

# ROLE PROSTOROVÝCH FAKTORŮ REGIONÁLNÍHO ROZVOJE V GLOBALIZOVANÉ EKONOMICE

Milan Viturka

## Abstract

Main objective of contribution is analysis of development role of spatial factors in global economy conditions. Spatial factors are here interpreted on the basis of elaborated methodology of regional evaluation of quality of business environment. Performed analysis includes the following factors: factor of proximity of markets, factor of quality of roads and railways, factor of proximity of airports and factor of information and communication technologies. Practical results of analysis are presented on example of the Czech Republic (mezzo regional and micro regional level of evaluation). The main conclusion of contribution is statement of fact, that spatial factors keep their inconsiderable importance for economic development even in conditions of increasing globalization.

**Key words:** regions, business environment, spatial factors, proximity of markets, infrastructure, connectivity

## ÚVOD

V souvislosti s globalizací se často hovoří o ztrátě ekonomického významu jedné ze základních univerzálních veličin – prostoru. V tomto kontextu se setkáváme s novinářským pojmem „globální vesnice“ či dokonce proklamacemi o „smrti geografie“. Ačkoliv samozřejmě nelze zpochybnit, že rozvoj dopravy a dalších prostředků komunikace drasticky zvýšil dostupnost kteréhokoliv místa na Zemi, domnívám se, že prostorové faktory i nadále ovlivňují (a budou ovlivňovat) ekonomický rozvoj významným způsobem. Změnila se ovšem podstata tohoto ovlivňování – tyto faktory již nepředstavují zásadní bariéry ekonomického rozvoje, ale především významné limity jeho efektivnosti. Jinými slovy podstata jejich vnímání se z původní absolutní podoby změnila na relativní. Globalizace pak vytváří nejen vhodné prostředí pro zvětšování operačního prostoru působení firem (zejména nadnárodních), ale i k jejich koncentraci v nejvýznamnějších rozvojových prostorech. Mění se charakter ekonomického rozvoje rovněž generuje i nové formy pro interpretaci prostoru v rozhodování ekonomických subjektů. Příkladem je známý koncept just-in-time, který vede k vytváření nových koncentrací ekonomických aktivit na základě intenzivní kooperace firem (např. v automobilovém průmyslu). V této souvislosti je účelné se zmínit i o teorii konkurenceschopnosti M. Portera s tzv. modelem diamantu (Porter 1990). Tento významný ekonom zastává názor, že konkurenční výhody jsou v globální ekonomice velmi silně lokalizovány a vznikají z koncentrace vysoce specializovaných dovedností a znalostí, institucí, příbuzných firem a zákazníků. V souladu s tím prosazuje koncept klastrů, které chápe jako geografická soustředění vzájemně provázaných firem, specializovaných dodavatelů a poskytovatelů služeb a dalších institucí. Aplikace tohoto konceptu je mnohem bližší regionálnímu než odvětvovému členění systému národní ekonomiky a poskytuje vhodnou platformu

pro generování externích úspor v podnikatelském sektoru. Tato teorie tak anticipuje rostoucí význam kooperace jako protiváhy konkurence pro udržitelný ekonomický rozvoj (v této souvislosti se vyvinul nový anglický termín *co-opetion*). V širším kontextu je pak posilování kooperačních funkcí diskutováno v souvislosti s kvalitativní proměnou významové hierarchizace socioekonomických systémů a prostorovou distribucí rozvojových efektů (HAMPL 2005).

## KVALITA PODNIKATELSKÉHO PROSTŘEDÍ A IDENTIFIKACE PROSTOROVÝCH FAKTORŮ

Systémově lze ekonomické dopady prostorových faktorů nejlépe interpretovat z pohledu hodnocení kvality podnikatelského prostředí. Kvalita podnikatelského prostředí nepochybně patří k významným činitelům ovlivňujícím konkurenceschopnost, resp. budoucí ekonomický rozvoj jak jednotlivých států a jejich regionů, tak jednotlivých firem. Pokud v tomto ohledu soustředíme pozornost na regionální hodnocení, zajímají nás především územně vázané faktory kvality podnikatelského prostředí, jejichž nabídka představuje hlavní oblast, ve které mezi sebou regiony soutěží ve snaze vytvářet co nejlepší podmínky pro rozvoj podnikatelských aktivit. Vlastní metodika regionálního hodnocení kvality podnikatelského prostředí vychází z identifikace hlavních ovlivňujících faktorů, které odrážejí investiční a rozvojové preference firem (viz např. Netherlands Economic Institute in cooperation with Ernst&Young, 1993). Protože tyto preference se liší podle ekonomického zaměření jednotlivých firem, je nutná jejich generalizace podle rozhodujících odvětvových skupin. Zde se pozornost obvykle soustřeďuje na odvětvové skupiny zpracovatelského průmyslu a tzv. vyšších tržních služeb (bankovníctví, pojišťovnictví, telekomunikace, informatika, věda a výzkum a další podnikatelské, zejména obchodní, poradenské a projektové služby), které zásadním způsobem ovlivňují konkurenceschopnost ekonomiky. Je možné konstatovat, že využití moderní metody multifaktorových analýz vytváří vhodné předpoklady pro podnikatelsky orientované syntézy územní nabídky hlavních faktorů determinujících regionální úroveň kvality podnikatelského prostředí včetně praktické interpretace výsledků.

V souladu s moderními teoriemi ekonomického růstu lze produkční funkci upravit do následujícího obecného tvaru, zdůrazňujícího význam inovací (Viturka 2007a):

$$Y = M[a, b_1, b_2] \cdot f(I, K, L)$$

kde	$Y$	úroveň produkce,
	$M$	multifaktorová proměnná s faktorovými komponentami:
	$a$	úroveň technického rozvoje (vybrané indikátory),
	$b_1$	makroekonomické, tj. územně volné faktory konkurenceschopnosti,
	$b_2$	regionální, tj. územně vázané faktory konkurenceschopnosti,
	$I$	inovační potenciál firem (měřitelný finančními či podílovými ukazateli),
	$K$	celkový objem fyzického kapitálu,
	$L$	celkový objem práce.

**Tabulka 1** Faktory kvality podnikatelského prostředí

faktory	faktorová skupina	váhy
<b>nejvíce významné faktory</b>		<b>48</b>
podnikatelská a znalostní báze	regionální/lokální faktory	11
blízkost trhů	obchodní faktory	10
dostupnost pracovních sil	pracovní faktory	9
blízkost významných zákazníků (firem)	obchodní faktory	9
kvalita pracovních sil	pracovní faktory	9
<b>středně významné faktory</b>		<b>35</b>
cena pozemků/pronájmů	cenové faktory	7
kvalita silnic a železnic	infrastrukturní faktory	6
cena práce	cenové faktory	6
informační a komunikační technologie	infrastrukturní faktory	6
podpůrné služby	obchodní faktory	5
urbanistická a přírodní atraktivita území	environmentální faktory	5
<b>méně významné faktory</b>		<b>17</b>
přítomnost podobných (zahraničních) firem	obchodní faktory	4
environmentální kvalita území	environmentální faktory	4
finanční asistence (obce)	regionální/lokální faktory	3
blízkost letišť	infrastrukturní faktory	3
flexibilita pracovních sil	pracovní faktory	3

Zdroj: vlastní výzkum.

Přehled vybraných faktorů regionálního hodnocení kvality podnikatelského prostředí podává tabulka 1 (blíže viz Viturka 2003).

Do hodnocení kvality podnikatelského prostředí je nezbytné zakomponovat váhu jednotlivých faktorů, která se pochopitelně mění v závislosti na dosažené úrovni ekonomického rozvoje. V souvislosti s nástupem tzv. znalostní ekonomiky dochází ke zvyšování celkového významu pracovních faktorů (nejvyšší nárůst významu zaznamenává faktor kvality pracovních sil) a environmentálních faktorů a dále některých dílčích faktorů (zejména faktoru podnikatelské a znalostní báze a faktoru blízkosti trhů). Naopak k výraznému poklesu dochází u infrastrukturních faktorů (určitou výjimku zde představuje faktor informačních a komunikačních technologií) a v menší míře i u některých dílčích faktorů (zejména faktor finanční asistence ze strany obcí). Celkový pokles významu skupiny infrastrukturních faktorů logicky souvisí s nehmotnou povahou informací jako základního typu interakcí uskutečňovaných v oblasti inovačních procesů.

Specifickou skupinu faktorů reflektujících význam prostoru z hlediska kvality podnikatelského prostředí pak tvoří agregátní faktor blízkosti trhů a dále infrastrukturní faktory, konstituující se na základě potřeby překonávání prostorových omezení – faktor kvality silnic a železnic, faktor blízkosti letišť a faktor informačních a komunikačních technologií. V dalším textu jsou prezentovány dosavadní

výsledky analýz probíhajících v rámci grantového projektu GA ČR „Regionální hodnocení kvality podnikatelského prostředí z hlediska potenciálu pro rozvoj a transfer inovací“ jak na mikroregionální (správní obvody pověřených obcí s rozšířenou působností 3. stupně – ORP), tak na mezoregionální (krajské agregace) úrovni.

## VÝZNAM PROSTOROVÝCH FAKTORŮ

Faktor blízkosti trhů podává informace o výhodách/nevýhodách geografické polohy jednotlivých regionů z pohledu velikosti ekonomického potenciálu nejlépe dostupných trhů. Z podnikatelského pohledu pak faktor poskytuje vstupní informace o základním prostorovém rámci pro tržní expanzi firem. Výhody generované vyššími hodnotami faktoru vyplývají s nižšími náklady přístupu příslušných firem na externí trhy (na druhé straně je ovšem třeba počítat i s vyšší konkurencí firem z kontaktních regionů disponujících podobnými výhodami). Vzhledem k významným rozdílům mezi firemními strategiemi orientovanými na zahraniční a na domácí trhy je třeba příslušné analýzy realizovat pro obě skupiny trhů (daný faktor tak tvoří subfaktor zahraničních a subfaktor domácích trhů). Tyto rozdíly vyplývají především z existence významným limitů efektivní zahraniční expanze jak objektivního (např. nižší úroveň relevantních informací o zahraničních trzích, institucionální a kulturní rozdíly mezi zeměmi), tak subjektivního (zejména přímá a nepřímá ochrana trhů před zahraniční konkurencí) charakteru. K odstraňování těchto limitů přispívá především hospodářská integrace zemí v rámci nadnárodních seskupení. Základní filozofie použitého metodického přístupu spočívající v prostorové identifikaci celkového tržního potenciálu na základě kvantifikace objemu ekonomického výstupu relevantních regionů je však společná pro obě skupiny trhů.

Infrastrukturní faktory vytvářejí základní předpoklady pro směnu výrobků a služeb. Vzhledem k síťovému charakteru je jejich prostřednictvím významně zlepšována kvalita podnikatelského prostředí zvláště u regionů lokalizovaných podél dopravních tras mezinárodního významu resp. podél historickým procesem vytvořených urbanistických os.

Kvalitní silniční a železniční infrastruktura je nepochybně jedním ze základních faktorů ovlivňujících mobilitu obyvatelstva a rozvoj územní dělby práce. V souladu s tím usnadňuje zapojování firem do globální ekonomiky prostřednictvím exportu, na druhé straně však zároveň přispívá i ke zvyšování konkurence na místních trzích prostřednictvím importu (integrace trhů výrobků a služeb).

Dostupnost mezinárodního letiště významně ovlivňuje lokalizaci produktivních služeb a průmyslových aktivit typu hi-tech (letecké dodávky komponent). Rozhodující roli hrají velká veřejná mezinárodní letiště, mezi která lze v našem případě kromě evropsky významného letiště Praha-Ruzyně zařadit i největší regionální letiště Brno, Ostrava, Karlovy Vary a dále letiště Pardubice s významným nepravidelným leteckým provozem.

Do podoby významného infrastrukturního faktoru se postupně konstituoval i rozvoj informačních a komunikačních technologií (ICT). Jeho nejvýznamnějším prostorovým projevem je vytváření sítí ICT (od globálního internetu až po lokální sítě) a rychlý růst vybavenosti institucí i domácností počítači (PC). Z pohledu firem jsou tak vytvářeny nejen nové možnosti realizace interních úspor (racionalizace informačních systémů), ale i získávání externích úspor odvíjejících se od všeobecného rozvoje ICT (zrychlení informačních toků cílených na zákazníky, dodavatele, potenciální zaměstnance i instituce veřejné správy).

## METODIKA HODNOCENÍ

Pokud jde o faktor blízkosti trhů, lze v případě zahraničních trhů pokládat za primární otázku účelnou selekci zahraničních regionů zahrnutých do příslušných analýz. Základní selekce se týká hierarchické úrovně regionů, která musí mj. respektovat dostupnost agregovaných údajů kvantifikujících celkový objem ekonomické aktivity tj. ukazatele regionálního HDP (přepočteného podle koeficientu parity kupní síly – PKS). Použity byly poslední verifikované údaje Eurostatu za rok 2004 vztahující se k hierarchické úrovni regionů NUTS 2 resp. NUTS 3 u České republiky (European Commission, Eurostat, 2007). V dalším kroku pak bylo nutné odpovědět na otázku, které zahraniční regiony budou zahrnuty do analýzy. Výhody a nevýhody geografické polohy regionů se obvykle měří vzdáleností výchozích a cílových regionů. Tento přístup reflektuje jak pohled výrobců usilujících o získání potenciálních trhů, tak pohled spotřebitelů usilujících o optimální uspokojování své poptávky. Odpovídající analýzy pak byly orientovány na silniční dopravu s rozhodujícím podílem na dělbě přepravní práce. Konečná selekce cílových regionů byla založena na kritériu tzv. efektivní vzdálenosti, vztažené vzhledem k rozhodující roli průmyslových výrobků v zahraničním obchodě k nákladní silniční dopravě, v jejímž rámci má růst dopravních nákladů lineární charakter (minimalizace vlivů skokových nárůstů cen indukovaných pracovními předpisy – v zemích EU jde zejména o maximální hranici povolené čisté jízdní doby za den ve výši 9 hodin včetně bezpečnostní přestávky). Proti poměrně často vyslovované námitce, že dopravní náklady mají nízký podíl na celkových nákladech firem lze uvést argument, že adekvátně jako v případě dopravních nákladů stoupají i ostatní transakční náklady (např. náklady na získávání marketingových informací o vzdálenějších trzích či náklady na vybudování distribuční a servisní sítě). V souladu se stanoveným kritériem byl použit limit osmihodinové izochrony počítající s jednotnou průměrnou rychlostí na preferovaných trasách dálnic a rychlostních silnic 80 km/h pro staré členské země EU a 70 km/h pro nové členské země EU s nižší kvalitou silničních komunikací. Soubor cílových regionů je tedy v prvním případě vymezen na základě maximálně přípustné vzdálenosti jeho centra od příslušného centra výchozího českého regionu ve výši 640 km a ve druhém případě ve výši 560 km<sup>1</sup>. Odlišný metodický postup byl použit v případě analýzy blízkosti domácích trhů. Vzhledem k podstatně menší velikosti geografického prostoru České republiky byly polohové výhody/nevýhody jednotlivých regionů úrovně NUTS 3 hodnoceny na základě kritéria průměrné vzdálenosti. Tato vzdálenost byla vypočtena z úhrnu vzájemných vzdáleností krajských měst a činí 212 km. Jednotlivým regionům pak byly přiřazeny příslušné krajské hodnoty HDP za předpokladu splnění uvedeného limitu vzdálenosti (v České republice kraje představují nejnižší regionální úroveň, za kterou je smysluplné zjišťovat HDP).

Celkové vyhodnocení agregátního faktoru blízkosti trhů v rámci všeobecně použitého pětistupňového klasifikačního schématu musí přirozeně respektovat odlišný význam domácích a zahraničních trhů ve sféře spotřeby ekonomických statků. Příslušný významový poměr byl anticipován na základě ukazatelů

---

<sup>1</sup> Užitá metodika pochopitelně neznamená, že by regiony nacházející se mimo hranice efektivní vzdálenosti byly pokládány za bezvýznamné. Při ekonomické spolupráci s těmito regiony je ovšem nutné počítat s vyššími náklady na dopravu a další služby, které tak musejí být kompenzovány jinými přínosy. V rámci analytických rozborů byla již v předchozím výzkumu testována metoda rozšiřující výběr cílových regionů o významné regiony nespĺňující kritérium efektivní vzdálenosti. Bylo prokázáno, že výsledky získané tímto postupem by výrazně stíraly rozdíly v úrovni daného subfaktoru mezi jednotlivými českými regiony a v souladu s tím by docházelo k výraznému zkreslování jeho vypovídací schopnosti.

**Tabulka 2** Poměr domácí a zahraniční spotřeby (2006 v mld. Kč)

	průmysl (P)	služby (S)	celkem (C)	podíl S/C
<b>varianta A</b>				
produkce	3 372	1 810	5 182	0,35
zahraniční spotřeba	2 144	191	2 335	0,08
domácí spotřeba	1 228	1 619	2 847	0,57
poměr D/Z	1 : 1,75	1 : 0,12	1 : 0,82	–
<b>varianta B</b>				
produkce	3 372	1 934	5 306	0,36
zahraniční spotřeba	2 144	304	2 448	0,12
domácí spotřeba	1 228	1 630	2 858	0,57
poměr D/Z	1 : 1,75	1 : 0,19	1 : 0,86	–

Poznámky:

1. Varianta A – vybrané skupiny mezinárodně obchodovatelných služeb I = doprava, skladování a spoje, J = finanční zprostředkování a K = činnosti v oblasti nemovitostí a pronájmu, podnikatelské činnosti; varianta B – vybrané skupiny tržních služeb I, J, K + H = ubytování a stravování.
2. D = domácí spotřeba, Z = zahraniční spotřeba (export).
3. Pro srovnání celé národní hospodářství: produkce 8 489, zahraniční spotřeba 2 448, domácí spotřeba 6 041 (poměr D/Z 1 : 0,41).

Zdroj: ČSÚ.

domácí a zahraniční poptávky – do úvahy byly vzaty statky produkované zpracovatelským průmyslem a vybranými odvětvími služeb (v tabulce varianta A). Celkový významový poměr domácích (domácí spotřeba) a zahraničních (zahraniční spotřeba) trhů byl stanoven na 1 : 0,8. Ve srovnání s minulým šetřením (Viturka 2003) došlo k výraznému zvýšení významu zahraničních trhů pro odbyt výrobků českého zpracovatelského průmyslu a na druhé straně ke zřetelnému snížení jejich významu v případě vybraných druhů služeb.

Pro vyhodnocení postavení jednotlivých regionů z hlediska faktoru kvality silnic a železnic (úroveň napojení na funkčně nejvýznamnější segmenty železniční a silniční sítě) byl využit aktualizovaný Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice. V této souvislosti mají nejvýznamnější postavení dálkové dopravní komunikace zařazené do Transevropské dopravní sítě TEN-T, zejména jako součásti tzv. multimodálních koridorů č. IV. Berlín–Praha–Brno–Břeclav–Bratislava/Vídeň spolu s větví A Praha–Norimberk a č. VI. Gdaňsk–Katovice–Ostrava–Žilina spolu s větví B Ostrava–Břeclav (v silničním spojení přes Brno)<sup>2</sup>. Vzhledem ke statisticky doloženému dlouhodobému přesouvání poptávky po nákladní dopravě ze železnice na silnici byl srovnatelný význam silniční a železniční dopravy v přepravě zboží ohodnocen poměrem 4 : 1.

<sup>2</sup> TEN-T – Transevropská dopravní síť, AGR – Evropská dohoda stanovující minimální požadované parametry a kategorizaci mezinárodně významných silnic (silnice E), AGC – Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistralách (minimálně požadované parametry), AGTC – Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy (minimálně požadované parametry).

V případě silnic byly do hodnocení zahrnuty dálnice a rychlostní silnice (včetně provozovaných úseků a úseků ve stavbě) a dále silnice 1. třídy. Jejich významová pozice byla zohledněna prostřednictvím váhových koeficientů, stanovených na základě technicko-provozních parametrů s přihlédnutím k intenzitním charakteristikám dopravy: dálnice 1,0; rychlostní silnice 0,9; silnice 1. třídy s mezinárodním významem dle dohody AGR 0,5; ostatní silnice 1. třídy 0,375. Vzhledem k logické potřebě jisté nadčasovosti hodnocení byly v případě dálnic a rychlostních silnic do hodnocení zahrnuty i úseky se schváleným zahájením výstavby do roku 2013 (odpovídající významové koeficienty v relaci k již zprovozněným komunikacím byly stanoveny na 0,8 resp. 0,7).

Pokud jde o železnice, byly do hodnocení zahrnuty všechny tratě s výjimkou odboček napojujících obce nezařazené mezi ORP, přičemž byly preferovány evropsky významné železniční tratě zahrnuté do sítě TEN-T a dále tratě zařazené do sítě AGC + AGCT (včetně tzv. spojovacích tratí). Významová pozice železničních tratí byla opět adekvátně zohledněna prostřednictvím stanovených váhových koeficientů respektujících následující relace vzhledem k tratím sítě TEN-T se základním koeficientem 1,0 (dvukolejné tratě): tratě AGC + AGCT 0,6; spojovací tratě 0,55; ostatní tratě 0,5. V tomto ohledu jsou rovněž zohledněny dvukolejné a jednokolejné tratě (srovnatelné váhy od cca 0,6 do 0,4 dle významu tratě v železniční síti) a v případě tzv. tranzitních železničních koridorů pak ucelené provozované trasy od dílčích provozovaných úseků a dále úseků se schváleným termínem výstavby (základní významové koeficienty v relaci k plně zprovozněným tratím byla stanoveny shodně s předchozím případem).

Užitý metodický postup hodnocení faktoru blízkosti letišť zohledňuje lokalizaci a související prostorové dopravní efekty větších mezinárodních letišť v souladu s jejich významovým postavením: v případě Prahy jsou tyto efekty uvažovány do maximální vzdálenosti regionálních center od ruzyňského letiště 120 km, v případě Brna, Ostravy, Karlových Varů a Pardubic pak do vzdálenosti 90 km (regiony ORP nesplňující toto kritérium byly zařazeny do 5. skupiny); relevantním způsobem byla zohledněna i lokalizace malých letišť disponujících mezinárodním statutem (4. skupina).

Pro hodnocení faktoru informačních a komunikačních technologií byl zvolen ukazatel vybavenosti domácností PC představující základní indikátor rozvoje ICT. Vzhledem k dynamickým trendům ve vývoji daného ukazatele byla před využitím podrobných avšak již neaktuálních údajů ze sčítání lidu z roku 2001 dána přednost vlastním kvalifikovaným odhadům vycházejícím z výběrového periodického šetření o využití počítačů v domácnostech a jednotlivci podle krajů, provedeném ČSÚ v roce 2006 (ČSÚ 2007). Přijatý metodický postup desagregace krajských údajů až do úrovně správních obvodů ORP zahrnuje následující kroky:

1. Rektifikace vývojových trendů ve vybavenosti domácností PC za účelem eliminace nelogických a extrémních výkyvů původně identifikovaných trendů.
2. Modelové zohlednění konvergenčních tendencí ve vybavenosti městských a venkovských domácností PC, potvrzených šetřením ČSÚ i dalších institucí (za účelem prvotní percepce významu „územně individuální složky“ pro vývojové tendence vybavenosti domácností PC byl přiměřeně zohledněn potenciální vliv inercie).
3. Konečné zařazení jednotlivých správních obvodů ORP do klasifikačních skupin bylo provedeno s přihlédnutím k jejich rozvojové pozici a rovněž k pozici z hlediska hlavních ovlivňujících faktorů (zejména kvalita pracovních sil).

## VÝSLEDKY HODNOCENÍ

V rámci faktoru blízkosti trhů hraje v případě domácích trhů nejvýznamnější roli Pražský kraj s přibližně 24 % (spolu se Středočeským krajem 34 %) podílem na úhrnné republikové hodnotě HDP v PKS. Podle postavení v rámci odpovídajícího subfaktoru zaujímá nejlepší pozici Pražský kraj, následovaný Pardubickým krajem, a nejhorší pozici moravské kraje, zejména Moravskoslezský a Zlínský, ke kterým se řadí kraj Karlovarský. Na mikroregionální úrovni pak spadá nejvíce regionů do 1. a 2. skupiny. Pokud jde o subfaktor zahraničních trhů vyhovují výše popsanému kritériu efektivní vzdálenosti všechny regiony NUTS 2 Německa, Rakouska, Slovenska a Maďarska a dále čtrnáct polských, pět švýcarských, tři italské a nizozemské, dva francouzské a chorvatské a jeden belgický region a s úrovní jednoho regionu ztotožněné státy Slovinsko, Lucembursko a dále Lichtenštejnsko. Jejich rozhodující ekonomický význam pro Českou republiku lze dokumentovat prostřednictvím podílu příslušných zemí na exportu a importu, který v roce 2006 dosahoval přibližně 73, resp. 64 %. Adekvátní podíl sousedních zemí pak činil 51, resp. 44 %, z toho Německa 32, resp. 29 % (zejména spolkové země Bayern, Nordrhein-Westfalen a Baden-Württemberg ([www.businessinfo.cz](http://www.businessinfo.cz))). Německé regiony dominovaly ve vývozu zboží u všech českých krajů (u Pražského kraje byl podíl Německo srovnatelný se Slovenskem). Na druhém místě se u šesti českých krajů prosadilo Slovensko a u dvou krajů pak Francie (kraje Pardubický a Vysočina) a Polsko (kraje Karlovarský a Ústecký). V objemu exportu zaujímá z českých krajů dlouhodobě nejlepší postavení Středočeský kraj, následovaný kraji Moravskoslezským a Plzeňským. V rámci daného subfaktoru zahraničních trhů vykazuje nejlepší pozici Karlovarský kraj, následovaný krajem Ústeckým, a nejhorší pozici pak opět moravské kraje, zejména kraj Moravskoslezský. Na mikroregionální úrovni spadá nejvíce regionů do 4. a 3. skupiny.

Agregace výsledků obou dílčích analýz umožňuje v souladu se stanoveným poměrem domácích a zahraničních trhů provést komplexní vyhodnocení faktoru blízkosti trhů. Atypické rozložení četností mikroregionálních hodnot faktoru vypovídá o silné polarizaci mezi českými a moravskými kraji, projevující se jak v případě blízkosti domácích trhů, tak v případě blízkosti zahraničních trhů. Nejlepším postavením disponuje Pražský kraj spolu se Středočeským a Ústeckým krajem a nejhorším postavením pak Moravskoslezský spolu se Zlínským krajem. Lepší pozici českých regionů z pohledu blízkosti domácích i zahraničních trhů lze hodnotit jako významnou zvláště z pohledu rozvoje zpracovatelského průmyslu.

Interpretace výsledků regionálních analýz faktoru kvality silnic a železnic vychází z předem definovaných kritérií pro zařazení mikroregionálních center do obou krajních skupin. V případě 1. skupiny zahrnující centra s nejvyšším hierarchickým postavením byla stanovena podmínka, aby tato centra byla křižovatkou nejméně tří směrů dálnic resp. rychlostních silnic a současně se nacházela na trase TEN-T a v případě 5. skupiny zahrnující nejméně významná centra pak byla stanovena podmínka jejich lokalizace mimo síť silnic 1. třídy. Do první skupiny charakterizované vysoce nadprůměrnými hodnotami tak byla zařazena pouze nejvýznamnější sídelní centra České republiky tj. Praha, Ostrava a Brno (jistě potlačení srovnatelné pozice Prahy v důsledku aplikace uvedeného modelu je kompenzováno vyšší vypovídací schopností o základní konfiguraci národní dopravní sítě). Do druhé skupiny s nadprůměrnými hodnotami byla zařazena všechna zbývající krajská města s výjimkou Zlína, spadajícího do následující skupiny. Zbývající centra příslušná k této skupině pak vesměs disponují vynikající dopravní polohou v rámci stávající i plánované sítě dálnic a rychlostních silnic a v řadě



**Tabulka 3** Pořadí deseti nejvýznamnějších zahraničních cílových regionů podle krajů

kraj/pořadí	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Praha + Středočeský	Mü	Stg	Frf	Drs	W	Ber	Che	Nrn	Kar	Li
Jihočeský	Mü	Li	W	Stg	Frf	Nie.	Ber	Nrn	Kar	Kat
Plzeňský	Mü	Stg	Frf	Nrn	Ess	W	Kö	Ber	Kar	Dor
Karlovarský	Mü	Frf	Che	Stg	Ess	Nrn	Ber	Kö	Bay	Dor
Ústecký	Drs	Mü	Ber	Ess	Frf	Stg	Che	W	Dor	Nrn
Liberecký	Mü	Ber	Drs	Frf	Stg	W	Wro	Kat	Dor	Ha
Královéhradecký	Mü	W	Ber	Frf	Kat	Stg	Wro	Nie	Kar	Nrn
Pardubický	Mü	W	Frf	Stg	Ber	Kat	Wro	Nie	Kar	Nrn
Vysočina	W	Mü	Nie	Frf	Stg	Kat	Ber	Li	Kar	Nrn
Jihomoravský	W	Nie	Mü	Kat	Bud	War	Ber	Bra	Li	Nrn
Olomoucký	Kat	W	Mü	Nie	War	Wro	Bud	Ber	Li	Nrn
Zlínský	W	Kat	Mü	Nie	Bud	War	Ber	Wro	Li	Bra
Moravskoslezský	Kat	War	W	Bud	Kra	Wro	Ber	Nie	Poz	Li

Zkratky cílových regionů: Ber – Berlin, Bay – Bayreuth, Dor – Dortmund, Drs – Dresden, Ess – Essen, Frf – Frankfurt, Ha – Hamburg, Che – Chemnitz, Kar – Karlsruhe, Kö – Köln, Mü – München, Nrn – Nürnberg, Stg – Stuttgart, War – Warszawa, Kat – Katowice, Kra – Krakov, Poz – Poznaň, Wro – Wrocław, W – Wien, Li – Linz, Nie – Niederöst, Bra – Bratislava, Bud – Budapešť.

Zdroj: vlastní výzkum.

případů jde i o významné železniční uzly (vůbec nejmenším zařazeným centrem jsou Lovosice). Zdaleka největší počet center (přibližně 46 %) spadá do střední tj. 3. skupiny. Tato skupina zahrnuje především tzv. mezilehlá regionální centra s příznivou polohou v rámci sítě dálnic a rychlostních silnic a mimo ně pak zejména bývalá okresní města. O něco menší počet center pak přísluší do následující 4. skupiny s podprůměrnými hodnotami faktoru. Tato centra se již nacházející mimo síť dálnic a rychlostních silnic a (až na výjimky) i mimo síť TEN-T. Pro zbývající centra zařazená do 5. skupiny s vysoce podprůměrnými hodnotami faktoru je typická jejich malá velikost (pouze pět z nich má více než 10 tis. obyvatel). Obecně lze konstatovat, že s klesající velikostí regionálních center dochází vcelku k plynulému zhoršování jejich postavení z hlediska daného faktoru. Abstrahujeme-li od Prahy, nejsou však zjištěné rozdíly mezi jednotlivými kraji příliš významné.

Výsledky regionálního hodnocení faktoru blízkosti letišť ukazují, že nejméně regionů, nacházejících se kromě Prahy pouze ve Středočeském kraji, bylo zařazeno do první skupiny a naopak nejvíce regionů do třetí a čtvrté klasifikační skupiny. Mimo Pražský kraj tak z ostatních krajů logicky zaujímá nejlepší postavení Středočeský kraj, za kterým se umísťují kraje Karlovarský, Jihomoravský a Moravskoslezský, u jejichž center jsou lokalizována nejvýznamnější regionální letiště. Jednoznačně nejhorší postavení v rámci všech krajů vykazuje Jihočeský kraj, za který se řadí kraje Liberecký, Olomoucký a Plzeňský (z krajských měst pak mají nejhorší postavení České Budějovice, Liberec, Jihlava, Olomouc a Zlín zařazené do čtvrté skupiny).

Sledujeme-li dynamiku faktoru ICT, lze konstatovat, že ve srovnání se situací v roce 2001 došlo v důsledku odlišné vývojové dynamiky v jednotlivých krajích k významným změnám v prostorovém

**Tabulka 4** Krajské hodnoty prostorových faktorů

kraj	Faktor 1	Faktor 2	Faktor 3	Faktor 4	Celkem	Faktory 2–4
Praha	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Středočeský	1,1	3,2	2,2	1,7	1,9	2,5
Jihočeský	1,8	3,6	4,7	3,1	2,9	3,9
Plzeňský	1,8	3,7	4,0	3,1	2,9	3,7
Karlovarský	2,0	3,4	2,6	2,6	2,6	2,9
Ústecký	1,2	3,0	3,2	4,4	2,7	3,4
Liberecký	1,8	3,4	4,3	3,5	2,9	3,8
Královéhradecký	1,5	3,7	3,6	2,9	2,7	3,5
Pardubický	1,5	3,5	3,3	2,5	2,5	3,2
Vysočina	1,5	3,7	3,9	2,5	2,6	3,5
Jihomoravský	3,2	3,3	2,8	3,3	3,2	3,1
Olomoucký	4,1	3,4	4,2	4,1	3,9	3,9
Zlínský	4,6	3,5	3,8	3,0	3,8	3,5
Moravskoslezský	5,0	3,1	3,0	3,3	3,8	3,1
Česká republika	2,4	3,4	3,4	3,0	2,9	3,3

Faktor 1 – blízkost trhů, Faktor 2 – kvalita silnic a železnic, Faktor 3 – blízkost letišť, Faktor 4 – informační a komunikační technologie.

Zdroj: vlastní výzkum.

rozložení hodnot vybavenosti domácností PC. Nejméně mikroregionů bylo zařazeno do první skupiny (více než 415 PC na 1000 domácností). Nejčastěji je tato skupina zastoupena ve Středočeském a Pardubickém kraji a bylo do ní zařazeno pět krajských měst (Praha, Karlovy Vary, Hradec Králové, Pardubice a Brno). Nejpočetnější je 2. skupina, která je opět nejvíce zastoupena ve Středočeském kraji, následovaném krajem Vysočina. Spadají sem všechna zbývající krajská města s výjimkou Ústí n. L. Podobný počet mikroregionů pak byl zařazen do 3. a 4. skupiny. V případě 3. skupiny se s největším zastoupením setkáváme v Karlovarském a dále v Jihočeském kraji a v případě 4. skupiny pak v Olomouckém kraji a dále krajích Plzeňském a Libereckém. Celkově nejhorší pozici Ústeckého kraje podtrhuje zařazení jeho krajského města až do této skupiny. Zbývající mikroregiony příslušné zejména k Ústeckému kraji, za kterým se značným odstupem následuje kraj Olomoucký, byly zařazeny do zbývajících páté skupiny. Podle celkových výsledků šetření ČSÚ z roku 2006 bylo osobním počítačem vybaveno 36 % domácností (tj. asi 1,5 mil. domácností), 27 % domácností bylo připojeno k internetu a 15 % domácností k vysokorychlostnímu internetu<sup>3</sup>. Obecně lze konstatovat, že vybavenost domácností PC i připojením k internetu je vyšší v urbanizovaných než ve venkovských oblastech, významnější vliv má však v tomto směru vzdělanostní a věková struktura obyvatelstva.

<sup>3</sup> Z databáze Eurostatu vyplývá, že v rámci celé EU vlastnilo v roce 2006 osobní počítač asi 61 % domácností. Ze stejného zdroje vyplývá, že v roce 2006 mělo v EU 49 % domácností přístup k internetu. Česká republika se tak v obou případech řadí až do poslední pětiny členských zemí. Perspektivně však lze počítat s poměrně rychlým snižováním jejího odstupu za nejspělejšími zeměmi. Pokud jde o české firmy je jejich vybavenost (s výjimkou připojení k vysokorychlostnímu internetu) již v současnosti srovnatelná s vyspělými státy EU.

Na základě výsledků agregovaného váženého vyhodnocení všech výše diskutovaných prostorových faktorů kvality podnikatelského prostředí lze konstatovat, že nejlepší předpoklady úspěšné integrace do evropské resp. globální ekonomiky mají Pražský spolu se Středočeským krajem. Nejhorší předpoklady pak vykazují (zejména díky faktoru blízkosti trhů) moravské kraje Zlínský, Moravskoslezský a Olomoucký. Uvedené zjištění lze obecně interpretovat v tom směru, že zlepšení kvality komunikačního napojení resp. konektivity je prioritní otázkou spíše pro moravské než české kraje. Konkrétní údaje dále dokládají, že nejhorší postavení v rámci skupiny infrastrukturních faktorů zaujímá z moravských krajů Olomoucký kraj, se kterým jsou pozičně srovnatelné české kraje Jihočeský, Liberecký a Plzeňský.

## MOŽNOSTI OVLIVNĚNÍ PROSTOROVÝCH FAKTORŮ

Tato část podává základní přehled o reálných možnostech ovlivnění jednotlivých prostorových faktorů kvality podnikatelského prostředí. Pokud jde o rozmístění hlavních koncentrací zahraničních i domácích trhů jde o výsledek dlouhodobého spolupůsobení řady politicko-ekonomických, sociálně-kulturních, přírodních a dalších vlivů různé hierarchické úrovně, vyznačujících se často silnou inercií. Tuto inercií lze jednoduše dokumentovat na základě modelového předpokladu vycházejícího ze všeobecně rychlejšího perspektivního ekonomického růstu ekonomik nových členských zemí EU oproti starým členským zemím v relaci 5 % ku 2 % průměrného ročního růstu HDP. Za tohoto předpokladu by celkový nárůst HDP v období 2004 až 2020 činil v prvním případě přibližně 118 % a ve druhém případě pak pouze 37 %. Porovnáme-li v tomto směru region s nejvyšším podílem komponenty zahraničních trhů na celkové hodnotě faktoru blízkosti trhů – Aš s regionem s jejím nejnižším podílem – Jablunkov zjišťujeme i v tomto extrémních případech zlepšení srovnatelné pozice v případě druhého regionu na úrovni necelých 11 %. Ještě nižší hodnoty bychom logicky dosáhli při modelování změn v rámci komponenty domácích trhů. V souladu s těmito skutečnostmi jsou reálné možnosti ovlivňování daného faktoru ze strany jednotlivých zemí příp. regionů značně limitované – v tomto směru lze uvést zahraniční politiku včetně zabezpečení kvalitních marketingových informací o zahraničních trzích, zlepšování logistiky, podporu aktivit domácích firem v zahraničí či lákání zahraničních firem do ČR – přímé zahraniční investice jsou často považovány za jednu z neefektivnějších metod rozvoje regionálních ekonomik (viz např. Toušek a kol., 2005). Výše uvedený příklad nicméně naznačuje možné změny regionálních hodnot faktoru podmíněné odlišným vývojem ekonomik nejbližších zemí, spojené s pozitivními dopady zejména na východní regiony České republiky. Koncentrované spolupůsobení výše definovaných základních vlivů je spojeno zejména s vytvářením politicko-hospodářských seskupení – Česká republika jako člen EU profituje z vytvořeného jednotného trhu, eliminujícího hlavní fyzické, technické a fiskální překážky volného pohybu osob, zboží, služeb a kapitálu. V této souvislosti je účelné dále zmínit významné aktivity EU resp. Evropského společenství zaměřené na podporu mezinárodní ekonomické spolupráce s důrazem na malé a střední podniky – MSP (podrobněji viz Viturka, 2007 B). Základní informace o podnikatelském prostředí v zemích EU, ale i v dalších např. asociovaných zemích, poskytuje síť cca 300 Euro Info Center – EIC. EIC rovněž poskytují asistenci při vyhledávání vhodných partnerů pro spolupráci v rámci své kontaktní sítě s využitím další sítě European Business Innovation Centres. Jinou možností v tomto směru představuje využití služeb Bureau de Rapprochement des Entreprises. Nejtěsnější provázání podpory MSP a programů regionálního rozvoje EU pak zajišťuje kooperační program Europartenariat, který je

zaměřen na stimulaci kontaktů MSP lokalizovaných v méně rozvinutých nebo v restrukturalizujících se regionech. Z českých institucí pak lze v tomto kontextu zmínit zejména Českou agenturu na podporu obchodu – Czechtrade (jejím hlavním úkolem je zvyšování exportní výkonnosti a konkurenceschopnosti českých firem prostřednictvím poskytování základních informací o zahraničních trzích), Českou exportní banku (poskytující vývozní úvěry a další služby související s vývozem) a Exportní garanční a pojišťovací společnost (poskytující pojišťovací služby vývozcům a bankovních ústavům financujícím vývoz a rovněž pojištění investic českých firem v zahraničí).

Globalizace světové ekonomiky pochopitelně do určité míry relativizuje význam faktoru blízkosti trhů v mezinárodním obchodě. V tomto ohledu je ovšem potřebné zdůraznit, že jde o prostorově a odvětvově značně diferenciováný proces, kdy pokračující liberalizace světového obchodu (dlouhodobě podporovaná aktivitami Světové obchodní organizací – WTO) současně vytváří i mnohem svobodnější prostředí pro lokalizaci investic než tomu bylo v minulosti. Průvodním jevem tohoto vývoje je geografické rozšiřování operačního působení zejména nadnárodních společností, indukující významné změny v intenzitě a směřování obchodních toků (podle odhadu WTO se nadnárodní společnosti podílejí asi 70 % na mezinárodním obchodě a 80 % na přímých zahraničních investicích). Tyto aktivity nadnárodních firem jsou motivovány jak využitím nižších produkčních nákladů, tak snahou být v blízkosti trhů s vysokým růstovým potenciálem. I přes významné změny v intenzitě a směřování obchodních toků si však historicky vzniklá struktura obchodních vztahů zachovává svůj význam (tuto skutečnost lze dokumentovat na příkladě USA, jejichž hlavním obchodním partnerem i nadále zůstává sousední Kanada, s výrazným odstupem následovaná exportně silně expandující Čínou, která odsunula na třetí místo druhého souseda USA Mexiko). V tomto kontextu je účelné zmínit i vývoj dopravních resp. logistických nákladů jako specifický faktor ovlivňující světový obchod. Tyto náklady jsou pochopitelně výrazně determinovány vývojem cen ropy. Podle údajů CIBC World Markets vzrůst ceny barelu ropy WTI na úroveň téměř 150 USD v polovině roku 2008 znamenal nárůst nákladů na lodní dopravu standardního kontejneru ze Shanghaie do San Diega vzhledem k roku 2000 o zhruba 150 % na cca 5,5 tis. USD. Vzhledem k nepředvídatelným výkyvům ceny ropy lze v kombinaci se zvyšujícím se tlakem na internalizaci negativních environmentálních externalit produkovaných dopravou a dalšími politicko-ekonomickými faktory očekávat významné změny v budoucí geografii světové výroby, spojené s posilováním významu vzájemné blízkosti hlavních center výroby a spotřeby (Engarido et al., 2008). Faktor blízkosti trhů si tak nepochybně udrží své postavení jednoho ze základních faktorů ovlivňujících rozvoj zahraničního obchodu (řada ekonomických teorií zahraničního obchodu však překvapivě tento poměrně lehce ověřitelný fakt zamlčuje či dokonce ignoruje).

Úvodem části věnované faktoru kvality silnic a železnic je potřebné konstatovat, že země, regiony a obce nepochybně potřebují kvalitní dopravní infrastrukturu, která jejím obyvatelům, soukromým firmám i veřejným institucím zabezpečí dobrou dosažitelnost bližších i vzdálenějších cílů za účelem uspokojování jejich různorodých potřeb. Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury proto patří mezi základní priority dopravní politiky ČR, jejímž strategickým cílem je vytvoření podmínek pro zajištění kvalitní dopravy v souladu s principy udržitelného rozvoje a optimalizací dělby přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy (MD, 2005). Realizace dopravní politiky vychází z rozsáhlého systému právních norem, ze kterých se dopravní infrastruktury týkají zejména Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a Zákon č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury (ve znění pozdějších předpisů).

Na právní a s nimi propojené administrativní nástroje dopravní politiky navazují ekonomické nástroje, které jsou zaměřeny zejména na optimalizaci přepravních procesů včetně řešení negativních dopadů dopravy. V tomto směru je kladen důraz na opatření cílená na změnu nepříznivých trendů ve vývoji dělby přepravní práce mezi silniční a železniční dopravou (např. prostřednictvím mýta, které zvyšuje přímé dopravní náklady v silniční dopravě přibližně o 1/3) a dále na dosažení příznivějších relací mezi hromadnou a individuální dopravou v osobní dopravě na regionální a lokální úrovni (např. prostřednictvím zavádění integrovaných dopravních systémů). Pro účely financování výstavby, modernizace a údržby dopravní infrastruktury byl v roce 2000 zřízen Státní fond dopravní infrastruktury, jehož stabilní příjmovou základnu tvoří zejména převody výnosů ze silniční a spotřební daně a dále silničního mýta (celkové výdaje SFDI v období let 2001–2006 převýšily 250 mld. Kč). Z dalších veřejných finančních zdrojů jsou mimo prostředky ze státního rozpočtu a územních rozpočtů v tomto směru k dispozici i úvěry z Evropské investiční banky a zejména značné prostředky z fondů EU – v této souvislosti jde především o objemově největší český sektorový operační program Doprava s plánovanými prostředky na období 2007 až 2013 ve výši téměř 5,8 mld. Euro. Z konkrétních staveb silniční infrastruktury s plánovaným termínem dokončení do konce roku 2013 lze uvést dálnice D1 Praha–Brno–Ostrava–Bohumín/hranice s Polskem (v konečné trase D1 splyne s D47), D3 Praha–České Budějovice–Dolní Dvořiště/hranice s Rakouskem, D8 Praha–Ústí n. L.–Petrovice/hranice s Německem a D11 Praha–Hradec Králové–Jaroměř a rychlostní silnice R1 Pražský okruh a R48 (Hranice) Bělotín–Český Těšín/hranice s Polskem. Pokud jde o tranzitní železniční koridory, lze v uvedeném časovém horizontu počítat pouze s dostavbou odbočné větve 2. koridoru Přerov–Česká Třebová; zahájeny byly práce na 4. koridoru (Praha)–České Budějovice–Horní Dvořiště/hranice s Rakouskem a rovněž na 3. koridoru Cheb/hranice s Německem–Plzeň–(Praha)<sup>4</sup>. V souladu s výše uvedenými skutečnostmi je zřejmé, že výstavba expresních silnic a železnic zůstává i nadále jednou z hlavních priorit veřejných výdajů. V nejbližším období je proto účelné soustředit maximální pozornost na efektivitu vládních výdajů (zejména dálnic, jejichž stavební náklady jsou nelogicky vyšší než v ekonomicky podstatně rozvinutějších zemích EU) a dále na jejich celkovou strukturu.

Závěrem této části je prospěšné uvést několik kritických poznámek k tradičním představám o mimořádných přínosech výstavby kvalitní dopravní infrastruktury, ztotožněné obvykle s výstavbou dálnic a rychlostních silnic, pro regionální rozvoj. Přeceňování těchto potenciálních přínosů vyplývá již ze zřejmé skutečnosti, že horní limity kvalifikovaných odhadů podílu dopravy na nákladech v tomto směru nejvíce náročných průmyslových odvětví se pohybují v intervalu 5–10 %, přičemž jejich větší část připadá na tzv. koncové náklady, zejména nakládku a vykládku zboží. Z toho vyplývá, že uspoříme-li díky vybudování dálnice např. 20 % jízdního času, pak za předpokladu 60 % podílu koncových nákladů činí odpovídající teoretická finanční úspora pouze necelých 0,6 % z celkových nákladů firem. Z obecného pohledu je pak dále obvykle přehlížen významný fakt, že dálnice šetří náklady nejen vývozcům, ale i dovozcům tj. její výstavba může v případě dopravně náročných skupin zboží s vyšší cenovou pružností poptávky vyvolat zvláště v zaostávajících regionech i významné negativní dopady, spojené např. s likvidací méně konkurenceschopných místních firem díky nárůstu importu z jiných regionů (v tomto směru jsou známé příklady ze Španělska, Itálie či východního Německa (podrobněji viz Kurfürst, 2001). Podle Braye tak neexistuje jasná příčinná vazba mezi dobrým silničním spojením a ekonomickým úspěchem regionu (Bray 2000).

<sup>4</sup> Plánována je odbočná větev Plzeň – Domažlice/hranice s Německem.

V rozvoji letecké dopravy je v České republice položen základní důraz na zvyšování výkonnosti centrálního pražského letiště a dále na rozvoj hlavních regionálních letišť (jako významný rozvojový stimul se v této souvislosti projevilo jejich převedení do vlastnictví příslušných krajů resp. krajského města v případě letiště v Pardubicích). Celkově je možné konstatovat, že rozložení velkých letišť s mezinárodním provozem v České republice je i s ohledem na neustále se zkvalitňující silniční a železniční infrastrukturu v podstatě dostačující. Pokud jde o nabízející se možnost využívání zahraničních letišť pro potřeby českých regionů lze konstatovat, že ve vzdálenosti do 90 km od některého z krajských měst se nachází pouze letiště v saských Drážďanech v případě Ústí n. L. Z perspektivních záměrů rozvoje regionálních letišť garantovaných veřejným sektorem se jako nepřínosnější jeví využití bývalého vojenského letiště v Plané u Českých Budějovic, kde je zejména vzhledem k vysoké turistické atraktivitě Jihočeského kraje k dispozici jistý potenciál pro zajištění potřebné ekonomické rentability budoucího leteckého provozu. Z hlediska studií rozvoje regionálních letišť je ovšem potřebné upozornit na skutečnost, že jejich zjevnou slabinou je přeceňování ekonomické návratnosti uvažovaných investic, motivované snahou o získání příslušných dotací (v tomto směru je kromě reálných potřeb opomíjena zejména konkurence již vybudovaných velkých regionálních letišť).

Rozvoj faktoru informačních a komunikačních technologií je ve významné míře determinován odpovídajícími preferencemi domácností. Ze získaných poznatků se dají odvodit čtyři hlavní důvody, proč domácnosti nemají PC. Prvním z těchto důvodů je celková neznalost práce na počítači, druhým je (byť třeba jen domněle) vysoká cena za pořízení PC, třetím existence nějaké bariéry připojení k internetu a posledním důvodem pak skutečnost, že jednotlivci nemají představu, k čemu by vlastně PC mohli využívat. Na základě těchto důvodů pak můžeme odvodit tři základní způsoby řešení uvedených problémů, a to vzdělávání, osvětu a zlepšování přístupu k internetu. Přestože z údajů ČSÚ vyplývá, že jednotlivci nejčastěji získávají znalosti práce s PC na základě neformální pomoci od přátel a kolegů, neztrácí formální vzdělávání svůj primární význam. V jeho rámci je možné rozlišovat mezi vzděláváním na školách a kurzy celoživotního vzdělávání. Školní výuka práce na počítači je dnes již běžnou záležitostí, o čemž svědčí vysoký podíl mladých uživatelů PC. Horší situace je v oblasti vzdělávání dospělých. V tomto směru může napomoci realizace kurzů práce s PC v rámci aktivní politiky zaměstnanosti. Odpovídající náklady mohou být v současném plánovacím období EU hrazeny z operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost či Vzdělávání pro konkurenceschopnost (v Praze pak lze obdobné aktivity financovat z OP Praha – Adaptabilita). Dalším významným doporučením je zlepšování přístupu k internetu zejména v menších obcích. Zde je často jedinou možností připojení po telefonních linkách příp. je k dispozici nabídka wifi připojení. V obou případech může však být významnou bariérou cena připojení. V této souvislosti je možné uvažovat o cílené podpoře infrastruktury pro zavádění internetu a rovněž o aplikaci opatření cílených na prohloubení liberalizace trhu. Oblast osvěty a zlepšování přístupu k internetu by pak měla především reagovat na skutečnost, že lidé někdy nemají potřebnou představu o možnostech využívání PC a internetu resp. mají obavy ze složitosti informačních technologií. Např. asi 16 % uživatelů internetu jej nevyužívá k vyřizování úředních záležitostí, protože nemají v tomto směru dostatečné informace. Osvěta by tedy měla být zaměřena především na prezentaci obvyklých konkrétních situací, které lze řešit elektronicky a dále zdůrazňování srovnatelnosti elektronického vyřizování s osobním kontaktem, jeho jednoduchost a bezpečnost. V této souvislosti však nelze opomíjet tu skutečnost, že veřejná správa by měla usilovat o takový stav, aby co nejvíce záležitostí šlo skutečně elektronicky řešit. Pro tento účel mohou sloužit

**Tabulka 5** Potenciál dostupnosti

konektivita	poloha		
	nadprůměrná	průměrná	podprůměrná
nadprůměrná	PR		
průměrná	STČ, KV, UL, HK, PU, VY	JM	ZL, MS
podprůměrná	JČ, PL, LB		OL

Použité zkratky krajů:

PR – Praha, STČ – Středočeský, JČ – Jihočeský, PL – Plzeňský, KV – Karlovarský, UL – Ústecký, LB – Liberecký, HK – Královéhradecký, PU – Pardubický, VY – Vysočina, JM – Jihomoravský, OL – Olomoucký, ZL – Zlínský, MS – Moravskoslezský.

různé projekty zaměřené na elektronizaci a efektivnost veřejné správy, které lze financovat z tzv. Integrovaného operačního programu.

## ZÁVĚR

Příspěvek na základě odborné analýzy dokládá, že prostorové faktory mají si i v podmínkách rostoucí globalizace zachovávat význam pro ekonomický rozvoj zemí i jejich regionů. V této souvislosti trvale hraje významnou roli geografická poloha regionu, kdy jeho blízkost vzhledem k vyspělým regionům nepochybně generuje výrazně podněty pro jeho další rozvoj prostřednictvím kvantitativní i kvalitativní stimulace úrovně poptávky (tím vznikající silná ekonomická závislost méně vyspělých regionů má však pochopitelně i svá rizika, projevující se především v cyklických obdobích recese, kdy se ze strany vyspělých regionů poměrně často setkáváme se snahami o „export“ nastupující krize). Kromě geografické polohy hraje v tomto směru významnou roli i kvalita komunikačního napojení tj. konektivita, stimulující ekonomickou integraci regionů. Vzájemný poměr příslušných faktorů (včetně subfaktorů) determinuje ekonomický potenciál dostupnosti a v souladu s tím má nezanedbatelné dopady na oslabování či naopak posilování prostorové diferenciace v ekonomickém rozvoji regionů resp. procesy divergence a konvergence (European Commission, 1996). Přiložená zobečňující tabulka v tomto směru ukazuje relativně příznivou celkovou situaci českých krajů, kterou lze interpretovat jako jejich významnou komparativní výhodu oproti regionům ostatních nových středoevropských členských zemí EU. Z praktického pohledu lze konstatovat, že výše uvedené skutečnosti tvoří významné vstupy pro tvorbu efektivní hospodářské a regionální politiky, za jejíž základní tržně konformní cíl pak považují zlepšování kvality podnikatelského prostředí a podporu vzájemné spolupráce podnikatelských subjektů. Plnění tohoto dlouhodobého cíle z ekonomického pohledu stimuluje vytváření externích úspor s pozitivními dopady na efektivitu celé ekonomiky

## LITERATURA

- Bray, J. 2000: *The Rush for Roads: a road programme for economic recovery?* Transport, London.
- ČSÚ 2007: *Informační a komunikační technologie v domácnostech a jejich využívání jednotlivci v ČR v roce 2006.* ČSÚ, Praha.

- Engarido, P.** et al. 2008: Mohou USA vrátit pracovní místa z Číny. *Euro* 27-28, s. 81–85, (převzato z BusinessWeek).
- European Commission** 1996: *Regional development studies – The impact of the development of the countries of Central and Eastern Europe on the Community territory*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- European Commission, Eurostat** 2007: *Regional yearbook 2007*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- Hámpel, M.** 2005: *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. PpF UK, Praha.
- Kurfürst, P.** ed. 2001: *Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji*. (dostupné na [www.dopravniklub.ecn.cz](http://www.dopravniklub.ecn.cz)).
- MD ČR** 2007: *Ročenka dopravy 2006*. (dostupné na [www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/rocenka/htm\\_cz](http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/rocenka/htm_cz)).
- Netherlands Economic Institute in cooperation with Ernst&Young** 1993: *New location factors for mobile investment in Europe*. Office for Official Publications of the European Communities. Brussel – Luxemburg.
- Porter, M.** 1990: *The competitive advantages of nations*. The Free Press, New York.
- Toušek, V.** a kol. 2005: *Česká republika – portréty krajů*. CRR MU a PpF UP, Brno, Olomouc.
- Viturka, M.** 2007a: Konkurenceschopnost regionů a možnosti jejího hodnocení. *Politická ekonomie* 5, s. 637–658.
- Viturka, M.** 2007b: *Regionální ekonomie a politika II*. ESF MU, Brno.
- Viturka, M.** a kol. 2003: *Regionální vyhodnocení kvality podnikatelského prostředí v České republice*. ESF MU, Brno. [www.businessinfo.cz](http://www.businessinfo.cz).

## SUMMARY

### The role of spatial factors of regional development in a globalized economy

The objective of this paper is to analyze the development role of spatial factors under global economic conditions. The author holds the opinion that spatial factors in this context have maintained their significance not as fundamental barriers but as limits to the effectiveness of economic development. The changing character of economic development generates new ways of interpreting space in the decision making process of economic subjects. Spatial factors form a major part of the quality of the business environment (the choice of terrestrially bound factors of the quality of the business environment represents the main area in which regions compete with each other in the attempt to create the best possible conditions for the development of business activity). The method of evaluating the quality of the business environment from a regional perspective is based on the identification of the main influencing factors that reflect the investment and development preferences of companies. From a set of 16 factors in total, the following factors best reflect the spatial significance: market proximity, the quality of roads and railways, the proximity of airports, and information and communication technology (with a 25 % share in the whole set of factors).

The results of the analysis are presented in the case of the Czech Republic (interregional – regions and micro-regions – administrative districts with extended competence 3rd level of evaluation). The factor of market proximity includes components of foreign and domestic markets (their significance was specified as being 1 : 0.8). In the first case the method of evaluation is based on the selection of foreign regions based on the criterion of effective distance of regional cities (using a gravitation model) and on the criterion of average distance in the second case. When these criteria were fulfilled the individual regions were assigned the corresponding GDP value of the target regions. The rank of the individual



regions from the point of view of the quality of roads and railways corresponds to their connection to the most significant segments of the railway or road network, evaluated using weighted coefficients (the comparative significance of road and rail transport for the transportation of goods was evaluated with a ratio of 4:1). The methodology used to evaluate the factor proximity to airports takes into consideration the location and the related spatial transport effect of larger international airports according to their significance (Prague, Brno, Ostrava, Karlovy Vary and Pardubice). The evaluated factor of information and communication technology (ICT) takes the local population's computer equipment as a basic indicator of their development. The results of the regional investigation performed by the Czech Statistical Institute were modified based on qualified estimates, taking into consideration the development rank of the individual micro-regions and convergence tendencies in the amenities of urbanized and rural areas.

Based on the results of the aggregate weighted evaluation of all of the abovementioned spatial factors of the quality of the business environment we can state that the regions of Prague and Central Bohemia are presumed to have the most successful integration into the European or global economy and the Zlínský, Moravskoslezský and Olomoucký regions have the least (in particular due to market proximity which implies a strong polarization among Bohemian and Moravian regions). From the findings we can state that better quality communications or connectivity is of more priority in Moravian than in Bohemian regions. Specific data further illustrates that the Olomoucký region is ranked in the worst position in the group of infrastructure factors in the Moravian region with the Bohemian regions of Jihočeský, Liberecký and Plzeňský having a comparable position (in general we can state that the smaller the regional center the lower the rank, modified in the case of factors like ICT know-how and the education structure of the inhabitants). Practical aspects of the paper are emphasized in the part dealing with the possibility of influencing the individual factors (with an emphasis on economic and regional policy). The relationship of the relevant factors determines the economic potential of accessibility and in accordance with this has an inevitable impact on the weakening or otherwise strengthening of spatial differentiation in regional economic development. Attention is paid to a discussion on selected issues, in particular the traditional perception of the main development advantages of motorway construction or the support of ICT development from the public sector.