

Konkurencieschopnosť európskych destinácií cestovného ruchu: Hodnotenie komplexného indexu konkurencieschopnosti¹

Slavomír BUCHER*

Tourism Competitiveness in European Destinations: Measuring of the Tourism Competitiveness Index

Abstract

Tourism is now the largest contributor to World's national product. The economic impact of tourism is increasing steadily at local, national, and global levels. The goal of the paper considers the evaluation of 14 factors that affect destination competitiveness and tries to compare the competitiveness levels of European destinations. In this context, for evaluating the competitive indices of the mentioned countries must be determined weaknesses and necessary recommendations for the improvement of competitiveness measures should be taken. Secondary data, the reports published by the World Economic Forum and other international institutions will be used. Cluster analysis and standardized variables were conducted for the analysis of findings. The results of the study are intended to provide valuable information about the factors which affect the competitiveness of European countries mostly.

Keywords: *tourism competitiveness, Europe, tourist destinations, Tourism Competitiveness Index*

JEL Classification: L83, C43

Úvod

Cestovný ruch predstavuje v súčasnosti jeden z najdynamickejšie sa rozvíjajúcich sektorov ekonomiky viacerých krajín, pričom sa podieľa na významnej časti ich príjmov. Exponenciálny rast svetového cestovného ruchu počas posledných

* Slavomír BUCHER, Prešovská Univerzita v Prešove, Fakulta humanitných a prírodných vied, Katedra geografie a aplikovanej geoinformatiky, Ul. 17 novembra č. 1, 081 16 Prešov, e-mail: slavobucher@yahoo.com

¹ Príspevok je súčasťou riešeného grantového projektu VEGA 1/016/15 pod názvom *Pro-poor turizmus ako nástroj trvalo udržateľného rozvoja marginalizovaných komún a sídiel na východnom Slovensku*.

tridsiatich rokov preukázal, že je hospodárskym lídrom a motorom svetovej ekonomiky, čoho dôkazom sú aj medzisektorové porovnania indikátorov rastu vyjadrené na makroregionálnej úrovni. Napriek globálnej finančnej kríze a nestabilite v rôznych svetových regiónoch si cestovný ruch v najbližších rokoch udrží popredné pozície ekonomického lídra vo svetovom hospodárstve.

Vďaka prevažne ekonomickým výhodám plynúcim z aktivít cestovného ruchu neexistuje krajina na svete, ktorá by nechcela rozvíjať domáci a zahraničný cestovný ruch. Preto je samozrejmosťou, že na medzinárodnom trhu cestovného ruchu prevláda konkurencia medzi štátmi a regiónmi v snahe získať čo najvyšší počet turistov do cieľového miesta pobytu (Dupeyras a MacCallum, 2013). Autori Gooroochurn a Sugiyarto (2005) vytvorili vcelku pragmatický model hodnotenia a porovnávania konkurencieschopnosti štátov v cestovnom ruchu vzájomnou komparáciou vhodne zvolených 23 ukazovateľov, ktoré následne rozdelili do ôsmich kategórií.

Hodnotenú oblasť definujeme nasledovne: a) cenová konkurencieschopnosť, b) otvorenosť, c) technológia, d) infraštruktúra, e) efektívnosť cestovného ruchu, f) hospodársky vývoj, g) životné prostredie a h) ľudský potenciál. Problematika analýzy a hodnotenia konkurencieschopnosti destinácií sa v ostatných rokoch stala veľmi populárna. Venujú sa jej mnohí autori, napríklad Richte, Crouch a Hudson, 2000; Dwyer a Kim, 2003; Gúčík, 2010. Problematikou metód typizácie stredísk cestovného ruchu, ako aj výberom kritérií ich kalibrácie sa venovali autori napríklad Mariot, 2001; Matlovičová, Gaval'ová a Kolesárová, 2014; Pompurová, 2011.

V predloženej článku sledujeme viacero cieľov. Po krátkom terminologickom úvode zdôvodníme v prvej časti význam konkurencieschopnosti cieľových miest cestovného ruchu, ich teoretický koncept. V druhej časti zhodnotíme model konkurencieschopnosti cieľového miesta v cestovnom ruchu. V tretej časti preskúmame základné ukazovatele dynamiky indexu konkurencieschopnosti cestovného ruchu, ktoré sa najvýznamnejšie podieľajú na disparitách v konkurencieschopnosti európskych destinácií.

V závere empirickej časti si budeme bližšie všímať intenzitu vzťahu medzi čiastkovými indexmi konkurencieschopnosti cestovného ruchu a vybranými sociálno-ekonomickými ukazovateľmi, ako napr. príjmami z aktívneho cestovného ruchu, výdavkami návštevníkov z pasívneho cestovného ruchu, priemernou mzdou a hrubým domácim produktom vyjadreným v parite kúpnej sily. Prostredníctvom analýzy vybraných sociálno-ekonomických ukazovateľov preskúmame, či index konkurencieschopnosti cestovného ruchu európskych destinácií kopíruje regionálne disparity a sleduje ich západno-východnú polarizáciu v rámci Európy.

1. Konkurencieschopnosť destinácie – teoretický koncept

Podľa hierarchie významnosti destinácia nadobúda rôznu mierku, môže reprezentovať priestorový útvar, miesto, región cestovného ruchu, štát, zoskupenie štátov, alebo dokonca celý kontinent, ktorý je špecifický v tom, že návštevníci v cestovnom ruchu si ho vyberú ako konečné miesto určenia. V odbornej terminológii sa *destinácia* ako terminus technicus začiatkom 70. rokov udomácnila v leteckej doprave, s rozvojom moderného cestovného ruchu sa tento odborný výraz stal súčasťou základnej terminológie pojmov v cestovnom ruchu. V súčasnosti destináciou rozumieme v širšom zmysle slova atraktívnosť štátu, regiónu alebo lokality a jej valorizáciu v snahe svojou ponukou získať domácich a zahraničných turistov.

Z pohľadu definície Svetovej organizácie cestovného ruchu (UNWTO) sa *cestovným ruchom* rozumie činnosť ľudí, ktorí cestujú na prechodné obdobie do miesta mimo svojho bežného životného prostredia, pričom hlavným cieľom cesty nie je vykonávanie zárobkovej činnosti v navštívenom mieste. *Destináciu* definujeme ako územie navštevované návštevníkmi v cestovnom ruchu počas ich cesty, ktorú tvoria špecifické komponenty: ubytovacie zariadenia, dopravný systém a ďalšie služby s adekvátnou infraštruktúrou.

Gomezelj a Mihaličová (2008) destináciou cestovného ruchu rozumejú špecifickú geografickú entitu, kde sa regionálne plánovanie a politika prispôbujú potrebám návštevníkov v cestovnom ruchu. Základný princíp tohto konceptu spočíva v neustálom objavovaní nových možností a aktivít, ktoré napomáhajú rozvoj destinácie a zlepšujú jej pozíciu v rámci konkurencieschopnosti na medzinárodnom trhu.

Podľa Panova a Taleskovej (2013) konkurencieschopnosť regiónu cestovného ruchu možno dosiahnuť optimalizáciou marketingových produktov, ktoré v dlhodobom horizonte zabezpečia regiónu stabilné postavenie na trhu, vyšší počet návštevníkov a prenocovaní v porovnaní s konkurenciou.

Úspech regiónu cestovného ruchu v prevažnej miere závisí od efektívnosti konkurencie na medzinárodnom trhu. Porovnávanie kvantitatívnych znakov konkurencieschopnosti destinácií sa čoraz viac dostáva do popredia multidisciplinárnych výskumov, ako objekt záujmu ekonómov, geografov a inštitúcií pôsobiacich v danom segmente národného hospodárstva (Enright a Newton, 2005).

Trhová konkurencia je hnacou silou vo všetkých sférach spoločnosti vrátane cestovného ruchu. Termín *konkurencieschopnosť* nadobudol v odborných ekonomických a politických kruhoch význam najmä vďaka globalizácii svetového obchodu a novým ekonomickým vzťahom na prelome 20. a 21. storočia. Vzájomná rivalita na medzinárodnom trhu cestovného ruchu predstavuje najdôležitejší faktor dlhodobého a trvalo udržateľného rozvoja regiónov a štátov (Kozak a Rimmington,

1999). Analýzou konkurencieschopnosti štátov sa prvýkrát zaoberal Michael Porter (pozri Porter, 1998). Jeho model konkurencieschopnosti sa stal východiskovou bázou na konštrukciu väčšiny modelov konkurencieschopnosti destinácií.

V súčasnosti predstavujú otázky spojené s konkurencieschopnosťou regiónov cestovného ruchu hlavný komponent diskusných fór a konferencií zameraných na cestovný ruch, pretože práve schopnosť konkurovať v ponuke služieb znamená kľúčový faktor úspechu destinácií cestovného ruchu (Goodrich, 1977; Ritchie a Crouch, 2000). Medzi prvých priekopníkov, ktorí sa podrobnejšie zaoberali charakterom a štruktúrou konkurencieschopnosti destinácie cestovného ruchu, patrili Crouch a Ritchie (1999). Podľa ich definície je destinácia skutočne konkurencieschopná iba v prípade, ak dokáže zvýšiť výdavky na cestovný ruch a osloviť vyšší počet návštevníkov, ktorí budú uspokojení ponúkanými službami, a zároveň dokáže pozdvihnúť životnú úroveň svojich obyvateľov a zachovať prírodný kapitál regiónu pre budúce generácie (Ritchie a Crouch, 2005).

Hasan (2000) rozumie konkurencieschopnosťou destinácie jej schopnosť vytvárať a integrovať udržateľným spôsobom produkty a služby s vyššou pridanou hodnotou, zatiaľ čo destinácia si na medzinárodnom trhu udržiava odstup od dominantných konkurentov.

Mihaličová (2000) posudzovala indikátory kvality životného prostredia ako základné faktory podieľajúce sa na konkurencieschopnosti destinácie. Ako uvádza, na kvalitu životného prostredia v krajine vplývajú ľudské aktivity, ktoré v dlhodobom horizonte môžu prispieť k degradácii prírodného prostredia destinácie.

Rovnako aj Crouch a Ritchie (1999) sa vo svojich prácach snažili hlbšie analyzovať koncept destinačného marketingu a definovať faktory vplývajúce na rozvoj konkurencieschopnosti vybranej destinácie. Podľa menovaných autorov iba destinácie/štáty, ktoré sa vyznačujú vysokou životnou úrovňou v oblasti výživy, odievania, bývania, kultúry, vzdelania, ale aj práva na prácu, dĺžku pracovného času a dovolenky, stupňa uspokojovania životných potrieb ľudí môžu byť z dlhodobého hľadiska konkurencieschopné na medzinárodnom trhu. Inými slovami, konkurencieschopnosť destinácie je priamo závislá od úrovne ekonomických, sociálnych a environmentálnych statkov spotrebúvaných domácim obyvateľstvom.

Kozak a Rimmington (1999) vo svojom príspevku hodnotia kvantitatívne a kvalitatívne hľadisko konkurencieschopnosti destinácie. Pri posudzovaní kvantitatívnych aspektov sa zamerali na počet domácich a zahraničných turistov, ako aj príjmy z cestovného ruchu. Na základe takto zostavenej schémy analyzovali štáty v regióne Stredozemného mora. Z analýz stredomorských štátov vyplynulo, že turisti ako pozitíva destinácie najviac ocenili pohostinnosť lokálneho obyvateľstva, ekonomickú hodnotu peňazí a produktov, bezpečnosť, dopravu a miestnu kuchyňu.

Na druhej strane Pearce (1997) sa snaží definovať konkurencieschopnosť destinácie použitím rozličných štatistických metód a techník, ktoré by mohli byť aplikované pri analýze a komparácii rôznych atribútov slabých a silných stránok destinácií v súvislosti s budúcim vývojom cestovného ruchu. Podľa jeho názoru možno o konkurencieschopnosti uvažovať iba v prípade, ak sa viaže na výkonnosť destinácie vyjadrenej pomocou vopred stanovených ukazovateľov a indikátorov ekonomického, sociálneho a environmentálneho charakteru.

V literatúre, ktorá sa venuje danej problematike, nachádzame množstvo empirických a teoretických prác, ktoré špecifikujú faktory vplyvajúce na konkurencieschopnosť destinácie a v neposlednom rade ponúkajú ich matematickú a štatistickú interpretáciu. Pojmový aparát konkurencieschopnosti destinácií cestovného ruchu v sebe zahŕňa množstvo indikátorov a ukazovateľov lokálneho, regionálneho a národného charakteru. Najvýznamnejšie z nich interpretujú vzťahy medzi atraktivnosťou destinácie a potenciálnymi návštevníkmi, dopytom a ponukou služieb, ako aj postoje jednotlivých podnikateľských subjektov pôsobiacich v cestovnom ruchu. Okrem spomenutých indikátorov existujú aj ďalšie faktory, a preto k hodnoteniu konkurencieschopnosti destinácie musíme pristupovať komplexne a interdisciplinárne.

2. Metodické zhodnotenie modelu konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu

V súčasnom globalizovanom svete cestovný ruch reprezentuje kľúčový faktor ekonomického a hospodárskeho rozvoja mnohých štátov. V tomto kontexte medzinárodné porovnanie hlavných komponentov konkurencieschopnosti cestovného ruchu nám môže poskytnúť cenné informácie týkajúce sa akumulácie investícií v potenciálnych destináciách vhodných na rozvoj a propagáciu cestovného ruchu.

Jednotlivé dáta získané analýzou komponentov konkurencieschopnosti môžu poslúžiť aj orgánom verejnej a štátnej správy a usmerniť ich aktivity plánované v oblasti propagácie danej destinácie. Selekcia faktorov konkurencieschopnosti poskytuje ľahšiu identifikáciu pozície krajiny, určuje jej slabé a silné stránky, od ktorých závisí návštevnosť, príjmy z cestovného ruchu, ako aj rozvoj destinácie (D'Hautesserre, 2000).

Meraniu konkurencieschopnosti venuje pozornosť Svetové ekonomické fórum v Ženeve (Blanke a Chiesa, 2008; 2009; 2011; 2013), ktoré každoročne publikuje Správu o globálnej konkurencieschopnosti. Predstavuje najkomplexnejšie hodnotenie komparatívnych silných a slabých stránok národných ekonomík vo svete.

Model vychádza z teoretickej bázy, ktorú bližšie analyzovali autori Gooroochurn a Sugiyarto (2005) vo svojom výskume. Index konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu (*Travel & Tourism Competitiveness Index – TTCI*) tvorí štrnásť pilierov konkurencieschopnosti: politické pravidlá a predpisy, udržateľnosť prírodného prostredia, bezpečnosť a spoľahlivosť, zdravotníctvo a hygiena, priority cestovného ruchu, letecká dopravná infraštruktúra, pozemná dopravná infraštruktúra, infraštruktúra cestovného ruchu, informačné a komunikačné technológie, cenová konkurencieschopnosť v cestovnom ruchu, ľudské zdroje, afinita cestovného ruchu, prírodné zdroje a posledným pilierom sú kultúrne zdroje. Tieto piliere tvoria základ na výpočet čiastkových indexov: a) regulačného rámca, t. j. prvkov spojených s politikou a vládou; b) podnikateľským prostredím; c) ľudskými, kultúrnymi a prírodnými zdrojmi.

V predložennom článku sme analyzovali databázu 42 európskych štátov a porovnávali sme ich prostredníctvom 14 indikátorov. Následne sme jednotlivé výsledky spracovali v prehľadných tabuľkách, grafoch a na 4 výstupných mapách použitím metódy kartogramu. Jednotlivé indikátory konkurencieschopnosti sme hodnotili za každú skúmanú krajinu v závislosti od pozície a rozľahlosti, aké dosiahli.

Každý indikátor, čiastkové indexy, ako aj výsledný index konkurencieschopnosti cestovného ruchu sme posudzovali za všetky roky, odkedy sa publikuje Správa o globálnej konkurencieschopnosti, t. j. spracovali sme údaje za roky 2008, 2009, 2011 a 2013. Každý z nasledovných indikátorov bol upravený za roky 2008 – 2013 metódou aritmetického priemeru, čím sme za jednotlivé štáty získali jednu priemernú hodnotu pre zvolený indikátor.

V analýze sme hodnotili nasledovné čiastkové indexy:

a) *regulačný rámec* – zahŕňa indikátory, ako politické pravidlá a predpisy, udržateľnosť prírodného prostredia, bezpečnosť a spoľahlivosť, zdravotníctvo a hygiena, priority cestovného ruchu;

b) *podnikateľské prostredie a infraštruktúra* – pozostáva z indikátorov, ako letecká dopravná infraštruktúra, pozemná dopravná infraštruktúra, infraštruktúra cestovného ruchu, informačné a komunikačné technológie a cenová konkurencieschopnosť cestovného ruchu;

c) *ľudské, kultúrne a prírodné zdroje* – obsahuje indikátory z prostredia ľudských zdrojov, afinity cestovného ruchu, prírodných a kultúrnych zdrojov

Jednotlivé štáty podľa priemerných hodnôt indexu konkurencieschopnosti za roky 2008 – 2013 sme následne zatriedili do skupín tak, aby bola čo najväčšia podobnosť vnútri skupín a čo najväčšia rozdielnosť medzi skupinami. Na tento účel sme použili hierarchické zhlukovacie metódy, konkrétne metódu váženého *centroidu* (mediánu).

3. Hodnotenie indexu konkurencieschopnosti cestovného ruchu v Európe

Jednotlivé dáta sme štandardizovali pomocou programu Statgraphics Centurion XVI. Priemerné hodnoty komplexného indexu konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu európskych štátov za roky 2008 – 2013 nám poslúžili ako vstupné dáta pri tvorbe dendrogramu použitím hierarchickej metódy zhlukovania (vážený *centroid*). Týmto postupom sme získali nasledovných päť zhlukov, v zátvorkách sú uvedené hodnoty normovanej premennej indexu konkurencieschopnosti cestovného ruchu – priemer za roky 2008 – 2013 (tab. 1).

T a b u ľ k a 1

Zhľuky štátov podľa hodnôt normovanej premennej indexu konkurencieschopnosti

Zhluk	Štáty
Zhluk I	Švajčiarsko /CH/ (1,813), Nemecko /DE/ (1,398), Rakúsko /AT/ (1,383), Francúzsko /FR/ (1,219), Španielsko /ES/ (1,200), Spojené kráľovstvo /UK/ (1,170), Švédsko /SE/ (1,149)
Zhluk II	Island /IS/ (0,877), Holandsko /NL/ (0,813), Fínsko /FI/ (0,775), Dánsko /DK/ (0,740), Portugalsko /PT/ (0,705), Nórsko /NO/ (0,629), Írsko /IE/ (0,610), Luxembursko /LU/ (0,594), Belgicko /BE/ (0,526), Cyprus /CY/ (0,442), Malta /MT/ (0,396), Taliansko /IT/ (0,383), Estónsko /EE/ (0,379), Grécko /GR/ (0,367), Česká republika /CZ/ (0,281)
Zhluk III	Chorvátsko /HR/ (-0,080), Slovinsko /SI/ (-0,118), Maďarsko /HU/ (-0,183), Čierna Hora /ME/ (-0,449), Lotyšsko /LV/ (-0,463), Bulharsko /BG/ (-0,482), Slovensko /SK/ (-0,482), Litva /LT/ (-0,518), Poľsko /PL/ (-0,572), Turecko /TR/ (-0,576)
Zhluk IV	Ruská federácia /RU/ (-0,852), Rumunsko /RO/ (-1,051), Gruzínsko /GE/ (-1,190)
Zhluk V	Macedónsko /MK/ (-1,355), Ukrajina /UA/ (-1,363), Albánsko /AL/ (-1,431), Srbsko /RS/ (-1,500), Arménsko /AM/ (-1,541), Moldavsko /MD/ (-1,808), Bosna a Hercegovina /BA/ (-1,858)

Zdroj: Blanke a Chiesa (2008; 2009; 2011; 2013).

T a b u ľ k a 2

Priemerné skóre faktorov konkurencieschopnosti cestovného ruchu (priemer 2008 – 2013)

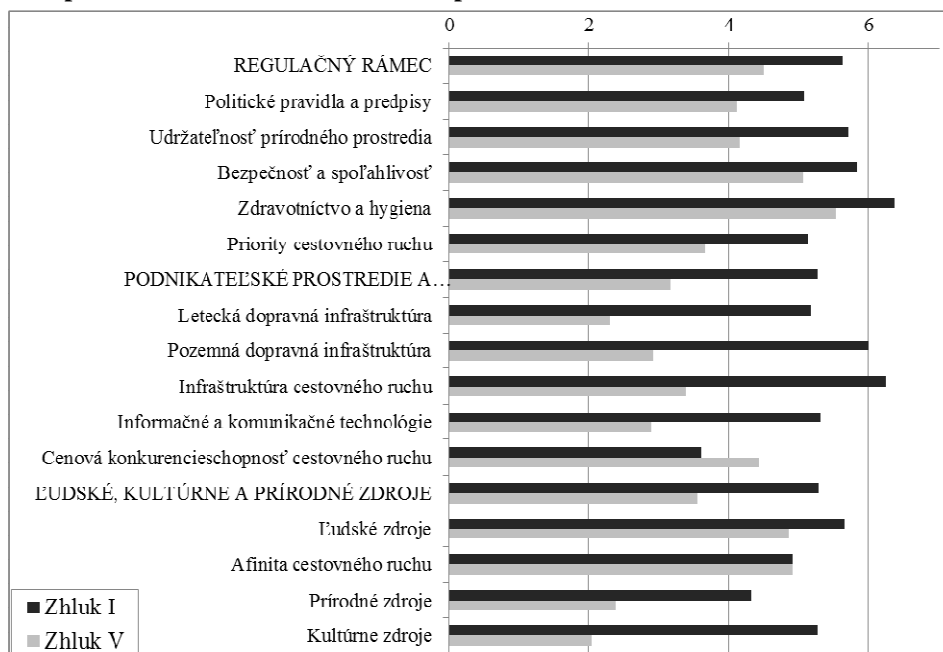
Faktory konkurencieschopnosti	Zhluk I	Zhluk II	Zhluk III	Zhluk IV	Zhluk V
A. Regulačný rámec	5.62	5.48	4.98	4.67	4.51
A1 Politické pravidla a predpisy	5.08	4.96	4.56	4.20	4.12
A2 Udržateľnosť prírodného prostredia	5.70	5.27	4.87	4.40	4.16
A3 Bezpečnosť a spoľahlivosť	5.84	5.92	5.23	4.73	5.07
A4 Zdravotníctvo a hygiena	6.37	6.29	5.97	5.77	5.53
A5 Priority cestovného ruchu	5.13	4.95	4.27	4.26	3.66
B. Podnikateľské prostredie a infraštruktúra	5.27	4.87	4.10	3.56	3.18
B1 Letecká dopravná infraštruktúra	5.18	4.47	2.97	3.12	2.30
B2 Pozemná dopravná infraštruktúra	6.01	5.10	4.11	3.29	2.92
B3 Infraštruktúra cestovného ruchu	6.25	5.91	5.11	3.79	3.39
B4 Informačné a komunikačné technológie	5.31	4.94	3.93	3.23	2.89
B5 Cenová konkurencieschopnosť cestovného ruchu	3.61	3.90	4.36	4.34	4.42
C. Ľudské, kultúrne a prírodné zdroje	5.28	4.52	4.15	3.90	3.55
C1 Ľudské zdroje	5.65	5.53	5.05	4.96	4.86
C2 Afinita cestovného ruchu	4.91	5.06	4.89	4.42	4.91
C3 Prírodné zdroje	4.32	3.04	3.21	3.24	2.38
C4 Kultúrne zdroje	5.27	4.44	3.44	2.98	2.05

Zdroj: Blanke a Chiesa (2008; 2009; 2011; 2013).

V zhlukoch I a II sa nachádzajú destinácie s najpriaznivejšími hodnotami čiastkových indexov, t. j. regulačného rámca, podnikateľského prostredia a infraštruktúry, ľudských, kultúrnych a prírodných zdrojov (tab. 1 a 2).

Obrázok 1

Komparácia faktorov konkurencieschopnosti cestovného ruchu v zhlukoch I a V



Zdroj: Blanke a Chiesa (2008; 2009; 2011; 2013).

Tabuľka 2 znázorňuje priemerné skóre faktorov čiastkových indexov konkurencieschopnosti v jednotlivých zhlukoch I – V. Extrémne hodnoty faktorov, t. j. zhluky s minimálnou a maximálnou dosiahnutou hodnotou za jednotlivé faktory ilustruje obrázok 1.

3.1. Regulačný rámec konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu

Analýzou regulačného rámca sme bližšie špecifikovali päť základných indikátorov (obr. 2 a tab. 3): *politické pravidlá a predpisy (A1)*, *udržateľnosť prírodného prostredia (A2)*, *bezpečnosť a spoľahlivosť (A3)*, *zdravotníctvo a hygiena (A4)*, *priority cestovného ruchu (A5)*.

V ekonomicky rozvinutých štátoch cestovný ruch predstavuje významný hospodárskopolitický faktor. Prejavuje sa to pri inštitucionalizácii orgánov koordinácie cestovného ruchu vo verejnom sektore, pri tvorbe právnych noriem

upravujúcich cestovný ruch v širšom kontexte, pri kreovaní podnikateľského prostredia, realizácii efektívnej daňovej a dotačnej politiky a miere získavania priamych zahraničných investícií.

Medzi parciálne ukazovatele zaraďujeme aj čas a náklady nevyhnutné na získanie oprávnenia na podnikanie, čakacie lehoty pri vybavení víz, otvorenosť dvojstranných dohôd o leteckých službách. Z výsledkov komparácie jednotlivých destinácií vyplýva, že najvyššie skóre získali nasledovné štáty: Írsko (5,53); Fínsko (5,43) a Spojené kráľovstvo (5,34). Naopak, na najnižších priečkach sa umiestnila Ruská federácia (3,58); Bosna a Hercegovina (3,62) a Ukrajina (3,80).

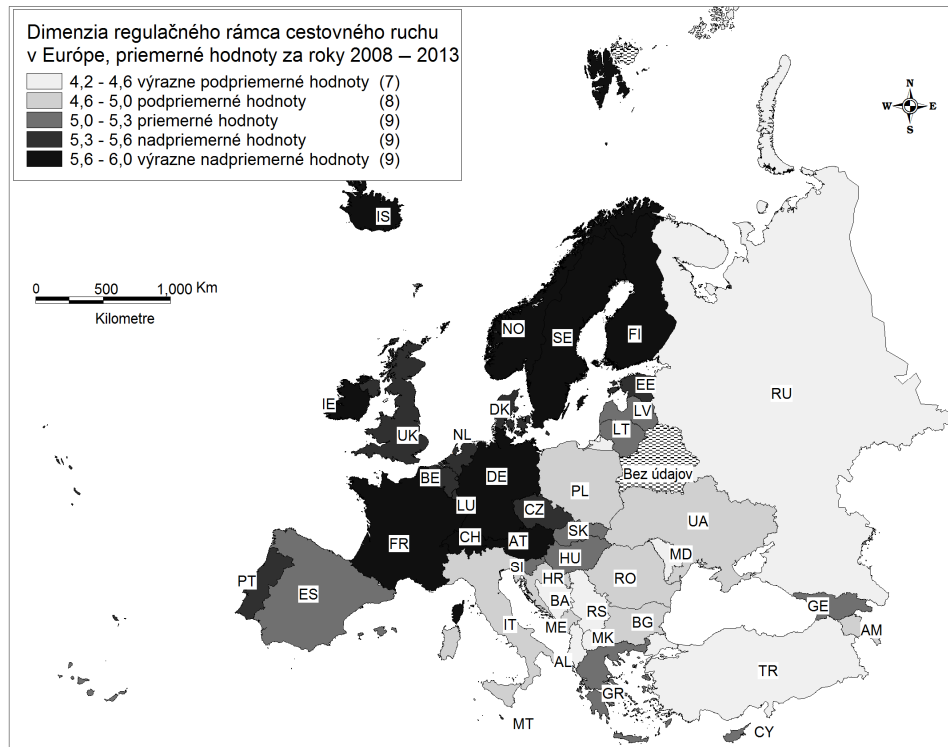
Význam udržateľného prírodného prostredia (A2) zohráva významnú úlohu pri rozvoji samotnej destinácie a jej konkurencieschopnosti na medzinárodnom trhu. Tento kontext zohľadňuje predovšetkým dodržiavanie predpisov na úseku životného prostredia, ako aj rozsah aktivít vykonaných na jeho ochranu. Z pohľadu ochrany životného prostredia musíme zabezpečiť trvalú udržateľnosť rozvoja cestovného ruchu založeného na spolupráci medzi verejným sektorom a podnikateľskou sférou. Tento indikátor hodnotí taktiež rozsah nebezpečných emisií a produkciu oxidu uhličitého. Najvyššie skóre v rámci udržateľnosti prírodného prostredia získali destinácie ako Švédsko (6,18); Švajčiarsko (5,96) a Dánsko (5,85). Najnižšie hodnoty tohto indikátora pripadli na Srbsko (3,73); Ruskú federáciu (3,86) a Arménsko (4,00).

Bezpečnosť a spoľahlivosť (A3) cestovania znamená, že rozvoju cestovného ruchu sa nebude dariť v destináciách, kde práve prebiehajú vojnové konflikty, resp. sú postihnuté občianskymi nepokojmi. V týchto destináciách je vyššia pravdepodobnosť ohrozenia zdravia a bezpečnosti turistov. Tento indikátor sa zameriava na výskum podielu zločinu, násilia, terorizmu, trestnej činnosti, ako aj výskytu dopravných nehôd. Medzi najbezpečnejšie destinácie Európy zaraďujeme Fínsko (6,61); Island (6,45) a Švajčiarsko (6,37). Naopak, z výsledkov výskumu vyplýva, že najnebezpečnejšie krajiny v Európe sú Ruská federácia (3,62); Bulharsko (4,54) a Turecko (4,60).

Zdravotníctvo a hygiena (A4) patria medzi primárne indikátory konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu. Od neobmedzeného prístupu k pitnej vode a sanitárnym službám závisí vo veľkej miere pohodlie a zdravie návštevníkov v cestovnom ruchu.

Dôležitá je aj ochrana zdravia turistov v prípade použitia zdravotníckych služieb, vybavenosť a dostupnosť nemocníc a lekární. Najvyššie hodnoty v rámci indikátora zdravotníctvo a hygiena dosahujú štáty Rakúsko (6,89); Island (6,81) a Nemecko (6,80). Najnižšie v rebríčku sa umiestnili Turecko (4,79); Albánsko (4,80) a Rumunsko (4,83).

O b r á z o k 2

Dimenzia regulačného rámca cestovného ruchu v destináciách Európy

Zdroj: Blanke a Chiesa (2008; 2009; 2011; 2013).

Posledný indikátor v rámci regulačného rámca zastupujú priority cestovného ruchu (A5). Podpora sa zameriava na aktivity vlády stimulujúce budúci rastový potenciál cestovného ruchu. Môžu to byť rôzne projekty umožňujúce prepojenie ďalších aktivít v oblasti infraštruktúry, služieb a vzdelávania v cestovnom ruchu, realizovaných verejným alebo súkromným sektorom.

Keďže európsky kontinent predstavuje najnavštevovanejší región cestovného ruchu na svete, cestovný ruch v tomto prípade zohráva zásadnú úlohu v rozvoji európskych regiónov. Vďaka podpore udržateľnosti cestovného ruchu sa taktiež prispieva k zachovaniu kultúrneho a prírodného dedičstva a rozmanitosti Európy, k čomu samozrejme nemalou mierou prispievajú aj štrukturálne fondy EÚ a Fond súdržnosti. V rámci posledného indikátora najvyššie skóre v podpore čerpania štrukturálnych a domácich finančných prostriedkov zameraných na zvýšenie konkurencieschopnosti destinácie dosiahli štáty ako Cyprus (5,98); Španielsko (5,92) a Malta (5,88). Najnižšie hodnoty pri propagácii cestovného ruchu získali nasledovné štáty: Bosna a Hercegovina (3,08); Macedónsko (3,38) a Moldavsko (3,50).

T a b u ľ k a 3

Základná charakteristika faktorov regulačného rámca indexu konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu

Indikátory	Počet	Min.	Max.	Dolný kvartil	Horný kvartil	Medián	Smerodajná odchýlka	Variačný koeficient (%)
A1 Politické pravidlá a predpisy	42	3.6	5.5	4.3	5.1	4.6	0.52	10.7
A2 Udržateľnosť prírodného prostredia	42	3.7	6.2	4.5	5.5	5.1	0.63	12.4
A3 Bezpečnosť a spoľahlivosť	42	3.6	6.6	5.2	6.0	5.4	0.61	11.0
A4 Zdravotníctvo a hygiena	42	4.8	6.9	5.6	6.6	6.2	0.58	9.7
A5 Priority cestovného ruchu	42	3.1	6.0	4.0	5.1	4.4	0.75	16.4
A. Regulačný rámec	42	4.2	6.0	4.7	5.5	5.3	0.47	9.1

Zdroj: Blanke a Chiesa (2008; 2009; 2011; 2013).

3.2. Podnikateľské prostredie a infraštruktúra

Druhým v poradí analyzovaným indexom je čiastkový index podnikateľského prostredia a infraštruktúry, ktorého tvorí nasledovných päť indikátorov (obr. 3 a tab. 4): *letecká dopravná infraštruktúra (B1)*, *pozemná dopravná infraštruktúra (B2)*, *infraštruktúra cestovného ruchu (B3)*, *informačné a komunikačné technológie (B4)* a *cenová konkurencieschopnosť cestovného ruchu (B5)*.

Významnú časť z uvedených indikátorov by sme mohli definovať ako realizačné faktory a predpoklady cestovného ruchu, keďže svojou existenciou umožňujú vlastné uskutočňovanie cestovného ruchu. Dôležitosť realizačných predpokladov spočíva v ich schopnosti vytvárať spojovací článok v priestorovej konkretizácii vzťahov medzi regiónmi, resp. centrami záujmu o cestovný ruch a cieľovými miestami, resp. regiónmi cestovného ruchu. Napríklad podľa Mariota (2000) sa tieto vzťahy realizujú prostredníctvom komunikačných predpokladov a materiálno-technickej základne, resp. primárnej a doplnkovej infraštruktúry cestovného ruchu.

Dopravná sieť a dopravné prostriedky patria k základným predpokladom priestorovej realizácie rozvoja cestovného ruchu. Hodnotenie dopravných pomerov sa realizuje prostredníctvom analýzy rozmiestnenia komunikačných sietí a rozborom dostupnosti turistických a rekreačných miest.

Kvalitná letecká dopravná infraštruktúra (B1) zabezpečuje premiestňovanie návštevníkov v cestovnom ruchu medzi východiskovým a cieľovým miestom realizácie cestovného ruchu. Indikátor sa vypočíta na základe analýzy počtu sedadiel, nalietaných kilometrov, počtu odletov a príletov, letísk, hustoty a počtu prevádzok leteckých spoločností či počtu vnútroštátnych a medzinárodných

letov. Najvyššie hodnoty nadobúdajú štáty s najvyspelejšou a najrozvinutejšou leteckou dopravnou infraštruktúrou: Spojené kráľovstvo (5,57); Francúzsko (5,48) a Nemecko (5,46). Na opačnej strane škály sa umiestnili štáty ako Bosna a Hercegovina (1,88); Moldavsko (2,10) a Macedónsko (2,15).

Nosnou časťou európskej dopravnej siete je pozemná infraštruktúra a jej kvalita (B2). Definuje faktory, ktoré analyzujú kvalitu ciest, železníc, prístavov, ako aj priestorové rozmiestnenie národných dopravných sietí umožňujúcich prístup do cieľových miest cestovného ruchu. V tejto kategórii najvyššie skóre majú štáty: Švajčiarsko (6,50), Nemecko (6,45) a Francúzsko (6,45). Najnižšia kvalita pozemnej dopravnej infraštruktúry je v Bosne a Hercegovine (2,41); Moldavsku (2,68) a Albánsku (2,85).

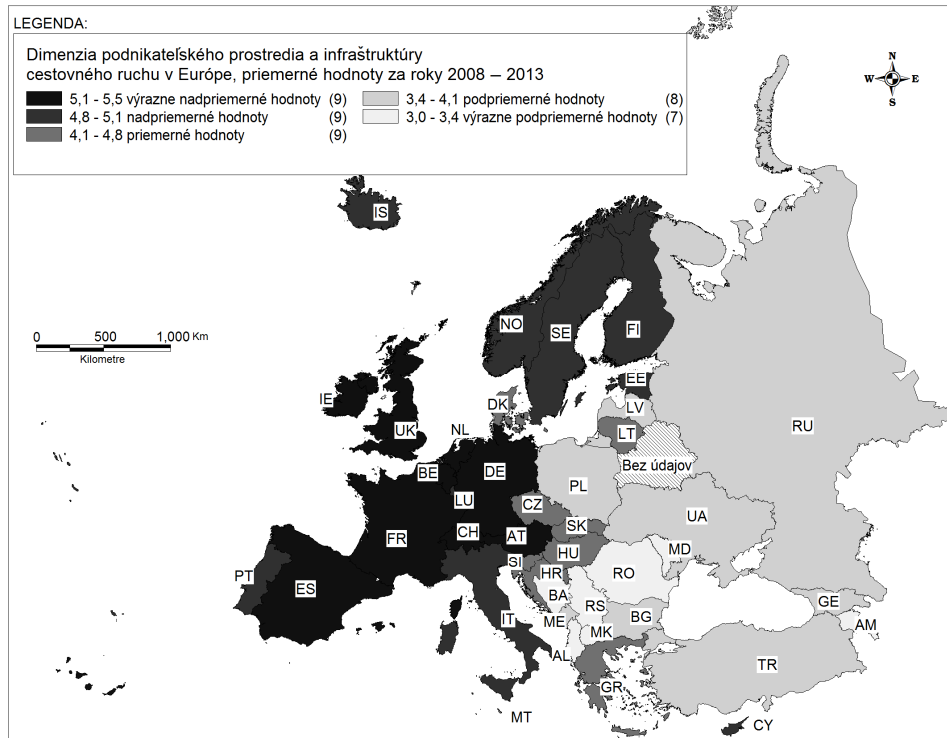
Pri realizácii cestovného ruchu v súvislosti s pôsobením sociálno-ekonomických faktorov je nevyhnutné vytvoriť ďalšiu skupinu predpokladov, ktoré by zabezpečili najefektívnejšie využívanie destinácií cestovného ruchu. Zameriavame sa predovšetkým na infraštruktúru cestovného ruchu (B3), súvisiacu s ubytovacími zariadeniami, požičovňami áut, stravovacími a športovo-rekreačnými zariadeniami. Najvyššie hodnoty v tejto kategórii dosahujú štáty Rakúsko (7,00); Taliansko a Španielsko (6,90). Najnižšie hodnoty nadobúdajú Arménsko (2,36); Gruzínsko (2,53) a Moldavsko (2,55).

Vzhľadom na rastúci význam informačných a komunikačných technológií (B4) v cestovnom ruchu sme sa snažili zhodnotiť kvalitu ponúkaných služieb súvisiacich s internetovým nákupom elektronických lístkov, rezerváciou a platbou za ubytovanie alebo rezerváciou pobytu. Na príklade európskych destinácií sme zistili závislosť medzi priestorovou dostupnosťou a kvalitou rýchlosti pripojenia na internet. Najpriaznivejšie hodnoty dosiahli štáty s rozvinutou informačno-komunikačnou sieťou a výbornou dostupnosťou internetu: Švédsko (5,89); Švajčiarsko (5,80) a Island (5,80). Najnepriaznivejšie podmienky vo využívaní informačných a komunikačných technológií sú v Arménsku (2,35); Gruzínsku (2,51) a Albánsku (2,55).

Posledným indikátorom v skupine čiastkového indexu podnikateľského prostredia a infraštruktúry je cenová konkurencieschopnosť cestovného ruchu (B5). Porovnávame indikátory, ako napríklad cena leteniek, letiskové poplatky, dane, ceny pohonných hmôt a ubytovania. Je to jedna z mála kategórií, kde dominovali štáty východnej Európy nad vyspelými západoeurópskymi krajinami, keďže rozhodujúcu úlohu v tomto prípade zohrávala cenotvorba. Z hľadiska ceny sa ako najviac konkurenčne prejavili štáty: Moldavsko (4,93); Cyprus (4,80) a Macedónsko (4,75). Na druhej strane spektra medzi najmenej konkurenčné štáty vzhľadom na tvorbu ceny môžeme zaradiť Francúzsko (3,06); Spojené kráľovstvo (3,18) a Dánsko (3,23).

Obrázok 3

Dimenzia podnikateľského prostredia a infraštruktúry cestovného ruchu v destináciách Európy



Zdroj: Blanke a Chiesa (2008; 2009; 2011; 2013).

Tabuľka 4

Základná charakteristika faktorov podnikateľského prostredia a infraštruktúry indexu konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu

Indikátory	Počet	Min.	Max.	Dolný kvartil	Horný kvartil	Medián	Smerodajná odchýlka	Variačný koeficient (%)
B1 Letecká dopravná infraštruktúra	42	1.9	5.6	2.6	4.9	4.1	1.15	30.4
B2 Pozemná dopravná infraštruktúra	42	2.4	6.5	3.4	5.6	4.6	1.19	26.2
B3 Infraštruktúra cestovného ruchu	42	2.4	7.0	4.1	6.3	5.1	1.31	25.2
B4 Informačné a komunikačné technológie	42	2.4	5.9	3.6	5.1	4.3	1.00	23.5
B5 Konkurencieschopnosť v cestovnom ruchu	42	3.1	4.9	3.8	4.4	4.2	0.46	11.2
B. Podnikateľské prostredie a infraštruktúra	42	3.0	5.5	3.9	5.0	4.6	0.76	17.4

Zdroj: Blanke a Chiesa (2008; 2009; 2011; 2013).

3.3. Ľudské, kultúrne a prírodné zdroje

Posledným čiastkovým ukazovateľom je index ľudských, kultúrnych a prírodných zdrojov, ktorého bázu tvoria nasledovné štyri indikátory (obr. 4 a tab. 5): *ľudské zdroje (C1)*, *afinita cestovného ruchu (C2)*, *prírodné zdroje (C3)* a *kultúrne zdroje (C4)*.

Ľudské zdroje a afinitu cestovného ruchu by sme mohli stotožniť so selektívnymi faktormi a predpokladmi cestovného ruchu. Metodická základňa vychádza z odhaľovania vzťahov medzi jednotlivými prvkami sociálno-ekonomickej sféry, t. j. kvantifikáciou väzieb medzi industrializáciou, urbanizáciou, sociálno-ekonomickou a demografickou štruktúrou obyvateľstva, životnou úrovňou na jednej strane a cestovným pohybom na strane druhej.

Kvalita ľudských zdrojov (C1) v ekonomike zabezpečuje, že sekundárny a terciárny sektor majú dostatok pracovných síl na svoj rast a rozvoj. Menovaný indikátor bližšie špecifikuje vzdelávanie a odbornú prípravu, ako aj opatrenia na zabezpečenie kvality vzdelávacieho systému. Okrem formálneho vzdelávania sa berie do úvahy aj význam súkromného sektora pri zvyšovaní kvalifikácie zamestnancov a dostupnosti kvalifikovanej pracovnej sily. V rámci demografických faktorov sa rovnako prihliada na demografickú štruktúru obyvateľstva, pretože rôzne nároky a preferencie bude mať rodina s malými deťmi, mladí slobodní ľudia a staršie obyvateľstvo. Najvyššie hodnoty kvality ľudských zdrojov dosahuje Švajčiarsko (6,15); Island (6,03) a Dánsko (5,99); naopak, najnižšie sa v hodnotení umiestnili štáty ako Bosna a Hercegovina (4,56); Moldavsko (4,70) a Ruská federácia (4,80).

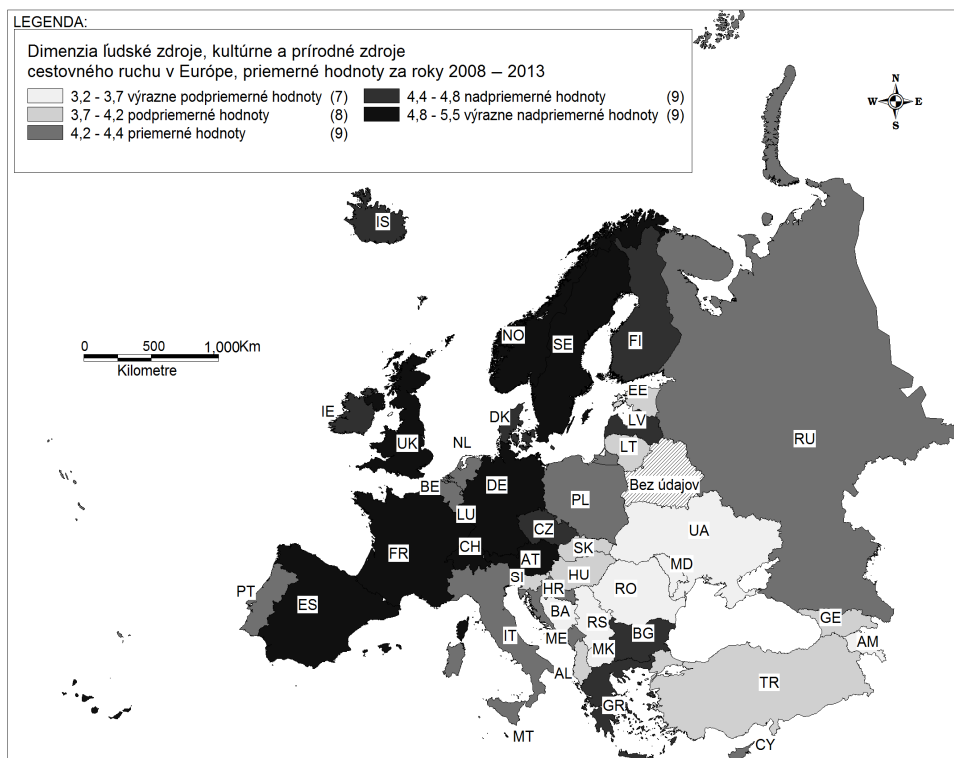
Druhým indikátorom čiastkového indexu je afinita cestovného ruchu (C2), ktorou rozumieme otvorenosť destinácie a jej ekonomiky zahraničným návštevníkom. Rozhodujúcimi ukazovateľmi sú v tomto prípade príjmy z cestovného ruchu, výdavky cestovného ruchu vo vzťahu k HDP v %. Kvalitatívne znaky afinity sa prejavujú vo vzťahu domáceho obyvateľstva k návštevníkom cestovného ruchu. Podobne ako pri cenovej konkurencieschopnosti, aj pri afinite najvyššie hodnoty nadobúdajú destinácie mimo západnej Európy, a to Albánsko (6,25); Čierna Hora (6,24); Cyprus (6,00). Najnižšie hodnoty získali štáty Ruská federácia (3,94); Poľsko (4,13); Maďarsko (4,33).

Posledné dva indikátory indexu ľudských, kultúrnych a prírodných zdrojov môžeme identifikovať s lokalizačnými faktormi a predpokladmi cestovného ruchu. Zohľadňujú prírodné zdroje (C3) a predpoklady, ktoré sú základným faktorom podmieňujúcim vznik a prvotné štádium formovania rekreačných procesov, rekreačných územných systémov. Charakteristika prírodných rekreačných zdrojov musí obsahovať údaje o počte prírodných atraktivít, prírodnom dedičstve zapísanom v zozname UNESCO, alebo bohatstve fauny a flóry. Najvyššie hodnoty

indikátora prírodných zdrojov nadobúdajú destinácie Švajčiarska (4,79); Veľkej Británie (4,64) a Ruskej federácie (4,48). Najnižšie hodnoty pripadli na štáty, ako sú Moldavsko (2,06); Malta (2,08) a Srbsko (2,26).

Obrázok 4

Dimenzia ľudských, kultúrnych a prírodných zdrojov cestovného ruchu v destináciách Európy



Zdroj: Blanke a Chiesa (2008; 2009; 2011; 2013).

Tabuľka 5

Základná charakteristika faktorov ľudských, kultúrnych a prírodných zdrojov indexu konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu

Indikátory	Počet	Min.	Max.	Dolný kvartil	Horný kvartil	Medián	Smerodajná odchýlka	Variačný koeficient (%)
C1 Ľudské zdroje	42	4.6	6.2	5.0	5.6	5.2	0.38	7.3
C2 Afinita cestovného ruchu	42	3.9	6.3	4.5	5.1	4.8	0.53	10.9
C3 Prírodné zdroje	42	2.1	4.8	2.6	3.6	3.2	0.73	22.7
C4 Kultúrne zdroje	42	1.4	6.7	2.7	5.5	3.6	1.57	39.4
C. Ľudské, kultúrne a prírodné zdroje	42	3.3	5.5	3.9	4.7	4.4	0.58	13.3

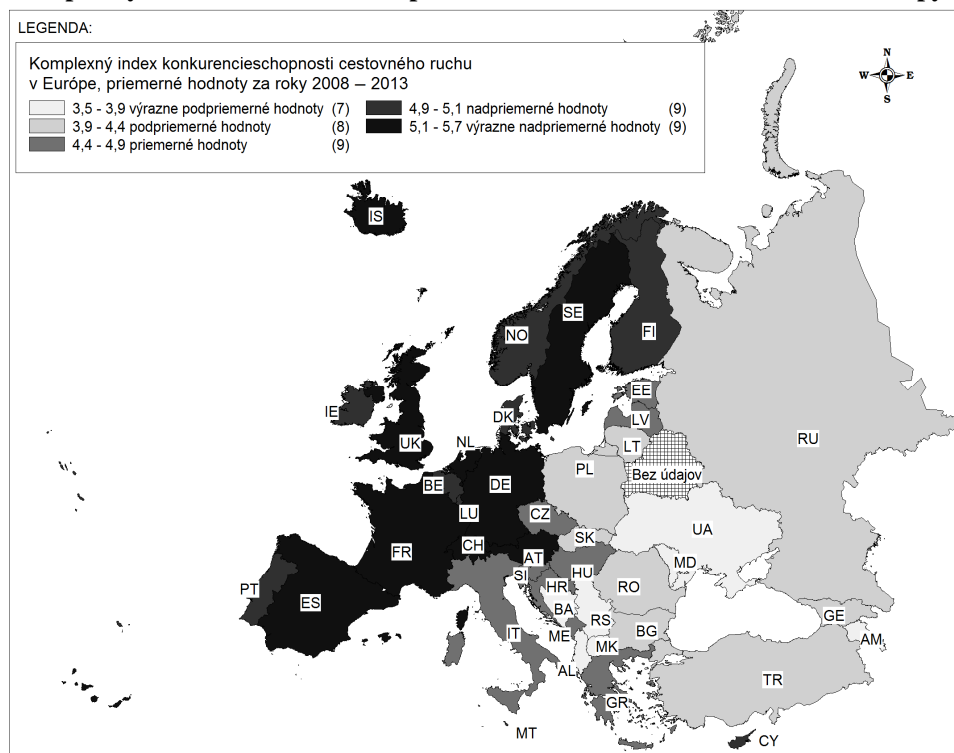
Zdroj: Blanke a Chiesa (2008; 2009; 2011; 2013).

Kultúrne zdroje (C4) reprezentujú druhú zložku komplexu lokalizačných predpokladov cestovného ruchu. Svojím charakterom sa odlišujú od prírodných predpokladov, keďže vznikli činnosťou človeka. Kultúrno-historické predpoklady implikujú aktivity cestovného ruchu, ktoré svojou hodnotou zaujímajú určitý okruh návštevníkov, pričom samy vystupujú ako súčasť potenciálu krajiny a určujú smery jej funkčného využitia. Kultúrno-historické predpoklady môžeme rozdeliť do troch základných podskupín: kultúrno-historické pamiatky, kultúrne zariadenia a kultúrne akcie, športové akcie.

Najvyššie hodnoty v rámci kultúrnych zdrojov nadobúdajú destinácie Švajčiarska (5,51); Veľkej Británie (5,35) a Španielska (5,32). Na druhej strane najnižšie skóre získalo Moldavsko (3,25); Bosna a Hercegovina (3,43) a Ukrajina (3,48).

Obrázok 5

Komplexný index konkurencieschopnosti cestovného ruchu v destináciách Európy



Zdroj: Blanke a Chiesa (2008; 2009; 2011; 2013).

Kartogram na obrázku 5 ilustruje komplexný index konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu. Nadpriemerné hodnoty získali destinácie v západnej Európe, ktoré sa vyznačujú vysokým štandardom a ponukou služieb v cestovnom ruchu. Najväčšie rozdiely medzi jednotlivými krajinami z hľadiska indexu

konkurencieschopnosti sú v kvalite leteckej a pozemnej dopravnej infraštruktúry, infraštruktúry cestovného ruchu, ako aj regulačného rámca, najmä z hľadiska udržateľnosti prírodného prostredia, bezpečnosti destinácie a vybavenosti kvalitnými zdravotníckymi službami.

V tabuľke 6 prezentujeme vzájomné rozdiely hodnôt medzi zložkami indexu konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu destinácií zoskupených v zhlukoch I (najpriaznivejšie hodnoty) a V (najmenej priaznivé hodnoty), pričom sme zohľadnili aj ostatné faktory, ako napr. príjmy z aktívneho cestovného ruchu na 1 obyv. v USD, výdavky z pasívneho cestovného ruchu na 1 obyv. v USD, počet príchodov a odchodov na 100 obyv., priemernú mesačnú mzdu v USD, mieru nezamestnanosti a hrubý domáci produkt v parite kúpnej sily.

Tabuľka 6

Porovnanie faktorov indexu konkurencieschopnosti a základných sociálno-ekonomických ukazovateľov v cestovnom ruchu v zhlukoch I a V

		Počet	Min.	Max.	Dolný kvartil	Horný kvartil	Medián	Smerodajná odchýlka
A. Regulačný rámec	zhluk I	7	5.3	6.0	5.9	5.6	0.22	4.3
	zhluk V	7	4.2	4.7	4.6	4.5	0.16	3.6
B. Podnikateľské prostredie a infraštruktúra	zhluk I	7	5.0	5.5	5.4	5.3	0.23	3.0
	zhluk V	7	3.0	3.5	3.4	3.1	0.20	6.3
C. Ľudské, kultúrne a prírodné zdroje	zhluk I	7	5.1	5.5	5.4	5.2	0.14	2.6
	zhluk V	7	3.3	3.9	3.7	3.6	0.20	5.8
Index konkurencieschopnosti cestovného ruchu (IKCR)	zhluk I	7	5.3	5.7	5.4	5.3	0.13	2.4
	zhluk V	7	3.6	3.9	3.9	3.8	0.11	3.1
1. Príjmy z ACR na 1 obyvateľa v USD (2013)	zhluk I	7	684	2 661	2 468	1 449	789	52.7
	zhluk V	7	88	576	198	158	166	80.3
2. Výdavky z PCR na 1 obyvateľa v USD (2013)	zhluk I	7	484	2 214	2 078	1 304	636	47.2
	zhluk V	7	41	540	193	138	165	89.6
3. Počet príchodov na 100 obyvateľov (2013)	zhluk I	7	39	292	130	111	87	75.9
	zhluk V	7	0.3	100	54	19	34	101.5
4. Počet odchodov na 100 obyvateľov (2013)	zhluk I	7	24	166	153	91	54	56.7
	zhluk V	7	4	134	52	24	46	119.3
5. Priemerná hrubá mesačná mzda v USD (2013)	zhluk I	7	963	7 584	4 751	4 195	1 451	32.0
	zhluk V	7	298	878	670	410	214	42
6. Miera evidovanej nezamestnanosti % (2013)	zhluk I	7	4.4	26.1	10.3	7.5	7.6	80.1
	zhluk V	7	5.1	29.0	27.5	16.2	9.3	53.1
7. Hrubý domáci produkt v parite kúpnej sily HDP/PKS	zhluk I	7	33 094	56 950	45 079	43 884	7 666	17.9
	zhluk V	7	4 671	13 020	11 612	9 536	2 697	28.9

Zdroj: Blanke a Chiesa (2008; 2009; 2011; 2013); World Bank (2015).

Vplyv ekonomických faktorov na hodnotenie komplexného indexu konkurencieschopnosti je zrejmy aj z pravidelnej štatistickej evidencie Svetovej banky a makroekonomickej štatistiky Organizácie Spojených národov (OSN). Medzi čiastkovými indexmi konkurencieschopnosti cestovného ruchu a viacerými sociálno-ekonomickými premennými (tab. 7), napríklad príjmami z aktívneho cestovného ruchu na 1 obyv. v USD, výdavkami návštevníkov z pasívneho cestovného ruchu na 1 obyv. v USD, priemernou hrubou mesačnou mzdou, hrubým domácim produktom vyjadreným v parite kúpnej sily (HDP/PKS) existuje priamy vzťah rôznej intenzity. Teda čím vyššia je hodnota takéhoto faktora, tým je index konkurencieschopnosti cestovného ruchu vyšší, a tým výraznejší je jeho rast.

Z konkrétnych výsledkov vyplýva, že rast čiastkového indexu konkurencieschopnosti – regulačného rámca je v priamom lineárnom vzťahu s príjmom z aktívneho cestovného ruchu na 1 obyv. v USD (korelačný koeficient $R = 0,47$); výdavkami z pasívneho cestovného ruchu na 1 obyv. v USD ($R = 0,51$); počtom príchodov na 100 obyv. ($R = 0,53$); počtom odchodov na 100 obyv. ($R = 0,63$); priemernou hrubou mesačnou mzdou v USD ($R = 0,77$) a hrubým domácim produktom v parite kúpnej sily ($R = 0,72$).

T a b u ľ k a 7

Korelačná matica lineárnych závislostí faktorov konkurencieschopnosti cestovného ruchu a vybraných sociálno-ekonomických ukazovateľov

	A.	B.	C.	IKCR	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Indikátory										
A. Regulačný rámec	----									
B. Podnikateľské prostredie a infraštruktúra	.881*	----								
C. Ľudské, kultúrne a prírodné zdroje	.794*	.846*	----							
Index konkurencieschopnosti cestovného ruchu (IKCR)	.901*	.972*	.928*	----						
1. Príjmy z ACR na 1 obyvateľa v USD (2013)	.470*	.441*	.362*	.441*	----					
2. Výdavky z PCR na 1 obyvateľa v USD (2013)	.512*	.472*	.402*	.482*	.841*	----				
3. Počet príchodov na 100 obyvateľov (2013)	.532*	.423*	.381*	.422*	.601*	.281*	----			
4. Počet odchodov na 100 obyvateľov (2013)	.630*	.444*	.442*	.501*	.572*	.694*	.366*	----		
5. Priemerná hrubá mesačná mzda v USD (2013)	.773*	.780*	.701*	.801*	.502*	.733*	.232*	.643*	----	
6. Miera evidovanej nezamestnanosti % (2013)	-.420*	-.381*	-.342*	-.381*	-.224*	-.422*	-.101*	-.492*	-.441*	----
7. Hrubý domáci produkt v parite kúpnej sily HDP/PKS	.722*	.762*	.671*	.783*	.708*	.888*	.272*	.692*	.912*	-.482*

* Spearmanova korelácia je signifikantná pri úrovni 0,01 (2-tailed).

Zdroj: Výpočty autor.

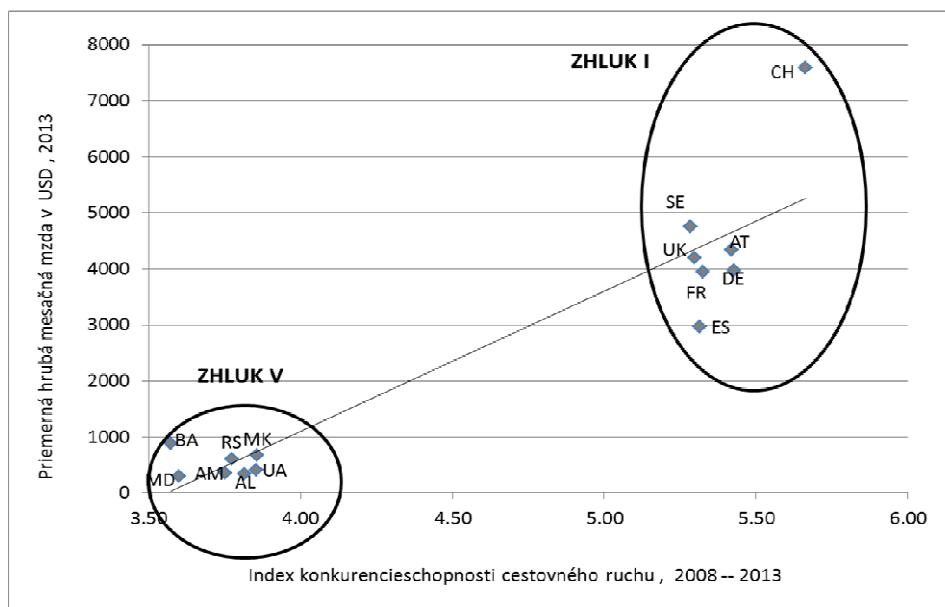
Medzi priemernou hrubou mesačnou mzdou ($R = 0,80$); hrubým domácim produktom ($R = 0,78$) a indexom konkurencieschopnosti cestovného ruchu pozorujeme silnú priamu lineárnu závislosť (tab. 7).

Štáty s vysokými výdavkami v rámci pasívneho cestovného ruchu a vysokým počtom odchodov svojich občanov do zahraničia s cieľom zúčastniť sa na medzinárodnom cestovnom ruchu, patria do kategórie krajín s nadpriemernou mzdou, nízkou mierou nezamestnanosti a vysokými hodnotami hrubého domáceho produktu.

Štatisticky významnú lineárnu koreláciu priameho charakteru s regulačným rámcem, podnikateľským prostredím a ľudskými, kultúrnymi a prírodnými zdrojmi indexu konkurencieschopnosti cestovného ruchu vykazujú ukazovatele, ako je priemerná mzda a hrubý domáci produkt v parite kúpnej sily (obr. 6 a 7). Čím vyššia je hodnota takýchto faktorov, tým vyšší je index konkurencieschopnosti cestovného ruchu a jeho čiastkové indikátory. Naopak, s poklesom uvedených ekonomických faktorov sa spája pokles ukazovateľov indexu konkurencieschopnosti cestovného ruchu, ako je regulačný rámec, podnikateľské prostredie a infraštruktúra a ľudské, kultúrne a prírodné zdroje, čo dokazuje štatisticky významnú priamu lineárnu závislosť.

O b r á z o k 6

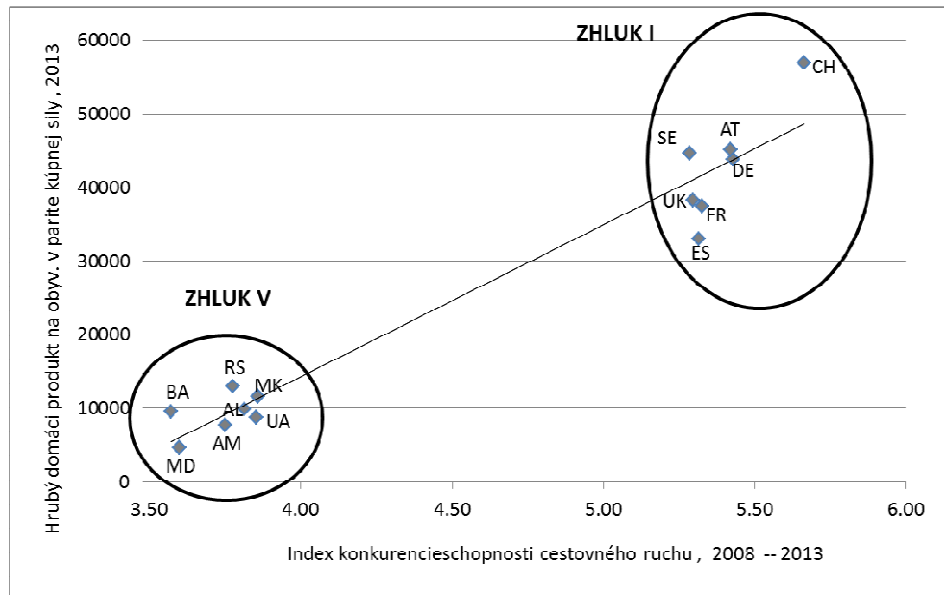
Vzťah medzi indexom konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu a priemernou mzdou



Zdroj: Výpočty a grafická úprava – autor.

Obrázok 7

Vzťah medzi indexom konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu a hrubým domácim produktom (HDP/PKS)



Zdroj: Výpočty a grafická úprava – autor

Záver

V predloženej stati sme sa zamerali na niekoľko cieľov. Po úvodnom objasnení základných pojmov sme zdôvodnili význam konkurencieschopnosti destinácie, jej teoretický koncept. Rovnako sme poukázali na význam štúdia konkurencieschopnosti európskych destinácií cestovného ruchu a ich hodnotenia prostredníctvom komplexného indexu konkurencieschopnosti. Došli sme k záveru, že na konštrukcii komplexného indexu konkurencieschopnosti sa podieľajú nielen uvedené/hlavné indikátory, ale existujú aj ďalšie faktory, kvôli ktorým musíme pri hodnotení konkurencieschopnosti destinácie postupovať komplexne a interdisciplinárne.

V tretej časti práce sme poukázali na niektoré metodologické úskalía analýzy konkurencieschopnosti destinácií s osobitým zreteľom na zhodnotenie modelu destinácie cestovného ruchu.

Skúmali sme vývoj základných ukazovateľov dynamiky indexu konkurencieschopnosti cestovného ruchu, pričom sme sa zamerali na výber indikátorov a konštrukciu integrovaného ukazovateľa. Syntetické hodnotenie dynamiky indexu konkurencieschopnosti v cestovnom ruchu v rokoch 2008 – 2013 sa opieralo

o integrálny ukazovateľ získaný z hodnôt čiastkových ukazovateľov regulačného rámca (A), podnikateľského prostredia a infraštruktúry (B) a indexu ľudských, kultúrnych a prírodných zdrojov (C).

V závere empirickej časti sme si bližšie všimli intenzitu vzťahu medzi čiastkovými indexmi konkurencieschopnosti cestovného ruchu a vybranými sociálno-ekonomickými ukazovateľmi, ako napr. príjmami z aktívneho cestovného ruchu, výdavkami návštevníkov z pasívneho cestovného ruchu, priemernou mzdou a hrubým domácim produktom vyjadreným v parite kúpnej sily. Štáty zoskupené v zhluku I s výrazne nadpriemernými hodnotami indexu konkurencieschopnosti cestovného ruchu dosahujú najvyššie skóre v rámci príjmov z aktívneho cestovného ruchu na 1 obyvateľa. Rovnako sa v najvyššej miere podieľajú aj na výdavkoch z pasívneho cestovného ruchu na 1 obyvateľa. Uvedené fakty naznačujú, že väčšinu počtu prenocovaní, ako aj výdavkov na cestovný ruch generujú domáci návštevníci, ktorí v severnej a západnej Európe dominujú. Z konkrétnych výsledkov vyplynulo, že rast čiastkového indexu konkurencieschopnosti – regulačného rámca je v priamom lineárnom vzťahu s príjmom z aktívneho cestovného ruchu na 1 obyv. v USD (korelačný koeficient $R = 0,47$), výdavkami z pasívneho cestovného ruchu na 1 obyv. v USD ($R = 0,51$), počtom príchodov na 100 obyv. ($R = 0,53$), počtom odchodov na 100 obyv. ($R = 0,63$), priemernou hrubou mesačnou mzdou v USD ($R = 0,77$) a hrubým domácim produktom v parite kúpnej sily ($R = 0,72$).

Medzi priemernou hrubou mesačnou mzdou ($R = 0,80$), hrubým domácim produktom ($R = 0,78$) a indexom konkurencieschopnosti cestovného ruchu pozorujeme silnú priamu lineárnu závislosť. Štáty s vysokými výdavkami v rámci pasívneho cestovného ruchu a vysokým počtom odchodov svojich občanov do zahraničia z dôvodu účasti na medzinárodnom cestovnom ruchu patria do kategórie krajín s nadpriemernou mzdou, nízkou mierou nezamestnanosti a vysokými hodnotami hrubého domáceho produktu. Prostredníctvom analýzy vybraných sociálno-ekonomických ukazovateľov sme prišli k záverom, že index konkurencieschopnosti cestovného ruchu európskych destinácií kopíruje regionálne disparity a sleduje ich západno-východnú polarizáciu v rámci Európy.

Literatúra

- BLANKE, J. – CHIESA, T. (2008): The Travel & Tourism Competitiveness Report 2008. Balancing Economic Development and Environmental Sustainability. Geneva: World Economic Forum, 504 s. ISBN 13: 978-92-95044-04-3.
- BLANKE, J. – CHIESA, T. (2009): The Travel & Tourism Competitiveness Report 2009. Managing in a Time of Turbulence. Geneva: World Economic Forum, 525 s. ISBN 13: 978-92-95044-18-0.
- BLANKE, J. – CHIESA, T. (2011): The Travel & Tourism Competitiveness Report 2011. Beyond the Downturn. Geneva: World Economic Forum, 531 s. ISBN 13: 978-92-95044-96-8.

- BLANKE, J. – CHIESA, T. (2013): The Travel & Tourism Competitiveness Report 2013. Reducing Barriers to Economic Growth and Job Creation. Geneva: World Economic Forum, 517 s. ISBN 13: 978-92-95044-40-1.
- CROUCH, G. I. – RITCHIE, J. R. (1999): Tourism Competitiveness and Societal Prosperity. *Journal of Business Research*, 44, č. 3, s. 137 – 152.
- D'HAUTESERRE, A. (2000): Lessons in Managed Destination Competitiveness: The Case of Foxwoods Casino Resort. *Tourism Management*, 21, č. 1, s. 23 – 32.
- DUPEYRAS, A. – MACCALLUM, N. (2013): Indicators for Measuring Competitiveness in Tourism: A Guidance Document. [Tourism Papers, No. 2013/02, 62 p.] Paris: OECD.
- DWYER, L. – KIM, C. (2003): Destination Competitiveness: Determinants and Indicators. *Current Issues in Tourism*, 6, č. 5, s. 369 – 414.
- ENRIGHT, M. – NEWTON, J. (2005): Determinants of Tourism Destination Competitiveness in Asia Pacific: Comprehensiveness and Universality. *Journal of Travel Research*, 43, č. 4, s. 339 – 350.
- GOODRICH, J. N. (1977): Differences in Perceived Similarity of Tourism Regions: A Spatial Analysis. *Journal of Travel Research*, 16, č. 1, s. 10 – 13.
- GOOROOCHURN, N. – SUGIYARTO, G. (2005): Competitiveness Indicators in the Travel and Tourism Industry. *Tourism Economics*, 11, č. 1, s. 25 – 43.
- GOMEZELJ, D. O. – MIHALIČ, T. (2008): Destination Competitiveness – Applying Different Models, the Case of Slovenia. *Tourism Management*, 29, č. 2, s. 294 – 307.
- GÚČIK, M. (2010): Cestovný ruch – Úvod do štúdia. Dali-BB, 307 s. ISBN 9788089090808.
- HASSAN, S. S. (2000): Determinants of Market Competitiveness in an Environmentally Sustainable Tourism Industry. *Journal of Travel Research*, 38, č. 3, s. 239 – 245.
- KOZAK, M. – RIMMINGTON, M. (1999): Measuring Tourist Destination Competitiveness: Conceptual Considerations and Empirical Findings. *International Journal of Hospitality Management*, 18, č. 3, s. 273 – 283.
- MARIOT, P. (2000): Geografia cestovného ruchu. Bratislava: Orbis Pictus Istropolitana.
- MARIOT, P. (2001): Príspevok k typizácii stredísk cestovného ruchu. *Geografický časopis*, 53, č. 4, s. 307 – 319.
- MIHALIČ, T. (2000): Environmental Management of a Tourist Destination: A Factor of Tourism Competitiveness. *Tourism Management*, 21, č. 1, s. 65 – 78.
- MATLOVIČOVÁ, K. – GAVALĽOVÁ, A. – KOLESÁROVÁ, J. (2014): Regional Disparities and their Mitigation in Slovakia: Selected Features and Approaches. *Revista Romania de geografie politica: Romanian Review on Political Geography*, 16, č. 2, s. 99 – 118.
- PANOV, N. – TELESKA, M. (2013): Macedonian's Competitiveness as a Tourist Destination on the International Tourist Market. *Annual Geography*, 39 – 40, s. 21 – 40.
- PEARCE, D. G. (1997): Competitive Destination Analysis in Southeast Asia. *Journal of Travel Research*, 35, č. 4, s. 16 – 24.
- POMPUROVÁ, K. (2011): Atraktivnosť Slovenska pre vybraný segment návštevníkov. *E + M Ekonomie a Management*, 14, č. 2, s. 137 – 150.
- PORTER, M. E. (1998): Location, Clusters and the New Economics of Competition. *Business Economics*, 33, č. 1, s. 7 – 17.
- RITCHIE, J. R. – CROUCH, G. I. (2000): The Competitive Destination: A Sustainability Perspective. *Tourism Management*, 21, č. 2, s. 1 – 7.
- RITCHIE, J. R. – CROUCH, G. I. – HUDSON, S. (2000): Assessing the Role of Consumers in the Measurement of Destination Competitiveness and Sustainability. *Tourism Analysis*, 5, č. 2 – 4, s. 69 – 76.
- RITCHIE, J. R. – CROUCH, G. I. (2005): The Competitive Destination: A Sustainable Tourism Perspective. Oxford: Oxford University Press.
- WORLD BANK (2015): World Bank Open Data: Free and Open Access to Data about Development in Countries around the Globe. [Cit. 15. 06. 2015.] Dostupné na: <<http://data.worldbank.org/>>.