

Jozef Polačko

Doctor of Political sciences, Doctor of Theology, Doctor of Ethics
Institute of Technology and Business in Prešov
1 Duchnovičovo námestie
Prešov 080 01, Slovak Republic
admin@ismpo.sk

Beata Sadowska

PhD, DSc, Associate Professor,
Faculty of Economics and Finance, University of Szczecin, Poland
Aleja Papieża Jana Pawła II 22A
Szczecin 70-453, Poland
beata.sadowska@usz.edu.pl

Dominik Borek

Doctor of Law
Warsaw School of Economics
al. Niepodległości 162
Warszawa 02-554, Poland
dborek@sgh.waw.pl

Grażyna Sipińska

Doctor of Economy
University of Economy in Bydgoszcz
Garbary 2,
85-229 Bydgoszcz
grazyna.sipinska@byd.pl

Konrad Kochański

Doctor of Economy
Faculty of Economics and Finance, University of Szczecin, Poland
Aleja Papieża Jana Pawła II 22A
Szczecin 70-453, Poland
konrad.kochanski@usz.edu.pl

**UDRŽATELNÝ CESTOVNÝ RUCH AKO SPOLOČNÝ
CIEĽ: VYSOKÉ TATRY Z PERSPEKTÍVY POĽSKA A
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

Abstrakt. Vysoké Tatry predstavujú jednu z najdôležitejších súčastí ponuky cestovného ruchu rovnako v Poľsku, ako aj na Slovensku. Predstavujú významný geografický prvok, ktorý z určitého pohľadu zároveň oddeľuje i spája Poľsko a Slovensko. Potenciál v oblasti rozvoja cestovného ruchu je v tejto oblasti určite podstatne vyšší než jeho aktuálne využívanie. Z hľadiska cestovného ruchu je možné subjektívne vnímať veľký kontrast v jeho organizácii na oboch stranách hranice. Vyplýva z odlišného prístupu k riešeniu dilemy rozvoja infraštruktúry a ochrany prírodného dedičstva. Aj napriek týmto odlišnostiam apelujeme na dôležitosť udržateľnosti rozvoja cestovného ruchu. Jeho základom je hľadanie optimálneho pomeru medzi rozvojom a ochranou pre zachovanie unikátneho bohatstva aj pre budúce generácie. Prírodná hranica nemôže zamedzovať rozvoju potenciálu, ktorého gro spočíva v zvyšovaní miery spolupráce medzi oboma štátmi pri plnení uvedených spoločných cieľov.

Kľúčové slová: Tatry, Vysoké Tatry, Poľsko, Slovenská republika, cestovný ruch, udržateľnosť

JEL classification: L83, Z32, Z39

Úvod

Vysoké Tatry majú unikátny charakter. Patria k významným miestam, ktoré sú spojené so samotným začiatkom rozvoja cestovného ruchu ako takého. Čo sa týka vysokohorskej turistiky, nemajú porovnateľnú konkurenciu ani na Slovensku ani v Poľsku. Aj preto sa stali veľmi významnými z hľadiska organizácie cestovného ruchu v oboch štátoch. Zo subjektívneho hľadiska je možné vnímať veľmi silný kontrast v organizácii cestovného ruchu v Poľsku a na Slovensku. Zároveň však existuje množstvo prepojení na kultúrnej a spoločenskej úrovni. Preto za zaujímavú otázku považujeme, či nás Tatry skôr spájajú, alebo rozdeľujú a akú víziu ďalšieho rozvoja predpokladáme a plánujeme na oboch stranách hranice.

V rámci realizácie spoločného medzinárodného vedeckého projektu (NP-KSV-ET-01-2023- 12/ST - International cooperation in the field of development, management and law in tourism and sports between the Republic of Poland and Slovak Republic) bolo vypracovaných viacero širších analýz, ktoré sa týkajú spolupráce Poľska a Slovenska v oblasti rozvoja cestovného ruchu a turistiky. Jednou z nich je aj aktuálne prezen-

tovaná štúdiá v podobe tohto článku. Z metodologického hľadiska vychádzame z rozsiahleho súboru rozhovorov s kompetentnými osobami a terénneho prieskumu spojeného s pozorovaním a štúdiá odborných zdrojov. V tomto článku ponúkame niektoré vybrané zaujímavé výstupy z výsledkov jednej z analýz realizovaných v rámci uvedeného projektu. Zároveň je našou ambíciou definovať spoločné ciele v oblasti ďalšieho rozvoja cestovného ruchu smerom do budúcnosti, čo má významný vplyv na smerovanie regionálneho rozvoja.

Vysoké Tatry ako fenomén Poľska i Slovenska

Vysoké Tatry sú výnimočným fenoménom z pohľadu oboch štátov. Poľsko ani Slovensko nedisponujú inými porovnateľnými horami. Ich unikátny charakter predstavuje z dlhodobého historického hľadiska, aktuálneho spoločenského i ekonomického hľadiska komplexnú hodnotu, ktorá má veľké množstvo rozmerov. Primárny význam samotného prírodného dedičstva z hľadiska neantropocentrickej environmentálnej etiky sa prepája so sekundárnym kultúrno-spoločenským hľadiskom a relatívne veľkým ekonomickým potenciálom situovaným v oblasti využívania v turistických ponukách. Z pohľadu cestovného ruchu ide na oboch stranách hranice o mimoriadne významnú lokalitu patriacu medzi najznámejšie v kontexte turistickej ponuky oboch štátov.

Z hľadiska prírodných charakteristík patria Tatry medzi vysoké pohoria alpského typu s pestrou geologickou stavbou a vysokým počtom endemických druhov rastlín a živočíchov (Więckowski, Michniak 2012). Vyznačujú sa tak obrovskou mierou diverzity v geologickej štruktúre i prírodných reliéfoch, pričom stále patria medzi regióny, ktorých potenciál v oblasti turistiky je doposiaľ využitý iba v minimálnej miere (Guo 2012). Práve takéto horské oblasti patria medzi ekosystémy, ktoré sú potenciálne najviac ohrozované nadmerným cestovným ruchom (Holden 2016).

Preto je nevyhnutné zabezpečovať dostatočnú mieru ochrany prírody a vzácnej biodiverzity, aby bola dosiahnutá žiadaná stabilita ekosystémov. To je priamo prepojené so systematizáciou ochrany v legislatíve oboch

štátov pri rešpektovaní európskej legislatívy i všeobecných cieľov európskej politiky v oblasti udržateľnosti.

Čo sa týka využívania miestneho kultúrneho dedičstva, Kurpašová a Kurpaš (2019) konštatujú, že jeho využívanie je oveľa silnejšie na poľskej strane, špecificky v okolí mesta Zakopane, ktoré silne pracuje s prvkami goralskej tradície, pričom je ale kriticky vnímané využívanie neautentických prvkov, kvôli ktorým je vnímaná časť turistickej ponuky ako "poľský Disneyland" a tradičná architektúra a kultúra sú narušené a využívané prakticky samovoľne domácimi obyvateľmi.

Tento trend v zásade potvrdzujú aj výsledky našej analýzy. V poľskej časti Tatier sa však stále viac intenzívne pracuje s kultúrnymi prvkami miestnej tradície. Uvedomelosť je naozaj skôr záležitosťou domácich vlastníkov než politickej úrovne riadenia. Aj napriek uvedeným nedostatkom je tento trend podstatne silnejší než je tomu na Slovensku. Súvisí to aj s charakterom osídlenia miestneho obyvateľstva. Na slovenskej strane je goralská tradícia silne prítomná v regióne Pienin, v súvislosti s Tatrami prakticky absentuje. Sociálna štruktúra obyvateľstva je na slovenskej strane oveľa viac diverzifikovaná. Prítomnosť miestnej ľudovej kultúry a jej prvkov v obciach pod Tatrami má viac regionálny charakter a chýba prepojenie na samotné mesto Vysoké Tatry a jeho jednotlivé súčasti. Nevyhnutne to vyplýva z historických dôvodov a odlišného spôsobu osídľovania. Dnešné mesto, ktoré vzniklo spojením jednotlivých slovenských tatranských obcí nemá na rozdiel od poľskej časti typický vidiecky charakter spojený s ľudovou kultúrou a folklórom. Tieto prvky sú na slovenskej strane vnímané skôr ako vyslovene turistická záležitosť, pričom hlavným produktom z tohto hľadiska je skôr slovenská kultúra ako celok reprezentovaná napríklad salašníctvom, nie špecifická miestna a regionálna kultúra ako je tomu v regióne Pieniny, či v poľskej časti Tatier. Chýbajú tak autentické prvky, ale zároveň absentuje aj prílišná komercializácia, ktorá býva tak často kritizovaná na poľskej strane. Na slovenskej strane prevažuje podstatne konzervatívnejší prístup so všetkými svojimi výhodami i nevýhodami.

V minulosti boli realizované prieskumy cestovného ruchu, v ktorých sa ukázalo, že Tatry patria medzi najčastejšie navštevované lokality na poľsko-slovenskom pohraničí či už zo strany Slovákov, alebo aj Poliakov. Zároveň tiež výrazne dominovali aj pri návštevách Slovenska zo strany poľských turistov a rovnako tak aj pri návštevách Poľska slovenskými turistami (Więckowski, Michniak 2012). Výsledky realizovanej analýzy potvrdzujú, že tento trend ostal nezmenený aj v dnešnej dobe a stále platí, že Tatry sú najviac navštevované pri všetkých uvedených typoch návštevnosti v pohraničnej oblasti medzi Poľskom a Slovenskom.

Rovnaký výsledok uvádza a potvrdzuje aj TASR (2025), konštatuje sa, že v poľských Tatrách bol zaznamenaný v národnom parku rekordný počet návštevníkov (vyše 5 miliónov), na slovenskej strane údaje uvádzajú vyše 4 milióny návštevníkov.

Kritické hlasy sa týkali aj globalizácie turistickej ponuky a absencie cudzojazyčnej propagácie, predovšetkým na poľskej strane Tatier (Kurpašová, Kurpaš 2019). Vo výsledku skúmania môžeme konštatovať, že v tomto smere sa situácia mierne zlepšila a ponuka cudzojazyčnej propagácie je vyššia. Slovensko sa však tejto úrovni propagácie stále venuje o čosi viac a rovnako tak odborníci ako aj návštevníci konštatujú viac internacionálny charakter informácií práve na slovenskej strane.

Určitým špecifikom predovšetkým na slovenskej strane je cenová politika. Dovolenka na Slovensku sa paradoxne pre miestne obyvateľstvo stáva finančne čoraz viac náročná aj napriek najnižším nákladom na dopravu v porovnaní s väčšinou konkurenčných možností. Vysoké Tatry patria aj v tomto ohľade medzi špičku, či už čo sa týka hotelov, reštaurácií, alebo možností na vyžitie. Tatry patria rovnako medzi najdrahšie turistické lokality aj v rámci Poľska, vo vzájomnom porovnaní sú však vo väčšine parametrov služieb zvyčajne rádovo výhodnejšie, či už z dôvodu vyššej konkurencie, alebo aj lepšieho politického riadenia ekonomiky. Aj preto sa slovenská časť dlhodobo snaží viac zameriavať na klientelu zo zahraničia, kde je možné nájsť širšiu klientelu aj pri existujúcej cenovej úrovni. Subjektívne pociťovanie vysokých cien sme na druhej strane v Poľsku zaznamenali najmä v porovnaní s predstavami a spomienkami z minulosti. Hoci patria Tatry k najdrahším lokalitám v rámci Poľska, ne-

predstavujú ako lokalita na rozdiel od Slovenska výrazne drahšiu možnosť oproti konkurečným turistickým ponukám v zahraničí.

Hranica, alebo spoločné dedičstvo?

Z hľadiska politického usporiadania rôznych štátnych subjektov, ktoré na tomto území v histórii existovali, predstavovali Tatry vždy prirodzenú geografickú hranicu.

Celková rozloha slovenskej časti Tatier predstavuje 610 km², poľská časť zaberá 175 km² (Bica, Zanca, Schuster 2019). Sú dostupné aj iné údaje tvorené inou metodikou, zhodujú sa však v pomere prekračujúcom dvojnásobok poľskej rozlohy na slovenskej strane.

Tatry predstavujú prekážku a prírodnú bariéru, medzi oboma štátmi. Prelína sa v nej politická hranica vytvorená do veľkej miery vplyvom prírodných podmienok bez priameho zásahu človeka (Więckowski 2004).

Zároveň však aj táto prekážka môže slúžiť ako príklad cezhraničnej spolupráce a posilňovania územnej, sociálnej i ekonomickej spolupráce medzi jednotlivými štátmi, čo plne zodpovedá základným cieľom organizácie Európskej únie.

Prekonávanie bariér si vyžaduje koordinovaný prístup vlád, firiem i občianskej spoločnosti a riešením môže byť snaha o aplikáciu inovatívnych riešení (Loza Adaui 2024). Zároveň však samotná existencia takýchto bariér môže byť atrakciou z hľadiska záujmu turistov (Guo 2012).

Prírodná hranica v podobe pohoria Tatier predstavuje najväčšiu bariéru medzi oboma štátmi aj z hľadiska dopravy a tranzitu (Więckowski, Michniak 2012). Navyše v oboch štátoch dlhodobo prevažovala z objektívnych dôvodov preferovaná výstavba infraštruktúry transportu na osi východ-západ (Strážay, Gniazdowski 2016). Masívne rozširovanie cestnej infraštruktúry je v oblasti Tatier neprijateľné z hľadiska ochrany prírody, okrem toho by to bolo aj veľmi náročné a nákladné z hľadiska financovania dopravných stavieb. Pri budovaní diaľničnej siete v Poľsku i na Slovensku je však možné napojiť jednotlivé tatranské lokality v relatívne dobre dostupnej blízkosti. Aktuálny stav diaľničného napojenia mesta Poprad na slovenskej strane je považovaný za veľmi vyhovujúci z

hľadiska dostupnosti v rámci individuálnej i verejnej dopravy. Na poľskej strane nie je v súčasnosti plánovaná nijaká výstavba diaľnice južným smerom od A4 (*Jędrzychowice - Wrocław - Kraków - Rzeszów - Korczowa*), diaľničné napojenie je tak podstatne horšie a stav cestnej infraštruktúry nevyhovuje potrebám turistického ruchu.

Najväčší problém v oblasti rozvoja cestovného ruchu predstavuje najmä organizácia dopravy v samotných tatranských strediskách, či už na slovenskej alebo poľskej strane. Výsledky analýzy hovoria o tom, že s výnimkou turisticky slabších období sú kapacity ciest a parkovísk takmer celoročne využívané na svoje maximum. Mestá a obce na poľskej i slovenskej strane trpia na zdržania v doprave spôsobené vysokým počtom automobilov a existuje tu iba minimálny priestor na zvyšovanie kapacít.

Z hľadiska spolupráce medzi Poľskom a Slovenskom v oblasti organizácie cestovného ruchu, najväčšou revolučnou zmenou bolo odstránenie prekážok na spoločných hraniciach v rámci vstupu oboch krajín do EÚ a následného odstránenia hraničných kontrol v rámci Schengenského priestoru.

Práve existencia strážených politických hraníc totiž v minulosti predstavovala najväčšiu a mimoriadne ťažko prekonateľnú prekážku z hľadiska využívania ponuky cestovného ruchu na oboch stranách hraníc, čo si všimli aj autori v ďalekom zahraničí ako určitého excesu medzi našimi štátmi (Guo 2012). Odstránenie tejto prekážky vďaka európskej spolupráci tak môžeme hodnotiť mimoriadne pozitívne. Táto zmena významným spôsobom jednorázovo zvýšila možnosti pre samotných turistov pri využívaní kombinovanej ponuky oboch štátov. Aj napriek tomu ďalšie podobné zmeny zatiaľ nenastali, hoci zastávame názor, že ich potenciál a synergický efekt prevyšujú možné negatíva spôsobené zvýšenou konkurenciou. Keďže kapacity nie je možné zvyšovať, nehrozia ani obavy z nadmerného turistického využívania spôsobeného vyššou mierou spolupráce a potenciálnej tvorby jednotnej ponuky cestovného ruchu.

Čo sa týka vzťahu medzi Slovenskou republikou a Poľskom, v dobách najväčších historických sporov počas obdobia druhej svetovej vojny dochádzalo aj na tomto území k posunom a zmenám. V dnešnej dobe sú

tieto historické spory vo verejnosti vnímané skôr ako zaujímavosť, než ako reálny zdroj akéhokoľvek vzájomného konfliktu, či napätia.

V staršej poľskej literatúre sa narábalo najmä s pojmami severná a južná strana Tatier, pričom bola popisovaná charakteristika prírodného prostredia, ale aj národnostné zloženie jednotlivých obcí a dokonca jazyková analýza miestnych nárečí, ktorá zdôrazňovala podobnosť s poľským jazykom u vybraných skupín obyvateľstva (Eljasz-Radzikowski 1896), ktoré sú dnes na Slovensku i v Poľsku známe ako goralská menšina.

Politické a spoločenské vzťahy medzi Poľskom a Slovenskom sú dlhodobo kreované na základe aktuálnej situácie v oboch štátoch. Hoci sa objavujú historické zmienky o sporoch a posunoch hraníc vychádzajúce z dejinného vývoja i už vyššie uvádzanej argumentácie, sporné udalosti medzi Poľskom a Slovenskom mali v kontexte dejín 20. storočia i udalostí druhej svetovej vojny iba veľmi lokálny charakter. Môžeme konštatovať, že tieto problémy sa nezapísali do historickej pamäte ako dôležitý prvok utvárania vzájomných vzťahov. Ak existuje problematické a negatívne vnímanie, toto je v Poľsku i na Slovensku skôr charakteristické vzájomným nezáujmom a neznalosťou, než prítomnosťou nejakých vyslovene nepriateľských pozícií a názorov.

Więckowski a Michniak (2012) konštatujú, že v kultúrnom obraze krajiny južného Poľska a takmer celého Slovenska je možné nájsť viac paralel, než na území samotného Poľska, čo má svoje historicko-politické dôvody.

Z hľadiska veľkosti oboch štátov predstavuje poľsko-slovenské pohraničie ako bolo vyčlenené v kontexte európskej cezhraničnej spolupráce iba 7% územia a 9% obyvateľstva Poľska, kým na Slovensku je to 45% územia a 28% obyvateľstva Slovenska (Więckowski, Michniak 2012). Aj preto patrí Poľsko medzi strategicky dôležitého partnera v oblasti ekonomiky i politiky, čo sa však stále nedostatočne prejavuje na budovaní spoločných prepojení v infraštruktúre (Strážay, Gniazdowski 2016). Hoci určité zlepšenie oproti minulosti nastalo v prípade zavedenia a prevádzkovania priameho pravidelného leteckého spojenia Košíc a Warszawy zo strany poľských aerolinií LOT, problém s chýbajúcim diaľničným prepojením oboch strategických partnerov pretrváva aj po

celých dekádach upozorňovania na jeho význam, či prijatí mnohých záväzkov na vládnej i medzinárodnej úrovni. Tu fatálnym spôsobom dlhodobó zlyháva najmä Slovenská republika, jej vlády a konkrétni predstavitelia politického režimu zodpovední za realizáciu uvedených úloh.

Ako negatívum môžeme hodnotiť chýbajúcu snahu o prepájanie turistickej ponuky, skôr prevažuje vnímanie konkurencie a u niektorých respondentov aj pocit nie príliš priateľských vzťahov na oboch stranách hranice u poskytovateľov služieb. Lepšiemu prepojeniu cestnej infraštruktúry bránia už spomínané prirodzené bariéry, snaha o ochranu prírody, ako aj chýbajúca motivácia a možnosti zlepšenia situácie týkajúcej sa infraštruktúry hlavne na poľskej strane. Viacerí respondenti poukazovali aj na legislatívne prekážky, predovšetkým spočívajúce v neustále sa meniacich podmienkach a to zas hlavne na slovenskej strane. Spoločným problémom je nedostatočná organizácia spolupráce v oblasti verejnej dopravy, čo predstavuje dlhodobý problém. Ako európska priorita sú pritom definované integrované dopravné systémy, ktoré práve v takto turisticky atraktívnych regiónoch majú najväčší zmysel. Zlá dopravná dostupnosť konkurenčných služieb však môže byť paradoxne považovaná za výhodu z hľadiska niektorých poskytovateľov, ktorí sa tým vyhýbajú konkurencii. Takýto prístup ale vnímame ako krátkozraký a z hľadiska udržateľného rozvoja veľmi nesprávny. Z dlhodobého hľadiska je to práve bohatstvo celkovej ponuky služieb a rôznych možností, ktoré môže prispieť k výberu lokality ako takej u väčšieho množstva turistov.

Spokojní turisti znamenajú najlepšiu reklamu pre ďalších potenciálnych návštevníkov. Je otázne, či terajšia rekordná návštevnosť znamená strop možností. U veľkej väčšiny prevažujú odpovede, že ide o sezónnu záležitosť a v špičkových obdobiach sa skutočne pohybujú na hraniciach kapacity. To však neplatí celoročne a práve v rozvoji návštevnosti mimo hlavnej sezóny sú najväčšie rezervy smerom do budúcnosti. Aj preto sa ako riešenie javia predovšetkým dodatočné atrakcie, ako napríklad populárne služby wellness zón, ktoré priťahujú turistov celoročne. Benefitom sú aj flexibilné cenové ponuky, kde sa ceny variabilne pohybujú vo veľkom rozsahu a mimo sezóny sú tak špičkové

tatranské lokality a turistické ponuky lepšie dostupné aj pre ľudí, ktorí by si ich nemohli dovoliť v hlavnej sezóne.

Udržateľný rozvoj cestovného ruchu

Cestovný ruch je priestorovým procesom, v rámci ktorého dochádza k tranzitu účastníkov zo zdrojovej oblasti do oblasti realizácie, pričom medzi hlavné parametre patrí dostupnosť. Dôležitým parametrom môže byť časová vzialenosť sídel v jednotlivých dopravných sieťach, poznáme ale aj iné druhy meraní vonkajšej dostupnosti regiónov (Michniak 2010).

Rozvoj cestovného ruchu má v oboch vybraných štátoch svoje špecifiká a podlieha zvlášť v prihraničnej oblasti a oblasti cezhraničnej spolupráce najmä politickým rozhodnutiam.

OECD definuje ako prioritu rozvoj silných a odolných destinácií cestovného ruchu, ktoré sa aj v dlhodobejšej budúcnosti budú vedieť vysporiadať s výzvami v oblasti sociálnych, či klimatických zmien. Silná lokalita cestovného ruchu je sama o sebe príspevkom k trvalej udržateľnosti v ekonomickej, sociálnej i environmentálnej oblasti (OECD 2025). Táto udržateľnosť je chápaná najmä ako kontrolovaná a obmedzovaná spotreba zdrojov s cieľom predchádzať ich degradácii do budúcnosti (Holden 2016).

Výsledky analýzy ponuky cestovného ruchu na Slovensku a v Poľsku vykazujú značné rozdiely v prístupe na oboch stranách hranice. Do veľkej miery však zodpovedajú geografickej charakteristike územia na oboch stranách hranice. Kým na slovenskej strane sa nachádza podstatne väčšia časť horských masívov a prírodného bohatstva, poľská strana disponuje oveľa širšou ponukou zariadení hoteliérstva a gastronómie v osídleniach mestského typu, ktoré sú na tejto strane hranice neporovnateľne väčšie.

Cestovný ruch prináša veľké benefity z hľadiska ekonomického rozvoja, zároveň však môže vytvárať neželaný tlak na miestne prostredie, prírodu i miestne komunity, čo sa v najhoršom možnom prípade prejaví degradáciou tohto prostredia pod vplyvom nadmerného a nevhodne manažovaného turizmu (Bratić et al. 2025).

Pri rozvoji cestovného ruchu tak stojíme vždy pred rovnakou otázkou, do akej miery majú byť uspokojované potreby turistov z hľadiska budo-

vania infraštruktúry a do akej miery má byť chránená príroda a hodnota nedotknutej krajiny. Keďže budovanie infraštruktúry v priestore národných parkov a ich okolí má nevyhnutne aj svoje dopady na tieto hodnoty. Výsledok tak vždy predstavuje snahu o určitý kompromis medzi týmito požiadavkami.

Využitie atraktivity prostredia pre potreby cestovného ruchu si nevyhnutne vyžaduje vybudovanie dostatočnej infraštruktúry (Polačko 2023). Nemenej dôležitá je však aj udržateľnosť ochrany prírodného dedičstva, vďaka hodnote ktorého ľudia majú záujem dané územie navštevovať.

Ochrana prírody je vyjadrená aj z právneho hľadiska založením národných parkov, pričom TANAP je na Slovensku najstarším národným parkom založeným v roku 1949 a TPN jeden z najstarších v Poľsku založený v roku 1954 (Więckowski, Michniak 2012). Problémovou oblasťou je predovšetkým spolupráca, kde hlavne na slovenskej strane musíme konštatovať viaceré kompetenčné spory. Negatívne sa prejavuje aj nesúlad jednotlivých úrovní NUTS medzi Poľskom a Slovenskom.

Otázky ochrany prírody boli pritom historicky spojené skôr s nadmernou ťažbou a lovom. Pred právnou ochranou zo strany štátu bola už od 19 storočia ochrana prírody v Tatrách riešená formou dobrovoľných stráží (Węgrzyn 2011; Rapalski 2024), neskôr nadobudla legislatívnu podobu už za vlády Františka Jozefa I., kedy sa týkala celej oblasti Tatier na oboch stranách terajších hraníc.

Ochrana sa týka zároveň zákonných pravidiel obmedzujúcich ľudskú činnosť na turistických chodníkoch, kde platia rôzne zákazy motorových vozidiel, znečisťovania, plašenia a lovu zveri. Zároveň sa týka aj činnosti profesionálov, lesníkov, ktorí by mali byť zvlášť zodpovední za stav prostredia, v ktorom pôsobia. Ich úlohou je zabezpečovať univerzálnu ochranu lesov a formovať rovnováhu v lesných ekosystémoch. Vykonávajú to hlavne preventívnymi opatreniami proti vzniku a šíreniu požiarov, predchádzaním a odhaľovaním výskytu škodlivých druhov organizmov, ochranou pôdy a lesnej hydrosféry (Ignatowski, Sadowska, Wójcik-Jurkiewicz 2020). V skratke je možné cieľ všetkých týchto aktivít definovať pod pojmom trvalej udržateľnosti.

Tieto aktivity zároveň prospievajú cestovnému ruchu, pretože práve príroda a jej hodnoty sú vyhľadávaným a cenným produktom, v rámci ktorého je možné efektívne rozvíjať aj ďalšie doplnkové služby, ktoré sme analyzovali v rámci nášho projektu.

Vysoké Tatry sú vyzdvihované práve pre svoj unikátny charakter prírodného dedičstva aj v rámci možností na športové vyžitie a vysokohorské aktivity, kde patria medzi najlepšie lokality v tejto časti Európy (Bica, Zanca, Schuster 2019).

Okrem prírodného bohatstva sú dôležité a hodné ochrany aj prvky kultúrneho dedičstva v jeho hmotných i nehmotných formách. História ochrany prírody je priamo prepojená s ochranou kultúrneho dedičstva a zvlášť goralskej kultúry v Tatrách. Významné osobnosti spojené s touto históriou sa zároveň pričínili o popularizáciu Tatier v rámci celého Poľska (Jarząbek-Giewont 2016).

Všetky tieto prvky je možné uchovávať udržateľným spôsobom aj s využitím najnovších technológií vrátane umelej inteligencie (AI) pre znižovanie tlaku na degradáciu prostredia a zvyšovanie kvality a efektivity poskytovania služieb v oblasti cestovného ruchu (Bratić et al. 2025). Aj v tomto prípade ide o spoločný cieľ na oboch stranách hranice.

Podmienkou efektívneho rozvoja cezhraničnej spolupráce je najmä tvorenie významných aktívnych ekonomických väzieb spolupráce (Więkowski 2004). Práve ekonomická udržateľnosť predstavuje hlavnú podmienku pre celkovú udržateľnosť rozvoja (Teixeira 2025), pričom práve cezhraničná spolupráca v oblasti rozvoja udržateľného cestovného ruchu medzi Slovenskom a Poľskom môže byť dobrým príkladom implementácie najnovších trendov cirkulárnej ekonomiky, o ktorej hovoria experti v tejto oblasti.

Cestovný ruch musí vytvárať intenzívne prepojenie medzi ekonomickým rastom a ochranou prírodných zdrojov ku celkovému prospechu ľudstva a planéty (Bratić et al. 2025).

Tieto preferované trendy sú založené na akcentácii minimalizácie tvorby odpadov, recyklácii zdrojov a ich využívaní tak dlho ako je to len možné (Loza Adaui 2024), čo prispieva k propagácii hodnôt rešpektu k limitom prírody a hodnôt prosperity pre každého (Teixeira 2025), čo je

tiež v súlade s požiadavkami na environmentálnu udržateľnosť rozvoja aj v oblasti cestovného ruchu v Tatrách. Všetky uvedené ciele sú v najlepšom záujme oboch štátov i priamo miestnych regiónov a ich obyvateľov i návštevníkov.

Záver

S mnohými z problémov, ktoré sme analyzovali, nám pomáhajú sa vysporiadať aj spoločné európske riešenia. Už samotný Schengen znamenal obrovský kvalitatívny posun v oblasti využívania spoločnej ponuky zo strany klientov cestovného ruchu prirodzeným spôsobom. Medzi ďalšie takéto príklady môže patriť aj Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa harmonizujú služby a napomáha sa riešeniu krízových situácií. Vplyv majú aj mnohé ďalšie harmonizačné nariadenia, napríklad v súvislosti so signálom mobilných operátorov, ktoré významným spôsobom znížili náklady súvisiace s pobytom za hranicou. Takto sa postupne ako obyvatelia členských štátov EÚ môžeme dívať na celú Európsku úniu ako na svoj spoločný priestor. To sa prenáša aj do oblasti cestovného ruchu a má vplyv aj na vnímanie ponuky v skúmanej oblasti Tatier.

Hodnoty inkluzívnosti a udržateľnosti patria tiež medzi žiadané súčasti cestovného ruchu, ktorého manažment vedie k výsledkom majúcim vplyv na podporu miestnej ekonomiky (OECD 2025). Práve v oblasti riadenia sa však stretávame s mnohými problémami, ktorými sme sa zaoberali v tomto článku a riešime ich naďalej v uvedenom medzinárodnom vedeckom projekte.

Niektoré z analyzovaných problémov sa postupne darí riešiť, napríklad v období písania štúdie sme zaznamenali obnovenie medzinárodnej autobusovej dopravy, o čo sa kompetentní usilovali takmer celú dekádu (PortEuropa 2025), rovnako už spomenuté letecké spojenie oboch štátov, ktoré funguje na požadovanej úrovni a frekvencii a môžeme ho subjektívne zhodnotiť ako efektívne a veľmi výhodné v prepočte ceny a kvality služby. Z hľadiska vplyvu na sledovaný región má však marginálny výz-

nam, keďže v Tatrách si situácia vyžaduje skôr rozvoj cestnej dopravy a kvality cestnej infraštruktúry.

Tatry sú komplexným turistickým produktom, ktorého unikátny charakter má všetky predpoklady dosahovania cieľov udržateľného turizmu. Vyžaduje si to však legislatívnu podporu i vysokú mieru angažovanosti nie len miestnych komunít, ale aj zohľadňovanie ich záujmov na celoštátnej úrovni v Poľsku i na Slovensku. Aplikácia princípov udržateľného prístupu k cestovnému ruchu eliminuje negatívne vplyvy masového turizmu a prispieva k zachovávaniu unikátneho prírodného i kultúrneho dedičstva tejto výnimočnej lokality. Poukázali sme na viaceré neuralgické body, medzi ktorými jednoznačne kraluje dopravná infraštruktúra s jej kapacitnými obmedzeniami. Čo sa týka ubytovacích kapacít a atrakcií, na oboch stranách existuje priestor k zlepšeniu. Na poľskej strane dominuje vo výsledku snaha podporovať zmierňovanie dopadov masového turizmu a univerzálnych atrakcií v prospech podpory autentickej miestnej kultúry a tradícií. Na slovenskej strane je rozvoj infraštruktúry oproti Poľsku značne omeškaný. Preto by mala dominovať snaha o podporu všeobecného rozvoj kapacít a podpora konkurencie a dobudovania základov infraštruktúry na viacerých problémových miestach, pričom sa dá už vopred zohľadniť riziká, aby sa predišlo niektorým neželaným javom aké pozorujeme na poľskej strane. Na druhej strane sa dá inšpirovať dobrými praktikami akými sú pro-klientský prístup nad rámec bežnej starostlivosti v gastronomických a ubytovacích zariadeniach, či viac systematická práca v oblasti ochrany životného prostredia na inštitucionálnej úrovni.

Informácia

Tento článok bol vytvorený v rámci projektu NP-KSV-ET-01-2023-12/ST - International cooperation in the field of development, management and law in tourism and sports between the Republic of Poland and Slovak Republic.

Bibliografia

BICA, I., ZANCA, R., SCHUSTER, E. (2019), Methodological contribution in the field of mountain leisure activities practicing case study: Scrambling in High Tatras. In *Studia UBB Educatio Artis Gymn.*, LXIV, 1. 2019. doi: 10.24193/subbeag.64(1).09. 93-106.

BRATIĆ, M. et al. (2025), New Era of Tourism: Innovative Transformation Through Industry 4.0 and Sustainability In *Sustainability* 2025, 17, 3841. doi:10.3390/su17093841.

ELJASZ-RADZIKOWSKI, S. (1896), *Pogląd na Tatry*. Wydanie drugie przerobione i rozszerzone.

GUO, R. (2012), *Cross-Border Resource Management*.

HOLDEN, A. (2016), *Environment and Tourism*.

IGNATOWSKI, R., SADOWSKA, B., WÓJCIK-JURKIEWICZ, M. (2020), *Oblicza raportowania w perspektywie środowiskowej*.

JARZĄBEK-GIEWONT, M. (2016), *Znane postacie dawnego Zakopanego*. In *Licencjonowany Przewodnik tatrzański*. <https://www.tatry-przewodnik.com.pl/blog/?postacie-zakopanego> (cit. 2025-04-16).

KURPAŠOVÁ, L., KURPAŠ, M. (2019), *Komparácia prejavov kultúrnych trendov vo vybraných lyžiarskych strediskách na Slovensku a v zahraničí*. In *Kontexty kultúry a turizmu* 1/2019. 83-96.

LOZA ADAUI, C. (2024), *The Principle of Respect in Circular Economy: Recognising Worth and Boundaries*. In *Circular Economy in Sustainable Supply Chains* doi: 10.1007/978-3-031-70749-0_2. 21-33.

MICHNIAK, D. (2010), *Vplyv dostupnosti na rozvoj cestovného ruchu vo vybraných regiónoch na Slovensku*. In *Geographia Cassoviensis* IV., 1/2010. 114-117.

OECD (2025), *Building strong and resilient tourism destinations*”, *OECD Tourism Papers*, 2025/03. doi: 10.1787/a57c343d-en. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2025/04/building-strong-and-resilient-tourism-destinations_2ae83b/a57c343d-en.pdf

POLAČKO, J. (2023), Analýza návštevnosti v kontexte potenciálu turistiky ako faktoru regionálneho rozvoja v regióne Zemplín. In *Perspectives - Journal on economic and social issues* No 1/2023. 20-33.

PORT EUROPA (2025), Začína premávať každodenný celoročný cezhraničný autobus A15 Starý Smokovec – Zakopané – Kościelisko – Chochółów. Úsilie o jeho zriadenie trvalo od roku 2016. In *PortEuropa.Eu*. <https://porteuropa.eu/sk/zacina-premavat-kazdodenny-celoročný-cezhranicny-autobus-a15-stary-smokovec-zakopane-koscielisko-chocholow-usilie-o-jeho-zriadenie-trvalo-od-roku-2016/>

RĄPAŁSKI, P. (2024), Gąsienicowie, Bachledowie, Krzeptowscy, Stochowie - oto największe góralskie rody. In *Gazeta Krakowska* 26.05.2024.

STRÁŽAY, T., GNIAZDOWSKI, M. (2016) Infrastruktura transportowa i współpraca transgraniczna. In *Współczesne stosunki polsko-słowackie*.

TASR (2025), Poľské Tatry navštívil v roku 2024 rekordný počet turistov. <https://www.teraz.sk/zahranicie/polske-tatry-navstivil-v-roku-2024-r/854442-clanok.html> (cit. 2025-04-15).

TEIXEIRA, N. (2025), Economic Sustainability and the Circular Economy: Pillars for Sustainable Economic Development. In *Annals of Social Sciences & Management Studies*, vol.11, issue 4, march 2025. doi: 10.19080/ASM.2025.11.555816.

WĘGRZYN, T. (2011), Newsletter. Polish Tatra Society.

WIĘCKOWSKI, M., MICHNIAK, D. et al. (2012), Poľsko-slovenské pohraničie z hľadiska dopravnej dostupnosti a rozvoja cestovného ruchu.

WIĘCKOWSKI, M. (2004), Przyrodnicze uwarunkowania kształtowania się Polsko-Słowackich więzi transgranicznych.