

7. Evropské souvislosti dopravy v Česku

V úvodní kapitole analýzy byl diskutován vliv dopravní dostupnosti, kapacity a kvality dopravní infrastruktury na ekonomickou výkonnost a dynamiku hospodářského růstu regionů. Silná pozitivní korelace mezi hustotou dopravních sítí a vyšší HDP na zaměstnance v Evropské unii sama o sobě nevyovídá o tom, zda infrastrukturní vybavenost generuje hospodářský růst, nebo je naopak výsledkem investic plynoucích z rychlého růstu ekonomiky. Dopravní dostupnost je katalyzátorem hospodářského růstu a může stimulovat rozvoj dosud nevyužitého socio-ekonomického potenciálu regionu. Pokud jim však region nedisponuje, nejsou investice do dopravní infrastruktury efektivním nástrojem regionální politiky.

Tato otázka je velmi aktuální pro regionální politiku Evropské unie i Česka, neboť sektor dopravy absorbuje cca 40 % veřejných investic v zemích EU (Vývoj společné dopravní politiky). V Česku má Operační program Doprava největší finanční alokaci ze všech operačních programů, připadá na něj 5,774 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007-2013. V regionálních operačních programech je pro dopravu určeno dalších 1902,8 mld. Kč – tedy 41,4 % jejich celkové finanční alokace. Objem finančních prostředků odpovídá velké absorpční schopnosti a finanční náročnosti budování dopravních sítí. *„Do roku 2010 bude třeba na výstavbu odpovídajících evropských dopravních sítí v současné Unii potřeba do roku téměř 400 miliard eur. V kandidátských zemích pak dalších 100 miliard. Přitom v osmdesátých letech vydávaly jednotlivé státy obecně na budování infrastruktury asi 1,5% HDP a v současnosti je to pouze okolo jednoho procenta svého HDP.“* (Transevropské sítě a jejich financování).

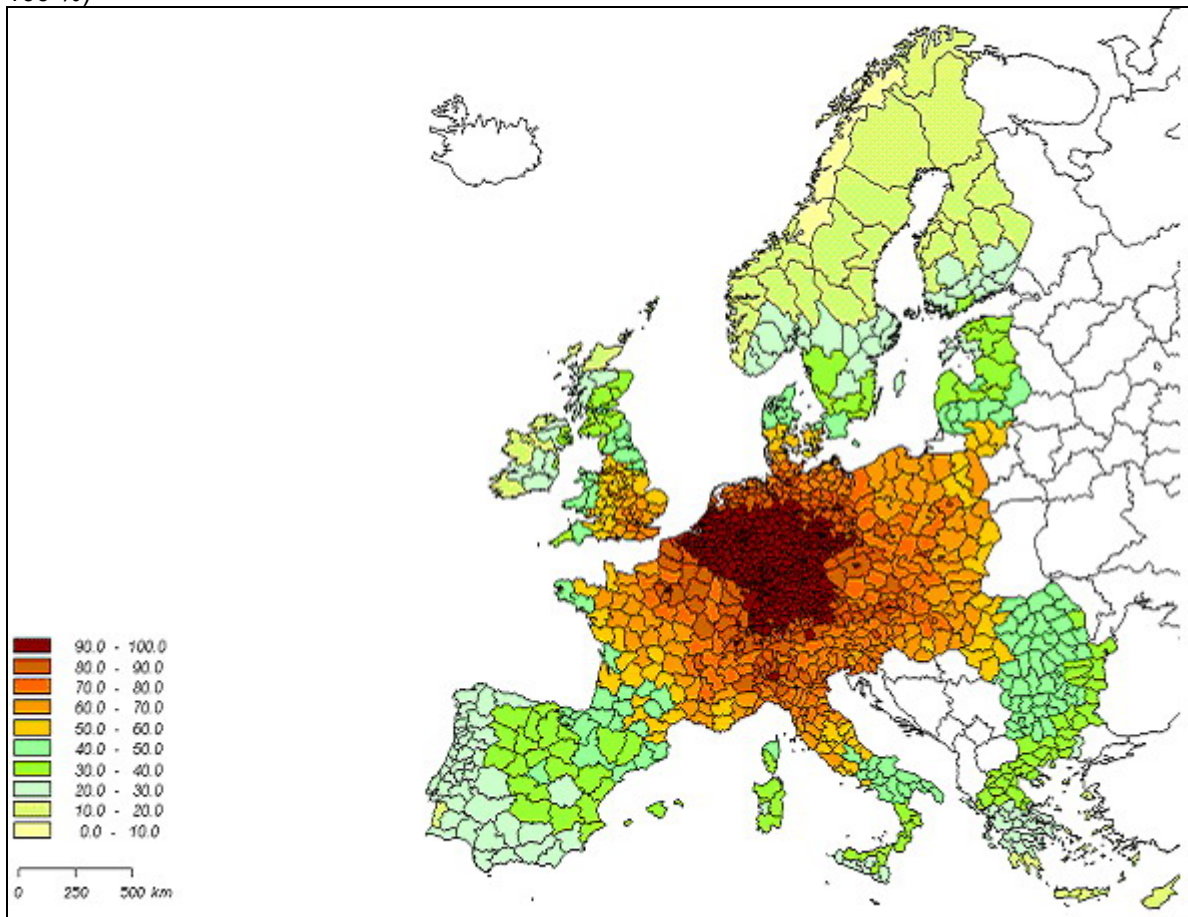
Cílem této části studie je nastínit souvislost mezi exponovaností geodopravní polohy/dopravní dostupností resp. vybaveností dopravní infrastrukturou na jedné straně a relativní ekonomickou výkonností regionů (měřenou HDP na obyv.) resp. územní koncentrací ekonomických aktivit na straně druhé. Otázkou je, kolik regionů se vymyká z předpokládané těsné korelace dopravních a makroekonomických charakteristik. Kromě toho by následující kapitoly měly též odpovědět na otázku, jaké je postavení českých regionů z hlediska dopravní dostupnosti, vybavenosti dopravní makroinfrastrukturou a vytiženosti dopravních tahů. Pozornost bude opět věnována dopravě jakožto ekonomickému odvětví z hlediska podílu na regionální zaměstnanosti a specializace na jednotlivé druhy dopravy.

7.1 Dopravní dostupnost a ekonomická výkonnost

Koncepty jádro a periferie regionů Evropské unie jsou založeny na dopravní dostupnosti. Otázkou je, do jaké míry souvisí periferní geografická poloha (dána vzdáleností a fyzicko-geografickými podmínkami) se špatnou dopravní dostupností, která je pro vymezení periferních regionů důležitější než samotná poloha. Předpokladem u silniční dopravy je koncentrický vzorec polarizace prostoru, který se však vyskytuje pouze v případě srovnatelné kvality dopravní infrastruktury ve všech regionech. V případě železniční dopravy je patrné protažení podél významných dopravních tahů (ESPON 2006), které se nejvýrazněji projevuje u vysokorychlostních tratí, jejichž zastávky jsou pouze ve velkých městech. Dopravní dostupnost na úrovni regionů NUTSIII zachycuje Obr. 1.

Evropské jádro tvoří z hlediska dopravní akcesibility Benelux a Německo, z jehož blízkosti těží též dopravně nadprůměrně exponované Česko. Koncentrický vzorec diferenciací akcesibility zejména ve střední Evropě poukazuje na poměrně rovnoměrně rozmístěnou dopravní infrastrukturu s malými výkyvy její kvality. Jednotlivé významné (vysoké rychlosti umožňující) tahy se dají odhalit jen v některých případech (jižní a západní Francie, střední Anglie). Souvislost geografické a geodopravní polohy je částečně narušována poměrně dobrou dostupností regionů jižního Španělska, Portugalska a Itálie (napojených na dálnice, VRT nebo disponujících dobrou leteckou dostupností) ve srovnání s některými novými členskými zeměmi EU s nedostatečně kapacitní a kvalitní infrastrukturou.

Obr 1: Akcesibilita v regionech Evropské unie (osobní přeprava v roce 2001, nejlépe dostupný region má 100 %)



Poznámka: Akcesibilita regionu X byla měřena jako agregát časové dostupnosti všech regionů NUTS II Evropské unie z regionu X silniční, železniční a leteckou dopravou, nejlepší region 100 %

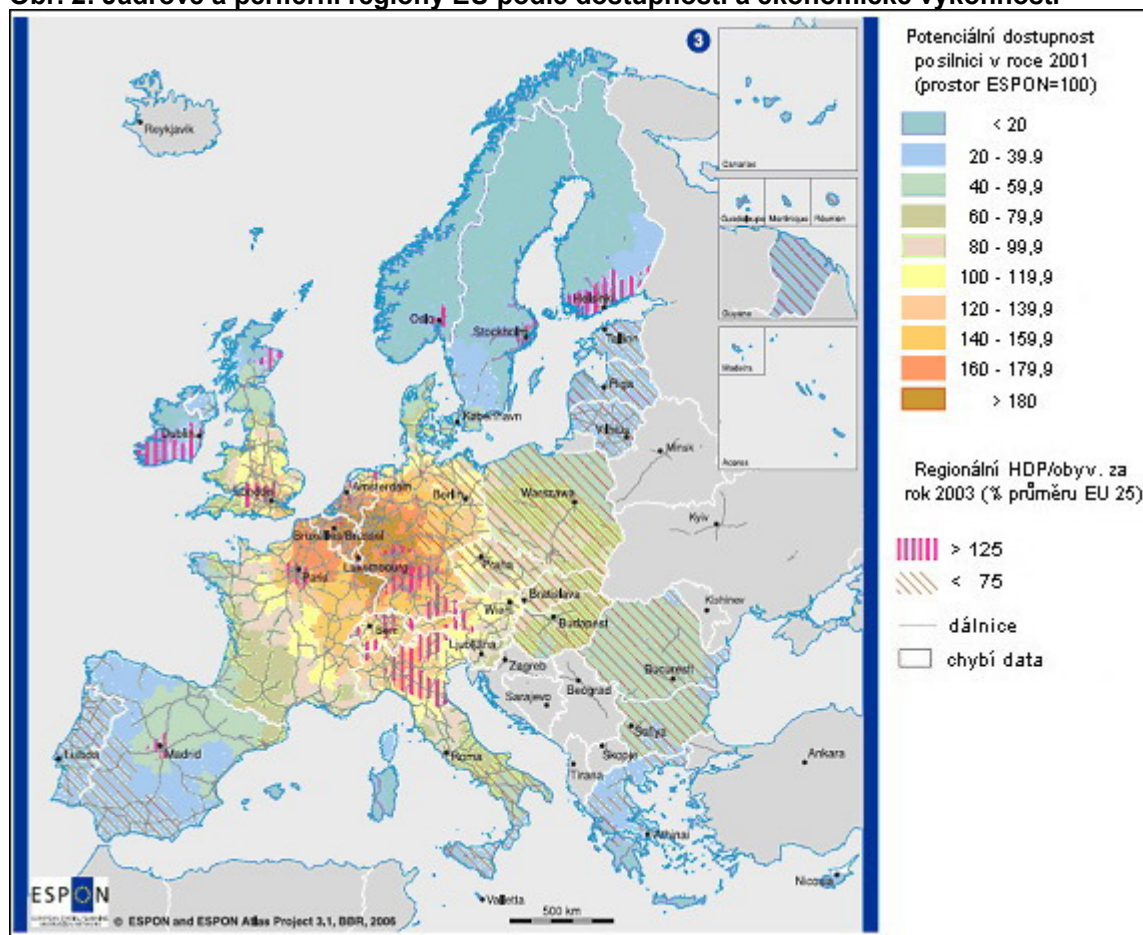
Zdroj: Modelling the socio-economic and spatial impacts of EU transport policy

V nejexponovanější dopravní poloze jsou bez ohledu na geografickou polohu metropolitní regiony plnící roli vstupních bran (s významnými letišti resp. přístavy), které jsou napojené na páteřní dálniční a železniční infrastrukturu. Metropolitní regiony exponovanou geodopravní polohu vytvářejí i v případě, že jsou výrazně excentricky lokalizovány.

Vymezení jádrových a periferních regionů podle dopravní dostupnosti není identické jako vymezení jádra a periferie na základě ekonomické výkonnosti (Obr 2 a 3). Výjimky se vyskytují na obou stranách. Příkladem vyspělých regionů se špatnou dopravní dostupností jsou skandinávské regiony, Irsko nebo např. řecká Atika. Exponovaná geodopravní poloha napomáhá ekonomickému růstu, ale nezaručuje jej. Důkazem mohou být méně zalidněné a venkovské regiony západního Německa či strukturálně postižený belgický Heinaut atd. patřící z hlediska akcesibility do nejužšího jádra.

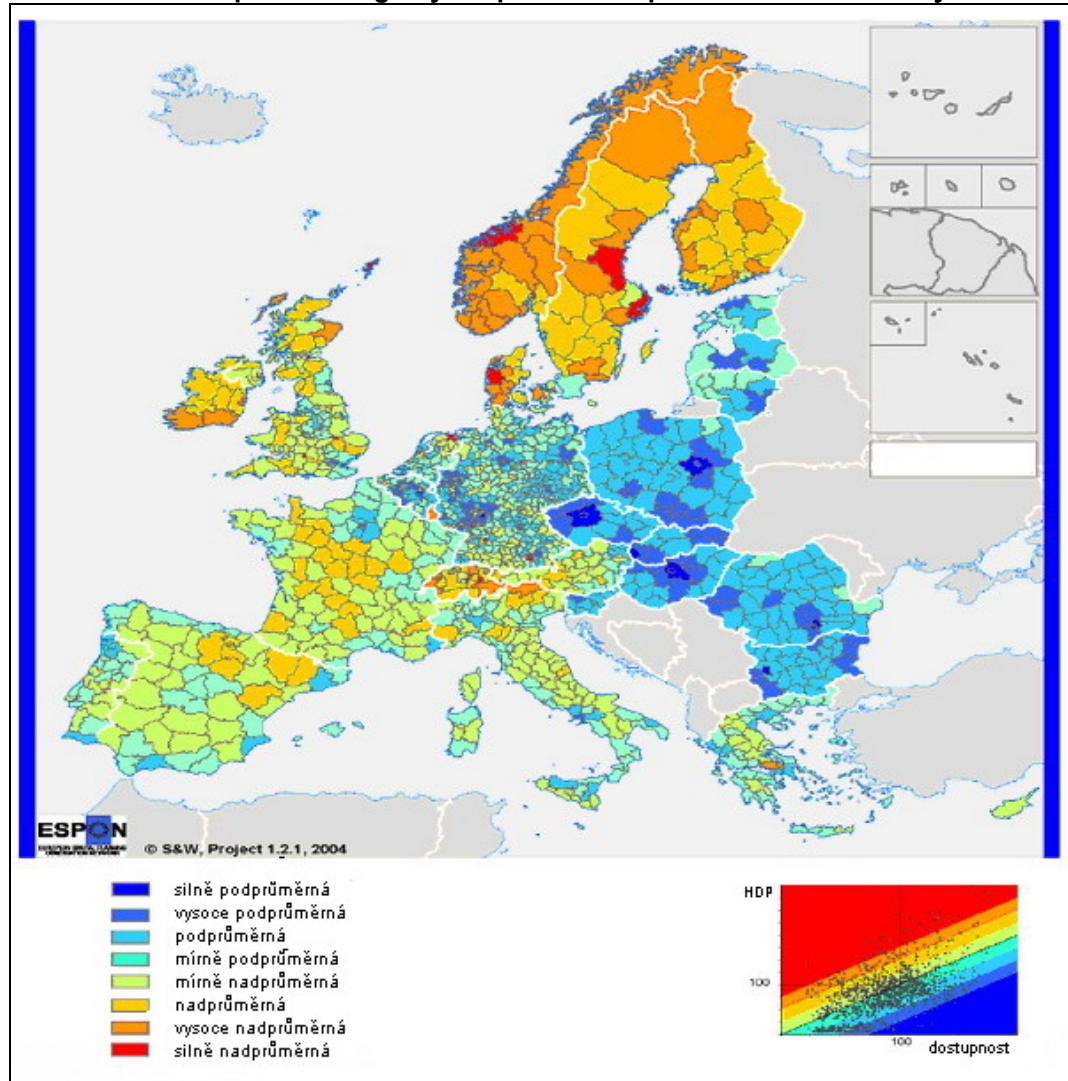
Ekonomická výkonnost se odvíjí od důležitějších charakteristik, mezi které patří vybavenost zdrojů (včetně kvalifikované pracovní síly), institucionální kvalita, politická stabilita a výkonnost vlády atd. Kromě toho se významně uplatňuje tzv. path-dependency, závislost na historickém vývoji institucionálního rámce, odvětvové struktury hospodářství, kvalifikace lidských zdrojů aj. Z tohoto důvodu mají nové členské země EU (především Visegrádská skupina) výrazně nižší HDP na obyvatele, než by odpovídalo jejich dopravní poloze.

Obr. 2: Jádrové a periferní regiony EU podle dostupnosti a ekonomické výkonnosti



Zdroj: ESPON 2006

Obr. 3: Jádrové a periferní regiony EU podle dostupnosti a ekonomické výkonnosti II.



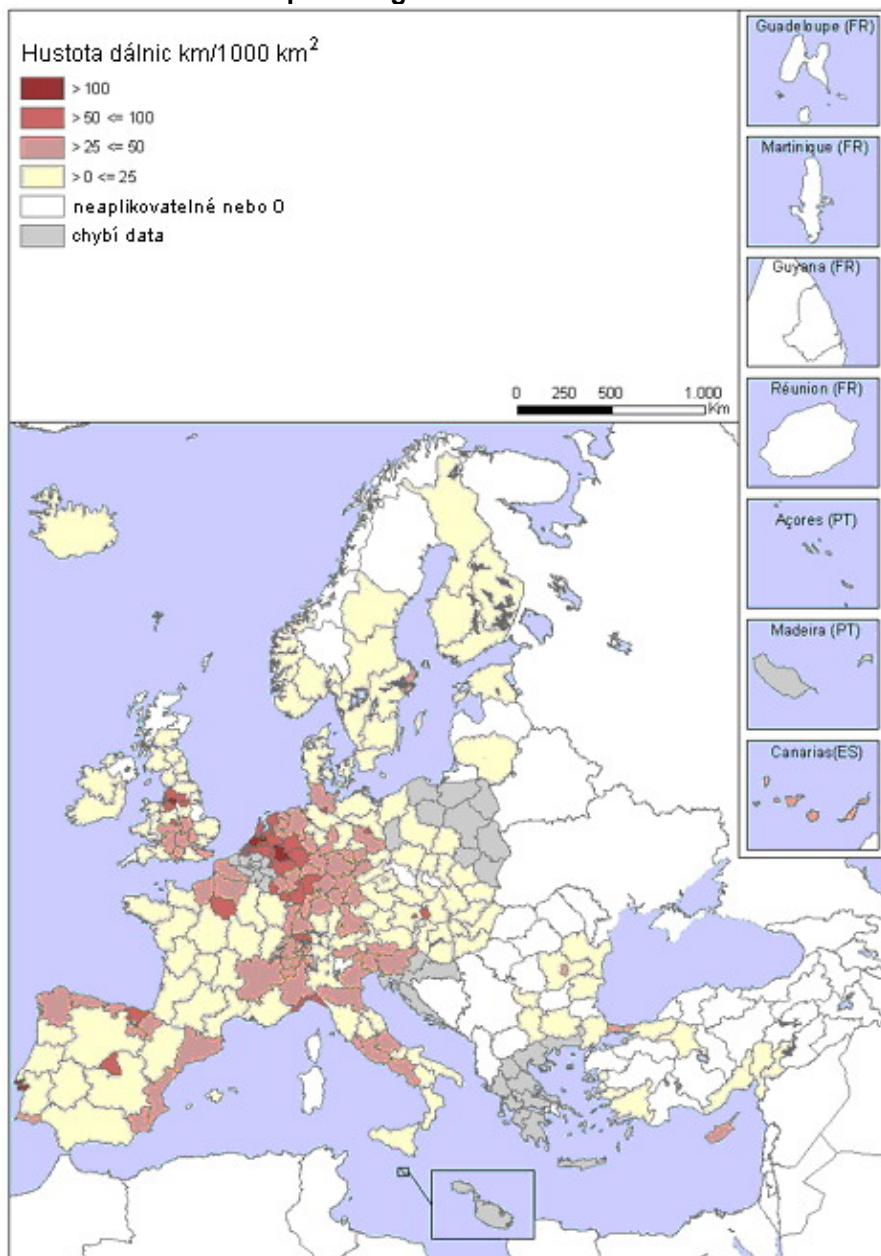
Poznámky: Kartogram vyjadřuje vztah mezi ekonomickou výkonností a dopravní dostupností regionu, studenými barvami označeny regiony, jejichž ekonomická výkonnost neodpovídá výhodnosti geodopravní polohy, teplými barvami regiony, které mají vyšší ekonomickou výkonnost než by odpovídalo exponovanosti geodopravní polohy.

Zdroj: ESPON 2006

7.2 Dopravní charakteristiky regionů Evropské unie

Významným lokalizačním faktorem ekonomických aktivit na regionální úrovni je vedle dopravní dostupnosti též hustota, kapacita a kvalita dopravní infrastruktury. Největší hustotou dopravních sítí se logicky vyznačují hustě zalidněné regiony s významnou koncentrací ekonomických aktivit. Hustá dopravní síť je tedy výsledkem soustředění obyvatelstva ekonomických aktivit, ale zároveň zvyšuje atraktivitu regionů pro příliv dalších investic. Mezi tyto regiony však patří též strukturálně postižené staré průmyslové oblasti, které se historicky vyznačují hustou, nicméně zastaralou a nekvalitní dopravní sítí. Je proto vhodné hledat souvislost mezi ekonomickou vyspělostí a přítomností dopravních sítí nejvyššího řádu – dálnic a VRT. Souvislost mezi délkou dálnic a výší HDP na km² naznačuje na úrovni regionů NUTS II Obr. 4.

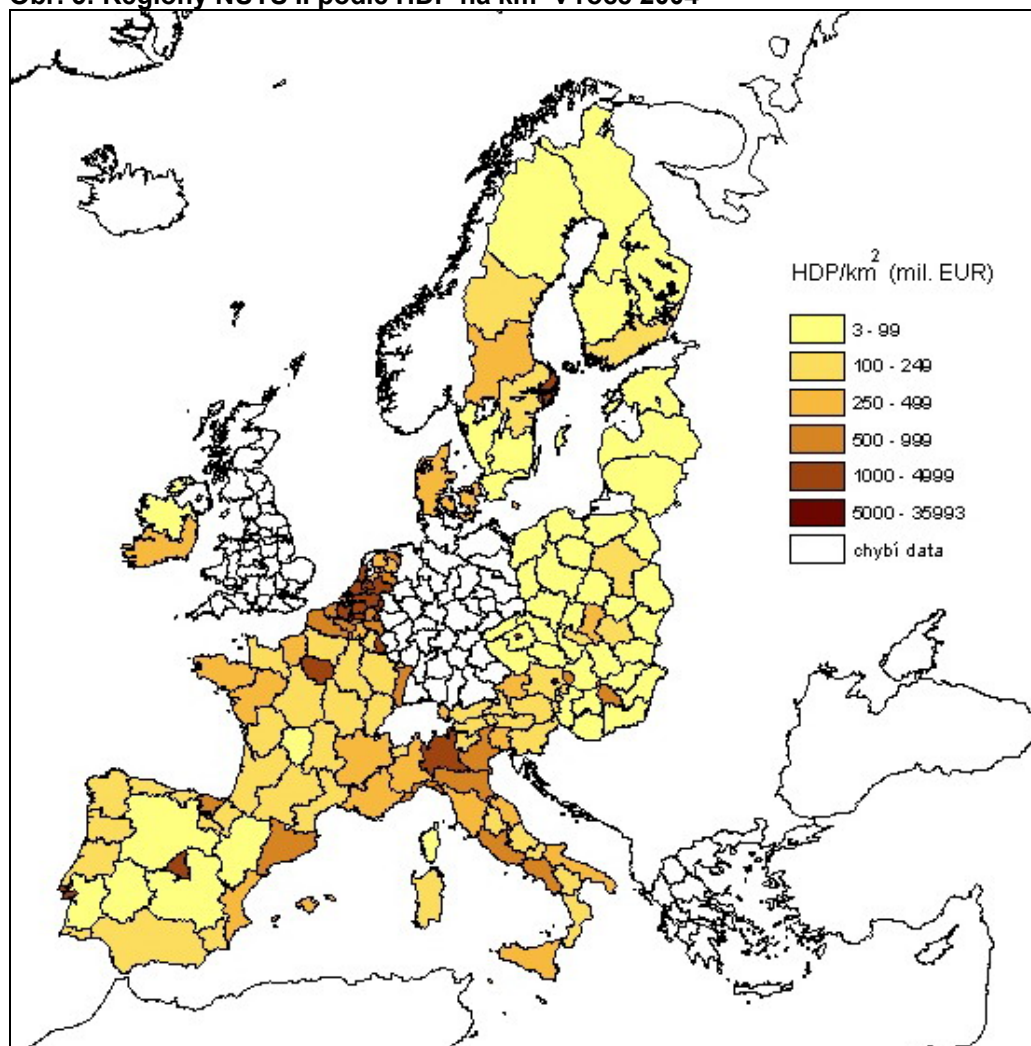
Obr. 4: Hustota dálnic podle regionů NUTS II v roce 2005



Zdroj: Regional Road and Rail Transport Networks

V obou mapách je patrná dominance vysoce urbanizovaných a metropolitních regionů, které se vyznačují nejvyšší územní koncentrací dopravních sítí i ekonomických aktivit. Irské a některé skandinávské regiony sem opět vyznačují vyšší ekonomickou výkonností, než by odpovídalo rozvinutosti dopravních sítí. Opačný případ představují některé staré průmyslové regiony – např. Cantabria a Asturias severního Španělska.

Obr. 5: Regiony NUTS II podle HDP na km² v roce 2004



Zdroj: Eurostat 2008

Regiony v exponované dopravní poloze s vysokou hustotou dopravních sítí soustřeďují zároveň nejvíce pracovních míst v odvětví doprava a spoje. V absolutních číslech jsou na prvních místech metropolitní regiony velkých zemí – Ile de France, Köln, Madrid, Lazio, Mazowieckie a Darmstadt. Z hlediska specializace odvětvové struktury (podílu dopravy a spojů na zaměstnanosti regionu) dominují také metropolitní regiony (ačkoli na prvním místě EU jsou ostrovy Aland) – na druhém místě Köln, na třetím Bratislavský kraj a na sedmém Praha. Specializace na dopravu a spoje pozitivně koreluje s výší HDP, i když je řada výjimek – např. německé regiony s nízkým podílem zaměstnanosti v dopravě a vysokým HDP. Generátorem vysokého HDP jsou především telekomunikační činnosti, logistika a letecká doprava.

Pozemní doprava je významně zastoupena ve všech typech regionů a není indikátorem hospodářské vyspělosti. Naopak, nejvýrazněji je zastoupena v regionech s nižším HDP na obyvatele – španělské a řecké regiony (Castillia-La Mancha, Extremadura), dále v mnohých jiných periferních (Limousin) nebo strukturálně postižených průmyslových regionech (Lorraine, Severozápad, Moravskoslezsko). Nejnížší relativní zaměstnanosti v pozemní dopravě se vyznačují metropolitní regiony resp. oblasti soustředění technologických center (např. britské Berkshire, Buckinghamshire a Oxfordshire). Ve většině regionů se podíl pozemní dopravy na zaměstnanosti v dopravě a spojích pohybuje mezi 50-70 %.

Z hlediska absolutního počtu zaměstnanců v dopravě a spojích jsou na předních místech regiony s velkým počtem obyvatel i rozlohou – Ile de France, Mazowieckie, Madrid, Cataluna, Lombardie aj.

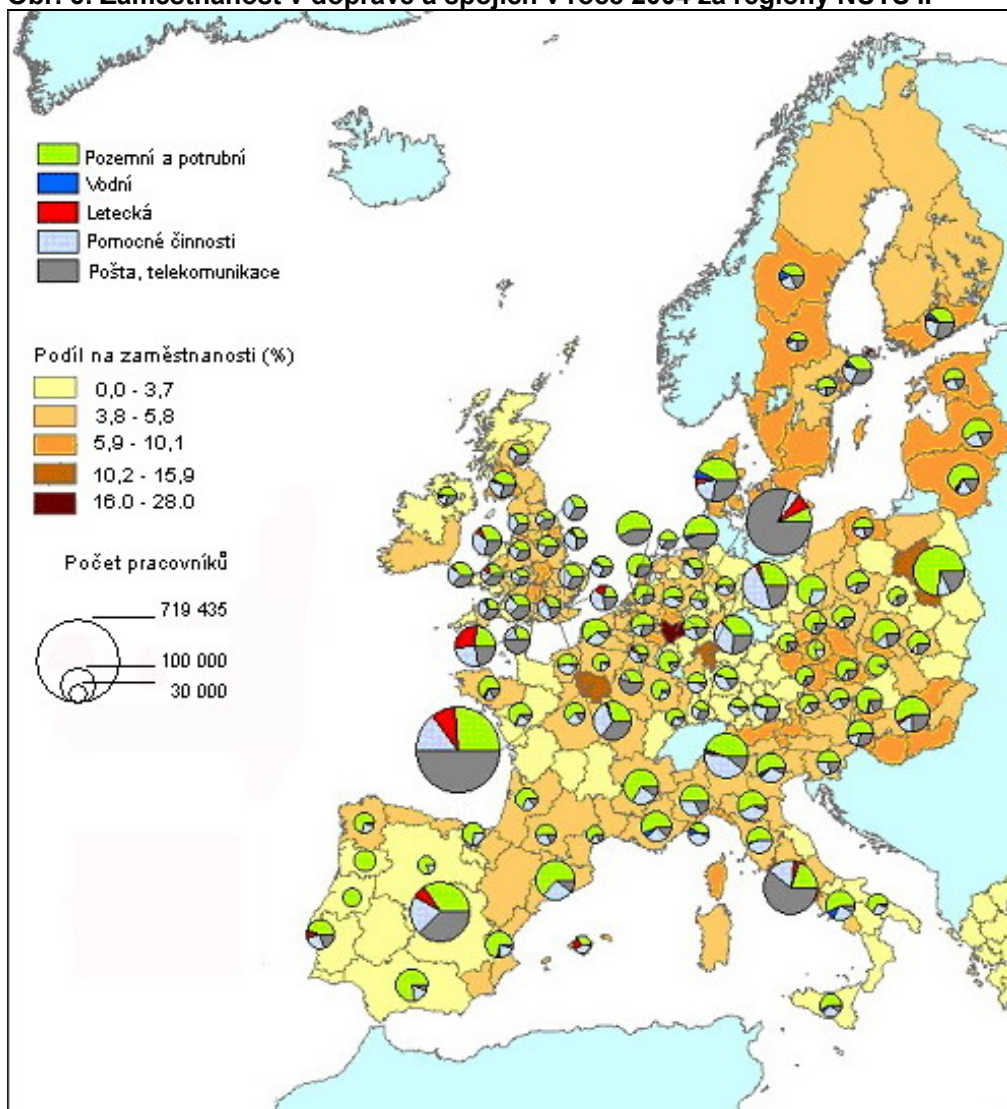
Vodní doprava má z hlediska zaměstnanosti okrajový podíl, v řadě regionů se nevyskytuje vůbec, resp. se její podíl pohybuje pod 1 %. Nejvíce jsou na vodní dopravu specializované (nad 10 %) ostrovní regiony – Aland, Ionia Nisia, Kriti, Notio Aigaio a Corse. Druhou skupinou jsou regiony s významnými přístavy pro osobní a nákladní dopravu včetně trajektů – Västsverige, Liguria, Attiki, Campania aj.

Poměrně okrajovou pozici z hlediska podílu na zaměstnanosti má i letecká doprava, většina regionů se pohybuje opět pod 1 % podílu na celkovém počtu pracovních míst v dopravě a spojích. Příčinou je vysoká

územní koncentrace do velkých měst (Outer London, Ile de France, Köln), které jsou spolu s turisticky atraktivními regiony Islas Balears, Corse) nejméně specializované na leteckou dopravu.

Zaměstnanost v poštovních a telekomunikačních činnostech je z hlediska absolutních i relativních hodnot nejvyšší v metropolitních regionech (Lazio, Bruxelles, Ile de France), zázemí metropolí a technologických centrech (Berkshire, Bucks and Oxfordshire, Utrecht, Tübingen), přičemž na prvním místě je opět Köln. Specializace na poštovní a telekomunikační činnosti pozitivně koreluje s výší regionálního HDP na obyvatele. V zastoupení vedlejších pomocných činností v dopravě téměř nelze vysledovat pravidelnosti, obecně je však vyšší v hustě zalidněných a ekonomicky vyspělých regionech, kdy na prvním místě je region Darmstadt s bankovním centrem Evropy Frankfurtem.

Obr. 6: Zaměstnanost v dopravě a spoji v roce 2004 za regiony NUTS II



Poznámka: kartogram vyjadřuje podíl dopravy a spojů na zaměstnanosti regionu NUTS II

Zdroj: Eurostat 2008

7.3 Závěr

Česko má v rámci Evropské unie centrální geografickou polohu a nadprůměrnou akcesibilitu, která vyplývá z blízkosti německých regionů, jež tvoří z hlediska dostupnosti nejužší evropské jádro. Exponovaná geodopravní poloha však zatím nekorresponduje s podprůměrnou ekonomickou výkonností českých regionů, které tak tvoří spolu se sousedními novými členskými zeměmi EU rozsáhlou vnitřní periferii EU. Nejnižší HDP vzhledem k dopravní poloze mají ve všech členských zemích metropolitní regiony a jejich zázemí – v Česku Praha a Středočeský kraj.

Navzdory centrální geodopravní poloze na křižovatce trans-evropských sítí disponuje Česko podprůměrnou hustotou, kapacitou a kvalitou dopravních sítí. Přesto dosahují české regiony z hlediska relativní zaměstnanosti v dopravě a spoji nadprůměrných hodnot. Typickým znakem je výrazná

dominance pozemní a potrubní dopravy (s rozhodujícím podílem malých firem v silniční přepravě). Podíl poštovních, telekomunikačních a vedlejších pomocných činností je podstatně nižší než v západoevropských regionech. Vysoká zaměstnanost v dopravě plyne nejen z výhodné geodopravní polohy a exportní orientace ekonomiky, ale významný vliv má též inercie socialistického období.