



XXI. MEZINÁRODNÍ KOLOKVIUM O REGIONÁLNÍCH VĚDÁCH. SBORNÍK PŘÍSPĚVKŮ.

21ST INTERNATIONAL COLLOQUIUM ON REGIONAL SCIENCES. CONFERENCE PROCEEDINGS

Place: Kurdějov (Czech Republic)
June 13-15, 2018

Publisher: Masarykova univerzita, Brno

Edited by:

Viktorie KLÍMOVÁ

Vladimír ŽÍTEK

(Masarykova univerzita / Masaryk University, Czech Republic)

Vzor citace / Citation example:

AUTOR, A. Název článku. In Klímová, V., Žítek, V. (eds.) *XXI. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, 2018. s. 1–5. ISBN 978-80-210-8969-3.

AUTHOR, A. Title of paper. In Klímová, V., Žítek, V. (eds.) *21st International Colloquium on Regional Sciences. Conference Proceedings*. Brno: Masarykova univerzita, 2018. pp. 1–5. ISBN 978-80-210-8969-3.

Publikace neprošla jazykovou úpravou. / Publication is not a subject of language check.

Za správnost obsahu a originalitu výzkumu zodpovídají autoři. / Authors are fully responsible for the content and originality of the articles.

© 2018 Masarykova univerzita

ISBN 978-80-210-8969-3

ISBN 978-80-210-8970-9 (online : pdf)

POSTAVENÍ VISEGRÁDSKÝCH ZEMÍ V METROPOLITNÍM SYSTÉMU STŘEDNÍ EVROPY

Position of Visegrad countries in the metropolitan system of Central Europe

MILAN VITURKA

Katedra regionální ekonomie a správy *Dept. of Regional Economics and Administration*
Ekonomicko-správní fakulta *Faculty of Economics and Public Administration*
Masarykova univerzita *Masaryk University*
✉ *Lipová 41a, 602 00 Brno, Czech Republic*
E-mail: viturka@econ.muni.cz

Anotace

Jedním z významných jevů spojených se současným vývojem civilizace je nepochybně metropolizace, kterou lze chápat jako nejvyšší stadium urbanizace. V tomto směru se článek zaměřuje na makroregion Střední Evropy zahrnující celkem devět zemí. První část je věnována identifikaci metropolí, která je založena na třech komponentách: velikost populace, ekonomický profil a investiční přitažlivost. Na tomto základě bylo určeno celkem 27 metropolí. Navazující část je pak zaměřena na hodnocení integračního potenciálu metropolí Visegrádských zemí. Na základě aplikace gravitačního modelu bylo definováno 18 metropolitních os nadnárodního významu, které směrově korespondují s hlavními proudy mezinárodního obchodu. Lze konstatovat, že metropolitní sítě zformované po pádu „železné opony“ hrají zásadní roli v integraci Visegrádských zemí v rámci středoevropského makroregionu. Z praktického hlediska lze získané poznatky využít zejména pro tvorbu a realizaci systémově založených koncepcí nadnárodní spolupráce.

Klíčová slova

metropole, typologie, integrace

Annotation

One of the characteristic phenomena associated with the current development of civilization is undoubtedly metropolisation, which can be understood as the highest stage of urbanization. In this respect, the article focuses on the Central European macroregion, comprising a total of nine countries. The first part is dedicated to the identification of metropolises, which is based on three components: population size, economic profile and investment attractiveness. On this basis, a total of 27 metropolises were determined. The following part focuses on assessing the integration potential of Visegrad countries metropolises. Based on the application of the gravitational model, 18 metropolitan axes of transnational significance were defined, which correspond to the main flows of international trade. It can be said that metropolitan networks formed after the fall of the “Iron Curtain” play a fundamental role in the integration of the Visegrad countries within the Central European macroregion. From the practical point of view, the acquired knowledge can be used especially for the creation and implementation of system-based concepts of transnational cooperation.

Key words

metropolis, typology, integration

JEL classification: O18, R11, R12

1. Úvod

Hlavním cílem příspěvku je představení vlastní metodiky identifikace metropolí a hodnocení jejich významového resp. integračního potenciálu na příkladu makroregionu Střední Evropy s důrazem na tzv. Visegrádské země (dále jen V4). Metropolizační procesy obecně představují nejvyšší stadium urbanizace, která je patrně nejviditelnějším projevem vývoje lidské civilizace. V souladu s tím jejím charakteristickým rysem není kvantitativní koncentrace obyvatelstva, ale kvalitativní koncentrace společenských struktur nejvyššího významu (k tomu je potřebné

poznámenat, že dosud neexistuje jednoznačná shoda na definici pojmu metropolizace). Vznik a rozvoj metropolí jako nejvýznamnějších pólů růstu a posilování jejich horizontální spolupráce spojené s tvorbou rozvojových sítí nadnárodního významu, je považován za stále významnější faktor národní i regionální konkurenceschopnosti. Metropole rovněž hrají zásadní roli při naplňování konceptu polycentrického rozvoje, který je spolu s rovným přístupem k infrastruktuře a znalostem a udržitelným rozvojem pokládán za hlavní prioritu kohezní politiky Evropské unie. Tyto priority jsou zakotveny v Lisabonské smlouvě z roku 2009, která kohezní politiku rozšířila o prostorovou dimenzi.

Pro definici makroregionu Střední Evropy byly použity informace z neznámějších světových encyklopedií, doplněné aktuálními českými prameny (např. Encyclopaedia Britannica, 2011; Nováček, 2012). V našem pojetí tento geografický celek zahrnuje celkem devět zemí: Německo, Rakousko, Švýcarsko spolu s Lichtenštejnem, Slovinsko, Polsko, Českou republiku, Maďarsko a Slovensko. Na tomto místě je však potřebné upozornit na problematickou informační schopnost jakéhokoliv vymezení vyplývající ze složité historie Střední Evropy a jejich kulturních a politických vazeb s okolními regiony. Celkový počet obyvatel takto definovaného makroregionu činil k 1. červenci 2017 přibližně 165 mil. a jeho podíl na počtu obyvatel Evropy (nezahrnutý evropské části Ruska a Turecka) se blíží 29 %.

2. Metodická a koncepční východiska výzkumu

Charakteristickým znakem užitého metodického přístupu je snaha o strukturované zobecnění nejvýznamnějších metropolitních procesů s důrazem na percepci potenciálních synergických efektů spojených s rozvojem metropolitních sítí a dostupnost statistických údajů. Z praktického pohledu je možné konstatovat, že užitý inovativní přístup k identifikaci metropolí a hodnocení jejich významové pozice koresponduje s potřebami integrovaného územního plánování, jehož hlavním smyslem je posilování podnikatelské, residenční a kulturní přitažlivosti regionů jako základních předpokladů konkurenceschopného a udržitelného rozvoje. Podle Potschina et al. (2010) tento moderní koncept umožňuje propojování plánovaných koncepcí a záměrů v duchu holistického přístupu.

Aplikace integrovaných přístupů v územním plánování je historicky spjata s ideou funkcionalismu, který usiluje o regulaci využívání výrobních faktorů „půda“ pomocí kontrolované alokace investic. Tato myšlenka se stala ústředním prvkem známé Athénské charty moderního urbanismu, publikované již v roce 1933. Ze současných dokumentů je potřebné zmínit Chartu evropského plánování (2013), jejímž leitmotivem je podpora integrace a soudržnosti v prostoru a čase. Specifickým příkladem její aplikace je koncept "leitbild", používaný hlavně v německy mluvících zemích, kde je významnou součástí moderního územního a krajinného plánování (Klug, 2012). Tento koncept lze definovat jako hledání "dokonalého scénáře", které rozšiřuje možnosti jeho potenciálního využití, např. při plánování rozvoje turistické infrastruktury (Bieger, 2008).

Jak již bylo uvedeno, důležitou součástí praktické aplikace vypracovaného metodického přístupu je analýza procesů souvisejících s vytvářením sítí nadnárodních metropolí a metropolitních os jako vůdčího fenoménu polycentrických sídelních systémů. Rozvoj těchto systémů je v souladu s logikou působení tržních mechanismů úzce propojen s rozšiřováním trhů výrobků a služeb. Následně zvyšování kvality života přispívá k vyváženému územnímu rozvoji, avšak na druhé straně je doprovázeno zvyšováním průměrné vzdálenosti dojíždění za prací a za službami. Popsané procesy významně ovlivňují realizaci politik Evropské unie i národních politik územního rozvoje.

3. Identifikace a významová pozice metropolí

Užitý přístup k identifikaci a hodnocení významové pozice metropolí zohledňuje poznatky z řady známých teorií regionálního rozvoje. V této souvislosti považujeme za inspirativní především teorii lokalizace, teorii centrálních míst, teorii polarizovaného vývoje a teorii oběžné kumulativní kauzality (podrobněji viz např. McCann, 2010; Stimson et al., 2006). Velmi prospěšné se ukázalo i využití teorie integrovaného udržitelného regionálního rozvoje. Tato teorie (Viturka, 2014, 2016) zdůrazňuje, že charakteristickým rysem evoluce lidské civilizace je hierarchická diferenciací společenských systémů úzce propojené s jejich funkční integrací prostřednictvím rozvojových os. V tomto kontextu jsou pak za rozhodující považovány následující procesy: pracovní vazby na mikroregionální úrovni, kooperační resp. produkční vazby na mezoregionální úrovni, správní resp. administrativní vazby na makroregionální úrovni a obchodní vazby na globální úrovni. Vypracovaná metodika identifikace a hodnocení metropolí byla na základě důkladného vyhodnocení dostupných informací založena na třech komplementárních komponentách:

- populační velikost metropolí, jejíž dostatečná úroveň je všeobecně považována za prvotní předpoklad zahájení procesu metropolizace,
- ekonomický profil kladoucí důraz na zastoupení odvětví založených na znalostech,

- investiční atraktivita jako agregátní ukazatel kvality podnikatelského (a do určité míry i sociálního) prostředí.

V případě komponenty populační velikosti je třeba poznamenat, že neexistuje jasná dělicí čára mezi metropolemi a ostatními významnými městskými aglomeracemi (v tomto ohledu je nezbytné respektovat i srovnatelnost jejich územního vymezení). Za základní velikostní limit nadnárodně významných metropolitních regionů (dále jen metroregiony) je obvykle považován jeden milion obyvatel. V souladu s potenciálně významnou pozicí v rámci komponent ekonomický profil a investiční atraktivita byly do hodnocení zahrnuty i velikostně sekundární metropole přesahující relevantní hranici půl milionu obyvatel (Brezzi et al., 2012). Celkem tak bylo identifikováno 27 středoevropských metropolí nadnárodního významu, které lze rozdělit do tří velikostních skupin: metropole s více než 2,5 mil. obyvatel, metropole s 1 až 2,5 mil. obyvatel a metropole s méně než 1 mil. obyvatel.

Progresivní ekonomický profil je považován za typický znak metropolí a logika jejich klasifikace podle této komponenty tak není významněji zpochybňována (viz např. GaWC, 2014, Žítek, Klímová, 2016). V této souvislosti byly metropole rozděleny do následujících skupin (viz Krátke, 2007):

- Skupina I: nadprůměrný podíl výzkumně intenzivních hi-tech a medium-tech průmyslových odvětví a znalostně intenzivních technologicky orientovaných služeb.
- Skupina II: nadprůměrný podíl znalostně intenzivních tržně orientovaných podnikatelských služeb, finančních služeb a zdravotnických, vzdělávacích a mediálních služeb.
- Skupina III: průměrný podíl znalostně založených odvětví s lepší pozicí technologicky orientovaných odvětví služeb.
- Skupina IV: průměrný podíl znalostně založených odvětví s lepší pozicí znalostně intenzivních odvětví služeb.
- Skupina V: podprůměrný podíl výzkumně a znalostně orientovaných odvětví.

Pro posouzení ekonomického profilu byla zvolena respektovaná databáze Eurostat Regio. Vlastní klasifikace metropolí pak byla provedena prostřednictvím srovnání odpovídajících podílů zaměstnanosti podle výše definovaných skupin na celkové zaměstnanosti metroregionů. Závěrečné hodnocení potom pracuje pouze se třemi klasifikačními skupinami, kdy metropole původních skupin A a B byly zařazeny do nadprůměrné kategorie, metropole skupin C a D do průměrné kategorie a metropole skupiny E do podprůměrné kategorie. Nejlepší skupina s ekonomicky nejvíce progresivními metropolemi zahrnuje Hamburk, Mnichov, Frankfurt a. M., Stuttgart, Mannheim, Hannover, Norimberk a všechny tři švýcarské metropole, nejvíce celkem 12 metropolí spadá do průměrné kategorie a do podprůměrné kategorie pak byly zahrnuty pouze polské metropole s výjimkou Varšavy a Katovic.

Pokud jde o hodnocení komponenty investiční atraktivity metropolí, zaujímá ústřední postavení kvalita podnikatelského prostředí (zařazení této komponenty vyvažuje určitou parciálnost obou předchozích komponent). Vzhledem k dostupnosti dat byly jako základ hodnocení použity ověřené informace z monitorování evropských metropolí na základě názorů cca 500 manažerů světově významných firem (Cushman & Wakefield, 2011). Vzhledem k nedostatku geografického pokrytí středoevropského makroregionu byly tyto informace doplněny údaji získanými z benchmarkingu velkých měst sestaveného bankou HWWI/Berenberg, z databáze GaWC (2014) a dalších zdrojů. Obecně je možné konstatovat, že národní metropole obvykle představují nejvýznamnější koncentrace zahraničních investic (Hlaváček, 2017).

Pro komplexní hodnocení metropolí byla vzhledem ke známým problémům s dostupností a srovnatelností údajů zvolena typologická metoda, která klasifikuje zkoumané jevy podle míry podobnosti hodnocených údajů. Tato typologie agreguje výsledky hodnocení metropolí v rámci výše popsaných komponent velikosti obyvatelstva, ekonomického profilu a investiční atraktivity. Identifikované středoevropské metropole byly zařazeny do tří základních typů (viz tabulka 1):

- Typ A – dominantní metropole; zahrnuje celkem 6 až na jednu výjimku německých metropolí, které lze s přihlédnutím k informacím z nejznámějších světových žebříčků považovat za metropole světového resp. globálního významu.
- Typ B – etablované metropole; celkem 11 metropolí (včetně hlavních měst Varšavy, Prahy, Budapeště a Vídně) nacházejících se ve všech středoevropských zemích kromě Slovenska a Slovinska, které jsou chápány jako metropole evropského významu.
- Typ C – elementární metropole; zbývajících 10 zejména polských metropolí, které představují metropole středoevropského významu (pouze tři z nich přesahují hranici 1 milionu obyvatel).

Provedená statistická analýza ukazuje, že výsledky typologická klasifikace vykazují nejsilnější vazby na komponentu investiční atraktivity s korelačním koeficientem $k = 0,85$. Ze zbývajících dvou komponent pak byly zjištěny silnější vazby u komponenty populační velikost (hodnotíme-li ovšem vazby na ukazatel HDP/obyv.

dostává se na první místo komponenta ekonomický profil, což odpovídá vyšší přidané hodnotě znalostních založených odvětví). Z geografického pohledu výsledky potvrdily podstatně lepší pozici „západních“ metropolí s trojnásobně slabším zastoupením metropolí elementárního typu ve srovnání s „východními“ metropolemi. Ve prospěch západních metropolí hovoří zejména komponenta ekonomický profil; výrazně nižší rozdíly u komponenty investiční přitažlivost pak lze s největší pravděpodobností přičíst nižší cenové úrovni výrobních faktorů práce a půda u východních metropolí.

Tab. 1: Údaje o obyvatelstvu (2014) a HDP (2012) středoevropských zemí a jejich metroregionů

| země/metroregion | obyvatelstvo | hustota obyv. na km ² | růst obyv. metro/země (2008-14) | HDP/mil. USD v PKS | HDP v USD v PKS na obyv. | růst HDP metro/země (2008-12) | typ |
|------------------------|-------------------|----------------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|----------|
| Polsko | 38 017 856 | 122 | x | 841 841 | 21 844 | x | x |
| Varšava | 3 037 890 | 353 | 1.03 | 138 448 | 46 013 | 1.05 | B |
| Katovice * | 2 589 349 | 660 | 0.98 | 64 791 | 24 837 | 0.96 | B |
| Krakov | 1 362 740 | 363 | 1.02 | 35 283 | 25 997 | 0.99 | C |
| Gdaňsk | 1 105 467 | 423 | 1.02 | 30 061 | 27 367 | 1.09 | C |
| Lodž | 939 568 | 555 | 0.98 | 23 110 | 24 384 | 0.97 | C |
| Poznaň | 950 596 | 309 | 1.03 | 33 815 | 35 900 | 1.00 | C |
| Vratislav | 837 995 | 318 | 1.01 | 25 968 | 31 084 | 1.05 | C |
| Česká republika | 10 512 419 | 136 | x | 286 885 | 27 350 | x | x |
| Praha | 1 910 396 | 486 | 1.05 | 86 434 | 46 255 | 0.98 | B |
| Maďarsko | 9 879 365 | 106 | x | 215 424 | 21 690 | x | x |
| Budapešť | 2 879 601 | 475 | 1.03 | 102 940 | 35 964 | 1.01 | B |
| Slovensko | 5 415 949 | 110 | x | 137 455 | 25 434 | x | x |
| Bratislava | 729 157 | 280 | 1.03 | 40 168 | 55 626 | 1.03 | C |
| Německo | 80 767 463 | 226 | x | 3 363 274 | 41 094 | x | x |
| Berlín | 4 399 542 | 712 | 1.03 | 165 377 | 37 701 | 1.03 | A |
| Porýní - Porúří * | 7 066 185 | 969 | 1.01 | 315 059 | 44 439 | 0.99 | A |
| Hamburk | 3 008 841 | 522 | 1.03 | 158 074 | 52 748 | 0.96 | A |
| Mnichov | 2 965 871 | 474 | 1.08 | 184 701 | 63 592 | 1.04 | A |
| Frankfurt n. M. | 2 533 311 | 652 | 1.03 | 143 516 | 56 828 | 0.94 | A |
| Stuttgart | 1 965 942 | 989 | 1.03 | 108 877 | 55 541 | 1.01 | B |
| Mannheim | 1 230 276 | 631 | 1.00 | 55 014 | 44 525 | 0.98 | B |
| Hannover | 1 217 511 | 394 | 1.01 | 55 136 | 45 190 | 1.01 | B |
| Norimberk | 1 169 367 | 374 | 1.02 | 56 100 | 48 025 | 1.03 | B |
| Brémy | 1 027 192 | 323 | 1.02 | 44 594 | 43 448 | 0.97 | C |
| Lipsko | 830 318 | 391 | 1.00 | 27 933 | 33 500 | 1.05 | C |
| Drážďany | 847 600 | 494 | 1.04 | 26 969 | 32 024 | 0.98 | C |
| Rakousko | 8 506 889 | 103 | x | 363 549 | 43 238 | x | x |
| Vídeň | 2 793 631 | 307 | 1.04 | 129 516 | 47 307 | 0.99 | B |
| Švýcarsko | 8 139 631 | 204 | x | 413 368 | 51 966 | x | x |
| Curych | 1 246 968 | 1 060 | 0.98 | 77 011 | 62 798 | 0.99 | A |
| Ženeva | 831 452 | 531 | 1.02 | 43 897 | 54 352 | 1.00 | B |
| Basilej | 780 223 | 546 | 0.96 | 41 375 | 53 502 | 0.99 | B |
| Slovinsko | 2 061 085 | 102 | x | 55 313 | 26 910 | x | x |
| Lublaň | 585 850 | 186 | 1.02 | 21 567 | 37 419 | 1.09 | C |

* Údaje se vztahují k polycentrickým metroregionům (metroregion Porýní-Porúří tvoří Düsseldorf, Kolín n. R., Dortmund, Duisburg, Essen, Bonn a Bochum, metroregion Horní Slezsko pak Katovice, Sosnowiec a další města).
Zdroj: OECD, 2016, vlastní zpracování.

4. Metropolitní síť Střední Evropy z pohledu zemí V4

Jak již bylo uvedeno, metropole představují jeden z hlavních symbolů změn v rozsahu a formách urbanizace, které se uskutečňují na pozadí procesu globalizace (Hanssens et al., 2012). Tento vývoj logicky podporuje posilování role metropolitních sítí, které se stávají čím dál dominantnější součástí městských systémů (Parr, 2014). Jimi generované efekty stimulují přechod z tradičních monocentrických systémů na kooperující polycentrické systémy (Grove, 2012). Hlavním cílem provedených analýz je pak posoudit základní integrační potenciál metropolí. Jeho hodnocení vychází z modifikovaného gravitačního modelu jako standardního nástroje kvalifikovaného odhadu

potenciálních interakcí, jehož aplikace je vhodná zejména v podmínkách nedostatečné dostupnosti dat (Calatayud et al., 2016):

$$G_{ij} = \frac{m_i \times m_j}{d_{ij}},$$

kde G_{ij} = gravitační síla působící mezi metropolemi, m_{ij} = ekonomický význam metropolí a d_{ij} = vzdálenost dotčených metropolí. Pro měření integračního významu metropolí byly použity ověřené údaje o HDP dostupné pro metroregiony za rok 2012 (OECD, 2016) a vzdálenost metropolí je ztotožněna s délkou nejrychlejších dálničních/silničních spojení (s přihlédnutím k povolenému dennímu času jízdy nákladních automobilů podle nařízení EU, což odpovídá maximální vzdálenosti 600 až 700 km).

Z hlediska integračního potenciálu zaujímají nejdůležitější pozici nadnárodní metropolitní osy definované nejvyšší agregátní hodnotou G_{sum} . Z ekonomického pohledu je význam metropolí objasňován na základě tvorby a difuze urbanistických a lokalizačních úspor v duchu tzv. aglomerační ekonomiky. Metropolitní osy nadnárodního významu byly na základě hraničních hodnot G_{sum} 40 a G_{sum} 20, stanovených podle úhrnných hodnot gravitační síly, rozděleny do tří významových skupin, přičemž první skupina zahrnuje 8 z celkem vymezených 18 os (viz tabulka 2). V tomto kontextu je důležité zjištění, že všechny metroregiony V 4 jsou spojeny s nejbližšími německými metropolemi a dále s Vídní historicky vytvořenými osami nejvyššího významu. V tomto směru model ukazuje jako nejvýznamnější propojení Varšavy s Berlínem, Prahy s Berlínem a Mnichovem a Budapešti spolu s Bratislavou s Vídní (vzhledem k nevelké vzdálenosti lze Bratislavu považovat za součást širší aglomerace Vídně). Tato skutečnost dokumentuje jejich intenzivní zapojení do mezinárodní ekonomické a další spolupráce (viz např. Poledníková, 2014).

Tab. 2: Metropolitní osy nadnárodního významu

| Metropolitní osy | G_{sum} | skupina |
|--|-----------|---------|
| Praha – Norimberk – Mnichov – Curych | 58/68 | 1 |
| Praha – Drážďany – Berlín – Hamburg | 57/79 | 1 |
| Prague – (Norimberk) – Frankfurt n. M. – Porýní-Porúří | 36/73 | 1 |
| Praha – (Norimberk) – Stuttgart – Mannheim | 29 | 2 |
| Praha – Lipsko – Hannover – Brémy | 20/26 | 2 |
| Praha – Vídeň | 35 | 2 |
| Praha – Bratislava – Budapešť | 28 | 2 |
| Praha – Vratislav – Lodž – Varšava | 11/29 | 2 |
| Praha – Katowice | 12 | 3 |
| Varšava – Lodž – Poznaň – Berlín | 69 | 1 |
| Krakov – Katowice – Vratislav – Berlín | 43 | 1 |
| Varšava – Katowice – Vídeň | 22/49 | 1 |
| Katovice – (Vratislav) – Drážďany – Lipsko | 12 | 3 |
| Gdaňsk – Berlín | 10 | 3 |
| Varšava – Katowice – Bratislava | 7/15 | 3 |
| Budapešť – Vídeň – Mnichov | 55/84 | 1 |
| Budapešť – Krakov – Katowice | 24 | 2 |
| Bratislava – Vídeň | 66 | 1 |

Poznámka: G_{sum} – metropole do vzdálenosti 600 km; G_{sum} – metropole do rozšířené vzdálenosti 700 km (Norimberk atd.) – relevantní hodnota G je přiřazena k jiné ose.

Zdroj: OECD, 2016, vlastní zpracování.

Dobrou vypovídací schopnost výše prezentovaného hodnocení nadnárodních os zemí V4 potvrzuje rozhodující podíl německých spolkových zemí v zahraničním obchodu České republiky po roce 1989 s následujícími podíly na vývozu/dovozu: Bavorsko 29/16%, Bádensko-Württembersko 19/14%, Severní Porýní-Vestfálsko 14/14%, Dolní Sasko 8/8%, Sasko 10/5% a Hesensko 6/4% (v rámci zemí V4 zaujímá Česká republika jednoznačně nejlepší geografickou polohu). S podobnou situací se setkáváme v případě Polska, kde mají logicky poněkud významnější pozici spolkové země lokalizované na severovýchodě Německa (viz Statistisches Bundesamt, 2016; Ambasada RP w Berlinie - Rynek Niemiecki, 2005). V této souvislosti je třeba respektovat skutečnost, že Německo je nejdůležitějším hospodářským partnerem nejen pro všechny země V4, ale i zbývající země zkoumaného středoevropského makroregionu. Podobnou směrovou konfiguraci lze na základě dostupných informací předpokládat i v případě přímých zahraničních investic (regionální statistiky týkající se mezinárodního

obchodu a přímých investic jsou ovšem ve všech dotčených zemích, s výjimkou Německa, velmi roztržštěné či nejsou vůbec k dispozici).

Metropolitní síť nadnárodního významu nepochybně představují nejdůležitější prostorové koncentrace sociálních a ekonomických aktivit. V tomto rámci mají nezastupitelnou roli metropolitní osy s rozvinutou technickou infrastrukturou, jejíž vazby na komplexně chápaný regionální rozvoj ovšem nejsou zcela jednoznačné (viz např. Pellešová a kol., 2015). Z pohledu České republiky je účelné uvést, že vymezené metropolitní osy mj. propojují Prahu se dvěma z celkem 13 nejnovativnějších regionů NUTS 2 v rámci Evropské unie tj. Mnichovem a Stuttgartem (European Union, 2017). Celkově je možné konstatovat, že metropolitní osy významně přispívají k udržování dynamické externí rovnováhy národních společenských systémů. Jde tedy o zásadní informace pro dlouhodobou optimalizaci územní dělby práce cílenou na podporu konkurenceschopného a udržitelného rozvoje. Tato podpora by pochopitelně měla reflektovat potenciální prostorové dopady různých ekonomických i mimoekonomických záměrů a v tomto kontextu pak upřednostňovat integrované přístupy před izolovanými snahami o stimulaci dlouhodobého rozvoje prostřednictvím politicky motivovaných iniciativ a opatření (z evolučního pohledu je v této souvislosti prospěšné upozornit na určitou analogii se systémovým přístupem k identifikaci a realizaci projektů biocenter a biokoridorů jako základních složek územních systémů ekologické stability krajiny).

5. Závěr

Prezentované hodnocení střeoevropských metropolí poskytuje cenné informace o významných determinantách aktuálního vývoje v interakci s jejich postavením v rámci metropolitních sítí, které považujeme za jeden ze základních stavebních kamenů územní integrace. Tyto sítě disponují největším potenciálem aglomeračních výhod, které jsou již od časů jednoho ze zakladatelů neoklasické ekonomie A. Marshalla pokládány za hlavní pozitivní externality generované rozvojem urbanizace. V této souvislosti tak považujeme za významnou strategickou prioritu posilování a zlepšování metropolitních vazeb prostřednictvím posilování rozvojových os nadnárodního významu. Podle mého názoru se zde otevírá zajímavá výzkumná oblast pro základní i aplikovaný výzkum jak v regionální ekonomii a územním plánování, tak v ekonomické geografii a sociologii měst příp. v dalších vědních oborech. Z praktického pohledu je rovněž potřebné konstatovat, že efektivní implementace rozvojových scénářů vyžaduje i používání inovativních přístupů k integrovanému managementu územního rozvoje (viz např. Janoš et al., 2012). Z hlediska dlouhodobé politicko-ekonomické perspektivy je jako velmi zajímavá jeví otázka, do jaké míry může kooperativní rozvoj metropolitních sítí přispět k posílení "střeoevropských kořenů" příslušných zemí a jejich všestranné spolupráce. Realizace tohoto strategického záměru by mohla napomoci k definitivnímu ukončení fáze diskontinuity, která vyvrcholila ve 20. století. Tuto fázi je dobře charakterizuje citace českého spisovatele J. Kroutvora (1990): "Ve střední Evropě není kontinuita, historie se neustále rozkládá, doba ani člověk nemají čas vyzrát". V této souvislosti bychom si měli položit zásadní otázku, zda právě uskutečnění této vize není tím rozhodujícím „národním“ zájmem Visegrádských zemí.

Literatura

- [1] BIEGER, T., (2008). *Managment von Destinationen*. Oldenburg: De Gruyter. ISBN 9783486713602.
- [2] BREZZI, M., PIACENTINI, M., ROSINA, K, SANCHEZ-SERRA, D., (2012). *Redefining urban areas in OECD countries*. [online]. [2017-10-11]. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264174108-en>.
- [3] CALATAYUD, A; PALACIN, R; MANGAN, J; JACKSON, E; RUIZ-RUA, A., (2016). Understanding connectivity to international markets: a systematic review, *Transport reviews* vol. 36, no. 6, pp.713-736. ISSN 1464-5327.
- [4] CUSHMAN & WAKEFIELD, (2011). *European cities monitor*. [online]. [2016-22-12]. Dostupné z: www.berlin-partner.de/fileadmin/user-upload/01chefredaktion/02pdf/studien-rankings/2011/CushmanWakefield
- [5] ECTP-CEU, (2013). *Charta evropského plánování (překlad ÚUR)*. Praha: MMR. ISBN 978-80-87318-33-1.
- [6] ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, (2011). *Encyclopaedia Britannica | Britannica.com*. [online]. [2018-02-02]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/>.
- [7] EUROPEAN UNION, (2017). *Seventh Report on Economic, Social and Territorial cohesion*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. ISBN 978-92-79-71840-3.
- [8] GAWC, LOUGHBOROUGH UNIVERSITY, (2014). *Globalization and World Cities*. [online]. [2017-02-02]. Dostupné z: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/>.
- [9] GROWE, A., (2012). Emerging polycentric city-regions in Germany. Regionalisation of economic activities in metropolitan regions, *Erdkunde*. vol. 66, no. 4, pp. 295-311. ISSN 0014-0015.
- [10] HANSENS, H., DERUDDER, B., WITLOX, F., (2012). Managing organizational and geographical complexity: the positionality of advanced producer services in the globalizing economies of metropolitan regions, *Erdkunde* vol. 66, no. 1, pp. 45-55. ISSN 0014-0015.

- [11]HLAVÁČEK, P., (2017). Differences in concentration of foreign direct investment in relation to potential of regions in the Czech Republic. In *XX. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, pp. 120-125. ISBN 978-80-210-8586-2. DOI: 10.5817/CZ.MUNI.P210.8587-2017-14.
- [12]IANOS, I., PEPTENATU, D., DRĂGHICII, C., PINTILII, R., (2012). Management elements of the emergent metropolitan areas in a transition country. Romania as a case study. *Journal of Urban and Regional Analysis*, vol. 4, no. 2, pp. 149-171. ISSN 2067 – 4082.
- [13]KLUG, H., (2012). An integrated holistic transdisciplinary landscape planning concept after the Leitbild approach. *Ecological indicators*, vol. 23, no. 8, pp. 616-626. ISSN 1470-160x. DOI: 10.1016/J.ECOLIND.2012.05. 019.
- [14]KRÁTKE, S., (2007). Metropolization of the European economic territory as a consequence of increasing specialisation of urban agglomeration in the knowledge economy. *European Planning Studies*, vol. 15, no. 1, pp- 1-27. ISSN 14695944. DOI: 10.1080/09654310601016424.
- [15]KROUTVOR, J., (1990). *Potíže s dějinami: eseje*. Praha: Edice Prostor. ISBN80-85190-01-X
- [16]MC CANN, P., (2010). *Urban and regional economics*. Oxford: Oxford University Press. ISBN 9780198776451.
- [17]NOVÁČEK, A., (2012). *Dualita Evropy: historickogeografická analýza*. Praha, Česká Geografická Společnost. ISBN 978-80-904521-9-0.
- [18]OECD, (2016). *Metropolitan areas*. [online]. [2017-22-12]. Dostupné z:<http://dx.doi.org/10.1787/region-data-en>.
- [19]PARR, J. B., (2014). The regional economy, spatial structure and regional urban systems. *Regional Studies*, vol. 48, no. 12, pp. 1926-1938. ISSN 0034-3404.
- [20]PELLEŠOVÁ, P., BOTLÍK, J., BOTLÍKOVÁ, M. KOSTKOVÁ, M., (2015). The influence of expressways on the availability of industrial zones, regional analysis in the globalized Europe. In *15th International Scientific Conference Globalization and Its Socio-Economic Consequences*. Ražec Teplice: University of Žilina, pp. 572-580. ISBN 978-80-8154-191-9.
- [21]POLEDNÍKOVÁ, E., (2014). Regional classification: the case of the Visegrad Four convergence. *Ekonomická revue*, vol. 14, pp. 25-37. ISSN 1212-3951.
- [22]POTSCHIN, M. B., KLUG, H., HAINES-YOUNG, R. H., (2010). From vision to action: Framing the Leitbild concept in the context of landscape planning, *Futures*, vol. 42, no 7, pp. 656 – 667.
- [23]STATISTISCHES BUNDESAMT, (2016). *Vorläufige Ergebnisse*. [online]. [2016-15-06]. Dostupné z: https://www.google.cz/search?hlcs&dcf0&ei_d6WvOcOZLVkwXilKQ4&q.
- [24]STIMSON, J., STOUGH, R., ROBERTS, B., (2006). *Regional economic development*. Berlin, Heidelberg, New York, Springer. ISBN 978-3-540-34829-0. DOI: 10.1007/3-540-34829-8.
- [25]VITURKA, M., (2014). Integrative model for evaluation of development potentials of regions and its application on an example of the Czech Republic, *Economics and management*, vol. 17, no 4, pp 4-19.
- [26]VITURKA, M., (2016). Teoretická východiska a zobecnění výsledků modelování regionálního rozvoje České republiky. In *XIX. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, pp. 22-27. ISBN 978-80-210-8273-1. DOI: 10.5817/CZ.MUNI.P210-8273-2016-1.
- [27]WYDZIAŁ EKONOMICZNO-HANDLOWY, (2005). *Rynek Niemiecki, Poradnik dla eksporterów i inwestorów*. Berlin. Ambasada RP w Berlinie.
- [28]ŽÍTEK, V., KLÍMOVÁ, V., KRÁLOVÁ, M., (2016). Assessment of regional innovation systems as an assumption for innovation policy adjustment, *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, no. 49E, pp. 169-186. ISSN 1842-2845.

Příspěvek byl zpracován v rámci projektů specifického výzkumu MUNI/A/0994/2017 Města, obce, regiony: management, procesy a interakce v teorii a praxi.