

## 1. Doprava a regionální rozvoj – teoretická diskuse

Doprava představuje složitý socioekonomický systém, který ovlivňuje celou ekonomiku. Nejen že sama vytváří přidanou hodnotu a pracovní místa jako ekonomické odvětví a nabaluje na sebe další obslužné činnosti, ale zprostředkovává také kontakt ekonomických subjektů v prostoru. To dává tomuto odvětví značný územní rozměr, což vedlo mnoho výzkumníků k tomu, že dopravu, tedy především dopravní náklady produkce, kladli jako významný faktor regionálního rozvoje. V této kapitole budou tyto teoretické koncepty krátce charakterizovány a dále budeme diskutovat skutečné přínosy, náklady a úskalí budování dopravní infrastruktury s cílem zlepšit dopravní dostupnost a tím nastartovat rozvoj regionů.

Dopravní náklady představují klíčový faktor pro vysvětlení prostorového uspořádání ekonomických aktivit v takzvaných lokalizačních teoriích, jež vznikaly především na počátku minulého století. Filosoficky a metodologicky vycházejí z principů teorie všeobecné rovnováhy, když lokalizační rozhodnutí firem považují za racionální, prostřednictvím něhož se snaží minimalizovat náklady a maximalizovat tak zisk. Cenu výrobku tvoří náklady na jeho výrobu a dopravní náklady na jeho pořízení, přičemž tyto náklady nesou zákazníci. Z této jednoduché úvahy vyplývá, že s rostoucí vzdáleností bude klesat poptávka po jakémkoli druhu zboží či služeb, neboť zatímco výrobní náklady jsou na vzdálenosti nezávislé, v případě dopravních nákladů hraje klíčovou roli. Na základě těchto poznatků rozpracovali Hotelling, Christaller či Lösch své lokalizační modely rozmístění ekonomické aktivity v prostoru (viz blíže Blažek, Uhlíř 2002).

Modely jmenovaných autorů lze z dnešního pohledu považovat za překonané, neboť jejich premisy platily (a to v omezené míře) pouze v době jejich vzniku a ve specifických geografických podmínkách. Přesto se jejich východiska o významu dopravních nákladů na míru koncentrace ekonomické aktivity a celkové vyspělosti regionů promítly do pozdějších teorií zdůrazňujících dichotomii jádra a periferie. Tato skupina operuje při vysvětlování vzniku rozdílů mezi regiony s různými kumulativními mechanismy způsobujícími narůstání koncentrace ekonomických aktivit do jader a posilování jejich dominance ve vztahu k periférii. Posun oproti lokalizačním teoriím spočívá v tom, že dopravní náklady již nejsou brány jako jediný, ale jako jeden z několika významných faktorů podmiňujících kumulativní mechanismy. Dopravní infrastruktura, jejíž budování snižuje transakční náklady, představuje důležitý předpoklad pro vznik aglomeračních výhod a tudíž i efektivního socioekonomického systému. Jádro je podle těchto modelů charakterizováno jako území využívající aglomeračních efektů a naopak periferie jako území nedostatečně integrované do v daném prostoru a čase dominujících struktur, procesů a systémů (Schmidt 1998). Například Krugman (1991) uvádí, že periferie je výsledkem nedostatečných úspor z rozsahu a vysokých dopravních nákladů.<sup>1</sup>

Implikace výše uvedených přístupů pro koncipování strategií regionálního rozvoje je zřejmá, tedy podpořit budování dopravní infrastruktury a propojit periferní regiony s centrem. Vickerman (2002) uvádí, že v období 1975 – 1989 bylo 80 % prostředků Evropského regionálního rozvojového fondu (ERDF) vynaloženo na dopravu. V programovacím období 2007 – 2012 jde na dopravu z Evropského regionálního rozvojového fondu (ERDF) a z Kohezního fondu (CF) 76 miliard Euro, což představuje 28,3 % celkového alokovaného množství finančních prostředků. Jedná se o největší podíl ze všech oblastí podpory. Z toho 37 miliard Euro je směřováno do projektů Transevropské dopravní sítě (TEN-T). V České republice do segmentu dopravy směřuje dokonce 33,4 % veškerých prostředků alokovaných Evropskou komisí pro ERDF a CF a v Polsku je to dokonce 40,9 % (European Commission 2008).

Základní předpoklad spočívá v tom, že podpora těchto aktivit přinese jak posílení výkonnosti a efektivnosti celku, tak i nastartování rozvoje v periferních regionech. Často však dochází k přecenění efektů zlepšení dopravní dostupnosti pro rozvoj celku (tedy jádra i periferie) a zvýšení propojenosti celého systému může vést také k nárůstu polarizace mezi jádrem a periférií. Dopravní infrastruktura je totiž důležitým, ale ne stačujícím předpokladem rozvoje její dopady mohou být značně rozporuplné. V následující části poukážeme na některé přínosy dopravní dostupnosti ale i úskalí pro regionální rozvoj.

Je třeba upozornit, že dostupnost sama nevytváří žádný přínos. K němu dochází teprve, je-li vzniklý potenciál využit prostřednictvím ekonomických a sociálních interakcí (Verhoef et al. 2001). Z toho plyne, že vyspělost či zaostalost regionů je zapříčiněna jejich socioekonomickou kvalitou (úrovň lidských zdrojů, institucionální hustotou, technologickou vyspělostí hospodářství a tvorbu

---

<sup>1</sup> Krugmanovo pojetí prostorové polarizace se však blíží spíše lokalizačním teoriím (Blažek, Uhlíř 2002).

inovací) spíše než jejich dostupností. Tuto skutečnost je možné považovat jako důvod, proč většina masivních investičních akcí do dopravní infrastruktury neměly očekávaný dopad na úroveň produkce. Proto ekonom Albert Hirschman již v 50. letech minulého století doporučoval spíše investovat do výroby, která si postupně vynutí i budování potřebné dopravní infrastruktury (Blažek, Uhlíř 2002).

Korelační analýzy v Evropě i v Americe spolehlivě ukazují, že regionální rozložení dopravní infrastruktury je téměř totožné s rozložením produktu na obyvatele. Nicméně pokud je analyzován vztah mezi investicemi do budování infrastruktury a hospodářským růstem, jsou výsledky znatelně méně přesvědčivé (Vickerman et al. 1999). Je to dáno tím, že v době průmyslové revoluce, kdy se formovaly sítě městských aglomerací, hrálo budování dopravní infrastruktury významnou roli v rozmístění center rozvoje.<sup>2</sup> Nicméně když byla již vytvořena sídelní síť uzlů/center propojených dopravní infrastrukturou, další její budování přinášelo stále nižší efekty.

Nyní se dostáváme k otázce, zda zlepšení dopravní dostupnosti periferních regionů povede ke konvergenci či k divergenci jejich ekonomické úrovně. Jak již bylo uvedeno, dostupnost sama o sobě neposkytuje žádný přínos. Výstavba dopravní komunikace může mít přímý dopad na produkci a zaměstnanost periferního regionu prostřednictvím stavebních zakázek, pokud se v konkurenci podaří uplatnit i místním firmám (což je často i otázka politického rozhodnutí). Nicméně výrazně vyšší a trvalejší přínos může představovat zlepšení dostupnosti regionu. K tomu ovšem dojde pouze za předpokladu, že jsou ekonomické subjekty z regionu schopny tento potenciál využít. Zlepšení dostupnosti centra otevírá jeho trhy pro místní firmy, ovšem záleží na tom, jak jsou připraveny z hlediska technologií, lidských zdrojů a marketingových schopností na zvýšenou konkurenci. Navíc je třeba si uvědomit, že se jedná o oboustranné propojení, a tudíž i trhy periferního regionu se stanou dostupnější pro firmy z centra, které tak naruší místní, z části uzavřené a často monopolizované tržní prostředí (Vickerman et al. 1999). To může pro místní producenty představovat problém. Stejně tak pracovní trh bude výrazně ovlivněn, neboť lepší dostupnost centra rozšíří možnosti místních obyvatel o dojížděku za pracovními příležitostmi do centra. Pochopitelně opět závisí na kvalitaci pracovních sil, což je konečným i významným faktorem pro případné přilákání cizích firem do regionu. Nicméně důsledek pro místní firmy bude opět podobný tedy zostření konkurence tentokrát na straně poptávky po pracovní síle. Z výše uvedeného vyplývá, že zpřístupnění ekonomik periferních regionů neznamená automaticky nastartování jejich růstu, nýbrž může mít efekt zcela opačný.

Na tomto místě je třeba se ještě zmínit o otázce vlivu dopravní infrastruktury na regionální rozvoj z hlediska sídelní hierarchie. Je zřejmé, že z budování nejvýznamnějších komunikací, jako jsou dálnice nadnárodního významu, transkontinentální vysokorychlostní železniční koridory apod., budou profitovat největší aglomerace nadnárodního významu, které propojují. O stupeň níže budou komunikace národního významu, které propojují regionální centra. Místní komunikace jsou naopak významné pro střediska lokálního významu. Pro tato místní střediska či pro celé venkovské regiony nemá přítomnost velké dopravní infrastruktury žádný přínos, ba naopak může zapříčinit i jistá rozvojová omezení. Železniční koridory či dálnice představují zdroj hluku, znečištění a znehodnocení estetického rázu krajiny a často vyžadují ochranné zóny v jejich okolí. Z tohoto důvodu také obyvatelé menších sídel silně protestují proti jejich výstavbě.

Pro shrnutí předchozího výkladu se pokusíme provést jistou klasifikaci přínosů investic do dopravní infrastruktury pro rozvoj regionu. Přínosy dopravní dostupnosti můžeme dělit na přímé a potenciální. Přímý přínos představuje stimulace produkce a zaměstnanosti prostřednictvím stavebních zakázek při budování infrastruktury. Dopad na regionální ekonomiku to má, pokud se na těchto zakázkách podílejí místní firmy. Potenciální přínosy se projeví pouze v případě, že region disponuje dostatečnou socioekonomickou kvalitou. Lze je dále dělit na přínosy primární a zprostředkované. Primární přínosy souvisejí přímo s provozem komunikace. Jedná se o rozvoj dopravních a přidružených služeb koncentrovaných v uzlech, jako jsou letiště, nádražní budovy, sjezdy z dálnice, benzínové pumpy, stanice metra či tramvaj apod. Zprostředkované přínosy představují nejméně viditelnou a finančně obtížně vyčíslitelnou, ale pro ekonomiku možná nejvýznamnější složku. Jedná se u usnadnění kontaktů a tím i stimulaci obchodu a zlepšení fungování komoditních i pracovních trhů.

Na závěr této kapitoly budou nastíněny trendy vývoje dopravy a jejího významu pro regionální rozvoj. Jak již bylo uvedeno, největší rozmach zaznamenala doprava v době průmyslové revoluce, kdy její budování předurčovalo směry rozvoje. Bylo to dáno dominancí těžkého průmyslu, který vyžadoval značnou koncentraci, a tudíž i dovoz surovin a vývoz produktů často na velké vzdálenosti. S postupným budováním dopravních sítí, klesal i jejich přínos pro rozvoj. Zároveň s postupnou

---

<sup>2</sup> Příkladem je tzv. koloniální vzorec dopravy, kdy byly budovány tratě vedoucí z přístavů do míst těžby nerostných surovin a podél těchto tratí vznikaly centra rozvoje.

restrukturalizací ekonomiky a technologickým pokrokem doházelo k poklesu podílu dopravních nákladů na ceně produktu. K tomuto vývoji přispěly následující trendy (podle Vickerman et al. 1999):

- Rostoucí podíl zboží a služeb s vysokou přidanou hodnotou, pro které je významnější kvalita přepravy než dopravní náklady.
- Technologická zlepšení dopravní infrastruktury a dopravních prostředků, která zrychlila přepravu, což snížilo význam dopravních nákladů.
- Rozvoj telekomunikací přispěl ke snížení potřeby osobní i nákladní přepravy. Nicméně je třeba poznamenat, že osobní kontakt zůstává stále nenahraditelný, což má za následek růst potenciálního zprostředkovného významu osobní dopravy ve srovnání s nákladní.
- Masivní rozvoj služeb výrazně zmenšil význam původních lokalizačních faktorů a snížil význam přepravy zboží.

Nicméně globalizace, s ní spojená prohlubující se integrace trhů a přesuny výroby do rozvojových zemí naopak působí ve směru posilování významu dopravy. Ve vyspělých urbanizovaných regionech přes výše uvedená tvrzení hraje budování dopravní infrastruktury významnou roli především při potírání dopravních nehod, kongescí a obecně při zlepšování životního prostředí a kvality života (např. městské obchvaty). V rozvojových zemích a periferních regionech rozvinutých zemí představuje zlepšování jejich dopravní dostupnosti stále významný rozvojový impulz. Jedná se však jen o potenciální přínos, který může a nemusí být využit. Dopravní dostupnost nepředstavuje samospasitelný nástroj regionálního rozvoje, nýbrž jeho katalyzátor, který ovšem bez dostatečné socioekonomické základny rozvoj nepřinese.