

2. Doprava jako ekonomické odvětví

Studie zabývající se ekonomickými aspekty vlivu dopravy na regionální rozvoj jsou převážně zaměřeny na hodnocení přímých a nepřímých dopadů dopravy na ostatní hospodářská odvětví, podnikatelskou aktivitu, mobilitu pracovních sil a tvorbu regionálního produktu. Velká pozornost je věnována vlivu dopravní polohy na postavení obcí v sídelní hierarchii (např. Marada 2003), vývoj dojížděky, příliv investic a tvorbu pracovních míst. Mezi nejčastěji studované problémy patří výše dopravních a celkových transakčních nákladů firem a z ní plynoucí geografická koncentrace a aglomerace ekonomických aktivit, prohlubování regionální hospodářské specializace a zvyšující se mobilita kapitálu a pracovních sil, jež se promítá do zostřování mezinárodní konkurence.

Výše zmíněné přístupy ke studiu ekonomických dopadů dopravy na regionální rozvoj mají jedno společné: zabývají se dopravou jakožto procesem přepravy osob a nákladů. Věnují tedy pozornost např. dopravní dostupnosti, mobilitě, kapacitě a kvalitě infrastruktury nebo charakteristikám vozového parku. Překvapivě malý důraz je však kladen na studium dopravy jakožto ekonomického odvětví, jehož hospodářský význam můžeme hodnotit ze dvou hledisek – makroekonomického a mikroekonomického (Rodriguez, Comtois, Slack 2006):

Makroekonomické hledisko - vliv dopravy na hospodářství jako celek; důraz na podíl dopravy na tvorbě HDP a pracovních míst

Mikroekonomické hledisko se vztahuje k vazbám dopravy na další hospodářská odvětví např. ve smyslu dopravních nákladů firem a domácností a k charakteristice hospodářského významu jednotlivých oborů v rámci dopravy a spojů.

Pro zachycení ekonomických dopadů dopravy a spojů na regionální rozvoj je tedy nutné se věnovat nejen přímým a nepřímým dopadům na ostatní odvětví, ale analyzovat též vývoj ekonomických charakteristik firem přímo v odvětví dopravy a spojů. Cílem této části publikace tedy bude zhodnotit postavení a význam dopravy a spojů pro hospodářství ČR, najít specifika ve srovnání s ostatními odvětvími a zachytit vnitřní diferenciaci v dynamice vývoje jednotlivých druhů dopravy – a to v odvětvovém i regionálním členění.

Na odvětvové úrovni je hlavním cílem rozlišit dynamicky se vyvíjející obory od stagnujících a identifikovat obory dopravy a spojů s největším ekonomickým přínosem pro regiony z hlediska tvorby pracovních míst, generované přidané hodnoty a výše mezd.

Na regionální úrovni má následující kapitola studie za úkol charakterizovat a vysvětlit regionální rozdíly v zaměstnanosti, přidané hodnotě a výši mezd v odvětví dopravy a spojů. Pozornost bude věnována otázce, zda existuje souvislost mezi dopravní exponovaností obcí a regionů ČR a specializací příslušných obcí či regionů na odvětví dopravy a spojů.

2.1 Postavení a význam dopravy v rámci hospodářství ČR

Odvětví dopravy a spojů se podílí více než 10 % na tvorbě HDP Evropské unie a zaměstnává cca 8,8 mil. pracovníků. Ve vyspělých zemích se podíl dopravy a spojů na celkové zaměstnanosti pohybuje mezi 6 - 8 % (Maryáš, Vystoupil 2004) a Česko není výjimkou.

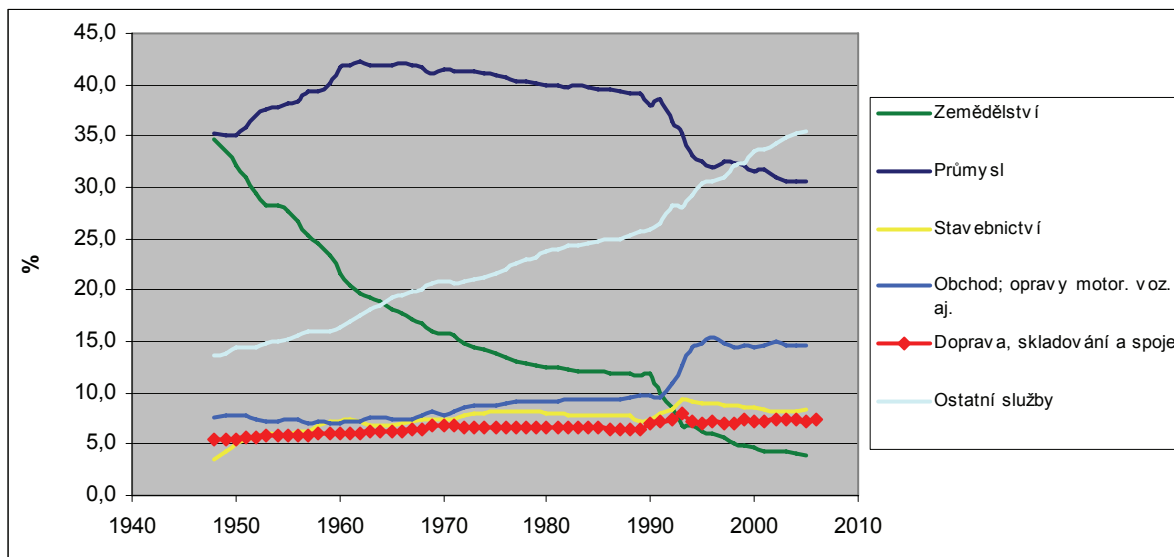
Význam dopravy a spojů jakožto hospodářského odvětví v ČR dlouhodobě stabilně roste. Jeho podíl na celkové zaměstnanosti od roku 1948 vzrostl z 5,4 na 7,5 % (Obr. 1, 2). V kontextu rychlého poklesu podílu zemědělství a nejednoznačného vývoje zaměstnanosti v průmyslu se však nejedná o příliš velké změny. V průběhu socialistické industrializace i hospodářské transformace a terciarizace ekonomiky v 90. letech 20. století se doprava a spoje vyznačovaly stabilním růstem bez dramatických výkyvů typických pro jiná odvětví (s výjimkou počátku 90. let, kdy podíl dopravy a spojů na přidané hodnotě ČR narostl dvojnásobně).

Poměrně plynulý vývoj zaměstnanosti však skrývá velké vnitřní strukturální změny, které souvisí s:

- privatizací státního majetku a vzniku velkého množství nových soukromých firem (např. autobusová doprava, spediční firmy, letecké společnosti, mobilní operátoři aj.)
- reorientací zahraničního obchodu na západoevropské země
- restrukturalizací průmyslové základny směrem k menšímu zastoupení oborů těžkého průmyslu s vysokými dopravními náklady a nároky na kapacitní přepravu

- změnou oborové struktury uvnitř dopravy a spojů (boom některých oborů – telekomunikace, letecká doprava; stagnace nebo úpadek jiných – např. vodní a železniční dopravy)
- opuštění hospodářské politiky kladoucí důraz na výkon a nikoli efektivitu dopravy

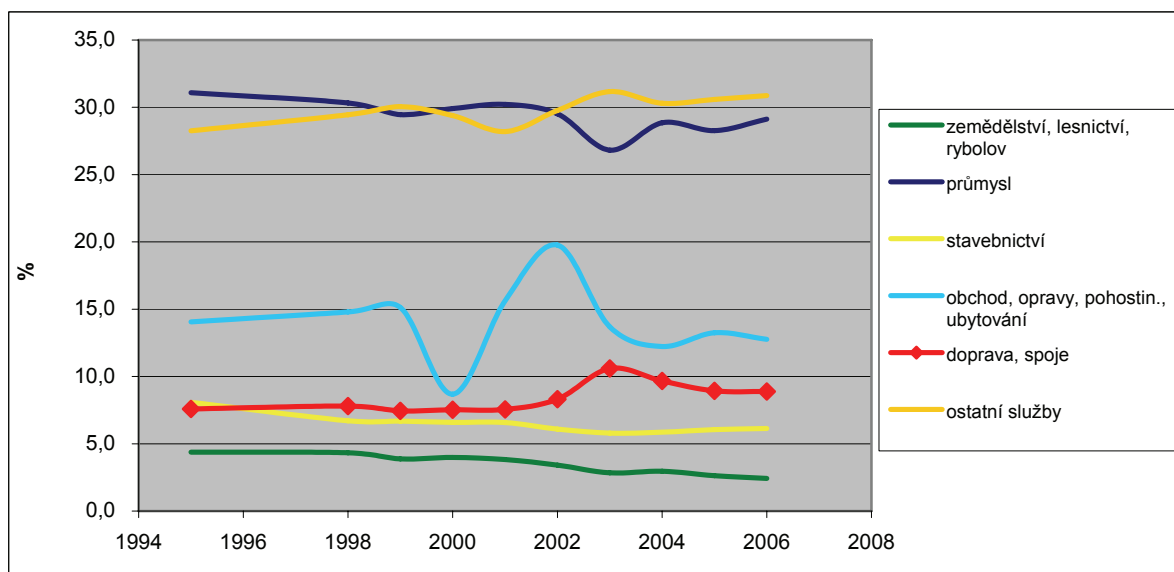
Obr. 1: Odvětvová struktura zaměstnanosti ČR v letech 1948-2005



Poznámka: osa y znázorňuje podíl dopravy a spojů na celkovém počtu pracovníků ve fyzických osobách)

Zdroj: ČSÚ, Časové řady základních ukazatelů statistiky práce (1948 - 2006)

Obr. 2: Odvětvová struktura HDP ČR v letech 1995-2006



Poznámka: osa y znázorňuje podíl dopravy a spojů na HDP ČR

Zdroj: Ročenka dopravy 1998, 2001, 2007

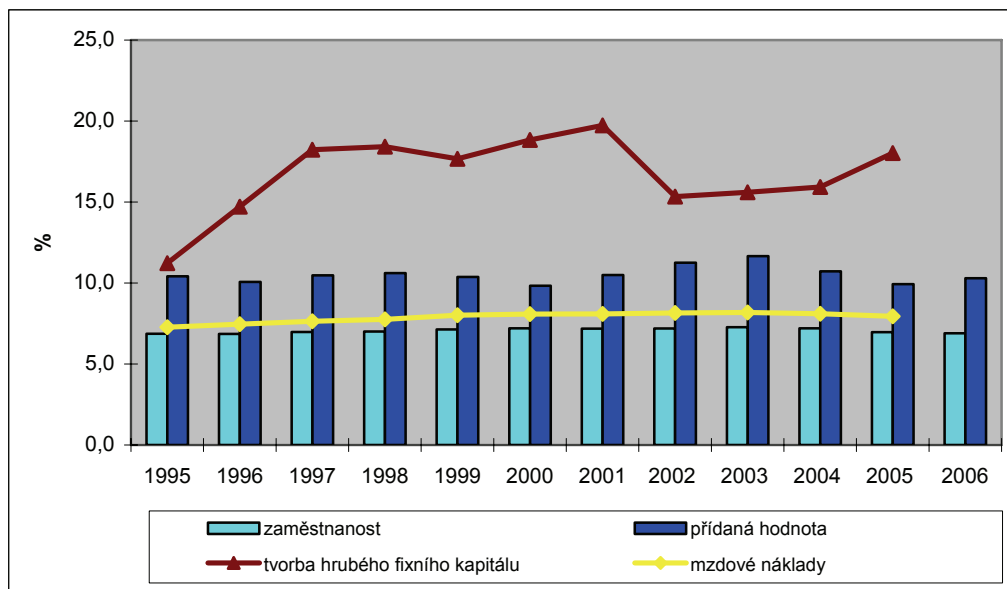
Vývoj podílu dopravy a spojů na HDP zaznamenal po roce 2001 větší výkyvy, které jsou způsobeny velkými fluktuacemi ve výkonech a ziskovosti letecké dopravy.

Zajímavější než dynamika vývoje jednotlivých ekonomických ukazatelů odvětví dopravy a spojů v transformačním období je hodnocení hospodářského významu dopravy a spojů pomocí srovnání podílu tohoto odvětví na zaměstnanosti, přidané hodnotě, mzdách a tvorbě hrubého fixního kapitálu (Obr 3). Z grafu je patrná nadprůměrná produktivita i průměrná mzda v odvětví dopravy a spojů a především velmi vysoká investiční aktivita. V důsledku silnému sklonu investovat stoupla váha

tohoto odvětví na celkovém objemu investic v ekonomice z 11,2 % v roce 1995 na 18 % v roce 2005 (Dubská 2006), větší investice byly pouze ve zpracovatelském průmyslu.

Doprava a spoje se v tomto období vyznačovaly velmi vysokou mírou investic (poměr investic k výslednému ročnímu produktu tohoto odvětví měřeného hrubou přidanou hodnotou), která v roce 2005 dosáhla 53,8 %. Důvodem byly především velké investice v důsledku boomu telekomunikačních služeb.

Obr. 3: Podíl dopravy na zaměstnanosti, přidané hodnotě, mzdách a tvorbě hrubého fixního kapitálu ČR v letech 1995-2005

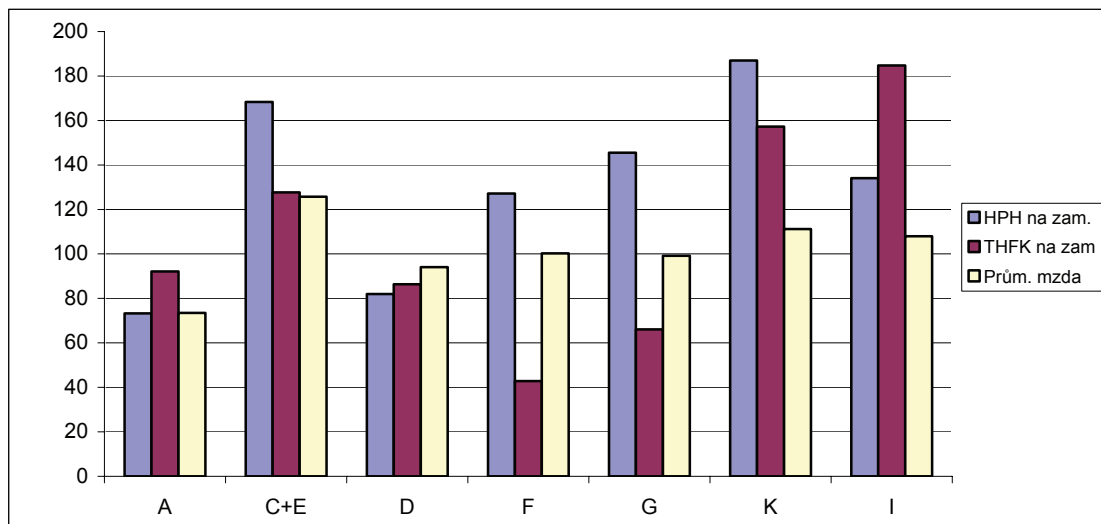


Zdroj: ČSÚ, Revidovaná časová řada čtvrtletních národních účtů 1995-2006

Vyšší produktivitu a investiční aktivitu dopravy a spojů na zaměstnance ve srovnání se zpracovatelským průmyslem a stavebnictvím dokumentuje též Obr. 4. Velký ekonomický význam odvětví dopravy a spojů potvrzuje zejména největší míra investic na zaměstnance ze všech odvětví, přičemž v roce 2006 absorbovala potrubní doprava více než polovinu všech investic plynoucích do odvětví dopravy a spojů. V posledních letech směřuje velký objem investic také do výstavby dálniční sítě a letištní infrastruktury. V absolutních číslech je na prvním místě ve všech ukazatelích zpracovatelský průmysl, který však má oproti dopravě a spojům více než čtyřnásobnou zaměstnanost, téměř sedminásobnou hodnotu produkce a pouze o cca 20 % vyšší tvorbu hrubého fixního kapitálu. Odvětví dopravy a spojů se v letech 1997 - 2005 vyznačovalo cca dvojnásobnou mírou investic než zpracovatelský průmysl (Obr. 5), přičemž podíl investic na hrubé přidané hodnotě dopravy a spojů kolísá mezi 40 a 60 %.

Odvětví dopravy a spojů v transformačním období prodělalo mnoho vnitřních strukturálních změn, ale jeho význam pro národní hospodářství zůstává vysoký a má tendenci postupně narůstat. Souvisí to především s rychlým rozvojem mezinárodního obchodu, přičemž rostoucí export je výsledkem přílivu velkého objemu přímých zahraničních investic do zpracovatelského průmyslu a služeb. Velké investice do výstavby a rekonstrukce dopravní infrastruktury jsou jedním z významných lokalizačních faktorů a umožňuje Česku těžit z výhodné a exponované geoeconomické polohy.

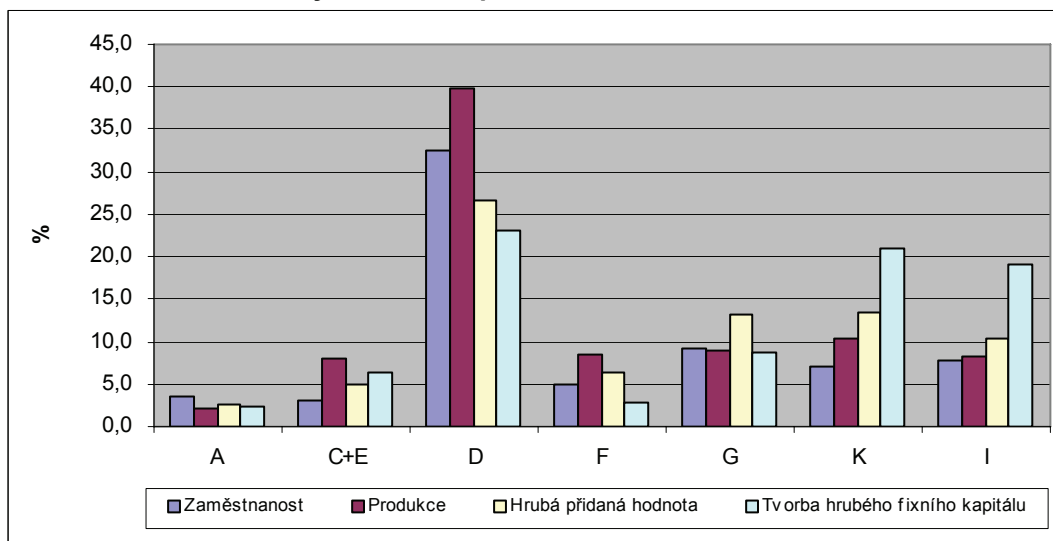
Obr. 4: Produktivita, průměrné mzdy a investice na zaměstnance podle odvětví v roce 2006



Poznámka: ČR = 100; HPH = hrubý přidaná hodnota; THFK = tvorba hrubého fixního kapitálu; třídy OKEČ: A = zemědělství a lesnictví; C+E = těžba a energetika; D = zprac. průmysl; F = stavebnictví; G = obchod a opravy motor. vozidel; K = nemovitosti, služby pro podniky, VaV; I = doprava, skladování a spoje

Zdroj: ČSÚ, Revidovaná časová řada čtvrtletních národních účtů 1995-2006

Obr. 5: Produktivita, mzdy a investice podle odvětví v roce 2006



Poznámka: na ose y podíl odvětví na hospodářství ČR; legenda viz Obr. 4

Zdroj: ČSÚ, Revidovaná časová řada čtvrtletních národních účtů 1995-2006

2.2 Postavení, význam a dynamika vývoje jednotlivých druhů dopravy

Jedním z nejvýznamnějších výsledků transformace odvětví dopravy a spojů po roce 1989 byla proměna významu jednotlivých druhů dopravy. Mezi nejvýznamnější změny ve sledovaném období 1994-2006 patří:

- značný nárůst celkových přepravních výkonů osobní i nákladní dopravy (o 50 % resp. 80 %)
- přesun nákladní dopravy ze železniční resp. vodní (pokles přepravního výkonu téměř o třetinu) na silniční (za stejné období takřka 4násobný růst)
- dramaticky pokles přepravního výkonu veřejné dopravy (autobusové a vlakové) v 90. letech; boom individuální automobilové dopravy; nepříznivý trend zmírněn administrativní reformou - konkrétně přesunem zodpovědnosti za organizaci veřejné dopravy z okresních úřadů na úřady krajské (Marada, Květoň 2006).

- boom osobní letecké dopravy (4násobné zvýšení přepravního výkonu)

Výše uvedené trendy ve vývoji přepravních výkonů se promítly do proměny hospodářského významu jednotlivých druhů dopravy. Z hlediska zaměstnanosti (Tab. 1) hraje klíčovou roli pozemní a potrubní doprava, spoje a pomocné činnosti v dopravě, zatímco letecká a vodní doprava mají z celostátního hlediska význam okrajový.

Letecká doprava byla však v průběhu transformace vedle pomocných činností nejdynamičtěji se rozvíjejícím druhem dopravy. Její ekonomický význam dokumentuje cca trojnásobné zvýšení tržeb a přidané hodnoty v období 1997 - 2007 a výrazné převýšení podílu dopravy na tržbách a přidané hodnotě ve srovnání s podílem na zaměstnanosti (Obr 6).

V rámci pozemní dopravy vykazovaly rozdílnou úroveň dynamiky železniční a silniční doprava (Tab. 2), kdy ve všech ukazatelích s výjimkou produktivity a mezd vedla silniční doprava, která získávala na úkor železniční. Nízká produktivita i mzdy v silniční dopravě jsou výsledkem roztržštěné vlastnické struktury, kde v roce 2005 působilo cca 35 tis. podniků (převážně malé spediční firmy), zatímco v železniční dopravě pouze 51 – v čele s ČD o více než 70 tis. zaměstnancích.

Tab. 1: Počet pracovníků v dopravě a spojih v období 1995-2006 podle OKEČ

Pracovníci (fyzické osoby)	1995	1996	1998	2000	2002	2004	2005	2006
60 Pozemní dopr.; potrubní přepr.	227283	232767	233236	231790	232507	229325	218074	219989
61 Vodní doprava	3349	3639	2208	1603	1174	751	718	741
62 Letecká a kosmická doprava	5183	5413	5674	6015	5446	5188	6190	6161
63 Pom.čin.v dopr.,čin.cest.kanc.	36041	36094	43691	46251	48719	52283	54489	57951
64 Čin. pošt. a telekomunikační	81781	78322	73996	70381	71193	68260	68282	66617
60-64 Doprava celkem	353637	356235	358805	356040	359039	355807	347753	351459
Index zaměstnanosti roku 1995								
60 Pozemní dopr.; potrubní přepr.	100	102	103	102	102	101	96	97
61 Vodní doprava	100	109	66	48	35	22	21	22
62 Letecká a kosmická doprava	100	104	109	116	105	100	119	119
63 Pom.čin.v dopr.,čin.cest.kanc.	100	100	121	128	135	145	151	161
64 Čin. pošt. a telekomunikační	100	96	90	86	87	83	83	81
60-64 Doprava celkem	100	101	101	101	102	101	98	99
Podíl na zaměstnanosti v odvětví doprava a spoje (%)								
60 Pozemní dopr.; potrubní přepr.	64,3	65,3	65,0	65,1	64,8	64,5	62,7	62,6
61 Vodní doprava	0,9	1,0	0,6	0,5	0,3	0,2	0,2	0,2
62 Letecká a kosmická doprava	1,5	1,5	1,6	1,7	1,5	1,5	1,8	1,8
63 Pom.čin.v dopr.,čin.cest.kanc.	10,2	10,1	12,2	13,0	13,6	14,7	15,7	16,5
64 Čin. pošt. a telekomunikační	23,1	22,0	20,6	19,8	19,8	19,2	19,6	19,0
60-64 Doprava celkem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

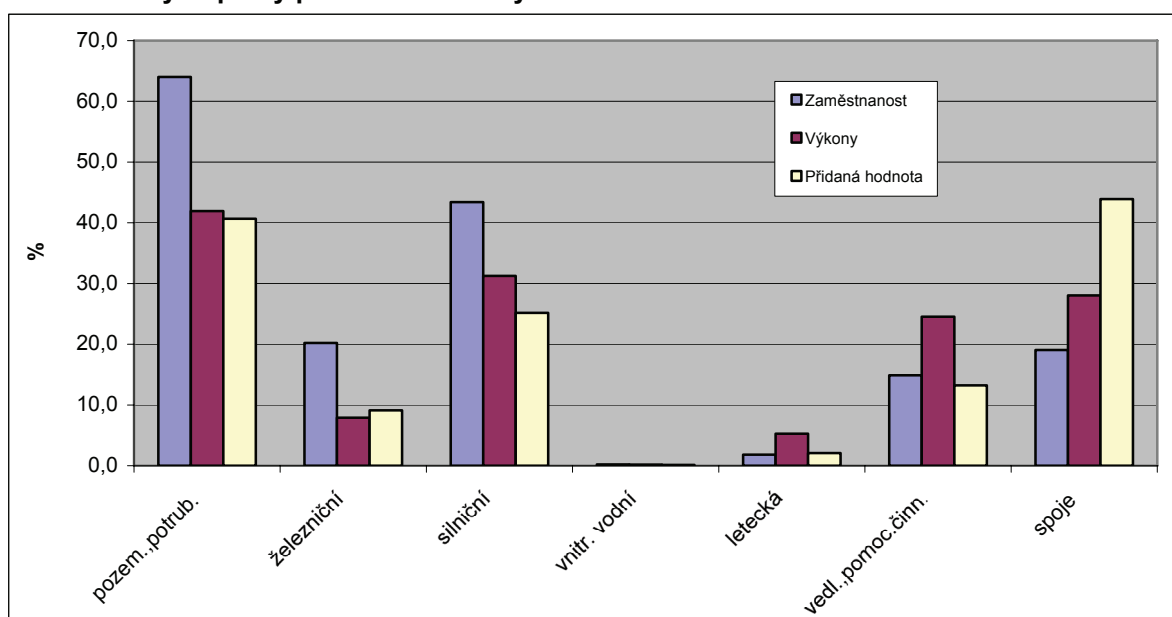
Zdroj: MD, Ročenka dopravy 2006,2001; ČSÚ, Revidovaná časová řada čtvrtletních národních účtů 1995-2006

Jednotlivé obory v rámci dopravy a spoju se výrazně liší z hlediska produktivity práce, definované jako převýšení podílu na přidané hodnotě oproti podílu na zaměstnanosti (Obr. 6). Kromě již zmíněné letecké dopravy dosahují vysoké produktivity práce poštovní a telekomunikační činnosti, které se podílejí na zaměstnanosti necelou pětinou, ale na přidané hodnotě více než 40 %.

Tab. 2: Ekonomické ukazatele za železniční a silniční dopravu v roce 2005

	železniční		silniční	
	1997	2005	1997	2005
Průměrný počet aktivních podniků	54	51	28 775	34 849
Počet zaměstnaných osob	100 413	69 097	132 458	148 312
Průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách	100 357	69 086	101 880	116 102
Průměrná měsíční mzda (Kč)	10 992	19 439	10 011	15 181
Výkony (v mil. Kč)	30 687	41 238	69 406	162 826
Účetní přidaná hodnota (v mil. Kč)	13 259	16 836	16 874	46 497
Účetní přidaná hodnota na 1 zaměstnance vč. podnikatelů (v tis. Kč)	132	2 026	127	314

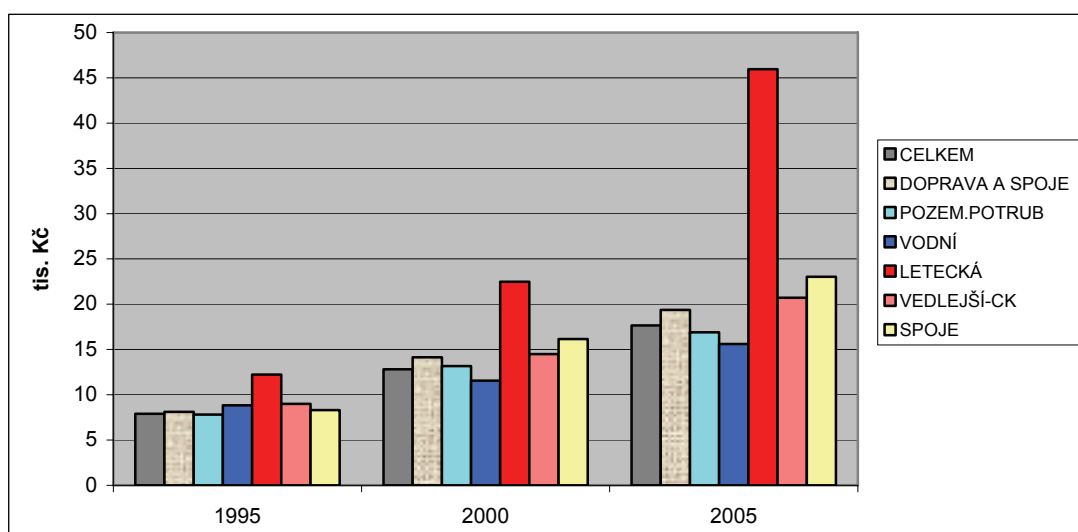
Zdroj: MD, Ročenka dopravy 2006,2001

Obr. 6: Druhy dopravy podle ekonomických ukazatelů za rok 2005

Zdroj: MD, Ročenka dopravy 2006

Mzdy se v odvětví dopravy a spojů pohybují dlouhodobě mírně nad průměrem národního hospodářství (Obr. 7), uvnitř odvětví jsou však významné rozdíly mezi jednotlivými druhy dopravy. Podprůměrné mzdy v pozemní, potrubní a zejména vodní dopravě jsou kompenzovány vyššími mzdami ve vedlejších a pomocných činnostech v dopravě (cestovní kanceláře aj.) a především velmi vysokými mzdami v letecké dopravě, které převyšují více než dvojnásobně národní průměr.

Obr. 7: Mzdy v dopravě a spojích podle druhů dopravy v letech 1995, 2000 a 2005



Zdroj: ČSÚ, Revidovaná časová řada čtvrtletních národních účtů 1995-2006

V transformačním období dosáhly největší dynamiky rozvoje telekomunikační činnosti a letecká doprava, které nabízejí nadprůměrné mzdy a generují vysokou přidanou hodnotu. Rozdíly v dynamice růstu jednotlivých druhů dopravy se stále prohlubují. V období 1995 - 2005 se nejrychleji rozvíjely (zejména z hlediska tvorby hrubého fixního kapitálu) poštovní a telekomunikační činnosti díky velkým investicím do infrastruktury sítí mobilních operátorů (ČSÚ 2006). Roli dominantního sub-odvětví v posledních čtyřech letech přebírají ekonomické aktivity klasifikované jako Vedlejší a pomocné činnosti v dopravě a činnost cestovních kanceláří s vysokými investicemi do budování dopravní a logistické infrastruktury (terminál II. letiště v Ruzyni, logistická centra atd.) Silniční doprava s pomalejším rozvojem a podprůměrnými mzdami je důležitá zejména z hlediska absorpce nezaměstnaných.

2.3 Regionální charakteristiky odvětví dopravy a spojů

Význam odvětví dopravy a spojů měřený podílem na zaměstnanosti v národním hospodářství Česka zůstával v průběhu let 1968 - 1989 na téměř konstantní úrovni – pohyboval se v rozmezí 6,5 - 7 %. Na okresní úrovni relativní zaměstnanost v dopravě nevykazovala příliš velké rozdíly a oscilovala okolo národní hodnoty (Obr. 8). Výjimkou byly okresy v dopravně exponované poloze, které dosahovaly cca dvojnásobku národního průměru. Vysokou zaměstnanost v dopravě měly okresy s dopravními uzly v železniční dopravě (Nymburk, Ústí nad Orlicí s Českou Třebovou, Břeclav, Přerov) a vodní dopravě (Ústí nad Labem, Děčín), ve kterých vysoké výkony nákladní dopravy souvisely se soustředěním těžkého průmyslu v severních Čechách a přepravou uhlí do tepelných elektráren. V absolutních číslech byla pracovní místa v dopravě a spojích významně územně koncentrována do Prahy (15 %) a s velkým odstupem do krajských měst (Ostrava 4,7 %, Brno 4,6 %).

Metropole a okresy s nejvyšším podílem dopravy a spojů na zaměstnanosti dosahovaly také nejvyšších průměrných mezd v tomto odvětví. Socialistická nivelizační regionální politika se však projevila na minimálních rozdílech ve výši mezd mezi okresy, kdy vedoucí Praha a Ústí nad Labem převyšovaly národní průměr pouze o 14 % (Obr. 9).

Regionální vzorec rozmístění podniků v odvětví dopravy a spojů zůstal v průběhu transformačního období i po roce 2001 s menšími změnami zachován (Obr. 10). Výjimkou je rychlý nárůst zaměstnanosti v okrese Praha-západ, který se díky boomeru letecké dopravy (letiště Ruzyně) dostal do první desítky. Pracovní místa v dopravě a spojích zůstala významně územně koncentrována do Prahy, která si udržela pozici téměř beze změny, a do krajských měst, jejichž podíl se však snížil cca o čtvrtinu ve prospěch jejich širšího zázemí (okresy Brno-venkov, Frýdek-Místek, Plzeň-sever a jih). Vzestup významu Prahy v oblasti telekomunikací a vedlejších činností v dopravě byl kompenzován ztrátou pracovních míst v dopravě ve prospěch zázemí (Praha-západ a východ, Kladno), takže pozice Prahy z hlediska zaměstnanosti v dopravě v transformačním období stagnovala.

V kontrastu se stabilitou regionálního obrazu zaměstnanosti došlo k rychlému nárůstu meziokresních rozdílů ve výši mezd v dopravě a spojích (Obr 11). V transformačním období došlo k diferenciaci mezd podle vzorce jádro-periferie (Praha a s velkým odstupem krajská města vs. ostatní okresy). Okresy s významnými dopravními uzly (Břeclav, Ústí nad Orlicí, Ústí nad Labem aj.) se oproti situaci před rokem 1989 propadly do podprůměrných mezd, kterých v roce 2001 dosáhlo 71 okresů.

Obrázek 12 dokumentuje jednoznačnou souvislost specializace okresů na dopravu podle zaměstnanosti s jejich geodopravní polohou. Patrné jsou pásy okresů s vyšším podílem dopravy a spojů na zaměstnanosti podél významných železničních koridorů, dálničních tahů a nejfrekventovanějších silnic první třídy, které procházejí oblastmi s vysokou hustotou zalidnění a významnou koncentrací ekonomických aktivit. Klíčovou roli hraje dlouho historicky se utvářející pás Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava založený na železniční dopravě. Malý vliv na odvětvovou strukturu zaměstnanosti má v současné době nejfrekventovanější dálnice D1 Praha-Brno.

Mezi okresy nejsou příliš velké rozdíly z hlediska zastoupení jednotlivých druhů dopravy a spojů. Ve většině okresů je nejvíce zaměstnaných v pozemní a potrubní dopravě (65-75 %), významný podíl mají též spoje (cca 18-20 %) a minimální rozdíly oscilující kolem 5 % vykazují vedlejší činnosti v dopravě (Obr 12). Výjimkou jsou okresy v exponované dopravní poloze, rozvíjející specifické druhy dopravy resp. spojů:

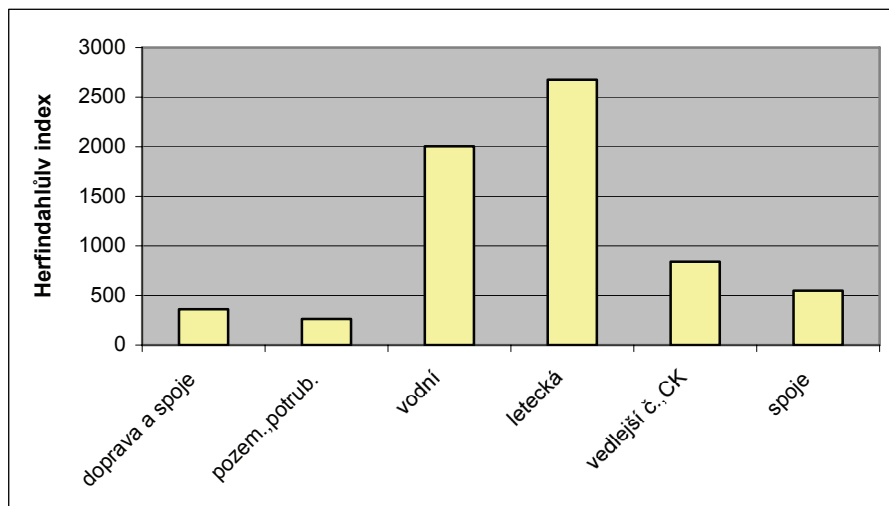
- *vodní doprava* – okres Děčín s velkým odstupem (Československá labská plavební společnost, Labská plavební společnost aj.), dále Litoměřice, Ústí nad Labem a Mělník
- *spoje (hlavně telekomunikace)* – vysoký podíl v metropolích a krajských městech, nejvyšší podíl však v Příbrami
- *letecká doprava* – výrazná dominance Kladna, Prahy a Prahy-západ z hlediska absolutního počtu pracovníků i podílu na zaměstnanosti v dopravě a spojích

Podíl jednotlivých druhů dopravy a spojů na celkové zaměstnanosti je jedním z vysvětlujících faktorů regionální diferenciaci produktivity, výše mezd a tvorby přidané hodnoty. Významný vliv má také přítomnost firemních ředitelství (včetně státních podniků), která zaměstnávají kvalifikovanou pracovní sílu za vyšší mzdy. Z obou hledisek vychází nejlépe Praha, která se podílí 22,1 % na zaměstnanosti, 29,9 % na přidané hodnotě a 32,6 % na celkových mzdách, přičemž její podíl na železniční a silniční nákladní dopravě činí pouze 2,8 resp. 9,2 %. Výše podílu na přidané hodnotě a celkových mzdách poukazuje na vysokou produktivitu i mzdovou hladinu ve srovnání s ostatními kraji. Naproti tomu v Ústeckém, Moravskoslezském a Karlovarském kraji výkony silniční a zejména železniční dopravy výrazně převyšují ekonomický význam odvětví dopravy a spojů, přičemž je zřejmá souvislost mezi mírou industrializace a objemem či výkony nákladní dopravy.

Obrázek 13 zachycuje průměrnou výši mezd a produktivitu na úrovni krajů. Ve výši mezd je patrná silná polarita Praha vs. ostatní kraje, které dosahují podprůměrných hodnot a příliš se od sebe neliší. Poměrně velké rozdíly jsou též ve výši produktivity, ve kterých však Praha již nemá tak velký odstup od zbytku ČR. Na výjimečný význam pražské metropole z hlediska koncentrace pracovních míst a přidané hodnoty v odvětví dopravy a spojů poukazuje Obr. 14, který srovnává jednotlivé kraje z hlediska podílu na zaměstnanosti, přidané hodnotě a mzdách v odvětví dopravy a spoje, přičemž zahrnuje též srovnání výkonů silniční a železniční nákladní dopravy. Zajímavé je výrazné převýšení dopravních výkonů nad zaměstnaností a přidanou hodnotou v případě krajů specializovaných na těžbu, energetiku a těžký průmysl (Karlovarský, Ústecký, Moravskoslezský).

Odvětví dopravy a spojů je navzdory roztržité vlastnícké struktuře (zejména v silniční nákladní i osobní dopravě) poměrně výrazně územně koncentrováno. Míra územní koncentrace zaměstnanosti (měřena Herfindahlovým indexem – suma čtverců procentuálních podílů okresů na hodnotě ČR) je zhruba dvakrát vyšší než v případě výrobních odvětví – zejména zemědělství a průmyslu a o polovinu vyšší než v případě hospodářství ČR jako celku. Významné rozdíly vykazují jednotlivé druhy dopravy (Obr. 15).

Obr. 15: Herfindahlův index územní koncentrace zaměstnanosti v dopravě a spojích (2001)

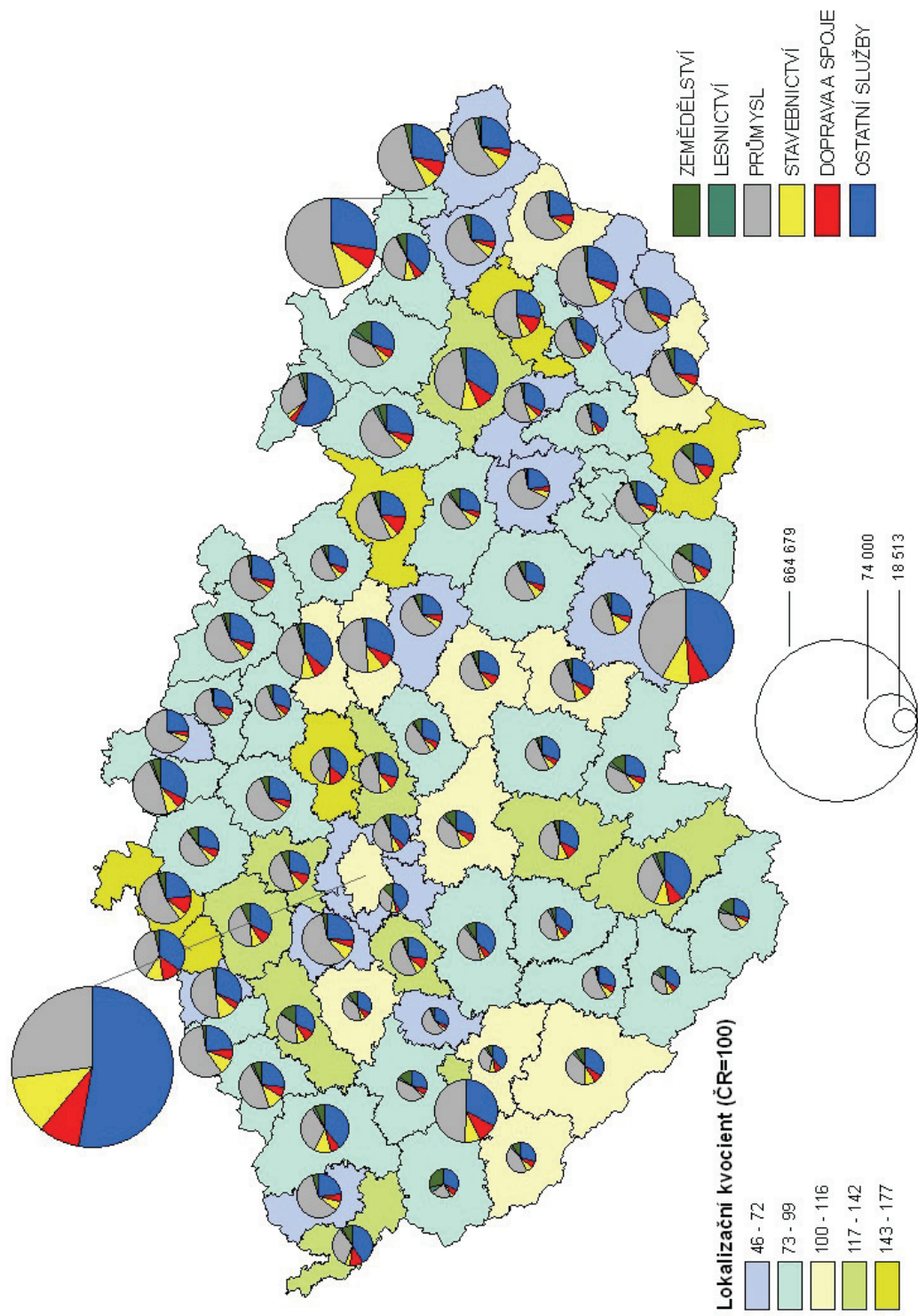


Zdroje: Sčítání lidí, domů a bytů 2001 (SLDB 2001)

Závěr

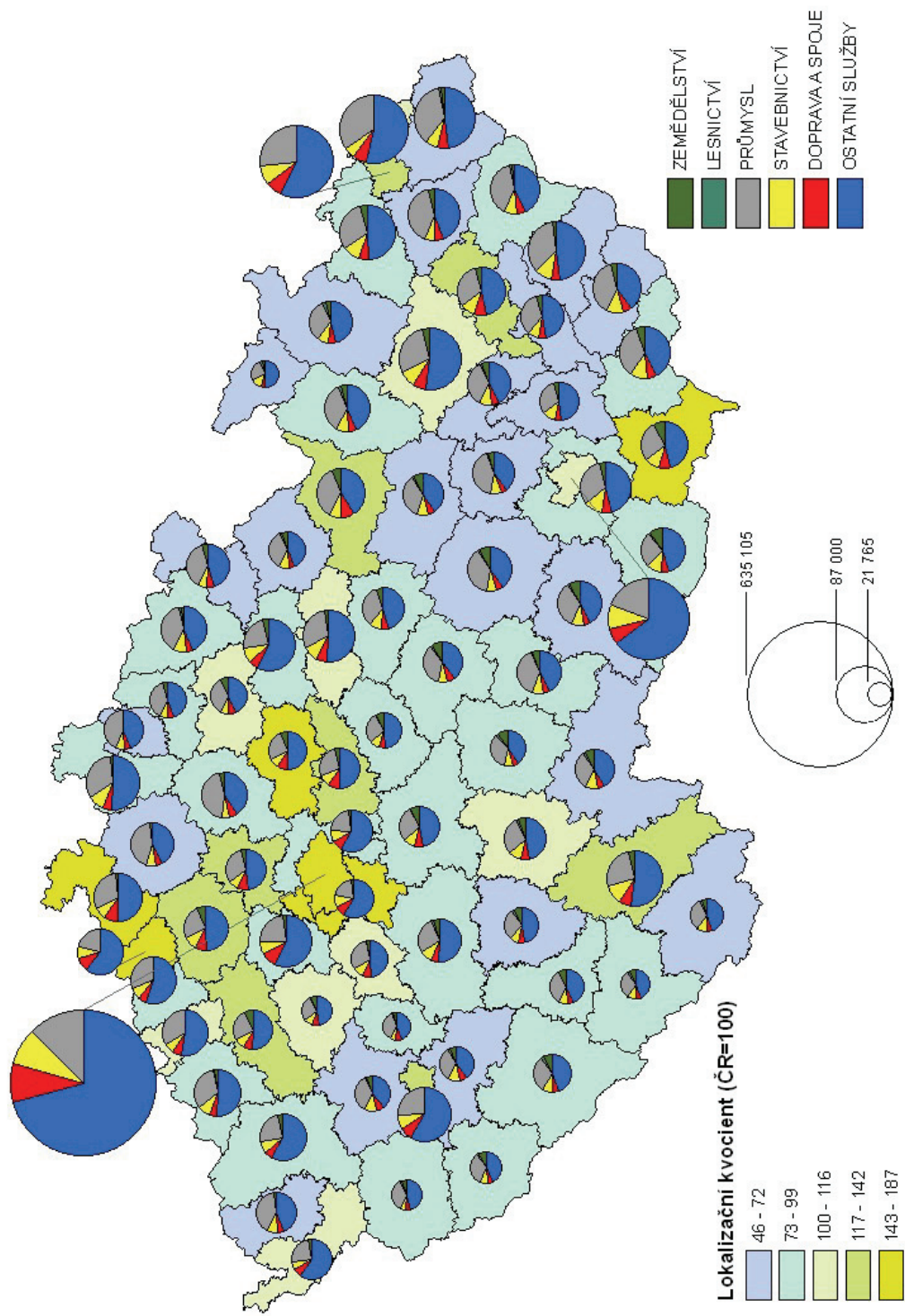
Regionální obraz rozmístění firem v odvětví dopravy a spojů se od počátku 80. let do roku 2001 příliš zásadně nezměnil a lze proto předpokládat, že data ze SLDB roku 2001 zachycují poměrně věrně i současný stav. V období transformace došlo k divergenci v oblasti ekonomické výkonnosti podniků (produktivity, přidané hodnoty, výše mezd) a zesílení polarit jadro-periferie, která v 80. letech nebyla téměř patrná. Celková zaměstnanost v dopravě a spojích se nevyvíjela zdaleka tak dynamicky a okresy nejvíce specializované na dopravu v roce 1981 byly na čelných pozicích i v roce 2001. Charakteristickým znakem transformačního období je růst významu krajských měst, v rámci nichž dochází k přesunu pracovních míst do zázemí velkých měst, a které se vyznačují výrazně vyšším podílem na zaměstnanosti, přidané hodnotě a mzdách, než by odpovídalo jejich dopravnímu zatížení.

Příloha 1: Počet pracovníků podle sektorů hospodářství v roce 1981



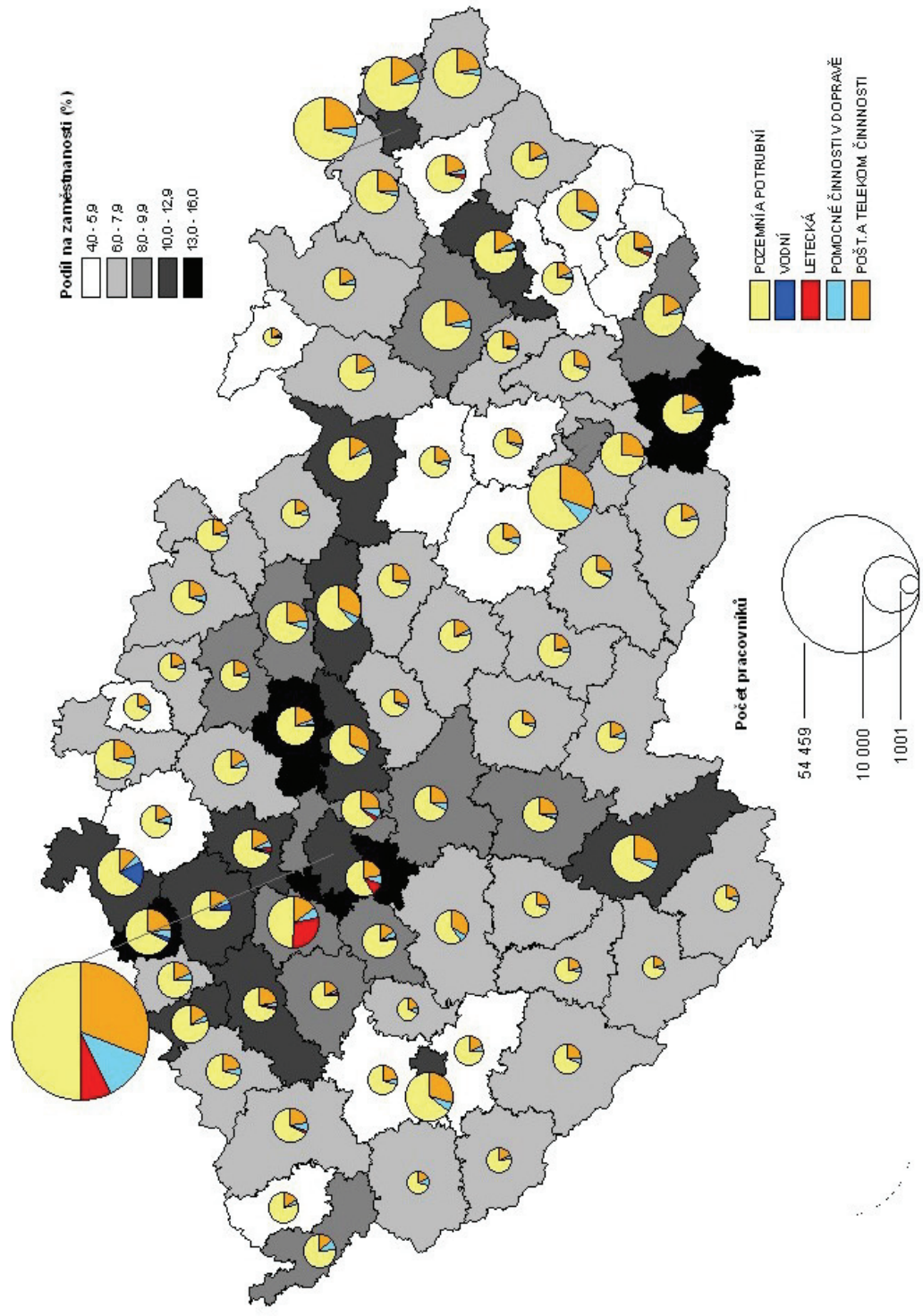
Poznámka: Lokalizační kvocient = podíl dopravy a spojů na zaměstnanosti okresu vydělený podílem dopravy a spojů na zaměstnanosti ČR * 100
 Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2001: Základní informace o České republice, krajích, okresech a obcích.

Příloha 2: Počet pracovníků podle sektorů hospodářství v roce 2001



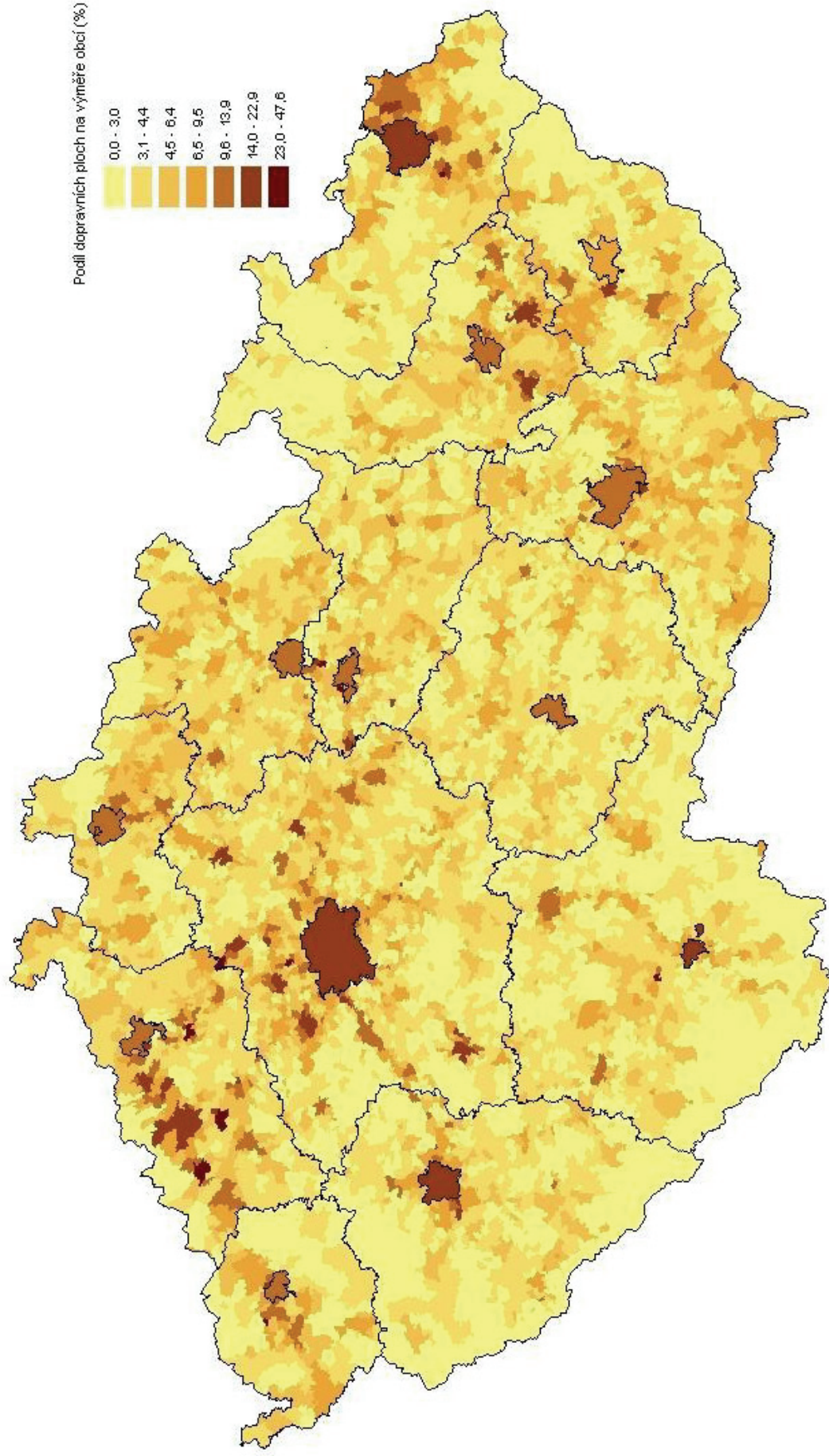
Poznámka: Lokalizační kvocient = podíl dopravy a spojů na zaměstnanosti okresu vydělený podílem dopravy a spojů na zaměstnanosti ČR * 100
 Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2001: Základní informace o České republice, krajích, okresech a obcích.

Příloha 3: Pracovníci v dopravě a spojích podle odvětví – rok 2001



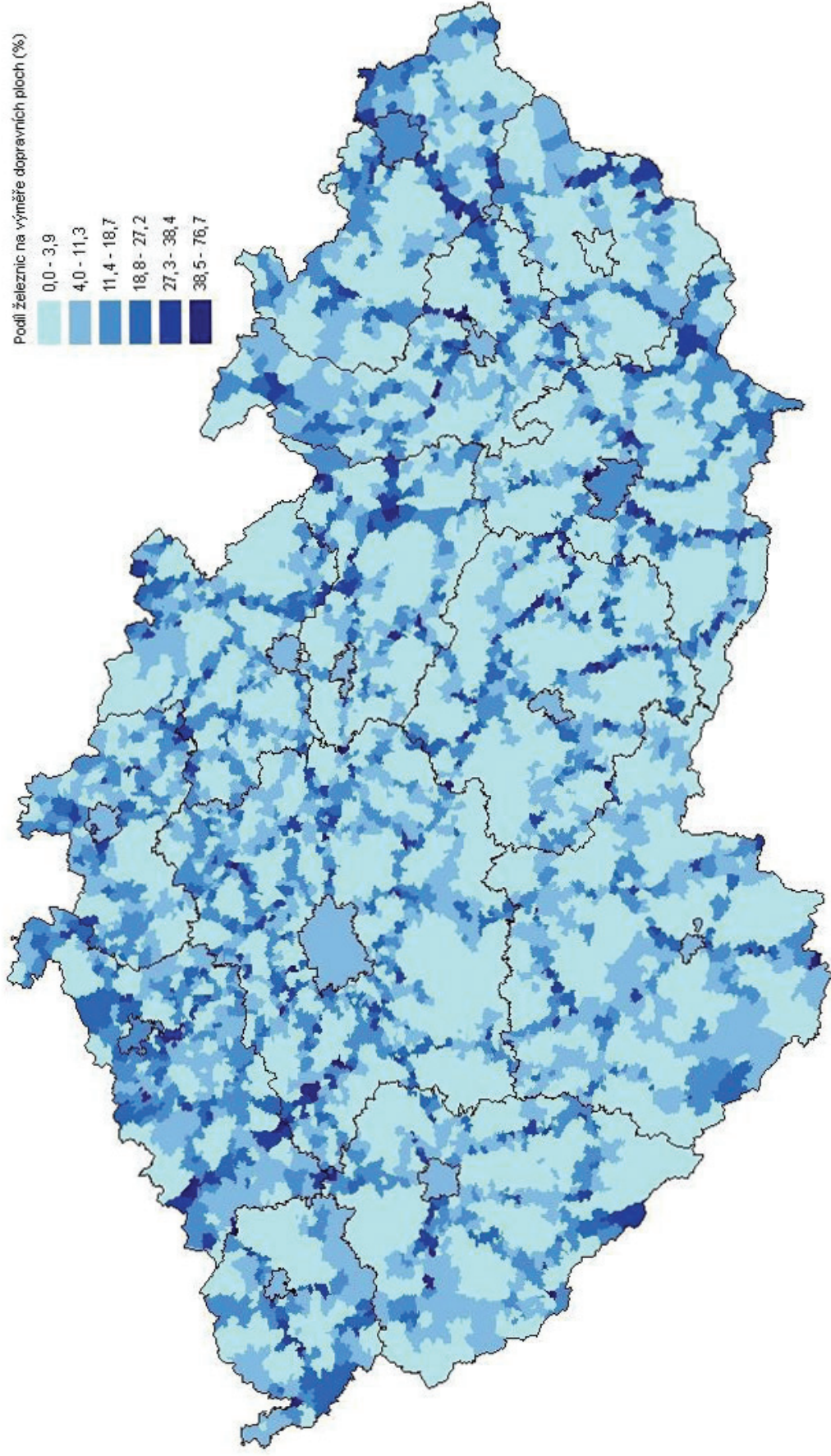
Poznámka: Kartogram vyjadřuje podíl dopravy a spojů na zaměstnanosti daného okresu
 Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2001: Základní informace o České republice, krajích, okresech a obcích.

Příloha 4: Dopravní plochy podle obcí v roce 2007



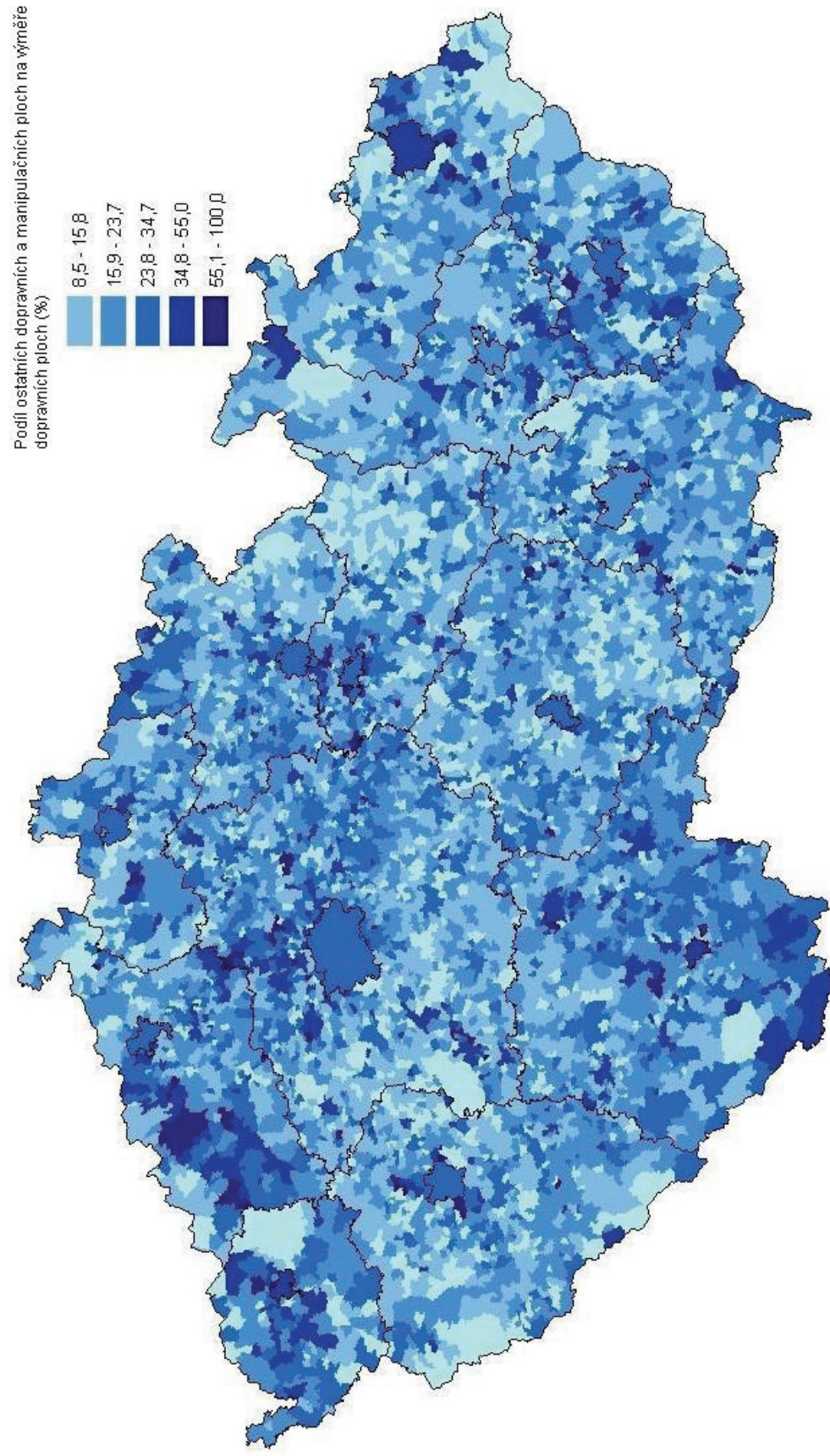
Zdroj: databáze KROK ČSÚ, podle ČÚZK

Příloha 5: Plocha železnic podle obcí v roce 2007



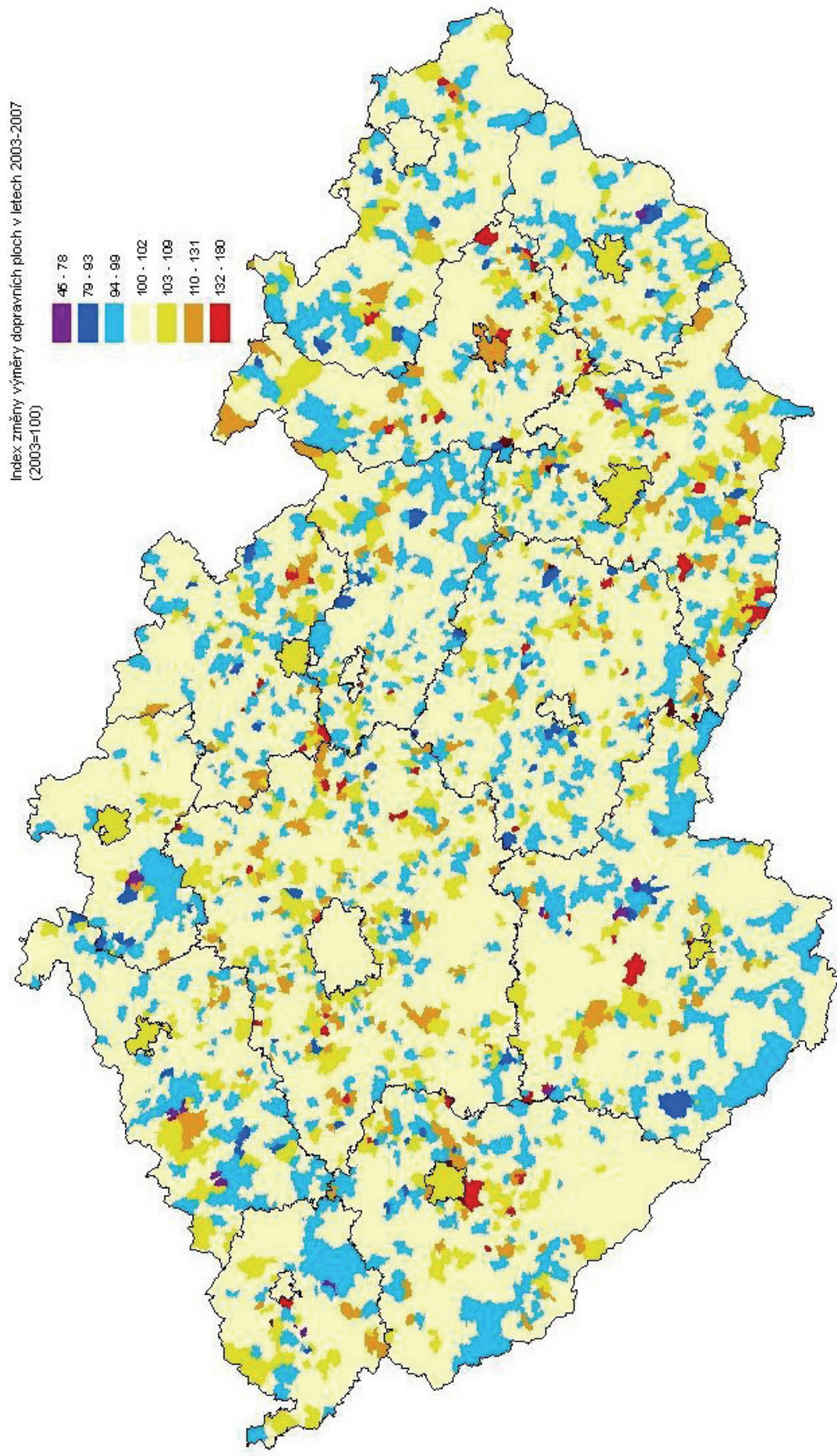
Zdroj: databáze KROK ČSÚ, podle ČÚZK

Příloha 6: Ostatní dopravní a manipulační plochy podle obcí v roce 2007



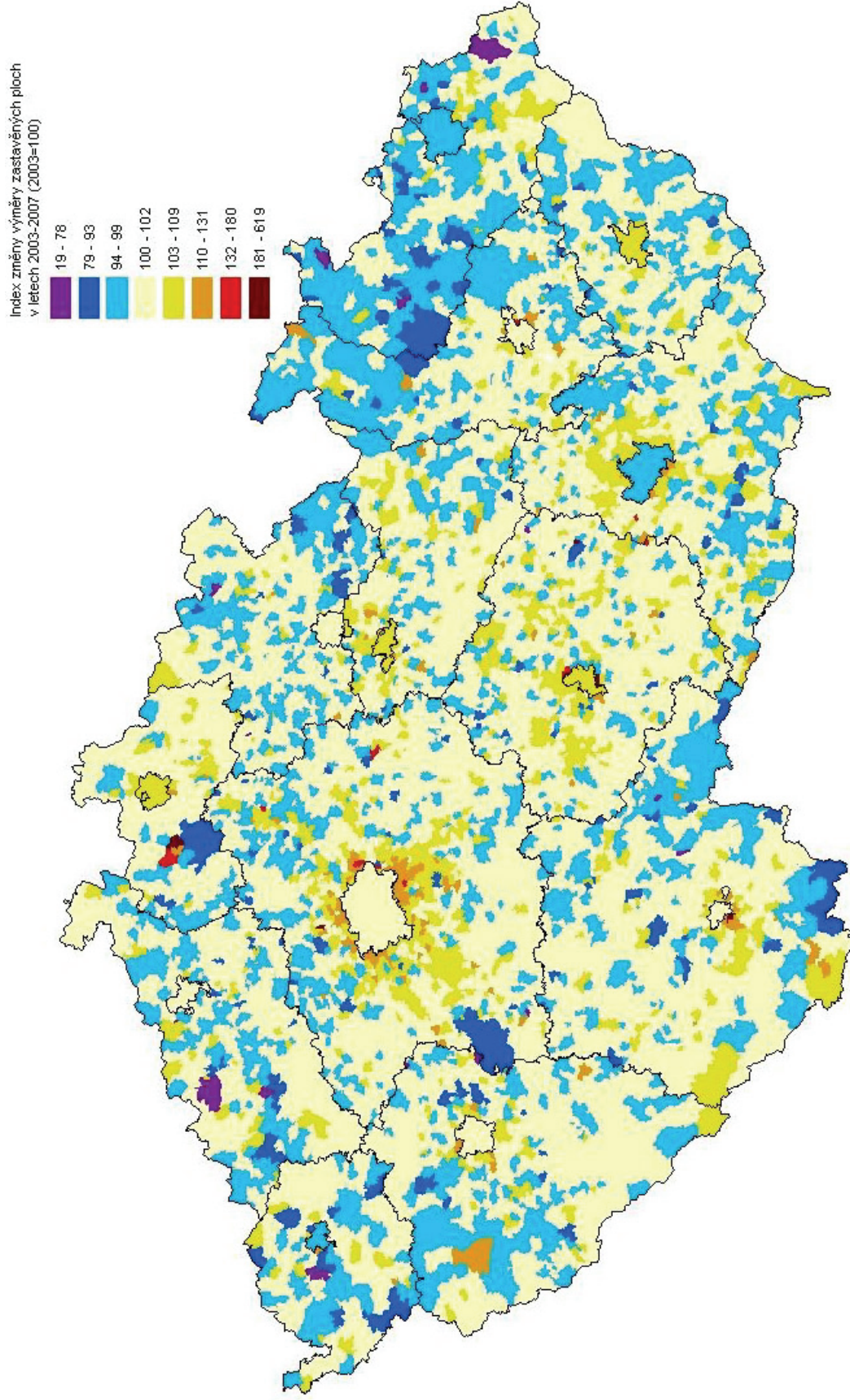
Zdroj: databáze KROK ČSÚ, podle ČÚZK

Příloha 7: Dopravní plochy v období 2003-2007 (index roku 2003)



Zdroj: databáze KROK ČSÚ, podle ČÚZK

Příloha 8: Zastavěné plochy v období 2003-2007 (index roku 2003)



Zdroj: databáze KROK ČSÚ, podle ČÚZK

