opatrenie „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“ k najvyššie hodnoteným opatreniam.

4.2 Význam opatrení na Slovensku a v jednotlivých európskych regiónoch

Východná Európa – Z finančných opatrení (tabuľka 27) celkovo najvyššie priemerné hodnotenie získalo opatrenie „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“ (aj medián a modus sú na vysokej úrovni), nasledované finančnou podporou domáceho cestovného ruchu (ide zároveň o jediné opatrenie, ktoré získalo najvyššiu možnú hodnotu (modus „5“), túto hodnotu nezískalo žiadne iné opatrenie v európskych krajinách) a dotácia na nájomné. Naopak najnižšiu hodnotu evidujeme u opatrenia „prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov“, pričom podľa hodnoty modusu, toto opatrenie nebolo realizované vo všetkých krajinách. Medzi najnižšie hodnotené opatrenia patrí aj „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu“, pričom aj pri tomto opatrení dosahuje modus hodnotu 0 a opatrenie „vykrytie finančných výpadkov úverom“. Čo sa týka nefinančných opatrení (tabuľka 29), podľa prieskumu, mala najväčší význam „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“ (s vysokou hodnotou mediánu a modusu) a „zavedenie alebo zachovanie dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho cestovného ruchu“. Naopak najnižšie bolo hodnotené „založenie a aktivizácia klastrových organizácií cestovného ruchu“, ktoré nebolo v niektorých krajinách vôbec realizované. Zohľadniac priemer, modus aj medián, málo významné boli aj opatrenia „urýchlené vypisovanie nových výziev na projekty na získanie nenávratného finančného príspevku z verejných zdrojov“ ako aj „pomoc pre podniky spojená s nejakou podmienkou – napr. ekologická prevádzka a iné“. Celkovo tak v rámci všetkých opatrení (finančných aj nefinančných) najvýznamnejšími hodnotenými opatreniami sú zhruba na rovnakej úrovni „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“ a „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“

nasledované „zavedením alebo zachovaním dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho cestovného ruchu“. Naopak jednoznačne najhoršie bolo hodnotené „založenie a aktivizácia klastrových organizácií cestovného ruchu“ a „prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov“.

Ak berieme do úvahy len pozitívne hodnotenia (v škále hodnotenia 3–5, tabuľka 28, respondenti z krajín východnej Európy pridelili najvyššie hodnotenie z finančných opatrení „finančnej podpore domáceho cestovného ruchu“ (zároveň vysoká hodnota modus „5“ a medián „4“). Ako ďalšie významné pozitívne hodnotené opatrenie je „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“. Rovnaké najnižšie pozitívne hodnotenia opierajúc sa o priemerné hodnotenie dostali viaceré opatrenia, z nich podľa hodnôt mediánu a modusu ako najmenej významné možno identifikovať „vykrytie finančných výpadkov úverom“ a „využitie časti finančných úspor na riešenie najkritickejších problémov“. Nefinančné pozitívne hodnotené opatrenia (tabuľka 30) dosiahli relatívne homogénne hodnotenia (rozmedzie priemerných hodnôt 3,6 – 3,9). Na tomto základe nie je jednoznačne možné určiť najvýznamnejšie opatrenia, resp. ak sa orientujeme aj podľa mediánu a modusu, môžeme za najvýznamnejšie opatrenia identifikovať „možnosť dočasného presunu pracovníkov z cestovného ruchu do iných odvetví“ a „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“ (obe s hodnotami modusu a mediánu „4“). Celkovo teda v rámci všetkých pozitívne hodnotených opatrení (finančných aj nefinančných) najvýznamnejšími opatreniami je „finančná podpora domáceho cestovného ruchu“ nasledovaná „príspevkom na mzdu na udržanie pracovných miest“ a „marketingovou podporou domáceho cestovného ruchu“.

Severná Európa – Z finančných opatrení (tabuľka 27) celkovo najvyššie priemerné hodnotenie získali opatrenia „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“, „prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov“ a „odloženie platieb daní“ (modus ako aj medián sa pohybujú na úrovni priemeru). Celkovo najvyššiu hodnotu zo všetkých sledovaných charakteristík štatistického súboru dosiahlo opatrenie „dotácia na nájomné“ (modus 4), opatrenie dosiahlo aj pomerne vyššie priemerné hodnotenie (priemer 2,8). Naopak najnižšiu hodnotu evidujeme jednoznačne u opatrenia „zníženie sadzby DPH pre produkty a služby cestovného ruchu“, pričom toto opatrenie vo väčšine prípadov realizované nebolo. Vzhľadom na nulový modus a medián sa to týka aj opatrenia „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu“, „využitie časti finančných úspor na riešenie najkritickejších problémov“ a aj „dočasné (časovo obmedzené) zníženie daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu“ a „finančnej podpory domáceho cestovného ruchu“. Čo sa týka nefinančných opatrení (tabuľka 29), podľa prieskumu, mala najväčší význam jednoznačne „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“ (s vysokými hodnotami modusu aj mediánu). Naopak rovnako nízke hodnotenie majú viaceré opatrenia – „možnosť dočasného presunu pracovníkov z cestovného ruchu do iných odvetví“, „pomoc pre podniky spojená s nejakou podmienkou – napr. ekologická prevádzka a iné“ ako aj „založenie a aktivizácia klastrových organizácií cestovného ruchu“, pričom všetky tri opatrenia podľa

odpovedí viacerých respondentov realizované neboli (modus aj medián u všetkých troch opatrení je v hodnote 0). Celkovo teda v rámci všetkých opatrení (finančných aj nefinančných) najvýznamnejším je hodnotená „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“.

Ak berieme do úvahy len pozitívne hodnotenia (v škále hodnotenia 3–5, tabuľka 28, respondenti z krajín severnej Európy najvyššie hodnotenie prideliť „dočasnému (časovo obmedzené) zníženiu daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu“ (pritom ja modus aj medián sú v najvyššej hodnote „5“) a vysoké hodnotenie dostalo aj „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu“. Naopak najnižšie hodnotenie dostali rovnako viaceré opatrenia, a to „vykrytie finančných výpadkov úverom“, „nové nenávratné finančné prostriedky pre ohrozené podniky a organizácie v cestovnom ruchu“, ako aj „odloženie splátok úveru“. Nefinančné pozitívne hodnotené opatrenia ako sú „zavedenie alebo zachovanie dovolenkových poukázok pre turistov v rámci domáceho cestovného ruchu“ a „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“ sú hodnotené ako najvýznamnejšie. Ostatné opatrenia dosiahli zhruba rovnaké pozitívne hodnotenie. Celkovo tak v rámci všetkých pozitívne hodnotených opatrení (finančných aj nefinančných) najvýznamnejšími opatreniami sú „dočasné (časovo obmedzené) zníženie daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu“ a „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu“.

Južná Európa – V južnej Európe je celkovo hodnotenie jednotlivých finančných opatrení (tabuľka 27) vyrovnané (najvyrovnanejšie z celej Európy), čo sa týka priemeru, jeho hodnoty sa pohybujú od 2,5 až 3,1. Z finančných opatrení celkovo najvyššie priemerné hodnotenie získali opatrenia „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“ (aj medián a modus sú na zhruba na úrovni priemeru), nasledované finančnou podporou domáceho cestovného ruchu (takisto medián a modus sú zhruba na úrovni priemeru). Na ďalšom mieste je hodnotenie opatrenia „využitie časti finančných úspor na riešenie najkritickejších problémov“ (medián a modus sú na úrovni priemeru). Najnižšie sú hodnotené opatrenia „vykrytie finančných výpadkov úverom“ a „odloženie platieb daní“. V rámci nefinančných opatrení (tabuľka 29) je najvyššie hodnotené „urýchlenie a zjednodušenie procesu získania nenávratného finančného príspevku pre už vysúťažené projekty“ (s vysokou hodnotou modusu „5“) a „urýchlené vypisovanie nových výziev na projekty na získanie nenávratného finančného príspevku z verejných zdrojov“. Celkove je aj hodnotenie nefinančných opatrení relatívne vyrovnané. Ako najmenej významné je hodnotené „podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov“ a „možnosť dočasného presunu pracovníkov z cestovného ruchu do iných odvetví“. Celkovo tak v rámci všetkých opatrení (finančných aj nefinančných) najvýznamnejším hodnoteným opatrením je „urýchlenie a zjednodušenie procesu získania nenávratného finančného príspevku pre už vysúťažené projekty“.

Ak berieme do úvahy len pozitívne hodnotenia (v škále hodnotenia 3–5, tabuľka 28), respondenti z krajín južnej Európy najvyššie hodnotenie prideliť „trvalému zníženiu daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu“ (pričom modus má

hodnotu najvyššiu „5“) a „dotáciám na nájomné“. Naopak najhoršiu známku z pozitívneho hodnotenia získalo „dočasné (časovo obmedzené) zníženie daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu“. Pozitívne hodnotenia sú opäť v prípade južnej Európy relatívne vyrovnané (rozmedzie 3,7–4,1). Celkovo rozmedzie v hodnoteniach respondentov pri nefinančných pozitívne hodnotených opatreniach je malé (3,7–4,1). Nefinančné pozitívne hodnotené opatrenie „urýchlenie a zjednodušenie procesu získania nenávratného finančného príspevku pre už vysúťažené projekty“ je hodnotené ako najvýznamnejšie. Naopak, najnižšie hodnoty pridelili respondenti „presunu časti rozpočtových položiek na riešenie najkritickejších problémov“, avšak rozdiel k ostatným opatreniam v hodnotení nie je výrazný. Celkovo v rámci všetkých pozitívne hodnotených opatrení (finančných aj nefinančných) najvýznamnejšími opatreniami sú rovnako „urýchlenie a zjednodušenie procesu získania nenávratného finančného príspevku pre už vysúťažené projekty“ a „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu“.

Západná Európa – Z finančných opatrení celkovo najvyššie priemerné hodnotenie získalo opatrenie „nové nenávratné finančné prostriedky pre ohrozené podniky a organizácie cestovného ruchu“, „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“ a „finančná podpora domáceho cestovného ruchu“ (tabuľka 27). Nízke hodnotenia dostalo najmä opatrenie „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu“ (aj s najnižšími hodnotami modusu a mediánu). Z nefinančných opatrení (tabuľka 29) je najviac podľa prímeru hodnotená „podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov“ (s vysokou hodnotou mediánu) a naopak najnižšie hodnotenia získala „možnosť dočasného presunu pracovníkov z cestovného ruchu do iných odvetví“.

Ak berieme do úvahy len pozitívne hodnotenia (v škále hodnotenia 3–5, tabuľka 28), respondenti z krajín západnej Európy pridelili opatreniam relatívne homogénne hodnotenie. Podľa výsledkov vzhľadom na to nemožno jednoznačne určiť opatrenia najviac alebo najmenej významné. Týka sa to aj nefinančných pozitívne hodnotených opatrení.

Celkovo sú vyššími hodnoteniami opatrenia hodnotené v južnej Európe (priemerné hodnotenie všetkých opatrení v tomto európskom regióne je 2,84), nasledované východnou Európou (priemer 2,64), západná Európa (priemer v hodnote 2,47) a severná Európa (hodnota priemeru je 2,10). Ak berieme do úvahy len pozitívne hodnotenia (v škále hodnotenia 3 – 5) najvyššie hodnotenia boli udelené za opatrenia respondentami z južnej Európy (3,85) a východnej Európy (3,79), následne zo západnej Európy (3,57) a zo severnej Európy (3,44). Poradie celkových hodnotení a pozitívnych hodnotení je teda totožné.

Slovensko – Ak berieme do úvahy celkové hodnotenia opatrení na Slovensku (na škále 0 – 5, tabuľka 31), priemerné hodnotenie za finančné opatrenia je 2,82 (európske hodnotenie 2,59), za nefinančné opatrenia je 2,55 (európske hodnotenie 2,43). Opatrenia sú na Slovensku hodnotené o niečo lepšie ako hodnotenie v rámci Európy a podobne ako pri hodnotení v rámci Európy aj v prípade Slovenska majú finančné opatrenia na základe hodnotenia respondentami o niečo väčší

význam. Z finančných opatrení jednoznačne najvyššie priemerné hodnotenie získal na Slovensku „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“, pričom aj medián je v najvyššej hodnote zo všetkých opatrení s rovnakou hodnotou modusu. Medzi vyššie priemerné hodnotenia možno ešte zaradiť „dotáciu na nájomné“ a „odloženie platieb daní“, ich medián je na úrovni mediánu viacerých opatrení. Naopak najnižšie priemerné hodnotenie získalo „prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov“ (aj jeho medián je najnižší zo všetkých opatrení, modus má však relatívne vysokú hodnotu 4) a „využitie časti finančných úspor na riešenie najkritickejších problémov“ (prítom ale medián a modus sa tu pohybuje na úrovni viacerých opatrení). Z nefinančných opatrení najvyššie priemerné hodnotenie má jednoznačne „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“ (zároveň s vysokou hodnotou mediánu a modusu) tesne nasledovaná „zachovaním dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho cestovného ruchu“, pričom pozícia tohto opatrenia na základe priemerného hodnotenia je potvrdená aj rovnakými hodnotami mediánu a modusu. Jednoznačne najnižšie hodnotenie má „založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v cestovnom ruchu“. Celkovo medzi najvýznamnejšie finančné aj nefinančné opatrenia (podľa priemerného hodnotenia) patrí „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“, „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“ a s rovnakým priemerným hodnotením „dotácia na nájomné“ a „zachovanie dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho cestovného ruchu“. Naopak, ako najmenej významné opatrenia boli hodnotené jednoznačne „založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v cestovnom ruchu“ nasledované „prebratím garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov“.

Ak berieme na Slovensku do úvahy len pozitívne hodnotenia (v škále hodnotenia 3–5, tabuľka 32), priemerné hodnotenie za finančné opatrenia je 3,50 (európsky priemer je 3,36), za nefinančné opatrenia 3,74 (európsky priemer je 3,03). Nefinančné opatrenia sú tak na Slovensku hodnotené o čosi lepšou známku. V porovnaní s európskymi výsledkami možno povedať, že opatrenia respondentami na Slovensku boli hodnotené lepšími známkami v porovnaní s respondentami v rámci Európy, týka sa to finančných ako aj nefinančných opatrení. Z finančných opatrení najvyššie priemerné hodnotenie na Slovensku dosiahol „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“ (aj hodnota mediánu a modusu potvrdzuje toto umiestnenie) a „finančná podpora domáceho cestovného ruchu“. Naopak, najnižšie hodnotenie má „využitie časti finančných úspor na riešenie najkritickejších problémov“ sprevádzané „odložením platieb daní“ a „vykrytím finančných výpadkov úverom“. Z nefinančných opatrení, z ktorých ani jedno však nedosiahlo úroveň hodnotenia najvýznamnejšieho finančného opatrenia, najvyššie bola hodnotená „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“, pričom aj hodnota mediánu a modusu potvrdzuje toto umiestnenie a naopak najnižšie hodnotenie mal „presun časti rozpočtových položiek na riešenie najkritickejších problémov“ (aj hodnota mediánu a modusu potvrdzuje toto umiestnenie). Medzi najvýznamnejšie finančné aj nefinančné opatrenia (podľa priemerného hodnotenia), ktoré boli hodnotené pozitívne, patrí

„príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“ a „finančná podpora domáceho cestovného ruchu“. Naopak, ako najmenej významné opatrenia bolo hodnotené „využitie časti finančných úspor na riešenie najkritickejších problémov“ a „presun časti rozpočtových položiek na riešenie najkritickejších problémov“.

Z finančných opatrení pri oboch vyhodnoteniach získaných dát je jednoznačne najvýznamnejším opatrením na Slovensku „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“. Z nefinančných opatrení je to tiež jednoznačne najvýznamnejšie postavenie „marketingovej podpory domáceho cestovného ruchu“. Celkovo výsledky hodnotenia opatrení za Slovensko sú porovnateľné s výsledkami hodnotenia za východnú Európu.

5 ZAMESTNANOSŤ V CESTOVNOM RUCHU V REGIÓNE – AKTUÁLNE PROBLÉMY A MOŽNOSTI

Na území Slovenskej republiky bolo od 12. marca 2020 takmer nemožné vykonávať aktivity cestovného ruchu, počnúc prvou podmienkou, ktorou je cestovanie z bodu A do bodu B, z dôvodu vládnych obmedzení a obmedzeného pohybu v rámci protipandemických opatrení krajiny. Ďalšou bariérou súvisiacou s cestovným ruchom boli uzavreté ubytovacie zariadenia. Väčšina z nich radšej zostala počas mimoriadneho stavu zatvorená z dôvodu vysokých prevádzkových nákladov, ktoré boli v mnohých prípadoch vyššie ako zisk. Táto konkrétna situácia trvá od 12. marca 2020. Postupne niektoré ubytovacie zariadenia začali znovu otvárať svoje podniky, väčšina však slúžila predovšetkým na karanténne účely, neskôr v období druhého štvrťroku 2020 museli byť opäť zavreté, jedinými ubytovacími zariadeniami, ktoré poskytovali svoje služby, boli kúpele. Rovnaká situácia nastala koncom roka 2020 a pretrvávala aj v prvom štvrťroku 2021. Táto situácia mala fatálne následky pre mnoho ubytovacích zariadení, hlavne pre malé a stredné podniky, alebo spôsobila veľké problémy prežitia ich podnikateľskej činnosti. Na druhej strane uzavreté hranice na začiatku pandémie, karanténne obmedzenia a zdržanlivosť obyvateľov Slovenska v cestovaní a aktivitách cestovného ruchu vyvolali obavy z vývoja spotrebiteľského správania v nasledujúcom období. V oblasti cestovného ruchu to výrazne vplýva na počet zamestnaných v odvetviach cestovného ruchu.

Obnova cestovného ruchu je ovplyvnená správaním sa zákazníkov – návštevníkov (Kock et al., 2020; Qiu et al., 2020). Zo sociálneho hľadiska môžu nastať tri scenáre (Zenker a Kock, 2020):

1. cestovný ruch bude podporený v rámci národného hospodárstva domácimi cestujúcimi;
2. turisti budú mať strach a budú sa vyhýbať davom a budú cestovať len do menej obývaných regiónov alebo nebudú cestovať vôbec;
3. turisti sa budú vyhýbať neznámym krajinám, aktivitám, miestam, jedlu a podobne.

Podľa Hao et al. (2020) by sa však ubytovacie zariadenia mali usilovať o udržanie zamestnancov počas pandémie, pretože vysokokvalifikovaní a skúsení zamestnanci sú jedným z najcennejších aktív pre ubytovacie zariadenie, ktoré môže pomôcť zotaviť sa podnikom cestovného ruchu ihneď po skončení pandémie.

Podľa WTTC (2020e) odvetvie cestovného ruchu prispievalo každoročne ku globálnemu HDP viac ako 10% a v priemere za posledných päť rokov vytvorilo jedno z piatich nových pracovných miest (WTTC, 2020e). Z dôvodu šírenia ochorenia

COVID-19 sa odhaduje možná strata pracovných miest v cestovnom ruchu na viac ako 100 miliónov pracovných miest na celom svete s viac ako 30% stratou v marci 2020 (WTTC, 2020d). Sektor ubytovacích služieb prispieva k celosvetovej zamestnanosti 144 miliónmi pracovníkov, ktorí pracujú hlavne v mikropodnikoch, malých a stredných podnikoch (ILO, 2020b). Vplyv COVID-19 je badateľný hlavne v podnikoch s 2 – 9 zamestnancami (ILO, 2020b). ILO (2020a) uvádza, že viac ako 50 miliónov podnikov čelí ekonomickým ťažkostiam s dopadmi na zamestnanosť. V prvom štvrtroku 2020 došlo v Európe k poklesu pracovného času o 3,4%, čo predstavuje pokles o 11 miliónov pracovných miest na plný úväzok (ILO, 2020a).

Podľa viacerých inštitúcií zaoberajúcich sa cestovným ruchom, ako sú OECD, UNWTO, Eurostat, sa rola cestovného ruchu vo svetovom hospodárstve z roka na rok zvyšuje. V dnešnej dobe tento sektor čelí neistej budúcnosti a postpandemický dosah môže priniesť významné zmeny v návykoch dovolenkárov a obchodných cestujúcich, čo môže sťažiť situáciu v nadchádzajúcich rokoch (CEDEFOP, 2020).

Obsahom nasledujúceho textu je porovnanie odhadov a skutočného vývoja v počte pracovných miest v cestovnom ruchu, rovnako ako určenie potenciálu pre tvorbu nových pracovných miest vo vybraných nosných odvetviach cestovného ruchu.

5.1 Dopady krízy na zamestnanosť v cestovnom ruchu

Experti z krajín Európy hodnotili v rámci dotazníka aj dopady krízy na zamestnanosť v odvetviach cestovného ruchu ako celku, ale aj v rámci vybraných piatich odvetví cestovného ruchu: v ubytovacích službách, stravovacích službách, dopravných službách, službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr a v ostatných službách cestovného ruchu. Hodnotené boli obdobia prvého a druhého štvrtroka 2021 v porovnaní s predkrízovým obdobím rovnakého obdobia v roku 2019. Samostatne bol hodnotený aj celý rok 2020 oproti vývoju v roku 2019. Interpretácia výsledkov je rozdelená podľa regiónov, období a odvetví služieb v cestovnom ruchu. Otázky zaoberajúce sa zamestnanosťou v cestovnom ruchu boli rozdelené do troch modulov. Prvý sa zaoberal pravdepodobným vývojom zamestnanosti v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu v porovnaní s predošlým obdobím. Porovnanie bolo uskutočnené na ročnej báze – porovnanie roku 2020 s rokom 2019, na štvrtročnej báze – odhad poklesu alebo nárastu zamestnanosti v prvom a druhom štvrtroku 2021 v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2019. Ako bázický rok bol vybraný rok 2019, kedy šírenie ochorenia COVID-19 nemalo na zamestnanosť žiaden vplyv. Druhý modul sa zaoberal určením potenciálu pre tvorbu nových pracovných miest v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu pri abstrahovaní od pandemickej situácie a za súčasných podmienok. Tretí modul tvorila otázka týkajúca sa návrhu opatrení, nástrojov, stimulov k udržaniu pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu. Výsledky týchto troch modulov sú obsahom nasledujúcich tabuliek a grafických zobrazení.

Pre prvý blok bola stanovená intervalová škála od veľmi výrazného poklesu po veľmi výrazný nárast vyjadrená percentuálne:

slovný text	percentuálne vyjadrenie	priradené koeficienty
veľmi výrazný pokles	nad 51 %	1
výrazný pokles	16 % až 50 %	1,5
mierny pokles	do 15 %	2
žiadna zmena	žiadna zmena	2,5
mierny nárast	do 15 %	3
výrazný nárast	16 % až 50 %	3,5
veľmi výrazný nárast	nad 51 %	4

Zvolené koeficienty sme použili na vytvorenie poradia jednotlivých škálových hodnôt, a tým vytvorenie porovnania jednotlivých odpovedí.

Tabuľka 24: Popisná štatistika odpovedí expertov z európskych krajín na otázku o vývoji počtu pracovných miest v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu

Obdobie	rok 2020 oproti roku 2019						1.štvrtrok 2021 oproti 1.štvrtroku 2019						2.štvrtrok 2021 oproti 2.štvrtroku 2019					
	spolu	ubytovacie	stravovacie	dopravné	CK/CA	ostatné	spolu	ubytovacie	stravovacie	dopravné	CK/CA	ostatné	spolu	ubytovacie	stravovacie	dopravné	CK/CA	ostatné
SPOLU																		
priemer	1,5	1,5	1,6	1,8	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,5	1,6	1,7	1,8	1,8	1,9	1,7	1,8
str. odchýlka	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Slovensko																		
priemer	1,5	1,5	1,7	2,1	1,3	1,5	1,5	1,5	1,6	1,9	1,4	1,6	1,7	1,8	1,8	2,0	1,7	1,9
str. odchýlka	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7
Západná Európa																		
priemer	2,3	2,3	2,3	2,4	2,1	2,1	2,5	2,4	2,3	2,3	2,3	2,1	2,5	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
str. odchýlka	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Východná Európa																		
priemer	1,4	1,4	1,6	1,9	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,8	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,9	1,7	1,8
str. odchýlka	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Severná Európa																		
priemer	1,5	1,6	1,6	1,8	1,1	1,4	1,5	1,8	1,8	1,6	1,3	1,4	1,6	1,9	1,9	1,9	1,4	1,6
str. odchýlka	0,4	0,5	0,5	0,3	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,2	0,3	0,2	0,2	0,4	0,4	0,2	0,4	0,2
Južná Európa																		
priemer	1,4	1,6	1,6	1,6	1,3	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	1,5	1,5	1,8	1,8	1,9	1,9	1,8	1,8
str. odchýlka	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7

Pozn.: index pre roky 2021 a 2020 sa vzťahuje na základný rok 2019

Zdroj: Vlastné spracovanie

Porovnanie odpovedí o odhade rastu/poklesu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu pre obdobie 2020 a 2019

V tabuľke 25 sledujeme priemerné percentuálne hodnoty z odpovedí expertov z praxe a akademických pracovníkov z krajín Európy na otázku ohľadom očakávaného rozdielu v počte pracovných miest v nosných odvetviach cestovného ruchu do konca roku 2020 v porovnaní s rokom 2019. Priemerné hodnoty boli pomerne rovnaké, čo potvrdzuje nízka hodnota strednej odchýlky od priemeru, ktorá je na úrovni jednej škály odpovede. Priemerná hodnota očakávaného poklesu pracovných miest v nosných odvetviach cestovného ruchu v roku 2020 v porovnaní s rokom 2019 dosiahla hodnotu 1,5, čo predstavuje slovné vyjadrenie očakávaného výrazného poklesu. Najvyššiu hodnotu 1,8 dosiahli dopravné služby, čo znamená priblíženie sa priemernej hodnoty odpovedí na očakávaný mierny pokles zamestnanosti. Najnižšiu priemernú hodnotu (1,4) zaznamenali služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr, čo predstavuje očakávanie výraznejšieho poklesu (pokles od 16 % do 50 %) počtu pracovných miest spomedzi odvetví cestovného ruchu oproti počtu pracovných miest v roku 2019.

Pri porovnaní priemernej hodnoty odpovedí dopytovaných expertov zo Slovenskej republiky s európskym priemerom možno konštatovať, že v službách cestovného ruchu ako celku bol v roku 2020 očakávaný výrazný pokles (od 16 % do 50 %) počtu pracovných miest, čo sa rovná predpovedi pre celú Európu. Rozdielom je nižšia variabilita odpovedí slovenských expertov, čo naznačuje, že experti z praxe a akademickí pracovníci mali priemerne veľmi podobný názor na vývoj zamestnanosti v cestovnom ruchu v roku 2020 v porovnaní s rokom 2019. Ďalším rozdielom oproti európskemu priemeru sú výraznejšie pozitívne odpovede vývoja počtu pracovných miest v dopravných službách, priemerná odpoveď reflektuje len očakávaný mierny pokles počtu pracovných miest, ktorý je percentuálne vyjadrený v rozmedzí od 0 % do 15 %. Podobný, aj keď nižší, trend pozorujeme v stravovacích službách, kde boli tiež slovenskí experti pozitívnejšie naladení pri odpovediach ako experti z celej Európy.

Pri zameraní sa na jednotlivé časti Európy samostatne, hodnotíme, že odpovede expertov do konca roka 2020 zo západnej Európy sú značne pozitívnejšie ako v ostatných častiach Európy, aj keď je potrebné poznamenať, že variabilita ich odpovedí je vysoká. V niektorých prípadoch sa blíži k hodnote 1,2, čo je viac ako dve škály odpovedí. Najbadateľnejší rozdiel v priemerných hodnotách je zreteľný v porovnaní s južnou Európu, kde aj napriek porovnateľným hodnotám s ostatnými časťami Európy je aj variabilita odpovedí vyššia. Priemerná hodnota odpovedí expertov zo západnej Európy pre odvetvia cestovného ruchu spolu dosahuje hodnotu 2,3, čo sa blíži k hodnoteniu, že v roku 2020 nepredpokladajú žiadnu zmenu v počte pracovných miest. Mierny pokles v rozmedzí od 0 % až 15 % je odhadovaný v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr a v ostatných službách. Najpozitívnejšie naladené odpovede expertov boli pre očakávanie vo vývoji počtu pracovných miest v dopravných službách s hodnotou 2,4, reprezentujúc žiadnu zmenu. Experti z východnej Európy hodnotili vývoj v počte pracovných miest priemerne až o dve škály negatívnejšie ako experti zo západnej Európy. Priemerne očakávali vysoký pokles v zamestnanosti v službách cestovného ruchu. Najpozitívnejšie očakávali vývoj v dopravných službách, kde

išlo priemerne o mierny pokles v rozmedzí od 0 % do 15 %. Najnegatívnejší vývoj očakávali v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr, kde sa hodnoty dostávali aj k veľmi výraznému poklesu nad 51 %. V ostatných odvetviach, ubytovacích, stravovacích a ostatných služieb sa priemerne zhodli na výraznom poklese.

Experti zo severnej Európy priemerne očakávali v roku 2020 výrazný pokles v počte pracovných miest vo všetkých službách cestovného ruchu. Podobne ako v západnej a východnej Európe aj v severnej Európe očakávaný vplyv na počet pracovných miest v dopravných službách odhadovali na výrazný až mierny pokles do 15 %. Najvýraznejší pokles – slovné vyjadrený ako veľmi výrazný (nad 51 %), očakávali v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr. Veľmi podobne hodnotili experti vývoj v južnej Európe. Priemerne išlo o výrazný pokles a najvýraznejší pokles očakávali v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr. Variabilita týchto odpovedí je na úrovni jednej škály, čo naznačuje pomernú zhodu v zaznamenaných odpovediach expertov z krajín južnej Európy.

Porovnanie odpovedí o odhade rastu/poklesu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu pre obdobie 1. štvrťroka 2021 oproti 1. štvrťroka 2019

V prípade porovnania očakávaného vývoja zamestnanosti v cestovnom ruchu v prvom a druhom štvrťroku 2021 na báze roku 2019 bola nálada dopytovaných expertov o niečo optimistickejšia. V prvom štvrťroku 2021 bol stále očakávaný výrazný pokles vo všetkých odvetviach a variabilita odpovedí sa mierne zvýšila. Najpozitívnejšie, aj keď s negatívnym výsledkom, boli hodnotené dopravné, stravovacie a ubytovacie služby. Najnižšie priemerné hodnoty očakávaného vývoja počtu pracovných miest, stále na úrovni výrazného poklesu (od 16 % do 50 %), zaznamenali služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr. Ak porovnáme hodnotenia dopytovaných expertov z celej Európy s hodnoteniami slovenských expertov a vývoja na Slovensku, priemerná hodnota pre všetky odvetvia je rovnaká, na úrovni výrazného poklesu počtu pracovných miest (od 16 % do 50 %). Nižšiu hodnotu zaznamenali len služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr a vyššiu, reflektujúcu úroveň mierneho poklesu (do 15 %), zaznamenali dopravné služby.

Pri podrobnejšom skúmaní očakávaného vývoja v jednotlivých častiach Európy sa experti najpozitívnejšie vyjadrili k vývoju počtu pracovných miest v západnej Európe. Priemerne hodnotili, že v počte pracovných miest v službách cestovného ruchu nenastanú žiadne zmeny, pričom najvyššie priemerné hodnoty zaznamenali ubytovacie služby. Naopak najnižšie hodnoty, blížiacie sa k škále mierneho poklesu (do 15 %), zaznamenali ostatné služby. Hodnota variability odpovedí je na úrovni rozdielu dvoch až troch stupňov škály, čo znamená veľkú diverzitu medzi jednotlivými odpoveďami. Experti zo západnej Európy hodnotili vývoj v prvom štvrťroku 2021 proti rovnakému obdobiu v roku 2019 v službách cestovných kancelárií, stravovacích službách a dopravných službách priemerne na úrovni medzi žiadnou zmenou a miernym poklesom, čo znamená podľa ustanovenej škály pokles niekde medzi poklesom od 0 % do 15 %.

V ostatných častiach Európy boli priemerné očakávané hodnoty na úrovni 1,5, čo znamená výrazný pokles od 16 % do 50 %. Rozdiely možno pozorovať v jednotlivých odvetviach služieb. Experti zo severnej Európy hodnotili vývoj počtu pracovných miest v ubytovacích a stravovacích službách pozitívnejšie ako experti z južnej či východnej Európy. Očakávaný pokles v severnej Európe v týchto službách bol na úrovni blížiacej sa len miernemu poklesu (do 15 %), vo východnej a južnej Európe očakávali stále výrazný pokles od 16 % do 50 %. Zároveň experti zo severnej Európy mali najnižšie hodnoty variability odpovedí v porovnaní s odpoveďami expertov z južnej, východnej a západnej Európy. Experti z východnej a južnej Európy sa zhodli na očakávanom vývoji počtu pracovných miest v ubytovacích, stravovacích, ostatných službách a v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr. Očakávaný bol výrazný pokles v rozmedzí od 16 % do 50 % oproti rovnakému obdobiu v roku 2019. Variabilita odpovedí bola o málo vyššia u odpovedí expertov z južnej Európy.

Porovnanie odpovedí o odhade rastu/poklesu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu pre obdobie 2. štvrťroka 2021 oproti 2. štvrťroka 2019

Experti boli najpozitívnejšie naladení pri odpovediach o vývoji počtu pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu v druhom štvrťroku 2021 oproti rovnakému obdobiu v roku 2019. Priemerná hodnota odpovedí expertov z celej Európy bola 1,7, čo znamená priblíženie sa k hodnotám mierneho poklesu. Najpozitívnejšie predpovede boli pre dopravné služby, ďalej pre ubytovacie, stravovacie a ostatné služby. Najnegatívnejšie hodnoty zaznamenali služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr, aj keď hodnota bola rovnaká ako priemer za všetky odvetvia. Variabilita odpovedí mala rastúcu tendenciu, bola na úrovni medzi jednou až dvoma škálami. Pri porovnaní priemerných hodnôt odpovedí expertov z celej Európy a expertov zo Slovenska konštatujeme, že slovenskí experti boli o niečo málo pozitívnejšie naladení, najmä pri vývoji počtu pracovných miest v dopravných a ostatných službách. V ostatných odvetviach služieb cestovného ruchu dosahovali priemerné rovnaké hodnoty spolu s variabilitou týchto odpovedí. Opäť najpozitívnejšie naladení boli experti západnej Európy. Priemerné hodnoty sa zhodujú s hodnotami, ktoré odhadovali aj pre prvý štvrťrok 2021, variabilita odpovedí bola tiež zhodná s variabilitou z prvého štvrťroka 2021. Z ostatných častí Európy boli najpozitívnejšie predpovede expertov na vývoj počtu pracovných miest v južnej Európe. Priemerná hodnota bola na úrovni 1,8, čo sa blíži od hodnôt výrazného k miernemu poklesu. Najpozitívnejší vývoj bol predpokladaný v dopravných službách. Variabilita odpovedí bola na úrovni 0,7, čo je hodnota variability jednej až dvoch škál. Experti z východnej Európy najpozitívnejšie odhadovali vývoj v dopravných a ostatných službách, v rozmedzí od 16 % do 50 %, blížiaci sa svojimi priemernými hodnotami bližšie k maximálne 15 %. Experti zo severnej Európy očakávali vývoj v počte pracovných miest v druhom štvrťroku 2021 oproti rovnakému obdobiu roku 2019 v ubytovacích, stravovacích a v dopravných službách na úrovni mierneho poklesu

do 15%. Opäť, najnegatívnejšie očakávaný vývoj bol v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr. Najnižšia zaznamenaná variabilita odpovedí expertov severnej Európy bola pre dopravné a ostatné služby len na úrovni 0,2, čo nepredstavuje ani úroveň jednej škály.

Tabuľka 25: Popisná štatistika odpovedí slovenských expertov na otázku o vývoji počtu pracovných miest v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu

2020 / 2019				
akademici a odborná prax SPOLU	priemer	medián	modus	smerodajná odchýlka
SPOLU	1,47	1,50	1,50	0,42
ubytovacie služby	1,53	1,50	1,50	0,40
stravovacie služby	1,72	2,00	2,00	0,41
dopravné služby	2,05	2,00	2,00	0,50
služby CK a CA	1,32	1,50	1,00	0,37
ostatné služby	1,47	1,50	1,50	0,42
akademici	priemer	medián	modus	smerodajná odchýlka
SPOLU	1,17	1,00	1,00	0,24
ubytovacie služby	1,22	1,00	1,00	0,34
stravovacie služby	1,50	1,50	1,00	0,41
dopravné služby	1,89	2,00	2,00	0,46
služby CK a CA	1,11	1,00	1,00	0,21
ostatné služby	1,22	1,00	1,00	0,25
odborná prax	priemer	medián	modus	smerodajná odchýlka
SPOLU	1,57	1,50	1,50	0,42
ubytovacie služby	1,63	1,50	1,50	0,37
stravovacie služby	1,79	2,00	2,00	0,39
dopravné služby	2,11	2,00	2,50	0,51
služby CK a CA	1,39	1,50	1,50	0,39
ostatné služby	1,55	1,50	1,50	0,43
1.štvrtrok 2021 / 1.štvrtrok 2019				
akademici a odborná prax SPOLU	priemer	medián	modus	smerodajná odchýlka
SPOLU	1,54	1,50	1,50	0,50
ubytovacie služby	1,53	1,50	1,50	0,52
stravovacie služby	1,61	1,50	1,50	0,52
dopravné služby	1,85	2,00	2,00	0,50
služby CK a CA	1,45	1,50	1,00	0,59
ostatné služby	1,64	1,50	1,00	0,71

Akademici	priemer	medián	modus	smerodajná odchýlka
SPOLU	1,67	1,50	1,50	0,75
ubytovacie služby	1,67	1,50	1,50	0,75
stravovacie služby	1,67	1,50	1,50	0,75
dopravné služby	1,89	2,00	2,00	0,46
služby CK a CA	1,78	1,50	1,50	0,95
ostatné služby	2,06	1,50	1,50	1,09
odborná prax	priemer	medián	modus	smerodajná odchýlka
SPOLU	1,50	1,50	1,50	0,38
ubytovacie služby	1,48	1,50	1,50	0,41
stravovacie služby	1,59	1,50	1,50	0,42
dopravné služby	1,84	2,00	2,00	0,52
služby CK a CA	1,34	1,50	1,00	0,35
ostatné služby	1,50	1,50	1,00	0,46
2. štvrťrok 2021 / 2. štvrťrok 2019				
akademici a odborná prax SPOLU	priemer	medián	modus	smerodajná odchýlka
SPOLU	1,69	1,50	1,50	0,57
ubytovacie služby	1,77	1,50	1,50	0,64
stravovacie služby	1,81	2,00	2,00	0,67
dopravné služby	2,00	2,00	2,00	0,59
služby CK a CA	1,72	1,50	1,50	0,67
ostatné služby	1,86	2,00	2,00	0,72
akademici	priemer	medián	modus	smerodajná odchýlka
SPOLU	1,89	1,50	1,50	0,74
ubytovacie služby	2,00	1,50	1,50	0,88
stravovacie služby	2,06	1,50	1,50	0,83
dopravné služby	2,11	2,00	1,50	0,57
služby CK a CA	2,11	1,50	1,50	0,81
ostatné služby	2,33	2,00	1,50	0,94
odborná prax	priemer	medián	modus	smerodajná odchýlka
SPOLU	1,63	1,50	1,50	0,49
ubytovacie služby	1,70	1,75	2,00	0,52
stravovacie služby	1,73	2,00	2,00	0,59
dopravné služby	1,96	2,00	2,00	0,60
služby CK a CA	1,59	1,50	1,00	0,57
ostatné služby	1,71	1,50	2,00	0,56

Zdroj: Vlastné spracovanie

Porovnanie odpovedí o odhade rastu/poklesu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu pre obdobie 2020 a 2019 na Slovensku

Pri zameraní sa detailnejšie na odpovede expertov zo Slovenskej republiky na predpokladaný vývoj počtu pracovných miest v službách cestovného ruchu v roku 2020 oproti roku 2019 možno sledovať v tabuľke 25 priemerné hodnoty, hodnoty mediánu, modusu a smerodajnej odchýlky od priemeru. Výsledky sú rozdelené podľa priemerných hodnôt zvlášť pre expertov z praxe na regionálny cestovný ruch a na akademických pracovníkov zaoberajúcich sa problematikou cestovného ruchu.

V prípade porovnania zamestnanosti v prvom a druhom štvrtroku 2021 na báze roku 2019 je nálada o niečo pesimistickejšia v odbornej praxi, ale s nižšou variabilitou odpovedí od priemeru, čo naznačuje, že odborníci z praxe mali veľmi obdobné odpovede. Miera variability dosahuje priemerne za všetky odvetvia cestovného ruchu spolu hodnotu odchýlky od priemeru o 0,38 bodu a v odpovediach akademikov je to 0,75 bodu. Odchýlky odbornej praxe sa tu prelínajú pod úrovňou rozdielu jedného rozpätia škály, pričom v odpovediach akademických pracovníkov je táto variabilita na úrovni 2,5 škály.

Odborníci z praxe očakávajú v prvom štvrtroku výrazný pokles oproti roku 2019. Akademici sa svojimi odpoveďami z hľadiska priemeru prikláňajú k miernemu poklesu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu, ale najčastejšie odpovede sú priklonené výraznému poklesu. Táto disproporcia je zapríčinená vysokou variabilitou odpovedí akademických pracovníkov. Najnižší koeficient zaznamenalo odvetvie ubytovacích služieb s hodnotou 1,79. V rámci odborníkov z praxe sa najpesimistickejšie pozerajú na vývoj zamestnanosti v službách cestovných kancelárií a agentúr. Je to zároveň najnižšia priemerná hodnota v rámci všetkých prognostických odpovedí vo všetkých odvetviach cestovného ruchu.

Najvýraznejšie zhoršenie predpokladajú experti v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr. Hodnota priemeru 1,3 nám udáva vnímanie poklesu zamestnanosti v období roku 2020 v celkovej škále medzi veľmi výrazným poklesom až výrazným poklesom, ktorý predstavuje v percentuálnom vyjadrení pokles medzi 15 % až 50 %. Najpozitívnejšia nálada voči vývoju zamestnanosti je v dopravných službách, či už pre akademickú, či odbornú obec. Priemerne je za všetky odvetvia predpokladaný výrazný pokles, čo predstavuje percentuálne rozpätie poklesu o 16 % až 50 %.

Porovnanie odpovedí o odhade rastu/poklesu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu pre obdobie 1. štvrtroka 2021 oproti 1. štvrtroka 2019 na Slovensku

V prípade porovnania zamestnanosti v prvom a druhom štvrtroku 2021 na báze roku 2019 je nálada o niečo pesimistickejšia v odbornej praxi, ale s nižšou variabilitou odpovedí od priemeru, čo naznačuje, že odborníci z praxe mali veľmi obdobné odpovede. Miera variability dosahuje priemerne za všetky odvetvia cestovného

ruchu spolu hodnotu odchýlky od priemeru o 0,38 bodu a v odpovediach akademikov je to 0,75 bodu. Odchýlky odbornej praxe sa tu prelínajú pod úrovňou rozdielu jedného rozpätia škály, pričom v odpovediach akademických pracovníkov je táto variabilita na úrovni 2,5 škály.

Odborníci z praxe očakávajú v prvom štvrtroku výrazný pokles oproti roku 2019. Akademici sa svojimi odpoveďami z hľadiska priemeru prikláňajú k miernemu poklesu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu, ale najčastejšie odpovede sú priklonené výraznému poklesu. Táto disproporcja je zapríčinená vysokou variabilitou odpovedí akademických pracovníkov. Najnižší koeficient zaznamenalo odvetvie ubytovacích služieb s hodnotou 1,79. V rámci odborníkov z praxe sa najpesimistickejšie pozerajú na vývoj zamestnanosti v službách cestovných kancelárií a agentúr. Je to zároveň najnižšia priemerná hodnota v rámci všetkých prognostických odpovedí vo všetkých odvetviach cestovného ruchu.

Porovnanie odpovedí o odhade rastu/poklesu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu pre obdobie 2. štvrtroka 2021 oproti 2. štvrtroku 2019 na Slovensku

Prognózne sa nálada zlepšuje, koeficient v predikcii zamestnanosti dosiahol v prvom štvrtroku hodnotu za všetky odvetvia spolu 1,54 a v druhom štvrtroku 2021 hodnotu 1,69. Priemerné hodnoty akademických pracovníkov aj odbornej praxe sú rovnomerne rozložené medzi hodnotami 1,5 a 2, čo predstavuje výrazný až mierny pokles zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu. Najpozitívnejšie odhady boli zaznamenané od akademickej sféry v odvetviach dopravných služieb, služieb CK a CA a ostatných služieb v rámci cestovného ruchu. Priemerná odpoveď je medzi 2 až 2,5 a predstavuje mierny pokles až žiadnu zmenu. Hodnoty majú však vysokú variabilitu, ktoré prekračujú 2 škály, čo značí veľmi rôznorodé odpovede v druhom štvrtroku 2020. Odborníci z praxe majú stabilnejšie odpovede, variabilita je na úrovni jednej škály. Priemerne sa prikláňajú stále k výraznému až miernemu poklesu zamestnanosti v cestovnom ruchu.

Sumárom je, že v druhom štvrtroku 2021 sa nálada prognózne zvyšuje, či už akademici alebo odborníci z praxe predpokladajú nižšie poklesy než v prvej a druhej otázke. Stále sa však radí priemerná hodnota medzi výrazný až mierny pokles zamestnanosti vo všetkých odvetviach cestovného ruchu.

V tabuľke 26 sú zobrazené skutočné hodnoty priemerného počtu pracovných miest v skúmaných odvetviach cestovného ruchu a teda v službách ubytovacích, stravovacích, dopravných, službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr a v ostatných službách. Údaje sú dostupné z databázy Štatistického úradu Slovenskej republiky Datacube. Ide o štvrtročné údaje z podnikových štatistík.

Pri porovnaní priemerných hodnôt odhadovaného vývoja v prvom a druhom štvrtroku slovenských expertov, ktoré sú obsahom tabuľky 26 môžeme konštatovať, že odhady expertov boli v prvom štvrtroku roku 2021 oproti roku 2019 pomerne zhodné. V ubytovacích službách cestovného ruchu bol odhadovaný výrazný pokles

Tabuľka 26: Priemerný počet pracovných miest v jednotlivých službách cestovného ruchu (štvrtroky, 2019–2021)

Rok	Štvrťrok	Ubytovacie služby	Index k 2019	Stravovacie služby	Index k 2019	Dopravné služby	Index k 2019	CK a CA	Index k 2019	Ostatné služby	Index k 2019
2021	1.	10 690	79,9	40 452	86,3	61 908	95,7	2 176	78,6	12 812	86,5
	2.	10 531	74,9	39 701	82,5	61 254	95,3	2 128	69,2	12 893	88,7
	3.	11 636	79,7	42 150	87,9	61 222	95,0	2 233	73,5	12 896	88,2
2020	1.	13 663	102,1	46 998	100,2	66 743	103,2	2 861	103,3	14 973	101,1
	2.	11 956	85,1	42 512	88,3	63 047	98,1	2 341	76,1	12 579	86,5
	3.	11 865	81,3	43 210	90,1	62 411	96,9	2 163	71,2	13 615	93,1
	4.	10 645	75,8	41 359	88,7	60 753	95,7	2 158	69,4	13 447	92,6
			Index k 2018		Index k 2018		Index k 2018		Index k 2018		Index k 2018
2019	1.	13 381	109,0	46 882	106,4	64 665	103,5	2 770	94,2	14 814	109,3
	2.	14 055	111,9	48 126	106,5	64 281	105,9	3 076	107,0	14 534	107,5
	3.	14 603	116,3	47 953	105,6	64 425	106,2	3 038	100,6	14 620	106,3
	4.	14 047	114,5	46 628	106,5	63 476	105,0	3 108	101,4	14 527	106,7

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov z ŠÚ SR (2022a); ŠÚ SR (2022b); ŠÚ SR (2022c)

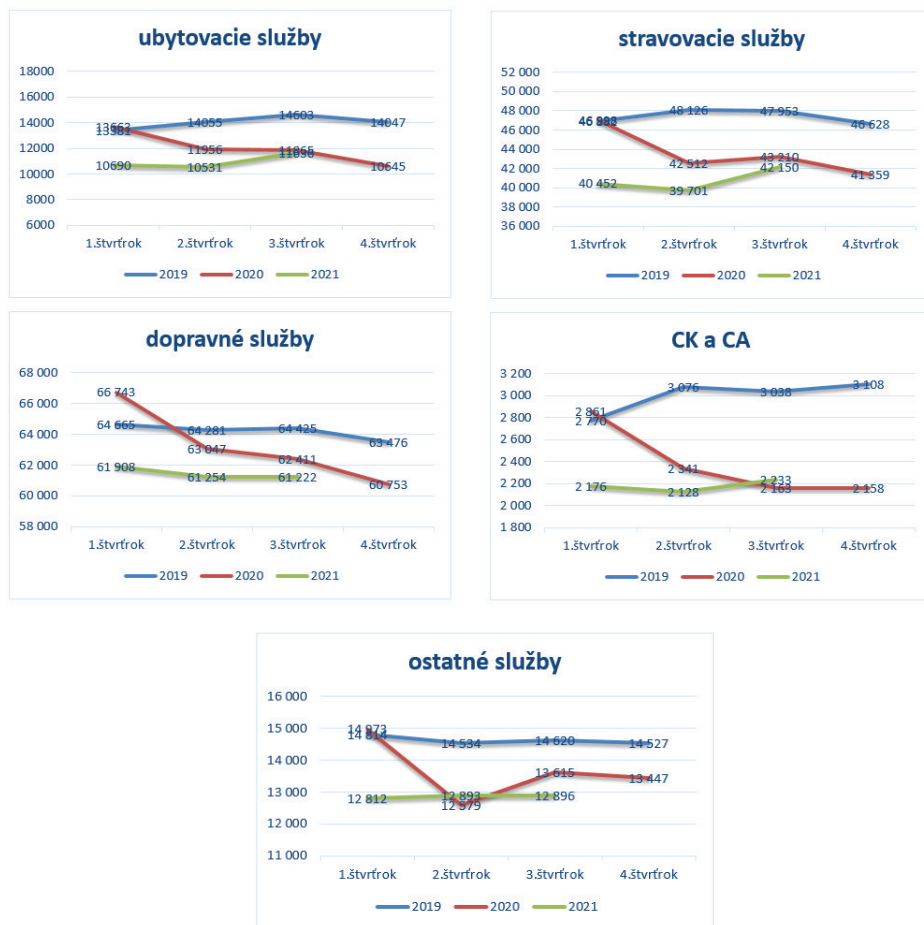
v rozmedzí od 16 % do 50 %. Skutočný pokles bol na hodnote 20,1 %. Rozdielne hodnoty očakávaného poklesu expertov od skutočného vývoja môžeme pozorovať pri odhade vo vývoji v stravovacích službách. Slovenskí experti boli pesimistickejší pri odhade ako bola reálne skutočná situácia. Ich priemerný odhad bol na úrovni výrazného poklesu v rozmedzí od 16 % do 50 %, v skutočnosti nastal pokles len o necelých 14 %. Najnižší odhadovaný aj skutočný pokles nastal v dopravných službách. Odhad expertov bol na úrovni mierneho poklesu do 15 %, v skutočnosti priemerný počet pracovných miest poklesol v prvom štvrtroku len o 4,3 %. Odhad expertov o vývoji počtu pracovných miest v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr bol na úrovni výrazného poklesu v percentuálnom vyjadrení medzi 16 % až 50 %. V skutočnosti nastal pokles o 21,4 %, čo zodpovedá škále odhadu expertov. V ostatných službách bol odhadovaný pokles tiež v rozmedzí od 16 % až 50 %, v skutočnosti sa pokles blížil len k 14 %.

Odhad vývoja počtu pracovných miest v druhom štvrtroku 2021 oproti druhému štvrtroku 2019 bol u dopytovaných expertov pozitívnejší ako v prvom štvrtroku, bol predpokladaný miernejší pokles. Skutočné hodnoty avšak naznačujú, že priemerné počty pracovných miest klesali o pár percentuálnych bodov viac ako v prvom štvrtroku 2021, hoci odhadované hodnoty expertov boli pomerne presné. V ubytovacích službách bol expertmi odhadovaný pokles v rozmedzí 16 % až 50 % blížiaci sa viac k hranici 16 %, v skutočnosti nastal pokles o 25,1 %. V stravovacích službách bol odhad rovnaký, v rozmedzí od 16 % do 50 % blížiaci sa viac k hranici 16 %, v skutočnosti nastal pokles o 17,5 %, tento odhad expertov preto môžeme považovať

za pomerne presný. Dopravné služby v skutočnosti zaznamenali pokles o 4,7 %, odhad expertov bol od 0 % do 15 %. Najvyšší skutočný pokles priemerného počtu pracovných miest zaznamenali služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr na úrovni 30,8 %, expertmi odhadovaný bol výrazný pokles v rozmedzí od 16 % do 50 %. Ostatné služby boli jediné, ktoré medzi kvartálne zaznamenali mierny nárast o necelé jedno percento, avšak oproti rovnakému obdobiu v roku 2019 bol zaznamenaný pokles o 11,3 %. Odhad expertov vo vývoji počtu pracovných miest bol pokles na škále od 16 % až 50 %. Tento odhad bol pomerne nepresný.

Z výsledkov konštatujeme, že odhady expertov o vývoji v roku 2020 oproti roku 2019 boli o niečo pesimistickejšie ako odhady pre prvý a druhý štvrťrok 2021. Opak bol však pravdou, v roku 2021 bol zaznamenaný výraznejší pokles v prvom a druhom štvrťroku 2021 oproti roku 2019 ako v roku 2020. Medzikvartálny pokles v roku 2021 oproti roku 2020 bol stále v negatívnych číslach, ale nebol taký dramatický ako v roku 2020 oproti roku 2019. Medzikvartálny pokles v roku 2021 oproti prvému štvrťroku 2020 v ubytovacích službách bol na úrovni 21 %, v stravovacích službách o 14 %, v dopravných službách o 7 %, v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr o 24 % a v ostatných službách o 14 %. V druhom štvrťroku 2021 bol pokles oproti druhému štvrťroku 2020 v ubytovacích službách bol na úrovni o 12 %, v stravovacích službách o 7 %, v dopravných službách o 3 %, v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr o 9 % a v ostatných službách nárast o necelé 3 %. V treťom štvrťroku 2021 bol pokles oproti tretiemu štvrťroku 2020 na úrovni 2 %, v stravovacích službách 3 %, v dopravných službách 2 %, v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr nárast o 3 % a v ostatných službách pokles o 5 %.

V nasledujúcom grafe 19 možno sledovať vývoj v jednotlivých štvrťrokoch rokov 2019, 2020, 2021 v počte pracovných miest v ubytovacích, stravovacích, dopravných, ostatných službách CR ako aj v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr.

Graf 19: Vývoj priemerného počtu pracovných miest v jednotlivých službách cestovného ruchu (štvrtky 2019 až 2021)

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov z ŠÚ SR (2022a); ŠÚ SR (2022b); ŠÚ SR (2022c)

5.2 Podpora zamestnanosti v cestovnom ruchu a potenciál v tvorbe nových pracovných miest

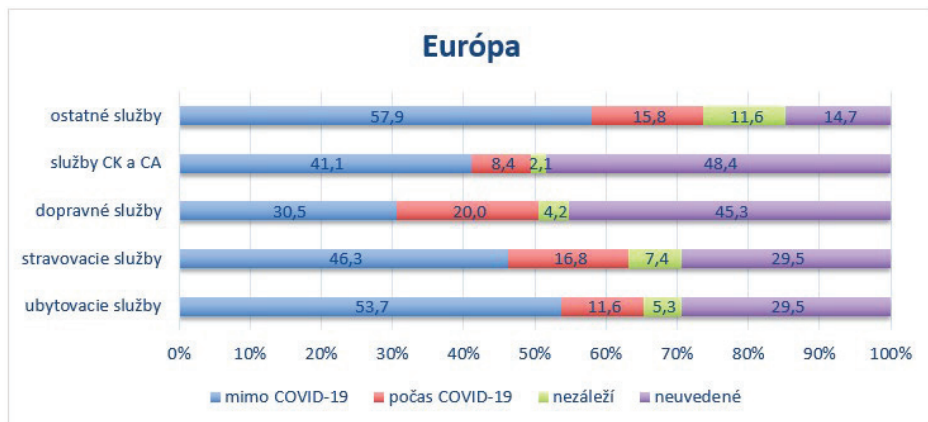
V nasledujúcom texte si priblížime odhady expertov z krajín Európy na otázku ohľadom potenciálu tvorby nových pracovných miest v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu v troch situáciách:

- COVID-19: za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19;

- mimo COVID-19: pri abstrahovaní od pandemickej situácie;
- nezáleží: či už za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19 alebo pri abstrahovaní od pandemickej situácie.

Ak sa respondent rozhodol neodpovedať (v grafoch 20 až 25 znázornené ako neuvedené), považujeme túto odpoveď ako indikáciu, že v odvetví nie je potenciál pre tvorbu nových pracovných miest.

Graf 20 Potenciál v tvorbe nových pracovných miest v krajinách Európy, v %



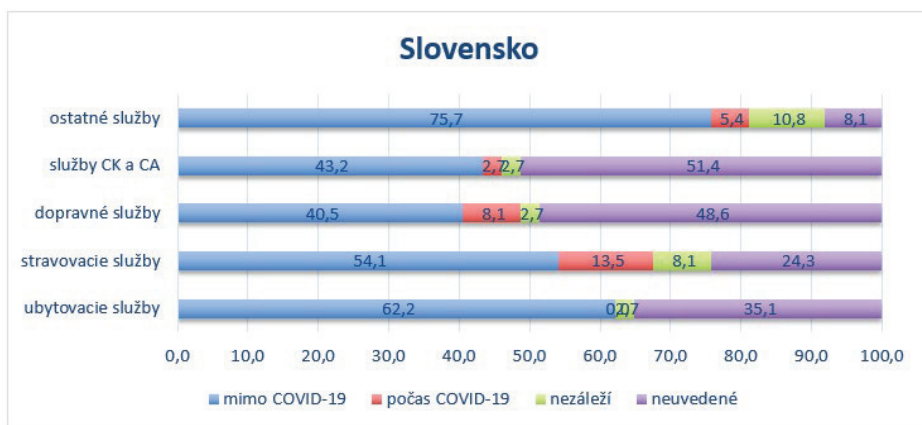
Pozn.: COVID-19: za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19, mimo COVID-19: pri abstrahovaní od pandemickej situácie, nezáleží: či už za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19 alebo pri abstrahovaní od pandemickej situácie, neuvedené: nie je potenciál pre tvorbu pracovných miest.

Zdroj: Vlastné spracovanie

Pri pohľade na graf 20 máme predstavu o rozložení odpovedí dopytovaných expertov z krajín Európy v otázke potenciálu tvorby nových pracovných miest v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu. V prípade scenára, že experti abstrahovali od súčasnej pandemickej situácie v spojitosti s COVID-19, najvyššie percento z nich (57,9 %) uviedlo, že v ostatných službách cestovného ruchu by bol potenciál na tvorbu nových pracovných miest. Druhým odvetvím s najvyšším podielom odpovedí o potenciáli na tvorbu nových pracovných miest boli ubytovacie služby (53,7 %), nasledovali stravovacie služby (46,3 %), služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr (41,1 %) a na chvoste sú dopravné služby len s 30,5 % odpovedí. Naopak, ak by sme uvažovali o vplyve momentálnej situácie v spojitosti so šíriacou sa pandemiou COVID-19, až 20,0 % opýtaných expertov z Európy si myslí, že je v dopravných službách stále potenciál na tvorbu nových pracovných miest, čo je najvyššie percento zo všetkých odvetví cestovného ruchu. Najnižšie percento opýtaných expertov z Európy (8,4 %) si myslí, že aj vplyvom súčasnej situácie

v spojitosti s COVID-19 majú služby cestovných kancelárií a agentúr potenciál na tvorbu nových pracovných miest. Zároveň najvyššie percento opýtaných si myslí, že v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr nie potenciál na tvorbu nových pracovných miest za akejkoľvek situácie, resp. na otázku neodpovedalo. Najviac odolným odvetvím z odpovedí expertov Európy sa javia ostatné služby, kde si až 11,6 % opýtaných expertov myslí, že v týchto službách je potenciál pre tvorbu pracovných miest či už pri abstrahovaní súčasnej situácie alebo za súčasnej situácie v spojitosti s COVID-19.

Graf 21: Potenciál v tvorbe nových pracovných miest na Slovensku, v %



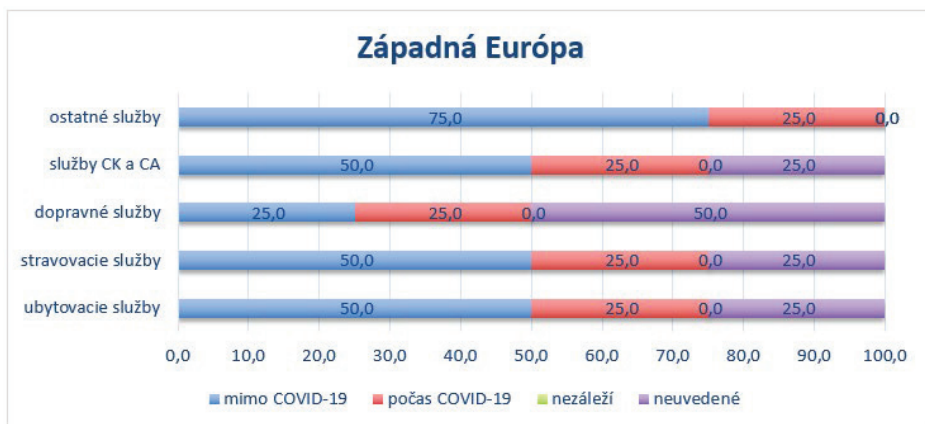
Pozn.: COVID-19: za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19, mimo COVID-19: pri abstrahovaní od pandemickej situácie, nezáleží: či už za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19 alebo pri abstrahovaní od pandemickej situácie, neuvedené: nie je potenciál pre tvorbu pracovných miest.

Zdroj: Vlastné spracovanie

Najvyšší potenciál tvorby nových pracovných miest na Slovensku (graf 21), pri abstrahovaní od súčasnej situácie, by mali odvetvia ostatných služieb (75,7 %). Za súčasných podmienok sme nezaevidovali ani jednu odpoveď s potenciálom tvorby nových pracovných miest v ubytovacích službách ako jediného odvetvia zo sledovaných. Veľmi výrazný potenciál rastu by mali pri abstrahovaní od súčasnej situácie odvetvia ubytovacích služieb (62,2 %), stravovacích služieb (54,1 %) a služieb cestovných kancelárií a cestovných agentúr (43,2 %). Najvyšší potenciál, či už pri abstrahovaní od súčasnej situácie alebo za súčasných podmienok odhadujú respondenti v ostatných službách (10,8 %). Najvyšší potenciál tvorby pracovných miest počas momentálne pandemickej situácie majú podľa opýtaných expertov služby stravovacích služieb (13,5 %). Najmenej respondentov odpovedalo na potenciál rastu pracovných miest v službách cestovných kancelárií a agentúr. Najviac

odolným odvetvím z odpovedí expertov zo Slovenska sa javia ostatné služby, kde si až 10,8 % opýtaných expertov myslí, že v týchto službách je potenciál pre tvorbu pracovných miest či už pri abstrahovaní súčasnej situácie alebo za súčasnej situácie v spojitosti s COVID-19, zároveň menšie percento (8,1 %) si myslí, že nie je potenciál na tvorbu pracovných miest alebo neodpovedalo.

Graf 22: Potenciál v tvorbe nových pracovných miest v krajinách západnej Európy, v %



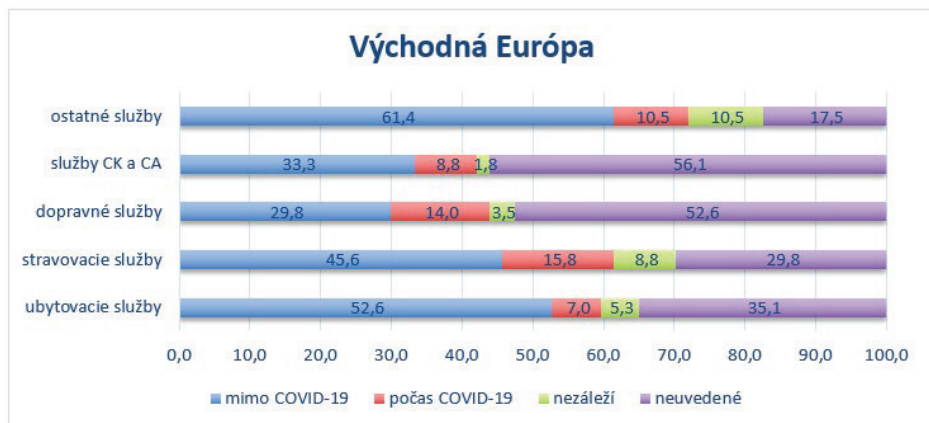
Pozn.: COVID-19: za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19, mimo COVID-19: pri abstrahovaní od pandemickej situácie, nezáleží: či už za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19 alebo pri abstrahovaní od pandemickej situácie, neuvedené: nie je potenciál pre tvorbu pracovných miest.

Zdroj: Vlastné spracovanie

Experti zo západnej Európy mali pomerne rovnaký názor na potenciál v tvorbe pracovných miest v ubytovacích a stravovacích službách ako aj v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr (graf 22). 50 % opýtaných expertov západnej Európy sa zhodlo, že ak by sme abstrahovali od súčasnej pandemickej situácie, tak tieto služby majú potenciál pre tvorbu nových pracovných miest, 25 % opýtaných expertov západnej Európy si myslí, že tieto odvetvia cestovného ruchu majú potenciál v tvorbe pracovných miest aj počas momentálnej pandemickej situácie a zvyšných 25 %, že nie je potenciál na tvorbu pracovných miest alebo neodpovedalo. Najvyšší potenciál podľa opýtaných expertov majú pri abstrahovaní od súčasnej pandemickej situácie ostatné služby (75 %), ostatných 25 % dopytovaných expertov si myslí, že tieto odvetvia cestovného ruchu majú potenciál aj počas pandemickej situácie na tvorbu nových pracovných miest. Žiaden z opýtaných expertov neuviedol, že potenciál pre tieto služby neexistuje. Najnižší potenciál rovnako pri abstrahovaní od súčasnej situácie ako aj braní súčasnej situácie do úvahy pre tvorbu pracovných miest majú podľa expertov dopravné služby (25 %). Zvyšných 50 % dopytovaných

expertov si myslí, že tieto služby nemajú potenciál pre tvorbu nových pracovných miest alebo neodpovedali.

Graf 23: Potenciál v tvorbe nových pracovných miest v krajinách východnej Európy, v %

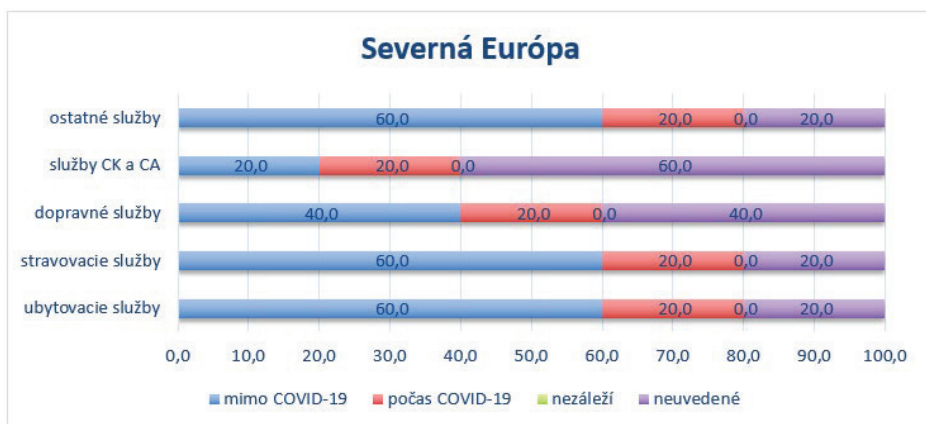


Pozn.: COVID-19: za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19, mimo COVID-19: pri abstrahovaní od pandemickej situácie, nezáleží: či už za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19 alebo pri abstrahovaní od pandemickej situácie, neuvedené: nie je potenciál pre tvorbu pracovných miest.

Zdroj: Vlastné spracovanie

V grafe 23 sledujeme výsledky dopytovania expertov z východnej Európy. Najvyššie hodnotili potenciál v tvorbe nových pracovných miest pri abstrahovaní od súčasnej pandemickej situácie v odvetviach ostatných služieb (61,4 %), ubytovacích služieb (52,6 %) a stravovacích služieb (45,6 %). V týchto odvetviach bol potenciál pre tvorbu vyšší ako zaznamenaná neodpoveď, ktorá je interpretovaná ako žiaden potenciál pre tvorbu pracovných miest. V odvetviach dopravných služieb (29,8 %) a služieb cestovných kancelárií a cestovných agentúr (33,3 %) je potenciál pre tvorbu pracovných miest nižší ako neodpoveď, viac ako polovica opýtaných expertov z východnej Európy nevidí potenciál v tvorbe pracovných miest či už pri abstrahovaní od súčasnej pandemickej situácie alebo počas nej. Najvyšší zaznamenaný potenciál pre tvorbu pracovných miest počas pandemickej situácie bol pre štáty východnej Európy v stravovacích a dopravných službách, naopak najnižší v ubytovacích službách.

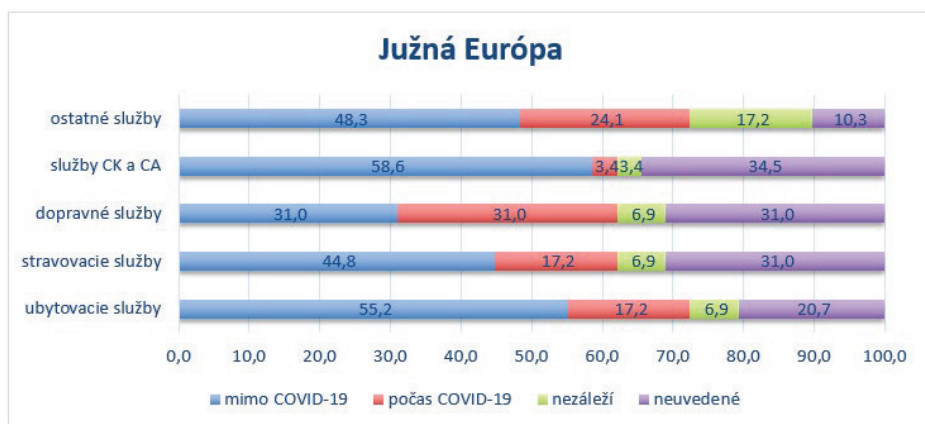
Graf 24: Potenciál v tvorbe nových pracovných miest v krajinách severnej Európy, v %.



Pozn.: COVID-19: za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19, mimo COVID-19: pri abstrahovaní od pandemickej situácie, nezáleží: či už za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19 alebo pri abstrahovaní od pandemickej situácie, neuvedené: nie je potenciál pre tvorbu pracovných miest.

Zdroj: Vlastné spracovanie

Ubytovacie, stravovacie a ostatné služby mali podľa opýtaných expertov zo severnej Európy pri abstrahovaní od súčasnej pandemickej situácie najvyšší potenciál pre tvorbu nových pracovných miest (60 %), rovnaký podiel expertov (20 %) si myslí, že aj popri súčasnej situácii majú tieto odvetvia potenciál pre tvorbu pracovných miest ako aj rovnaký podiel expertov (20 %) si myslí, že tieto odvetvia nemajú potenciál pre tvorbu pracovných miest (graf 24). Najvyšší podiel expertov zo severnej Európy (60 %) vyjadrilo názor, že služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr nemajú potenciál pre tvorbu pracovných miest za žiadnych okolností v momentálnej situácii. 40 % opýtaných expertov severnej Európy si myslí, že pri abstrahovaní od súčasnej situácie majú dopravné služby potenciál pre tvorbu nových pracovných miest a rovnako 40 % opýtaných expertov zo severnej Európy si myslí, že v dopravných službách nie je potenciál pre tvorbu nových pracovných miest. 20% opýtaných expertov zo severnej Európy si myslí, že dopravné služby majú potenciál pre tvorbu pracovných miest aj počas pandemickej situácie.

Graf 25: Potenciál v tvorbe nových pracovných miest v krajinách južnej Európy, v %

Pozn.: COVID-19: za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19, mimo COVID-19: pri abstrahovaní od pandemickej situácie, nezáleží: či už za súčasných podmienok pretrvávajúcej pandémie ochorenia COVID-19 alebo pri abstrahovaní od pandemickej situácie, neuvedené: nie je potenciál pre tvorbu pracovných miest.

Zdroj: Vlastné spracovanie

V krajinách južnej Európy je predpokladaný potenciál tvorby nových pracovných miest najvyšší v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr (58,6 %) pri abstrahovaní od súčasnej pandemickej situácie, čo je zároveň najvyšší odhadovaný potenciál pre služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr spomedzi skúmaných regiónov Európy. Nasledujú ubytovacie služby (55,2 %), ostatné služby (48,3 %) a stravovacie služby (44,8 %). Najnižší potenciál pre abstrahovaní od súčasnej pandemickej situácie odhadli experti južnej Európy v dopravných službách (31,0 %) a zároveň rovnaký podiel opýtaných expertov si myslí, že dopravné služby nemajú potenciál pre tvorbu nových pracovných miest. Najvyšší potenciál tvorby nových pracovných miest počas pandemickej situácie je odhadovaný dopytovanými expertmi v dopravných službách (31,0 %) a v ostatných službách (24,1 %). Ostatné služby zaznamenali výrazný podiel potenciálu v tvorbe nových pracovných miest či pri akejkoľvek súčasnej situácii (17,2 %) a len 10,3 % dopytovaných expertov si myslí, že tieto služby nemajú potenciál pre tvorbu pracovných miest.

Nástroje, opatrenia a stimuly k podpore udržaniu a tvorby pracovných miest v cestovnom ruchu

Výsledky otázky týkajúcej sa určenia nástrojov, opatrení či stimulov, ktoré by mohli napomôcť udržaniu alebo zvýšeniu pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu boli rozpracované v nasledujúcom texte z pohľadu slovenských expertov

a vývoja na Slovensku a z pohľadu expertov z európskych krajín a ich pohľad na regionálne riešenia. Odpovede týkajúce sa Slovenskej republiky sme ďalej rozdelili aj podľa hodnotenia expertov z praxe a akademických pracovníkov.

Najčastejšími odpoveďami európskych expertov či už z praxe alebo akademickej sféry boli ekonomická a finančná pomoc štátu podnikom cestovného ruchu, digitalizácia, vzdelanie a tréningový proces v digitalizácii, zníženie reštrikcií úmerné očkovaníu, zníženie daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu (najmä ubytovacie a stravovacie služby), inovácia produktov cestovného ruchu (nové a kreatívne formy, virtuálny cestovný ruch, dobrodružný cestovný ruch), zvýšenie miezd v podnikoch cestovného ruchu a zlepšenie imidžu pracovných pozícií v cestovnom ruchu.

Najčastejšie odpovede zástupcov slovenskej akademickej sféry spočívali v odporúčaní zvýšenej finančnej podpory od štátu, počnúc podporou začínajúcich podnikateľov – startupov s inovatívnymi produktmi cestovného ruchu, zvýhodnenými úvermi, znížením daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu, navýšením finančných prostriedkov do segmentu cestovného ruchu a budovania efektívneho destinačného manažmentu. Ďalej bola spomínaná podpora národnej turistickej organizácie, marketingu, podpora všeobecnej propagácie, doplnkových služieb v regiónoch, podpora domáceho dodávateľského reťazca a tiež podpora vzdelávania pracovníkov v službách cestovného ruchu.

Z hľadiska slovenských odborníkov z praxe boli najčastejšie opakujúcimi sa: legislatívne zmeny a podmienky poskytovania služieb v cestovnom ruchu, zníženie odvodového zaťaženia, sprístupnenie a zníženie administratívnej záťaže pri čerpaní dotácií a eurofondov a prenesenie časti zodpovednosti s prerozdeľovaním dotácie na organizácie destinačného manažmentu. Spomenutý bol aj dôraz na domáci cestovný ruch a celoročný cestovný ruch, podpora miestnych podnikateľov, podpora zamestnanosti v regiónoch a jednotná propagácia a marketing krajiny. Z hľadiska súčasnej situácie bolo spomenuté uvoľnenie opatrení a rýchla štátna pomoc podnikom v cestovnom ruchu, ktoré sú najviac postihnuté vplyvom súčasného obmedzenia pohybu a opatrení vlády.

ZÁVERY

V zmysle špecifikovaných cieľov monografie, formulujeme v tejto časti práce závery realizovaného skúmania, ktorými zodpovedáme postavené výskumné otázky v druhej kapitole a podávame odporúčania pre jednotlivé skúmané oblasti.

Závery vzťahujúce sa na rozvoj cestovného ruchu v regiónoch (VO₁ a VO₂)

V oblasti riadenia rozvoja cestovného ruchu v slovenských regiónoch boli ako najpálčivejšie problémy hodnotené predovšetkým – problematické dohodovanie sa na spoločných cieľoch a prioritách rozvoja CR v regióne a neexistujúca, resp. nekvalitná spoločná vízia a aktuálna koncepcia rozvoja CR v regióne. Celkovo možno zhodnotiť, že uvedené problémové okruhy boli priemerným hodnotením intenzity najčastejšie považované za mierne a zanedbateľné.

V porovnaní s priemernými hodnotami odpovedí na intenzitu problémových okruhov v jednotlivých európskych regiónoch je Slovenská republika svojimi výsledkami podobná dopytovaným krajinám južnej Európy. Najlepšie výsledky v hodnotení problémov v oblasti riadenia rozvoja cestovného ruchu dosahujú krajiny severnej Európy.

V oblasti spolupráce aktérov cestovného ruchu v slovenských regiónoch cestovného ruchu ide o roztrieštenosť odpovedí v hodnotení intenzity problémových okruhov. Priemerné hodnotenie intenzity sa prelína medzi zanedbateľným, miernym a významným problémom, pričom v tomto prípade ide až o štyri problémové okruhy (– nedostatočný záujem miestnej a/alebo regionálnej samosprávy o pomoc pri riešení problémov rozvoja CR v regióne, nedostatočná spolupráca podnikateľských subjektov cestovného ruchu v regióne s regionálnym manažmentom CR, nedostatočná spolupráca podnikateľských subjektov cestovného ruchu v regióne navzájom, nezáujem záujmových združení (v oblasti kultúry, športu, iných aktivít voľného času) o rozvoj CR, resp. ich nedostatočná aktivita). Na základe dosiahnutých výsledkov možno hodnotiť túto oblasť v rozvoji cestovného ruchu v slovenských regiónoch cestovného ruchu v komparácii s prvou analyzovanou oblasťou za nedostatočnú a problémovú.

Slovenská republika sa trendom priemerných hodnôt radí medzi priemer európskych krajín. Pri porovnaní s krajinami západnej Európy má Slovenská republika vyššiu mieru intenzity problémov rovnako ako krajiny severnej Európy.

Zo získaných výsledkov možno vyvodit' záver, že oblasť financovania rozvoja cestovného ruchu v slovenských regiónoch cestovného ruchu je nedostatočná. Vo všetkých problémových okruhoch je klasifikovaná intenzita ako mierny, významný až veľmi významný problém, z čoho až päť z ôsmich analyzovaných okruhov

hodnotí viac ako jedna polovica miestnych aktérov za (veľmi) významný problém. Konkrétne ide o problémy súvisiace s celkovým nedostatkom finančných prostriedkov na rozvoj CR v regióne ako sú: neochota regionálnych subjektov CR združovať finančné prostriedky, nosná regionálna organizácia CR (zastrešujúca rozvoj CR v regióne) je odkázaná na verejné zdroje, problém s prežitím podnikov CR v regióne a absencia silného investora v regióne.

Slovenská republika sa priemernými hodnotami zhoduje s krajinami severnej Európy. Najlepší trend priemerných hodnôt v oblasti financovania rozvoja cestovného ruchu v regiónoch dosahujú krajiny západnej Európy.

V nadväznosti na oblasť financovania rozvoja cestovného ruchu sme analyzovali podporu rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v slovenských regiónoch. Priemerným hodnotením intenzity boli najčastejšie považované za významné až veľmi významné problémové okruhy týkajúce sa nedostatočného objemu verejných zdrojov z európskej úrovne a národnej úrovne, verejné zdroje nie sú určené pre CR, zdĺhavý proces a administratívna záťaž pri získavaní verejných zdrojov a neistota pri získavaní verejných zdrojov (nedá sa s nimi počítať vopred).

Priemerné hodnoty intenzity problémových okruhov v prípade Slovenskej republiky môžeme prirovnať ku výsledkom získaných z krajín východnej a severnej Európy. Oblasť podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov dosahuje najlepšie priemerné hodnoty v krajinách západnej Európy.

Oblasť produktu cestovného ruchu v slovenských regiónoch cestovného ruchu sa na základe priemerných hodnôt klasifikuje vo viac ako polovici problémových okruhov intenzitou ako významný problém. V prípade problému absentujúceho alebo nedostatočného systému riadenia kvality v regióne ide o veľmi významný problém v regionálnom meradle. Nami uvádzané problémové okruhy – prílišná koncentrácia na niekoľko kľúčových produktov/lokalít v regióne – je priemerne hodnotená ako zanedbateľný a inovačný potenciál v CR regiónu ako mierny problém.

Výsledky Slovenskej republiky sú priemerným hodnotením intenzity blízke krajinám južnej a severnej Európy. Najlepší trend priemerných hodnôt dosahujú krajiny východnej Európy, ktoré sa nachádzajú pod priemerom Európy.

Z výsledkov možno skonštatovať, že oblasť marketingu produktu cestovného ruchu v regióne na Slovensku hodnotená vo väčšine problémových okruhov ako mierny, resp. žiadny problém. Len v prípade absentujúcej alebo nekvalitnej spoločnej prezencii regiónu na sociálnych sieťach možno hovoriť o významnom problémovom okruhu.

Najlepší trend priemerných hodnôt je zaznamenaný v krajinách východnej Európy. Slovenskú republiku je možné dosiahnutými výsledkami prirovnať priemerným hodnotám krajín severnej Európy, ktoré kopírujú trend priemeru Európy.

Na základe získaných výsledkov možno zhodnotiť, že rozvoj cestovného ruchu v regiónoch bude úspešný vtedy, keď budú vyriešené problémy týkajúce sa efektívneho riadenia cestovného ruchu zo strany organizácii destinačného manažmentu a (v súčasnosti nedostatočnej) alokácie finančných prostriedkov do regiónov. Zároveň treba zintenzívniť spoluprácu a komunikáciu, a to nielen medzi miestnymi aktérmi a samosprávou, ale aj komunikáciu zameranú na návštevníkov regiónu so

zreteľom na on-line prostredie a častejšie využívanie digitálnych nástrojov. V prípade marketingových nástrojov a prezentácie regiónu treba v rámci prosperujúceho regiónu cestovného ruchu vytvoriť jednotnú identitu a budovať tak spoločný image destinácie.

Závery vzťahujúce sa na opatrenia zníženia negatívnych dopadov COVID-19 v cestovnom ruchu (VO3 a VO4)

Finančné opatrenia na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 mali v cestovnom ruchu mierne väčší význam ako nefinančné opatrenia.

Celkovo sa na význam opatrení optimistickejšie pozerajú experti z južnej a východnej Európy (vyššie hodnotenia ako priemerné v rámci všetkých regiónov). Aj hodnotenia expertov zo Slovenska sú optimistickejšie ako je priemer v európskych regiónoch (vyššie priemerné hodnotenia).

Celkovo (zakomponujúc aj opatrenia a ich hodnotenie, ktoré neboli v niektorých krajinách realizované, resp. boli hodnotené so žiadnym/nulovým významom) na zníženie negatívnych dopadov v súvislosti s COVID-19 na podporu cestovného ruchu v európskych regiónoch mali najväčší význam opatrenia „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“, „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“ a „dotácia na nájomné“.

Z pozitívne hodnotených opatrení mali najväčší význam na zníženie negatívnych dopadov v súvislosti s COVID-19 na podporu cestovného ruchu v európskych regiónoch finančné opatrenia „zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR“, „dočasne (časovo obmedzené) zníženie daňového zaťaženia podnikov CR“ a „dotácia na nájomné“.

V rámci Európy možno na základe oboch realizovaných hodnotení za najpodstatnejšie považovať opatrenie „dotácia na nájomné“ (finančné opatrenie) a opatrenie „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“ (nefinančné opatrenie).

Celkovo (zakomponujúc aj opatrenia a ich hodnotenie, ktoré neboli v niektorých krajinách realizované, resp. boli hodnotené so žiadnym/nulovým významom) najmenší význam v európskych regiónoch mali opatrenia „možnosť dočasného presunu pracovníkov z CR do iných odvetví“, „založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v CR“ a „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR“.

Z pozitívne hodnotených opatrení mali najmenší význam v európskych regiónoch opatrenia „vykrytie finančných výpadkov úverom“ a „trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR“ ako aj „nové nenávratné FP pre ohrozené podniky a organizácie v CR“ a „podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov“.

Za Slovensko jednoznačne najvýznamnejším opatrením z finančných opatrení je „príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest“. Z nefinančných opatrení má tiež jednoznačne najvýznamnejšie postavenie „marketingová podpora domáceho cestovného ruchu“. Celkovo výsledky hodnotenia opatrení za Slovensko sú porovnateľné s výsledkami hodnotenia za východnú Európu.

Za Slovensko celkovo (zakomponujúc aj opatrenia a ich hodnotenie, ktoré neboli v niektorých krajinách realizované, resp. boli hodnotené so žiadnym/nulovým významom) ako najmenej významné opatrenia boli jednoznačne „založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v cestovnom ruchu“ a „prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov“. Z pozitívne hodnotených opatrení najmenej významnými bolo „využitie časti finančných úspor na riešenie najkritickejších problémov“ a „presun časti rozpočtových položiek na riešenie najkritickejších problémov“.

Aktuálna situácia v cestovnom ruchu v dôsledku opatrení súvisiacich s COVID-19 a krízové obdobie, ktoré pandémia spôsobila, doviedla poskytovateľov služieb k vážnym finančným problémom a osobitne pri najzraniteľnejších malých a stredných podnikoch k problémom s likviditou. Napriek finančným či nefinančným opatreniam, ktoré mali zabezpečiť aspoň prežitie subjektov cestovného ruchu, je otázna ich schopnosť investovať do infraštruktúry a nových technológií v blízkej budúcnosti. V tejto súvislosti je podstatné pomôcť cestovnému ruchu aj naďalej využitím doterajších osvedčených finančných nástrojov, ale aj nových inovatívnych finančných nástrojov schopných napomôcť udržateľnosti cestovného ruchu v post-pandemickom období.

Kríza ešte viac otvára otázky udržateľného cestovného ruchu, špecificky ekonomickej, resp. aj sociálno-ekonomickej udržateľnosti a jej merania a osobitne vznikajú otázky ohľadne odolnosti cestovného ruchu voči takým výkyvom, ktoré spôsobil COVID-19. Atraktivnosť cestovného ruchu ako zamestnávateľa touto krízou veľmi utrpela a trpí, aj keď ju zmiernila podľa našich výsledkov vysoko hodnotená podpora s cieľom udržania pracovných miest vo forme príspevku na mzdu (príp. aj ďalšie opatrenia nepriamo zvyšujúce likviditu podnikov). Išlo, resp. ide však len o krátkodobé, nie udržateľné opatrenie a ani opatrenie týkajúce sa možnosti dočasného presunu pracovníkov z cestovného ruchu do iných odvetví sa v tejto kríze zatiaľ celkom neosvedčilo, v cestovnom ruchu je zaznamenaný nedostatok pracovnej sily, pracovníci z tohto odvetvia odišli. Nevyhnutné je nájsť nástroje udržateľnosti odvetvia a zamestnanosti v ňom obnovou dôvery v cestovný ruch ako zamestnávateľa.

Medzi opatrenia s najmenším významom patrí podpora regionálnej spolupráce (networking) a aj opatrenie zamerané na klastrové organizácie v cestovnom ruchu. Kooperácia, ktorá nebola využitá v prvom období pandemického obdobia môže však byť výzvou do ďalšieho covidového a iste post-covidového obdobia so zmenenými podmienkami, v ktorých bude cestovný ruch pôsobiť. Jej ani v pred-covidovom období nedostatočne využitý potenciál v kontexte horizontálnej, vertikálnej a aj diagonálnej spolupráce a networkingu je výzvou na zabezpečenie procesov poskytovania služieb cestovného ruchu pre klientov so zmeneným spotrebiteľským správaním v post-covidovom období.

Významnosť podpory domáceho cestovného ruchu či už priamo finančnej alebo nefinančnej/marketingovej je z realizovaného skúmania jasná. Je zrejmé, že v tejto situácii bol a stále je domáci cestovný ruch (príp. cestovný ruch medzi susednými štátmi, resp. vnútorný európsky cestovný ruch) záchranou pre cestovný ruch. Udržal

spotrebiteľov v službách cestovného ruchu a podporil odvetvia v celom jeho dodávateľskom reťazci a nadväzujúcich službách. Aj v pred-covidovom období silné krajiny cestovného ruchu mali silný domáci cestovný ruch, utrpeli tak v čase tejto aktuálnej krízy menej ako ostatné krajiny. V podpore domáceho cestovného ruchu majú dôležitú úlohu aktívne a moderné organizácie destinačného manažmentu, ich životaschopnosť a profesionalita zohráva v covidovom a môže zohrať aj v post-covidovom období špecifickú úlohu.

Závery vzťahujúce sa na problematiku zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu v regiónoch Slovenska a Európy (VO5 a VO6)

Z vnímania a odhadu dopytovaných expertov Európy na problematiku regionálneho cestovného ruchu v Európe sumarizujeme, že v odvetví dopravných služieb očakávali najmenší vplyv pandemickej situácie na vývoj počtu pracovných miest v cestovnom ruchu v roku 2020 a následne aj v prvých štvrtrokoch roku 2021. V roku 2020 oproti roku 2019 bol odhadovaný výrazný pokles (od 16 % do 50 %) vo vývoji počtu pracovných miest vo všetkých odvetviach cestovného ruchu. Najmenej pozitívny vývoj bol predpokladaný v odvetví služieb cestovných kancelárií a cestovných agentúr. Najpozitívnejší vývoj v počte pracovných miest bol zaznamenaný v krajinách západnej Európy, kde priemerne očakávali, že nenastanú žiadne zmeny v zamestnanosti v cestovnom ruchu. Negatívnejší pohľad na momentálnu situáciu mali experti z krajín východnej, severnej a južnej Európy, kde priemerné hodnoty boli mierne pod alebo na úrovni priemeru Európy.

Vybraní slovenskí experti mali podobný pohľad na vývoj počtu pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu v regiónoch Slovenska podobne ako v regiónoch Európy. Priemerne bol odhadovaný výrazný pokles (od 16 % do 50 %) v odvetviach cestovného ruchu ako celku. V jednotlivých odvetviach bolo možné pozorovať odchýlky od priemeru. Výrazne pozitívnejší odhad bol v odvetví dopravných služieb, kde bol priemerne odhadovaný len mierny pokles (do 15 %). Najnegatívnejší pohľad na vývoj počtu pracovných miest prevládal v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr a dostal sa pod úroveň priemeru Európy. Bol očakávaný viac ako výrazný pokles, v roku 2020 oproti roku 2019 sa priemer približoval veľmi výraznému poklesu dosahujúc odhad poklesu o viac ako 50 %.

Porovnaním odhadu vybraných expertov z regiónov Slovenskej republiky a skutočného vývoja v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu sme dospeli k záveru, že v odvetví dopravných služieb bola najvyššia odolnosť voči pandemickej situácii. Odhadovaný pokles počtu pracovných miest podľa dopytovaných expertov bol na úrovni do 15 % a skutočný pokles bol na úrovni necelých 5 %. Pričom ostatné odvetvia cestovného ruchu v skutočnosti poklesli v jednotlivých pandemických štvrtrokoch rokov 2020 a 2021 v priemere o necelých 15 %, priemerný odhad bol na úrovni poklesu od 16 % do 50 %.

Z výsledkov dopytovania expertov na regionálny cestovný ruch z krajín Európy konštatujeme, že najvyšší potenciál pre tvorbu nových pracovných miest pri

abstrahovaní od súčasnej pandemickej situácie majú odvetvia ubytovacích a ostatných služieb. Rovnaký pohľad majú aj experti zo Slovenskej republiky na potenciál tvorby nových pracovných miest na Slovensku. Rozdielom je, že priemerne bol v Európe potenciál tvorby nových pracovných miest v ubytovacích službách odhadovaný aj počas pandemickej situácie, ale na Slovensku tento potenciál nebol expertami identifikovaný. Najvyšší potenciál tvorby nových pracovných miest počas pandemickej situácie bol na Slovensku expertmi odhadovaný v stravovacích službách, pričom v Európe mali prvenstvo dopravné služby. Najnižší potenciál tvorby nových pracovných miest bol v Európe ako aj na Slovensku zaznamenaný v službách cestovných kancelárií a cestovných agentúr.

Na udržanie a podporu počtu pracovných miest v cestovnom ruchu odporúčajú dopytovatelia experti na regionálny cestovný ruch z krajín Európy najmä zvýšenú finančnú pomoc štátu podnikom cestovného ruchu, zníženie daňového zaťaženia podnikov cestovného ruchu, zvýšenie imidžu pracovných pozícií a miezd v podnikoch cestovného ruchu, navýšenie finančných prostriedkov do segmentu cestovného ruchu a budovania efektívneho destinačného manažmentu, vzdelanie a tréningový proces v digitalizácii, inovácia produktov cestovného ruchu (nové a kreatívne formy, virtuálny cestovný ruch, dobrodružný cestovný ruch), podpora všeobecnej propagácie, doplnkových služieb v regiónoch, podpora domáceho dodávateľského reťazca a v poslednom rade zrušenie pandemickej reštrikcií úmerné očkovaniu.

SUMMARY

In the light of the objectives specified in the monograph, we formulate in this part the conclusions of the survey carried out, thus answering the research questions posed in the second chapter and provide recommendations for different studied areas.

Conclusions related to the regional development of tourism (RQ1 and RQ2)

In the area of tourism development management in Slovak regions, the most compelling problems were identified as follows – the problematic agreement on common objectives and priorities of tourism development in the region and the absence or poor quality of a common vision as well as the current concept of tourism development in the region. Globally, it can be stated that the above problem areas were most often considered moderate and insignificant according to their average intensity rating.

Compared to the average response values in the problem intensity in the individual European regions, the Slovak Republic stands similar to the countries of Southern Europe. The best results in the assessment of problems in the field of tourism development management are achieved by the countries of Northern Europe.

In the area of cooperation of tourism actors in Slovak tourism regions, there is a fragmentation of answers in the evaluation of the intensity of problem areas. The average intensity rating is intermingled between negligible, moderate and significant problems, in this case there are up to four problem areas (insufficient interest of local and/or regional authorities in helping to solve the problems of tourism development in the region, poor cooperation of tourism businesses with the regional tourism board, insufficient cooperation among tourism businesses, lack of interest by interest associations (in the field of culture, sports, other leisure activities) in tourism development, or their inadequate activity). On the basis of the achieved results we can assess this area in the tourism development in Slovak tourist regions as insufficient and problematic in comparison with the first analysed area.

In terms of the average values trend, the Slovak Republic ranks among the average European countries. When compared to Western European countries, the Slovak Republic has a higher level of intensity of problems, similar to that of the Northern European countries.

As per obtained results we can conclude that the financing of tourism development in Slovak tourism regions is insufficient. In all studied areas the intensity is classified as moderate, significant to very significant while up to five out of eight analysed headings are rated as a (very) significant problem by more than one half of local actors. These issues are related to the overall lack of funding for tourism development

in the region, the reluctance of regional tourism actors to pool funds, the backbone regional tourism organisation (the umbrella organisation for tourism development in the region) being dependent on public resources, the problem of survival of tourism businesses in the region and the absence of a strong investor base in the region.

The Slovak Republic's average values are in line with those of Northern European countries. The best trend of average values in the field of financing of tourism development in regions is achieved by the countries of Western Europe. In relation to the financing of tourism development, we analysed the support of tourism development from public sources in Slovak regions. By the average intensity rating, the most frequently considered as significant to very significant problem areas were related to the insufficient amount of public resources from the European and national levels, to the fact that public resources are not intended for tourism, to the lengthy process and administrative burden in obtaining public resources, and to uncertainty in obtaining public resources (they cannot be counted on in advance).

The average values of the problem areas intensity in the case of the Slovak Republic can be compared to the results obtained from Eastern and Northern European countries. The area of public support for tourism development has the best average values in Western European countries.

Based on the average values, the area of tourism product in Slovak tourism regions is classified as a significant problem in more than half of the problem headings in terms of intensity. An absent or insufficient quality management system in the region is a very significant problem on a regional scale. Too much concentration on a few key products/locations in the region is on average rated as negligible and the innovation potential in the region's tourism as a moderate problem.

The results of the Slovak Republic are on average close to the countries of Southern and Northern Europe in terms of intensity. The best trend in average values is marked by Eastern European countries, which are below the European average.

We can conclude that the area of tourism product marketing in the Slovak region is rated as a moderate or no problem in most of the sub-problem areas. Only in the case of absent or poor-quality global presence of the region on social networks can we speak of a significant sub-problem area.

The best trend of average values is recorded in Eastern European countries. The Slovak Republic can be compared to the average values of the countries of Northern Europe, which follow the European average trend.

According to the results, we can assess that the regional development of tourism will be successful when the problems related to the effective management by the organisations in charge of destination management as well as the (currently insufficient) allocation of funds to the regions are solved. At the same time, there is a need to intensify cooperation and communication, not only between local actors and local authorities, but also the communication aimed at visitors to the region, especially on line, and the increased use of digital tools. As to marketing tools and the presentation of the region, it is necessary to create a single identity within a thriving tourism region and thus build a common destination image.

Conclusions related to measures to reduce the negative impacts of COVID-19 on tourism (RQ2 and RQ3)

Financial measures to reduce the negative impacts of COVID-19 in the tourism industry were slightly more important than non-financial measures.

Overall results show that the experts from Southern and Eastern Europe are more optimistic about the importance of the measures (higher ratings than the average across all regions). Slovak experts are also more optimistic than the average across European regions (higher average ratings).

In general (including the assessment of measures that were not implemented in some countries or were rated with no/zero importance), the measures ‚marketing support for domestic tourism‘, ‚wage subsidy for job retention‘ and ‚rent subsidy‘ were considered the most important to reduce the negative impacts of COVID-19 on tourism promotion in European regions.

Among the positively rated measures, the following financial measures: ‚reduction of the VAT rate for tourism products and services‘, ‚temporary (time-limited) reduction of the tax burden on tourism businesses‘ and ‚rent subsidy‘ ranked as the most important in reducing the negative impacts of COVID-19 on the promotion of tourism in European regions.

Within Europe, the ‚rent subsidy‘ (financial measure) and the ‚marketing support for domestic tourism‘ (non-financial measure) can be considered the most significant, based on both evaluations.

Overall (also including the assessment of measures which were not implemented in some countries or were evaluated with no/zero relevance), the following measures: ‚possibility of temporary transfer of workers from tourism to other sectors‘, ‚establishment or activation of cluster organisations in tourism‘ and ‚permanent reduction of the tax burden on tourism businesses‘ were seen as the least relevant in European regions.

Among the positively rated measures, ‚covering financial shortfalls with credit‘ and ‚permanently reducing the tax burden on tourism businesses‘ as well as ‚new non-repayable loans for vulnerable tourism businesses and organisations‘ and ‚support for regional cooperation (networking) to minimise negative impacts‘ were the least important ones.

As to Slovakia, the most significant among the financial measures is clearly the ‚wage subsidy to maintain jobs‘. ‚Marketing support for domestic tourism‘ is definitely the most important of the non-financial measures. The global results of the measures assessment for Slovakia are comparable to those for Eastern Europe.

For Slovakia as a whole (including the assessment of measures which were not implemented in some countries or were evaluated with no/zero importance), the least important measures were clearly ‚establishment or activation of cluster organisations in tourism‘ and ‚taking over the guarantee for business loans to cover operating costs‘. Among the positively evaluated measures, the least significant prove ‚use of part of the financial savings to address the most critical

problems“ and „redeploying part of the budget lines to address the most critical problems“.

The current situation in the tourism industry as a result of anti-COVID-19 measures and the crisis brought by the pandemic has led to serious financial problems for service providers and to liquidity problems for the most vulnerable SMEs in particular. Despite the financial and non-financial measures that should have ensured at least the survival of tourism actors, their ability to invest in infrastructure and new technologies in the near future is questionable. In this context, it is vital to continue to help tourism by making use of existing proven financial instruments, but also of new innovative financial instruments capable of helping the sustainability of tourism in the post-pandemic period.

The crisis raises even more questions about sustainable tourism, especially its economic and socio-economic sustainability and how to measure it, and about the resilience of tourism to the kind of disruptions caused by the pandemic in particular. The attractiveness of tourism as an employer has suffered and is suffering greatly from this crisis, even though it has been mitigated, according to our results, by the highly valued job retention support in the form of the wage subsidy (and possibly other measures indirectly increasing the liquidity of businesses). However, this was/is only a short-term and non-sustainable measure, and even the possibility of temporarily transferring workers from tourism to other sectors has not yet been fully effective in this crisis; there is a labour shortage in tourism and workers have left the industry. It is essential to find instruments for the sustainability of the sector and employment in it by restoring confidence in tourism as an employer.

The measures of least importance include the promotion of regional cooperation (networking) as well as cluster organisations in tourism. However, cooperation that was not exploited in the first pandemic period may be a challenge in the next one and certainly in the post-pandemic period bringing about changed conditions for tourism. The under-utilised potential of cooperation even in the pre-pandemic period in the context of horizontal, vertical and even diagonal cooperation and networking poses a challenge to tourism service delivery for clients with changed consumer behaviour in the post-pandemic period.

The importance of supporting domestic tourism, be it directly financial support or non-financial/marketing, stands out clearly from our study. It is obvious that in these circumstances, domestic tourism (or tourism between neighbouring countries, or intra-European tourism) has been and still is a lifeline for the tourism industry. It has retained consumers in tourism services and supported industries throughout its supply chain and downstream services. Strong tourism countries had a strong domestic tourism industry even in the pre-pandemic period, so they have suffered less than other countries from the current crisis. Active and modern destination management organisations have an important role to play in supporting domestic tourism; their viability and professionalism played a specific role during the pandemic and may continue to do so in the post-pandemic period.

Conclusions related to the issue of employment in tourism sectors in Slovak and European regions (RQ4 and RQ5)

Given the perception and assessment by the European experts interviewed on the issue of regional tourism in Europe, we can conclude that it was in the transport services sector where they expected the least impact of the pandemic on the number of jobs in tourism in 2020 and subsequently in the first quarters of 2021. In 2020 compared to 2019, a significant decrease (from 16% to 50%) in the number of jobs was estimated in all tourism sectors. The least positive change was projected in the travel agency and tour operator services sector. The most positive evolution in the number of jobs was observed in Western European countries, where, on average, no changes in tourism employment were expected. A more negative view of the current situation was held by experts in Eastern, Northern and Southern European countries, where the average values were slightly below or at the level of the European average.

The selected Slovak experts had a similar view of the evolution of the number of jobs in the tourism sectors in the Slovak regions as in the European regions. On average, a significant decline (between 16% and 50%) was estimated for tourism as a whole. Deviations from the average could be observed in individual sectors. The estimate was significantly more positive in the transport services sector, where only a slight decrease (up to 15%) was predicted on average. The most negative view of job trends prevailed in travel agency and tour operator services, below the European average – more than a significant decline was expected, with the average approaching a very significant decline in 2020 compared to 2019, reaching more than 50%.

By comparing the estimates by selected experts from the Slovak regions and the actual situation in the different sectors of the tourism industry, we concluded that the transport services sector was the most resilient to the pandemic situation. The estimated decline in jobs according to the interviewed experts was up to 15% and the actual decline was less than 5%. While other tourism sectors actually declined by less than 15% on average in each of the pandemic quarters of 2020 and 2021, the average expected decline was between 16% and 50%.

Given the results of a survey of regional tourism experts from European countries, we conclude that the accommodation and other services sectors have the highest potential for job creation, abstracting from the current pandemic situation. Slovak professionals have the same view of the potential for new job creation in Slovakia. The difference is that on average in Europe the potential for job creation was also estimated in accommodation services during the pandemic situation, but in Slovakia this potential was not identified. The highest job creation potential during the pandemic was predicted by Slovak experts in catering services, whereas in Europe transport services had the highest job creation potential. The lowest job creation potential in both Europe and Slovakia was recorded in travel agencies and travel agency services.

In order to maintain and support employment in tourism, the interviewed experts on regional tourism from European countries recommend namely: to increase the

government financial assistance to tourism businesses, to reduce the tax burden on tourism enterprises, to improve the image of jobs and wages in tourism businesses, to allocate more financial resources to the tourism segment and building of effective destination management, education and training in digitalisation, innovation of tourism products (new and creative forms, virtual tourism, adventure tourism), support for general promotion, complementary services in the regions, support for the domestic supply chain and, last but not least, to lift pandemic restrictions along with with vaccination progress.

ZOZNAM TABULIEK, GRAFOV A OBRÁZKOV

- Tabuľka 1 Vymedzenie udržateľného cestovného ruchu na základe pohľadu rôznych autorov
- Tabuľka 2 Pozitívne a negatívne ekonomické dopady cestovného ruchu na územie.
- Tabuľka 3 Základné ukazovatele European Tourism Indicator System – sekcia B: ekonomická hodnota
- Tabuľka 4 Prehľadná tabuľka autorov popisujúcich charakteristiky zamestnanosti v cestovnom ruchu
- Tabuľka 5 Top 10 krajín podľa počtu zamestnaných v odvetviach cestovného ruchu dostupných v databáze OECD, 2016–2018.
- Tabuľka 6 Vyberte najpálčivejšie problémy v riadení rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika
- Tabuľka 7 V prípade potreby uveďte iné problémy v otázke riadenia rozvoja CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine
- Tabuľka 8 Vyberte najpálčivejšie problémy v spolupráci aktérov cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika
- Tabuľka 9 V prípade potreby uveďte iné problémy v otázke spolupráce aktérov v CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine.
- Tabuľka 10 Vyberte najpálčivejšie problémy vo financovaní rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika
- Tabuľka 11 V prípade potreby uveďte iné problémy v otázke financovaní rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika.
- Tabuľka 12 V prípade potreby uveďte iné problémy v otázke financovaní rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Európa
- Tabuľka 13 Vyberte najpálčivejšie problémy podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika.
- Tabuľka 14 V prípade potreby uveďte iné problémy v otázke podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika.
- Tabuľka 15 V prípade potreby uveďte iné problémy v otázke podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR – Európa
- Tabuľka 16 Vyberte najpálčivejšie problémy produktu cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika.
- Tabuľka 17 V prípade potreby uveďte iné problémy spojené s produktom CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine.

- Tabuľka 18 Vyberte najpálčivejšie problémy prezentácie regiónu/regiónov CR – Slovenská republika
- Tabuľka 19 V prípade potreby uveďte iné problémy pri prezentácii regiónu/regiónov CR vo vašej krajine
- Tabuľka 20 Sektorové opatrenia pre cestovný ruch na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v krajinách EÚ
- Tabuľka 21 Prehľad príspevkov na mzdy zamestnancov v krajinách V4
- Tabuľka 22 Priemerné hodnotenie opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v CR v škále 0–5.
- Tabuľka 23 Priemerné pozitívne hodnotenie významu opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 v CR
- Tabuľka 24 Popisná štatistika odpovedí expertov z európskych krajín na otázku o vývoji počtu pracovných miest v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu.
- Tabuľka 25 Popisná štatistika odpovedí slovenských expertov na otázku o vývoji počtu pracovných miest v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu.
- Tabuľka 26 Priemerný počet pracovných miest v jednotlivých službách cestovného ruchu (štvrtroky, 2019–2021)
- Tabuľka 27 Hodnotenie významu finančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR – základná deskriptívna charakteristika (škála 0–5).
- Tabuľka 28 Hodnotenie významu pozitívne hodnotených finančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR – základná deskriptívna charakteristika (škála hodnotenia 3–5).
- Tabuľka 29 Hodnotenie významu nefinančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR – základná deskriptívna charakteristika (škála 0–5)
- Tabuľka 30 Hodnotenie významu pozitívne hodnotených nefinančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR – základná deskriptívna charakteristika (škála 3–5)
- Tabuľka 31 Hodnotenie významu finančných a nefinančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR na Slovensku – základná deskriptívna charakteristika (škála 0–5) .
- Tabuľka 32 Hodnotenie významu pozitívne hodnotených finančných a nefinančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR – základná deskriptívna charakteristika na Slovensku (škála 3–5).
- Graf 1 Vývoj absolútnych hodnôt zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu v tis.

Graf 2	Vývoj počtu pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu (FTE) v rokoch 2013–2019
Graf 3	Vývoj priemerného rastu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu podľa TSA v jednotlivých odvetviach cestovného ruchu 2013–2019 v %
Graf 4	Vývoj priemerného ročného rastu zamestnanosti v odvetviach cestovného ruchu a hrubej pridanej hodnoty podľa TSA v odvetviach cestovného ruchu 2013–2018 v %
Graf 5	Štruktúra odvetví ekonomických činností na Slovensku podľa zamestnanosti (v %, v roku 2020)
Graf 6	Štruktúra odvetví ekonomických činností v krajinách EÚ-27 podľa zamestnanosti (v %, v roku 2020)
Graf 7	Vyberte najpálčivejšie problémy v riadení rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika
Graf 8	Vyberte najpálčivejšie problémy v riadení rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Európa
Graf 9	Vyberte najpálčivejšie problémy v spolupráci aktérov cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika
Graf 10	Vyberte najpálčivejšie problémy v spolupráci aktérov cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Európa
Graf 11	Vyberte najpálčivejšie problémy vo financovaní rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika
Graf 12	Vyberte najpálčivejšie problémy vo financovaní rozvoja cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Európa
Graf 13	Vyberte najpálčivejšie problémy podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika
Graf 14	Vyberte najpálčivejšie problémy podpory rozvoja cestovného ruchu z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR – Európa
Graf 15	Vyberte najpálčivejšie problémy produktu cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Slovenská republika
Graf 16	Vyberte najpálčivejšie problémy produktu cestovného ruchu v regióne/regiónoch CR – Európa
Graf 17	Vyberte najpálčivejšie problémy prezentácie regiónu/ regiónov CR – Slovenská republika
Graf 18	Vyberte najpálčivejšie problémy prezentácie regiónu/ regiónov CR – Európa
Graf 19	Vývoj priemerného počtu pracovných miest v jednotlivých službách cestovného ruchu (štvrtroky 2019 až 2021)
Graf 20	Potenciál v tvorbe nových pracovných miest v krajinách Európy, v %
Graf 21	Potenciál v tvorbe nových pracovných miest na Slovensku, v %
Graf 22	Potenciál v tvorbe nových pracovných miest v krajinách

	západnej Európy, v %
Graf 23	Potenciál v tvorbe nových pracovných miest v krajinách východnej Európy, v %
Graf 24	Potenciál v tvorbe nových pracovných miest v krajinách severnej Európy, v %
Graf 25	Potenciál v tvorbe nových pracovných miest v krajinách južnej Európy, v %
Obr. 1	Model udržateľného cestovného ruchu na Slovensku
Obr. 2	Kruhový proces odvetvovej koncentrácie
Obr. 3	SK NACE Rev. 2 a teória troch ekonomických sektorov.

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

- AIEST. (2020). *The response of governments vis-à-vis the economic ramifications of SARS CoV-2*. Dostupné na: www.aiest.org
- AIEST. (2021). *Consensus on tourism and travel in the SARS-CoV-2 era and beyond*. Dostupné na: <https://www.aiest.org>
- AIGINGER, K. (1999). *Do Industrial Structures Converge? A Survey on the Empirical Literature on Specialisation and Concentration of Industries*. Retrieved December 30, 2021, from https://www.econstor.eu/bitstream/10419/128669/1/wp_116.pdf
- AIGINGER, K. & Davies, S. (2004). Industrial Specialisation and Geographic Concentration: Two Sides of the Same Coin? Not for the European Union. *Journal of Applied Economics*, VII(2), p. 231-248. DOI: 10.1080/15140326.2004.12040610
- ALBRECHT, J. N. (2013). Networking for sustainable tourism – towards a research agenda. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(5), 639–657. DOI: 10.1080/09669582.2012.721788.
- ALTUNTAS, F. et al. (2021). The effect of COVID-19 pandemic on domestic tourism: a DEMATEL method analysis on quarantine decisions. *International Journal of Hospitality Management*, 2021, vyd. 92. ISSN 0278-4319.
- ARCHER, B. (1977). *Tourism Multipliers: The State of the Art*. Wales: University of Wales Press.
- ARNOLD, R. A. (2018). *Economics*. Nashville: South-Western College Pub.
- ASSAF, A. & Scuderi, R. (2020). COVID-19 and the recovery of the tourism industry. *Tourism Economics*, 2020, vyd. 26, č. 5, s. 731-733 s. DOI: 10.1177/1354816620933712.
- ATIKIAN, J. (2013). *Industrial Shift: The Structure of the New World Economy*. New York: Palgrave Pivot.
- AYNALEM, S. et al. (2016). Employment Opportunities and Challenges in Tourism and Hospitality Sectors. *Journal of Tourism & Hospitality*, Vol 5 (No. 6), p. 1-5.
- BATTA, R. N. (2000). *Tourism and the Environment: A Quest for Sustainability*. New Delhi: Indus Publisher Company. 403 p. ISBN 81-7387-110-8.
- BAUM, T. (1995). *Human Resource Management in the European Tourism and Hospitality Industry*. London: Chapman and Hall, 1995. 281 s. ISBN 0412556308.
- BAUM, T., LUNDTORP, S. (2001). *Seasonality in tourism. Advances in Tourism*. Pergamon. 2001. 194 s. ISBN 978-0-08-043674-6.
- BAUM, T. (2006). Skills and training for the hospitality sector: a review of issues. *Journal of Vocational Education – Training*, 2006. 343–364 s. DOI: 10.1080/13636820200200204.
- BEDNARZ, J. & GOSTOMSKI, E. (2018). *Źródła i sposoby finansowania przedsiębiorstw*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- BERTINELLI, L., DECROP, J. (2002). *Geographical Agglomeration: the Case of Belgian Manufacturing Industry*. Retrieved November 29, 2021, from <https://www.plan.be/admin/uploaded/200605091448040.WP0214en.pdf>
- BIEGER, T. (2004). *Tourismuslehre – Ein Grundriss*. Bern: Haupt Verlag.
- BIEGER, T., BERITELLI, P. (2012). *Management von Destinationen*. Germany: De Gruyter Oldenbourg.

- BINGGELI, U. et al. (2020). *COVID-19 tourism spend recovery in numbers*. [online]. Mckinsey, 2020. [cit. 30. 7. 2020]. Dostupné na internete: Dostupné z <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-transport-infrastructure/our-insights/covid-19-tourism-spend-recovery-in-numbers#>
- BERZINA, K., MEDNE, I. (2021). The Role of Digital Information Sources in Travel Planning Process// 13th International Conference "New Challenges of Economic and Business Development – 2021: Post-Crisis Economy". Riga: University of Latvia p. 84-91.
- BOELLA, M. (2019). *Human resource management in the hospitality industry*. Cheltenham: Stanley Thornes. 2019. 550 s. ISBN 9781138338883.
- BOULDING, K. E. (1993). *The Structure of a Modern Economy*. New York: New York University Press.
- BRAKMAN, S., GARRETSEN, H., VAN MARREWIJK, Ch. (2009). *The New Introduction to Geographical Economics*. Cambridge: Cambridge University Press.
- BRŠČIĆ, K., PRATS, L., RASCHI, A., MARCHI, V., SURGAR, T., LOVRECIC, K., POLJUHA, D. (2020). *Can indicators for sustainable tourism improve tourism planning in the coastal destinations? Empirical evidence from Catalonia, Istrian Region and Tuscany Region*. MITOMED+ Models of Integrated Tourism in the Mediterranean. DOI: 10.37741/t.68.2.3
- BULL, A. (1995). *The economics of travel and tourism*. Melbourne: Pitman, 1995, s. 246-255. ISBN 058280731X.
- BRUHN, M., Meffert, H. (2012). *Handbuch Dienstleistungsmarketing: Planung – Umsetzung – Kontrolle*. Wiesbaden: Gabler Verlag. ISBN 978-3-8349-3660-8.
- BUDEANU, A. (2005). Impacts and responsibilities for sustainable tourism: a tour operator's perspective. *Journal of Cleaner Production*. Amsterdam, Netherlands: Elsevier, vol. 13, no. 2, p. 89-97. ISSN 0959-6526.
- BUTLER, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographer*. New Jersey: Wiley-Blackwell, 1980, vol. 24, no. 1, p. 5-12. ISSN 1541-0064.
- BUTLER, R. W. (1993). Tourism – an Evolutionary Perspective. *Tourism and Sustainable Development Monitoring, Planning, Managing*. Ontario, Canada: University of Waterloo, 1993, no. 37, p. 26-43. ISSN 0843-7378.
- BUTLER, R. W. (1998). Seasonality in tourism: Issues and implications. *The Tourist Review*, 1998, vyd. 5, č. 3, 18-24 s. ISSN: 0251-3102.
- CAMUS, S., HIKKEROVÁ, L., SAHUT, J. (2012). Systemic Analysis and Model of Sustainable Tourism. *International Journal of Bussiness*. International Academy of Business and Economics, vol. 17, no. 4, p. 14. ISSN 1083-4346.
- CANH, N. P., THANH, S. D. (2020). Domestic tourism spending and economic vulnerability. *Annals of Tourism Research*, 2020, vyd. 85. ISSN 0160-7383.
- CARSON, D., MACBETH, J., JACOBSEN, D. (2005). *An evaluation of tourism's contribution to regional economies*. CRC for Sustainable Tourism.
- CASTANHO, R. A., COUTO, G., SANTOS, R. A. (2021). *Introductory Chapter: Rural Tourism as a Catalyst for Sustainable Regional Development of Peripheral Territories*. In *Periheral Territories, Tourism and Regional Development*. Publisher: INTECHOPEN.

- CEDEFOP. (2020). *Jobs at risk: coronavirus impact on EU tourism sector*. [online]. [cit.30.7.2020]. Dostupné na: <https://www.cedefop.europa.eu/en/news-and-press/news/jobs-risk-coronavirus-impact-eu-tourism-sector>
- CISNEROS-MARTÍNEZ, J. D., FERNÁNDEZ-MORALES, A. (2015). Cultural tourism as tourist segment for reducing seasonality in a coastal area: the case study of Andalusia. *Current Issues in Tourism*, 2015. vyd. 18, č. 8, s. 765-784. DOI: 10.1080/13683500.2013.861810.
- COMBES, P.-P., OVERMAN, H. G. (2004). The spatial distribution of economic activities in the european union. *Handbook of regional and urban economics*, 4, p. 2845-2909. DOI: 10.1016/S1574-0080(04)80021-X
- COOPER, CH., FLETCHER, J., GILBERT, D., WANHILL, S. (1993). *Tourism Principles and Practice*. London: Pitman. 384 p. ISBN 02-7360-118-0.
- COOPER, CH., SHEPHERD, R. (1994). *Dimensions of the education-industry interface for tourism. Industry and Higher Education*, 1994, vyd. 8, č. 1, s. 36-45. DOI: 10.1177/095042229400800105.
- COOPER, CH. (2008). *Tourism: Principles and Practice*. Pearson Education, 2008. 704 s. ISBN: 9780273711261.
- COSHALL, J, CHARLESWORTH, R., PAGE, S. (2013). Seasonality of Overseas Tourism Demand in Scotland: a Regional Analysis. *Regional Studies*, 2013, vyd. 49. s. 1-18. DOI: 10.1080/00343404.2013.859666.
- COSTA, C. et al. (2013). Employment Situation of Tourism Graduates Working In and Outside the Tourism Sector, *GSTF International Journal on Business Review*. 2013, 3(1), s.141-146. DOI: 10.5176/2010-4084_3.1.298.
- Council of the European Union. (2021). *Tourism in Europe for the next decade: Sustainable, resilient, digital, global and social*. Brussel: General Secretariat of the Council.
- CRONIN, L. (1990). A Strategy for Tourism and Sustainable Development. *World Leisure and Recreation Journal*. United Kingdom: Taylor and Francis Ltd. Vol. 32, no. 3, p. 12-18. ISSN 0441-9057.
- DALY, H. E. (2014). *Beyond Growth: The Economics of Sustainable Development*. Beacon Press.
- DECCIO, C., BALOGLU, S. (2002). Non-host community resident reactions to the 2002 Winter Olympics: The spill over impacts. *Journal of Travel Research*. California, United States: SAGE Publications Inc. Vol. 41, no. 1, p. 46-56. ISSN 1552-6763.
- DEVEREUX, M. P., GRIFFITH, R., SIMPSON, H. (1999). *The Geographic Distribution of Production Activity in the UK*. Retrieved November 22, 2021, from <http://fmwww.bc.edu/RePEc/es2000/1397a.pdf>
- DWYER, L., MISTILIS, N. (1999). Tourism Gateways and Regional Economies: The Distributional Impacts of MICE. *International Journal of Tourism Research*. New Jersey, United States: John Wiley & Sons Ltd, 1999, vol. 1, no. 6, p. 441-457. ISSN 1522-1970.
- DWYER, L., FORSYTH, P., SPURR, R. (2003). Inter-industry effects of tourism growth: Implications for destination managers. *Tourism Economics*, 2003, Vol. 9, No. (2), p. 117-132.
- DWYER, L., FORSYTH, P., DWYER, W. (2010). *Tourism Economics and Policy*. Gloucestershire: Channel View Publications.

- DWYER, L., FORSYTH, P., DWYER, W. (2020). *Tourism Economics and Policy*. Bristol: Channel View Publications. 2020. 617 s. ISBN 9781845417345.
- EUROPEAN UNION (2016). *ETIS – The European Tourism Indicator System*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2016. 32 p. ISBN 978-92-79-55247-2.
- ELLISON, G., GLAESER, E. (1997). *Geographic Concentration in U.S. Manufacturing Industries: A Dartboard Approach*. Retrieved September 25, 2021, from <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.548.1673&rep=rep1&type=pdf>
- ELKINGTON, J. (1997). *Cannibals with forks: The triple bottom line of 21st century business*. Capstone Publishing Ltd.
- EUROSTAT (2021). *Employment by sex, age and detailed economic activity (from 2008 onwards, NACE Rev. 2 two digit level)*. Retrieved December 20, 2021, from https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=lfsa_egan22d&lang=en
- FESENMAIER, D. R., XIANG, Z. (2017). *Design Science in Tourism: Foundations of Destination Management*. Switzerland: Springer International Publishing.
- FLANAGAN, S. et al. (2007). *Sustainable Tourism Development: Toward the Mitigation of Tourism Destination Impacts*. Ireland: Environmental Protection Agency, 54 p. ISBN: 1-84095-252-0.
- FLETCHER, J., FYALL, A., GILBERT, D., WANHILL, S. (2018). *Tourism: Principles and Practice*. 6. vyd. Pearson UK, 2018. 672 s. ISBN 9781292172361.
- FODRANOVÁ, I., KUBIČKOVÁ, V., MICHÁLKOVÁ, A. (2015). Measuring societal value of tourism: A new approach, *Tourism: international interdisciplinary journal*. Zagreb, Croatia: Institut za turizam, Vol. 63, No. 4, p. 423-434.
- FRANK, R. H., BERNANKE, B. (2018). *Principles of Microeconomics*. Toronto: McGraw-Hill Ryerson Higher Education.
- FREDLINE, E. D., FAULKNER, B. (2000). Host community reactions: a cluster analysis. *Annals of Tourism Research*. Vol. 27, no. 3, p. 763-784. ISSN 0160- 7383. 54
- FRECHTLING, D. C. (2011). *Exploring the Full Economic Impact of Tourism for Policy Making*. Madrid: UNWTO. Retrieved from <http://statistics.unwto.org/content/papers>.
- FRECHTLING, D. (2013). *The Economic Impact of Tourism. Overview and Examples of Macroeconomic Analysis*. Madrid: UNWTO. ISBN 978-92-844- 177 1562–5. Dostupné na: http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/IP_Economic_Impact_EN.pdf
- FUJITA, M., KRUGMAN, P. R., VENABLES, A. J. (1999). *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*. Cambridge: MIT Press.
- FUJITA, M., THISSE, J.-F. (2012). *Agglomeration and Economic Theory*. Retrieved November 27, 2021, from <https://www.hse.ru/data/2012/04/13/1251532538/chapter1-25.pdf>
- GÁLL, J. (2019). Measuring the Concentration of the Tourism Sector in the Region of Upper Považie. *Trends and Challenges in the European Business Environment : Proceedings of the 6th International Scientific Conference on Trade, International Business and Tourism*. Bratislava : Vydavateľstvo Ekonóm, University of Economics in Bratislava, 2019, pp. 88-96. ISBN 978-80-225-4646-1.
- GAJDOŠÍK, T. (2019). *Manažérske organizácie v cieľových miestach cestovného ruchu*. Banská Bystrica: Belianum – Univerzita Mateja Bela.

- GARRIGOS-SIMON, F. J., NARANGAJAVANA-KAOSIRI, Y., LENGUA-LENGU, I. (2018). Tourism and Sustainability: A bibliometric and visualization analysis. *Sustainability*, 10. doi:10.3390/su10061976.
- GETZ, D. (2000). *Trends in Outdoor Recreation, Leisure and Tourism*. CABI Publishing.
- GÚČIK, M. (2011). *Cestovný ruch. Politika a ekonómia*. Banská Bystrica : Matej Bel University in Banská Bystrica. 186 s.
- GURSOY, D., JUROWSKI, C., UYSAL, M. (2002). Resident Attitudes: A Structural Modeling Approach. *Annals of Tourism Research*. Vol. 29, no. 1, p. 79-105. ISSN 0160-7383.
- HALL, C. M. (2000). *Tourism Planning: Policies, Processes and Relationships*. Harlow: Prentice-Hall.
- HALL, C. M., Lew, A. (2009). *Understanding and managing tourism impacts: an integrated approach*. New York: Routledge.
- HAO, F. et al. (2020). COVID-19 and China's Hotel Industry: Impacts, a Disaster Management Framework, and Post-Pandemic Agenda, *International Journal of Hospitality Management*, 2020. vyd. 90. ISSN 0278-4319.
- HAWIE, F. (1990). Editorial Comment. *Proceeding of the Sustainable Development Conference*. Edinburgh: Queen Margaret College.
- HAYWARD, P. (2000). *Leisure and Tourism: Heinemann GNVQ Intermediate*. Oxford: Heinemann. 2000. 310 s. ISBN 9780435455965.
- HEERSCHAP, Nico. (2021). *Tourism-related employment: importance and its measurement*. *15th Global Forum on Tourism Statistics, Peru, 2018*. [online]. [cit. 24.3.2021]. Dostupné na: http://www.15th-tourism-stats-forum.com/pdf/Papers/S5/5_2_Tourism_related_employment_importance_and_its_measurement.pdf?fbclid=IwAR07xqWB1Qe7yp-WNkpatMsJq0UKwSxUW5uxkiGmCwTHZk0mU6M6feNfBUJw
- HOLEŠINSKÁ, A. (2012). *Destinační management jako nástroj regionální politiky cestovního ruchu*. Brno: Masarykova univerzita.
- HOLLOWAY, J. Ch., Taylor, N. (2006). *The business of tourism*. Harlow: Pearson Education, 2006, Vyd. 7. 716 s. ISBN 9780273701613.
- HUNTER, C. (1997). Sustainable tourism as an adaptive paradigm. *Annals of Tourism Research*. Amsterdam, Netherlands: Elsevier, vol. 24, no. 4, p. 850-867. ISSN 0160-7383.
- HUTTMANNOVÁ, E. (2011). Vybrané aspekty a problémy hodnotenia udržateľného rozvoja. *Zborník vedeckých prác katedry ekonómie a ekonomiky ANNO 2011*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešove, pp. 133-140.
- CHANG, C. L. at al. (2010). *Estimation of a Panel Thershold Model of Tourism Specialization and Economic Development*. CIRJE Disussion Papers. Retrieved from <http://scribd.com>
- ILO (2020a). *ILO Monitor: COVID-19 and the world of work. Fifth edition Updated estimates and analysis*. [online]. ILO, 2020a. [cit.30.7.2020]. Dostupné na internete: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_749399.pdf
- ILO. (2020b). *The impact of COVID-19 on the tourism sector*. [online]. ILO, 2020b. [cit.30.7.2020]. Dostupné na: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_741468.pdf

- ILO (2021). *International Labour Organization*. Dostupné na Internete: [online]. ILO, 2021. [cit.21.2.2021]. Dostupné na: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_480824/lang--en/index.htm
- INSKEEP, E. (1991). *Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach*. New York: Van Nostrand Reinhold. 528 p. ISBN 04-7129-392-X.
- IVARS, J. A. (2001). Planificació n y gestió n del desarrollo turístico sostenible: propuestas para la creació n de un sistema de indicadores (proyecto METASIG). Alicante: Universidad de Alicante.
- JOHNSON, R. J., TYRRELL, T. J. (2005). A Dynamic Model of Sustainable Tourism. *Journal of Travel Research*. Pergamon, vol. 44, p. 124-134. ISSN 1552-6763.
- JOLLIFFE, L., FARNSWORTH, R. (2003). Seasonality in tourism employment: human resources challenges, *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 2003, p. 312-316. DOI: 10.1108/09596110310488140.
- JUNIUS, K. (1996). *Limits to industrial agglomeration*. Retrieved December 19, 2021, from <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/46880/1/257762817.pdf>
- KERNEL, P. (2005). Creating and implementing a model for sustainable development in tourism enterprises. *Journal of Cleaner Production*. Amsterdam, Netherlands: Elsevier, vol. 13, p. 105-161. ISSN 0959-6526.
- KIM, S., PETRICK, J. F. (2005). Residents' perceptions on impacts of the FIFA 2002 World Cup: The case of Seoul as a host city. *Tourism Management*. Oxford, United Kingdom: Pergamon Press, vol. 26, no. 5, p. 25-38. ISSN 0261-5177.
- KLEIN-VIELHAUER, S. (2008). Framework model to assess leisure and tourism sustainability. *Journal of Cleaner Production*. Amsterdam, Netherlands: Elsevier, vol. 17, p. 447-454. ISSN 0959-6526.
- KNEZEVIC, C. L., ANTONUCCI, B., CUTRUFO, N., MARONGIU, L., RODRIGUES, M., TEOH, T. (2021). *Research for TRAN Committee – Relaunching transport and tourism in the EU after COVID-19 – Tourism sector*. Brussels: European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies.
- KO, J. T. G. (2001). Assessing progress of tourism sustainability. *Annals of Tourism Research*. Oxford, United Kingdom: Elsevier, vol. 28, no. 3, p. 817-820. ISSN 0160-7383.
- KOCK, F. et al. (2020). Understanding the COVID-19 tourist psyche: The Evolutionary Tourism Paradigm. *Annals of Tourism Research*, 2020. vyd. 85. 13 s. ISSN 0160-7383.
- KOENIG-LEWIS, N., BISCHOFF, E. E. (2010). Developing Effective Strategies for Tackling Seasonality in the Tourism Industry. *Tourism and Hospitality Planning – Development*. 2010. vyd. 7, č. 4, 395-413s. DOI: 10.1080/1479053X.2010.520466.
- KOTLER, P., BOWEN, J., MAKENS, J., BALOGLU, S. (2017). *Marketing for Hospitality and Tourism*. London: Pearson Education.
- KRAKOVER, S. (2000). Partitioning seasonal employment in the hospitality industry. *Tourism Management*. 2000. vyd. 21, č. 5, s. 461-471. ISSN 0261-5177.
- KRUGMAN, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy*, 99, s. 484-499. DOI: 10.1086/261763
- KUBIČKOVÁ, V., MICHÁLKOVÁ, A., FODRANOVÁ, I. (2017) 'The Economic Contribution of Tourism to the Slovak Economy', *Tourismos: An International Multidisciplinary*

- Refereed Journal of Tourism*. Aegean: University of the Aegean, Vol. 12, No. 2, pp. 1-23.
- KUMAR, J., HUSSAIN, K., KANNAN, S. (2015). Positive vs Negative Economic Impacts of Tourism Development: A Review of Economic Impact Studies. *Developments of the new tourism paradigm in the Asia Pacific Region*: 21st Asia Pacific Tourism Association Annual Conference. Kuala Lumpur: APTA, Taylor's University, p. 405-413.
- KUSLUVAN, S. (2003). Characteristics of employment and human resource management in the tourism and hospitality industry. *Managing Employee Attitudes nad Behaviors in the Tourism and Hospitality Industry*. 2003. ISBN: 1-59033-630-5.
- KUSUGAL P. S. (2014). *Opportunities For Employment in Tourism Sector: an Analysis*. PARIPEX – INDIAN JOURNAL OF RESEARCH. Vol.3 (no.2), p. 43-45.
- LAFOURCADE, M., MION, G. (2007). *Concentration, Agglomeration and the Size of Plants*. Retrieved November 22, 2021, from <http://eprints.lse.ac.uk/42666/1/Concentration%2C%20agglomeration%20and%20the%20size%20of%20plants%20%28LSE-RO%29.pdf>
- LEJSEK, Z. (2011). *Tourism Employment Module (TEM): Case of the Czech Republic*. [online]. ČSÚ, 2011. [cit. 22.9.2019]. Dostupné na: <https://www.czso.cz/documents/10180/20542067/180211q346-59.pdf/dc5019e1-aa04-446d-8928-79e7dc1f662f?version=1.0>
- LICKORISH, L. J. (1991). Roles of government and private sector. *Developing Tourism Destinations*. Harlow: Longman, 121–146 pp.
- LUCAS, R. (2004). *Employment relations in the hospitality and tourism industries*. Routledge, 2004, s. 328. ISBN 9781134432981.
- MAK, J. (2004). *Tourism and the Economy: Understanding the Economics of Tourism*. Honolulu: University of Hawaii Press. 2004. 280 s. ISBN 9780824827892.
- MARÁKOVÁ, V. (2009). Riadenie rozvoja cestovného ruchu v regiónoch. In *Contemporary Challenges Towards Management*. Katowice: Silesia University.
- MARKOVIČOVÁ, L. (2017). *Vybrané modely udržateľného cestovného ruchu a ich komparácia*. In MERKÚR 2017. International Scientific Conference for PhD. Students and Young Scientists. Bratislava : Publisher EKONÓM. ISBN 978-80-225-4463-4, s. 125-134.
- MARKOVIČOVÁ, L., MICHÁLKOVÁ, A. (2019). Model of Sustainable Tourism in Slovakia. In Central and Eastern Europe in the Changing Business Environment. International Joint Conference. *Central and Eastern Europe in the Changing Business Environment: Proceedings from 19th International Joint Conference, May 24, 2019, (Prague, Czech Republic)*. – Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM. ISBN 978-80-225-4620-1. ISSN 2453-6113, pp. 216-228.
- MARRERO-RODRÍGUEZ, R. et al. (2020). Tourism jobs in demand: Where the best contracts and high salaries go at online offers. *Tourism Management Perspectives*. 2020, vyd. 35. ISSN 2211-9736.
- MARSHALL, A. (1920). *Principles of Economics*. London: Macmillan and Co. Ltd.
- MASON, P. (2020). *Tourism Impacts, Planning and Management*. London: Taylor & Francis.
- MASON, P. (2003) *Tourism Impacts, Planning and Management*. 1st ed. Oford: Butterworth-Heinemann, pp. 208.
- MATHIESON, A., WALL, G. (1982). *Tourism: Economic, Physical and Social Impacts*. Harlow, UK: Longman. ISBN-13 978-0582300613.

- MAUREL, F., SEDILLOT, B. (1999). A Measure of the Geographic Concentration in French Manufacturing Industries. *Regional Science and Urban Economics*, 29(5), p. 575-604.
- MAYER, M., MÜLLER, M., WOLTERING, M. (2010). The economic impact of tourism in six German national parks. *Landscape and Urban Planning*. Retrieved from <https://www.alexandria.unisg.ch>
- MAYERHOFFER, P., PALME, G. (2001). *PREPARITY – Strukturpolitik und Raumplanung in den Regionen an der mitteleuropäischen EU-Außengrenze zur Vorbereitung auf die EU-Osterweiterung*. Retrieved Október 22, 2021, from https://www.researchgate.net/profile/Peter_Huber7/publication/277953233_Strukturpolitik_und_Raumplanung_in_den_Regionen_an_der_mitteleuro_plischen_EU_Aussengrenze_zur_Vorbereitung_auf_die_EU_Osterweiterung_Peter_Mayerhofer_Gerhard_Palme_Koordination_TeilproMekt_3_Regional/links/55a6bac508ae51639c57412e/Strukturpolitik-und-Raumplanung-in-den-Regionen-an-der-mitteleuro-plischen-EU-Aussengrenze-zur-Vorbereitung-auf-die-EU-Osterweiterung-Peter-Mayerhofer-Gerhard-Palme-Koordination-TeilproMekt-3-Regiona.pdf
- MCCINTYRE, G. (1993). *Sustainable Tourism Development: Guide for Local Planners*. Madrid, Spain: World Tourism Organisation. 166 p. ISBN 92-8440-038-4.
- MILL, R. CH., MORRISON, A. (1992). *The tourism system: An introductory text*. Englewood Cliffs: Prentice Hall. 1992. 506 s. DOI: 10.1177/004728759303200214.
- MILLER, G. (2001). The Development of Indicators for Sustainable Tourism: Results of a Delphi Survey of Tourism Research. *Tourism Management*. Amsterdam, Netherlands: Elsevier, vol. 22, no. 4, p. 351-362. ISSN 0261-5177.
- MICHÁLKOVÁ, A., NAŇÁKOVÁ, M. (2019). Employment Generated by Domestic Part of Internal Tourism Consumption. In Trends and Challenges in the European Business Environment: Trade, International Business and Tourism. International Scientific Conference. *Trends and Challenges in the European Business Environment: Trade, International Business and Tourism : Proceedings of the 6th International Scientific Conference, October 17 – 18, 2019 (Mojmírovce, Slovak Republic)*. – Bratislava : Vydavateľstvo EKONÓM. ISBN 978-80-225-4646-1, pp. 314-321 CD-ROM. I-19-102-00.
- MICHÁLKOVÁ, A., ÖZOĞLU, M., GÁLL, J. (2020). Zamestnanosť v cestovnom ruchu a schopnosť odvetví vytvárať nové pracovné miesta. *Súčasnosť cestovného ruchu v trajektórii budúcnosti*. – Zlín: Radim Bačuvčík – VeRBuM. ISBN 978-80-88356-05-9.
- MICHÁLKOVÁ, A., MARKOVIČOVÁ, L., KUBIČKOVÁ, V. (2020). Study of Social Sustainability in Tourism in the Danube Region in Slovakia. *Strategies, Models and Technologies of Economic Systems Management in the Context of International Economic Integration: Collective Monograph*. – Riga: Institute of Economics of the Latvian Academy of Sciences. ISBN 978-9984-774-27-5, pp. 212-229 online.
- MICHÁLKOVÁ, A., KUBIČKOVÁ, V., GÁLL, J. (2020). Sectoral Tourism Concentration in the Context of the Regional Policy. *Ekonomický časopis : časopis pre ekonomickú teóriu, hospodársku politiku, spoločensko-ekonomické prognózovanie = journal for economic theory, economic policy, social and economic forecasting*. – Bratislava: Ekonomický ústav SAV: Prognostický ústav SAV. ISSN 0013-3035, 2020, roč. 68, č. 10, s. 1105-1125 online.

- MICHÁLKOVÁ, A., FÚROVA, T. (2017). Current Problems in Destination Management Organizations: The Case of Slovakia. *Humanities and Social Sciences: Latvia*, 25(2), p. 72-86.
- MYRDAL, G. (1957). *Economic Theory and Under-Developed Regions*. London: Duckworth.
- NIŽIČ, M. K., DRPIČ, D. (2013). Model for sustainable tourism development in Croatia. *Tourism in Southern and Eastern Europe*. Croatia: University of Rijeka, 2013, p. 159-173. ISSN 1848-4050.
- NOVACKÁ, L. (2013). *Cestovný ruch, udržateľnosť a zodpovednosť na medzinárodnom trhu*. 1st ed. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, p. 145.
- OECD. (2000). *Measuring the Role of Tourism in OECD Economies: The OECD Manual on Tourism Satellite Accounts and Employment*, OECD Publishing, Paris. 2000. 272 s. ISBN 9789264182318.
- OECD et al. (2017). *Tourism Satellite Accounts: Recommended Methodological Framework 2008*. OECD Publishing, Paris. 2017. 124 s. DOI: 10.1787/9789264274105-en
- OECD. (2022). Enterprises and employment in tourism. [online]. OECD, 2022. [cit. 1.2.2022]. Dostupné na: <https://stats.oecd.org/#>
- OKAZAKI, E. (2008). A Community-Based Tourism Model: Its Conception and Use. *Journal of Sustainable Tourism*. United Kingdom: Routledge, vol. 16, no. 5, p. 511-529. ISSN 0966-9582.
- PADIN, C. (2012). A sustainable tourism planning model: components and relationship. *European Business Review*. Emerald Group Publishing Limited, vol. 24, no. 6, p. 510-518. ISSN 0955-534X.
- PADIN, C., SVENSSON, G. (2013). A multi-layer matrix model of sustainable tourism. *European Business Review*. Emerald Group Publishing Limited, vol. 25, no. 2, p. 206-216. ISSN 0955-534X.
- PAGE, S., CONNELL, J. (2006). *Tourism: a modern synthesis*. London: Thomson, 2006. 546 s. ISBN: 9781844801985.
- PAGE, S. et al. (2015). Seasonality of Overseas Tourism Demand in Scotland: a Regional Analysis. *Regional Studies*, 2015, vyd. 49, č. 10, s. 1603-1620. DOI: 10.1080/00343404.2013.859666.
- PEARCE, D. (1989a). *Tourism development*. New York: Longman. 1989. 326 s. ISBN 978-0-582-01435-0.
- PEARCE, D. (1989b). *Social impacts of tourism. Social Cultural and Environmental Impacts of Tourism*. Sydney: NSW Tourism Commission.
- PEARCE, D. W., TURNER, R. K. (1990). *Economics of Natural Resources and Environment*. Brighton, UK: Harvester Wheatsheaf, 392 p. ISBN 978-080-1839870.
- PEARCE, D. W. & WARFORD, J. (1993). *World Without End*. New York: Oxford University Press, 42 p. ISBN 08-2132-502-7.
- PEARCE, D. G. (2015). Destination management in New Zealand: Structures and functions. *Journal of Destination Marketing & Management*, 4(1), 1-12. DOI: 10.1016/j.jdmm.2014.12.001
- PLESNÍK, P. (2010). Vplyv cestovného ruchu na biosféru. *Acta Geographica Universitatis Comenianae*. Vol. 54, no. 1, p. 75-80. ISSN 1338-6034.

- PUCZKÓ, L., RÁTZ, T. (2001). *A turizmus hatásai*. 2. vyd., 482 s. Budapest: Aula Kiadó, 2001. ISBN 96-3934-511-3.
- QIU, R. et al. (2020). Social costs of tourism during the COVID-19 pandemic. *Annals of Tourism Research*, 2020, vyd. 84. ISSN 0160-7383.
- RILEY, M. (1996). *Human resource management in the hospitality and tourism industry*. London: Routledge. 1996. 224 s. ISBN 9780750627290.
- RÁTZ, R. (1998). *Rural Tourism and Sustainable Development*. [online]. Dostupné na: <http://www.ratztamara.com/rural.html>
- RILEY, M. et al. (2002). *Tourism Employment: Analysis and Planning*. Channel View Publications, 2002. 202 s. ISBN 9781845413927.
- RITCHIE, J. R. B. (1984). Assessing the impact of hallmark events: conceptual and research issues. *Journal of Travel Research*. Pergamon, vol. 23, no. 1, p. 2-11. ISSN 1552-6763.
- ROGERS, T. (2003). *Conferences and Conventions – A Global Industry*. 1st ed. Oxford: Butterworth Heinemann, 336 p. ISBN 07-5065-747-2
- ROGERS, T. (2008). *Conferences and Conventions: A global industry*. 2nd ed. Burlington, MA: Elsevier Ltd, 420 p. ISBN 07-5068-544-1. 160
- RYAN, Ch. (1991). *Recreational tourism: a social science perspective*. London: Routledge. 1991. 227 s. ISBN 0415054230.
- SANTOS, R. A. (2020). *Tourism, emigration, and cooperation: a strategy for growth and sustainable development in a community of portuguese-speaking member states*. Castanho, R. A. Cross-Border Cooperation (CBC) strategies for sustainable development. Hershey, PA: IGI Global, p. 192-215.
- SATHIENDRAKUMAR, R. (1996). Environmental development passing fad or potential reality? *International Journal of Social Economics*, vol. 23, no. 4/5/6, p. 151-163. ISSN 0306-8293.
- SETH, P. N. (2006). *Successful Tourism: Volume I: Fundamentals of Tourism*. New Delhi: Sterling Publishers Pvt. Ltd. 2006. 399 s. ISBN 9788120731998.
- Sharma, K. K. (2004). *Tourism and Sociálno-cultural Development*. Sarup – Sons. 2004. 263 s. ISBN 9788176254953.
- SHARPLEY, R., TELFER, D. J. (2002). *Tourism and Development: Concepts and Issues*. Channel View Publications, 2002. vol. 5. 397 s. ISBN 9781873150344.
- SINGH, S., DOWLING, R., TIMOTHY, D. (2003). *Tourism in Destination Communities*. Cambridge: CABI Publishing. 2003. 282 s. ISBN 9780851997605.
- STACEY, J. (2015). *Supporting Quality Jobs in Tourism*. *OECD Tourism Papers, 2015/02*. [online]. OECD Publishing, Paris, 2015. [cit 24.1.2021]. Dostupné na: DOI: 10.1787/5js4rv0g7sizr-en
- STEJSKAL, J. (2011). *Průmyslové klastry a jejich vznik v regiónech*. Praha: Linde.
- STYNES, D. J. (2002). *Economic Impacts of Tourism*. Michigan: Michigan State University, Retrieved from <https://www.msu.edu/course/prr/840/econimpact/pdf/ecimpvol1.pdf>.
- SWARBROOKE, J. (1999). *Sustainable Tourism Management*. 1st ed. Oxon: CABI International, 1999. 384 p. ISBN 08-5199-314-1.
- ŠKARE, M., SORIANO, D. R., PORADA-ROCHOŇ, M. (2021). Impact of COVID-19 on the travel and tourism industry, *Technological Forecasting and Social Change*, 2021, vyd. 163 (C), DOI: 10.1016/j.techfore.2020.120469.

- ŠÚSR(2007).*Štatistická klasifikácia ekonomických činností SKNACE Rev.2*. Retrieved Október 01, 2021, from https://www.financnasprava.sk/_img/pfsedit/Dokumenty_PFS/Podnikatelialia/Clo_obchodny_tovar/EORI/StatistickaKlasifikaciaEkonomickychCinnosti.pdf
- ŠÚ SR (2021a). Satelitný účet cestovného ruchu Slovenskej republiky: TSA SR 2013–2019. ŠÚ SR: Bratislava, 2021. Dostupné na: <https://slovak.statistics.sk/>
- ŠÚ SR (2021b). *Správa o hospodárskom vývoji v krajoch SR za rok 2020*. Retrieved Október 30, 2021, from <https://slovak.statistics.sk/PortalTraffic/fileServlet?Dokument=8eea7849-eb6f-4111-8105-ae28189eb30d>
- ŠÚ SR (2022a) – DataCube. Priemerná nominálna mesačná mzda zamestnanca v obchode, hoteloch a reštauráciách – štvrťročné údaje [online]. ŠÚ SR: Bratislava, 2022a. [cit 17.1.2022]. Dostupné na: <http://datacube.statistics.sk/>
- ŠÚ SR (2022b) – DataCube. Priemerný počet zamestnaných osôb vo vybraných trhových službách – štvrťročné údaje [online]. ŠÚ SR: Bratislava, 2022b. [cit 17.1.2022]. Dostupné na: <http://datacube.statistics.sk/>
- ŠÚ SR (2022c) – DataCube. Priemerný počet zamestnaných osôb v doprave a skladovaní – štvrťročné údaje [online]. ŠÚ SR: Bratislava, 2022c. [cit 17.1.2022]. Dostupné na: <http://datacube.statistics.sk/>
- TOURISM ECONOMICS (2012). *Tourism Economic Impact*. [online]. Dostupné na: <http://www.tourismeconomics.com/economic-impact/tourism-economicimpact>
- TRIBE, J. (1999). *Economics of Leisure and Tourism*. London: Butterworth-Heinemann, 1999. 434 p. ISBN 07-5064-232-7.
- TSIOTSOU, R. H., GOLDSMITH, R. E. (2012). *Strategic Marketing in Tourism Services*. London: Emerald Publishing.
- UNEP – WTO. 2005. *Making Tourism More Sustainable. A Guide for Policy Makers*. Paris, France: UNEP; Madrid, Spain: WTO. 222 p. ISBN 978-92-844-0821-4
- UNEP (2017). *Negative Economic Impacts of Tourism*. [online]. Dostupné na: <http://www.unep.org/resourceefficiency/Business/SectoralActivities/Tourism/FactsandFiguresaboutTourism/ImpactsofTourism/EconomicImpactsofTourism/NegativeEconomicImpactsofTourism/tabid/78784/Default.aspx>
- UNWTO (2010). *Sustainable Development of Tourism*. Definition. [online]. Dostupné na: <http://sdt.unwto.org/content/about-us-5>
- UNWTO (2011). *Handbook on Tourism Product Development*. Retrieved November 30, 2021, from <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284413959>
- VARGÁNÉ, C. K. (2005). A turizmus fenntarthatóságának értékelése. *Agrártudományi Közlemények*. Debrecen, Hungary: University Of Debrecen, 2005, vol. 16, p. 414-421. ISSN 1587-1282.
- VARGÁNÉ, C. K. (2010). *A fenntartható turizmus vidékfejlesztési összefüggései az Észak-Alföldi régió példáján*: dizertačná práca. Debrecen: Debreceni Egyetem. 154 s.
- VELLAS, F. (2011). *The indirect impact of tourism: An economic analysis*. UNWTO, 2011.
- WAITT, G. (2003). Social impacts of the Sydney Olympics. *Annals of Tourism Research*. Oxford, United Kingdom: Elsevier, 2003, vol. 30, no. 1, p. 194-215. ISSN 0160-7383.
- WOOD, R. (1997). *Human resources management*. Michigan: The Educational Institute of the America hotel and Motel Association. 1997, 414 s. ISBN 9780866121521.

- WTO (1981). *Saturation of tourist destinations*. Report of the Secretary General. Madrid: World Tourism Organization.
- WTTC (2019a). *Direct contribution to Employment*. [online]. WTTC: Londýn, 2019 a. [cit.07.01.2020]. Dostupné na: <https://tool.wttc.org/>
- WTTC (2020a). *Global Economic Impact – Trends 2020*. [online]. WTTC: Londýn, 2020a. [cit.12.12.2020]. Dostupné na internete:<https://wttc.org/Research/Economic-Impact>
- WTTC (2020b). *Global recovery scenarios 2020*. [online]. WTTC: Londýn, 2020b. [cit.12.12.2020]. Dostupné na: <https://wttc.org/Research/Economic-Impact/Recovery-Scenarios>
- WTTC (2020c). *To Recovery – Beyond: The Future of Travel – Tourism in*. [online]. WTTC: Londýn, 2020c. [cit.12.12.2020]. Dostupné na: <https://wttc.org/Research/To-Recovery-Beyond>
- WTTC (2020d). *WTTC now estimates over 100 million jobs losses in the Travel – Tourism sector and alerts G20 countries to the scale of the crisis*. [online]. WTTC: Londýn, 2020d. [cit.12.10.2020]. Dostupné na: <https://wttc.org/News-Article/WTTC-now-estimates-over-100-million-jobs-losses-in-the-Travel---Tourism-sector-and-alerts-G20-countries-to-the-scale-of-the-crisis>
- WTTC (2020e). *Economic Impact 2019 World*. [online]. WTTC: Londýn, 2020e. [cit.12.10.2020]. Dostupné na: <https://www.slovenia.info/uploads/dokumenti/raziskave/raziskave/world2019.pdf>
- WTTC (2021). *EIR 2021 Global Infographic*. 2021. Dostupné na: <https://wttc.org/Portals/0/Documents/EIR/EIR2021%20Global%20Infographic.pdf?ver=2021-04-06-170951-897>
- ZACH, F., RACHERLA, P. (2011). Assessing the value of collaborations in tourism networks: a case study of Elkhart County, Indiana. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 28(1), 97-110. DOI: 10.1080/10548408.2011.535446
- ZENKER, S., KOCK, F. (2020). The coronavirus pandemic – a critical discussion of a tourism research agenda, *Tourism Management*, 2020, vyd. 81. ISSN 0261-5177.

PRÍLOHY

- Príloha 1 Dotazník
- Príloha 2 Vzorka respondentov
- Príloha 3 Tabuľky 27–32

Příloha č. 1 Dotazník

Problémy v rozvoji regiónov cestovného ruchu

Vážený akademický pracovník/vážený expert z praxe,

obraciame sa na Vás s cieľom identifikácie najaktuálnejších problémov v rozvoji cestovného ruchu v regiónoch európskych krajín. Tento prieskum a jeho cieľ bol stanovený v projekte ešte pred vypuknutím krízy v súvislosti s COVID-19. Ale, samozrejme, vzniknutú situáciu nemôžeme opomenúť, preto sú zaradené v ňom aj otázky týkajúce sa aktuálnej pandemickej situácie.

Realizovaný prieskum je súčasťou projektu Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu SR KEGA 034EU-4/2020 Obsahové a technické inovatívne prístupy k výučbe regionálneho cestovného ruchu. Oslovujeme zástupcov praxe regionálneho CR ako aj zástupcov z univerzitného prostredia, a to zo Slovenska ako aj z európskych krajín.

Vyberte najpálčivejšie PROBLÉMY v rozvoji cestovného ruchu v regióne/ /regiónoch CR vo Vašej krajine.

Za každý problémový a výzvodový okruh a) až h) označte intenzitu jednotlivých problémov a výziev. V každom riadku, prosím, označte 1 odpoveď.

Intenzita PROBLÉMU: 0 – žiaden problém, 1 – zanedbateľný problém, 2 – mierny problém, 3 – významný problém, 4 – veľmi významný problém

a) riadenie rozvoja CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine:

Označte v každom riadku intenzitu jednotlivých problémov a výziev.

Začiarknite všetky vyhovujúce možnosti.

	0 – žaden problém,	1 – zane- bateľný problém	2 – mierny problém	3 – významný problém	4 – veľmi významný problém
absentujúce/nedostatočné systematické riadenie rozvoja CR v regióne					
neexistujúca, resp. nedostatočne fungujúca regionálna organizácia zastrešujúca rozvoj CR v celom regióne					
nedostatočné legislatívne kompetencie organizácie regionálneho manažmentu					
rozdobenosť regionálneho manažmentu rozvoja CR do viacerých organizácií					
absentujúce nové manažérske postupy v riadení rozvoja CR v regióne					
neexistujúca, resp. nekvalitná spoločná vízia a aktuálna koncepcia rozvoja CR v regióne					
koncepcia rozvoja CR nezohráva žiadnu alebo minimálnu úlohu pri rozvoji CR v regióne					
problematické dohodovanie sa na spoločných cieľoch a prioritách rozvoja CR v regióne					

V prípade potreby uveďte iné **PROBLÉMY** v otázke riadenia rozvoja CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine.

--

b) spolupráca aktérov v CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine:

Označte v každom riadku intenzitu jednotlivých problémov a výziev.

	0 – žiaden problém,	1 – zaned- bateľný problém	2 – mierny problém	3 – významný problém	4 – veľmi významný problém	0 – žiaden problém,
absentujúce alebo nedostatočné možnosti pre pravidelnú komunikáciu subjektov v regióne						
nedostatočný záujem miestnej a/alebo regionálnej samosprávy o pomoc pri riešení problémov rozvoja CR v regióne						
nedostatočná spolupráca podnikateľských subjektov cestovného ruchu v regióne s regionálnym manažmentom CR						
nedostatočná spolupráca podnikateľských subjektov cestovného ruchu v regióne navzájom						
nezáujem záujmových združení (v oblasti kultúry, športu, iných aktivít voľného času) o rozvoj CR, resp. ich nedostatočná aktivita						
nízke zapojenie ostatných súvisiacich sektorov do aktivít CR						
vysoký vplyv súkromných investorov						

V prípade potreby uveďte iné PROBLÉMY v otázke spolupráce aktérov v CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine.

--

c) financovanie rozvoja CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine:

Označte v každom riadku intenzitu jednotlivých problémov a výziev.

	0 – žaden problém,	1 – zaned- bateľný problém	2 – mierny problém	3 – významný problém	4 – veľmi významný problém
celkovo nedostatok finančných prostriedkov na rozvoj CR v regióne					
neochota regionálnych subjektov CR združovať finančné prostriedky					
problémy dohodnúť sa na prioritách financovania zo združených prostriedkov v regióne					
nosná regionálna organizácia CR (zastrešujúca rozvoj CR v regióne) je odkázaná na verejné zdroje					
nosná regionálna organizácia CR (zastrešujúca rozvoj CR v regióne) je odkázaná na združené prostriedky					
nedostatok podnikateľských aktivít v regióne a súkromných investícií do CR v regióne					
problém s prežitím podnikov CR v regióne					
absencia silného investora v regióne					

V prípade potreby uveďte iné PROBLÉMY spojené s financovaním rozvoja CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine.

--

V prípade potreby uveďte iné VÝZVY spojené s financovaním rozvoja CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine.

--

d) podpora rozvoja CR z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine:

Označte v každom riadku intenzitu jednotlivých problémov a výziev.

	0 – žiadnen problém,	1 – zaned- bateľný problém	2 – mierny problém	3 – významný problém	4 – veľmi významný problém
nedostatočný objem verejných zdrojov z európskej úrovne					
nedostatočný objem verejných zdrojov z národnej úrovne					
nedostatočný objem verejných zdrojov z regionálnej alebo miestnej úrovne					
verejné zdroje nie sú určené pre CR					
neefektívne využívanie verejných zdrojov na rozvoj CR v regióne					
zdlhavý proces a administratívna záťaž pri získavaní verejných zdrojov					
neistota pri získavaní verejných zdrojov (nedá sa s nimi počítať vopred)					
zaväzujúca povinnosť udržať prevádzku a vytvorené pracovné miesta z verejných zdrojov					

V prípade potreby uveďte iné PROBLÉMY v otázke podpory rozvoja CR z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine.

V prípade potreby uveďte iné VÝZVY v otázke podpory rozvoja CR z verejných zdrojov v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine.

e) zamestnanosť v CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine:

Označte v každom riadku intenzitu jednotlivých problémov a výziev.

	0 – žiadne problém,	1 – zaned- bateľný problém	2 – mierny problém	3 – významný problém	4 – veľmi významný problém
nedostatok pracovnej sily v sezóne					
nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily					
celkový nedostatok pracovnej sily v CR					
nedostatočná pripravenosť mladých pracovníkov v CR (školsstvo)					
nedostatok prirodzenej pohostinnosti voči zákazníkom					
fluktuácia pracovníkov					
sezónnosť pracovných miest v CR					
nároky zamestnancov v CR na pracovné podmienky					
žiadne alebo minimálne aktivity zamerané na rozvoj a rast pracovníkov v CR					

V prípade potreby uveďte iné **PROBLÉMY** v otázke zamestnanosti v CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine.

--

V prípade potreby uveďte iné **VÝZVY** v otázke zamestnanosti v CR v regióne/regiónoch CR vo vašej krajine.

--

f) produkt CR v regione/regiónoch CR vo vašej krajine:

Označte v každom riadku intenzitu jednotlivých problémov a výziev.

	0 – žiadne problém,	1 – zaned- bateľný problém	2 – mierny problém	3 – významný problém	4 – veľmi významný problém
prílišná koncentrácia na niekoľko kľúčových produktov/lokalít v regione					
inovačný potenciál v CR regiónu					
nedostatočné produktové inovácie zvyšujúce kvalitu					
nedostatočné alebo oneskorené nabíhanie na produktové trendy v CR					
nedostatočné procesné inovácie					
nedostatočná ponuka mimosezónnych produktov v CR					
absentujúci alebo nedostatočný systém riadenia kvality v regione					

V prípade potreby uveďte iné PROBLÉMY spojené s produktom CR v regione/
regiónoch CR vo vašej krajine.

--

V prípade potreby uveďte iné VÝZVY spojené s produktom CR v regione/
regiónoch CR vo vašej krajine.

--

g) prezentácia regiónu/regiónov CR vo vašej krajine:

Označte v každom riadku intenzitu jednotlivých problémov a výziev.

	0 – žiadnen problém,	1 – zane- bateľný problém	2 – mierny problém	3 – významný problém	4 – veľmi významný problém
neexistujúca spoločná značka regiónu alebo neefektívna politika značky					
nedostatočná spoločná mediálna kampaň a komunikačná stratégia					
absentujúca alebo nekvalitná spoločná webová stránka regiónu					
absentujúca alebo nekvalitná spoločná prezencia regiónu na sociálnych sieťach					
nedostatočné využívanie možností IKT v marketingu regiónu					

V prípade potreby uveďte iné PROBLÉMY pri prezentácii regiónu/regiónov CR vo vašej krajine.

--

V prípade potreby uveďte iné VÝZVY pri prezentácii regiónu/regiónov CR vo vašej krajine.

--

h) možnosti celkového územního rozvoja:

Označte v každém řádku intenzitu jednotlivých problémů a výzev.

	0 – žáden problém,	1 – zane- dbatelný problém	2 – mierny problém	3 – významný problém	4 – velmi významný problém
environmentální udržitelnost cestovného ruchu					
sociální udržitelnost cestovného ruchu					
ekonomická udržitelnost cestovného ruchu					
obmedzené územné investičné možnosti rozvoja CR (stavebné pozemky)					
problémy s rozdrobenosťou vlastníctva pozemkov					
neatraktívne investičné príležitosti v CR v regióne					
infraštruktúralne obmedzenia rozvoja CR (cestná sieť, nedostatočné kapacity ubytovacích a iných služieb)					
nízka konkurencieschopnosť regiónu na medzinárodnom trhu					

V prípade potreby uveďte iné PROBLÉMY v otázke možnosti celkového územného rozvoja.

--

V prípade potreby uveďte iné VÝZVY v otázke možnosti celkového územného rozvoja.

--

Aký význam mali opatrenia, ktoré boli realizované na zníženie negatívnych dopadov v súvislosti s COVID-19 na podporu CR.

Poznámka: berieme do úvahy aj opatrenia zamerané na zníženie dopadov naprieč odvetviami, ale platné aj pre CR.

V prípade, že dané opatrenie bolo realizované vo Vašej krajine/resp. regióne, ktorý zastupujete, ohodnoťte jeho význam pre cestovný ruch vo Vašej krajine/regióne.

V prípade, že dané opatrenie vo Vašej krajine/resp. regióne, ktorý zastupujete, nebolo realizované, zadajte políčko „nebolo realizované“ a zároveň ohodnoťte potenciálny význam tohto opatrenia pre CR vo Vašej krajine/regióne (v prípade, ak by takéto opatrenie realizované bolo).

Označte v každom riadku intenzitu významu.

0 – nebolo realizované, 1 – negatívny význam, 2 – žiaden význam, 3 – minimálny pozitívny význam, 4 – pozitívny význam, 5 – veľmi pozitívny význam

	0	1	2	3	4	5
Dočasné (časovo obmedzené) zníženie daňového zaťaženia podnikov CR						
Trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR						
Zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR						
Odloženie platieb daní						
Odloženie platieb poistenia sociálneho zabezpečenia za zamestnancov u zamestnávateľov						
Vykrytie finančných výpadkov úverom						
Odloženie splátok úveru						
Prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov						
Príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest						
Dotácia na nájomné						
Možnosť dočasného presunu pracovníkov z CR do iných odvetví						
Nové nenávratné finančné prostriedky pre ohrozené podniky a organizácie v CR						
Urýchlenie a zjednodušenie procesu získania nenávratných finančných prostriedkov pre už vysúťažené projekty						
Urýchlené vypisovanie nových výziev na projekty na získanie nenávratnej pomoci z verejných zdrojov						

	0	1	2	3	4	5
Pomoc pre podniky spojená s nejakou podmienkou – napr. ekologická prevádzka, a i.						
Presun časti rozpočtových položiek na riešenie najkritickejších problémov						
Využitie časti finančných úspor na riešenie najkritickejších problémov						
Podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov						
Založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v CR						
Finančná podpora domáceho cestovného ruchu						
Marketingová podpora domáceho cestovného ruchu						
Zavedenie alebo zachovanie dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho cestovného ruchu						
Aktivity na podporu regionálneho dodávateľského reťazca (uprednostnenie regionálnych dodávateľov)						

V prípade potreby, prosím, indukujte iné reakcie alebo opatrenia, ktoré vyvolala situácia s COVID-19 vo Vašej krajine a regiónoch CR, na zníženie negatívnych dopadov v súvislosti s COVID-19 na podporu CR v regiónoch:

--

Štátne opatrenia na minimalizáciu negatívnych dopadov COVID-19 na rozvoj CR boli realizované diferencovane v závislosti od regiónu (rozvinuté a menej rozvinuté regióny):

- nie
- áno
- áno – niektoré opatrenia (uved'te, prosím, napríklad ktoré v položke INÉ)
- Iné:

Zamestnanosť v cestovnom ruchu

Aký rozdiel očakávate v počte pracovných miest v nosných odvetviach cestovného ruchu v prvom štvrtroku 2021 v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019 v regióne (resp. krajine), v ktorom pôsobíte?
 veľmi výrazný pokles (51 % a viac), výrazný pokles (16–50 %), mierny pokles (do 15 %), žiadna zmena, mierny nárast (do 15 %), výrazný nárast (16–50 %), veľmi výrazný nárast (51 % a viac)

	výrazný pokles	mierny pokles	približne rovnaký	mierny nárast	výrazný nárast
Odvetvie cestovného ruchu – SPOLU					
Ubytovacie služby					
Stravovacie služby					
Dopravné služby					
Služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr					
Zábavné, kultúrne a športové služby					

Aký rozdiel očakávate v počte pracovných miest v nosných odvetviach cestovného ruchu v prvom štvrtroku 2021 v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019 v regióne (resp. krajine), v ktorom pôsobíte?
 veľmi výrazný pokles (51 % a viac), výrazný pokles (16–50 %), mierny pokles (do 15 %), žiadna zmena, mierny nárast (do 15 %), výrazný nárast (16–50 %), veľmi výrazný nárast (51 % a viac)

	výrazný pokles	mierny pokles	približne rovnaký	mierny nárast	výrazný nárast
Odvetvie cestovného ruchu – SPOLU					
Ubytovacie služby					
Stravovacie služby					
Dopravné služby					
Služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr					
Zábavné, kultúrne a športové služby					

Aký rozdiel očakávate v počte pracovných miest v nosných odvetviach cestovného ruchu v druhom štvrtroku 2021 v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019 v regióne (resp. krajine), v ktorom pôsobíte?
 veľmi výrazný pokles (51 % a viac), výrazný pokles (16–50 %), mierny pokles (do 15 %), žiadna zmena, mierny nárast (do 15 %), výrazný nárast (16–50 %), veľmi výrazný nárast (51 % a viac)

	výrazný pokles	mierny pokles	približne rovnaký	mierny nárast	výrazný nárast
Odvetvie cestovného ruchu – SPOLU					
Ubytovacie služby					
Stravovacie služby					
Dopravné služby					
Služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr					
Zábavné, kultúrne a športové služby					

V ktorých odvetviach cestovného ruchu by ste videli (vidíte) potenciál v tvorbe nových pracovných miest v regióne (resp. krajine), v ktorom pôsobíte?

	Ak abstrahujeme od korona krízy	Za súčasných podmienok
Ubytovacie služby		
Stravovacie služby		
Dopravné služby		
Služby cestovných kancelárií a cestovných agentúr		
Zábavné, kultúrne a športové služby		

Aké nástroje/stimuly (z hľadiska podnikateľského, politického, samosprávneho, regionálneho, atď. – vymenujte konkrétne nástroje/stimuly) by mohli napomôcť udržaniu, resp. zvýšeniu pracovných miest v odvetviach cestovného ruchu v regióne (resp. krajine), v ktorom pôsobíte?

Kontaktné informácie

Informácie slúžia na možnosť poskytnúť vám personalizované výstupy a zistiť Váš záujem o ďalšiu spoluprácu v rámci projektu.

Zadajte región/krajinu, v ktorom/ktorej pôsobíte.

Región, v ktorom pôsobíte sa radí medzi:

- Menej rozvinuté regióny
- Rozvinuté regióny

Zadajte organizáciu, v ktorej pôsobíte.

Ste:

- Zástupca akademickej sféry
- Zástupca odbornej praxe

Ďakujeme za váš čas a vašu ochotu zapojiť sa do prieskumu.

Příloha č. 2 Vzorka respondentov

Početnosti krajín podľa európskych regiónov

BEZ SR

Označenia riadkov	Akademik	Prax	SPOLU
Eastern Europe	13	7	20
Northern Europe	2	3	5
Southern Europe	19	10	29
Western Europe	3	1	4
Celkový súčet	37	21	58

Štruktúra respondentov za Slovenskú republiku

	Rozvinuté	Menej rozvinuté	Neurčené	SPOLU
SK	25	11	1	37
Akademik	6	2	1	9
Prax	19	9		28
Celkový súčet	25	11	1	37

Příloha č. 3 Tabuľky

Tabuľka 27: Hodnotenie významu finančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR – základná deskriptívna charakteristika (škála 0–5)

Opatrenie /región	Dočasné (časovo obmedzené) zníženie daň. Zatiaženia podnikov CR	Trvalé zníženie daňového zatiaženia podnikov CR	Zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR	Odloženie platieb daní	Odloženie platieb poisťenia sociálneho zabezpečenia za zamestnancov u zamestnávateľov	Vykrytie finančných výpadkov úverom	Odloženie splátok úveru	Prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov	Príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest	Dotácia na nájomné	Nové nenávratné FP pre ohrozené podniky a organizácie v CR	Využitie časti finančných úspor na riešenie najkritičejších problémov	Finančná podpora domáceho CR
Eastern Europe													
priemer	2,8	2,3	2,6	3,0	2,7	2,4	2,6	2,1	3,3	3,1	2,7	2,6	3,2
modus	3,0	0,0	4,0	3,0	3,0	3,0	3,0	0,0	4,0	4,0	4,0	3,0	5,0
median	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,0	3,0	2,0	4,0	3,0	3,0	3,0	4,0
Northern Europe													
priemer	2,8	1,8	0,8	3,0	2,8	2,4	2,0	3,0	3,0	2,8	2,0	1,4	2,0
modus	0,0	0,0	0,0	3,0	3,0	3,0	2,0	3,0	3,0	4,0	3,0	0,0	0,0
median	4,0	0,0	0,0	3,0	3,0	3,0	2,0	3,0	3,0	3,0	2,0	0,0	3,0
Southern Europe													
priemer	2,9	2,7	2,7	2,6	2,8	2,5	2,9	3,0	3,1	3,0	2,9	3,0	3,1
modus	3,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	3,0	2,0	3,0	3,0	3,0
median	3,0	3,0	3,0	2,0	3,0	2,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Western Europe													
priemer	2,5	1,5	2,3	2,3	2,5	2,5	2,3	2,5	2,8	2,3	3,3	2,8	2,8
modus	NA	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	NA	2,0	NA
median	2,5	1,0	1,5	1,5	2,0	2,0	1,5	2,0	2,5	1,5	3,5	2,0	3,0
str.odch.	2,1	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,6	1,7	1,8	1,6	1,5	1,3	1,9

Pozn.: FP – finančné prostriedky

Vysvetlivky: 0 – nebolo realizované, 1 – negatívny význam, 2 – žiaden význam, 3 – minimálny pozitívny význam, 4 – pozitívny význam, 5 – veľmi pozitívny význam

Zdroj: Vlastné spracovanie

Tabuľka 28: Hodnotenie významu pozitívne hodnotených finančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR – základná deskriptívna charakteristika (škála hodnotenia 3–5)

Opatrenie /región	Dočasné (časovo obmedzené) zníženie daň. zaťaženia podnikov CR	Trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR	Zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR	Odloženie platieb daní	Odloženie platieb poisťenia sociálneho zabezpečenia za zamestnancov u zamestnávateľov	Vykrytie finančných výpadkov úverom	Odloženie splátok úveru	Prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov	Príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest	Dotácia na nájomné	Nové nenávratné FP pre ohrozené podniky a organizácie v CR	Využitie časti finančných úspor na riešenie najkritičnejších problémov	Finančná podpora domáceho CR
Eastern Europe													
priemer	3,6	3,8	3,9	3,6	3,7	3,6	3,7	3,9	4,1	3,9	3,9	3,6	4,1
modus	3,0	4,0	4,0	3,0	3,0	3,0	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0	5,0
median	3,5	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0	4,0
Northern Europe													
priemer	4,7	4,5	4,0	3,8	3,5	3,0	3,0	3,7	3,3	3,5	3,0	3,5	3,3
modus	5,0	NA	NA	3,0	3,0	3,0	NA	3,0	3,0	4,0	3,0	NA	3,0
median	5,0	4,5	4,0	3,5	3,5	3,0	3,0	3,0	3,0	3,5	3,0	3,5	3,0
Southern Europe													
priemer	3,7	4,1	4,0	3,8	3,8	3,8	3,8	3,9	3,9	4,1	3,9	3,8	3,9
modus	3,0	5,0	3,0	3,0	4,0	3,0	4,0	3,0	3,0	4,0	3,0	3,0	3,0
median	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Western Europe													
priemer	4,5	4,0	5,0	5,0	4,0	4,0	5,0	4,0	4,5	5,0	4,0	5,0	4,5
modus	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
median	4,5	4,0	5,0	5,0	4,0	4,0	5,0	4,0	4,5	5,0	4,0	5,0	4,5

Pozn.: FP – finančné prostriedky

Vysvetlivky: 0 – nebolo realizované, 1 – negatívny význam, 2 – žiaden význam, 3 – minimálny pozitívny význam, 4 – pozitívny význam, 5 – veľmi pozitívny význam

Zdroj: Vlastné spracovanie

Tabuľka 29: Hodnotenie významu nefinančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR – základná deskriptívna charakteristika (škála 0–5)

Opatrenie /región	[Možnosť dočasného presunu pracovníkov z CR do iných odvetví]	[Urýchlenie a zjednodušenie procesu získania NFP pre už vysúťažené projekty]	[Urýchlené vypisovanie nových výziev na projekty na získanie NFP z verejných zdrojov]	[Pomoc pre podniky spojená s nejakou podmienkou – napr. ekologická prevádzka a i.]	[Presun časti rozpočtových položiek na riešenie najkritičejších problémov]	[Podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov]	[Založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v CR]	Marketingová podpora domáceho cestovného ruchu]	[Zavedenie alebo zachovanie dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho CR]	[Aktivity na podporu regionálneho dodávateľského reťazca (uprednostnenie regionálnych dodávateľov)]
Eastern Europe										
priemer	2,4	2,4	2,3	2,3	2,5	2,3	1,8	3,3	3,3	2,6
modus	4,0	0,0	0,0	0,0	3,0	3,0	0,0	4,0	3,0	3,0
median	3,0	3,0	2,0	2,0	3,0	2,0	2,0	4,0	3,0	3,0
Northern Europe										
priemer	1,2	2,0	1,8	1,2	2,0	2,4	1,2	3,2	1,6	2,0
modus	0,0	3,0	3,0	0,0	3,0	3,0	0,0	4,0	0,0	3,0
median	0,0	2,0	3,0	0,0	3,0	3,0	0,0	3,0	0,0	3,0
Southern Europe										
priemer	2,5	3,1	3,1	2,8	3,0	2,4	2,6	3,0	2,8	2,9
modus	2,0	5,0	3,0	3,0	4,0	2,0	4,0	3,0	3,0	3,0
median	2,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Western Europe										
priemer	1,8	2,5	2,3	2,8	2,5	3,3	2,5	2,8	2,3	2,3
modus	1,0	2,0	1,0	1,0	2,0	NA	NA	NA	0,0	0,0
median	1,0	2,0	1,5	2,5	2,0	3,5	2,5	3,0	2,0	2,0

Pozn.: FP – finančné prostriedky

Vysvetlivky: 0 – nebolo realizované, 1 – negatívny význam, 2 – žiaden význam, 3 – minimálny pozitívny význam, 4 – pozitívny význam, 5 – veľmi pozitívny význam

Zdroj: Vlastné spracovanie

Tabuľka 30: Hodnotenie významu pozitívne hodnotených nefinančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR – základná deskriptívna charakteristika (škála 3–5)

Opatrenie / región	[Možnosť dočasného presunu pracovníkov z CR do iných odvetví]	[Urychlenie a zjednodušenie procesu získania NFP pre už vysúťžené projekty]	[Urychlené vypisovanie nových výziev na projekty na získanie NFP z verejných zdrojov]	[Pomoc pre podniky spojená s nejakou podmienkou – napr. ekologická prevádzka a i.]	[Presun časti rozpočtových položiek na riešenie najkritickejších problémov]	[Podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov]	[Založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v CR]	Marketingová podpora domáceho cestovného ruchu]	[Zavedenie alebo zachovanie dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho CR]	[Aktivity na podporu regionálneho dodávateľského reťazca (uprednostnenie regionálnych dodávateľov)]
Eastern Europe										
priemer	3,7	3,8	3,8	3,7	3,6	3,7	3,8	4,0	3,9	3,8
modus	4,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	4,0	3,0	3,0
median	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Northern Europe										
priemer	3,0	3,0	3,0	3,0	3,3	3,3	3,0	3,5	4,0	3,3
modus	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	4,0	NA	3,0
median	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,5	4,0	3,0
Southern Europe										
priemer	3,9	4,1	3,9	3,9	3,7	3,8	3,6	3,8	3,8	3,9
modus	4,0	5,0	3,0	3,0	4,0	3,0	4,0	3,0	3,0	3,0
median	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,5	4,0	4,0
Western Europe										
priemer	5,0	5,0	5,0	4,5	5,0	4,0	4,5	4,5	4,5	4,5
modus	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
median	5,0	5,0	5,0	4,5	5,0	4,0	4,5	4,5	4,5	4,5

Pozn.: FP – finančné prostriedky

Vysvetlivky: 0 – nebolo realizované, 1 – negatívny význam, 2 – žiaden význam, 3 – minimálny pozitívny význam, 4 – pozitívny význam, 5 – veľmi pozitívny význam

Zdroj: Vlastné spracovanie

Tabuľka 31: Hodnotenie významu finančných a nefinančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR na Slovensku – základná deskriptívna charakteristika (škála 0–5)

SR	[Dočasné (časovo obmedzené) zníženie daň. zaťaženia podnikov CR]	[Trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR]	[Zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR]	[Odloženie platieb daní]	[Odloženie platy poisťenia soc. zabezp. za zamestnan-cov u zamest-návateľov]	[Vykrytie finančných výpadkov úverom]	[Odloženie splátok úveru]	[Prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov]	[Príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest]	[Dotácia na nájomné]	[Nové NFP pre ohrozené podniky a organizácie v CR]	[Využitie časti finančných úspor na riešenie najkritičnejších problémov]	[Finančná podpora domáceho cestovného ruchu]
priemer	2,7	2,4	2,8	3,1	3,0	2,5	2,8	2,2	3,6	3,2	2,8	2,6	3,0
modus	4,0	0,0	4,0	3,0	3,0	3,0	3,0	4,0	4,0	3,0	4,0	3,0	3,0
median	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,5	3,0	2,0	4,0	3,0	3,0	3,0	3,0

SR	[Možnosť dočasného presunu pracovníkov z CR do iných odvetví]	[Urýchlenie a zjednodušenie procesu získania NFP pre už vysúťažené projekty]	[Urýchlené vypisovanie nových výziev na projekty na získanie NFP z verejných zdrojov]	[Pomoc pre podniky spojené s nejakou podmienkou – napr. ekologická prevádzka, a i.]	[Presun časti rozpočtových položiek na riešenie najkritičnejších problémov]	[Podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov]	[Založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v CR]	[Marketingová podpora DCR]	Zavedenie alebo zachovanie dov. poukážok pre turistov v rámci DCR]	Aktivity na podporu regionálneho. dodávateľského reťazca (uprednostnenie regionálnych dodávateľov)
priemer	2,7	2,6	2,5	2,4	2,7	2,5	1,8	3,3	3,2	2,8
modus	2,0	3,0	4,0	3,0	3,0	3,0	0,0	4,0	3,0	3,0
median	3,0	3,0	2,5	3,0	3,0	3,0	2,0	3,0	3,0	3,0

Zdroj: Vlastné spracovanie

Tabuľka 32: Hodnotenie významu pozitívne hodnotených finančných a nefinančných opatrení na zníženie negatívnych dopadov COVID-19 na podporu CR – základná deskriptívna charakteristika na Slovensku (škála 3–5)

SR	[Dočasné (časovo obmedzené) zníženie daňového zaťaženia podnikov CR]	[Trvalé zníženie daňového zaťaženia podnikov CR]	[Zníženie sadzby DPH pre produkty a služby CR]	[Odloženie platieb daní]	[Odloženie platieb poisťenia sociálneho zabezpečenia za zamestnancov u zamestnávateľov]	[Výkrytie finančných výpadkov úverom]	[Odloženie splátok úveru]	[Prebratie garancie za úvery podnikateľov na úhradu prevádzkových nákladov]	[Príspevok na mzdu na udržanie pracovných miest]	[Dotácia na nájomné]	[Nové nenávratné finančné prostriedky pre ohrozené podniky a organizácie v CR]	[Využitie časti finančných úspor na riešenie najkritickejších problémov]	[Finančná podpora domáceho cestovného ruchu]
priemer	3,7	3,9	4,1	3,6	3,7	3,6	3,7	3,8	4,1	3,9	3,9	3,5	4,0
modus	4,0	4,0	4,0	3,0	3,0	3,0	3,0	4,0	4,0	3,0	4,0	3,0	3,0
median	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0	4,0

SR	[Možnosť dočasného presunu pracovníkov z CR do iných odvetví]	[Urýchlenie a zjednodušenie procesu získania NFP pre už vysúťažené projekty]	[Urýchlené vypisovanie nových výziev na projekty na získanie NFP z verejných zdrojov]	[Pomoc pre podniky spojená s nejakou podmienkou – napr. ekologická prevádzka a i.]	[Presun časti rozpočtových položiek na riešenie najkritickejších problémov]	[Podpora regionálnej spolupráce (networking) na minimalizáciu negatívnych dopadov]	[Založenie alebo aktivizácia klastrových organizácií v CR]	[Marketingová podpora domáceho cestovného ruchu]	[Zavedenie alebo zachovanie dovolenkových poukážok pre turistov v rámci domáceho CR]	[Aktivity na podporu regionálneho dodávateľského reťazca (uprednostnenie regionálnych dodávateľov)]
priemer	3,7	3,8	3,8	3,7	3,5	3,7	3,7	3,9	3,8	3,8
modus	3,0	3,0	4,0	3,0	3,0	3,0	4,0	4,0	3,0	3,0
median	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0	4,0	4,0	4,0	3,5	4,0

Zdroj: Vlastné spracovanie