

## DISKUSE

# STAV DOPRAVY A HOTELNICTVÍ V CESTOVNÍM RUCHU V DOBĚ INFLACE

## FOUCAULT'S PHILOSOPHY AND ITS IMPORTANCE IN THE HISTORY OF PSYCHOLOGY

Zdeněk Málek  
Pavla Burešová  
Květoslava Šustová

### ABSTRAKT

*Doprava, hotelnictví a cestovní ruch jsou tři důležitá odvětví, která spolu úzce souvisí. Doprava umožňuje lidem cestovat na různá místa za prací, zábavou nebo vzděláním. Hotelnictví poskytuje ubytování, stravování a další služby cestujícím. Cestovní ruch je hospodářská činnost, která využívá dopravu a hotelnictví k nabídce atraktivních destinací a zážitků. Tyto tři odvětví společně tvoří značnou část světového HDP a zaměstnanosti. Článek pojednává o vlivech inflace na oblast dopravy, hotelnictví a cestovního ruchu. Kromě inflace jsou uvedeny další aktuální problémy, které ovlivňují poskytování služeb ve zkoumaném prostředí.*

**Klíčová slova:** doprava, cestovní ruch, hotelnictví, inflace, zaměstnanci.

**JEL Classification:** R41, Z32

## ABSTRACT

*Transport, hospitality and tourism are three important industries that are closely related. Transport allows people to travel to different places for work, entertainment or education. The hotel industry provides accommodation, catering and other services to travellers. Tourism is an economic activity that uses transport and hospitality to offer attractive destinations and experiences. Together, these three sectors account for a significant portion of the world's GDP and employment. The article discusses the effects of inflation on the transport, hotel and tourism sectors. In addition to inflation, other current problems that affect the provision of services in the researched environment are outlined.*

**Keywords:** *transport, tourism, hotel industry, inflation, employees*

**JEL Classification:** *R41, Z32*

## ÚVOD

Cestovní ruch je do značné míry ovlivněn úrovní dopravy a služeb a možnostmi jejich využití. O dopravě se velmi často hovoří jako o „páteři cestovního ruchu“, což ukazuje na její význam. Poslední roky byly aktivity v cestovním ruchu tvrdě zasaženy jednak globální pandemií a následně inflací ve většině zemí světa. Také účastníci cestovního ruchu jsou mnohem opatrnější, pokud investují do cestování, které je v současnosti dražší, než tomu bylo v minulosti.

Cestovní ruch je jedním z důležitých odvětví hospodářství. Mnoho zemí světa využívá ke krytí rozpočtového deficitu zisků pocházejících z cestovního ruchu. Proto se turismu někdy říká „továrna bez komína“. Cestovní ruch má však své jedinečné rysy, které toto odvětví odlišují od ostatních. Stejně jako v jiných odvětvích služeb i v cestovním ruchu zákazníci, tedy turisté, přicházejí do destinace, kde jsou služby cestovního ruchu poskytovány. Není snadné uvažovat o turistickém sektoru bez dopravy. Doprava je hlavním prostředkem přepravy cestujících, tedy turistů, na místo, kde jsou poskytovány služby cestovního ruchu. Rozvoj dopravy, vozidel, infrastruktury a využívání nových technologií v tomto sektoru urychluje rozvoj cestovního ruchu (*LinkedIn, 2016*).

Odvětví cestovního ruchu ve své podstatě zasahuje do všech oblastí národního hospodářství. (*Jeřábek, Málek, Šeřčík, 2018*)

Velký význam v cestovním ruchu i přes růst cen, hraje kvalita poskytova-

ných služeb. Poptávka zákazníků, ale i jejich ekonomické možnosti, se odráží v požadavku na výběr kvalitních služeb, a to jak v dopravě, ubytování, stravování, ale i v dalších aktivitách, které jsou součástí balíčku služeb v cestovním ruchu. (Málek, Jeřábek, Lukášková, Pitrová, 2017)

## I CESTOVÁNÍ A INFLACE

Mezinárodní návštěvníci vloni zvýšili útratu v nejnavštěvovanějších městech světa a byli jedním z klíčových přispěvatelů k jejich oživení, podle žebříčku Top 100 City Destinations Index 2022 (zpráva vydaná 13. prosince od nezávislé společnosti Euromonitor pro průzkum trhu (*Euromonitor International, 2023*)).

Velká pozornost je věnována problematice celosvětově. Výsledky za uplynulý rok nejsou ve všech zemích doposud spočítány. V USA se uvádí, že cestující v roce 2022 utratili více finančních prostředků na místech, které navštívili. Tyto výdaje na „příjezdový“ cestovní ruch – od transkontinentálních a meziregionálních návštěvníků – vzrostly o 112 % ve srovnání s rokem 2021, a to navzdory inflaci. Celosvětově se útrata turistů za cestu při současných cenách roku 2022 zvyšuje o 13 %, přičemž celosvětově průměrná útrata činí 1 331 USD za příjezd. Pro rok 2023 se předpokládá, že celkové výdaje turistů překročí celosvětově 1,4 bilionu dolarů. Výňatky ze zprávy byly před jejím zveřejněním sdíleny s agenturou Bloomberg (*Yahoo!Finance 2022*).

Poptávka po cestování roste navzdory COVID-19 a nyní i inflaci. Co však předpovídaná recese znamená pro dopravní společnosti a hotely a jak se mohou nejlépe připravit při dalším zpomalení růstu ekonomiky?

Oživení a zájem o cestování potvrdilo léto 2022 a to jak poptávka po dopravě, tak i pohostinství. Pokračující návrat rozvoje cestování do roku 2023 však nemusí dopadnout podle očekávání.

Každá firma i člověk jsou konfrontováni s nedávným dopadem inflace. Podle ekonomů však může být na obzoru vzácný scénář definovaný jako stagflace. Odvětví cestovního ruchu se však zatím nemusí znepokojovat – zatím jen inflace cestování nezpomalila (*Travel+Leisure, 2022*).

Kromě úplných vnitrostátních letů se spotřebitelé vracejí k mezinárodní letní dovolené, a to i při nárůstu nákladů až o 42 % (*Travel+Leisure, 2022*). Bohužel narůstají obavy, že by se tato poptávka mohla zpomalit, protože někteří eko-

nomové a finanční lídři nyní předpovídají recesi v ekonomice již v roce 2023 (*Yahoo!Finance 2022*).

Existuje také rostoucí sentiment, kdy můžeme vidět vzácnou kombinaci dvou nebo více čtvrtletí záporného růstu HDP, definovaného jako recese. Tento výsledek v kombinaci s inflací by např. v USA vytvořil staglační prostředí, jaké tu nebylo od 70. let.

Ať už budeme nadále svědky pokračující inflace nebo vstoupíme dále do staglačního období, oba scénáře by mohly otřást předpovídanou cestou k oživení cestovního ruchu, v závislosti na tom, jak se přesně vyvíjejí ekonomické podmínky.

To, co mnozí ekonomové považovali za „přechodné“ období inflace po uvolnění cestovních omezení souvisejících s COVID-19, se změnilo v delší období trvalého zvyšování cen.

## 1.1. VLIV INFLACE NA CESTOVNÍ RUCH – VYBRANÁ ČTVRTLETÍ

### 2. čtvrtletí 2021

Inflace se objevuje po dlouhém období, po většinu roku 2021 byla spíše v pozadí pozornosti. Začínají být patrné problémy v některých odvětvích dodavatelského řetězce v mnoha případech vztažené ke COVID-19, považované spíše za přechodný (dočasný) důvod inflace, vytvářející nerovnováhu mezi nabídkou a poptávkou (*ACI Word, 2022*).

### 4. čtvrtletí 2021

V prosinci 2021 s poklesem nemocných na COVID-19 na konci roku 2021 se v cestovním ruchu předpokládá rekordní poptávka v roce 2022 a návrat k ziskovosti. Domácí rekreační cestování začíná vzrůstat. Letecké společnosti opatrně rozšiřují flotily po COVID-19 o efektivnější letadla a začínají se snažit získat zpět ztracený personál. Ceny cestování jsou ve srovnání s rokem 2020 vyšší, ale zůstávají srovnatelné s úrovní roku 2019 (*ACI Word, 2022*).

### 1. čtvrtletí 2022

Nová varianta COVID 19 – Omicron zasahuje do cestování v lednu a v jeho důsledku vrcholí další nepředvídaná varianta COVID-19, poptávka po cestování znovu klesá, takže cestovní kanceláře i dopravní společnosti zaznamenávají

pomalý růst poptávky. Rusko-ukrajinský konflikt – 24. února – Rusko napadne Ukrajinu, což ovlivňuje mezinárodní cestování. Již tak zvýšené ceny energií a komodit jsou tlačeny ještě výše vzhledem k přerušení dodávek ruské ropy a plynu a ukrajinských plynů (CNBC, 2022).

## 2. čtvrtletí 2022

Konec varianty Omicron – duben – Dopad Omicronu je pocíťován po celém světě. Omezení jsou však zrušena a povinnost nošení respirátorů se upravuje, a to i pro mezinárodní cestování.

Turismus a zájem o cestování opět roste začátkem května – dopad ukrajinské války na cestování se zdá být minimální. Američtí turisté se hrnou do Evropy, většina letů i hotelů jsou přes léto plné, a to i přes inflaci. Podle Národního úřadu pro cestovní ruch se cestování v USA a Velké Británii zvyšuje o 1003 % (Shengenvisa 2022).

## 3. čtvrtletí 2022

Obavy z recese eskalují – 18. července 2022 – Dvě kritické ekonomické zprávy otrásají globálními trhy a předznamenávají potenciální hlavní brzdy pro ekonomiku a cestovní ruch. Červnový index spotřebitelských cen v roce 2022 zrychlil. Za meziroční období končící v červnu 2022 se index spotřebitelských cen pro spotřebitele zvýšil. Rostly zejména ceny potravin a ceny energií (ICAO, 2023).

Spotřebitelské ceny v České republice se meziměsíčně opakovaně navyšovaly. Tento vývoj byl ovlivněn zejména vyššími cenami v oblasti bydlení a v oblasti potravin a nealkoholických nápojů. Meziročně vzrostly spotřebitelské ceny v červnu o 17,2 %, což bylo o 1,2 % více než v květnu (ČSÚ 2022).

Výše uvedené skutečnosti se v plné míře promítají do služeb v cestovním ruchu. Velké množství zaměstnancův cestovním ruchu v době COVID-19 bylo propuštěno nebo přešlo do zaměstnání v jiných oborech. Pokud se má cestovní ruch dostat zpět do kondice bude nezbytné tuto oblast hospodářství posílit pracovními silami a dodat mu dostatečnou atraktivitu. Ztracená důvěra propuštěných zaměstnanců se jen těžce získává zpět, zejména v současnosti, kdy míra jistoty perspektivního rozvoje cestovního ruchu je nejistá, inflace ovlivňuje rozhodování, zda si pořídit základní potřeby nezbytné pro život nebo investovat do zbytečného cestování. To vše se odráží i ve stavu jednotlivých druhů dopravy a hotelnictví.

## 1.2. DOPRAVA V ROCE 2022

U velkých letišť není neobvyklé, že je zpožděna více než polovina letů. Tisíce pasažérů čekajících na zpožděný let, dlouhé fronty před bezpečnostními kontrolami, zcela zrušené cesty v hlavní letní sezóně roku 2022 se staly realitou mnoha evropských letišť.

Podle červencového žebříčku společnosti Hopper.Inc byla v Evropě nejhorší situace na letišti v belgickém Bruselu, kdy se na tamním letišti zpozdilo 72 % letadel. Nejvíce zrušených letů bylo v německém Frankfurtu, ze kterého 7 % letadel vůbec neodletělo (*Seznam Zprávy, 2022*).

Kromě letecké dopravy patří k významným druhům dopravy využívaných při realizaci aktivit cestovního ruchu doprava silniční. Nedostatek řidičů nákladních vozidel, autobusů a autokarů nadále sužuje evropskou mobilitu i dodavatelské řetězce.

Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) ve své zprávě k této problematice uvádí, že v Evropě bylo v roce 2021 neobsazeno až 425 000 míst řidičů nákladních vozidel, tedy 10 % z celkového počtu. Do konce roku 2022 se předpokládalo, že by nedostatek mohl narůst až na 14 %. Provozovatelům autobusů a autokarů chybí dokonce 17 000 řidičů, tedy 7 % celkové pracovní síly, přičemž se předpokládá, že se do konce roku 2022 se zvýší na 8 % (*IRU, 2022*).

Podrobné údaje uvádí každoroční zpráva IRU (*IRU, 2022*) o nedostatku komerčních řidičů. Zpráva je založena na komplexním průzkumu mezi 744 provozovateli silniční dopravy v 15 evropských zemích. Sleduje ekonomické ukazatele v postkovidové době, demografickou a genderovou dynamiku pátrá po hlavních příčinách problému s nedostatkem řidičů (*Doprava Logistika, 2022*).

Uspokojivý stav není ani na železnici. Po letech omezení souvisejících s pandemií koronaviru se lidé začínají vracet do vlaků. Jenže v pozadí „železničního boomu“ se začíná projevovat tradiční problém – soupravy nebude mít kdo řídit, strojvedoucích totiž opět ubývá. Zatímco na začátku roku 2022 evidoval Drážní úřad více než 10,5 tisíce platných licencí strojvedoucích, k posledními dni stejného roku už to bylo o téměř osm set méně. Za poklesem stojí odchody do penze a jejich nedostatečné nahrazení mladými kolegy. Řada zájemců se strojvedoucím nestane i kvůli přísným odborným zkouškám a náročným zdravotním a psychologickým požadavkům (*DENÍK CZ, 2023*).

Tab. 1» Licence strojvedoucích

| Rok         | Počet nově vydaných | Počet celkem platných |
|-------------|---------------------|-----------------------|
| <b>2022</b> | 393                 | 9 732                 |
| <b>2021</b> | 337                 | 10 509                |
| <b>2020</b> | 489                 | 10 321                |
| <b>2019</b> | 666                 | 9 995                 |
| <b>2018</b> | 503                 | 9 431                 |
| <b>2017</b> | 645                 | 8 933                 |

Zdroj: (DENÍK CZ, 2023)

## 2 DOPRAVNÍ NÁKLADY A SAZBY

Dopravní systémy na celém světě čelí požadavkům na zvyšování kapacity a snižování nákladů na mobilitu, což je cíl, který se v minulém století neustále zlepšoval. Uživatelé, jako jsou jednotlivci, korporace, instituce nebo vlády, musí vyjednávat nebo nabízet pro mobilitu cestujících a nákladu dostupnou cenu. Kapacita, distribuční systémy, tarify, mzdy, umístění, marketing a také náklady na palivo se v různých geografických oblastech a v čase liší. Existují i další náklady spojené se shromažďováním informací, vyjednáváním a vymáháním smluv a transakcí, často označované jako náklady na podnikání. Obchod zahrnuje i transakční náklady, včetně cel, pojištění a směny měn, které se všichni agenti snaží snížit, protože transakční náklady představují podíl zdrojů spotřebovaných ekonomikou (*Anderson and Wincoop, 2004*). Často se společnosti a jednotlivci musí rozhodnout, jak nasměrovat cestující nebo náklad dopravním systémem. Pro cestující byla tato volba značně rozšířena v souvislosti s rostoucími příjmy a dostupností druhů dopravy. Pro nákladní dopravu výroba lehkého a vysoce hodnotného spotřebního zboží, jako je elektronika, a méně objemné výrobní techniky rozšířily lokační výběr výroby a distribuce. Není neobvyklé, že náklady na dopravu tvoří 10 % celkových nákladů na produkt. Důležitým rozhodnutím je tedy výběr způsobu dopravy pro směrování cestujících a nákladu mezi výchozími a cílovými místy. Závisí to na několika faktorech, jako je povaha zboží, dostupná infrastruktura, původ a destinace, technologie a jejich příslušné vzdálenosti.

To vše společně definuje náklady na dopravu (*Cowie and Ison 2020*). Náklady na dopravu mají významný dopad na strukturu ekonomických činností i na mezinárodní obchod. Empirické důkazy zdůrazňují, že zvýšení nákladů na dopravu o 10 % snižuje objemy obchodu o více než 20 %. Obecná kvalita dopravní infrastruktury může za polovinu kolísání dopravních nákladů. V konkurenčním prostředí, kde je doprava službou, na kterou lze klást nabídku, jsou náklady na dopravu ovlivněny příslušnými sazbami dopravních společností, částí nákladů na dopravu účtovanou uživatelům. Cestovní ruch patří k odvětví, které je rozhodujícím způsobem závislé na dopravě, možnosti jejího využití a její nákladovosti (*Prantice and Prokop, 2016*). Sazby jsou cenami za přepravní služby placené jejich uživateli. Jsou to sjednané peněžní náklady na přesun cestujícího nebo jednotky nákladu mezi konkrétním výchozím bodem a místem určení. Ceny jsou pro spotřebitele známé, protože poskytovatelé přepravních služeb musí tyto informace poskytovat, aby zajistili transakce. Nemusí nutně vyjadřovat skutečné náklady na dopravu, mohou se zvýšit z důvodu různých událostí, například živelních pohrom, havárií trajektů, nedostatku dopravních prostředků (*Cowie and Ison 2020*).

## 2.1. FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ NÁKLADY NA DOPRAVU

- **Vzdálenost a čas**

Dopady geografie představují zejména vzdálenost a dostupnost cílové destinace. Vzdálenost představuje zpravidla základní podmínku ovlivňující náklady na dopravu. Čas je významným faktorem, protože má svou cenu a je součástí realizace dopravní služby. Zahrnuje čas přepravy, čas objednávky, načasování, dochvilnost a frekvenci (*Doprava Logistika, 2023*).

- **Co je přepravováno**

Různá hospodářská odvětví jako taková vynakládají rozdílné dopravní náklady, protože každé z nich má svou vlastní intenzitu dopravy a požadavky na dopravní prostředky. Jinak budou přepravovány potraviny, jinak výrobky strojírenského průmyslu, jinak zvířata, rozdíl bude i v případech tekutého skupenství přepravovaného zboží. Pro cestující v rámci cestovního ruchu musí být zajištěno pohodlí a vybavení, zejména pokud jde o cestování na dlouhé vzdále-



nosti. Diferenciace úrovně dopravy má podobu segmentace vybavení a úrovně pohodlí během cestování. Například letecká doprava je často ve své nejjednodušší podobě rozdělena na obchodní, ekonomickou a turistickou třídu (*The Geography of Transport Systems, 2022*).

- **Úspory z rozsahu a energie**

Čím větší jsou přepravovaná množství, tím nižší jsou jednotkové přepravní náklady. Úspory z rozsahu nebo možnosti jejich uplatnění jsou zvláště vhodné pro hromadné komodity. I pro přepravu cestujících jsou pro systémy veřejné dopravy výrazné úspory z rozsahu. Jsou však omezeny poptávkou, protože maximální přepravní jednotka, která může být přidělena na trase, nemůže překročit dostupnou poptávku, aniž by to zhoršilo její ziskovost. Dopravní aktivity jsou velkými spotřebiteli energie, zejména ropy. Přibližně 60 % veškeré celosvětové spotřeby ropy připadá na dopravní aktivity. Doprava obvykle představuje asi 25 % veškeré spotřeby energie v ekonomice. Náklady na několik energeticky náročných druhů dopravy, jako je námořní a letecká doprava, jsou zvláště náchylné na kolísání cen energie, protože energie tvoří téměř polovinu jejich provozních nákladů (*The Geography of Transport Systems, 2022*).

- **Prázdné zpětné přepravy**

Mnoho dopravních aktivit zahrnuje prázdná zpětná spojení, protože je neobvyklé, že se časy mezi příletem a zpáteční cestou dokonale shodují. Tak se vytváří nevyvážené toky a prázdné zpáteční cesty. V rámci aktivit cestovního ruchu je trendem využívat návaznosti začínajících a končících pobytových turnusů, což umožňuje značně redukovat prázdné zpětné přepravy.

- **Infrastruktury a režimy**

Efektivita a kapacita druhů dopravy a terminálů přímo ovlivňují náklady na dopravu. Špatná infrastruktura znamená vyšší dopravní náklady, zpoždění a nepříznivé ekonomické důsledky. Vyspělejší dopravní systémy mívají nižší náklady na přepravu, protože jsou spolehlivější, propojenější a zvládnou více výkonů. V cestovním ruchu je příkladem rozvoj individuální silniční dopravy, kdy řada účastníků cestovního ruchu využívá vlastních silničních doprav-

ních prostředků. To umožňuje možnost nezávislosti v cestování, ale zároveň to s sebou nese velké množství povinností a vyšší náklady spojené s realizací přepravy (Vogel, 2012).

- **Konkurence, regulace a dotace**

Doprava, stejně jako většina odvětví hospodářství, zahrnuje složité konkurenční a regulační prostředí. Dopravní služby, které se uskutečňují ve vysoce konkurenčních segmentech, mají tendenci být levnější než v segmentech s omezenou konkurencí (oligopol nebo monopol), (BussinesInfo.cz, 2019).

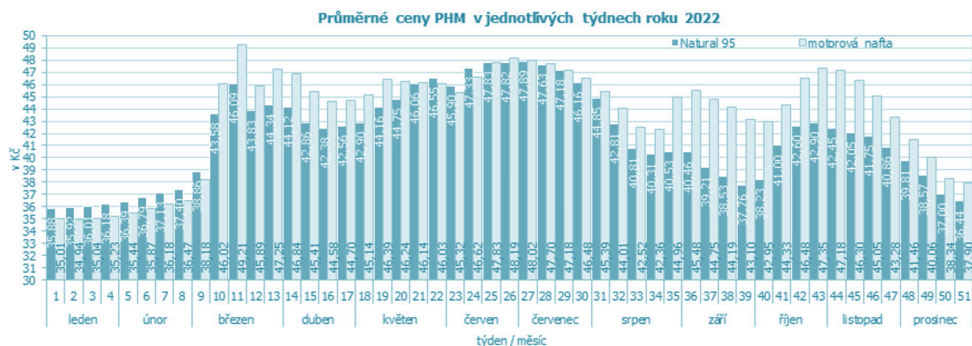
- **Příplatky, daně a mýtné**

Příplatky zahrnují řadu poplatků, často stanovených libovolným způsobem, aby odrážely dočasné podmínky, které mohou ovlivnit náklady převzaté přepravcem. Uskutečňují se také, když je jízdné regulováno, takže provozovatel musí hledat alternativní zdroje příjmů. Nejběžnější jsou palivové příplatky, bezpečnostní poplatky, prémie za geopolitické riziko a další poplatky za zavažadla. Dopravní činnosti jsou často zdaněny, příkladem jsou daně z prodeje vozidel a registrační poplatky. Daně z pohonných hmot jsou nejvýznamnější formou zdanění vybíraného vládami, přičemž příjmy se často používají na pokrytí nákladů na údržbu a investice do infrastruktury. Mýtné se běžně vybírá za použití dopravních prostředků, zejména na úzkých místech, jako jsou mosty a tunely (The Geography of Transport Systems, 2022).

- **Náklady na palivo**

Mobilita je ovlivněna náklady na dopravu. Empirické důkazy o používání osobních vozidel zdůrazňují vztah mezi ročním počtem najetých kilometrů vozidla a náklady na palivo, což znamená, že čím vyšší jsou náklady na palivo, tím nižší je počet najetých kilometrů. Zejména v roce 2022 došlo od konce února k růstu cen, jako přímého důsledku války na Ukrajině a nejasnými predikcemi v zajištění paliva v dalším období. Na mezinárodní úrovni může zdvojnásobení přepravních nákladů snížit zejména obchodní toky (Portál Řidiče, 2022).

Graf 1» Průměrné ceny PHM v jednotlivých týdnech roku 2022



Zdroj: (DENÍK CZ, 2023)

### • Terminálové náklady .

Terminálové náklady souvisí zejména s přestoupením cestujících a přeložení jejich zavazadel v rámci realizované přepravy. U dopravních terminálů, jako jsou přístavy a letiště, mohou náklady na terminály zahrnovat různé složky, včetně poplatků za přistavení/bránu, manipulačních poplatků a poplatků za vedení/dopravu.

### • Kapitálové náklady

Kapitálové náklady se vztahují na fyzická aktiva dopravy, zejména infrastrukturu, terminály a vozidla. Zahrnují nákup nebo větší zhodnocení dlouhodobého majetku, což může být často jednorázová událost, kterou lze amortizovat i po několik desetiletí. Vzhledem k tomu, že fyzická aktiva mají tendenci se v průběhu času znehodnocovat, je nutné pravidelně investovat do údržby (*Kapitálové výdaje, 2021*). Požadavky mezinárodního obchodu a cestovního ruchu daly podnět k rozvoji specializovaných a zprostředkovatelských firem poskytujících dopravní služby. Jedná se o firmy, které zboží a osoby fyzicky nepřevážejí, ale dokáží usnadňovat seskupování, požadované skladování a manipulaci s nákladem, jakož i složité papírování a finanční a právní transakce spojené s mezinárodním obchodem. Příklady zahrnují zasilatele, celní makléře, sklady, pojišťovací agenty a finanční instituce. V poslední době existuje trend konsolidovat tyto různé mezilehlé funkce. Ros-

toucí podíl celosvětového obchodu organizují nadnárodní korporace, které nabízejí logistické služby „od dveří ke dveřím“. Jsou definovány jako poskytovatelé logistiky třetích stran. V mnoha zemích došlo v roce 2022 k výraznému oživení cestovního ruchu díky odložené poptávce, úsporám domácností a cestovním poukázáním. To souvisí i s oživením poptávky po dopravě. Očekává, se že mezinárodní cestovní ruch se zotaví až v roce 2024 nebo 2025, případně ještě později (*E-news*, 2022).

Nejnovější údaje ukazují, že cestovní ruch v mnoha zemích překonal očekávání. Mezinárodní turistické toky v červenci 2022 byly ve vykazujících zemích OECD jen o 19,9 % nižší než v červenci 2019, i když v jednotlivých regionech byly patrné výrazné rozdíly. Příjezdy v Dánsku, Řecku, Lucembursku, Portugalsku, Slovinsku a Španělsku překonaly úroveň roku 2019, ale v zemích sousedících s Ruskem a Ukrajinou byl počet turistů v červenci 2022 nejméně o 30 % nižší než před pandemií. V zemích OECD v asijsko-pacifickém regionu byly počty příjezdů turistů nejméně o 40 % nižší než v roce 2019 (*E-news*, 2022).

### 3 SOUČASNÝ STAV V RESORTU HOTELNICTVÍ

Ubytovací a stravovací služby patří k nejstarším aktivitám v historii lidstva. Lidé začali přirozeně uspokojovat nejen své vlastní potřeby, ale také potřeby ostatních tím, že se věnovali činnostem, které zajistily fyzickou pohodu a uspokojení touhy po zážitcích. Hlavním cílem bylo vytvořit podmínky pro odpočinek, nabráním nové energie a zajištění nasycení, což bylo zároveň provázeno příjemnými zážitky. (*Burešová*, 2014).

Současné hotelnictví patří k sektoru služeb, který je závislý na poptávce po ubytování, stravování a dalších navazujících službách. Poptávka po hotelových službách je ovlivněna mnoha faktory, mezi které patří: sezónnost, konkurence, preference zákazníků, cestovní ruch, geopolitická situace a inflace. Inflace má v hotelech dopad jak na straně nákladů, tak i na straně výnosů. Na straně nákladů jsou to zvyšující se ceny energií, surovin, potravin, mezd a dalších vstupů. Pro snížení nákladů hledá hotel způsoby, jak snížit své provozní náklady, ale zároveň zachovat kvalitu služeb. Hotel může snižovat náklady například optimalizací spotřeby energie, využíváním moderních technologií, vyjednáváním lepších podmínek aj.

### 3.1. VÝVOJ NÁVŠTĚVNOSTI V HROMADNÝCH UBYTOVACÍCH ZAŘÍZENÍCH

V roce 2021 byla návštěvnost v České republice stále výrazně nižší než v předchozích letech kvůli dopadům koronavirové krize a souvisejícím omezením cestování a ubytování. Podle Českého statistického úřadu přijelo do hromadných ubytovacích zařízení v ČR v prvních třech čtvrtletích roku 2021 celkem 5,2 milionu hostů, což je o 19 % méně než ve stejném období roku 2020 a o 73 % méně než ve stejném období roku 2019. Z toho bylo 3,8 milionu rezidentů (o 17 % více než v roce 2020) a 1,4 milionu nerezidentů (o 51 % méně než v roce 2020). Celkový počet přenocování klesl o 15 % na 14,6 milionu, z toho rezidenti přenocovali o 24 % více (9,7 milionu) a nerezidenti o 47 % méně (4,9 milionu). Průměrná délka pobytu se prodloužila z 2,5 na 2,8 noci. Nejvíce hostů přijelo ze Slovenska (0,3 milionu), Německa (0,2 milionu), Polska (0,1 milionu), Ukrajiny (0,1 milionu) a Francie (0,1 milionu). Největší meziroční poklesy byly u hostů z USA (o 83 %), Velké Británie (o 81 %), Ruska (o 79 %), Itálie (o 77 %) a Číny (o 75 %). Nejvyšší návštěvnost byla zaznamenána v Jihočeském kraji (1 milion hostů), Královéhradeckém kraji (0,8 milionu hostů) a Praze (0,8 milionu hostů). Nejnižší návštěvnost byla v Karlovarském kraji (0,2 milionu hostů), Ústeckém kraji (0,3 milionu hostů) a Moravskoslezském kraji (0,4 milionu hostů), (ČSÚ, 2022).

**Tab. 2»** Hosté a přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních (2019 – 2022)

|             | Hosté celkem | v tom      |             | Přenocování celkem | v tom      |             |
|-------------|--------------|------------|-------------|--------------------|------------|-------------|
|             |              | Rezidenti  | Nerezidenti |                    | Rezidenti  | Nerezidenti |
| <b>2019</b> | 21 998 366   | 11 107 866 | 10 890 500  | 57 024 767         | 29 844 204 | 27 180 563  |
| <b>2020</b> | 10 836 444   | 8 052 274  | 2 784 170   | 31 382 494         | 23 994 436 | 7 388 058   |
| <b>2021</b> | 11 383 601   | 8 813 943  | 2 569 658   | 31 924 242         | 25 376 927 | 6 547 315   |
| <b>2022</b> | 19 459 427   | 12 109 732 | 7 349 695   | 50 637 843         | 32 490 729 | 18 147 114  |

*Zdroj: ČSÚ*

Podle dat ČSÚ vykazují hotely a hromadná ubytovací zařízení v roce 2022 zvýšený počet návštěv a přenocování. Celkově se ubytovalo v hromadných ubytovacích zařízeních 19,5 milionu (+70,9 %) klientů, kteří využili v celkovém počtu

50,6 milionu nocí (+58,6 %). Přesto, že je zaznamenán meziroční nárůst nákupu noclehů a služeb, stále je patrný negativní vliv předchozích let ovlivněných koronavirem. Ve srovnání s rokem 2019 dosáhl rok 2022 celkově 89 % návštěvnosti. Návštěvnost domácích hostů v příjezdech i přenocováních se oproti roku 2019 zvýšila o 9 %. V hotelech je o třetinu méně zahraničních návštěvníků (o 32,5 %). Zdroj ČSÚ uvádí, že do celkových výsledků návštěvnosti jsou započítány údaje týkající se ukrajinských státních příslušníků, kteří si ubytování hradili sami. Do počtu návštěvníků tak mohly být započítány i osoby, které nelze objektivně považovat za účastníka cestovního ruchu dle mezinárodních doporučení (ČSÚ, 2022).

Hotelnictví a cestovní ruch jsou odvětví, která úzce souvisí s poskytováním služeb pro hosty a návštěvníky. Hotelnictví zahrnuje ubytování, stravování, wellness a další služby v hotelích, penzionech, apartmánech a jiných ubytovacích zařízeních. Hotelové služby jsou poskytovány pracovníky mnoha profesí na provozních, administrativních i řídicích pozicích, kteří mohou ovlivňovat kvalitu služeb a hospodárnost podniků. Nedostatek pracovníků v hotelovém sektoru je celosvětovým problémem, který ještě zhoršila pandemie a ekonomická krize. Nedostatek zaměstnanců pociťují hotely v mnoha zemích, včetně USA. Podle průzkumu American Hotel and Lodging Association chybí zaměstnanci v hotelových službách u 97 % členů asociace. Na celostátní úrovni v USA zůstává neobsazeno asi 130 000 pracovních míst v hotelech (HOTEL ONLINE, 2022).

V České republice hledá pracovníky, podle říjnového průzkumu společnosti Previo, 65 % hoteliérů a nejčastěji jsou to pracovníci do recepce. Nedostatek pracovníků je v současnosti v Česku napříč obory i regiony. Lidé chybí také ve výrobě a IT, v zemědělství, dopravě, pohostinství, zdravotnictví, cestovním ruchu a dalších službách. Zaměstnavatelé hledají kvalifikované i nekvalifikované pracovníky (Hospitality Net, 2022).

Odborníci z EHL uvádějí jako důvody nedostatku pracovníků např. zastaralé struktury řízení, dlouhá pracovní doba, vysoké pracovní vytížení, průměrné mzdy a nedostatek uznání pro dobře vyškolené profesionály. Dalším důvodem podle uvedeného zdroje je nízká atraktivita odvětví pro mladé talenty a osoby, které mění kariéru, snížená mobilita a cestovní omezení pro zahraniční pracovníky. Možná řešení zahrnují zvýšení platů a benefitů, investice do školení a moti-

vace zaměstnanců, spolupráci se školami a agenturami práce a podporu flexibility a diverzity v pracovním prostředí (*Hospitality Net*, 2022).

## Realita a předpokládaný výhled

**Tab. 3»** HDP – Česká republika rok 2022 a 1. a 2. čtvrtletí 2023

| Období                   | Meziroční srovnání         | Mezičtvrtletní srovnání    |
|--------------------------|----------------------------|----------------------------|
| <b>1. čtvrtletí 2022</b> | HDP vzrostl o 4,6 procenta | HDP vzrostl o 0,7 procenta |
| <b>2. čtvrtletí 2022</b> | HDP vzrostl o 3,6 procenta | HDP vzrostl o 0,2 procenta |
| <b>3. čtvrtletí 2022</b> | HDP vzrostl o 1,6 procenta | HDP klesl o 0,4 procenta   |
| <b>4. čtvrtletí 2022</b> | HDP vzrostl o 0,4 procenta | HDP klesl o 0,3 procenta   |
| <b>1. čtvrtletí 2023</b> | HDP klesl o 0,4 procenta   | HDP klesl o 0,4 procenta   |
| <b>2. čtvrtletí 2023</b> | HDP klesl o 0,4 procenta   | HDP vzrostl o 0,1 procenta |

Zdroj: ČSÚ

V České republice v prvním a druhém čtvrtletí roku 2022 ještě hrubý domácí produkt rostl, ale poměrně pomalu. Třetí a čtvrté čtvrtletí ukázalo v mezičtvrtletním srovnání záporná čísla. V prvním a druhém čtvrtletí roku 2023 je zaznamenán pokles růstu HDP o 0,4 procenta, v mezičtvrtletním srovnání v prvním čtvrtletí roku 2023 je opět zaznamenán pokles HDP o 0,4 procenta a ve druhém čtvrtletí je zaznamenán v mezičtvrtletním srovnání jen nepatrný růst o 0,1 procenta což ukazují pravidelně zveřejňovaná data ČSÚ – viz. tabulka č. 3. Současně je potřebné sledovat i další ekonomické výsledky, protože samotné naplnění definice technické recese nemusí ještě vypovídat vše o celkovém stavu ekonomiky. Všechny výše uvedené skutečnosti ovlivňují náklady a sazby spojené s realizací dopravy a ostatních služeb v cestovním ruchu, především jejich zvyšování. Očekávání prohlubování začínající recese může výrazně ovlivnit firmy i klienty, kteří se na cestovním ruchu podílí.

## ZÁVĚR

Náklady dopravy a hotelů v cestovním ruchu závisí na mnoha faktorech, včetně místa pobytu, typu dopravy, času příletu, kategorii ubytovacího zařízení a jeho klasifikaci. Nejdražší dopravou je letecká, která vyžaduje velké finanční náklady

na palivo, letištní poplatky a platy pro letecký personál. Autobusy a vlaky jsou ve většině případů levnější, ale vyžadují více času k dokončení cíle plánované cesty. U vozidel, která nejsou určena pro podnikání v cestovním ruchu, je nutné brát v úvahu, reálné náklady na dopravu. V případě autopůjčoven je to cena za pronájem vozu, náklady pohonných hmot a další dodatečné poplatky, jako jsou poplatky za parkování, mýtné, trajekty, případně další služby – parkování v kempech, elektřina.

Dopravní spojení mezi oblastmi generujícími cestovní ruch a destinacemi je základní složkou cestovního ruchu. Proto dostupnost, která je dána kvalitou stávajících dopravních služeb, je zásadním předpokladem pro rozvoj každé turistické destinace. Kromě toho může mít cestovní ruch značné výhody se zvyšující se poptávkou po určitém způsobu cestování. V této souvislosti je doba cestování jednou z největších kategorií nákladů na dopravu a úspora času je často považována za největší přínos dopravních projektů. Různé studie vypracovaly odhady hodnot cestovní doby pro různé typy uživatelů a podmínky cestování. Řada klientů cestovního ruchu si vybírá rovněž destinace, které jim poskytnout kvalitní ubytování a stravování, nedílnou součást aktivit cestovního ruchu.

Podle zdroje Kurzy.cz nelze jednoznačně predikovat vývoj cestovního ruchu v nejbližším období. Zdroj uvádí klíčové oblasti, které mohou vést k hospodářské recesi, nebo k opaku. Jsou to: ekonomická situace v USA, válka na Ukrajině, ceny ropy a zemního plynu, realitní bublina v Číně a krypto průmysl, ale i úpadky významných bank (Kurzy.cz, 2023).

## ODKAZY V TEXTU A BIBLIOGRAFICKÉ CITACE

ACI WORD (2022). *The Impact of Covid-19 on Airports and the Path to Recovery*. [online]. [cit. 2023-03-22]. Dostupné z: <https://aci.aero/2022/10/06/the-impact-of-covid-19-on-airports-and-the-path-to-recovery/>

ANDERSON, J. E. AND E. VAN WINCOOP (2004). "Trade Costs". *Journal of Economic Literature*, Vol. 42 (3), s. 691-751, ISSN 0022-0515

BUREŠOVÁ, Pavla (2014). *Vybrané kapitoly z hotelnictví a gastronomie*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7478-498-9.

BUSSINESSINFO.CZ (2019). *Kvalita služeb v železniční dopravě se díky konkurenci zvyšuje*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/>



clanky/kvalita-sluzeb-v-zeleznicni-doprave-se-diky-konkurenci-zvysuje/  
CNBC (2021). *Powell Notes Economic Improvement, but Says the Pandemic Remains a Risk*. [online]. [cit. 2023-03-22]. Dostupné z: <https://www.cnb.com/2021/06/21/powell-notes-economic-improvement-but-says-the-pandemic-remains-a-risk.html>

COWIE, J. & S. ISON (eds) (2020). *The Routledge Handbook of Transport Economics*. New York: Routledge. ISBN 9780367581183.

ČSÚ (2023). *Indexy spotřebitelských cen - inflace - červen 2022* [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/cri/indexy-spotrebitelskych-cen-inflace-cerven-2022>

ČSÚ (2023). *Cestovní ruch - 4. čtvrtletí 2022* [online]. [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/cri/cestovni-ruch-4-ctvrtleti-2022>

ČSÚ (2023). *Cestovní ruch* [online]. [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/cri/cestovni-ruch>

DENÍK.CZ (2023). *Plat padesát tisíc nestačí. Strojvedoucích ubývá, vadí jim přeschasy i papírování*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/nabidka-prace-strojvedoucich-ubyva-plat-padesat-tisic-nestaci.html>

DOPRAVA LOGISTIKA (2022). *Manipulační vzdálenost, rychlost jízdy, manipulační výkon*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/rizeni-skladovych-lokaci-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EoSf6RcLfOn-la6bpjq6eJKY/>

DOPRAVA LOGISTIKA (2022). *Nedostatek profesionálních řidičů eskaluje, chybí jich až 10 %*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: [https://www.dlprofi.cz/33/nedostatek-profesionalnich-ridicu-eskaluje-chybi-jich-az-10-uniqueidgOke4N-vrWuMEMvw3uZDmFgcUV8VqZ\\_0a8nwNW9EMk9E/](https://www.dlprofi.cz/33/nedostatek-profesionalnich-ridicu-eskaluje-chybi-jich-az-10-uniqueidgOke4N-vrWuMEMvw3uZDmFgcUV8VqZ_0a8nwNW9EMk9E/)

E-NEWS.CZ (2022). *Světový turismus se pomalu vzpamatovává z minulých i současných krizí*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://e-news.cz/aktuality/oecd-svetovy-turismus-se-pomaluvzpamatovava-z-minulych-i-soucasnych-krizi/>

EUROMONITOR INTERNATIONAL (2023). *Euromonitor report reveals world's top 100 city destinations for 2022* [online]. [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://www.euromonitor.com/press/press-releases/december-2022/euromonitor-re>

port-reveals-worlds-top-100-city-destinations-for-2022

HOSPITALITY NET (2022). *Facing skilled worker shortage in the hospitality industry* [online]. [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: <https://www.hospitalitynet.org/opinion/4110052.html>

HOTEL ONLINE (2022). *As 97% of Surveyed Hotels Report Staffing Shortages, AHLA Foundation Expands Recruitment Campaign*. [online]. [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: [https://www.hotel-online.com/press\\_releases/release/as-97-of-surveyed-hotels-report-staffing-shortages-ahla-foundation-expands-recruitment-campaign/](https://www.hotel-online.com/press_releases/release/as-97-of-surveyed-hotels-report-staffing-shortages-ahla-foundation-expands-recruitment-campaign/)

ICAO (2023). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: [https://www.icao.int/sustainability/Documents/Covid-19/ICAO\\_coronavirus\\_Econ\\_Impact.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/Covid-19/ICAO_coronavirus_Econ_Impact.pdf)

IPRIMA (2022). *Jídlo už servírují roboti. Hotely řeší nouzi o zaměstnance, lákají na benefit* [online]. [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://cnn.iprima.cz/roboti-servirujici-jidlo-i-priplatky-za-sluzby-hotely-resi-nouzi-o-zamestnance-56016>

IRU – WORLD ROAD TRANSPORT ORGANISATION (2022). *One in ten European truck drivers missing as shortage escalates*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/one-ten-european-truck-drivers-missing-shortage-escalates>

JEŘÁBEK, T., MÁLEK, Z. A V. ŠEFCÍK (2018). *Management služeb hotelnictví a cestovního ruchu – 2. díl*. Ostrava: KEY Publishing s.r.o. ISBN 978-80-7418-296-9.

KAPITÁLOVÉ VÝDAJE (2008). *Managment-marketing.studentske.eu*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://managment-marketing.studentske.eu/2008/07/8-kapitlov-vdaje.html>

KURZY.CZ (2023). *Co můžeme očekávat? - Tržní výhled pro rok 2023* [online]. [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/zpravy/690459-co-muzeme-ocekavat-trzni-vyhled-pro-rok-2023/>

LINKEDIN (2016). *The Importance of Transportation to Tourism Development*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://www.linkedin.com/pulse/importance-transportation-tourism-development-fda-ba-itc-mba-emba>

MÁLEK Z., E. LUKÁŠKOVÁ, K. PITROVÁ A T. JEŘÁBEK (2020). Quality Management of Selected Tourism Activities. In: SOLIMAN, S. K. eds. *30<sup>th</sup> IBIMA Conference: Innovation Management and Education Excellence Vision 2020: From*

*Regional Development Sustainability to Global Economic Growth*. Madrid, Spain. ISBN 978-0-9860419-9-0.

PORTÁL ŘIDIČE (2022). Náklady na provoz auta aneb na kolik vás vyjde vlastnictví auta. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/naklady-na-provoz-auta>

PRENTICE, B. E. & D. PROKOP (2016). *Concepts of Transport Economics*. Singapore: World Scientific Publishing. ISBN 978-981-4656-18-4.

SEZNAM ZPRÁVY (2022). Pasažéři i zaměstnanci. Data ukazují, co způsobuje krizi v letectví. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/fakta-pasazeri-ale-i-zamestnanci-data-ukazuji-co-zpusobuje-krizi-v-letani-212243>

SHENGENVISA (2022). *US & EU Air Passenger Travel Increases by 1003%*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://www.schengenvisainfo.com/news/us-eu-air-passenger-travel-increases-by-1003/>

THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS (2023). *The Geography of Transport Systems*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://transportgeography.org/>

TRAVEL+LAISURE (2022). *These Cities Have Seen the Largest Increase in Airfare Prices This Year, Study Shows*. [online]. [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://www.travelandleisure.com/travel-news/these-cities-have-seen-the-largest-increase-in-airfare-prices-this-year-according-to-a-study>

VOGEL, H. L. (2012). *Travel Industry Economics: A Guide for Financial Analysis*. New York: Cambridge University Press. ISBN 978-0521026949.

VOVCR [online]. [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.vovcr.cz/odz/ekon/443/page00.html>

YAHOO!FINANCE (2022). *Jamie Dimon says economic risks 'nearer than before' in new warning*. [online]. [cit. 2023-03-18]. Dostupné: <https://finance.yahoo.com/news/jamie-dimon-economic-risks-second-quarter-earnings-165835641.html>

**Ing. Zdeněk Málek, Ph.D.**

Katedra ekonomie a managementu, AMBIS vysoká škola, a. s.

Linderova 575/1, 180 00, Praha 8

Email: zdenek.malek@ambis.cz

**Ing. Pavla Burešová, Ph.D.**

Katedra ekonomie a managementu, AMBIS vysoká škola, a. s.

Linderova 575/1, 180 00, Praha 8

Email: pavla.buresova@ambis.cz

**prof. Ing. Květoslava Šustová, Ph.D.**

Katedra ekonomie a managementu, AMBIS vysoká škola, a. s.

Linderova 575/1, 180 00, Praha 8

Email: kvetoslava.sustova@ambis.cz