

Evolučná ekonomia v cestovnom ruchu

Bakalárska práca

Vedúci práce:

Ing. Tomáš Krištofory

Soňa Zálešáková

Brno 2016

Pod'akovanie

Chcela by som sa pod'akovať Ing. Tomášovi Krištofórymu, vedúcemu mojej bakalárskej práce, za cenné rady pri vypracovávaní môjho zadania, za všetky jeho pripomienky a strávený čas pri čítaní mojej práce. Zároveň by som sa rada pod'akovala môjmu priateľovi, sestre a rodičom za veľkú morálnu podporu.

Čestné prehlásenie

Prehlasujem, že som túto prácu: **Evolučná ekonómia v cestovnom ruchu** vypracovala samostatne a všetky použité pramene a informácie sú uvedené v zozname použitej literatúry. Súhlasím, aby moja práca bola zverejnená v súlade s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách v znení neskorších predpisov, a v súlade s platnou *Směrnici o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací*.

Som si vedomá, že sa na moju prácu vzťahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzatvorenie licenčnej zmluvy a užití tejto práce ako školného diela podľa § 60 odst. 1 Autorského zákona.

Ďalej sa zaväzujem, že pred spísaním licenčnej zmluvy o využití diela inou osobou (subjektom) si vyžiadam písomné stanovisko univerzity o tom, že predmetná licenčná zmluva nie je v rozpore s oprávnenými záujmami univerzity, a zaväzujem sa uhradiť prípadný príspevok na úhradu nákladov spojených so vznikom diela, a to až do ich skutočnej výšky.

V Brne, dňa 3. januára 2016

Abstract

ZÁLEŠÁKOVÁ, S. *Evolutionary economics in tourism*. Bachelor thesis. Brno: Mendel University, 2016.

Bachelor thesis discusses a problematic of evolution of the tourism throughout its history. The main goal of this paperwork is to identify Hayekian triangles in the tourism sector and to describe a problem of bottlenecks on selected cases. The work includes the variables which were forming tourism till nowadays and other tools used to describe this evolution as well as selected cases in tourism based on comparisons between Schumpeter and Hayek approach on evolutionary economics.

Keywords

Evolutionary economics, tourism, bottleneck, Hayekian triangle, history of tourism, creative destruction.

Abstrakt

ZÁLEŠÁKOVÁ, S. *Evolučná ekonómia v cestovnom ruchu*. Bakalárska práca. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2016.

Bakalárska práca rozoberá problematiku evolúcie turizmu v priebehu dejín. Hlavným cieľom práce je identifikovať Hayekove trojuholníky v sektore cestovného ruchu a popísať problém bottleneckov na vybraných prípadoch. Práca zahŕňa premenné, ktoré formovali cestovný ruch do dnešných čias a ostatné nástroje, ktoré túto evolúciu popisujú a zároveň sú vybrané prípady v cestovnom ruchu porovnané na základe Schumpeterovho a Hayekovho prístupu k evolučnej ekonomii.

Kľúčové slová

Evolučná ekonómia, cestovný ruch, bottleneck, Hayekov trojuholník, história cestovného ruchu, kreatívna deštrukcia.

Obsah

1	Úvod a cieľ práce	8
1.1	Úvod.....	8
1.2	Cieľ práce.....	9
2	Evolučná ekonómia	10
2.1	Základná definícia cestovného ruchu.....	10
2.2	Schumpeterov pohľad na inovácie.....	10
2.3	Hayekov pohľad na inovácie.....	11
2.4	Spontánny poriadok.....	11
2.5	Hayekov trojuholník.....	12
2.6	Vznik bottleneckov.....	14
3	Vývoj cestovného ruchu	16
3.1	Presuny a cestovanie v staroveku.....	16
3.2	Cestovanie v stredoveku.....	19
3.3	Novoveké objavy.....	20
3.4	Grand Tour.....	23
3.5	Priemyselná revolúcia.....	24
3.6	Prvá cestovná kancelária.....	26
3.7	Vývoj dopravy.....	27
3.8	Novodobé pojatie cestovného ruchu a zásah do spontánneho poriadku...	29
4	Evolučno-ekonomická analýza cestovného ruchu	32
4.1	Cestovanie v Rímskej ríši a zánik ciest.....	32
4.2	Ubytovacie zariadenia.....	33
4.3	Doprava.....	34
4.4	Vznik univerzít.....	35
4.5	Grand Tour.....	36
4.6	Zájazd v podaní Thomasa Cooka.....	37
4.7	Vplyv Veľkej hospodárskej krízy na cestovný ruch.....	38
4.8	Zájazd usporiadaný cestovnou kanceláriou v 21. storočí.....	39

4.9	Zájazd usporiadaný cestovnou kanceláriou v 21. storočí po vypuknutí Arabskej jari	40
5	Záver	41
6	Literatúra	42

Zoznam obrázkov

Obr. 1	Hayekov trojuholník Zdroj: Trh v čase a priestore: Hayekovská témata v súčasnej ekonomii(2000:36)	14
Obr. 2	Reálny hrubý domáci produkt v USA Zdroj: Huffington Post 2015	30
Obr. 3	Miera nezamestnanosti, 1929-2010 v USA Zdroj: National affairs 2012	31
Obr. 4	Hayekov trojuholník pre cestovanie v Rímskej ríši a zánik ciest	32
Obr. 5	Vznik univerzít	35
Obr. 6	Hayekov trojuholník pre Grand Tour	36
Obr. 7	Hayekov trojuholník pre zájazd v podaní Thomasa Cooka	37
Obr. 8	Hayekov trojuholník pre cestovný ruch v čase Veľkej hospodárskej krízy	38
Obr. 9	Rozbitie Hayekovho trojuholníka a vznik bottlenecku Zdroj: Overconsumption and Forced Saving in the Mises-Hayek Theory of the Business Cycle (2014:338)	39
Obr. 10	Hayekov trojuholník pre zájazd od cestovnej kancelárie v 21. storočí	39
Obr. 11	Hayekov trojuholník pre zájazd od cestovnej kancelárie v 21. storočí po vypuknutí Arabskej jari	40

1 Úvod a cieľ práce

1.1 Úvod

Cestovný ruch ako sektor patrí v dnešnej dobe k jedným z najvýznamnejších a najdynamickejších sektorov v svetovom priemysle. Pre mnoho obyvateľov sa cestovanie stalo základnou potrebou a značný počet mladých ľudí do 30 rokov má ako jednu zo svojich hlavných životných priorít cestovanie a s ním spojené oboznamovanie sa s novými kultúrami. Je možné priam tvrdiť, že medzi mladými dospelými panuje jav, čím viac krajín človek navštívil, tým viacej je skúsenejší a uznávaný.

Jedným z mnohých podnetov pre vypracovanie práce z daného hľadiska je nulový výskyt podobných výskumov v Českej a Slovenskej republike. Zároveň je potrebné hneď na začiatok dodať, že kvôli zlej kompatibilite dát HDP a cestovného ruchu a nenájdeniu podobnej práce v Českej a Slovenskej republike, bol zvolený alternatívny prístup riešenia danej problematiky a tým pádom zadania práca, a to vplyvu cestovného ruchu na HDP. Enzesberger sám tvrdí, že „v priebehu 150 rokov existencie cestovného ruchu tento sektor stále nemá dostatočný záujem historikov.“(Enzesberger,2008:119)

I keď v dnešnej dobe by sa cestovanie dalo vďaka obrovskému počtu služieb považovať za relatívne jednoduché a prístupné väčšine obyvateľov, nebolo tomu vždy tak. Preto je dôležité si položiť otázku : čo bolo predpokladom rozvoja cestovného ruchu a aké faktory tento rozvoj ovplyvnili.

V nasledujúcom texte je daná problematika rozobraná netradičným spôsobom. Text nerieši výlučne históriu cestovného ruchu, ale pristupuje k problematike z hľadiska evolučnej ekonómie. Evolučná ekonómia je časť ekonómie, ktorá tvrdí, že sa procesy v spoločnosti dejú spontánne, síce na základe ľudského pričinenia, ale bez priameho ľudského vedomia. Evolučnú ekonómiu je možné porovnať s evolúciou človeka. V priebehu dejín si človek prešiel rozličnými štádiami vývinu až do dnešnej podoby. Každá fáza vývoja sa vyvíjala spontánne a prispôbovala sa potrebám spoločnosti, v ktorej ľudia žili.

Vzhľadom na to, že je cestovný ruch spontánnym procesom so zložitým komplexným vývojom, ktorý vzniká z potreby obyvateľov, je ťažké ho regulovať. Cestovný ruch je spoločenský jav, je ťažké určiť jeho smerovanie. Preto by mali byť jednotlivé inštitúcie vytvorené práve na túto reguláciu obzvlášť pozorné, pokiaľ chcú zasahovať do spontánneho vývoja daného sektoru. Pri prílišnej regulácii, alebo pri regulácii, ktorá je zle mierená, sa konečný výsledok nemusí stretnúť s očakávanou odozvou a spontánnym vývojom sa môže narušiť.

Z tohto dôvodu je potrebné sa pozrieť na vývoj cestovného ruchu v minulosti a v súčasnosti. Organizácie si musia uvedomiť rozdiely, ktoré ich zásahy prinášajú. Pokiaľ namierená politika cestovného ruchu zlyhá, prejaví sa toto zlyhanie vo všetkých príbuzných odvetviach, počínajúc dopravou alebo ubytovaním končiac cestovnými kancelárkami a samotnými zájazdmi.

Na základe uvedeného je preto dôležité sa oboznámiť s jednotlivými technikami, ktoré je možné na dané zisťovanie použiť, zistiť, kedy je vlastne potrebné cestovný ruch naozaj podporovať, zamerať sa na evolučný vývoj a základné vlastnosti cestovného ruchu a v neposlednom rade na konkrétne prípady v danom sektore. Preto je potrebné poukázať, že cestovný ruch má svoje prirodzené rozmedzie a zvyšovanie podielu cestovného ruchu na celkovom HDP môže v konečnom dôsledku iba škodiť.

1.2 Cieľ práce

Cieľom tejto práce je skúmanie cestovného ruchu na základe jeho spontánneho vývoja v priebehu storočí. Práca má za cieľ určenie jednotlivých determinantov, ktoré rozvoj cestovného ruchu podnietili.

V úvode práce sú identifikované jednotlivé techniky, ktoré daný proces spontánneho vývoja popisujú a pomáhajú určiť jeho vplyv na celkový priemysel.

Ďalšie kapitoly popisujú samostatný vývoj cestovného ruchu a identifikujú príčiny a determinanty cestovného ruchu vo svete.

V rámci vlastného teoretického stanoviska sú následne jednotlivé techniky porovnané na konkrétnych prípadoch na základe príkladov z historického vývoja. Na týchto prípadoch je poukázaný teoreticky i vznik bottleneckov.

2 Evolučná ekonómia

2.1 Základná definícia cestovného ruchu

Základná definícia cestovného ruchu podľa WTO – World Tourism Organization – slovami Ryglovej(2009:11) znie: Cestovný ruch je dočasná zmena miesta pobytu, tj. cestovanie a prebývanie mimo miesta trvalého bydliska, nie dlhšie ako 1 rok, spravidla vo voľnom čase za účelom rekreácie, rozvoja poznania a spojenia medzi ľuďmi.

Ako prví sa definíciu cestovného ruchu pokúsili interpretovať švajčiarski profesori Hunziker a Krapf, ktorú uvádza v svojej publikácii i Williams, a to ako „sumu fenoménov a vzťahov spojených s cestou a pobytom nerezidentov do takej miery, ktorá nevedie k trvalému usadeniu sa a nie je spojená so zárobkovou činnosťou“. (Williams, 2004:51)

Z nasledujúcich definícií vyplýva, že do cestovného ruchu sa nemôžu radiť presuny národov a obchodníci. Avšak samotné presuny i keď za iným účelom ako cestovným ruchom, slúžili k výmene myšlienok medzi národmi a toto šírenie myšlienok a zvedavosť ľudí po ich získaní, podnietilo rozvoj cestovného ruchu ako priemyslu. Zároveň samotná Ryglová(2009) radí obchodníkov do predfázy cestovania. Obchodníci tvoria časť dopytu po výrobkoch cestovného ruchu, ktoré sa dajú rozlišovať od dopytu turistov len teoreticky, matematicky je však toto oddelenie ťažké. Slovami Ryglovej(2011:24) je rozvoj cestovného ruchu „podporovaný radou faktorov, ktoré súvisia s rastom počtu obyvateľov našej planéty a zmenami v osídlení, čo spätne povzbudzuje dopyt mestských obyvateľov po poznaní tradičného vidieku či nepoškodenej prírody, so zlepšovaním ich zdravotného stavu a zvyšovaním vzdelanosti, ktorá umožňuje prekonávať jazykové bariéry a podnecuje túžbu po poznaní nových miest, kultúr a prežití neobvyklých zážitkov.“

Nasledujúce kapitoly popisujú evolúciu cestovného ruchu, ktorý sa spontánne vyvinul ako potreba trhu počas stáročí. Preto je na začiatok potrebné vysvetliť teóriu evolučnej ekonómie a s ňou spojených inovácií popisovanú Friedrichom Hayekom a Josephom Schumpeterom.

2.2 Schumpeterov pohľad na inovácie

Cestovný ruch sa dá chápať ako určitá inovácia v priemysle. Preto je dôležité si na začiatok predstaviť dvoch autorov, ktorí inovácie a ich vývoj na pozadí evolučnej ekonómie riešia.

Na jednej strane stojí názor a dielo Josepha Schumpetera(1983), ktorý v svojej publikácii „Teória ekonomického vývoja“ tvrdí, že nie zákazník je ten, ktorý určí čo chce, ale podnikatelia určujú smerovanie trhu. Zároveň ako ničiteľ ekonomického rovnováhy vidí inovácie, ktoré nie sú na seba prirodzene naviazané, ale sú produkováné podnikateľmi oddelene. „Nové kombinácie produktov sú spravidla steles-

nené v iných firmách, ktoré spravidla nevychádzajú zo starých, ale začínajú sa produkovať mimo nich. To znamená, že majiteľ dostavníkov nebude vyrábať železnice.“ (Schumpeter, 1983:66). Schumpeter nazýva inovácie pojmom kreatívna deštrukcia. Inými slovami, s nástupom železníc a parných lokomotív začal dopyt po dostavníkoch upadať a kreatívne technologické riešenie v podobe lokomotív tieto dostavníky náhle vytlačilo. Ďalej dodáva, že v takom trhovom hospodárstve, kde si jednotlivé firmy konkurujú, zavedenie nových kombinácií, inovácií, znamená elimináciu starých kombinácií. Táto eliminácia spôsobuje diskoordináciu, trhová rovnováha je vynútená. Nové inovácie nie sú zavedené v kompatibilitu so starými inováciami. Vznikne síce nový poriadok a konečná spotreba sa uskutoční, ale tento poriadok generuje zároveň nerovnováhy.

2.3 Hayekov pohľad na inovácie

Na druhej strane Hayek(1968:13) tvrdí, „to, ktoré produkty sú vzácne a to ,ktoré veci sú dobré, alebo ako vzácne a vhodné sú, je presne jednou z podmienok, ktoré by mala konkurencia objaviť : v každom prípade je to predbežný výsledok trhového procesu, ktorý informuje jedincov, kde sa oplatí hľadať.

Podľa Hayeka(1968) je práve prítomnosť konkurencie podmienkou inovácie a pokroku. Konkurencia pokrok neničí ale stimuluje, kvôli stálemu hľadaniu lepšieho a hodnotnejšieho statku. Konkurencia vyrieši nejasnosť trhu tým, že trh prirodzene vyberie to technologické riešenie, ktoré je najvhodnejšie.

2.4 Spontánnny poriadok

Dôležitým faktorom v evolúcii spoločnosti a preto i cestovného ruchu je výskyt tzv. „spontánneho poriadku“, na ktorého princípe funguje Hayekov trojuholník, bližšie rozobraný v ďalšej podkapitole. Slovom Adama Fergusona znamená slovo spontánnny „výsledok ľudskej činnosti, avšak nie na základe vedomého ľudského zámeru“. (Ferguson, 1767:205)

Hayek(1994:44) popisuje spontánnny poriadok slovami; „nie je prehnané povedať, že spoločenská teória začína objavom – a má svoj predmet len vďaka tomu objavu – že existujú usporiadané štruktúry, ktoré sú produktom jednaní mnohých ľudí, avšak nie sú výsledkom vedomého ľudského vytvárania. V niektorých disciplínach sa to dnes všeobecne prijíma. I keď boli doby, kedy si ľudia mysleli, že i jazyk a morálka boli nejakým géniom minulosti „vymyslené“, každý dnes uznáva, že sú produktom vývojového procesu, ktorého výsledky nikto nepredvídal alebo vedome nevytváral.“ Dané definície určujú a pomáhajú určiť, či sa popisované plánovanie v nasledujúcich kapitolách uskutočňuje racionálne.

Ďalej dodáva, že, „tým že žijeme ako členovia spoločnosti a v uspokojovaní väčšiny svojich potrieb závisíme na rôznych formách kooperácie s inými, závisíme v efektívnosti sledovania svojich zámerov jasne na tom, ako odpovedajú naše očakávania ohľadne jednaní druhých, na nich sú naše plány založené tomu, čo tí druhí naozaj robia.“ (Hayek,1973:43)

Stossel zhrňuje slová Lawrenca Reeda z Nadácie pre ekonomické vzdelanie, ktorý opisuje tento jav ako „stav, ktorý nastane, keď necháme ľudí osamote a podnikatelia vidiac potreby ľudí, spotrebiteľov, tieto potreby uspokojia. Tí odpovedajú na trhové signály, na ceny. Cena im sama povie, čo je potrebné, ako súrne a kde sa táto potreba vyskytuje. To je rozhodne lepšie a viac produktívnejšie, ako spoliehať sa na hŕstku byrokratov.(Stossel,2011)“ Inými slovami, vždy je lepšie sa spoliehať na to, čo vzniklo spontánne (určitým spontánnym poriadkom), pretože práve tento spontánný vznik reprezentuje potreby spotrebiteľov a trhu, zatiaľ čo štátom riadený systém nemusí reprezentovať potreby spotrebiteľov.

V trhovej spoločnosti sú jednotlivé časti informácií potrebné pre fungovanie vecí predpokladané prostredníctvom trhového mechanizmu. Tie vo výsledku pri-nášajú spotrebiteľom očakávanú produkciu. Touto informáciou sú ceny.

Spoločnosť by zároveň nemala zasahovať do prirodzeného spontánného poriadku, ale mala by len vytvárať podmienky, v ktorých sa poriadok vytvorí, ak chce racionálne využívať znalosti v spoločnosti. Spontánný poriadok je výsledkom individuálnych prvkov prispôbených na okolnosti.

Príklad teórie spontánného poriadku môže byť ilustrovaný prostredníctvom publikácie od Leonarda Reada – Ja ceruzka. Autor tvrdí, že i taká jednoduchá vec ako ceruzka prešla svojim dlhoročným vývojom. Autor píše; „vezmite si ma do ruky a prehladnite si ma. Čo vidíte? Veľa toho nie je – nejaké drevo, lak, vytlačená značka, grafitová tuha, kúsok kovu a guma.“(Read,2012:1)

Práve táto ceruzka mala nespočetne mnoho predkov, až sa po stáročiach vyvinul proces jej výroby na dnešnú úroveň. Napriek tomu ju človek nedokáže sám vyrobiť, ale je postupnosťou viacerých činností. Ak čo i len jedna činnosť nenastane, proces sa vychýli a konečný výsledok výroby, ceruzka, nevznikne. Zároveň i na tieto jednotlivé činnosti sú naviazané ďalšie. Grafit na výrobu tuhy sa ťaží na Cejlóne, ten musia vyťažiť baníci, drevo sa získava z Oregonu vďaka práci drevorubačov.

Read zároveň tvrdí „je tu ešte o niečo fascinujúcejšia skutočnosť: neprítomnosť ovládajúcej mysle, niekoho diktujúceho alebo násilne riadiaceho tieto nespočetné konania, ktoré ma priviedli na svet. Po takejto osobe nemožno nájsť ani stopy. Namiesto toho nachádzame pri práci neviditeľnú ruku trhu.“(Read,2012:2) Práve tu je vidno, že ide o výsledok ľudského činu, nie však zámeru. Všetky rozhodnutia by mali byť ponechané slobodne a bez rozdielu na ľuďoch, ktorých práve táto neviditeľná ruka, tento spontánný poriadok, bude viesť. Aby bol ich talent neobmedzene využiteľný, treba z právneho systému odstrániť všetky bariéry. Týmto prirodzeným tvorivým procesom bez prekážok dokáže spoločnosť vytvárať všetky veci od jednoduchých ako ceruzka až po tie najzložitejšie.

2.5 Hayekov trojuholník

Problematika spontánného poriadku je vysvetlená i pomocou Hayekovho trojuholníku. Ten vysvetľuje fakt, že čím viac fázovú výrobu máme, tým je rast spotreby a v ekonomike vyšší. Trojuholník je vzťahom medzi spotrebou (ktorá je výsledkom

produktu) a fázami výroby. Spotreba je súčasť HDP, preto je Hayekov trojuholník vhodným ukazateľom pre alternatívne riešenie vplyvu cestovného ruchu na HDP.

„Je nutné si uvedomiť, že rozvoj spoločnosti (proces jej civilizácie) je možný iba niekoľkými spôsobmi: deľbou práce a kapitálovou akumuláciou (ktorá je predpokladom rozvoja deľby kapitálu, tj. špecializácie jednotlivých kapitálových častí. Vedľa deľby práce a deľby kapitálu je možné uviesť ako tretí faktor umožňujúci rozvoj spoločnosti technologickú zmenu, ktorú však už môžeme považovať za produkt predchádzajúcich dvoch faktorov a nie ako samostatný faktor.“ (Šíma,2000:37)

Šíma(2000) ďalej popisuje to, že sa Hayekovom trojuholníku jednotlivé fázy výroby menia na finálny statok určený pre spotrebiteľa. Daná teória pracuje na predpoklade, že „výstup jednej výrobnej fázy je vstupom fázy nasledujúcej(Šíma,2000:37)“. Graf znázornený nižšie popisuje, ako jednotlivé fázy výroby na seba nadväzujú v čase. Na základe zvislej vzdialenosti od horizontálnej osy je možné určiť predpokladanú hodnotu statku. Vyťažená surovina má nižšiu hodnotu ako výrobok, ktorý bol z nej vyrobený, ale zároveň daný výrobok bez tejto vypracovanej suroviny nemôže existovať. Jednotlivé subjekty ekonomiky spojené s tou ktorou fázou výroby, dostávajú za svoju prácu mzdu a túto mzdu následne spotrebávajú. Inými slovami, čím viac je fáz výroby, tým je produkt vyšší a obyvatelia viac spotrebávajú. Prakticky povedané, postupnosť jednotlivých činností pri výrobe ceruzky je osobitným Hayekovým trojuholníkom. Nikto jej vznik nenaplánoval, ale vznikla spontánne z potreby trhu.

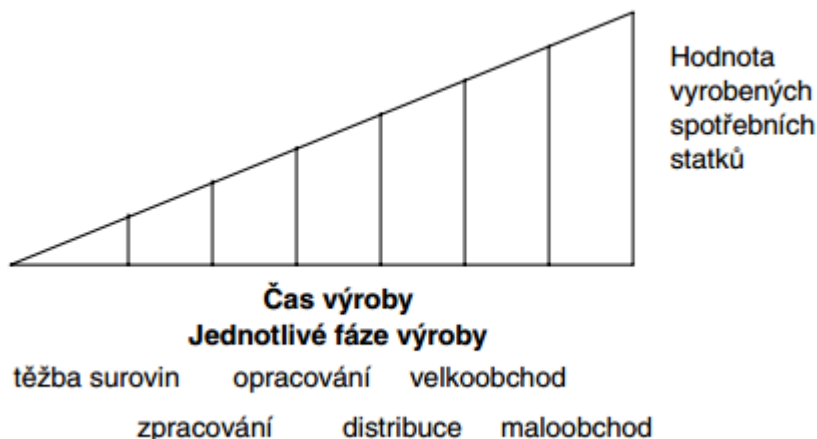
Zároveň platí, že pokiaľ začnú ľudia menej spotrebávať a viac šetriť na určitú vec, začne sa akumulovať kapitál, zdroje sa presunú k výrobe kapitálových statkov, a to v budúcnosti zvýši spotrebu. Čím nižšiu spotrebu a vyššie úspory fyzická osoba má, tým sú si podnikateľské subjekty schopné viac požičať a premeniť tak tieto peniaze na nové investície. Počet nových investícií môže byť chápaný ako počet fáz výroby. Inými slovami platí, že ak ľudia len spotrebávajú a nič nesporia, podnikateľ si nemôže jeho úspory požičať z banky a preto nevznikne žiadna investícia, žiadna fáza výroby. Nové úspory vytvoria novú investíciu a v konečnom dôsledku i vyššiu spotrebu.

Vyššie úspory premenené na investície a nižšia spotreba vytvárajú nové Hayekove trojuholníky a zvyšujú hranicu produkčných možností – ktorá je vzťahom medzi spotrebou a fázami výroby a plocha trojuholníka sa zvyšuje. Zároveň si podnikatelia požičiavajú z bánk viac vtedy, ak je úroková miera nízka a úspory premieňajú na investície.

Ako už bolo spomenuté, spontánny poriadok je výsledok jednotlivých individuálnych častí, ktoré sa prispôbili na trhové okolnosti. Tieto individuálne prvky sú v našom prípade jednotlivé fázy výroby. Inými slovami, každá nasledujúca fáza v Hayekovom trojuholníku potrebuje práve také priestorové a kvantitatívne rozloženie ako fázy predchádzajúce. V spoločnosti vzniká takto spontánne poriadok a zákazník na konci dostane presne ten produkt, ktorý požaduje.

Keďže Hayekov trojuholník je možné chápať ako výsledok spontánneho poriadku, z daného tvrdenia vyplýva, že je koordinovaný relatívnymi cenami. Ak je

spontánny poriadok, Hayekov trojuholník porušený, vznikajú bottlenecky – diskoordinácie a následne je tok spotreby nižší než by mohol byť.



Obr. 1 Hayekov trojuholník

Zdroj: Trh v čase a prostoru: Hayekovská témata v súčasnej ekonomii(2000:36)

Slovami Hayeka(1967:40) „spodok trojuholníka reprezentuje hodnotu súčasného výstupu spotrebiteľských statkov. Plocha trojuholníka preto vyjadruje súhrn úspešných štádií, ktorými jednotlivé oddiely originálnej produkcie prejdú, pokiaľ nedospejú k finálnej spotrebe. Zároveň ukazuje celkové množstvo medzi produktov, ktoré musia existovať v každom momente procesu, za účelom zaistenia pokračujúcej výroby konečného produktu.“ Pri narúšaní jednotlivých fáz Hayekovho trojuholníka dochádza k diskoordináciám, tzv. úzkym profilom, ktoré sú predmetom nasledujúcej podkapitoly.

2.6 Vznik bottleneckov

Vznik bottleneckov súvisí úzko s intertemporálnou koordináciou zdrojov, ktorú Manish a Powell(2014:3) vysvetľujú následne; „v každej modernej ekonomike sú to práve rozhodnutia podnikateľov, ktoré panujú dočasnej alokácii existujúcich zdrojov. Sú to práve oni, kto sa rozhoduje či sa zapojiť alebo nezapojiť do medzičasovej, intertemporálnej, realokácie zdrojov alebo predĺženia štruktúry produkcie.“

Slovo intertemporálny znamená v našom prípade ekonomický pojem vysvetlený ako „súčasné rozhodnutia jednotlivca ovplyvňujú možnosti dostupné v budúcnosti. Teoreticky to že spotrebiteľ nebude spotrebovať dnes, môže významne zvýšiť hladinu spotreby v budúcnosti a naopak“. (Investopedia.com,2006)

Manish a Powell (2014) tvrdia, že vzhľadom na existenciu del'by práce, sú rozhodnutia podnikateľských subjektov založené nie na ich vlastných preferenciách miery času, ale na základe spotrebiteľských hodnotení. To vytvára intertemporálny problém koordinácie, ktorá zaisťuje, aby vybrané rozmiestnenie zdrojov

zaist'ovalo nie len správne výrobky, ale i správne spotrebiteľské výrobky v správny čas.

Autori zároveň tvrdia, že nie je dôležité iba priviesť správne výrobky v správny čas na trh, tj. zabezpečiť intertemporálnu koordináciu, ale je dôležité, aby na každom trhu danej ekonomiky bolo dodržané, že „existujúce kapitálové statky musia byť alokované k ich najlepšiemu využitiu, v ktorom každý z nich musí slúžiť uspokojivému najcennejšiemu zakončeniu.“ (Manish,Powell,2014:5) Inými slovami, skoordinať nespočetné potreby zákazníkov s takými variantami, v ktorých existujúce heterogénne ekonomické statky uspokojujú tieto potreby.

Ekonomický rast znamená intertemporálnu koordináciu zdrojov v čoraz väčšej miere, tj. zväčšovanie prepony v Hayekovom trojuholníku. „Súkromný majetok, ceny, zisk a strata dovoľujú incentívam/stimulom a informáciám potrebných pre koordináciu plánov sporiteľov, investorov a budúcich zákazníkov v akumulácii toho pravého mixu heterogénnych ekonomických statkov.(Manish,Powell,2014:9)

Ak k tejto kompatibilite nepríde, prichádza k diskoordinácii tzv. bottleneckom – úzkym profilom. Výsledkom je nedokončenie výroby a tým pádom konečného spotrebného statku, čo vedie k vychýleniu prirodzených hospodárskych cyklov a to je pre danú ekonomiku v konečnom dôsledku neefektívne, pretože tok budúcich spotrieb (odvesna „spotreba“ v Hayekovom trojuholníku) sa vplyvom diskoordinácie zmenší. Pritom zmyslom existencie ekonomiky je práve spotreba, ktorou uspokojujeme potreby. To znamená, že nie je možné sa starať iba o samostatný hospodársky rast, alebo rast určitého odvetvia, ale o vzájomnú kompatibilitu odvetví, to znamená o intertemporálnu koordináciu.

3 Vývoj cestovného ruchu

3.1 Presuny a cestovanie v staroveku

Pri skúmaní faktorov ovplyvňujúcich cestovný ruch je potrebné najskôr vymedziť, čo už samotný výrobok cestovného ruchu je a čo je jeden z vplyvov, ktorý ho ovplyvňuje. Inými slovami, je potrebné rozlišovať medzi presunmi za potravou a obchodom a samotným cestovným ruchom ako službou. Tieto presuny sa nekonajú z toho istého dôvodu ako cestovanie v rámci cestovného ruchu, kde je samotná cesta základom a slúži ako psychické alebo fyzické obohatenie. Dané presuny slúžia ako nevyhnutný prostriedok k uskutočneniu inej potreby. Avšak opisované procesy boli príčinou zvýšenia vzdelania, výmeny myšlienok a v konečnom dôsledku podnietili ľudskú zvedavosť pre objavovanie týchto myšlienok prostredníctvom cestovania, čo všetko slúžilo ako predpoklad k rozvoju cestovného ruchu ako odvetvia.

Podľa Hart-Davisa (2014) môžeme datovať začiatky presunov do samotných počiatkov ľudstva. Napriek tomu že ľudia preferovali zostať vždy na jednom mieste, presuny nastávali vtedy, keď človek hľadal potravu (v tejto dobe prevládala poľnohospodárska spoločnosť) alebo potreboval uniknúť pred nebezpečenstvom. S vývinom ľudského druhu a myslenia sa hlavnou motiváciou v tomto období stali predovšetkým obchodné a pútnické cesty. Presuny na dlhé trate sa začali rozvíjať s nástupom obchodu. Zmena tovaru a rozvíjajúca sa špecializácia v obchode mali vplyv na rozvoj prvých veľkých miest popri obchodných trasách. Mestá slúžili ako centrá, cez ktoré prúdili cez obchodníkov peňažné toky.

„Významným predpokladom pre vznik miest sa stávali rieky. Mestská revolúcia na Eufrate sa opakovala i na brehoch Nílu, Indusu a Žltej rieky“ (Ridley, 2010:150). Podľa Snidera a Brimlowa (2013) bol vďaka strategickej polohe riek zaznamenaný prudký nárast obyvateľstva, ktoré lákali stále viac ľudí, kvôli obrovským tokom peňazí, ktoré cez mestá prúdili.

Na druhej strane je dôležité poznamenať, že obchodníci na obchodných cestách neboli cestovatelia v pravom slova zmysle, i keď ich činnosť výrazne prispela k neskoršiemu vzniku cestovného ruchu ako priemyslu. Obchodníci predstavovali časť dopytu po hostincoch a k rozvoju cestovného ruchu prispeli prenášaním poznatkov do svojej rodnej krajiny z krajín, do ktorých cestovali za obchodom.

Ridley (2010) tvrdí, že obchodovanie sa urýchlilo s rozvojom lodnej dopravy začiatkom roku 2000 p.n.l. Najvýznamnejšími starovekými moreplavcami sa stali Feničania, ktorí vybudovali obchodné cesty po celom Stredozemnom mori pre svoj obchod s cédrovým drevom a bielizňou. „Svetu Feničanov vládla Ricardova komparatívna výhoda. Dediny, mestá a regióny nachádzali svoje komparatívne výhody v tavbe kovov, hrnčiarstve, kožiach a v pestovaní obilia.“ (Ridley, 2010:156) Trh prirodzene určoval, ktorý tovar je dopytovaný, čomu sa prispôbovala aj jeho ponuka. Spotrebitelia nakupovali a predávali výrobky od takých obchodníkov, ku ktorým ich viedli cenové signály.

Zároveň podľa Hart-Davisa (2014) bol najdôležitejším hráčom blízkovýchodnej politiky v ére Starej ríše Egypt. Ako píše Gyr(2013), samotní Egypťania ale i príslušníci cudzokrajných privilegovaných vrstiev cestovali do Egypta za potešením a každoročne navštevovali verejné podujatia a obdivovali pamiatky.

Už pred rokom 5000 p.n.l. (Goeldner,Ritchie,2014) boli Egypťanmi organizované zábavné plavby a pravdepodobne historicky prvú cestu s cieľom odpočinku a zrelaxovania, zrealizovala kráľovná Hatšepsut do krajiny Puntu. Od roku 2700 p.n.l. si začali panovníci a faraóni budovať svoje hrobky – pyramídy, ktoré už v čase Novej Ríše boli obdivované veľkým počtom návštevníkov. Starovekí Egypťania zanechávali písomné svedectvo o týchto návštevách.

Za ako prvú vzniknutú európsku civilizáciu je považovaná Minojská civilizácia, ktorá ležala na území dnešnej Kréty. Ostrov bol chudobný na suroviny a preto bola spoločnosť úzko naviazaná a odkázaná na zahraničný obchod. Obchodovanie Minojskej kultúry môže byť ľahko popísané opätovne Ricardovou teóriou komparatívnej výhody tým „že pokiaľ sa každá krajina špecializuje na obchod s tovarom, ktorý vyrába relatívne lacnejšie, teda na tovar, v ktorého výrobe má komparatívnu výhodu, vyrábajú tieto krajiny spoločne viac, ako keby spolu neobchodovali.“ (Sjorka, Kouba, 2006:22)

Adam Smith v svojom diele Pojednanie o podstate pôvodu bohatstva národov píše; „ všetky rozličné štáty starovekého Grécka oplývali veľmi malým teritóriom a keď sa počet obyvateľov v ktoromkoľvek z nich zvýšil za hranice únosnosti, časť týchto obyvateľov bola poslaná osídliť nové vzdialené miesto na svete.“ (Smith, 1776:58). Toto presídlenie opäť slúžilo k šíreniu nových poznatkov do novo osídlených miest.

Podľa Cartwrighta(2013) obchodníci, herci, skúsení a kvalifikovaní remeselníci, filozofovia, spisovatelia, lekári, všetci cestovali okolo Stredozemného mora za účelom ponúkajú svojich služieb. Okrem ciest za účelom zisku realizovali starovekí Gréci i nekomerčné cesty za účelom spoznania sveta za hranicami Stredozemného mora a za účelom obdivovania pamiatok v Aténach, Sparte a Egypte. Zároveň sa zúčastňovali festivaloch a divadelných predstavení.

Najvýznamnejšou udalosťou sa nepochybne stali Olympijské hry v meste Olympia zasvätené gréckemu bohovi Zeusovi. Počas olympijských hier (Olympics.org) sa udržiaval posvätný mier, aby sa všetci návštevníci dostali bezpečne na miesta podujatia.

Ako ďalší dôvod cesty uvádza Cartwright(2013) cestu za vzdelaním, napríklad do Platónovej Akadémie v Aténach alebo do popredných vedeckých škôl v Malej Ázii. Nielen študenti cestovali za svojimi učiteľmi, ale i učitelia samotní cestovali po krajine za svojimi učencami. Vďaka tomu sa mnohé ich myšlienky rozšírili do ostatných krajín a dali základ budúcim filozofickým hnutiam. Cestovanie v starovekom Grécku bolo považované za významnú cestu ako si obohatiť myseľ, dozvedieť sa nové vedomosti od ostatných kultúr a spoznať cudzie civilizácie. Cestovanie za učiteľmi v starovekom Grécku je možné charakterizovať ako spontánnu potrebu obyvateľov. Nebola cieľom ľudského vedomého konania, nebola plánovaná, no napriek tomu ľudia cestu podnikli a cestovanie za vzdelaním bolo predfázou

k vzniku iných špecializovaných inštitúcií, na základe zvyšujúcej sa potreby o obohatenie ľudskej mysle o nové poznatky.

Nasledujúci paragraf popísal vznik čiastkového spontánneho poriadku a jeho funkciu. Čiastkový spontánny poriadok je súčasťou všeobecného spontánneho poriadku. Cestovný ruch je účelný práve pre toto obohatenie si mysle o inštitúciách v iných krajinách. Sojka tvrdí, že „inštitúcie hrajú zásadnú rolu pri utváraní ekonomického chovania ľudí i pri dosahovaní určitej ekonomickej výkonnosti a že sa inštitúcie samé v čase menia a reagujú na pôsobenie ekonomických činiteľov.“ (Sojka a kol, 2000:248)

„Inštitúcie sú ľuďmi vytvorené obmedzenia, ktoré vnášajú štruktúru do ľudského jednania. Skladajú sa z formálnych obmedzení (pravidlá, zákony, ústavy), neformálnych obmedzení (normy chovanie, zvyklosti a pravidla jednania uplatňované samotnými jednotlivcami) a spôsobov zaisťovania ich dodržovania. Vo svojom súhrne vymedzujú štruktúru stimulov jednotlivých spoločností a predovšetkým ekonomík. Inštitucionálny vývoj ekonomík je utváraný vzájomným pôsobením medzi inštitúciami a organizáciami. Ak inštitúcie predstavujú pravidlá hry, organizácie a podnikatelia sú hráči.“ (Žák,2014)

Perrotet v rozhovore s Davisovou(2003) radí starovekých Rimanov rovnako ako Grékov k významným cestovateľom. Cisár Augustus sa zbavil pirátov na Stredozemnom mori, sprístupnil a zabezpečil po ňom plavby, čím položil základy cestovného ruchu. Obchodníci vybudovali svoje hostince pri divoch sveta. Všetky tieto aspekty umožnili poznávacie cesty do Talianska, Grécka, Malej Ázie a Egypta. V tomto čase vznikli prvé Grand Tour po pamiatkach, realizované bohatými Rimanmi do krajín, ktoré poznali len z mýtov a kníh. Grand Tour (Chaney,2006) začínala v Ríme a pokračovala do Neapola, ktorý bol prímorským rezortom antického sveta. Následne cesta pokračovala do Grécka, ktoré pre Rimanov predstavovalo Starý svet. Grand Tour pokračovala ďalej do krajín Malej Ázie, kde sa nachádzali výborné kúpele. Táto výprava bola zakončená návštevou egyptskej Alexandrie, egyptských pyramíd a súčasťou bola i plavba po Níle a návštevy kráľovských hrobiek, ktoré sa nachádzali po ceste. Rimania (Levy-Bonvin,2003) si stavali prechodné domy, vily pri mori, v horách a pri minerálnych prameňoch od Ríma až po Neapol. Grand Tour je dôležitou inováciou ovplyvňujúcou budúci cestovný ruch. Túto inováciu je možné chápať skôr z Hayekovho pohľadu ako zo Schumpeterovho, ktorý tvrdí, že podnikatelia určujú smerovanie trhu. Grand Tour bola iniciovaná nie podnikateľmi, ale zákazníkmi, čo je príkladom hayekovskej inovácie. Na druhej strane však stojí kritika Enzensbergera(2008:125) ktorý tvrdí, že „v Rímskej ríši chýba revolučný komponent cestovania. Cestovanie bolo privilegiom len pre určitú skupinu ľudí. Ani politická ani technologická motivácia nebola dostatočná, aby sa cestovný ruch sprístupnil všetkým obyvateľom. Čo je najdôležitejšie, intelektuálne aspirácie boli v danej dobe menej vyvinuté ako v modernom cestovnom ruchu.“

Po rozpade Západorímskej ríše dochádza k zanedbaniu ciest. Hart-Davis (2014) spája s zanedbanie ciest s poklesom cestovania, keďže sa cesty kvôli stálym útokom barbarských kmeňov stali neprechodné. Zanedbanie ciest úzko súvisí s dopravou a následnou výrobou cestovného ruchu. Ak cesty zanikajú, znižuje sa

Hayekov trojuholník, pretože fáza výroby doprava nie je viac kompatibilná s celým Hayekovým trojuholníkom a vzniká bottleneck v udržovaní ciest a v samotnej doprave, ktorý keď sa nerieši, narúša ekonomiku, ktorá začne upadať a s ním i cestovný ruch.

3.2 Cestovanie v stredoveku

Podľa Hart-Davisa (2014) trvalo skoro 7.storočí, kedy sa obyvatelia začali opäť výrazne presúvať. V 12.storočí začali naberať na význame pútnické cesty. Opätovné vybudovanie a rekonštrukcia starých obchodných trás (opätovné zväčšenie Hayekovho trojuholníka) viedla k posilneniu a utuženiu vzťahov medzi západnými a východnými civilizáciami. Cenové signály doviedli obchodníkov k snahe hľadať odberateľov pre svoj tovar v cudzine.

V 14. storočí bola zároveň vytvorená prvá príručka pre cestovateľov. Goeldner a Ritchie(2014:41) v svojej knihe Cestovný ruch – princípy, príklady a trendy píše: „Príručka pre pútnikov zo 14. storočia poskytuje presné údaje o krajoch, ktorými budú prechádzať a rôznych hostincoch, na ktoré behom svojich často nehostinných ciest narazia.“

Zároveň títo autori konštatujú (Goeldner,Ritchie,2014), že nájsť ubytovanie v čase stredoveku nebolo ľahké. Ubytovanie pri cestách bolo možné prevažne v malých hostincoch, ktoré poskytovali slabé a zanedbané služby. Cestovatelia preferovali po náročných trasách komfort, čo pocestné hostince neposkytovali a tým upadol záujem prevádzkovateľov o ich údržbu a vedenie. Spotrebiteľia si sami vybrali, čo bolo pre nich dôležité. Alternatívou pre cestujúcich, ktorí nechceli byť ubytovaní v hostincoch boli hrady a ubytovanie v súkromí. Už v tejto dobe sa stalo zvykom, aby sa pocestný bez ohľadu na sociálny status mohol v týchto budovách na svojich cestách ubytovať. Stravu získali cestovatelia v kláštoroch a miestnych hospicioch. V prípade potreby poskytovali tieto zariadenia skúseného sprievodcu po miestnych pamätihodnostiach.

„Postupom sa však pocestní stali pre kláštory príťažou a preto začali strednú vrstvu odkazovať na hostince, vinárne a krčmy. Tak zohrala v tejto dobe cirkev významnú úlohu pohostinstva.“ (Goeldner, Ritchie, 2014:41) Kláštory boli substitúmi hostincov, vinární a krčiem a preto zároveň súčasťou výroby cestovného ruchu. Zároveň je na danom príklade možné vidieť príklad schumpeterovskej inovácie – podnikatelia sami určili smerovanie trhu.

Posledné storočie stredoveku je podľa Neničku (2008) charakterizované oslabením dominantného postavenia katolíckej cirkvi, uvoľnením prísnych pomerov v Európe, čo podnietilo vznik prvých univerzít, kvôli narastajúcej potrebe po lepšom umení rétoriky. Založenie a vznik prvých univerzít bola ekonomická potreba, ktorú bolo treba naplniť spotrebou a k tomu je potrebné vzdelat' ľudský kapitál. Vznik univerzít podnietil rýchlejšie šírenie pokrokových evolučných myšlienok medzi kultúrami. Študenti cestovali do univerzitných miest, kde si rozširovali vedomosti o fungujúcich inštitúciách. Preto majú univerzity svoje miesto v celkovom spontánnom poriadku.

„V stredoveku je cestovný ruch spojovaný predovšetkým s bohatými mladými šľachticmi, synmi bohatých kupcov a mešťanov. Z tejto doby sa dochovali tlačení sprievodcovia a popisy ciest pre obchodníkov.“ (Ryglová, 2009:18)

3.3 Novoveké objavy

V roku 1453 získala Osmanská ríša kontrolu nad Konštantínopolom. Podľa Neničku(2008) sa obchodné styky európskych obchodníkov s obchodníkmi z oblasti okolo Konštantínopola obmedzili a limitovali obchod. Cez tieto územia prechádzali najdôležitejšie obchodné trate na Ďaleký východ a prúdilo cezeň najväčšie množstvo komodít. V 15. a 16. storočí vzniká nový filozofický prakticko-ekonomický smer merkantilizmus, ktorý sa ako prvý pokúša vysvetliť príčiny, predpoklady a základy trhového hospodárstva.

Merkantilisti sa v svojom učení zaoberali problémom bohatstva. Podľa Fuchsa a Tuleju(2003:21) „bohatstvo bolo stotožňované s peniazmi, resp. s drahými kovmi.“ Ďalej autori definujú tri základné spôsoby, ako sa môže krajina podľa merkantilistického učenia obohatiť a to:

- vlastnou ťažbou drahého kovu
- koloniálnou politikou získania oblastí s náleziskami drahých kovov
- zahraničným obchodom

Aboukhadijeh(2012) zdôrazňuje, že s rozvojom merkantilistického myslenia v spoločnosti išla „ruka v ruke“ kolonizácia a objavovanie nového sveta Európanmi. Sila národa bola priamo naviazaná na sebestačnosť a na schopnosť akumulovať kapitál. Kolónie boli povinné dodávať svojim materským krajinám suroviny a taktiež slúžili ako trhy pre výroby materských krajín.

Smith tvrdí „aj keď podpora exportu a odrádzanie od importu sú dva hlavné motory, ktorými sa podľa merkantilistov krajina obohatí, v súlade s niektorými určitými druhmi tovaru to vyzerá tak, že sa vyskytne práve opačný jav; odradenie od exportu a podpora importu“ (Smith, 1776:141)

Inými slovami, merkantilisti preferovali čo najväčší vývoz, ale nulový dovoz, čím chceli získať obchodnú výhodu nad svojím obchodným partnerom, čo partnera viedlo k zavedeniu cla. Toto tvrdenie o v podstate silných štátnych reguláciách je však v rozpore s teóriou neviditeľnej ruky trhu a intertemporálnej koordinácie – do krajiny nie sú dovážané také produkty, ktoré zákazník v pravý čas potrebuje, vzhľadom na ochranársku politiku.

Základnými potrebami každého cestovateľa na svojej ceste bola potreba stravy a ubytovania, za ktorú utrácali peniaze. Ich celkový dopad na ekonomiku v danej dobe je však nemožné odhadnúť. Goeldner,Ritchie(2014:45) citujú v svojej knihe dielo Thomasa Muna „Treasure by Foreign Trade“, ktorý píše, že “existujú i ďalšie menej významné veci, ktoré sa zrejme premietajú do tejto bilancie, o ktorých zmienení úradníci Kráľovskej colnej správy nevedú záznamy a nepremietajú ich do účtovníctva, sem patrí predovšetkým útrata cestujúcich.“

Druhým dôležitým podnetom pre objavné plavby bol úpadok Hodvábnej cesty. Briney(2008) zdôrazňuje význam Hodvábnej cesty ako významnej dopravnej a obchodnej tepny medzi východným a západným svetom.

Podľa Hart-Davisa(2014:185) upadla Hodvábna cesta z nasledujúcich dôvodov :

- čierna smrť – šírenie tzv. bubonického moru z Číny na európsky svetadiel obchodníkmi, obchodujúcimi medzi týmito krajinami
- kolaps mongolskej Číny - v roku 1368 ovládla Hodvábnu cestu dynastia Ming, Čína sa uzatvorila a zaviedla uzatvorené inštitúcie. Nové námorné cesty už nesmerovali do Číny, ale do iných ázijských krajín.
- obchod za dynastie Ming – obchod za vlády dynastie Ming bol prevádzkovaný spolu s perzskými, arabskými a indickými spoločnosťami, ktoré mali svoje obchodné záujmy na Strednom Východe a v Afrike.
- nové cesty – obchod medzi Európou a Áziou nebol po súši ekonomicky výhodný. Statky boli prevážané pomocou rýchlejšej lodnej dopravy.

Z uvedeného vyplýva, že prevážať tovar a obchodovať po Hodvábnej ceste sa stalo vysoko nákladné, čo viedlo k jej zániku. Inými slovami, spoločnosť reagovala na cenové signály, kedy zmena relatívnych cien(cena, ktorá vyjadruje množstvo jednotiek statku alebo služby) viedla k vzniku nových obchodných trás. Môžeme tu taktiež sledovať vznik spontánneho poriadku. Cesty vznikli vplyvom neviditeľnej ruky trhu, pretože slobodná spoločnosť si sama a voľne bez štátnych príkazov našla nový typ prepravy tovaru. Je to opäť určitý typ hayekovej inovácie – prirodzené nájdenie nového technologického riešenia vyplývajúceho z potrieb tržného mechanizmu.

Ridley (2010:167) opisuje dané súvislosti následne: „V 13. a 14. storočí však Čínu zasiahli pohromy. Najskôr to bola invázia Mongolov, po nich „čierna smrť“, následne séria prírodných katastrof, nasledovaná už bez príspevia prírody pohromou totalitnej vlády dynastie Ming.“ Práve dynastiu Ming v porovnaní s Európou, kde existovali slobodné mesta ovládané kupcami prekvitajúce obchodom, viní Ridley za vzniknutú situáciu. „Impéria a vlády bývajú obecné v svojich začiatkoch prínosné, čím dlhšie však trvajú, tým sú škodlivejšie.“ (Ridley,2010:167). Na týchto tvrdeniach vidíme škodlivý vplyv regulácií štátnej moci, obmedzení slobodného rozhodovania a tým pádom i úpadku obchodu, v našom prípade Hodvábnej cesty. Uzavretie inštitúcie zamedzilo výmenu kapitálu s ostatnými obchodnými partnermi.

Hart- Davis (2014) zhrňuje zámorské objavy v svojej publikácii Dejiny. Alternatívnu trasu sa vydali hľadať Španieli s výpravou Kryštofa Kolumbusa. Svojou cestou nie na východ, ale západ, objavil pre Európanov dovtedy v roku 1492 neznáme brehy Severnej Ameriky, i keď v tom čase bol kontinent považovaný stále za Indiu. Objavom nového kontinentu Ameriky sa začala epocha zámorských ciest. Poznatok o neobjavení Indie, ale úplne nového kontinentu dokázal Amerigo Vespucci, po ktorom nový kontinent Amerika dostal svoj názov. „Amerigo Vespucci

zanechal za sebou mnoho cestopisných spisov, týkajúcich sa najmä jeho ciest do Južnej Ameriky.“ (Ryglóvá, Burian, Vajčnerová, 2011:25)

Problematike zámorských objavov sa venuje Adam Smith v Pojednaní o podstate a pôvode bohatstva národov (1776). Smith zdôraznil výhody kolonizácie Ameriky a objavenie novej cesty do Indie. Jednou z nich bol vznik nového trhu na západe a vzájomný obchod s komoditami. Z obchodu profitovali nielen krajiny, ktoré boli priamymi obchodnými partnermi, ale i krajiny ktoré do nových kolónií posielali tovar cez prostredníkov. Geografické rozmiestnenie trhu spolu s pokrokmi v námornej navigácii podnietili vznik novej potreby cestovania. Ekonomický pokrok vždy vedie k vzniku nových potrieb a tým pádom i nových potrieb v cestovnom ruchu.

Ďalším významným historickým počínom bola cesta okolo zeme. Moreplavec Vasco de Gama ovplyvnil svojimi objavmi mladého portugalského objaviteľa Fernãa Magalhãesa. „Ten v roku 1519 usporiadal plavbu, ktorá mala nájsť novú západnú cestu na ostrovy korenia“ (Hart-Davis, 2014:224).

Bělina (1995) zhrňuje dôsledky Magalhãesa, ktorý ako prvý oboplával zeme-guľu a dokázal, že Zem je guľatá. Potvrdil, že novoobjavený kontinent Amerika je samostatný kontinent medzi Tichým a Atlantickým oceánom.

Objavenie Ameriky spôsobilo viditeľnú zmenu v ekonomickom vývoji Európy. Ekonomické dôsledky zámorských objavov vymedzuje historik Nenička (2008:71) nasledovne:

- Sformovanie počiatkov svetového obchodu
- Príliv nových druhov plodín a zvierat – dovoz zemiakov, paradajok, kaka, bavlny, kukurice
- Príliv drahých kovov – objavnými cestami boli objavené nové zásoby striebra v Mexiku a Južnej Amerike. Príliv drahých kovov na starý kontinent znížil hodnotu cenných kovov používaných ako platidlo. Na tento cenový impulz zareagovali obchodníci zvýšením svojich cien, ktorých tempo rastu bolo vyššie ako mzdy obyvateľstva.
- Rozšírenie potrieb spojených s cestovným ruchom, kedy sa významnými európskymi prístavmi stávajú prístavy v Španielsku a Portugalsku. Na význame získali obchodné centrá ako Amsterdam a Londýn. Inými slovami podnietila zmena relatívnych cien presun obchodných centier zo Stredomoria do Amsterdamu a Londýna, kde sa presúvalo väčšie množstvo peňazí, čo lákalo väčšie množstvo podnikateľov.

Podľa Hart-Davisa (2014) rastúci vplyv humanizmu a renesancie ako nového myšlienkového smeru mal za následok, že svet sa bral realisticky taký aký bol, učenci sa zaujímali o prírodné vedy a to viedlo k vzniku nových technológií a vynálezov. Jedným z významných vynálezov tejto doby bol vynález Gutenbergovej kníhtlače, hayekovskej inovácie. Kníhtlač znížila náklady na výrobu kníh, ktoré sa stali cenovo dostupné pre široké vrstvy obyvateľstva.

To stimulovalo rast a šírenie myšlienok o lepších inštitúciách, kapitalizmu, priemyslu a medzinárodnom obchode. Šírenie myšlienok o nových inštitúciách

podnietilo aj samotný rast cestovného ruchu, čoho príkladom je lodná doprava. Pokiaľ by ľudia lodiam neverili, necestovali by.

Na základe Cestovného ruchu – podnikateľské princípy a príležitosti v praxi od Ryglovej, Buriana a Vajčnerovej (2001:25) je možné konštatovať „rozvoj moderného cestovného ruchu v období 17-18. storočia, kedy pre šľachticov a kupcov existovalo právo voľného pohybu cez územie cudzích krajín.“

Faktory, ktoré podmienili vznik moderného cestovného ruchu sú nasledovné:

- Cestovanie mladých tovarišov a šľachticov za svojimi majstrami s cieľom nadobudnutia skúseností – šírenie myšlienok o normách, kultúrach a tradíciách medzi spoločenstvami ľudí, inými slovami šírenie sa dobre fungujúcich inštitucionálnych prvkov.
- Technologický pokrok (najmä v podobe Priemyselnej revolúcie) tlačí spoločnosť a obyvateľov do zavedenia voľného pohybu, kvôli vyššej potrebe pracovných síl s vyššou kvalifikáciou, zároveň prináša Priemyselná revolúcia dva významné predpoklady pre rozvoj cestovného ruchu a to sú podľa Ryglovej, Buriana a Vajčnerovej(2011) dostatočný fond voľného času a dostatočné množstvo disponibilných prostriedkov.
- Zrušenie nevoľníctva - do tohto aktu bol nevoľník pripútaný k pôde, ktorú nemohol opustiť, ani keď bola pôda predaná inému majiteľovi. Územie šľachtica mohol nevoľník opustiť zriedka a len s povolením šľachtica (Johnson,2002). K tomuto bodu sa viaže tretí predpoklad rozvoja cestovného ruchu podľa Ryglovej, Buriana a Vajčnerovej(2011) a to zaistenie slobody pohybu, s ktorou súvisí bezpečnosť.

3.4 Grand Tour

Jedna z najdôležitejších foriem cestovania pred rozvojom cestovného ruchu v dobe industrializácie bola Grand Tour. Grand Tour popisuje v svojej publikácii Chaney(2006). Cestovanie sa stalo požiadavkou pre tých, ktorí si chceli rozšíriť vedomosti. Grand Tour vždy začínala vo Francúzsku. Druhou krajinou ciest bolo Taliansko, kde sa cestovatelia zdokonaľovali v umení, hudbe a sochárstve. Učenci pokračovali cestou do Nemecka, Švajčiarska a krajín Beneluxu. Najvýznamnejším dopravným prostriedkom bol koč, ktorý opäť súvisí s výrobou cestovného ruchu, presnejšie s dopravou, ktorá bude podrobne rozobratá v ďalšej kapitole. Grand Tour bola populárna medzi mladými Angličanmi. Počet anglických šľachticov podnikajúcich Grand Tour narástol niekedy ročne až na 20 000 účastníkov. Anglickí šľachtici boli nasledovaní šľachticmi zo Škandinávie a Ruska. Grand Tour zažívala svoj rozmach do polovice 18.storočia, najskôr bola spomalená Veľkou francúzskou revolúciou v roku 1789, až nakoniec ukončená napoleonskými vojnami.

I keď tieto dve udalosti Grand Tour ukončili, podnietili na druhej strane rýchlejšie šírenie osvietených myšlienok medzi obyvateľstvom. Inými slovami šírenie lepších poznatkov inštitúcií, dôvery v cestovanie a šírenie povedomia o potrebe cestovania, boli osobitý spôsob reklamy pre cestovný ruch. Grand Tour vznikla evolučne z potreby vzdelania ľudského kapitálu podobne ako univerzity.

Grand Tour nebola limitovaná žiadnou legislatívou, uskutočňovala sa voľne bez štátnych zásahov.

V danej dobe naberalo zároveň na význame osvietenstvo. Podľa „Dejín Európskej civilizácie“ od Neničku(2008:106) je možné konštatovať, že „práve v dobe osvietenstva sa začala presadzovať idea prirodzeného pokroku ľudstva, ktorý prirodzene určuje našu budúcnosť.“

Podľa Davida Huma sa spoločnosť spontánne vyvíjala od spoločnosti lovcov, cez poľnohospodársku epochu až po éru, kde prevláda obchod. „Civilizácia je výsledkom náhody a postupného vývoja cez mnoho vekov.“ (Hume, 1896:493)

3.5 Priemyselná revolúcia

Dôležitým míľnikom pre rozvoj cestovného ruchu bola Priemyselná revolúcia. Thompson v magazíne *The Atlantic*(2012) zhrňuje v svojom článku „Ekonomická história posledných 200 rokov v jednom grafe“ výskum Michaela Cembalesta o historickom vývoji HDP od roku 1 n.l. po rok 2008. Pred nástupom Priemyselnej revolúcie v 18. storočí je možné pozorovať jav popisovaný ako maltuziánska pasca, pojem zavedený Robertom Malthusom. Thompson tvrdí, že „pred Priemyselnou revolúciou neexistovalo nič také ako trvalý rast príjmov z produktivity. Ak veľa ľudí zahynulo, príjmy mali tendenciu sa zvýšiť, keďže len málo ľudí profitovalo zo stabilnej dodávky plodín. Ak sa príliš veľa ľudí narodilo, príjmy spadli, čo často viedlo k väčšiemu počtu úmrtí.“ (Thompson,2012)Ide o relatívnu vybavenosť výrobnými faktormi. Keď je práce relatívne menej než kapitálu, mzda relatívne vzrastie oproti úroku za kapitál (a oproti rente za prenájom pôdy). Pred rokom 1800 bola výška HDP a počet obyvateľov na seba úzko naviazané. Tento stav pretrváva dodnes, i keď korelácia zoslabla, pretože sa spoločnosť dostala na príjmy zaistujúce hranicu existenčného minima.

Predpokladom, prečo sa Priemyselná revolúcia mohla plne rozvíjať vo Veľkej Británii bol podľa Ridleyho (2010) fakt, že táto krajina sa vyhla vďaka svojim kolóniám maltuziánskej pasci, stav kedy je počet obyvateľov vyšší, ako produkcia potravín, čo vedie k radikálnemu zníženiu obyvateľstva. Narastajúca Priemyselná revolúcia zvyšovala životnú úroveň obyvateľstva a prispela k populačnému boomu. Ešte pred Priemyselnou revolúciou sa v krajine zvýšila miera gramotnosti, ktorá bola jedným z faktorov revolúcie. Ridley spája so zvýšením gramotnosti hypotézu 10 násobne zníženej kriminality z roku 1800 oproti roku 1250. Ľudia si na koncom 18. storočia mohli dovoliť obstarat' väčšie množstvo statkov, teda aj cestovného ruchu, ale zároveň mali vyššie nároky na produkciu potravín. Úspechom Anglicka boli obrovské plochy potravín lokalizovaných v britských kolóniách na ďalekom východe a v Severnej Amerike. Produkcia z týchto potravín mohla nasýtiť rastúci počet obyvateľstva a zabrániť tak pasci preľudnenia a nízkemu stavu potravy. Malthusiánsky tlak uvoľňovalo i presídľovanie obyvateľstva do Severnej Ameriky.

Predpoklady pre vznik moderného cestovného ruchu a zjednodušenie cestovania priniesli technologicko-vedecký pokrok a práve zmienaná Priemyselná revo-

lúcia 18. a 19. storočia. Kolískou revolúcie sa stalo Anglicko. Industrializácia prispela k zlepšeniu životných podmienok obyvateľstva, mnoho obyvateľov sa presťahovalo z vidieka do miest, v ktorých stáli priemyselné továrne. V neposlednom rade sa s vynálezom parnej lokomotívy zvýšila rýchlosť dopravy.

„Zvyšujúca potreba cestovania bola z časti spojená so zvyšujúcou sa úrovňou vzdelania a zároveň s mohutným zaoceánskym turizmom. Toto všetko vytvorilo záujem o cudzie miesta a taktiež obchodné cesty“. (Mason, 2008:16)

Hnacou silou Priemyselnej revolúcie boli inovácie, presnejšie vznik dopravy, od kolesa až po lokomotívy, námorné objavy a nové zámorské cesty.

Dôležitou historickou inováciou v cestovnom ruchu bolo vydanie prvého knižného sprievodcu určeného pre cestovateľov. Ryglová v svojej knihe Cestovný ruch píše, že „v roku 1827 vydal Karl Baedeker knižného sprievodcu s cieľom uľahčiť a sprístupniť cestovanie i stredným vrstvám obyvateľstva“. (Ryglová, Burián, Vajčnerová, 2011:25)

Javorský (2004) popisuje úspech sprievodcu nasledovne: „medzi kontinentmi premávali lode podľa cestovného poriadku a všetky dôležité mestá na kontinente spájala železnica. Po objaviteľských, diplomatických a obchodných cestách sa mohlo začať cestovanie, pri ktorom cieľom bola cesta sama.“

Baedekerov sprievodca bol oproti svojim predchodcom pokrokový v tom, že obsahoval informácie o hoteloch, vzdialenostiach alebo aj ceny prepitného v rôznych krajinách. Hayek (1945:1) toto využitie informácií komentuje ako „zaisťovanie najlepšieho použitia zdrojov, ktoré sú známe akémukoľvek členovi spoločnosti, a to k cieľom, ktorých relatívnu dôležitosť poznajú iba títo jedinci.“ Podnikateľ zvyšuje informovanosť o statku, povzbudzuje predstavivosť (Baedeker používal v knižných sprievodcoch obrázky a mapy) a pomáha využívať znalosti, ktoré by inak nemohli byť v spoločnosti využité.

Pre cestujúcu strednú vrstvu bol sprievodca dôležitý z toho dôvodu, že nemuseli vynakladať finančné prostriedky na drahého osobného sprievodcu. „Baedeker sa zamerával na lukratívne turistické destinácie - do roku 1837 vzrástol za desať rokov počet cestujúcich parníkom po Rýne z 18 000 ročne na milión“. (Pravda, 2012). Karl Baedeker poskytol lacnejší substitút sprievodcovských služieb.

V porovnaní s cenou knižného sprievodcu bol ľudský sprievodca oveľa drahší. Osobného sprievodcu robil i Adam Smith mladému kniežaťu Buccleuchovi. Jeho ročná mzda bola 300 libier a zároveň mu boli preplatené výdaje spojené s cestou a poskytnutá penzia 300 libier ročne, čo predstavovalo 2x vyššiu mzdu ako práca učiteľa, ktorú zastával. (Carnegie Mellon University Library, 2009) Tu môžeme vidieť finančnú náročnosť osobného sprievodcu.

Karl Baedeker podľa článku v denníku Pravda (2012) krátko po vydaní sprievodcu po Švajčiarsku, zaviedol hviezdíčkovú klasifikáciu atraktivity miest a hotelov, ktoré slúžili ako spôsob využitia znalostí, inými slovami ako signalizácia kvality. Klasifikácia bola dlho považovaná za prestížne hodnotenie zrejme preto, že informovala lepšie ako alternatívne signály kvality. Vznik knižného sprievodcu je výsledkom spontánneho vývoja a neviditeľnej ruky trhu, ktorá skoordinovala

potrebu poznania miest bez sprievodcu s danou príručkou, nikto ju neplánoval, i keď bola vytvorená ľudskou rukou.

V čase industrializácie sa vplyvom cenových signálov presídlilo mnoho ľudí za prácou do miest. „Ľudia obývali mestá od antiky, napriek tomu v nich na začiatku 19.storočia žilo iba 3 percentá svetovej populácie. Vďaka rozsiahlej urbanizácii, ktorá sprevádzala Priemyselnú revolúciu, sa za 100 rokov tento počet zvýšil na 15 percent. Tak vznikli prvé veľké priemyselné mestá.“ (Hart-Davis, 2014:323)

Rastúca urbanizácia bola dôležitým faktorom pre rozvoj cestovného ruchu. Podľa Morgana (2011) bola v roku 1871 zavedená v Spojenom kráľovstve zákonom pravidelná dovolenka v podobne tzv. „Bank holidays“ – dni pracovného voľna, 4 dni v roku v Anglicku, v Škótsku 5 dní. Podnikatelia dávali z vlastnej iniciatívy niektorým svojim úradníkom a skúseným zamestnancom navyše dni platenej dovolenky mimo zavedených „Bank holidays“. Morgana dopĺňa Lambert (2003) a zhrňuje fakt, že na konci 19.storočia získali pracovníci v sobotu štátom zavedený poldeň dovolenky a to spolu s nedeľou, ktorá bola dňom pracovného pokoja, vytvorilo víkend. Tento víkend zvýšil fond voľného času a podporil tak rozmáhajúce sa cestovanie.

Populárnym letoviskom obyvateľov v čase industrializácie sa podľa Waltona (2005) stali anglické prímorské rezorty. Koncom 19. storočia začali tieto strediská navštevovať i príslušníci strednej vrstvy vďaka zavedeniu štátom platenej dovolenky a nárastu miezd.

„Akonáhle sa vzostup nižších tried začne zrýchľovať, prestane byť hlavných zdrojov ziskov vyhovovanie potrebám bohatých a trieda ich snaha vychádzať naproti dopytu máš. Tieto sily, kvôli ktorým sa zo začiatku nerovnosť zväčšovala, viedli neskôr k jej zmenšovaniu.“ (Hayek, 2006:44)

Zároveň sa koncom 19.storočia súčasne podľa Hart-Davisa (2014) objavili dva nové javy: konzumná spoločnosť, ktorá bola „dôsledkom sociálnych vzťahov, ktoré priniesla Priemyselná revolúcia a urbanizácia. Príslušníci masovej spoločnosti majú aj rôzne interpersonálne väzby (rodina, priatelia), pre fungovanie a reprodukciu masovej spoločnosti sú však podstatné neosobné a formálne vzťahy“ (Nadacia Pontis, 2010). Druhým javom bol zábavný priemysel. Zabezpečenie základných potrieb a dostatok príjmov boli predpokladom pre vznik daných dvoch javov. Veľko-výroby sa začali rozširovať, náklady znižovať a tým sa znížili i ceny. Okolo roku 1900 sa životná úroveň industrializáciou ovplyvneného Západu zvýšila tak veľmi, že vysoký počet ľudí mal dostatok finančných prostriedkov na utrácanie.

3.6 Prvá cestovná kancelária

Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011:25) v „Podnikateľských princípoch a príležitostiach v cestovnom ruchu“ tvrdia, že „pojmem organizovaný cestovný ruch je najčastejšie spájaný s Angličanom Thomasom Cookom, ktorý v roku 1841 založil prvú cestovnú kanceláriu a usporiadal prvý organizovaný výlet osobným vlakom po anglickom vidieku a prvý zahraničný zájazd na Svetovú výstavu do Paríža.“

Thomas Cook tvoril svoje zájazdy na základe dopytu spotrebiteľov, kde jednotlivé fázy výroby a všetky inovácie na seba nadväzovali. „Cookova práca bola od úplného začiatku šitá na mieru potrebám širokej maloburžoáznej klientele.“(Enzensberger,2008:128)

Goeldner a Ritchie (2014) zdôrazňujú fakt, že Thomas Cook bol zároveň i prvým sprostredkovateľom železničných zájazdov. Jeho spoločnosť organizovala špeciálne výletné vlaky po Anglicky. Jeho konanie bolo postupne napodobňované po celom svete. Spoločnosť rýchlo rástla a zakrátko organizovala zájazdy do Európy so sprievodcom a do Spojených štátov. Hayek(1945) vidí takúto ľudskú činnosť ako veľmi užitočnú a to z toho dôvodu, že podnikateľ uviedol do prevádzky niečo, čo nebolo plne využité. Títo podnikatelia „vykonávajú veľmi užitočnú funkciu, založenú na špeciálnych znalostiach okolností prchavého okamžiku, ktoré sú iným ľuďom nedostupné.“(Hayek,1945:3) Inými slovami, Cook pomáha podobne ako Baedeker využívať znalosti, ktoré by inak nemohli byť v spoločnosti plne využité.

„Cookova spoločnosť organizovala balíčkové zájazdy, ako uzavretý systém ekonomických transakcií podobne ako továrenský pásový dopravník spájajúci jednotlivé pracovné stanice s fixnými operáciami. Táto štruktúra podporovala tvorbu obrovského množstva štandardizovaných produktov v čo najrýchlejšom čase za najnižšiu cenu cez minimalizáciu transakčných nákladov, dosahujúc úspory z rozsahu.“ (Scranton, Davidson,2007:11)

Od začiatku 19.storočia začala britská vláda zavádzať tzv. „Factory acts“, ktoré riešili pracovné podmienky zamestnancov. Akt z roku 1847 obmedzil prácu osôb do 18 rokov a detí maximálne na 10 hodín denne(Parliament.uk,2015)

„Túžba po slobode od spoločnosti vzišla zo samotnej spoločnosti za účelom úniku z nej samotnej. Priemysel cestovného ruchu vznikol na výrobu oslobodenia od priemyselného sveta. Cestovanie mimo svet komodít sa stalo komoditou samo.“ (Enzensberger,2008:128)

3.7 Vývoj dopravy

Cestovanie nie je možné bez pokroku v doprave, na ktorú je cestovný ruch priamo naviazaný. Herbst (2006) v svojej publikácii tvrdí, že prvý vynález ktorý urýchlil dopravu je bezpochyby vynález kolesa. Koleso bolo objavené roku 3500 p.n.l., pôvodne ako koleso pre hrnčiarsky kruh. Najskôr Mezopotámčania presúvali tovar pomocou saní, ktoré však boli príliš namáhavé na prepravu a vtedy boli k týmto saniam pridané kolesá. Sane a vozíky však boli používané len na prepravu tovaru. Okolo roku 3000 p.n.l. vynašli v Mezopotámii 2-kolesové koče, ktoré najskôr slúžili na kráľovské pohreby, neskôr pre armádne účely. Na príklade kolesa je možné opätovne vidieť, že to, čo bolo pôvodne výsadou najvyšších vrstiev, luxusom, sa postupnými inováciami a technologickým pokrokom stalo bežnou potrebou každého obyvateľa.

V roku 312 p.n.l. začali Rimania budovať prvé kamenné cesty, čo povzbudilo samotný obchod a cestovný ruch. Zo zákona mohli cestu používať voľne všetci Rimania a z hľadiska obchodu mali význam pre ich priamosť a dobrú alokáciu. Okolo

roku 1500 n.l. boli prvé 4-kolesové koče zavedené v Maďarsku. Tento typ cestovania sa páčil aj chudobnejšej časti obyvateľstva, ale v danej dobe bolo cestovanie v prvých dopravných prostriedkoch výsadou bohatých. Práve tu vznikol nápad prenájmania týchto kočov menej bohatým vrstvám a tak v 17. storočí premávali pozdĺž fixných trás v Anglicku koče s pravidelnými zastávkami – hayekovská inovácia. Spotrebitelia opäť určili smerovanie trhu a vybrali také technologické riešenie, ktoré bolo najlepšie. Taktiež je možné na danom príklade sledovať fakt, že podnikatelia opäť premenili informácie na novú službu, ktorá by nebola inak využitá. Z kočov sa takto stali dostavníky. Toto všetko sa dá zhrnúť jedným slovom a to inovácie.

Súbežne s vývojom kolesa a prvých dostavníkov sa vyvíjala i lodná doprava. V starovekej Mezopotámii a Stredomorí vyrábali lode z trstiny, ktoré boli vysoko odolné. Sumeri a Egypťania (Wonning,2012) vyvinuli tieto plte okolo roku 3000 p.n.l.

Ako píše Gaiscogne(2001), staroveké civilizácie, predovšetkým prímorské civilizácie ako Čína, Egypt, Kréta budovali prvé lode, predovšetkým na krátke vzdialenosti. Na vnútroštátne prepravovanie po riekach sa používala kabotažná doprava. Vďaka obchodu začali vznikať prvé prístavy na obchodných tepnách, cez ktoré prúdilo veľké množstvo kapitálu a to prilákalo nových obyvateľov. Od 5. storočia n.l. začali germánske národy vyvíjať dlhé, veslové a rýchle lode, ktoré neskôr najčastejšie používali Vikingovia. V 15.storočí prichádza veľký zlom v lodnej doprave, zdokonalila sa navigácia, technické postupy a vznikli nové typy lodí. Toto všetko mohlo začať éru zámorských ciest. Lode boli jediným plavidlom do vynálezu lietadiel na diaľkovú prepravu medzi kontinentami.

Zlomovým okamihom a míľnikom (BBC News,2004) vo vývoji nielen dopravy, ale spoločnosti samotnej bol vynález parného stroja a začiatok používania železníc. V roku 1804 Walesan Richard Trevithick priviedol Britské kráľovstvo do veku železníc tým, že predstavil jeho parný motor v lokomotive. Skutočný prelom však prichádza v roku 1814, kedy George Stephenson zdokonalil stroje svojich predchodcov a zostrojil parnú lokomotívu Blücher. Od zavedenia železničnej dopravy sa lokomotívy a budovanie železníc dostáva ďalej do Európy.

Čo je však dôležité dodať, sú ekonomické dopady rozvoja železníc, ktorým sa opätovne venuje Hart-Davis(2014). Na výstavbu železníc a lokomotív bolo potrebné obrovské množstvo ťažkého materiálu, čo bolo stimulom pre odvetvie baníctva, železiarskeho priemyslu a rôznych technických a stavebných odvetví. Železnice nielenže zrýchlili prepravu a tým znížili transakčné náklady, ale to malo za následok zníženie cien potravín a zvýšenie ich rôznorodosti a ponuky. Zníženie transakčných nákladov znamená aj povzbudenie cestovného ruchu. Železnica zo Stocktonu do Darlingstonsu bola pôvodne určená na priemyselné účely, avšak krátko si majitelia železničných spoločností uvedomili ich potenciál pre prepravu ľudí, čo prinieslo významnú sociálnu zmenu. Podľa Enzensbergera(2008:126) „ide rozvoj železníc ruka v ruke s industrializovanou spoločnosťou. Z tohto dôvodu mali anglickí turisti výhodu nad turistami z ostatných krajín v 19. storočí.“

„Množstvo prepravených pasažierov v roku výrazne narástlo medzi rokmi 1842 a 1850, množstvo sa dvojnásobne zvýšilo v 50 rokoch 19.storočia a opätovne zdvojnásobilo v 60 rokoch 19.storočia.“ (Freeman, 1988:73). Cestovanie železnicou a sprístupnenie dopravy prinieslo novú dimenziu sociálneho života. Emma Griffin vo svojom článku „Znaky industrializácie“ (2010) tvrdí, že to, čo privedie spoločnosť do novej doby, je vždy buď vynález nových technologických objavov, nové zdroje, alebo kombinácia oboch. Na druhej strane predstavovala lokomotíva schumpeterovskú inováciu pre firmy produkujúce dostavníky, ako bežný prostriedok cestovania.

Podľa Hercika (2013) je ďalším stupňom zrýchlenia a vývoja dopravy vynájdenie automobilu. K zdokonaleniu automobilového priemyslu pomohol vynález spalovacieho motora, najskôr Gottliebom Daimlerom a následne Rudolfom Dieselom v roku 1897, ktorý nahradil paru úplne. Náhrada pary je opätovne príkladom kreatívnej deštrukcie pre majiteľov podnikov na výrobu lokomotív. V tejto dobe bola však automobilová doprava stále pre obyčajných ľudí nedostupná, čo sa zmenilo až s nástupom masovej výroby automobilov a érou Fordizmu na začiatku minulého storočia. Medzi rokmi 1913-1927 bolo vyrobených 14 miliónov automobilov Ford T. Na začiatkoch 20.storočia začína i rozvoj leteckej dopravy, ktorá sa postupom času stane jedným z najvýznamnejších svetových odvetví.

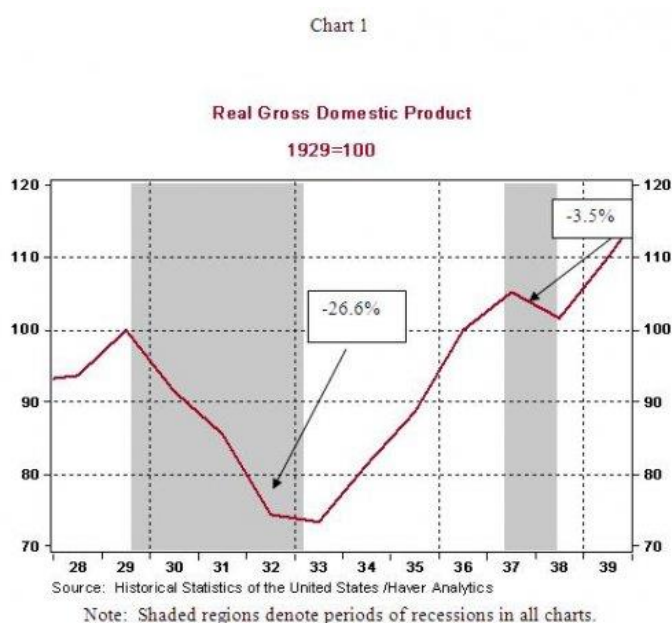
V konečnom dôsledku je možné sa zamyslieť, že rada inovácií môže byť pre seba vzájomne kreatívnou deštrukciou. Nové inovácie nahradzujú staré, bez možnosti ich alternatívneho využitia. Avšak na druhej strane v podaní Hayeka je napriek tomu doprava príkladom významného spontánneho vývoja vzhľadom na to, že spotreba sa nakoniec predsa len uskutoční a ustáli a nové technológie prinášajú najcenejšie riešenia potrieb trhu.

3.8 Novodobé pojetie cestovného ruchu a zásah do spontánneho poriadku

„Počiatok novodobého pojetia cestovného ruchu v Európe je možné spozorovať v období medzi dvomi svetovými vojnami. Po prvej svetovej vojne štáty prakticky nezasahovali do vývoja cestovného ruchu a ľudia mohli cestovať bez vážnejších administratívnych obmedzení. To sa zmenilo v dôsledku Veľkej hospodárskej krízy v tridsiatich rokoch 20.storočia, kedy rada krajín zaviedla určité ochranné opatrenia v colnej, pasovej i vízovej oblasti. Zásahy štátu do cestovného ruchu pretrvávajú až do dnes.“ (Ryglová, 2011:26)

Napriek tomu, že neexistuje žiaden graf cestovného ruchu odzrkadľujúci jeho vývoj v čase Veľkej hospodárskej krízy, je možné predpokladať, že taká obrovská cyklická zmena ako daná udalosť ovplyvnila všetky sektory priemyslu a postupne sa prenášala v rámci prepojenia jednotlivých trhov do celého sveta. To, koľko výrobcov cestovného ruchu si môže obyvateľ zaobstarat' súvisí s výkonom ekonomiky, mierou HDP, ktorá odzrkadľuje i jeho príjmy. Pokiaľ je vývoj miery reálneho HDP v porovnaní s ostatnými rokmi nízky alebo záporný, je možné predpokladať nižší príjem obyvateľstva. Graf nezamestnanosti ukazuje vysokú mieru nezamest-

nanosti v čase hospodárskej krízy a z toho je možné dedukovať, že potreba cestovného ruchu sa stala druhoradou. Nezamestnanosť je v danom prípade cyklická a preniká do mnohých odvetví. I v dnešnej dobe platí, že ak sa ekonomika nachádza v kríze, ako jeden z prvých faktorov, ktorý je zasiahnutý, je cestovanie, vzhľadom na to že firmy začnú používať alternatívne formy komunikácie ako napr. video konferencie. Cestovný ruch zažíva v čase hospodárskej krízy svoj cyklický pokles a obyvatelia začínajú cestovať opäť až v 40. rokoch po skončení druhej svetovej vojny. Na oboch grafoch je zaznamenaný pokles v 30. rokoch, z čoho je možné vyvodit' i potvrdenie, že cestovný ruch bol v danej dobe limitovaný. Použité grafy sú znázornené nižšie. „V roku 1940 si iba 25% amerických pracovníkov užilo výhody platenej dovolenky, zatiaľ čo v roku 1957 vzrástlo toto číslo na 90%.“ (Enzensberger, 2008:128)



Obr. 2 Reálny hrubý domáci produkt v USA
Zdroj: Huffington Post 2015



Obr. 3 Miera nezamestnanosti, 1929-2010 v USA
Zdroj: National affairs 2012

Po tomto období, kedy začína štát intervenovať do cestovného ruchu sa narúša prirodzený poriadok v spoločnosti a prirodzený spontánny vývoj cestovného ruchu. Tieto jednotlivé pokusy štátu intervenovať do cestovného ruchu narúšajú Hayekove trojuholníky a vytvárajú tzv. bottlenecky, úzke profily, diskoordinácie, ktoré sú aplikované na príkladoch v ďalšej kapitole. Makroekonomický pohľad založený na agregátnych veličinách, rozšírený od 50. rokov, tieto štrukturálne bottlenecky prehliada. Alternatívny evolučno-ekonomický pohľad Hayeka a Schumpetera, pomáha identifikovať štrukturálne bottlenecky.

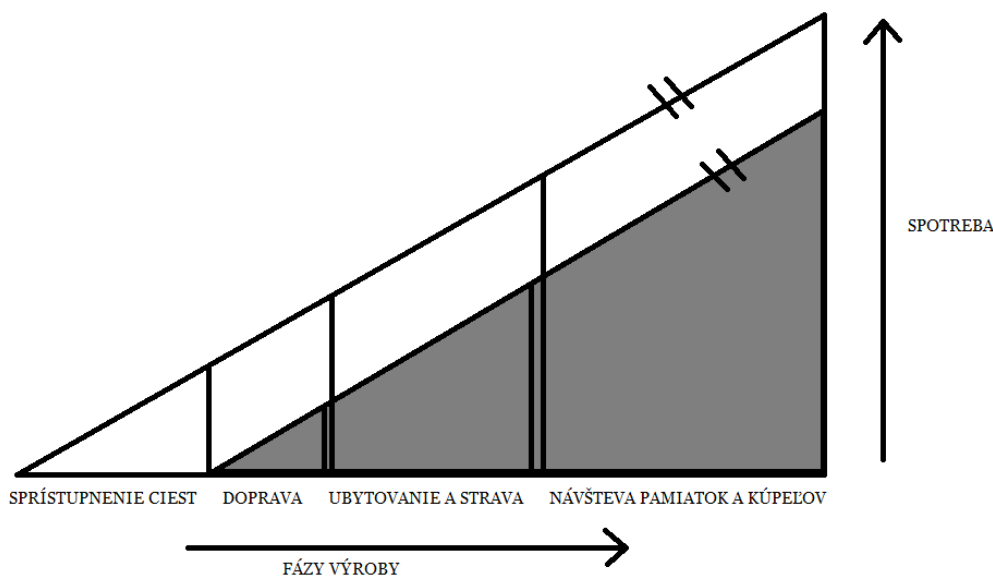
Z nasledujúceho textu zároveň plynie fakt, že hnacím motorom prirodzeného vývoja populácie je rozvoj výmeny, špecializácie, inovácií, del'by práce a obchodu. Slovanmi Ridleyho „bez obchodu k inovácii proste nedochádza“. (Ridley, 2010:73)

Obchod zabezpečoval od počiatku civilizácie pohyb obyvateľ'stva, výmenu myšlienok a poznatkov o fungujúcich inštitúciách, o technológiách a inováciách. Obchod vznikol spontánnym vývojom, nikto ho nenariadil a doviedol civilizáciu do priemyselnej doby. Dokonca samotná lokomotíva slúžila pôvodne na prepravu vyrobeného a následne obchodovaného tovaru. Postupnou špecializáciou však prispela k vyššej mobilite obyvateľ'stva a prebudila v ňom túžbu za poznáním a objavovaním, z ktorej sa vyvinul samostatný cestovný ruch, ktorý dnes tvorí v niektorých krajinách sveta jednu z najvýznamnejších položiek, ktorá prispieva k rastu HDP. Tým pádom môžeme medzi inovácie, ktoré boli faktormi ovplyvňujúce rozvoj cestovného ruchu, radiť či už samotnú dopravu a jej rozvoj od kola až po automobilovú a leteckú dopravu, ale takisto i vznik univerzít, zakladanie hotelov a reštaurácií, vznik kúpeľov, Grand Tour, samotnú Priemyselnú revolúciu so svojimi prelomovými technológiami a prvého knižného sprievodcu, čo mohlo všetko vyústiť do vzniku prvej cestovnej kancelárie a organizovaných zájazdov, ktoré postavili cestovný ruch do bežnej potreby obyčajných ľudí.

4 Evolučno-ekonomická analýza cestovného ruchu

Na úvod je potrebné dodať fakt, že sa Hayekov trojuholník zväčša používa na celú makroekonomiku a sleduje sa ako zásah centrálnej banky do úrokovej miery (sklon prepony Hayekovho trojuholníka) zapôsobí na ekonomiku. V našom prípade je riešená len čiastková, sektorová ekonomika cestovného ruchu. Zároveň i tu je možné sledovať cyklické efekty a s nimi súvisiace štrukturálne dopady, koordináciu alebo diskoordináciu. Na druhej strane je dôležité sa zamyslieť, či je možné celý cestovný ruch plánovať centrálnou pomocou Hayekovho trojuholníka so všetkými svojimi inováciami podobne ako napr. zájazd Thomasa Cooka. Ak je teoreticky celý cestovný ruch braný ako jeden výrobok, v Hayekovom trojuholníku je jav, ktorý ho výrazne ovplyvňuje kreatívna deštrukcia, ktorú spoločnosť nedokáže predpovedať a prejavuje sa bottleneckom v Hayekovom trojuholníku. Tieto tri evolučné techniky sú znázornené v nasledujúcich podkapitolách. Keďže je Hayekov trojuholník vzťahom medzi spotrebou a časom (fázami výroby), je možné na ňom vidieť teoretický dopad na HDP v daných prípadoch, keďže spotreba je súčasťou HDP.

4.1 Cestovanie v Rímskej ríši a zánik ciest



Obr. 4 Hayekov trojuholník pre cestovanie v Rímskej ríši a zánik ciest

Ako prvý je znázornený Hayekov trojuholník v čase zániku Západorímskej ríše. Pokiaľ boli cesty pod ochranou Rímskej ríše, cestovanie bolo bezpečné a Rimania sami patrili medzi významných cestovateľov. Potom ako boli cesty vyčistené a Rimania začali po nich cestovať a usporadúvať rôzne výlety, pochopiteľne potrebo-

vali hneď po príchode do cieľovej destinácie nájsť vhodné ubytovanie a stravu. Po ubytovaní mohli plne navštíviť miesto svojho zájazdu. V danej dobe neexistoval žiaden prostredník, ktorý by im ubytovanie zarezervoval dopredu.

S rozpadom Rímskej ríše je narušený predpoklad cestovného ruchu a to bezpečnosť destinácie. Cesty nemá kto spravovať a ochraňovať a preto dochádza k narušeniu trojuholníka. Pôvodný Hayekov trojuholník sa zmenšil na nový sivý trojuholník. Jedna fáza nenadväzuje automaticky na druhú, štát nevytvoril podmienky, v ktorých by sa spontánny poriadok mohol rozvíjať. V danom trojuholníku si každý subjekt cestovného ruchu musel cestu zorganizovať sám, čo zvýšilo transakčné náklady a tým pádom znížilo úžitok zo spotreby. Prekážka v podobe zanedbania ciest vytvorila prekážku pre cestovanie, plynulosť výroby sa narušila a potreby spotrebiteľov ostali nenaplnené. Znížená spotreba mala vplyv na celkové HDP v podobe čiastkovej spotreby v cestovnom ruchu v starovekom Ríme.

4.2 Ubytovacie zariadenia

Na základe poznatkov od Levy-Bonvina(2003) použitého v literárnom prehľade je možné hovoriť o schumpeterovskej kreatívnej deštrukcii pre sektor ubytovania. Medzi prvé typy hotelového ubytovania patrili kúpeľné zariadenia, ktoré boli v svojich prvopočiatoch veľmi populárne práve v Ríme. Následne Rimania pocítili potrebu stavať si v prázdninových rezortoch i vlastné vily a sídla (napr. v Neapole).

I keď návšteva kúpeľov bola stále populárna, Rimania v nich prestali prebývať, pretože bývali v svojich vilách v dovolenkových rezortoch, čo predstavuje pre kúpele čiastkovú kreatívnu deštrukciu pre oblasť ubytovania.

Pre rôznych obchodníkov a cestujúcich boli pozdĺž frekventovaných trás vybudované prícestné hostince a taverny. Avšak ako už boli spomenuté v texte, keďže tieto zariadenia neposkytovali dostatočné pohodlie a kláštory a opátstva poskytovali lepšie podmienky na ubytovanie, prevádzkovatelia stratili záujem o vedenie tavern a hostincov. Na nasledujúcom príklade ubytovania kláštorov a hostincov je viditeľný prirodzený výskyt kreatívnej deštrukcie – kláštory a opátstva nabrali na popularite na úkor hostincov a vznikla dočasná nekompatibilita i keď samotná spotreba sa uskutočnila. Jedna forma podnikania sa však prejavila na úkor druhej. V čase kedy predstavení duchovenských zariadení prestali mať záujem na substituovaní ubytovania, nabrali na význame etapové stanice, ktoré mali podobný účel ako taverny (boli ich nástupcom), avšak cestujúcemu sa tu dostalo podobného komfortu ako v duchovenských zariadeniach. Na opačnú stranu ukazuje daný príklad vznik inovácie v podaní Schumpetera. Kláštory nemali záujem na substituovaní ubytovania, tým pádom ani nemohli stratiť v prospech etapových staníc a sami predstavení kláštora na alternatívne možnosti ubytovania cestujúcich odkazovali.

Všetky tieto doposiaľ vymenované fázy výroby dali základ vzniku hotelov, ktoré vyplynuli z dopytu obyvateľov najmä v čase Priemyselnej revolúcie po ubytovaní, odkedy ľudia zo stredných vrstiev uskutočňujú zájazdy a požadujú určitý komfort. Posledným stupňom hotelov bol samotný grand hotel (prvým Le Grand

Hotel Paris), ktorý bol určený cestujúcim hľadaným vysoko komfortné ubytovanie. Ten odlákal časť dopytu po hoteloch a to najmä takú časť trhu, ktorá bola ochotná za ubytovanie zaplatiť najviac. V dnešnej dobe je možné pozorovať napr. kreatívnu deštrukciu medzi službou AirBnB a rôznymi hostelmi. AirBnB je kreatívnu deštrukciou pre hostely, ale i hotely a iné typy ubytovania. Mladí ľudia uprednostňujú stále viac a viac práve danú vzniknutú službu ubytovania v súkromí. I tu je však možné predpokladať, že sa nakoniec celková spotreba ustáli. Ak by bol daný problém popisovaný z pohľadu Hayeka, je možné tvrdiť, že daný proces je v poriadku, vzhľadom na to, že spotrebiteľia určili také smerovanie trhu, ktoré najlepšie uspokojuje vždy ich potreby.

4.3 Doprava

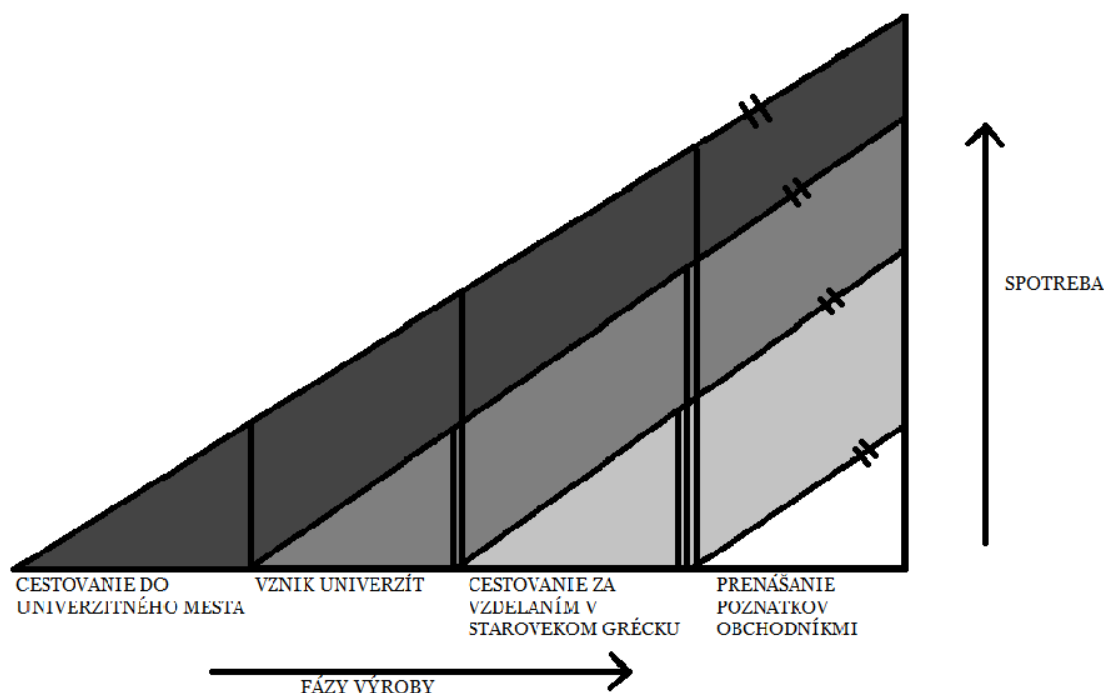
„Vzťah medzi dopravou a cestovným ruchom je vo forme vzájomnej korelácie a spätnej väzby. Vývoj dopravy je nevyhnutnou podmienkou vývoja cestovného ruchu. Pokrok spolu so všetkými zmenami v cestovnom ruchu ovplyvňujú zároveň vývoj dopravy.“ (Gierzcak,2012:275) Inými slovami to je výrobná fáza spotrebného statku cestovný ruch.

Z nasledujúceho textu vyplýva, že statok, ktorý bol pôvodne luxusný, sa postupným technologickým napredovaním stane bežne dostupným. Cestovanie sa postupne stáva bežnou potrebou obyčajných ľudí. Dané tvrdenie opisuje v svojom diele „Kapitalizmus, socializmus a demokracia“ Schumpeter(2013:67) následne: „kráľovná Alžbeta vlastnila hodvábne pančuchy. Úspech kapitalizmu nespočíva v zaistení väčšieho množstva hodvábných pančúch pre kráľovné, ale v ich sprostredkovaní i pre dievčatá, pracujúce v továrni výmenou za postupne klesajúce množstvo ich úsilia.“ To znamená, že zatiaľ čo za čias kráľovnej Alžbety boli hodvábne pančuchy výsadou kráľovien, dnes ich vďaka kapitalizmu môže mať každé dievča. Z luxusnej potreby najbohatších vrstiev, sa stáva potreba bežných obyvateľov, čo platí i pre samotné cestovanie. Doprava sa vyvinula evolučne od samého kola a plti až po leteckú a automobilovú dopravu 21. storočia.

Doprava je však jedným zo sektorov cestovného ruchu, kde je možné reprezentovať najmä Schumpeterov pohľad na inovácie a s nimi spojenú evolúciu. Podľa Schumpetera by všetky inovácie, ktoré vytlačili staré, ale nenadväzovali plynule na staré technológie iných podnikateľov, znamenali kreatívnu deštrukciu. Ďalej je podľa Schumpetera možné tvrdiť, že síce nastolili i tieto nové inovácie určitý nový poriadok v celkovom spontánnom poriadku, ale spôsobili dočasné diskoordinácie. Podnikatelia ako celok neurčili smerovanie trhu, ale jedna skupina sa prejavila na úkor druhej. Ako kreatívna deštrukcia je teda braná parná doprava pre majiteľov spoločností vyrábajúcich koče, alebo automobilová doprava pre lokomotívy a v neposlednom rade letecká doprava 21. storočia presúva obyvateľov k cestovaniu lietadlom na dlhé trasy a tým trpí najmä lodná doprava. Na druhej strane tieto kreatívne deštrukcie vždy slúžili k urýchleniu a sprístupneniu dopravy pre vždy väčší počet cestujúcich.

Preto je na druhej strane možné demonštrovať Hayekov názor, ktorý tvrdí, že práve trh musí vybrať také technologické riešenie, ktoré je pre riešenie určitého nedostatku najlepšie. Podnikatelia síce dané technológie vytvorili (napr. parná lokomotíva Stephensonom), ale bol to výsledok nevedomého, spontánneho procesu. Trh ich dovedol k hľadaniu riešenia nedostatku dostupnej dopravy pre veľké masy ľudí.

4.4 Vznik univerzít



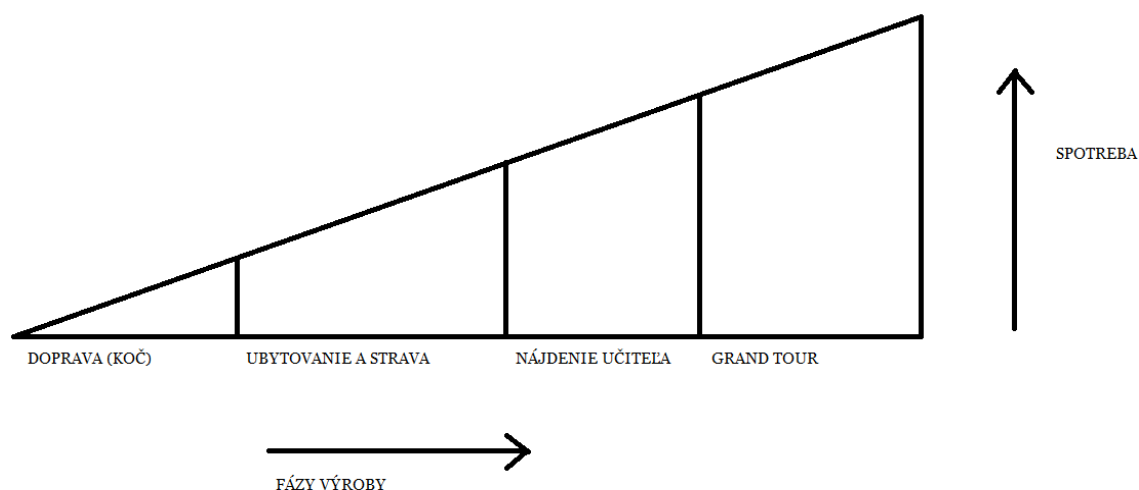
Obr. 5 Vznik univerzít

Keďže cestovanie je nástroj, ktorý slúži na vymieňanie vedomostí o fungujúcich inštitúciách, je potrebné sa pozrieť na vývoj univerzít ako organizácií zaisťujúcich vzdelanie. Medzi prvých „prenášačov“ myšlienok patria obchodníci. Rôzni učenci zhromažďovali a rozvíjali učenie svetových kultúr. Medzi najvýznamnejších vzdelancov patrili starovekí Gréci. V antickom Grécku bolo zvykom jazdiť za učiteľom, alebo aby učiteľ cestoval za žiakom a tým si daný študent obohatil svoje poznatky.

Daný koncept je možné chápať z pohľadu Hayeka tým, že sa dané myšlienky vyvíjali spontánne bez nátlaku vlád. Vznik univerzít bol iniciovaný potrebou vzdelávať ľudský kapitál a jednotlivé inštitúcie si navzájom neodporovali. Univerzity ťažko mohli vytlačiť Platónovu akadémiu, keďže v danej dobe bola dávno zaniknutá. Učenci sa tiež mohli sústreďovať na novovzniknutých univerzitách a tým lepšie zhromažďovať poznatky. Učenci do univerzitných miest cestovali a tým tvorili spotrebu v cestovnom ruchu. Evolúcia zaistila také najlepšie riešenie

a intertemporálnu koordináciu zdrojov, ktorá slúžila k najcennejšiemu úžitku. Každá ďalšia fáza zaistovala zväčšenie Hayekovho trojuholníka a tým i zvýšenú spotrebu. Zväčšovanie Hayekovho trojuholníka je znázornené od bieleho trojuholníku až po tmavosivý trojuholník.

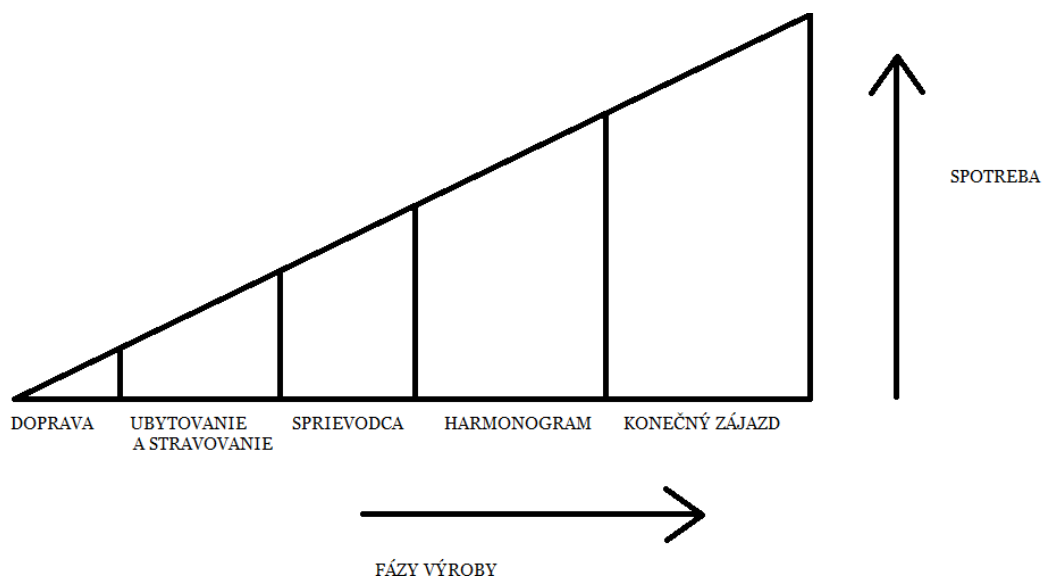
4.5 Grand Tour



Obr. 6 Hayekov trojuholník pre Grand Tour

Grand Tour je možné považovať za prvý individuálne organizovaný cestovný zájazd. Ako už bolo napísané vo vývoji cestovného ruchu, Grand Tour slúžila na vzdelávanie mladých šľachticov a štátnikov. Pokiaľ chcel daný človek absolvovať Grand Tour a nadobudnúť poznatky, musel najskôr cestovať do predom určenej krajiny (spotreba fázy výroby – doprava). Následne sa Hayekov trojuholník zvýšil ďalšou fázou výroby ubytovaním a stravou - po príchode do určenej krajiny si musel človek nájsť ubytovanie a zabezpečiť stravu a následne nájsť učiteľa, ktorý ho bude vzdelávať a sprevádzať na cestách. Pokiaľ účastník Grand Tour dané fázy výroby zaistil, mohol uskutočniť celú Grand Tour. Pokiaľ by nezabezpečil čo i len jednu fázou výroby, Grand Tour ako koncept by sa narušila a Hayekov trojuholník zmenšil. Grand Tour prispievala k spotrebe v HDP, avšak jej dosah v danej dobe nebol bližšie skúmaný, ako už bolo zmienené v texte. Je možné sa však domnievať, že táto spotreba nebola malá vzhľadom na to, že cestovali predovšetkým šľachtici, ktorí na svojich cestách preferovali lepšie zaobchádzanie a tým pádom boli ochotní minúť viac na svoje výdaje.

4.6 Zájazd v podaní Thomasa Cooka

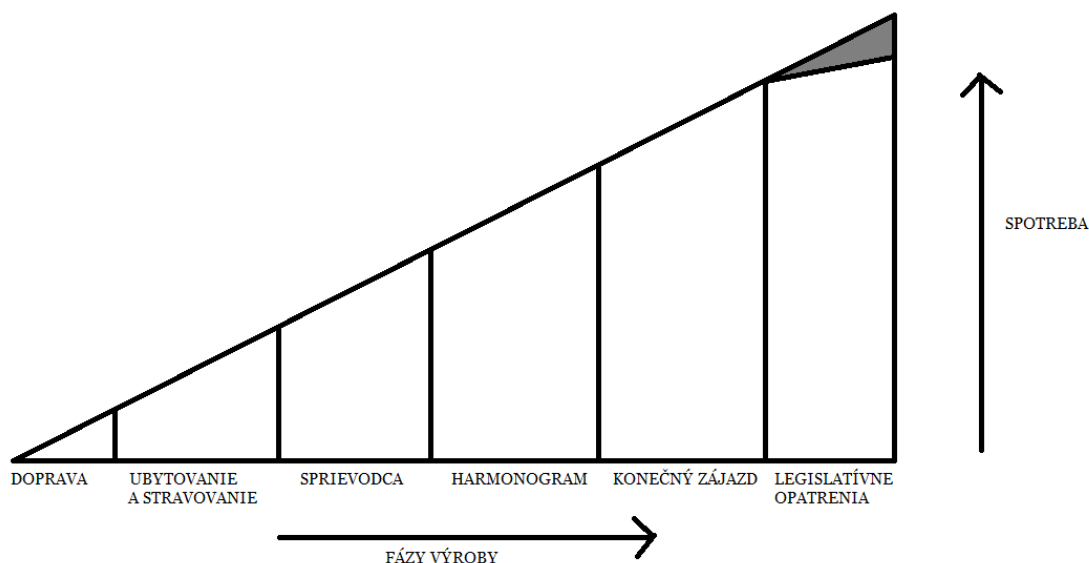


Obr. 7 Hayekov trojuholník pre zájazd v podaní Thomasa Cooka

V 17. a 18. storočí sa začínajú datovať prvopočiatky moderného cestovného ruchu. Po dobu Priemyselnej revolúcie, inak známej aj ako doba neriadeného kapitalizmu, vznikol v spoločnosti spontánny poriadok pre potrebu cestovania. Tento prirodzený vývin je možné pozorovať až do počiatku novodobého cestovného ruchu. Vznik prirodzeného poriadku v dobe Priemyselnej revolúcie môžeme vidieť znázornený nasledujúcim Hayekovým trojuholníkom, sledujúc spôsob zostavenia cestovného zájazdu Thomasom Cookom v danej dobe.

Stimulom pre rozvoj cestovného ruchu bola železničná doprava. I prvý výlet organizovaný Cookom bol zameraný len čisto na dopravu a predaj cestovných lístkov. Postupne začal predrezervovávať hotely a stravovanie pre svojich zákazníkov na ich cestách, k čomu ako prvý začal oficiálne pridávať sprievodcovské služby. Nakoniec Cookova spoločnosť vytvárala harmonogramy týchto zájazdov, z čoho sa stal prvý kompletný cestovný balíček. Thomas Cook vytvoril prvý dokonale koordinovaný výrobok cestovného ruchu, ktorý zakrátko napodobňovali i ostatní podnikatelia. Fázy výroby sa v Hayekovom trojuholníku vyskytujú tak, ako sa vyvíjali v evolúcii cestovného ruchu. Ak by vypadla jedna fáza z cestovného zájazdu, napr. sprievodca, Hayekov trojuholník by sa zmenšil, čo by sa zároveň prejavilo i na zníženej spotrebe. Jednotlivé fázy by neboli dostatočne skordinované.

4.7 Vplyv Veľkej hospodárskej krízy na cestovný ruch

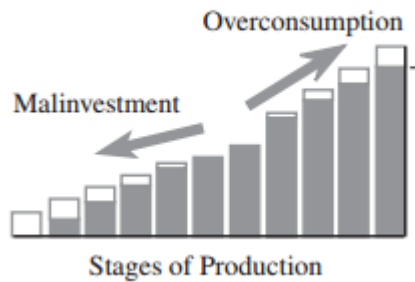


Obr. 8 Hayekov trojuholník pre cestovný ruch v čase Veľkej hospodárskej krízy

Zmeny v cestovaní nastávajú v čase Veľkej hospodárskej krízy v USA v 30. rokoch 20. storočia, čo je potrebné demonštrovať zmenou v Hayekovom trojuholníku a dopadom na spotrebu.

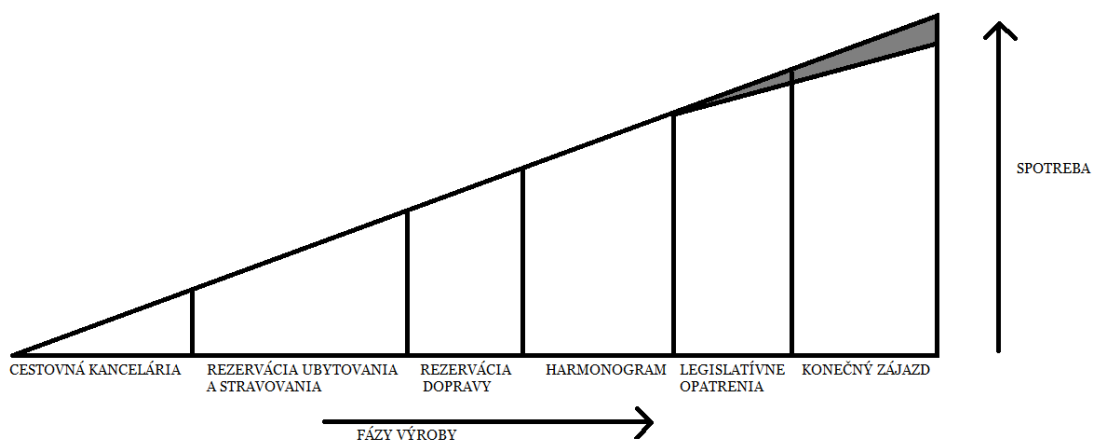
Daný graf pre cestovný ruch je možné porovnať s Garrisonom (2014:339), ktorý zobrazuje zmeny v spotrebe na obrázku č.9. a tvrdí, že „nesprávna alokácia zdrojov (či už ide o zlé alokovanie investícií, malinvestment alebo o nadmernú spotrebu, overconsumption) odpovedá ekonomike, ktorá dospela k diskoordinácii. Hayekov trojuholník ukazuje zdroje, ktoré boli alokované mimo svoje fázy výroby v oboch smeroch.“ V danom grafe vznikol bottleneck podobne ako v grafe pre cestovný ruch počas Veľkej hospodárskej krízy znázornený sivou farbou. Pôvodný šedý trojuholník v Garrisonovom znázornení je narušený nekompatibilnými fázami rovnako ako v prípade Veľkej hospodárskej krízy. Konečný statok nemá takú hodnotu, aká by v prípade spontánneho vývoja bez štátneho zásahu vznikla. Prírodný hospodársky cyklus je narušený a to zapôsobí v konečnom dôsledku diskoordináciu na sektorovú ekonomiku cestovného ruchu, čo sa prejaví i v celkovej spotrebe ekonomiky.

Od tejto doby štát do cestovného ruchu zasahuje, nevyvíja sa spontánne ako do tohto momentu. Pri porovnaní Hayekovho trojuholníka pre zájazd Thomasa Cooka a v čase Veľkej hospodárskej krízy môžeme sledovať vznik ochranného opatrenia zo strany štátu, reštrikciu v podobe víz, pasov a iných legislatívnych opatrení v dôsledku Veľkej hospodárskej krízy. Z tohto dôvodu sa v spoločnosti objavuje obmedzenie cestovného ruchu a Hayekov trojuholník je narušený bottleneckom. Spotreba kvôli tejto prekážke klesla i keď úplne nezankla, avšak žiadúca úroveň nie je dostatočná.



Obr. 9 Rozbitie Hayekovho trojuholníka a vznik bottlenecku
Zdroj: Overconsumption and Forced Saving in the Mises-Hayek Theory of the Business Cycle (2014:338)

4.8 Zájazd usporiadaný cestovnou kanceláriou v 21. storočí

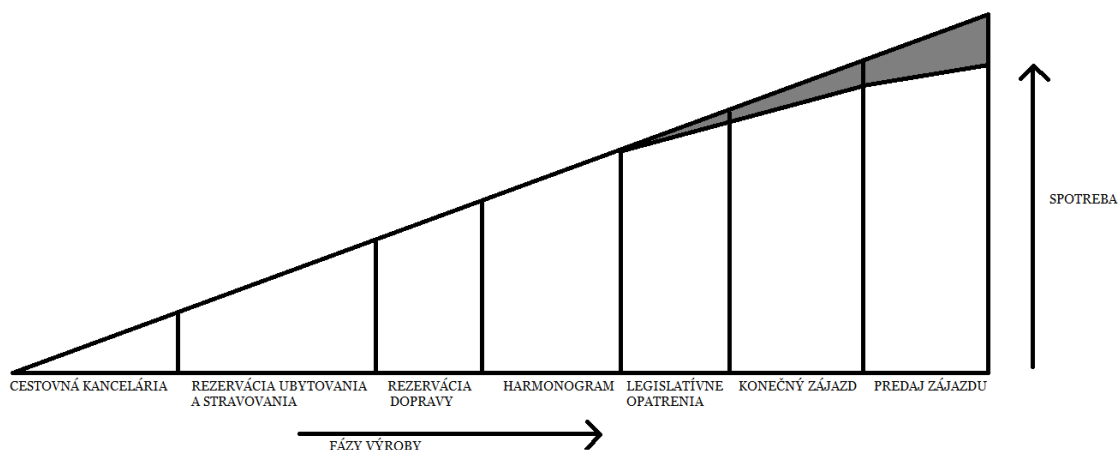


Obr. 10 Hayekov trojuholník pre zájazd od cestovnej kancelárie v 21. storočí

Pri demonštrácii vývoja cestovného ruchu v súčasnej dobe je daný za príklad cestovný zájazd už od existujúcej cestovnej kancelárie v Českej republike. Predpokladom je, že má cestovná kancelária k dispozícii všetky ľudské zdroje a iné zdroje potrebné pre svoj výkon. Cestovná kancelária musí na začiatku každej sezóny najskôr vybrať vhodnú lokalitu a v nej príslušné ubytovanie a stravovanie na základe dopytu svojich klientov. Pokiaľ je tento predpoklad splnený, ďalšou položkou ktorú zákazník prirodzene požaduje, je rezervácia vhodného typu dopravy. Spoločnosť následne zostaví harmonogram zájazdu, vybaví zákazníkovi všetky potrebné legislatívne opatrenia (dôsledok reštrikcií v 30. rokoch spôsobil bottleneck, ktorý sa prejavuje stále i v danom grafe) a takto zákazník dostane svoj dopytovaný výrobok cestovného ruchu, za ktorý cestovná kancelária utrži cenu zájazdu, pozostávajúcu z cien všetkých fáz výroby a profitu. Cestovná kancelária reagovala na dopyt svojho koncového zákazníka po výrobku cestovného ruchu. Je možné sledovať, že

cestovná kancelária stále používa princípy zavedené Thomasom Cookom, avšak ovplyvnené zmenami v 30. rokoch 20. storočia.

4.9 Zájazd usporiadaný cestovnou kanceláriou v 21. storočí po vypuknutí Arabskej jari



Obr. 11 Hayekov trojuholník pre zájazd od cestovnej kancelárie v 21. storočí po vypuknutí Arabskej jari

Na druhej strane je potrebné sa pozrieť na prípad, keď cestovná kancelária zostaví zájazd na základe predbežného dopytu trhu, avšak pri predaji výrobku dochádza k poklesu jednej fázy Hayekovho trojuholníka a tým pádom i jeho rozbitiu a prehĺbeniu bottlenecku. Podobný prípad je možné demonštrovať na zájazdoch do krajín, v ktorých vypukla Arabská jar. Po fázu „Konečný zájazd“ sa trojuholník vyvíja na základe dopytu trhu (v ktorom je už zohľadnený zásah štátu v 30. rokoch), avšak po náhlom ohrození bezpečnosti v danej krajine, zákazník zájazd nekúpi, alebo výrazne zníži ochotu zaplatiť za zájazd takú cenu (spotrebovať), ako pred vypuknutím danej udalosti.

Danou situáciou sa poškodia všetky fázy výroby a s ňou spojené subjekty. Spoločnosti nevytvorili dostatočné podmienky pre rozvoj Hayekovho trojuholníka, ktorý sa týmto narušil a poškodil cestovný ruch a zapríčinil rozšírenie bottlenecku. Nedošlo intertemporálnej koordinácii zdrojov. Zákazník nedostal to, čo očakával (bezpečie na zájazde) a tým pádom nenakúpil alebo kúpil za nižšiu cenu. Existujúce kapitálové statky (zájazdy) nie sú alokované k najlepšiemu možnému využitiu a neslúžia k najcennejšiemu uspokojeniu. Inými slovami bude ťažko niekto považovať ohrozenie svojej vlastnej bezpečnosti za najcennejšie uspokojenie. Výroba a konečný spotrebný statok zájazd nebol dokončený. Odvesna spotreba sa vplyvom nekompatibility zmenšila.

5 Záver

Bakalárska práca sa zaoberala rozoberaním sektoru cestovného ruchu na základe teórie evolučnej ekonómie. V práci boli skúmané jednotlivé teórie evolučnej ekonómie, determinanty rozvoja a história cestovného ruchu. Následne boli v práci skúmané jednotlivé teórie evolučnej ekonómie na príkladoch v rozvoji cestovného ruchu.

Z historického výskumu vyplynulo, že medzi hlavné faktory ktoré rozvoj priemyslu cestovného ruchu podporili, patrili inovácie vo forme či už dopravy, vzniku univerzít, rozvoju ubytovacích a stravovacích zariadení, kúpeľov, konceptu Grand Tour, knižného sprievodca a najmä Priemyselnej revolúcie, ktorá významne zmenila a zjednodušila život obyvateľov. Priemyselná revolúcia bola predpokladom pre vznik prvej špecializovanej cestovnej kancelárie Thomasa Cooka určenou čisto iba pre účely cestovania. Od tohto momentu sa potreba cestovného ruchu stala základnou pre človeka.

V evolučno-ekonomickej analýze cestovného ruchu boli vyjadrené na príkladoch z kapitoly „Vývoja cestovného ruchu“ teórie kapitoly „Evolučnej ekonómie“. Kapitola sa zaoberala evolučno-ekonomickým vysvetlením vybraných faktorov rozvoja cestovného ruchu a to konkrétne na základe hayekovskej alebo schumpeterovskej inovácie. Tieto dve teórie boli ťažiskové teórie evolučnej ekonómie v danom texte.

Kapitola poukázala na zmeny v Hayekovom trojuholníku a vplyvy kreatívnej deštrukcie spojených so vznikom bottleneckov. Na jednotlivých príkladoch bol demonštrovaný alternatívny pohľad na zvyšovanie HDP. Grafy ukázali, že jednotlivé inštitucionálne zásahy s cieľom stanoviť určitý rámec pre cestovný ruch viedli k poklesu spotreby. Tieto prekážky viedli spotrebiteľov k uskutočneniu zníženej spotreby vzhľadom na to, že nebol dodržaný predpoklad intertemporálnej koordinácie zdrojov a zákazníci nedostali najcennejšie riešenie. Pokiaľ k tejto diskoordinácii došlo, vznikol na trhu bottleneck a rast cestovného ruchu bol spomalený.

Z toho plynie i záver, že jednotlivé inštitúcie cestovného ruchu by mali vytvárať taký legislatívny rámec, v ktorom sa cestovný ruch môže voľne vyvíjať a vznikať z potreby trhu. Zároveň na trhu cestovného ruchu musí byť dodržaný predpoklad intertemporálnej koordinácie, inak je celková spotreba v cestovnom ruchu znížená, čo sa prejaví i v celkovom HDP zainteresovaných krajín kvôli tomu, že samotná spotreba je súčasťou produktu ekonomiky. Daná história cestovného ruchu môže slúžiť ako jeden z faktorov, ktoré pomôžu organizáciám cestovného ruchu si uvedomiť jednotlivé štátne zásahy a ich celkový dopad na spotrebu a tým na HDP. Zvyšovať za každú cenu podiel cestovného ruchu na HDP, pokiaľ nie je zabezpečená intertemporálna koordinácia, vedie k bottleneckom, ktoré majú presne opačný, diskoordináčny účinok.

Je teda možné konštatovať, že pokiaľ je Hayekov trojuholník skordinovaný a každá nasledujúca fáza poskytla dostačujúce kvantitatívne a kvalitatívne rozloženie fáze ďalej, spotreba je uskutočnená v plnom rozsahu a intertemporálna koordinácia zabezpečila najefektívnejšie a najcennejšie využitie zdrojov.

6 Literatúra

Knižné zdroje

- BĚLINA, Pavel. Dějiny evropské civilizace. Vyd. 1. Praha: Paseka, 1995, 318 s. ISBN 80-7185-011-x.
- FREEMAN, Michael J a Derek Howard ALDCROFT. Transport in Victorian Britain. New York: Distributed exclusively in the U.S.A. and Canada by St. Martin's Press, c1988, 310 p. ISBN 0719018706.
- FUCHS, Kamil a Pavel TULEJA. Makroekonomie I. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2003, 283 s. ISBN 80-210-3073-9.
- GARRISON, Roger W. Overconsumption and Forced Saving in the Mises-Hayek Theory of the Business Cycle. History of Political Economy [online]. 2004, 36(2), 28 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <http://www.eco.unibs.it/~palermo/PDF/garrison.pdf>
- GOELDNER, Charles R a J RITCHIE. Cestovní ruch: principy, příklady, trendy. 1. vyd. Brno: BizBooks, 2014, xviii, 545 s. ISBN 978-80-265-0298-2.
- HART-DAVIS, Adam (ed.). Dějiny: velký obrazový průvodce historií lidstva : od úsvitu lidské civilizace po současnost. Vyd. 3. Praha: Knižní klub, 2014, 612 s. Universum (Knižní klub). ISBN 978-80-242-4495-2.
- HAYEK, Friedrich August von. Právo, zákonodárství a svoboda: nový výklad liberálních principů spravedlnosti a politické ekonomie. 2. vyd. Praha: Academia, 1994, 415 s. ISBN 80-200-0241-3.
- HAYEK, Friedrich August von. The constitution of liberty: with a new introduction by Irwin M. 1st ed. Oxon: Routledge Classics, 2006, 498 s. ISBN 9780415404242
- HERBST, Judith. The history of transportation. Minneapolis: Twenty-First Century Books, c2006, 56 p. ISBN 0822524961.
- HOLDEN, Andrew. Tourism studies and the social sciences. New York, NY: Routledge, 2005, ix, 228. ISBN 0415287766.
- CHANEY, Edward. The Evolution of the Grand Tour: Anglo-Italian Cultural Relations since the Renaissance. New rev. ed. London: Routledge, 2006. ISBN 0714644749.
- JOHNSON, Lars. Story of the Middle Ages Answer Key. 1. Illinois: Christian Liberty Press, 2002. ISBN 978-1-93-036778-4.
- JUREČKA, Václav. Mikroekonomie. 2., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 2013, 366 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4385-1.
- MASON, Peter. Tourism impacts, planning and management. 2nd ed. Amsterdam: Elsevier/Butterworth Heinemann, 2008. ISBN 9780750684927

- NENIČKA, Lubomír. Dějiny evropské civilizace: studijní opora. Vyd. 1. Karviná: Slezská univerzita v Opavě, 2008, 171 s. ISBN 9788072485253
- RIDLEY, Matt. Racionální optimista: o evoluci prosperity. 1. vyd. v českém jazyce. Praha: Argo, 2013, 375 s. Zip (Argo: Dokořán). ISBN 978-80-7363-525-1.
- RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3.
- RYGLOVÁ, Kateřina. Cestovní ruch: soubor studijních materiálů. Vyd. 3. rozš. Ostrava: Key Publishing, 2009, 187 s. Management (Key Publishing). ISBN 978-80-7418-028-6.
- SCRANTON, Philip a Janet F DAVIDSON. The business of tourism: place, faith, and history. Philadelphia: University of Pennsylvania, c2007, x, 288 p. ISBN 9780812239683.
- SCHUMPETER, Joseph A. Capitalism, socialism, and democracy: Introduction by Richard Swedberg. 5th ed. Londýn: Taylor Francis, 1976. ISBN 0203202058.
- SCHUMPETER, Joseph Alois. The theory of economic development: an inquiry into profits, capital, credit, interest, and the business cycle. New ed. New Brunswick: Transaction Publishers, 1983, lix, 255 s. Harvard economic studies, 46. ISBN 0878556982.
- SOJKA, Milan a Luděk KOUBA. Kapitoly z dějin ekonomických teorií. 1. vyd. V Brně: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita, 2006, 152 s. ISBN 80-7157-935-1.
- SOJKA, Milan. Dějiny ekonomických teorií. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2000, 298 s. ISBN 80-7184-991-x.
- ŠÍMA, Josef. Trh v čase a prostoru: hayekovská témata v současné ekonomii. Praha: Liberální institut, 2000, 104 s. ISBN 80-86389-09-x.
- URBAN, Jan. Teorie národního hospodářství. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015, 474 s. ISBN 978-80-7478-724-9.
- WILLIAMS, Stephen. Tourism: critical concepts in the social sciences. New York: Routledge, 2004, 4 v. ISBN 04152437694.
- WONNING, Paul R. A Short History of Transportation: Transportation Past and Present. 1. Los Gatos: Mossy Feet Books, 2012. ISBN 978-1-507565-51-3.

Elektronické zdroje

- ABOUKHADIJEH, Feross. Europe and the Impulse for Exploration. StudyNotes.org. [online]. Study Notes, LLC., 2012 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <https://www.apstudynotes.org/us-history/topics/europe-and-the-impulse-for-exploration/>
- BBC NEWS. Steam train anniversary begins. BBC [online]. 2004 [cit. 2016-11-12]. Dostupné z: http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/wales/3509961.stm

- BRINEY, Amanda. Age of Exploration: The Age of Exploration Brought About Discoveries and Advances. About.com[online]. © 2005-2016 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <http://geography.about.com/od/historyofgeography/a/ageexploration.htm>
- CARTWRIGHT, Mark. Travel in the Ancient Greek World. Ancient World [online]. 2013 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <http://www.ancient.eu/article/605/>
<http://www.olympic.org/ancient-olympic-games>
- CESTOVANIE PRAVDA.SK. Karl Baedeker - otec knižných turistických sprievodcov. Cestovanie Pravda.sk [online]. SME, 2012 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <http://cestovanie.pravda.sk/cestovny-ruch/clanok/75090-karl-baedeker-otec-kniznych-turistickyh-sprievodcov/>
- COMPETITION AS A DISCOVERY PROCEDURE. The Quarterly Journal of Austrian Economics 5 [online]. 2002, 2015-11-20, 9-23(3): 15 [cit. 2015-11-20]. Dostupné z: <https://mises.org/library/competition-discovery-procedure-0>
- DAVIS, Nicole. The Original Roman Holiday. National Geographic [online]. 2003 [cit. 2015-12-29]. Dostupné z: http://www.nationalgeographic.com/adventure/0303/q_n_a.html
- ENZENSBERGER, Hans Magnus. Theory of tourism [online]. 2008 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <https://mestranthropoanova.files.wordpress.com/2008/11/hans-magnus-enzensberger.pdf>
- FERGUSON, Adam. An Essay on the History of Civil Society [online]. 5. Londýn: T.Cadell, 1782 [cit. 2015-12-14]. Dostupné z: <http://oll.libertyfund.org/titles/1428>
- GASCOIGNE, Bamber. History of boats and ships. History World [online]. 2016 [cit. 2016-11-12]. Dostupné z: <http://www.historyworld.net/wrldhis/PlainTextHistories.asp?groupid=102>
- GIERCZAK, Beata. The History of Tourist Transport After the Modern Industrial Revolution. Polish Journal of Sport and Tourism [online]. 2011-01-1, 2015-11-13, 18(4): - [cit. 2015-11-13]. DOI: 10.2478/v10197-011-0022-6. ISSN 2082-8799. Dostupné z: <http://www.degruyter.com/view/j/pjst.2011.18.issue-4/v10197-011-0022-6/v10197-011-0022-6.xml>
- GREEN, Harlan. Greece's Great Depression. Huffington Post [online]. 2015, 20.07.2015 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: http://www.huffingtonpost.com/harlan-green/greeces-great-depression_b_7764182.html
- GRIFFIN, Emma. Patterns of Industrialisation [online]. 2013, 2015-11-12, : 21 [cit. 2015-11-12]. Dostupné z: http://www.academia.edu/840198/Patterns_of_Industrialisation
- GYR, Ueli. The History of Tourism: Structures on the Path to Modernity. European History Online [online]. Mainz: the Institute of European History, 2010 [cit. 2015-12-29]. Dostupné z: <http://ieg-ego.eu/en/threads/europe-on-the-road/the-history-of-tourism/ueli-gyr-the-history-of-tourism>

- HAYEK, Friedrich August. Využití znalostí ve společnosti. Atlas Transformace [online]. 1945 [cit. 2015-12-15]. Dostupné z: <http://www.monumenttotransformation.org/atlas-transformace/html/v/vedeni/vyuziti-znalosti-ve-spolecnosti.html>
- HERCIK, Jan. Historický vývoj dopravy. <http://geography.upol.cz/> [online]. 2013 [cit. 2015-11-12]. Dostupné z: <http://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/GEDP/Prednasky/historie.pdf>
- HUME, David. A Treatise of Human Nature by David Hume, reprinted from the Original Edition in three volumes and edited, with an analytical index, by L.A. Selby-Bigge, M.A. [online]. Oxford: Clarendon Press, 1896 [cit. 2015-11-17]. Dostupné z: <http://oll.libertyfund.org/titles/342>
- INVESTOPEDIA. Intertemporal Choice. Investopedia [online]. ©1999-2016 [cit. 2015-10-13]. Dostupné z: <http://www.investopedia.com/terms/i/intertemporalchoice.asp>
- JAVORSKÝ, Juraj. Baedeker Karl. SME Encyklopédia [online]. SME, 2004 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <http://encyklopedia.sme.sk/c/1774380/baedeker-karl.html>
- KIM, Mirae. Adam Smith. Libwebpace.library.cmu.edu [online]. 2009 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <https://libwebpace.library.cmu.edu/posnercenter/sp09/subcontents/AdamSmith.html>
- LAMBERT, Tim. A BRIEF HISTORY OF THE INDUSTRIAL REVOLUTION. Local Histories [online]. 2003 [cit. 2015-12-29]. Dostupné z: <http://www.localhistories.org/industrial.html>
- Leonard E. Read: JA, ceruzka [online]. 1958 [cit. 2015-11-03]. Dostupné z: http://www.hayek.sk/wp-content/uploads/2012/12/ja_ceruzka.pdf
- LEVY-BONVIN, Jacques. Hotels: A Brief History - By Jacques Levy-Bonvin. Hospitality Net [online]. 2003: Hospitality Net, 2003 [cit. 2015-12-29]. Dostupné z: <http://www.hospitalitynet.org/news/4017990.html>
- MANISH, G. P. a Benjamin POWELL. Capital Theory and the Process of Intertemporal Coordination: The Austrian Contribution to the Theory of Economic Growth. Atlantic Economic Journal [online]. 2014, 42(2): 133-142 [cit. 2015-10-13]. DOI: 10.1007/s11293-014-9404-8. ISSN 0197-4254. Dostupné z: <http://link.springer.com/10.1007/s11293-014-9404-8>
- MORGAN, James. The politics of bank holidays. BBC News [online]. 2003 [cit. 2015-12-29]. Dostupné z: <http://www.bbc.com/news/magazine-13217242>
- NADÁCIA PONTIS. Slovník pojmov: Masová spoločnosť. Nadácia Pontis [online]. ©2003-2016 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <http://vzdelavanie.nadaciapontis.sk/slovník/Slovn%C3%ADk-pojmov-1/M/Masov%C3%A1-spolo%C4%8Dnos%C5%A5-77/>
- PARLIAMENT UK. Later factory legislation. Living Heritage: Reforming Society in the 19th century [online]. Londýn, ©1989-2016 [cit. 2015-12-29]. Dostupné z:

- <http://www.parliament.uk/about/living-heritage/transformingsociety/livinglearning/19thcentury/overview/latefactoryleg/>
- SMITH, Adam. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* by Adam Smith, edited with an Introduction, Notes, Marginal Summary and an Enlarged Index by Edwin Cannan [online]. 2. Londýn: Methuen, 1904 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <http://oll.libertyfund.org/titles/119>
- SOJKA, Milan a Milan ŽÁK. *Institucionální ekonomie v 21. století* (M. Sojka a M. Žák). *Web dialog* [online]. 2014 [cit. 2015-12-14]. Dostupné z: <http://webdialog.cz/spolecna-temata/volny-trh-a-verejna-prospernost/institucionalni-ekonomie-v-21-stoleti-m-sojka-a-m-zak/#toc2>
- STOSSEL, John. *Spontaneous Order: Why the "best and brightest" cannot plan the economy* [online]. 2011 [cit. 2015-10-27]. Dostupné z: <https://reason.com/archives/2011/02/10/spontaneous-order/singlepage>
- THOMPSON, Derek. *The Economic History of the Last 2,000 Years in 1 Little Graph*. *The Atlantic* [online]. 2012, 2015-11-19, : 1 [cit. 2015-11-19]. Dostupné z: <http://www.theatlantic.com/business/archive/2012/06/the-economic-history-of-the-last-2-000-years-in-1-little-graph/258676/>
- VON HAYEK, Friedrich August. *Prices and Production* [online]. 2. New York: Augustus M. Kelly, 1967 [cit. 2015-11-29]. Dostupné z: <https://mises.org/library/prices-and-production>
- WALTON, John K. *The seaside resort: a British cultural export* Institute of Historical Research [online]. 2005 [cit. 2015-12-29]. Dostupné z: <http://www.history.ac.uk/ihr/Focus/Sea/articles/walton.html>
- WINSHIP, Scott. *Bogeyman Economics*. *National Affairs* [online]. 2012, (10) [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <http://www.nationalaffairs.com/publications/detail/bogeyman-economics>

