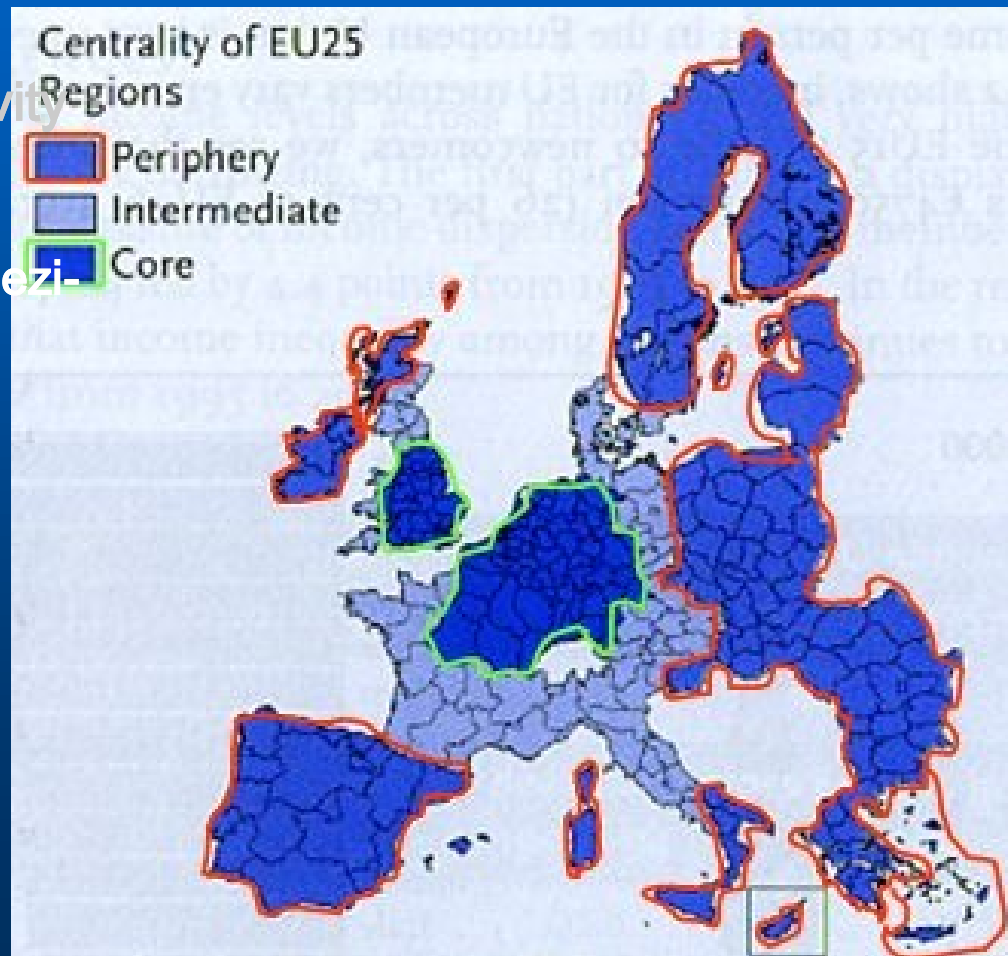


6. Regionální politika a dopravní politika

Ekonomická aktivita

- geograficky centralizovaná území
- rozčlenění dle ekonomické aktivity
 - nejaktivnější centrum
 - nejméně aktivní periférie
 - centrum a periférie odděleny mezi-oblastmi
- Česká republika
 - západ – mezi-oblast
 - zbytek - periférie



Charakteristika center, středů a periférií

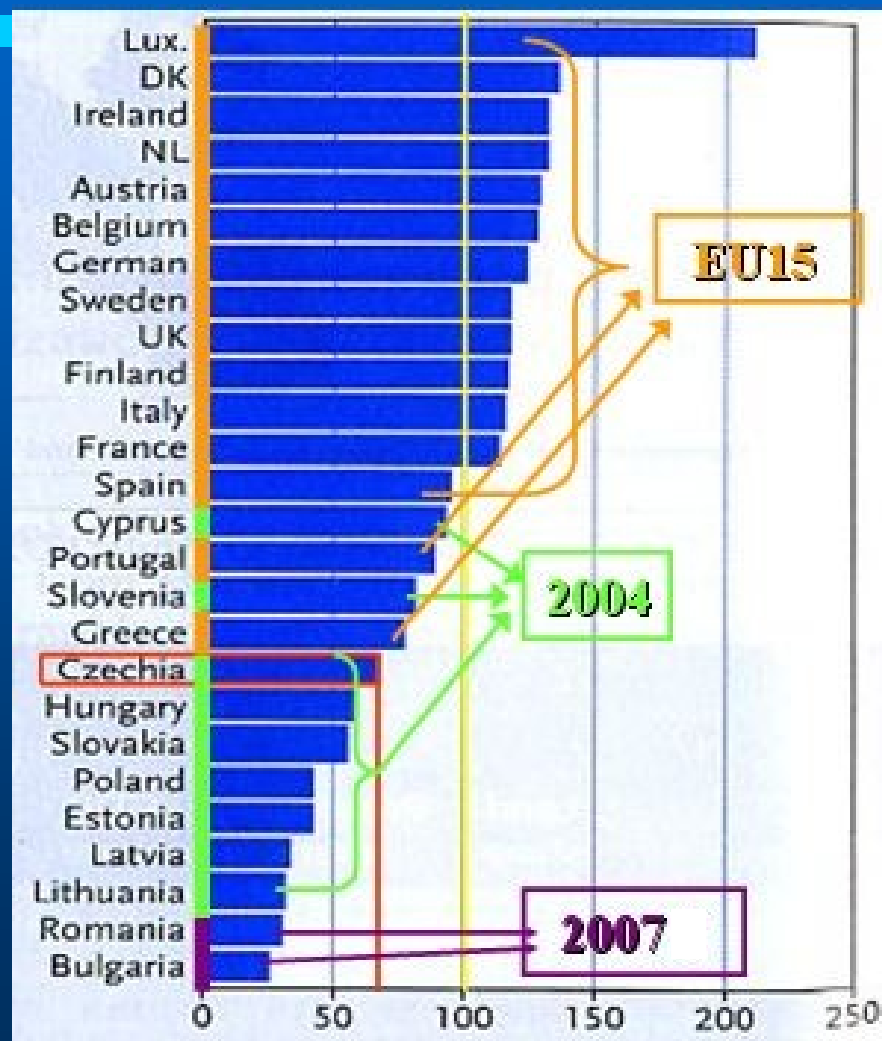
Regions	Land share	Population share	GDP share	Unemployment rate (EU27 = 100)	Youth unemployment rate (EU27 = 100)	Share of population with income above EU27 average
Core	14.0	33.2	47.2	74.0	60.5	88.8
Intermediate	21.1	25.5	31.7	101.0	95.3	70.3
Peripheral	64.9	41.3	21.1	120.8	134.2	18.1

NOTE: EU27 includes the EU15 and the 10 nations that will join in 2004, plus Bulgaria and Romania. Regions are defined at the NUTS2 level of aggregation; see http://europa.eu.int/comm/regional_policy/ for definitions.

SOURCE: 'Second Report on Economic and Social Cohesion', European Commission (2001).

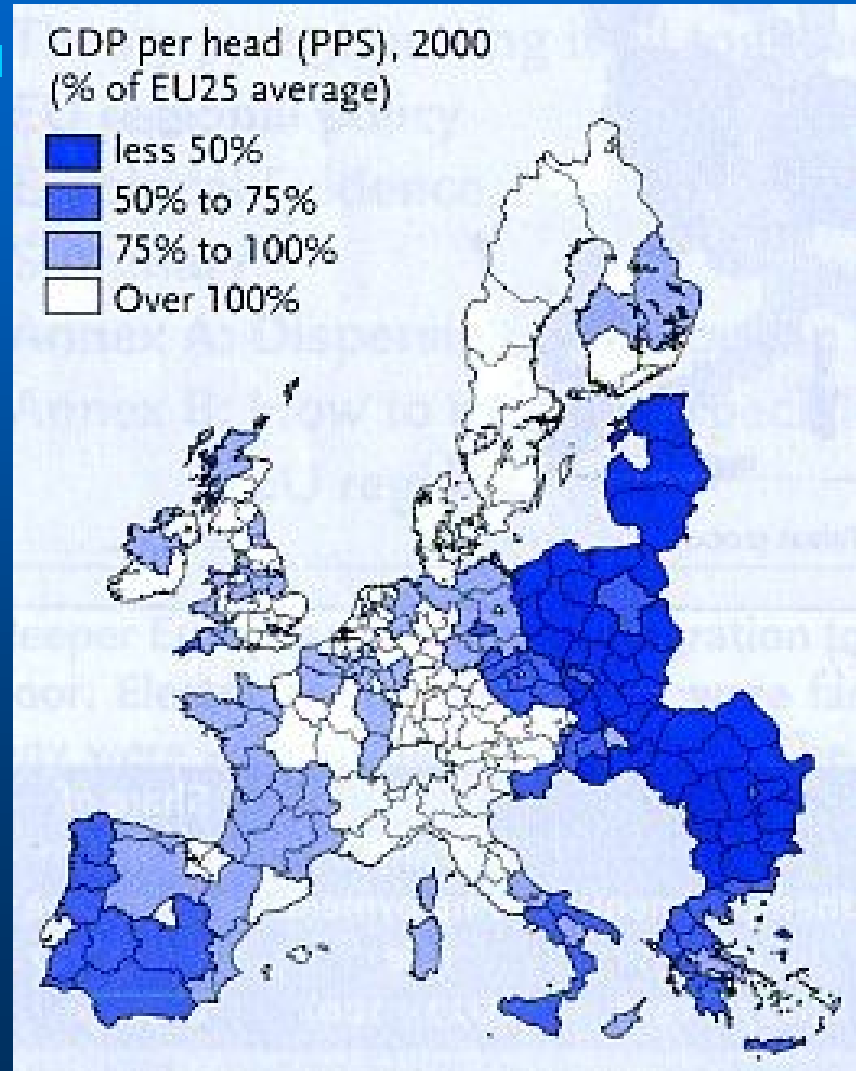
Rozdělení příjmů na osobu dle států

- **Bulharsko**
 - 470 EUR / osobu
 - 26% průměru EU26
(bez Malty, včetně Rumunska, Bulharska)
- **Lucembursko**
 - 38 800 EUR / osobu
 - 212%
- **Česko**
 - mezi 60%-70% průměru EU26



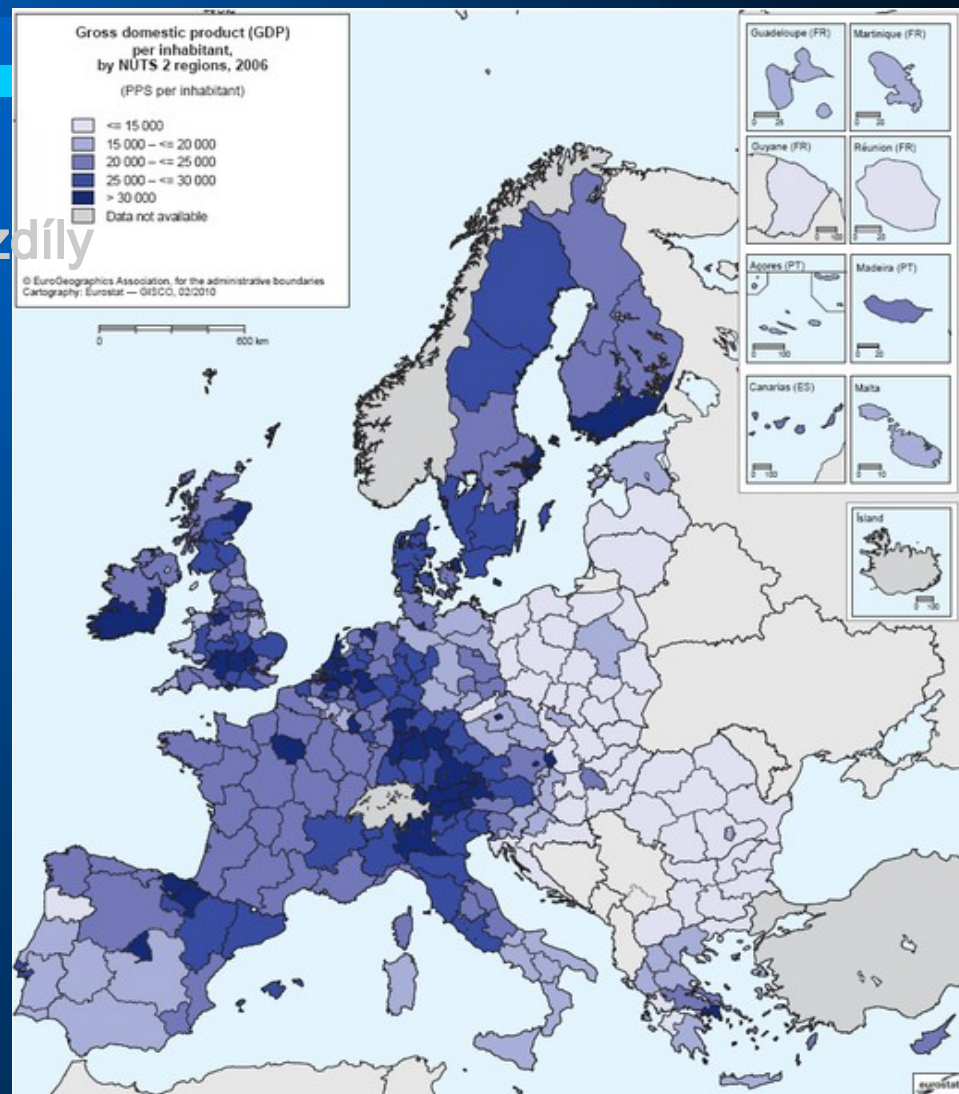
Rozdělení příjmů na osobu dle regionů

- geograficky nerovnoměrné
- v rámci jednoho státu výrazné rozdíly
 - Spojené Království
 - Španělsko
 - Itálie
- Česká republika
 - Praha: nad 100%
 - část Moravy: do 50%
 - zbytek: 75 – 100%



Rozdělení příjmů na osobu dle regionů

- geograficky nerovnoměrné
- v rámci jednoho státu výrazné rozdíly
 - Spojené Království
 - Španělsko
 - Itálie
- Česká republika
 - Praha: nad 100%
 - část Moravy: do 50%
 - zbytek: 75 – 100%



Evoluce – ↓ rozdílů mezi státy

- ve všech sledovaných obdobích došlo k příjmové konvergenci členských států

Change in standard deviation across EU nations

1983–93

1990–94

1995–2000

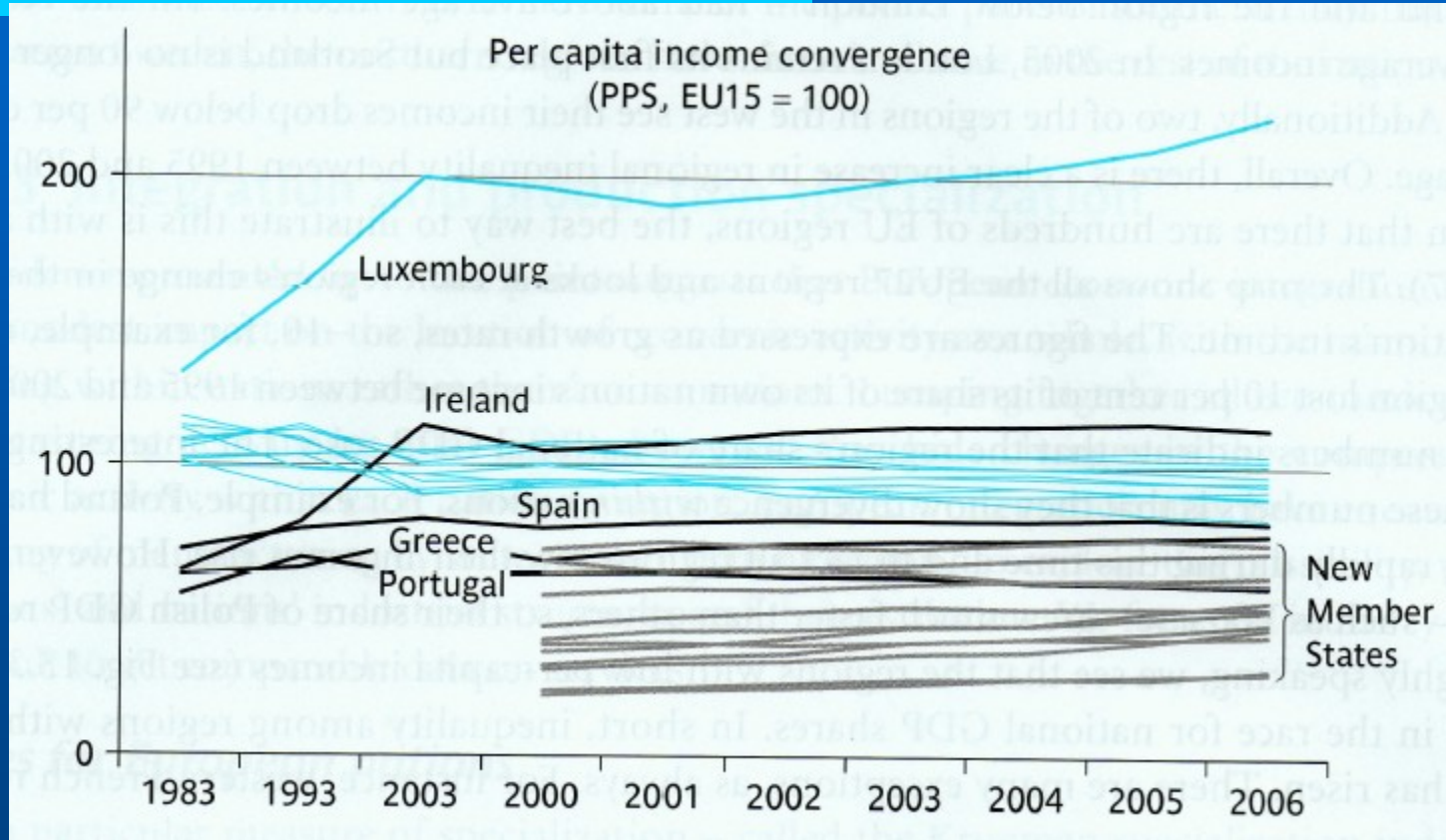
EU15

↓ -4.4

↓ -2.7

↓ -1.1

Evolve – ↓ rozdílů mezi státy



- ve všech sledovaných obdobích došlo k příjmové konvergenci členských států

Evolve – ↑ rozdílů mezi regiony

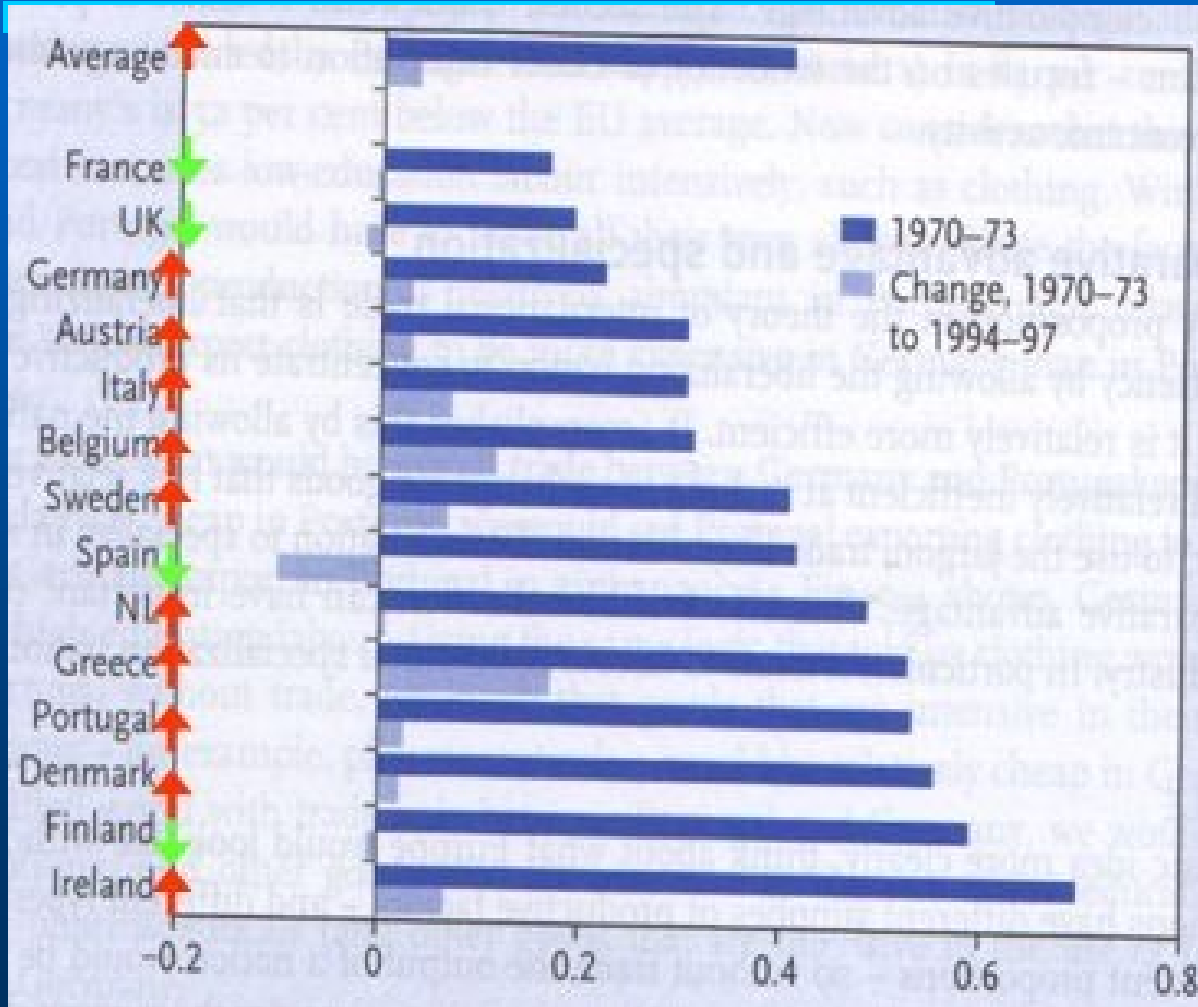
Change in standard deviation across regions in each nation			
	1983–93	1990–94	1995–2000
Belgium	2.6 ↑	0.8 ↑	↓ -1.4
Germany		9.5 ↑	0.6 ↑
excl. New Länder	3.8 ↑	1.6 ↑	2.0
Greece	1.0 ↑	1.5 ↑	↓ -0.8
Spain	2.6 ↑	1.0 ↑	1.3 ↑
France	0.9 ↑	1.9 ↑	0.1 ↑
Ireland		0.0 ↑	5.1 ↑
Italy	1.2 ↑	0.7 ↑	↓ -1.3
NL	↓ -15.9	0.2 ↑	2.0 ↑
Austria		0.6 ↑	↓ -1.5
Portugal	5.2 ↑	0.3 ↑	1.4 ↑
Finland		↓ -0.8	5.5 ↑
Sweden		0.2 ↑	8.9 ↑
UK	0.6 ↑	↓ -1.9	2.7 ↑

- rozdíly v regionech se prohlubovaly

Východní rozšíření - další nárůst regionálních rozdílů

- EU15 – 10% nejbohatších regionů disponovalo 180% průměru příjmů EU15
- EU25 – 10% nejbohatších regionů disponuje 340% průměru příjmů EU25
- EU27 – posílení rozdílů
- EU+Balkán+Orient ...

Evolve - ↑ specializace států



- specializace států se prohloubila

Důsledky nárůstu specializace

- Irsko
 - nejvyšší nárůst specializace
 - největší konvergence – z ekonomicky podprůměrného státu ekonomicky nadprůměrný
- Španělsko
 - pokles specializace
 - nikterak významný konvergenční posun

⇒ ↑ specializace vede ke konvergenci

Lokalizace ekonomické aktivity

- hlavní aspekty lokalizace ekonom. aktivity:
 1. specializace na mezinárodní úrovni
 - rozložení aktivit dle komparativních výhod
 2. aglomerace na národní úrovni
 - koncentrace aktivit dle aglomerujících a rozptylujících tlaků

Komparativní výhoda - schéma

uzavřená ekonomika

- ne-specializace
- alokační neefektivnost



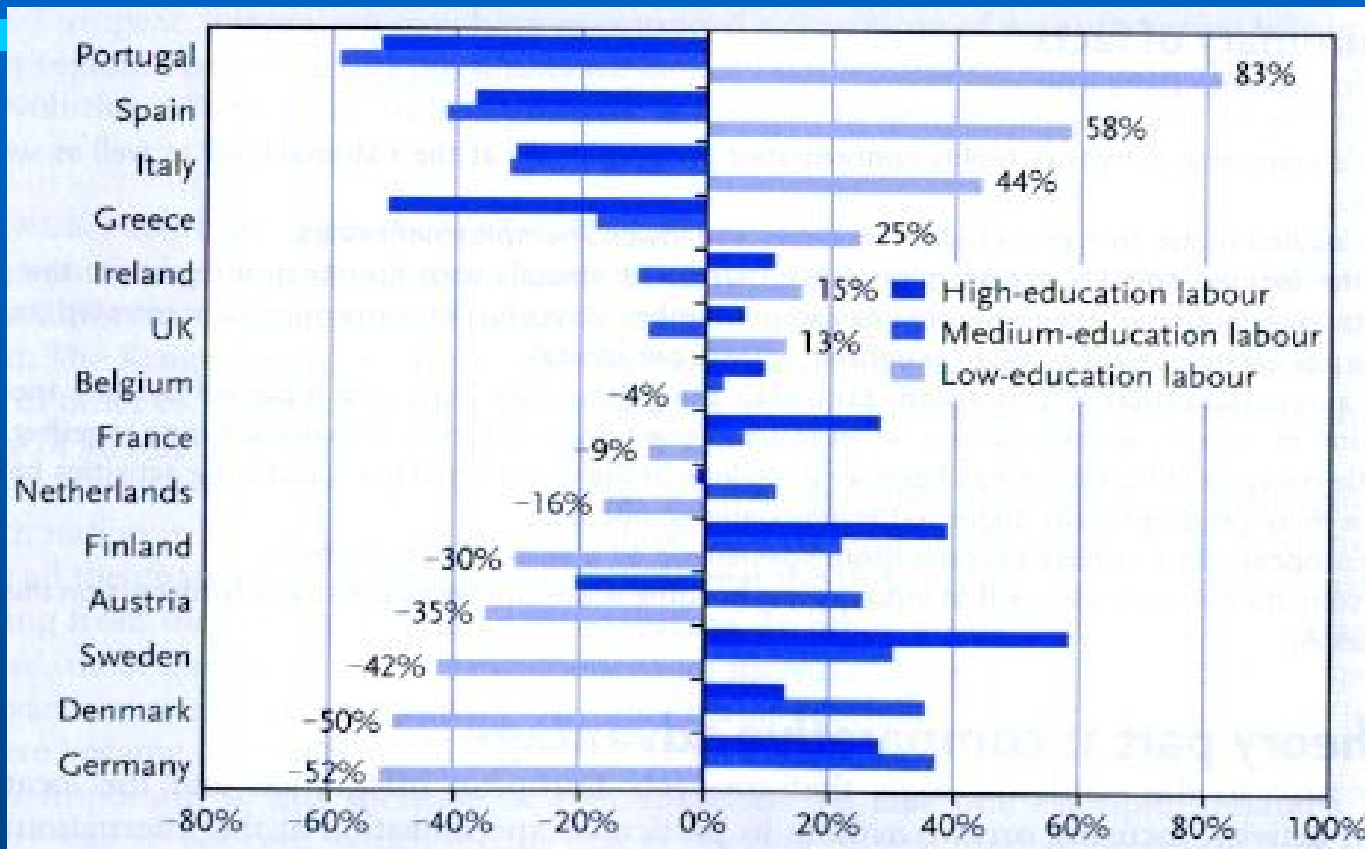
liberalizace mezinárodního obchodu

- specializace na relativně efektivnější výroby
- ↑alokační efektivnosti



↑národní specializace ⇒ ↑globálního výstupu

Rozložení komparativních výhod



- struktura L žádné země \neq průměru EU \Rightarrow každá země má komparativní výhodu

Vznik a prohlubování aglomerací

- pokud prostorová koncentrace vytváří tlaky na ještě hlubší koncentraci
- tlaky na hlubší koncentraci vytvářejí poptávkové vazby (demand linkages) a nákladové vazby (cost linkages)

Poptávková vazba - schéma

firmy požadují ↓dopravních nákladů



lokalizují se na velký trh



působí poptávková vazba

- firmy poptávají meziprodukty
- firmy poptávají L a ta zboží



velký trh se stává ještě větším



přísun dalších firem

Nákladová vazba - schéma

firmy požadují ↓ obchodních nákladů



lokalizují se na velký trh



působí nákladová vazba

- firmy jsou dodavatelem jiných firem



přísun dalších firem za novými firmami



velký trh se stává ještě větším

Síly působící proti aglomeracím

- ceny půdy
 - nižší mimo aglomerace
- náklady na nekvalifikovanou L
 - nižší mimo aglomerace
- lokálně konkurenční tlaky
 - konkurence menší mimo aglomerace

Výsledná lokalizace

- na geografickou determinaci ekonomické aktivity působí aglomerující tlaky
 - na geografickou determinaci ekonomické aktivity působí dis-aglomerující tlaky
- ⇒ rozdělení ekonomické aktivity není rovnoměrné, ale také není absolutní

EE-KK diagram

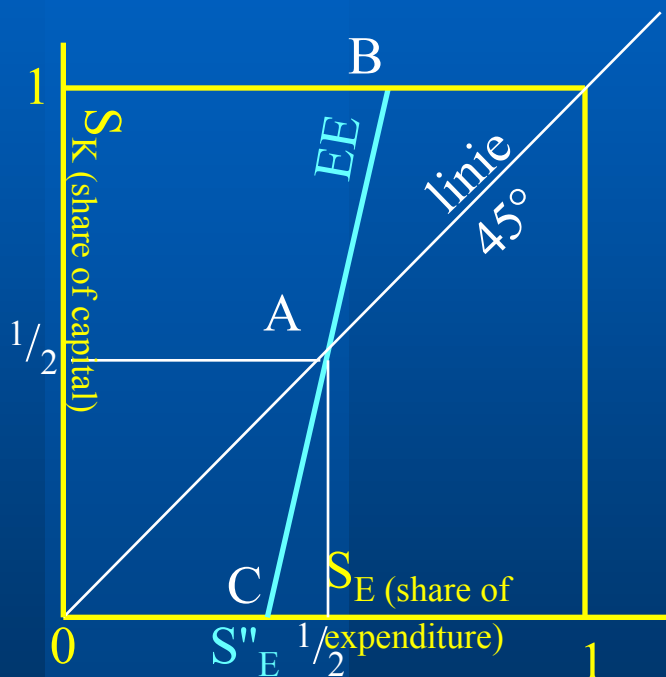
- vysvětluje tlaky vedoucí ke koncentraci ekonomické aktivity a tlaky vedoucí k roztríštění ekonomické aktivity
- uvažuje relativní velikost trhu a relativní počet firem

EE-KK diagram - předpoklady

- dva regiony (sever, jih)
- neexistence komparativních výhod
 - shodná struktura VF i technologie
- dva VF
 - imobilní L (vnitřní mobilita L v EU je malá)
 - mobilní K (vnitřní mobilita K v EU je velká)
- dva sektory
 - průmysl (firma poptává 1 jedn. K a nějakou L)
 - služby (firma poptává nějakou L)
- neexistence nákladových vazeb
 - firmy poptávají pouze VF, ne meziprodukty

Křivka EE

⇒ závislost velikosti trhů na umístění K



bod A – shodně K, L na S i J

- velikost trhu na S = J

bod B – K jen na S

- velikost trhu na S > J,
- na J zůstávají výdaje L ve službách

bod C – K jen na J

- velikost trhu na S < J

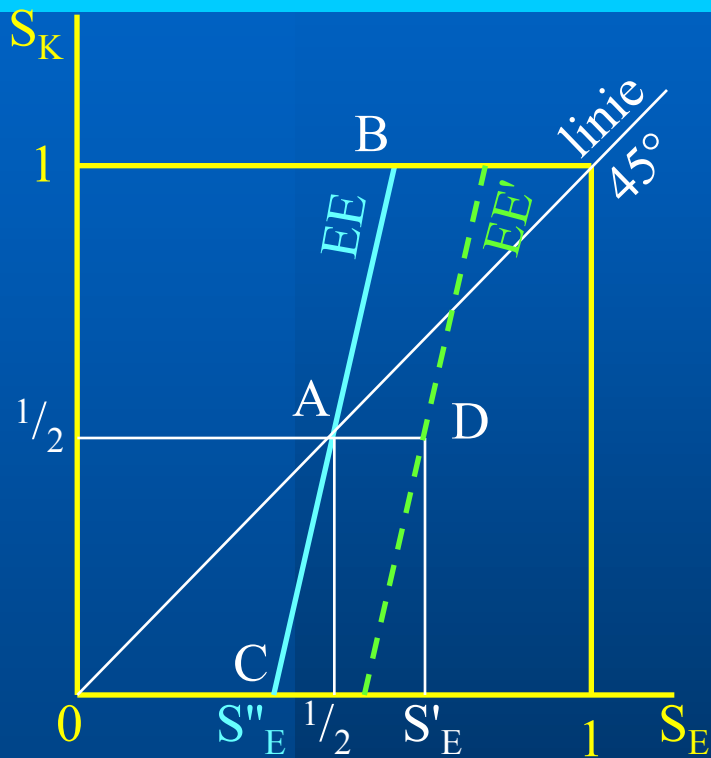
- na S zůstávají výdaje L ve službách

⇒ I když se celý mobilní K přesune do jednoho regionu, ostatní nezanikají, neboť L není dokonale mobilní

Křivka EE

- EE má vzesupný charakter
 - \uparrow průmyslu na S \Rightarrow \uparrow trhu na S
- EE je strmější než 45°
 - mobilní K tvoří jen část výdajů
- EE nesouvisí s obchodními náklady
 - souvisí pouze s množstvím K, L v regionech

EE křivka - posun

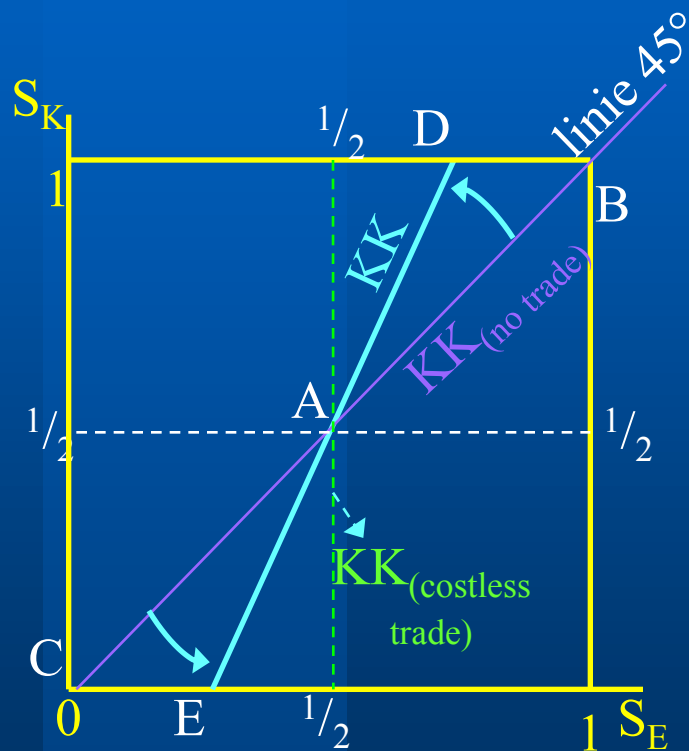


bod D

- S má více služeb, stejně průmyslu \Rightarrow EE' leží vpravo od EE

KK křivka

⇒ závislost rovnovážného umístění K na obchodních nákladech (TrC)



KK_(no trade) – prohibivní TrC

- $\uparrow S$ výdajů = 10% \Rightarrow \uparrow počet S fa = 10%
- \Rightarrow konkurence (rentabilita) shodná na S i J

KK – nějaké TrC

- $\uparrow S$ výdajů = 10% \Rightarrow \uparrow počet S fa > 10%, neboť \downarrow konkurence na exportním J trhu (home market effect)
- \Rightarrow konkurence (rentabilita) shodná na S i J

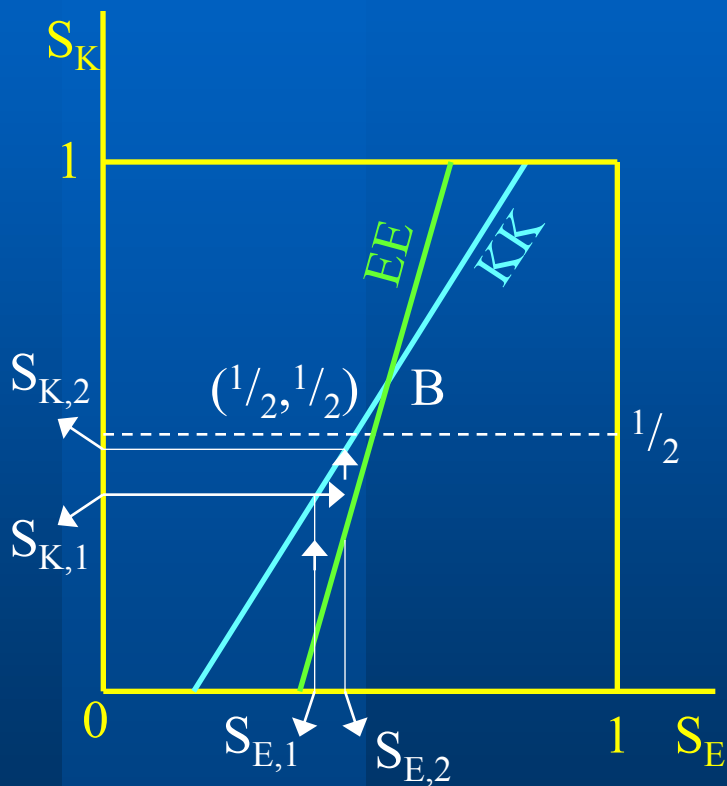
KK_(costless trade) – žádné TrC

- každé rozmístění fa = rovnovážné situaci
- \Rightarrow konkurence (rentabilita) shodná na S i J

Křivka KK

- KK má vzestupný charakter
 - \uparrow výdajů na S \Rightarrow \uparrow počtu firem na S
- KK je strmější než linie 45°
 - home market effect
- KK odráží úroveň obchodních nákladů (TrC)
 - \downarrow TrC \Rightarrow \uparrow strmosti křivky, křivka rotuje okolo A
- KK není ovlivněna podílem L
 - uvažuje se celkový podíl výdajů, lhostejno jestli z L nebo K

EE-KK – lokalizační rovnováha



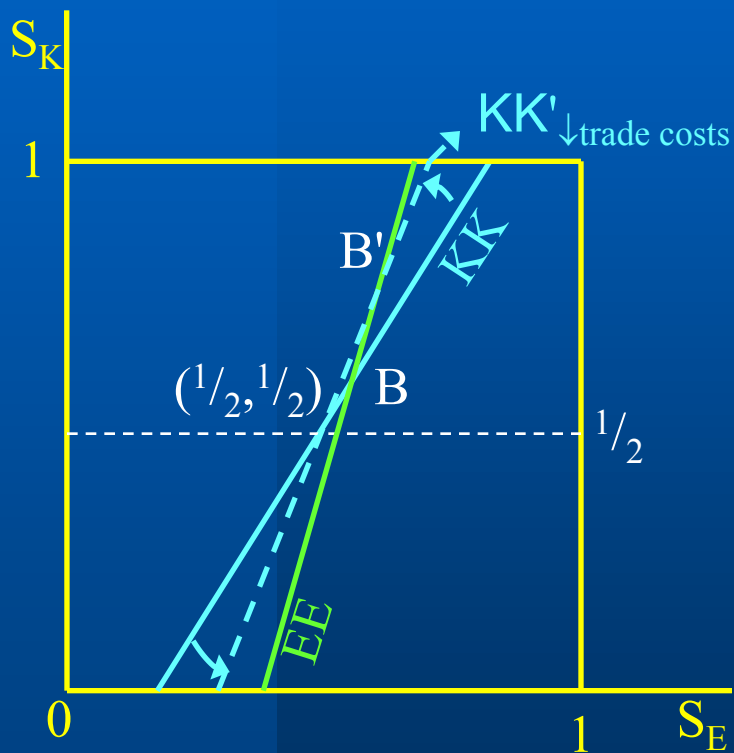
Bod B – optimum

- rovnovážné rozdělení průmyslu
- rovnovážná velikost trhu

Bod B – stabilita

- $S_{E,1}$ dle **KK** na $S_{K,1}$, ale dle **EE** na $S_{E,2} \Rightarrow$ přesun na $S_{E,2}$, ale **KK** vyžaduje $S_{K,2} \dots$ až do B

EE-KK – vliv integrace



integrace \Rightarrow \downarrow TrC



posun KK na KK'



rovnováha z B na B'



integrace vede k zvětšování velkých trhů (core regionů) na úkor malých trhů (periférie)

Celková x sektorová koncentrace

- integrace může vést k celkové i sektorové koncentraci
 - celková koncentrace
 - vede k polarizaci jednotlivých regionů
 - core regiony a periférie
 - sektorová koncentrace
 - vede k růstu specializace jednotlivých regionů
 - core a periferní výroby (aktivity)
- ⇒ ↑specializace nemusí způsobovat komparativní výhody, ale aglomerující síly

EE-KK diagram reálněji

- EE-KK předpokládá, že proti koncentraci působí pouze lokálně konkurenční tlaky
 - v realitě více dis-aglomerujících prvků
 - změny cen VF (nižší v periferiích)
 - využívání imobilních zdrojů (ocelárny v blízkosti železné rudy)
- ⇒ v realitě bude docházet k menší koncentraci než předpokládá model

Důsledky evropské integrace

- hlubší evropská integrace vede ke konvergenci jednotlivých členských států
- hlubší evropská integrace vede k sektorové integraci
- hlubší evropská integrace vedle k prohloubení rozdílů mezi jednotlivými regiony v rámci jednoho státu

Konvergence států

- volný obchod umožňuje vyrábět na základě komparativních výhod \Rightarrow \uparrow bohatství pro všechny
- volná mobilita VF umožňuje přesuny technologií (FDI) \Rightarrow zaostalé státy dohánějí leadery

Sektorová specializace

- mobilita VF není dokonalá (málo mobilní L) \Rightarrow aglomerující tlaky (poptávkové a nákladové vazby) se mohou lépe uplatnit v rámci sektorů než v rámci států \Rightarrow \uparrow sektorové specializace

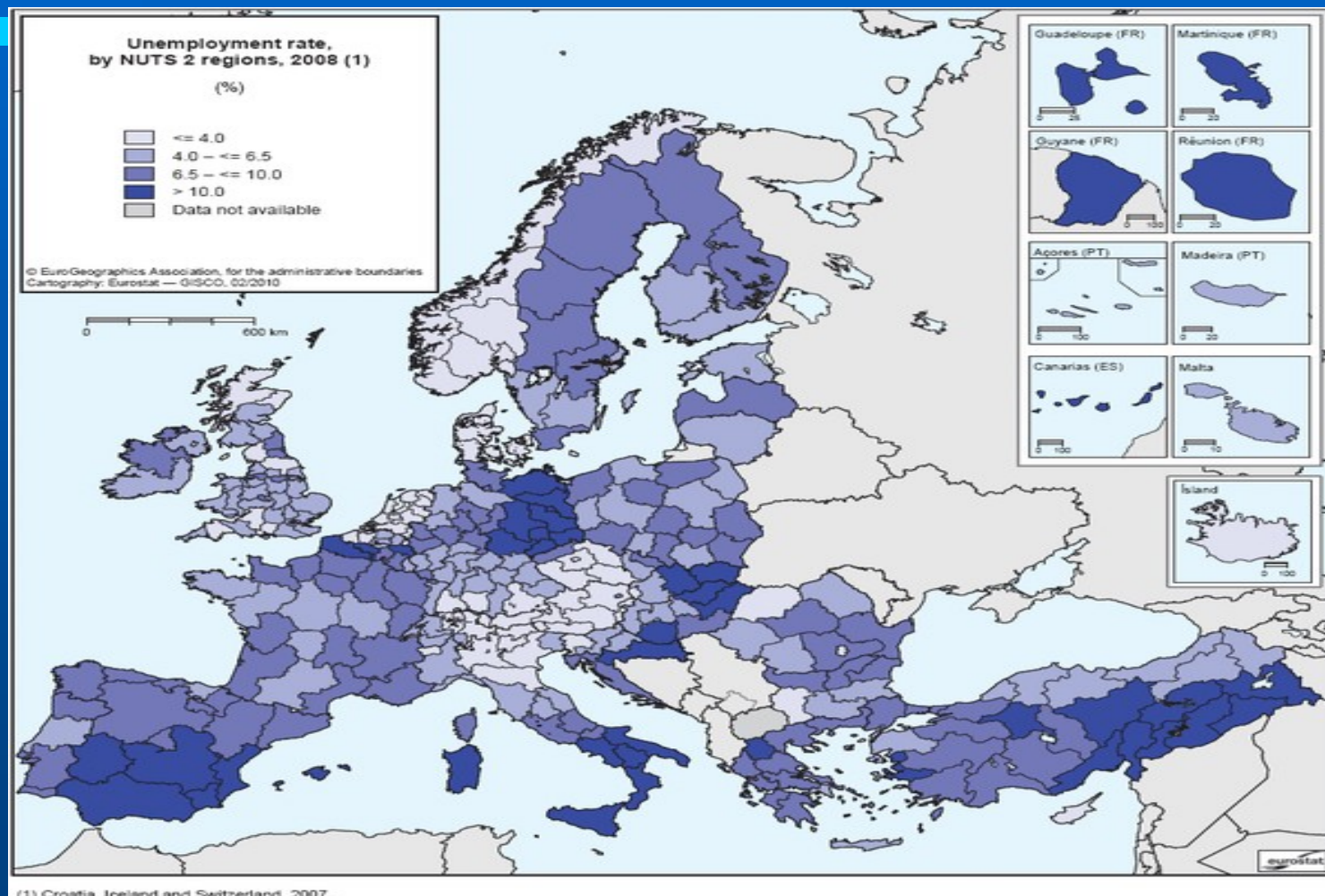
Prohlubování regionálních rozdílů

- mobilita VF mezi regiony v rámci jednoho státu je větší než mezi státy navzájem \Rightarrow aglomerující tlaky (poptávkové a nákladové vazby) působí významně mezi regiony \Rightarrow prohlubování regionálních rozdílů

Regionální nezaměstnanost

- v Evropě regiony s vysokou a rostoucí mírou U a regiony s nízkou U
- prvotní příčinou U stát, odbory apod.
- druhotnou příčinou nestejná migrační rychlost firem a pracovníků (firmy opouštějí upadající region rychleji) a působící aglomerační tlaky

Regionální nezaměstnanost



Regionální U - příklad

- východní Německo „NDR“ – nízká produktivita práce, státem vynucená stejná úroveň mezd jako v západním Německu „NSR“
 - firmy z NDR → NSR (za vyšší produktivitou) ⇒ ↑U v NDR ⇒ L z NDR → NSR (za prací) ⇒ ↑velikosti trhu v NSR ⇒ působení poptávkových a nákladových vazeb
- ⇒ zásah vlády vedl k prohloubení rozdílu mezi západním a východním Německem

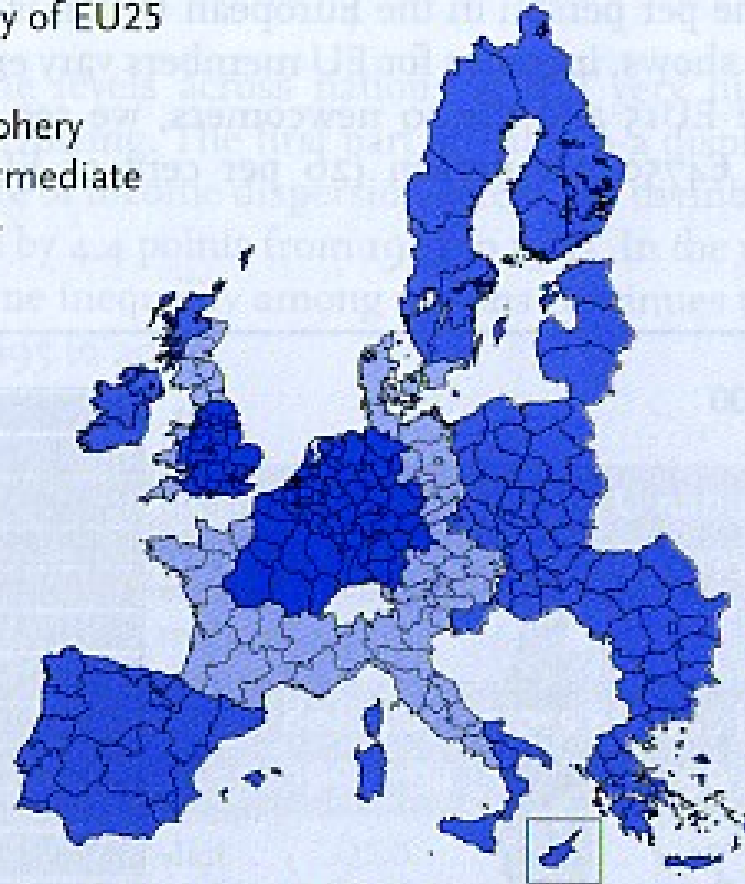
Rozdělení regionů

- **Kritérium – dopravní dostupnost dané oblasti (minimalizace dopravních nákladů)**
- **zvažuje se doba potřebná k překonání vzdálenosti z hlavního města regionu do hlavních měst ostatních regionů, doby se vyváží ekonomickou silou regionů**
- **40% a více nad průměrem ⇒ core region**
- **75% a více pod průměrem ⇒ periférie**
- **zbytek ⇒ středové oblasti**

Rozdělení regionů

Centrality of EU25
Regions

- Periphery
- Intermediate
- Core



SOURCE: European Commission based on Schürmann and Talaat (2000).

Regionální politika EU

= politika hospodářské a sociální soudržnosti

- zmírňování regionálních rozdílů jeden z hlavních cílů EU
- do 80. let v kompetenci národních států
- po přistoupení Irska a Španělska, Portugalska, Řecka samostatná rostoucí část rozpočtu

Regionální politika EU

- Pro období 2007 – 2013:
347 mld. € = 35,7 % rozpočtu EU
a 0,38 % celkového HDP EU
- Hlavní příjemci:
 - Polsko (67,3 miliardy eur)
 - Španělsko (35,2 miliardy eur)
 - Itálie (28,8 miliardy eur)
 - Česká republika (26,7 miliardy eur)
 - Německo (26,3 miliardy eur)
 - Maďarsko (25,3 miliardy eur)
 - Portugalsko (21,5 miliardy eur)
 - Řecko (20,4 miliardy eur)

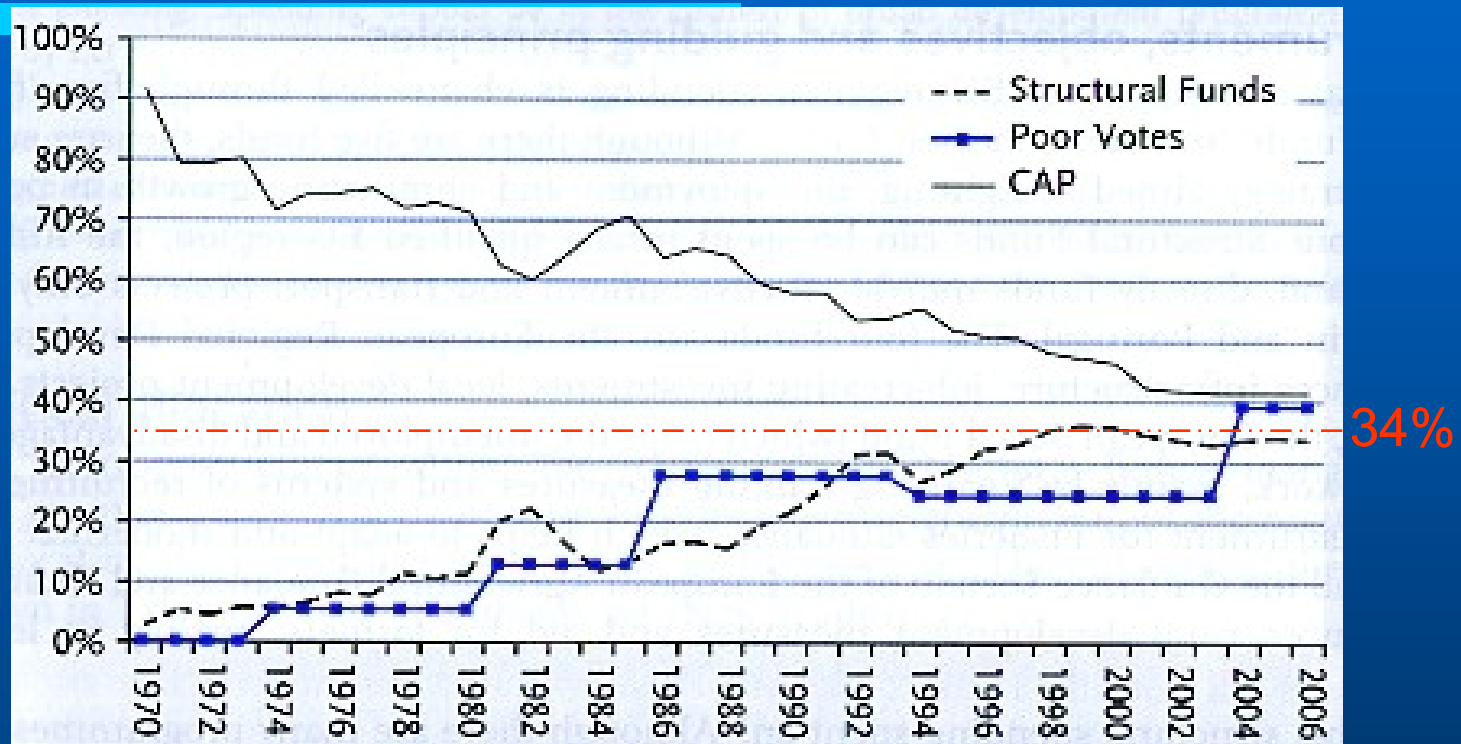
Finanční prostředky pro
regionální rozvoj



Inovace	24%
Doprava	22%
Lidské zdroje	22%
Životní prostředí	19%
Ostatní	13%

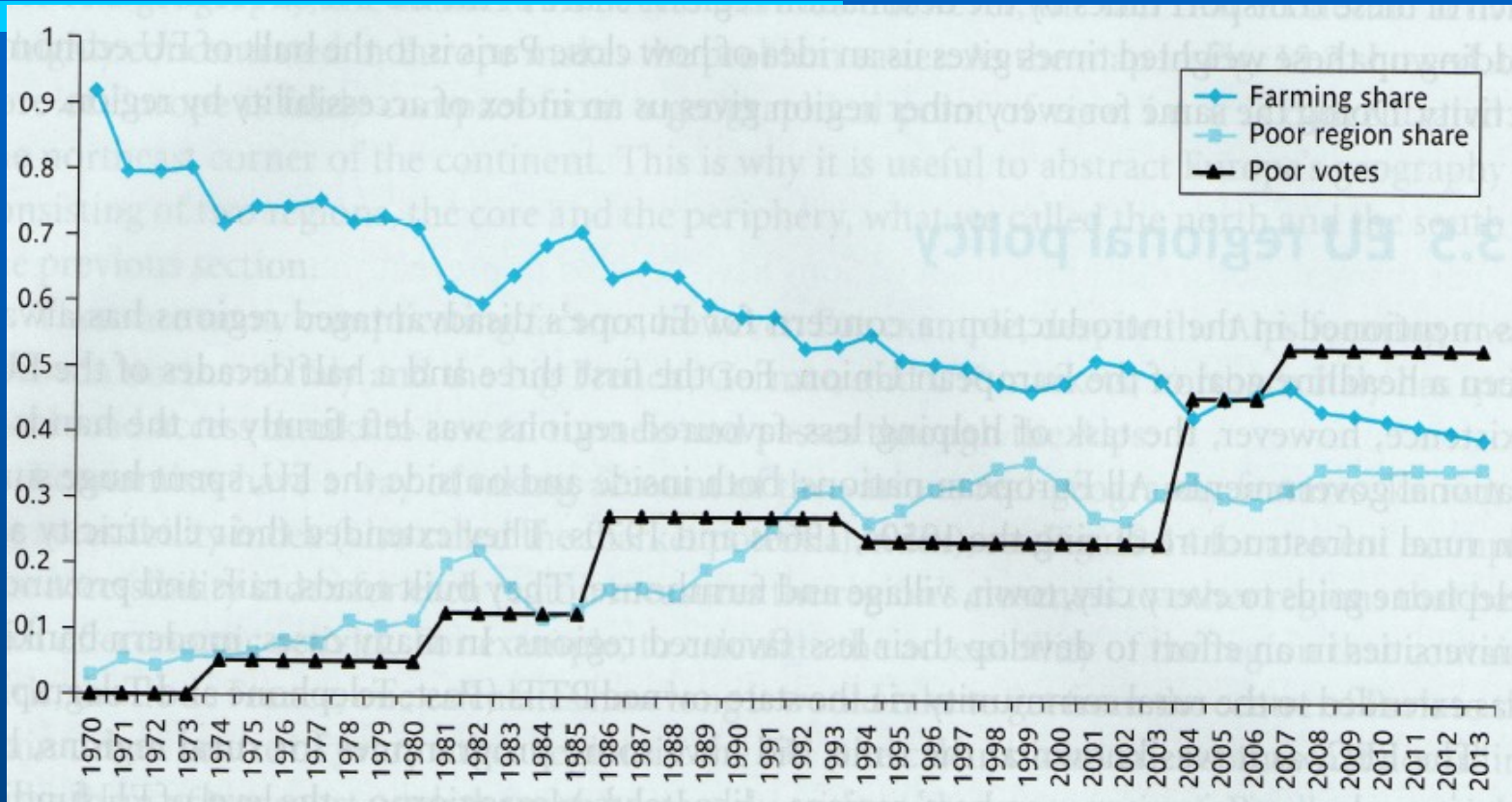
Zdroj: Evropská komise

Strukturální výdaje



- roste-li počet hlasů „chudých“ zemí, rostou i výdaje do těchto zemí

Strukturální výdaje



- roste-li počet hlasů „chudých“ zemí, rostou i výdaje do těchto zemí

Nástroje regionální politiky

Rozpočtové = přerozdělování:

- Evropský fond pro regionální rozvoj (European Regional Development Fund)
- Evropský sociální fond (European Social Fund)
- Fond soudržnosti (Cohesion Fund)
- Finanční nástroj pro podporu rybolovu (Financial Instrument for Fisheries Guidance)
- Evropský zemědělský garanční a podpůrný fond (European Agricultural Guidance and Guarantee Fund)

Cíle regionální politiky

- **Cíl I Konvergence**
 - 82% všech strukturálních výdajů
 - základní infrastruktura, výroba
 - podpora do regionů s nižším HDP než 75% průměru EU
- **Cíl II Konkurenceschopnost a zaměstnanost**
 - 16% všech strukturálních výdajů
 - podpora regionů, které překračují kritéria cíle I
- **Cíl III Územní spolupráce**
 - 2% všech strukturálních výdajů
 - podpora přeshraničních projektů

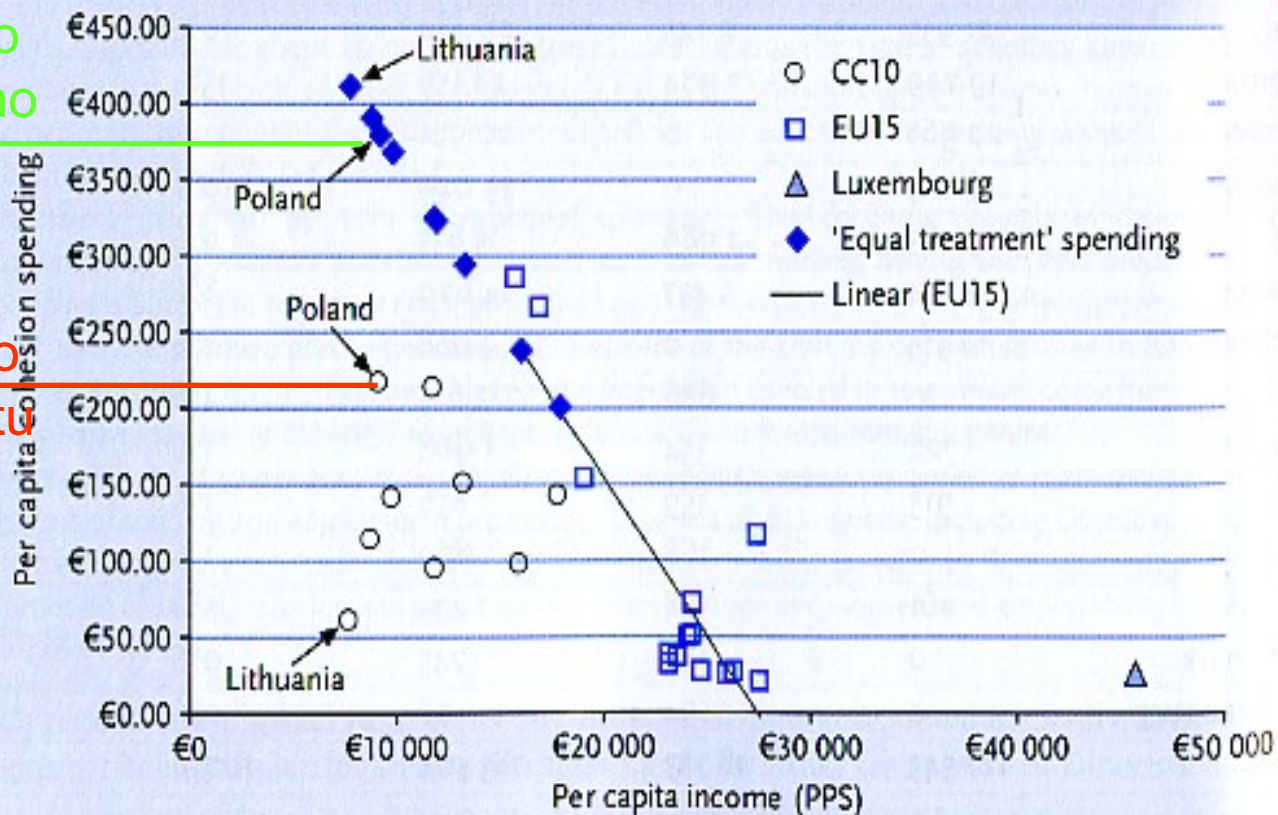
Vliv východního rozšíření

- nové země s výjimkou Kypru a Slovinska jsou chudší než nejchudší člen EU15 Řecko
- 75 mil. obyvatel z nových zemí je z regionů, splňujících podmínky na prostředky cíle I
- nové země snížily průměr EU \Rightarrow velká část stávajících příjemců již nesplňuje podmínky

Kodaňský summit 2002 – prostředky pro nové členy

prostředky pro Polsko
při zachování stejného
principu pro nové
staré země

prostředky pro Polsko
schválené na summitu



SOURCE: European Commission's Second Cohesion Report and Authors' calculations.

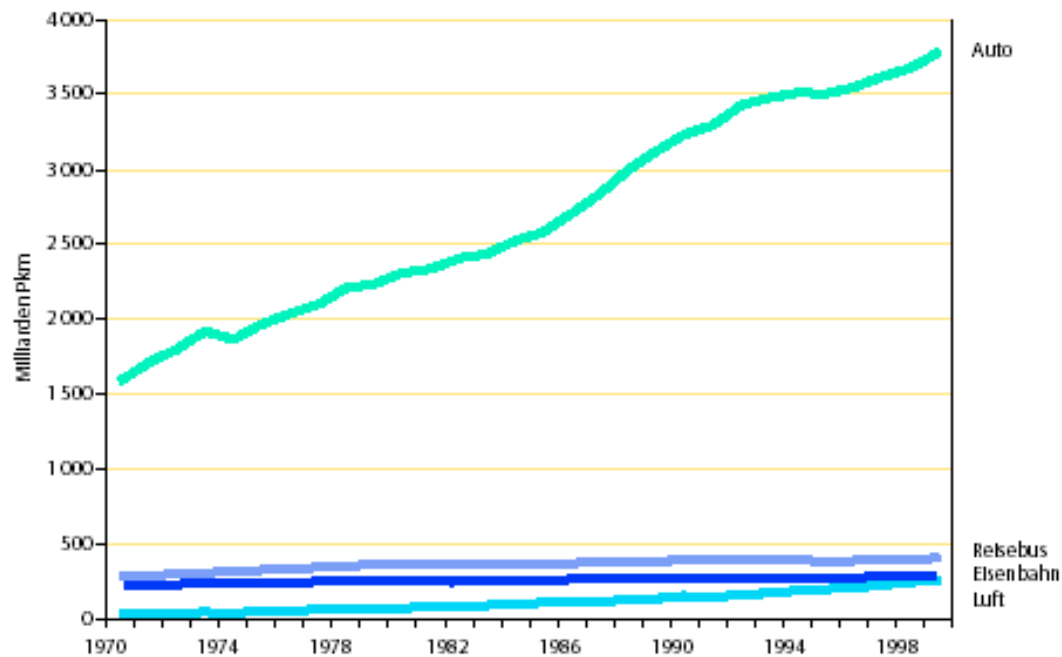
Empirická data

- struktura S^L je významnějším determinanem lokalizace ekonomické aktivity než fáze evropské integrace
- nabídková vazba má na lokalizaci větší efekt než poptávková
- evropská regionální politika významně ovlivňuje lokalizaci průmyslu, konkrétně průmyslu s vysoce kvalifikovanou L

Výkony dopravy v EU

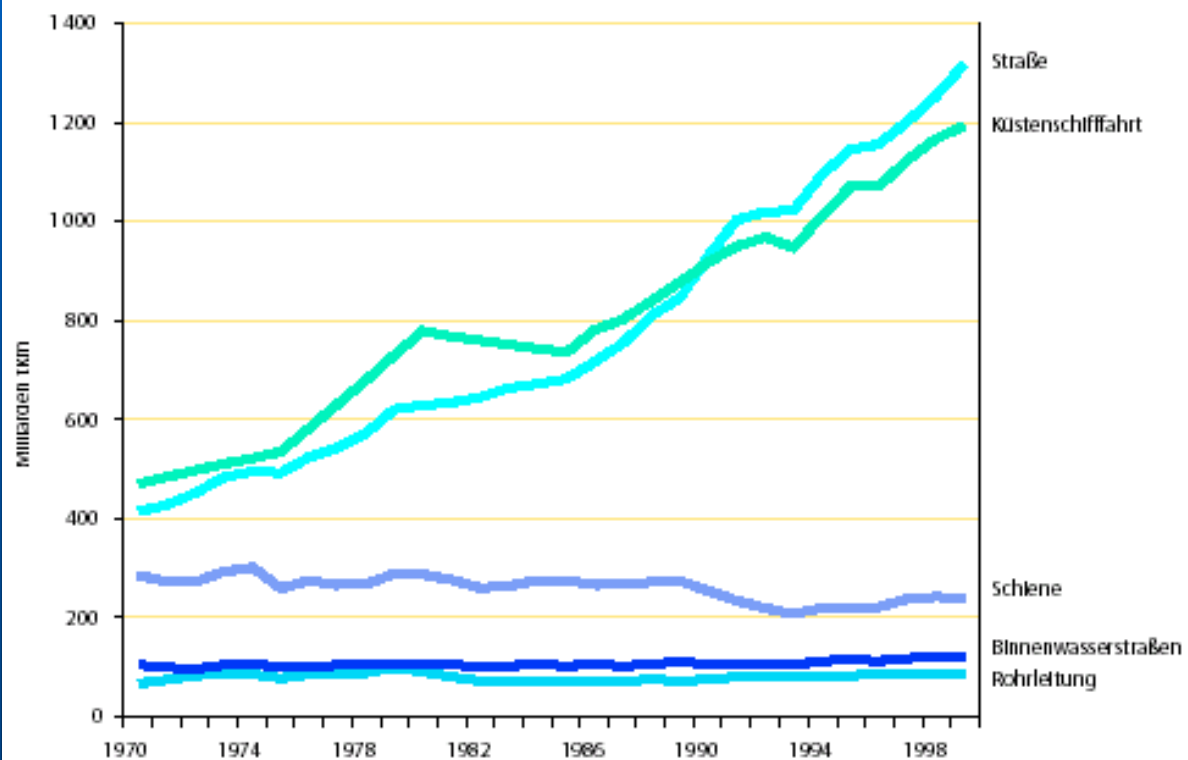
- dopravní služby = 7% HDP Evropské unie, 5% pracovních míst, 40% veřejných investic

Schaubild 1 — Personenverkehr — Entwicklung des Verkehrs nach Verkehrsträgern, EU-15 (1970-1999)



Pkm: Beförderung einer Person über einen Kilometer

Schaubild 2 — Güterverkehr — Entwicklung des Verkehrs nach Verkehrsträgern, EU-15 (1970-1999)



tkm: Beförderung einer Tonne über einen Kilometer

Cíle dopravní politiky

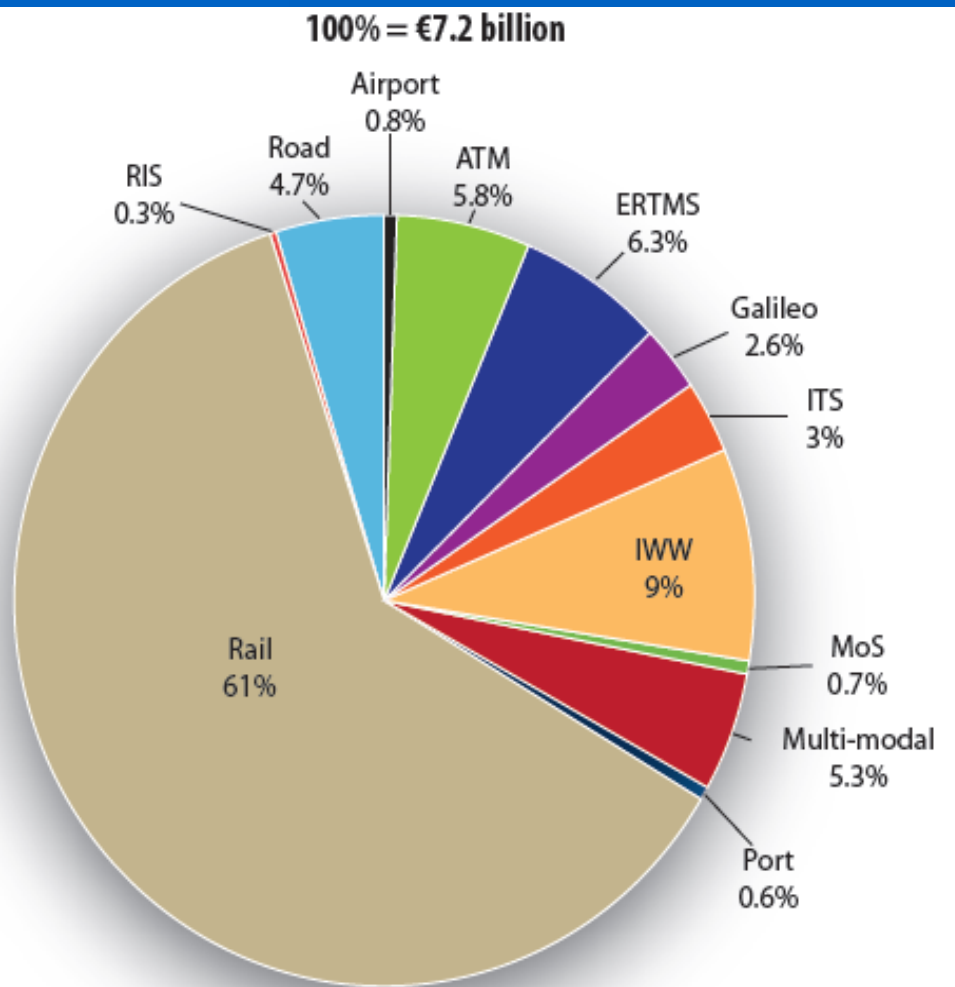
- „decoupling“ – oddělení trendu růstu HDP a dopravních výkonů
- změna poměru mezi mody dopravy
- snížení dopadů na životní prostředí
- zlepšování dopravní infrastruktury
- zlepšování postavení uživatele dopravních služeb

Projekt transevropských sítí TEN-T

Cíle po Maastrichtu 1993:

- sociální a ekonomická soudržnost regionů
- rozvoj zaostalých a odlehlých regionů
- nové trhy a nové pracovní příležitosti
- spojení s novými trhy

Příspěvky TEN – T podle typu dopravy



Legend

ATM = Air Traffic Management

ERTMS = European Rail Traffic Management System

ITS = Intelligent Transport Systems and Services

MOS = Motorways of the Sea

RIS = River Information Services

IWW = Inland Waterways