

Vysoká škola evropských a regionálních studií, o.p.s.
České Budějovice

Bakalářská práce

**FAKTORY REGIONÁLNÍHO RŮSTU A ROZVOJE
JIHOČESKÉHO KRAJE**

Autor práce: Karel Kolman

Studijní obor: regionální studia

Forma studia: kombinované studium

Vedoucí práce: Ing. Jiří Dušek, Ing. Ladislav Skořepa, Ph.D.

2007

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně s využitím uvedených pramenů a literatury.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna ke studijním účelům.

.....
Karel KOLMAN

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Duškovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

Obsah

1	ÚVOD	6
2	TEORETICKÁ ČÁST.....	7
2.1	LOKALIZAČNÍ TEORIE.....	7
2.2	LOKALIZAČNÍ FAKTORY - OBECNĚ.....	8
2.3	MĚKKÉ LOKALIZAČNÍ FAKTORY	9
2.4	TVRDÉ LOKALIZAČNÍ FAKTORY	10
2.4.1	SKUPINA OBCHODNÍCH FAKTORŮ	12
2.4.2	SKUPINA INFRASTRUKTURNÍCH FAKTORŮ	13
2.4.3	SKUPINA PRACOVNÍCH FAKTORŮ.....	13
2.4.4	SKUPINA LOKÁLNÍCH FAKTORŮ	14
2.4.5	SKUPINA NÁKLADOVÝCH FAKTORŮ	15
2.4.6	SKUPINA ENVIROMENTÁLNÍCH FAKTORŮ	15
2.5	REGIONÁLNÍ POLITIKA	16
3	PRAKTICKÁ ČÁST	17
3.1	JIHOČESKÝ REGION	17
3.2	HISTORIE.....	17
3.3	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA.....	17
3.4	PODPORA A ROZVOJ PODNIKÁNÍ.....	18
3.5	INFRASTRUKTURA	18
3.5.1	SILNIČNÍ DOPRAVA	18
3.5.2	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	19
3.5.3	VODNÍ DOPRAVA.....	20
3.5.4	LETECKÁ DOPRAVA	20
3.5.5	CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	21
3.5.6	CESTOVNÍ RUCH, KULTURA A VNĚJŠÍ VZTAHY	22
3.5.7	SOCIÁLNÍ OBLAST A ZDRAVOTNICTVÍ	22
3.6	VYBRANÉ FAKTORY.....	23
3.7	DEMOGRAFIE.....	23
3.7.1	STRUKTURA OSÍDLENÍ, HUSTOTA OBYVATELSTVA.....	23
3.7.2	VĚKOVÁ STRUKTURA	24
3.7.3	MIGRACE	25
3.7.4	DOMY A BYTY	25
3.7.5	DEMOGRAFIE - SHRNU TÍ.....	26

3.8	EKONOMIKA A PODNIKÁNÍ	27
3.8.1	ZAMĚSTNANOST A NEZAMĚSTNANOST	28
3.8.2	MZDY	28
3.8.3	CESTOVNÍ RUCH	29
3.8.4	EKONOMIKA A PODNIKÁNÍ - SHRNU TÍ	30
3.9	LIDSKÉ ZDROJE A ROVNÉ PŘÍLEŽITOSTI	31
3.9.1	PRŮMĚRNÉ MZDY	31
3.9.2	NEZAMĚSTNANOST	32
3.9.3	AKTIVNÍ POLITIKA ZAMĚSTNANOSTI	34
3.9.4	VZDĚLANOSTNÍ ÚROVEŇ KRAJE	35
3.9.5	ROVNÉ PŘÍLEŽITOSTI	36
3.9.6	LIDSKÉ ZDROJE A ROVNÉ PŘÍLEŽITOSTI - SHRNU TÍ	37
3.10	INFRASTRUKTURA	38
3.10.1	PÁTEŘNÍ TRASY PROCHÁZEJÍCÍ JIHOČESKÝM KRAJEM	38
3.10.2	HRANIČNÍ PŘECHODY	39
3.10.3	INVESTICE DO SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY	39
3.10.4	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	40
3.10.5	LETECKÁ DOPRAVA	41
3.10.6	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	41
3.10.7	INFRASTRUKTURA - SHRNU TÍ	42
3.11	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	43
3.11.1	POPIS ÚZEMÍ	43
3.11.2	CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ	44
3.11.3	PŮDA	45
3.11.4	LESY	45
3.11.5	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - SHRNU TÍ	46
4	ZÁVĚR	48
5	SEZNAM ODBORNÉ LITERATURY	50
6	ABSTRACT	51
7	SEZNAM ZKRATEK	53

1 ÚVOD

Za téma mojí bakalářské práce jsem si vybral téma „**Faktory regionálního růstu a rozvoje Jihočeského kraje**“ hned z několika důvodů. Kromě nepopíratelného faktu, že jsem Jihočechem a k Jihočeskému kraji mám velice osobní vztah mám i já, stejně jako spousta ostatních obyvatel nejen jihočeského kraje, velké množství „každodenních“ starostí a jednu touhu společnou nám všem, totiž mít se „lépe“. Téma bakalářské práce proto přímo vybízí k tomu zamyslet se nad tím, co udělat nebo změnit, aby se tento stav „nespokojenosti“ změnil.

Obecně přijímaným měřítkem toho, zda se lidé v zemi, kraji, okrese nebo obci mají „dobře“ je úroveň životního standardu v daném územním celku. Vysoká a rostoucí životní úroveň přitom závisí na celé řadě faktorů, které ji buď v pozitivním, nebo negativním smyslu ovlivňují. Pod pojmem „růstový faktor“ si lze představit jakýkoliv jev, který může ovlivnit sociální a ekonomický rozvoj oblasti a zlepšit tak její konkurenceschopnost a prosperitu.

Za cíl této práce jsem si dal identifikovat růstové faktory na úrovni kraje a na nižších úrovních veřejné správy. Zejména na nižších úrovních veřejné správy totiž dochází k problémům při identifikaci těchto faktorů a následně k chybnému nastavení koncepce rozvoje dané oblasti.

Vzhledem k opravdu velkému počtu těchto faktorů (lze je identifikovat v oblasti průmyslu, obchodu a služeb, v oblasti lidských zdrojů, v oblasti infrastruktury, v oblasti životního prostředí, v oblasti zemědělství a v neposlední řadě i v oblasti cestovního ruchu) a poněkud omezenému rozsahu bakalářské práce se budu snažit odhalit ty, které mají v rámci Jihočeského kraje z hlediska podpory ekonomického, sociálního a kulturního povznesení regionu největší význam. Zaměřím se hlavně na ty faktory, které jdou přímo za hlavním cílem rozvoje Jihočeského kraje, totiž dosažení vyváženého hospodářského, kulturního a vzdělanostního růstu se silnými a vzájemně výhodnými vazbami na okolní regiony při respektování podmínek ochrany životního prostředí tak, aby region obstál v porovnání s ostatními regiony v ČR i v zahraničí.

2 TEORETICKÁ ČÁST

2.1 LOKALIZAČNÍ TEORIE

V regionálních teoriích představují lokalizační teorie vývojově nejstarší skupinu, bezprostředně se vztahující k vlastním teoretickým základům prostorové (regionální) ekonomiky.

V nejobecnějším pojetí je jejich obsahem nalezení rozhodujících zákonitostí při umístování (lokalizaci) daného podnikatelského subjektu. Jejich vznik lze datovat do počátku 18. století, kdy další rozvoj zemědělské a průmyslové výroby v hospodářsky nejrozvinutějších oblastech narazil na objektivní limity místních přírodních a společenských zdrojů, ale i velikosti spotřebního trhu.¹

Celkový vývoj teorie lokalizace lze rozdělit do několika etap, v nichž se poprvé objevují:

Speciální teorie lokalizace zemědělství a průmyslu, hodnotící výhodnost lokalizace především z hlediska:

- minimalizace nákladů
- maximalizace zisku
- Teorie lokalizace využívající vícekriteriální přístup a modelování
- Teorie lokalizace s prvky teorie celkového prostorového uspořádání

Tvůrcem klasické teorie lokalizace je A.Weber, který usiloval o dosažení minimálních výrobních nákladů (a nikoliv jen nejnižších dopravních nákladů) a zavádí i nové termíny jako lokalizační faktor, ubikvitní (všeobecné) suroviny materiálový index.² Weber uvádí tři hlavní faktory lokalizace průmyslového závodu:

- dopravní náklady
- náklady na pracovní sílu
- spotřebitelské aglomerace (trhy)

Hottelingův model konkurujících si firem soutěžících o tržní prostor je dalším zástupcem lokalizačních teorií. Model řeší vzájemné závislosti lokalizačních rozhodnutí různých firem. Základní myšlenkou Hottelingova modelu je snaha konkurujících si

¹ Blažek J., Teorie regionálního rozvoje, Karolinum, Praha 2002, str. 59.

² Kolektiv autorů, Úvod do regionálních věd a veřejné správy, Vydavatelství Aleš Čeněk 2004.str. 89.

firem o převzetí zákazníků konkurenční firmy a postupné ustavení monopolu. Toho by měla firma dosáhnout prostorovým přitížením k zákazníkovi.

Další model se opírá o behaviorální paradigma a snaží se brát v úvahu subjektivní vnímání aktérů.

Shrneme-li přínosy lokalizační teorie a zní vycházející lokalizační analýzy, jejím cílem je:

- analýza rozmístění - tj. analyzuje stav, výsledek rozmístění ekonomických jednotek podle vícerých charakteristik;
- analýza faktorů majících vliv na rozmíst'ování - tj. analyzuje předpoklady, podmínky

2.2 LOKALIZAČNÍ FAKTORY - OBECNĚ

Termín lokalizační faktor úzce souvisí s lokalizací, která představuje umístění hospodářských subjektů, zařízení a činností produkčního zaměření, stejně jako ostatních organizací, institucí, objektů a aktivit, v jejichž případě je prostorová volba předmětem ekonomické analýzy (prostorová ekonomika). Podle rozměru územních celků lokalizační rozhodování zpravidla zahrnuje 3 stupně:

- makro-úroveň (region)
- mezo-úroveň (sídlo, areál)
- mikro-úroveň (lokalita, pozemek)

Lokalizační faktor vyjadřuje výhodu představovanou úsporou nákladů, kterou získáme tím, že danou ekonomickou aktivitu lokalizujeme právě na určitém místě a ne někde jinde. V nejobecnějším smyslu tedy lze lokalizační faktor chápat i jako sílu, která působí ve směru volby určité lokalizace. V tom případě lze k vymezení lokalizačních faktorů přistupovat nejen z hlediska regionálně ekonomického (úspory nákladů), ale i z hlediska územně technického, kdy lokalizační faktory vystupují jako místní lokalizační podmínky (kvantifikují požadavek, aby v daném místě byly v dostačujícím rozsahu určité podmínky vůbec k dispozici) nebo jako lokalizační zdroje (tj. nabídka pro zhodnocení dosud plně nevyužívaných nebo za určitých okolností potenciálně využitelných místních přírodních, dopravních, aglomeračních či sociálních zdrojů).

Do okruhu lokalizačních faktorů spadají vnější úspory (aglomerační, urbanizační), vnitřní úspory (úspory z rozsahu, z růstu, ze specializace), vybavenost území technickou a sociální infrastrukturou, charakter prostředí a omezení z něj vyplývající, podmínky pro včasné uvedení investice do provozu či zahájení příslušných činností, ekonomické výhody plynoucí z regionální politiky, výhody či nevýhody spojené s přístupem veřejné správy k danému lokalizačnímu záměru a další hlediska.³

V moderním pojetí jsou lokalizační faktory odvětvově pojaté, projevuje se výrazná tendence ke komplexnějšímu pojetí teorie lokalizace jednotlivých socioekonomických aktivit člověka. Mezi hlavní všeobecné lokalizační faktory makroekonomické investiční atraktivity patří obvykle politická stabilita, míra ekonomického růstu, kvalita legislativy, úroveň úrokových sazeb a daňového zatížení. Toto hodnocení provádějí ratingové agentury a je zde nebezpečí spekulativního ohodnocení.

Vyšší dlouhodobou vypovídací schopnost mají klasické lokalizační faktory, které lze rozdělit na tvrdé a měkké. Jejich výhodou je možnost použití pro národní, regionální i lokální úroveň hodnocení (mikroekonomická úroveň) a také vyšší objektivita ve srovnání s ratingem. Skupiny těchto lokalizačních faktorů mají různou váhu a jsou potencionálními investory vnímány odlišně.

Relativní oslabování významu průmyslu (snižování zaměstnanosti v průmyslu a jeho podílu na tvorbě HDP) a rozšiřování sektoru služeb (terciarizace), stejně jako změny v průmyslové výrobě směrem k technologicky náročnější produkci (high-tech např. mikroelektronika, farmaceutický průmysl), způsobují ve vyspělých zemích postupné změny dominantních lokalizačních faktorů. Tradiční "tvrdé" lokalizační faktory (ovlivňující, snižující přímo výrobní náklady) se stávají stále více obecně dostupnými (ubikvitními). Rozhodujícími faktory se pro přilákání investorů a kvalitních lidských zdrojů stále více stávají „měkké faktory“ (neovlivňující přímo výrobní náklady, ale ovlivňují prostorové chování investorů, turistů a kvalitních lidských zdrojů). Kvalitní „měkké faktory“, kterými lokalita či region disponují, ovlivňují pozitivně postup procesu deindustrializace a terciarizace. Obce a regiony ve vyspělých zemích proto koncentrují své úsilí na zlepšování měkkých lokalizačních faktorů.

2.3 MĚKKÉ LOKALIZAČNÍ FAKTORY

V konzumních vzorcích znalostní společnosti klesá v posledních letech postupně význam tvrdých lokalizačních faktorů na úkor společenských a psychologických

³ Adamčík S. Zdroje teorie regionální politiky a regionálního rozvoje. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 1997

faktorů. Tyto měkké lokalizační faktory se odrážejí v celkové kvalitě života. Poněvadž pojem kvalita života obsahuje přirozeně silně subjektivní a psychologické elementy a obyvatelé, turisté nebo podnikatelé vnímají a hodnotí město především na základě těchto měkkých faktorů, je logické, že klíčovou rolí regionálního marketingu představuje posílení a profilace image regionu.⁴

Mezi měkké lokalizační faktory řadíme například:

Možnosti vzdělávání a dalšího vzdělávání

Kvalita a vzhled prostor a budov a jejich okolí (parky)

Komunikační a sociální infrastruktura (v pracovním prostředí)

Dopravní napojení a obslužnost (parkoviště, silnice, veřejná doprava)

Image průmyslových zón

Konsensus ekonomických (podnikatelských) aktérů a aktérů z veřejného sektoru

Neformální kontakty v místě (sociální kvalita prostředí)

Stabilita plánování (stabilita územního plánu a definování priorit města)

Image města

Význam tradic a historie lokality

Lokální vázanost podniků a obyvatel

Atmosféra města

Význam města jako centra kultury

„Etablovaná“ kulturní zařízení (divadla, muzea, výstavy, veletrhy, galerie, koncerty)

Zábavní kultura (hudební a umělecká scéna, kina, diskotéky, herny, restaurace a „hospůdky“)

Akce – slavnosti ve městě (events)

Frekvence a kvalita neetablovaných akcí

Nabídka možností aktivní seberealizace v oblasti kultury

2.4 TVRDÉ LOKALIZAČNÍ FAKTORY

Pro lepší orientaci jsem tvrdé lokalizační faktory rozdělil do 6 základních skupin:

- obchodní
- infrastrukturní
- pracovní
- lokální

⁴ <http://www.mestskymarketing.cz/fakt.php>

- nákladové
- enviromentální

Při stanovování jednotlivých faktorů budu vycházet z analýzy lokalizačních závislostí, která byla provedena kolektivem M. Viturky. Vstupní data tvoří rozsáhlé soubory získaných v rámci souboru 79 okresů České republiky. Při zpracovávání souboru dat byl kladen důraz na 3 ekonomické sektory – zpracovatelský průmysl, distribuce a služby.

Tab. 1: Relativní váhy skupin lokalizačních faktorů (%)

skupina faktorů	zprac. průmysl	distribuce	služby
obchodní	28	29	30
infrastrukturní	17	24	24
pracovní	22	20	16
lokální	16	14	11
nákladové	11	8	12
enviromentální	6	5	7
celkem	100	100	100

Zdroj: Viturka a kol.: Investiční atraktivita vybraných měst v ČR

Jak je vidět v tabulce, nejvýraznější vliv na investiční aktivitu má skupina obchodních faktorů, následovaná faktory infrastrukturními a pracovními. Nejnižší hodnoty jsou dosahovány u skupiny enviromentálních faktorů, což by se dalo připsat spíše okrajovému zájmu o kvalitu životního prostředí u firem. Jejich vztah k životnímu prostředí je vymezován spíše zákonem a navazujícími předpisy. Navíc jde o velmi heterogenní skupinu faktorů, což odráží širokou škálu preferencí projevovaných investory nejen v závislosti na povaze jejich aktivity, ale i na zemi jejich původu (kulturní faktory, sociálně-ekologické faktory). Překvapením však mohou být nízké hodnoty u skupiny nákladových faktorů. To lze vysvětlit jejich sepijatostí s faktory pracovními, se kterými působí ve vzájemné interakci. Lze také vyslovit předpoklad, že se firmy orientují spíše na lidský kapitál a stále více investic je směřováno do znalostní báze. Tradiční nákladově založenou konkurenci tak střídá konkurence znalostní.

2.4.1 SKUPINA OBCHODNÍCH FAKTORŮ

Obchodní faktory jsou považovány za nejdůležitější skupinu lokalizačních faktorů a tvoří ji tyto faktory:

Faktor blízkosti trhu podává celkovou informaci o prostorových výhodách lokalizace z pohledu nejvýznamnějších koncentrací poptávky. Faktor akcentuje sídelní strukturu a její velikost, což lze měřit velikostí sídla samotného, stejně tak jako je důležitá vzdálenost od významných center, ať už domácích anebo zahraničních. Je důležitý zejména u distribučních firem a poskytovatelů služeb, kteří jsou zaměřeni na uspokojování konečné spotřeby obyvatelstva. U průmyslových producentů jej zastihuje faktor blízkosti hlavních zákazníků, který odkazuje k podnikatelské struktuře a ke struktuře subdodavatelských vztahů.

Faktor blízkosti zákazníků je důležitým ukazatelem zejména pro lokalizaci průmyslové výroby, jak již bylo naznačeno výše. Jinými slovy jde o blízkost dodavatelů a odběratelů neboli o strukturu a šíři subdodavatelské sítě. Investor zkoumá blízkost dodavatelů a kooperujících firem. Je důležité vědět, že tento faktor zahrnuje také možnost navázání cílené spolupráce z hlediska komplementarity výroby a v neposlední řadě také získání know-how z navázané spolupráce. U distribučních aktivit hraje roli jejich prostorová lokalizace vzhledem k výrobě a největším zákazníkům, což zvýhodňuje velká centra. Sféra progresivních služeb (bankovníctví, pojišťovnictví, informační a obchodní služby) opět preferuje metropolitní regiony bohaté na informace a příležitosti k obchodním kontaktům.

U periferních regionů je pak viditelná specifikace těchto služeb vzhledem k charakteristice a potřebám zákazníků.

Faktor přítomnosti zahraničních firem ukazuje spíše na atraktivitu daného území pro zahraniční investory. To potvrzuje zjištění, že většina zahraničních investic směřovala do vysoce atraktivních center (Praha, Brno, Plzeň) či výrazně průmyslových regionů (Ostrava, Pardubice, Hradec Králové) než do příhraničních oblastí s Německem a Rakouskem.⁵ Váha mnohem menší než u předchozích faktorů, důležité zejména pro MSP.

Faktor přítomnosti podpůrných služeb klade důraz na infrastrukturu služeb (včetně výzkumu). Stejná váha jako u předchozího faktoru přítomnosti zahraničních firem.

⁵ Viturka, M. a kol.: Investiční atraktivita vybraných měst České republiky, Brno 1998, str. 34-36

2.4.2 SKUPINA INFRASTRUKTURNÍCH FAKTORŮ

Podle pořadí významnosti patří tato skupina na druhé (distribuce, služby) nebo třetí místo (zpracovatelský průmysl). Patří sem následující lokalizační faktory: kvalita silniční a železniční sítě (s důrazem na silniční síť), vzdálenost k letišti (důležité u hi-tech investic) a kvalita telekomunikací (nutná podmínka).

Faktor kvality silničních a železničních komunikací odkazuje na vyhodnocení postavení sídel vzhledem k napojení na stávající a navržené sítě dálnic a rychlostních silnic a hlavních železničních tahů. Rozsah sítě dálnic a rychlostních silnic dosahuje v ČR téměř 2 000 km. Hustota železniční sítě na našem území je v evropském kontextu nadprůměrnou (12km/100m²) a podíl železniční dopravy na přepravě zboží je v ČR oproti průměru EU dvakrát vyšší.⁶

Faktor blízkosti větších letišť má význam především pro distribuční aktivity. U zpracovatelského průmyslu má význam zejména na stále využívanější přepravu hi-tech komponent. U produktivních služeb je význam tohoto faktoru dán zejména úsporami času při návštěvách obchodních partnerů.

Faktor kvality telekomunikací hraje nejvýznamnější roli v případě produktivních služeb a jeho nezanedbatelný vliv je patrný také u distribučních aktivit.

2.4.3 SKUPINA PRACOVNÍCH FAKTORŮ

Významná skupina, zaujímá druhé (u zpracovatelského průmyslu) nebo třetí místo (v případě distribuce a služeb).

Faktor všeobecné dostupnosti pracovních sil podává územně specifikovanou informaci o potenciální nabídce pracovních sil. Investor směřuje do míst s vyšší koncentrací obyvatel (sídla nad 10 000 obyvatel), do menších v případě kvalitní infrastruktury, která umožní dojížděku. Je dobré si uvědomit, že tento faktor nezohledňuje pouze potenciální nabídku pracovních sil, ale je třeba se také dívat na specifika daného investičního záměru a posoudit, zda je struktura potenciálních pracovníků vyhovující.

Faktor kvality pracovních sil v sobě nese informaci o kvalifikaci pracovních sil vzhledem k dosaženému vzdělání. Investor posuzuje kvalifikaci a vzdělanost pracovní síly na cílovém území.

⁶ Víturka, M. a kol.: Investiční atraktivita vybraných měst České republiky, Brno 1998, str. 44-45

Faktor flexibility a adaptability pracovních sil je vyjádřen nepřímo pomocí míry přizpůsobení se pracovních sil novým podmínkám v transformaci ekonomiky.⁷ Důležitý zejména z hlediska zahraničních firem. Investor sleduje míru fluktuace na trhu práce, která je znakem vyspělosti a mobility pracovních sil – ukazuje tedy, zda by byla možná rekvalifikace pro potřeby investora.

2.4.4 SKUPINA LOKÁLNÍCH FAKTORŮ

Tato skupina faktorů dává obcím a regionům největší reálné možnosti jak ovlivnit působení potenciálních investorů v jejich spádových oblastech. V tomto případě se silně projevuje aktivita orgánů územní samosprávy a tyto faktory vypovídají především o připravenosti obcí k podpoře lokalizace investic na zelené louce.

Faktor nabídky rozvojových ploch v sobě zahrnuje následující čtyři posuzovaná kritéria, jak vyplynulo z dotazníkového šetření na městských či magistrátních úradech vybraných měst:⁸ velikost a vlastnické poměry (využitelná plocha v ha, počet vlastníků, možné způsoby nakládání s nemovitostmi), napojení na technickou infrastrukturu (vodovodní, kanalizační, elektrická, plynová a telefonní síť), napojení na dopravní infrastrukturu (silnice, železniční vlečka, blízkost letiště, MHD), uživatelské stimuly a limity (regulace využití území, úroveň poskytovaných služeb a propagace, souhlas s vynětím půdy ze ZPF, specifické limity a bariéry využití území).

Faktor institucionálního zabezpečení rozvoje znalostní báze odkazuje k podpoře zvyšování kvalitativní úrovně užívaných technologií a produktů ve snaze zvýšit konkurenceschopnost zejména malých a středních podniků. K tomu je třeba rozvíjet tzv. vědecko-technické parky v kombinaci s dynamicky se rozvíjející strukturou vysokoškolských institucí. Svou nezastupitelnou úlohu hrají také inovační centra. Tento faktor je svým vymezením velmi úzce lokalizačně situován zejména do vysokoškolských měst. Investor sleduje, zda je v místě investice (v blízkosti) vysoká škola, věda a výzkum.

Faktor finanční participace zprostředkovává informace o existujících přímých i nepřímých finančních podporách. Zohledňuje možnou finanční účast měst na realizaci záměrů investora (včetně investičních pobídek).

⁷ Viturka, M. a kol.: Investiční atraktivita vybraných měst České republiky, Brno 1998, str. 64

⁸ Viturka, M. a kol.: Investiční atraktivita vybraných měst České republiky, Brno 1998, str. 70

2.4.5 SKUPINA NÁKLADOVÝCH FAKTORŮ

V dnešní době již mají malý význam. Patří sem následující faktory:

Faktor ceny práce je klasickým lokalizačním faktorem ve smyslu vnímání úrovně ceny práce potenciálními investory na nadnárodní úrovni. Například v ČR jsou mzdové náklady nižší, nízká je také ale i produktivita práce. Investora zajímá zejména cena práce specialistů a profesních skupin.

Faktor ceny pozemků a pronájmů je třeba rozlišit v jednotlivých odvětvích. Pro investiční aktivity ve zpracovatelském průmyslu a distribuci bude rozhodující cena stavebních pozemků. Ta je determinována zejména polohou, vybaveností infrastrukturou a výskytem limitujících faktorů jejího zastavění. V ČR je třeba zohlednit i způsob plánovaného užití a charakter vlastnictví s ohledem na nerozvinutý trh s pozemky a regulativní omezení. Je známo, že cena pozemků zejména v rozvojových lokalitách může být efektivním nástrojem pro odstraňování negativních ekonomických jevů v problémových regionech. Potíže ovšem nastávají v případě zastaralých průmyslových areálů, kde ani nízká cena nemusí vést potenciální investory k umístění investic, neboť jsou tyto plochy zatížené dalšími zátěžemi. Zájem je zejména o volné pozemky, či o umístění výroby v průmyslovém parku. Pro odvětví produktivních služeb je významným nákladovým faktorem cena pronájmů kancelářských prostor. Nikoho nepřekvapí, že cena pronájmů kancelářských prostor se bude odvíjet od velikosti a atraktivity sídel v širším slova smyslu.

2.4.6 SKUPINA ENVIROMENTÁLNÍCH FAKTORŮ

Zatím malý význam pro rozhodování, očekává se nárůst významu.

Faktor enviromentální kvality území v sobě zahrnuje hygienickou úroveň životního prostředí. Jedná se o kvalitu ovzduší, vod a krajiny, hodnotí ji jen někteří zahraniční investoři (zejména z USA, Japonska a Skandinávie). Kvalita ŽP je v ČR hodnocena celkově jako horší. Ekologická devastace mnohdy znamená devastaci i z hlediska sociálně-ekonomického a demografického.

Faktor kulturní vyjadřuje kulturní spřízněnost investora se zemí, kam směřuje jeho investice. Váha je celkově malá, přesto významná u investorů z USA, Japonska či arabského světa. Například získání japonského investora znamená pozitivní signál pro další japonské investory, kteří mají tendenci se koncentrovat. Američané zase upřednostňují anglicky mluvící protestantské země apod. tzv. „měkké“ lokalizační faktory (např. image regionu) se totiž stávají stále významnějším doplňkem „tvrdých“

lokalizačních faktorů (jako infrastruktura, naleziště nerostných surovin či blízkost prodejních trhů) a determinují investiční atraktivitu regionu.

2.5 REGIONÁLNÍ POLITIKA

Regionální politika jako koncepční činnost státu, regionálních a místních orgánů má za cíl přispívat k vyváženému a harmonickému rozvoji jednotlivých regionů ČR, ke snižování rozdílů (disparit) mezi úrovněmi rozvoje jednotlivých regionů a ke zlepšení regionální hospodářské struktury.

Regionální disparity v České republice lze nalézt v rozdílné úrovni ekonomického a průmyslového rozvoje, v rozsahu a kvalitě technické infrastruktury, v ekonomické výkonnosti měřené pomocí HDP na obyvatele či zaměstnance, v odvětvové struktuře zaměstnanosti, v úrovni nezaměstnanosti, v rozsahu podnikatelských aktivit, v životní úrovni a podobně.

Pro praktickou realizaci regionální politiky je nezbytné zavést systém sledování regionálních rozdílů na těch úrovních, které realizaci regionální politiky zabezpečují, tj. nejen na úrovni státu, ale i regionů (krajů, případně nižších územních jednotek - okresů, mikroregionů).

Podstatou sledování regionálních rozdílů je odhalit disproporce, které mají výraznou regionální dimenzi. Rozsah těchto disproporcí je ovlivňován především ekonomickou strukturou, polohou území, přírodními podmínkami a v neposlední řadě iniciativou územních orgánů.

Exaktnímu hodnocení vznikajících disparit brání dnes nedostatečné statistické údaje, protože dosavadní výkazy se vedly podle okresů případně bývalých krajů z období před rokem 1989. Navíc, řada údajů s ohledem na nedostatečné nebo neexistující potřeby sledování a z důvodu absence regionální politiky nebyla sledována.

Pro sledování regionálních rozdílů byl vytvořen základní soubor deskriptorů, který vycházel jednak ze systému deskripce zpracovaného v rámci návrhu Strategie regionálního rozvoje České republiky, jednak z hodnocení regionálních disparit v zemích Evropské unie. Výsledkem je návrh modifikovaného systému deskriptorů, který je tvořen 5 oblastmi, 26 deskriptory a 97 ukazateli. Bylo zachováno základní rozčlenění na 5 oblastí, tj. Souhrnná charakteristika regionu, Ekonomický potenciál, Lidský potenciál, Technická obsluha a vybavenost území a Životní prostředí.⁹

⁹ Strategie regionálního rozvoje ČR, Příloha č.3, Sledování regionálních rozdílů, Praha, červenec 2000

3 PRAKTICKÁ ČÁST

3.1 JIHOČESKÝ REGION

3.2 HISTORIE

Označení jižní Čechy vyplývá spíše ze zeměpisné polohy. Jižní Čechy vymezuje území dvou krajů z let 1645 – 1751, tedy Prácheňského a Bechyňského, resp. po jejich rozdělení území z tří krajů z let 1751 – 1849, tj. Prácheňského, Budějovického a Tábořského. Jejich území zahrnovalo na západě i Sušicko a Horažďovicko a tedy de facto většinu Šumavy. Východní hranice vždy respektovala zemskou hranici Čech a Moravy.

Se vznikem krajských vlád došlo v roce 1851 k prvnímu umělému zásahu. Část jižních Čech spadla pod Plzeň, naopak část středních Čech zase pod Budějovice. Východní hranice zůstala zachována.

Rozdělení na Čechy a Moravu přetrvalo staletí, obě světové války, protektorát. Nepřežilo však rok 1948. K částečné nápravě východní hranice kraje došlo v roce 1960. Vzniká Jihočeský kraj, který po 12 letech opět zabírá většinu oblasti označovanou jižní Čechy. V roce 2000 vzniká zákonem o vytvoření vyšších územně správních celků (VÚSC) kraj Budějovický. Ten nezahrnuje celou oblast „jižní Čechy“, k tomu mu chybí přinejmenším většina Pelhřimovska, tedy i Pacovsko.

Nově vzniklé vyšší územně správní celky musí mít podle zákona ve svém oficiálním názvu slovo „kraj“ nebo „země“. Zákonodárci též při schvalování zákona takto vzniklé kraje přímo pojmenovali. A to podle jednoduchého klíče – názvu krajského města. I když ne tak docela, protože to by se Budějovický kraj musel jmenovat Českobudějovický (podobně jako Královéhradecký). Zákon ovšem dává krajským zastupitelstvům pravomoc název kraje změnit. Konečné slovo má dát Parlament ČR. V roce 2001 byl Budějovický kraj přejmenován na Jihočeský.

3.3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA

V roce 2006 dochází, z hlediska naplňování cílů regionální politiky Jihočeského kraje, k významnému mezníku. V tomto roce končí období, které bylo časově vymezeno realizací na období 2002 – 2006. Zároveň proběhla celá řada událostí, které měly přímý vliv na naplňování programu jako celku i jednotlivých priorit. Pro příklad lze uvést, že na rozvoji regionu se negativně projevíly katastrofální povodně v srpnu

2002. Do rozvoje územního obvodu Jihočeského kraje pro období 2002 – 2006 významnou měrou zasáhla i politická a historická událost – vstup České republiky do Evropské unie a s tím související možnosti plně se podílet na využívání nástrojů Evropské politiky hospodářské soudržnosti, kterými jsou strukturální fondy a iniciativy. Rok 2006 byl tedy jednak rokem, který pro náš kraj přinesl zúročení úsilí věnované přípravě na čerpání prostředků z těchto fondů a zároveň byl také rokem přípravy na další programové období.

3.4 PODPORA A ROZVOJ PODNIKÁNÍ

Každý kraj má své tradice a silné stránky, na kterých by měl stavět svou budoucnost a nejinak je tomu u Jihočeského kraje. Tento kraj je snad každým spojován s nenarušenou přírodou, rybníky a dobrým pivem. Když to vyjádřím podrobněji, tak je to tradiční potravinářský průmysl, jehož nejdůležitějšími složkami je zpracování masa, mléka, výroba piva. Tato odvětví tradičně navazují na zemědělskou výrobu, jejíž nejsilnější stránkou je chov dobytka a především rybolov. Rozsáhlé lesy na Šumavě a v Novohradských horách jsou zdrojem dřeva, které se zpracovává na pilách a uplatňuje ve stavebnictví, nebo v dalších navazujících odvětvích jako je například výroba nábytku. Tyto základní pilíře jsou tradičními zdroji obživy obyvatelstva již po staletí. Teprve v minulém století se rozvinul, pro Jižní Čechy typický, lehký průmysl, zastoupený zejména výrobou nádobí, hraček, tužek, silonu, automobilových svíček, textilu, elektronických součástek a podobně. Jediným zástupcem těžkého průmyslu byla nová slévárna, svého času provozovaná Škodou Plzeň. Po restrukturalizaci, která byla způsobena přechodem na tržní hospodářství, se hodně změnilo. Mnohé z firem se privatizovaly, změnily se názvy, uskupení, mnohdy i výrobní programy. Do některých firem záhy vstoupil zahraniční kapitál, nebo vznikly firmy úplně nové.

3.5 INFRASTRUKTURA

3.5.1 SILNIČNÍ DOPRAVA

Stavební a technický stav dopravní infrastruktury Jihočeského kraje přímo ovlivňuje kvalitu jeho dopravní obsluhy a zprostředkovaně jeho ekonomický rozvoj (životní úroveň obyvatelstva, zaměstnanost, podnikání, cestovní ruch). Objektem zájmu návrhové části za prací a za vzděláním (v roce 2001 pravidelně každý den vyjíždělo z obce svého trvalého bydliště celkem 138 tisíc obyvatel). Důležitá je rovněž hospodářská (podnikatelská) doprava, uskutečněné cesty za nákupy a službami, za

lékařem, na úřady a rekreační (turistická) doprava. Právě rekreační doprava zaujímá na území Jihočeského kraje výsadní postavení a má do budoucna koncepce rozvoje dopravní infrastruktury jsou zejména dopravní cesty a dopravní zařízení silniční, železniční, cyklistické, vodní a letecké dopravy. Prostřednictvím pohybu dopravních prostředků po dopravní síti zajišťují jednotlivé druhy dopravy přepravu osob a nákladu mezi zdrojem a cílem přemístovacího procesu.

Význam dopravy v kraji dokládá vysoký podíl pravidelné dojížděky obyvatelstva. Jihočeský kraj se vyznačuje velmi nízkou hustotou zalidnění (62 obyvatel na km²), nízkou koncentrací obyvatelstva do velkých měst a městských aglomerací a nižším podílem průmyslu než okolní regiony, což má bezprostřední vliv na možnosti některých druhů dopravy podílet se na celkovém dopravním trhu.

Silniční síť Jihočeského kraje tvoří 6 125 km silnic I., II. a III. Třídy. Územím kraje prochází 3 tahy s mezinárodním provozem (E55, E49, E51). Nejzatíženějším přechodem je Strážný. Mezi lety 1995 a 2000 byl zaznamenán výrazný růst silniční automobilové dopravy. Rozsah silniční sítě Jihočeského kraje v zásadě odpovídá potřebám dopravního napojení a vzájemného spojení mikroregionů, měst a obcí a zajištění jejich dopravní obsluhy.

Výrazným deficitem a bariérou rozvoje je neexistence sítě komunikací vyšší kvality, které by zajistili odpovídající kapacitní napojení Jihočeského kraje na dálniční síť České republiky a Evropy a rychlé spojení kraje s okolními regiony a státy. Stávající silnice s mezinárodním provozem vedené přes území kraje nespĺňují mnohé dopravní a stavebně-technické parametry a požadavky. Mezi hlavní nedostatky silniční sítě Jihočeského kraje lze také zařadit nevhodně řešené průtahy městy a obcemi. Navíc přivedením tzv. zbytné dopravy do center měst dochází ke zvýšení hladiny hluku a emisního zatížení okolního prostředí.

3.5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Perspektiva rozvoje železniční dopravy v našem kraji se odvíjí od schopnosti zajistit rychlost, pohodlí a pružnost přepravy. V rámci osobní dopravy je žádoucí zvýšení jejího přepravního výkonu v dálkové a příměstské dopravě na regionálních tratích v rekreačních a příhraničních oblastech. V rámci nákladní dopravy lze Jihočeský kraj charakterizovat jako území s velmi nevyrovnanou přepravní činností a proto je žádoucí zejména podpora a rozvoj kombinované dopravy. Železniční tratě na území Jihočeského kraje jsou dlouhodobě stabilizované. Soubor tratí představuje celkem 954 km.

Je paradoxní, že v době kdy narůstá řada problémů v silniční dopravě, které by mohla železnice pomoci řešit, pokračuje pokles jejího podílu na dopravním trhu. Mezi rozhodující aspekty poklesu zájmu patří náklady na poskytované služby a nespokojenost s jejich kvalitou. Proto je filosofie řešení zaměřena na zvýšení konkurenceschopnosti.

Koncepce návrhu rozvoje železniční sítě na území Jihočeského kraje sleduje především tyto základní cíle:

- naplnit mezinárodní dohody a závazky a tím vytvořit odpovídající podmínky pro rychlou a kvalitní přepravu osob a nákladů a pro podporu kombinované dopravy
- uplatněnými řešeními umožnit provozování lehkých kolejových vozidel, zvýšit počet zastávek a tím i podporovat budování integrovaných dopravních systémů s kvalitnější obsluhou území kraje
- zkvalitnit, příp. obnovit železniční dopravu mezi Českou republikou a Rakouskem resp. Spolkovou republikou Německo, příhraniční prostor chápat jako společné rozvojové území s odpovídající úrovní infrastruktury.

3.5.3 VODNÍ DOPRAVA

Na území Jihočeského kraje je provozována pravidelná osobní lodní doprava na toku Vltavy, na rybníku Svět a na přehradní nádrži Lipno, kde funguje charterová doprava, je zde vybudován kompletní jachetní přístav. Jsou zde rovněž tři přivozy, které napojují příhraniční oblasti za přehradou s vnitrozemím.

Střední tok Vltavy je využívánou, dopravně významnou, vnitrozemskou vodní cestou. Dolní tok Vltavy od jejího ústí do Labe až po Slapy je zařazen do vodních cest mezinárodního významu. Navrhované řešení pro úsek Slapy – Č. Budějovice umožní nejen v současné době převažující a četnou plavbu sportovní, ale pro Jihočeský kraj velice žádoucí a přínosnou plavbu rekreační, která je velmi hospodářsky lukrativní a frekventovaná v zemích EU.

Rozvoj vodní dopravy bude vázán na řeku Vltavu a její přítoky, přehrady a rybníky v rámci rekreační osobní dopravy. Perspektivy rozvoje nákladní dopravy jsou omezené s ohledem na charakter průmyslu v kraji a existenci konkurenční železniční dopravy

3.5.4 LETECKÁ DOPRAVA

Na území Jihočeského kraje se nachází poměrně vyhovující a hustá síť uznaných letištních ploch, které členíme na veřejná mezinárodní letiště - 1, letiště Hosín, veřejná

vnitrostátní – 5, plochy pro sportovní létající zařízení – 4, heliporty pro Leteckou záchrannou službu - 3 , vojenská letiště – 2 a vojenské záložní letištní plochy – 2.

Letecká doprava se na území Jihočeského kraje uplatňuje v rámci osobní přepravy pouze okrajově. Nejzávažnějším problémem je jednoznačně absence veřejného dopravního letiště s mezinárodním provozem.

Největší a nejlépe vybavené letiště v kraji (vojenské letiště Planá) je v současné době využíváno ke speciálním vojenským letům včetně letů osobní letecké dopravy. Veřejná letiště včetně mezinárodního letiště Hosín jsou využívána především k letům sportovním, ke smluvní nepravidelné dopravě osob, k letům cvičným, letům v rámci IZS a ostatním leteckým pracím (vyhlídkové lety, letecké snímkování, lety pro zemědělství, propagační lety, výsadkové lety).

Pro zvýšení podílu letecké dopravy v rámci celkového dopravního systému na území Jihočeského kraje je žádoucí:

- Podporovat snahy o větší využívání letišť pro komerční, rekreační a sportovní účely.
- Vybudovat veřejné dopravní letiště krajského významu na ploše stávajícího vojenského letiště Planá.
- Modernizovat stávající regionální letiště, dobudovat chybějící pojezdové a manipulační dráhy, zvyšovat a standardizovat úroveň jimi poskytovaných služeb a zlepšit přístup k nim ze silničních komunikací.
- Pro další provoz letišť je nutná vyšší účast územních samosprávných celků (obcí, svazků obcí, kraje). Jedině tak lze zaručit uplatňování regionálních zájmů a jejich vyšší váhu nad možnými parciálními zájmy současných provozovatelů.
- Letecká doprava se může rozvíjet zejména s vazbou na krajské město České Budějovice a jeho hospodářský potenciál v rámci dálkové osobní a rychlé nákladní dopravy, perspektiva řady regionálních letišť rozprostřených na území kraje je vázána na účely komerční, rekreační a sportovní.

3.5.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistická doprava má otevřené možnosti rozvoje v rámci pravidelné dopravy do zaměstnání a škol v obcích, městech a městských aglomeracích a v rámci rekreační (turistické) dopravy po celém území Jihočeského kraje.

3.5.6 CESTOVNÍ RUCH, KULTURA A VNĚJŠÍ VZTAHY

Cílem Jihočeské centrály cestovního ruchu je i podpora a propagace regionu v souvislosti s tuzemskou dovolenou, s rekreačními pobyty a poznávacími výlety s kulturním či sportovním programem.

Jižní Čechy jsou ideálním místem, neboť nabízí pestré možnosti pro využívání volného času všech věkových kategorií při sportu, při návštěvě kulturních pořadů nebo festivalů cestovat v rámci tuzemska si může z finančního hlediska dovolit téměř každý občan cesta z jednoho místa na druhé netrvá dlouho a veřejná doprava je rovnoměrně zajišťována všude nabízí rozmanité a členité přírodní prostředí, od vodních ploch a rovin až po náročné horské terény. Na většině míst se přírodní krásy kloubí s dávnou historií.

Jihočeský kraj nepřímo podporuje i české podnikatele v regionech. Propagací a investicemi do rozvoje domácí turistiky tak napomáhá zvyšovat zájem o návštěvu regionu. S nárůstem cestovního ruchu se postupně vytváří i podmínky pro vyšší zaměstnanost a narůstají potřeby zajišťování dalších služeb pro nové hosty. Od vzrůstající kvality nabízených tuzemských turistických služeb se očekává příliv nových zahraničních hostů do regionu.

3.5.7 SOCIÁLNÍ OBLAST A ZDRAVOTNICTVÍ

V rámci grantového schématu na podporu sociální integrace v Jihočeském kraji byl Vysoké škole evropských a regionálních studií, o.p.s. schválen projekt „**Střednědobého plánu rozvoje sociálních služeb Jihočeského kraje**“. Tento projekt bude realizován ve spolupráci s Jihočeským krajem, se zástupci zadavatelů, poskytovatelů a uživatelů sociálních služeb v rámci Jihočeského kraje.

Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb Jihočeského kraje bude první dokument v oblasti sociálních služeb, který bude zpracován pro celý Jihočeský kraj. Z důvodu kvalitního zpracování všech informací bude třeba spolupracovat se všemi subjekty, které se na rozvoji sociálních služeb v kraji podílejí. Tento dokument bude otevřeným pracovním dokumentem, který bude stále aktualizován, aby se kvalita sociálních služeb neustále zvyšovala nejen v průběhu tvorby, ale i po jeho vytvoření. V průběhu zpracování bude možné plán připomínkovat a dávat návrhy na jeho doplnění na těchto webových stránkách.¹⁰

¹⁰ <http://www.sprss.vssers.cz/>

3.6 VYBRANÉ FAKTORY

Vzhledem k velkému počtu různých růstových a rozvojových faktorů se v dalším textu zaměřím hlavně na ty, které jdou přímo za hlavním cílem rozvoje Jihočeského kraje, totiž dosažení vyváženého hospodářského, kulturního a vzdělanostního růstu se silnými a vzájemně výhodnými vazbami na okolní regiony při respektování podmínek ochrany životního prostředí tak, aby region obstál v porovnání s ostatními regiony v ČR i v zahraničí.

3.7 DEMOGRAFIE

3.7.1 STRUKTURA OSÍDLENÍ, HUSTOTA OBYVATELSTVA

Jihočeský kraj je krajem s nejmenší hustotou zalidnění z celé České republiky. Koncem roku 2004 v kraji žilo více než 625,7 tis. obyvatel, tedy 62 obyvatel na 1 km². Z jeho 7 okresů má největší hustotu obyvatelstva okres České Budějovice, kde žije zhruba čtvrtina obyvatel kraje. Je to dáno především soustředěním do samotného města České Budějovice, v němž bydlí téměř 95 tis. osob. Dalšími velkými městy jsou Tábor (36,0 tis. obyvatel), Písek (29,8 tis. obyvatel), Strakonice (23,3 tis. obyvatel) a Jindřichův Hradec (22,7 tis. obyvatel). V těchto 5 městech žije více než třetina Jihočechů. Průměrná velikost obce dosahuje v kraji 1 004 osob, což je po Středočeském kraji a kraji Vysočina nejnižší hodnota. Stejně tak průměrná velikost obce, nemající statut města, v kraji - 383 obyvatel - řadí kraj na 12. místo v republice. V roce 1995 poprvé dochází ke snížení počtu obyvatel v nejvyšší velikostní skupině, i když v absolutním vyjádření nejde o nijak výrazné počty. Ve všech dalších letech ale již tento trend přetrvává s tím, že se úbytek obyvatelstva prohlubuje, od roku 1997 se týká i druhé nejvyšší velikostní skupiny a od roku 1998 i skupiny obcí 5 000 – 19 999 osob. Tendence úbytku obyvatelstva ve prospěch menších obcí v okolí měst není pouze specifikem města České Budějovice, ale je patrná i u dalších velkých měst v celé České republice. Migrace z velkých měst přitom sice směřuje do menších sídel, jejich infrastruktura je ale velice blízká městu a s městem je zajištěna snadná dopravní dostupnost. Nelze tedy říci, že tento trend znamená návrat k bydlení na vesnici nebo dokonce návrat k vesnickému způsobu života.

Od počátku 90. let minulého století došlo v demografickém vývoji k výraznému obratu v důsledku probíhajících společenských a ekonomických změn. V 70. a 80. letech bylo demografické chování ovlivněno sociálními podporami v mnoha oblastech.

Po listopadu 1989 se však pro mladé lidi otevřely nové možnosti seberealizace ve studiu či perspektivním zaměstnání, cestování, rozšířila se nabídka aktivit pro volný čas. Na druhé straně se objevily i negativní důsledky nových ekonomických podmínek, jako je riziko nezaměstnanosti, menší sociální jistoty, příjmová diferenciacie, nedostatek finančně dostupných bytů. Objevuje se i odpovědnější přístup, založit rodinu chtějí mladí lidé až po osamostatnění a hmotném zabezpečení, aby nebyli v takové míře závislí na rodičích a státu. Původní předpovědi demografického vývoje se tak nenaplnily. To se následně odrazilo i v dalších oblastech života, kdy stárnutí populace i změny v profesním složení ekonomicky aktivního obyvatelstva vyvolávají nutnost důchodové reformy a promítají se do migrační politiky státu.

3.7.2 VĚKOVÁ STRUKTURA

Věkové složení obyvatel kraje se v dlouhodobém vývoji za posledních 30 let velmi změnilo ve smyslu stárnutí populace. Průměrný věk se zvýšil z 35,6 let v roce 1970 na 39,5 let v roce 2004. Na stárnutí populace měla vliv především nižší porodnost v osmdesátých, ale zejména pak v devadesátých letech. V populaci Jihočeského kraje početně i podílově pokleslo zastoupení věkové skupiny 0 – 14 let, což silně poznamená demografický vývoj v příštích letech. Struktura obyvatelstva podle věku předpoklady pro zlepšení tohoto poměru v nejbližších letech nedává.

Zájem mladých lidí o život v obcích tohoto charakteru je dán pravděpodobně příznivější infrastrukturou než v malých obcích a užším kontaktem s přírodou než ve velkých městech. Věková struktura obyvatelstva kraje v členění podle správních obvodů obcí s rozšířenou působností se velmi lišila. Ve srovnání s ostatními kraji a průměrem České republiky je věková struktura obyvatelstva Jihočeského kraje příznivější.

Tab. 2: Struktura obyv. JČK dle vybraných věk. skupin

	Celkem			Muži			Ženy		
	2000	2004	Rozdíl	2000	2004	Rozdíl	2000	2004	Rozdíl
Počet obyvatel	625 293	625 712	100,1	307 002	307 247	100,1	318 291	318 465	100,1
v tom ve věku (%)									
0 - 14	16,6	15,3	-1,4	17,4	16	-1,4	15,9	14,5	-1,4
15 - 24	15,1	13,5	-1,6	15,7	14,1	-1,6	14,6	13	-1,5
25 - 29	15,1	16,5	1,4	15,6	17	1,4	14,5	16	1,5
30 - 49	21,4	20,4	-1	22,3	21,2	-1,1	20,6	19,7	-0,9
50 - 64	18,1	20,4	2,3	18	20,5	2,5	18,2	20,2	2,1
65 - 69	8,2	8	-0,3	7,3	7	-0,3	9,2	8,9	-0,3
70 - 79	4,3	5,1	0,8	3,1	3,7	0,6	5,4	6,3	0,9

Zdroj: Statistická ročenka Jihočeského kraje 2005

3.7.3 MIGRACE

Celkový přírůstek počtu obyvatel kraje tak byl plně zajišťován migračním saldem, které bylo trvale kladné. To dokládá migrační atraktivitu Jihočeského kraje. Přesto v letech 1995 a 1996 a dále v letech 1999 – 2001 nestačilo migrační saldo pokrýt úbytek počtu obyvatel přirozenou měnou a celkový počet obyvatel kraje se snížil. Ve struktuře stěhování představuje stále větší podíl zahraniční stěhování, což částečně souvisí se změnou metodiky, kdy je od roku 2001 sledováno také stěhování cizinců s dlouhodobým pobytem. Zatímco ještě v druhé polovině 90. let činil podíl přistěhovaných z ciziny na celkovém počtu přistěhovaných do kraje okolo 15 %, od roku 2001 se zvyšoval až na téměř 40 % v roce 2004. Obdobně je tomu i ve vývoji podílu vystěhovaných do ciziny na počtu vystěhovaných z kraje. Zajímavé je rovněž sledování struktury přistěhovaných a vystěhovaných podle vzdělání. Následující tabulka ukazuje, že z kraje v posledních letech odchází více osob s vysokoškolským vzděláním a aktivní výsledek stěhování se koncentruje především do osob vyučených.

Tab. 3: Stěhování do a z JČK podle vzdělání

	2001	2002	2003	2004	celkem
Základní vzdělání (vč. Neukončeného)					
přistěhovali	508	547	509	440	2004
vystěhovali	406	527	484	383	1800
rozdíl	102	20	25	57	204
Vyučení a střední odborné bez maturity					
přistěhovali	1043	1107	944	990	4084
vystěhovali	797	970	883	772	3422
rozdíl	246	137	61	218	662
Úplné střední s maturitou					
přistěhovali	893	929	880	846	3548
vystěhovali	823	862	816	778	3279
rozdíl	70	67	64	68	269
Vysokoškolské					
přistěhovali	388	395	388	414	1585
vystěhovali	467	529	501	554	2051
rozdíl	-79	-134	-113	-140	-466

Zdroj: Statistická ročenka Jihočeského kraje 2005

3.7.4 DOMY A BYTY

Předpokladem pro rozvoj hospodářství kraje jsou rovněž možnosti bydlení. Podle výsledků sčítání k 1. březnu 2001 bylo v kraji téměř 148 tis. domů, z toho 111,5 tis. domů bylo trvale obydlených. Bylo evidováno 279,9 tis. bytů, z toho 231,3 tis. bytů trvale obydlených. Z celkového počtu trvale obydlených bytů bylo 40 % ve vlastním domě, 25,3 % nájemních, 14,9 % družstevních a 8,6 % v osobním vlastnictví. V

posledních 10 letech byl v Jihočeském kraji zaznamenán přírůstek trvale obydlených domů o 1 500. Důležitým předpokladem pro zdárný rozvoj kraje jsou rovněž i dobré možnosti bydlení. Podle výsledků sčítání k 1. březnu 2001 bylo v kraji téměř 148 tis. domů, z toho 111,5 tis. domů bylo trvale obydlených. Bylo evidováno 279,9 tis. bytů, z toho 231,3 tis. bytů trvale obydlených. Z celkového počtu trvale obydlených bytů bylo 40 % ve vlastním domě, 25,3 % nájemních, 14,9 % družstevních a 8,6 % v osobním vlastnictví. V posledních 10 letech byl v Jihočeském kraji zaznamenán přírůstek trvale obydlených domů o 1 500. V posledních 10 letech byl v Jihočeském kraji zaznamenán přírůstek trvale obydlených domů o 1 500. Bytová výstavba sloužící k uspokojování bytových potřeb obyvatelstva prodělala v posledních letech velké změny. Největším mezníkem pro její vývoj byl přechod ekonomiky z plánovaného hospodářství na hospodářství tržní. V posledních 10 letech byl v Jihočeském kraji zaznamenán přírůstek trvale obydlených domů o 1 500. Největším mezníkem pro její vývoj byl přechod ekonomiky z plánovaného hospodářství na hospodářství tržní. V letech 1980 – 1989 bylo v kraji dokončováno ročně v průměru kolem 3 800 bytů, především v panelové výstavbě. Po roce 1990 se počet dokončených bytů snižoval až na historické minimum (za posledních 30 let). Při stanovení střednědobých a dlouhodobých demografických trendů je nutno vycházet z tzv. demografické projekce. Při takové projekci je odhadována přirozená změna obyvatelstva, tedy počty narozených a zemřelých. Základem odhadů je stanovení předpokládané hrubé a čisté míry porodnosti (počtu dětí, které se narodí ženám v příslušném věku) a předpokládaných úmrtnostních poměrů. Není v nich zohledněn vliv stěhování obyvatel, který je těmito metodami neodhadnutelný. Závisí do značné míry na počtu nově vytvořených pracovních příležitostí a také na počtu dokončených bytů.

3.7.5 DEMOGRAFIE - SHRNU TÍ

Změny demografického chování mladých lidí a jejich dopad na vývoj demografických ukazatelů od počátku 90. let zásadním způsobem ovlivnily projekci obyvatelstva kraje do roku 2050, kterou zpracoval ČSÚ. Podle ní se bude od roku 2006 trvale snižovat počet narozených dětí i přes zvyšování realizované plodnosti žen. Úmrtnost by se měla zpočátku ještě snižovat, později by mělo dojít k její stagnaci. Předpokládá se prodlužování lidského věku i období fyzické zdatnosti. Důsledkem bude pokračující stárnutí populace s řadou ekonomických i sociálních dopadů, které si vyžádají řešení jak na celospolečenské, tak na regionální úrovni. S odchodem silnějších poválečných ročníků do důchodu lze v příštích deseti letech očekávat zhoršování indexu

ekonomického (sociálního) zatížení, stejně tak za 30 – 35 let, až budou v důchodovém věku osoby narozené v první polovině 70. let a v produktivním věku budou málo početné ročníky let devadesátých a následujících. Při předpokladu nízkého počtu narozených dětí se bude zvyšovat podíl poproduktivní složky obyvatelstva a vzrůstat význam sociálního zatížení. Proto je již dnes diskutována nutnost reformy důchodového systému, změny se dotknou zdravotnictví i systému sociálního zabezpečení a lze očekávat změny v nárocích na bydlení, a tím na strukturu bytového fondu. Na vyšší podíl staršího obyvatelstva budou muset reagovat výrobci a prodejci potravin i spotřebního zboží, změnu si vyžádá i nabídka aktivit pro volný čas. Nedostatek pracovních sil v některých činnostech bude ovlivňovat i nadále migrační politiku státu, což se může odrazit v národnostním složení obyvatelstva. Vzdělanost obyvatelstva Jihočeského kraje se postupně zvyšuje. Podíl osob s ukončeným vysokoškolským a středoškolským vzděláním je jeden z nejvyšších mezi kraji České republiky. Míra ekonomické aktivity obyvatelstva kraje je srovnatelná s celorepublikovým průměrem. Ve struktuře zaměstnaných podle odvětví se projevuje větší orientace kraje na zemědělství, lesnictví a rybolov, nadprůměrný je rovněž podíl pracujících ve stavebnictví. Naproti tomu nižší jsou podíly zaměstnaných v odvětvích terciární sféry. Kvalita bydlení se v Jihočeském kraji neustále zvyšuje. Roste technická vybavenost bytů i vybavení domácností předměty dlouhodobé spotřeby. Naopak nejnižší mezi kraji České republiky je podíl domácností napojených na plyn. Problémem také zůstává technický stav bytů v panelové výstavbě, v nichž bydlí značná část obyvatel kraje.

3.8 EKONOMIKA A PODNIKÁNÍ

K hodnocení hospodářské úrovně může být použita i analýza tvorby hrubé přidané hodnoty. I v tomto měření patří Jihočeskému kraji šesté místo v celorepublikovém srovnání a stejně tak srovnání se sousedními zahraničními regiony kopíruje výsledky ze srovnání výše HDP. Hlavním důvodem použití ukazatele hrubé přidané hodnoty je možnost analyzovat ekonomickou sílu jednotlivých hospodářských odvětví, která se běžně pomocí HDP nesleduje. Z výsledků za rok 2004 vyplývá, že v rámci Jihočeského kraje se na tvorbě hrubé přidané hodnoty největší měrou podílí zpracovatelský průmysl, a sice 26,9%. Významné jsou dále podíly odvětví obchodu s 10,1%, odvětví činnosti v oblasti nemovitostí a pronájmu (podnikatelské činnosti) s 9,8%, doprava (skladování a spoje) s 11,5%, stavebnictví s 7,8%, či odvětví zemědělství, myslivost a lesnictví s 6,2%.

3.8.1 ZAMĚSTNANOST A NEZAMĚSTNANOST

Zaměstnanost a nezaměstnanost patří k dalším sledovaným ukazatelům při hodnocení úrovně hospodářství nejen České republiky. Ne jinak je tomu při hodnocení hospodářství Jihočeského kraje. Následující data jsou získaná výběrovým šetřením pracovních sil (VŠPS). Počet zaměstnaných s jediným nebo hlavním zaměstnáním dosáhl v roce 2004 v Jihočeském kraji 296,6 tis. V odvětvové struktuře připadá 29,4 % zaměstnaných na průmysl, 12,4 % na odvětví obchodu a oprav, 9,8 % na stavebnictví a 6,1 % na zemědělství, lesnictví a rybolov. Registrovaná míra nezaměstnanosti (6,59 %) je v Jihočeském kraji dlouhodobě druhá nejnižší mezi kraji ČR (po Hl. městě Praze).

3.8.2 MZDY

Součástí analýzy hospodářského prostředí je také vyhodnocení průměrných mezd v jednotlivých odvětvích dle OKEČ a porovnání s ostatními kraji. Průměrná hrubá mzda zaměstnance (fyzické osoby) v Jihočeském kraji vzrostla od roku 2000 do roku 2004 o téměř 30 % na 15 771 Kč. Vývoj v jednotlivých odvětvích je však rozdílný stejně jako dosažená výše mzdy. Nejvíce vzrostly mzdy ve sledovaném období v odvětví Vzdělávání (o téměř 45 %), dále pak ve Veřejné správě a obraně (40,4 %) a ve Zdravotnictví, sociální péči a v Peněžnictví a pojišťovnictví o shodných 36,5 %. V posledním jmenovaném odvětví bylo dosaženo nejvyšších mezd (24 917 Kč). Nejnižší průměrné mzdy byly v odvětví Ubytování a stravování (11 634 Kč) a v Zemědělství (12 657 Kč). Část ekonomických subjektů má sídlo vykazujícího podniku mimo území kraje (především v Praze), proto mohou být skutečné mzdy pracujících v jednotlivých odvětvích v kraji mírně odlišné.

Tab. 4: Mzdy dle OKEČ v JČK

OKEČ	2000	2001	2002	2003	2004	Růst v % mezi roky 2000 - 2004
Zemědělství a lesnictví	10287	11135	11600	11797	12657	23,0
Rybolov, chov ryb	11948	13079	13698	14616	15469	29,5
Dobývání ner. Rud	15658	14764	17257	19103	20339	29,9
Zpracovatelský průmysl	12824	13637	14307	15051	16275	26,9
Výr. a rozvod el. pl. vody	16136	17527	19046	20055	21096	30,7
Stavebnictví	13467	14058	14524	15337	16203	20,3
Obchod	11268	12376	13327	14180	14511	28,8
Ubytování a stravování	8723	9638	10146	11587	11634	33,4
Doprava, sklad a spoje	12324	13385	14419	14347	15090	22,4
Peněž. a pojišťovnictví	18291	20678	21527	21549	24917	36,2
Nemovitosti a služby	11382	11763	12366	12984	12927	13,6
Veřejná správa	12973	14428	15921	17386	18213	40,4
Vzdělávání	11072	12218	13327	14953	16012	44,6
Zdravotní a soc. péče	12144	13559	15216	16433	16541	36,2
Celkem za Jihočeský kraj	12258	13201	14041	14883	15771	28,7

Zdroj: Statistická ročenka Jihočeského kraje 2005

3.8.3 CESTOVNÍ RUCH

Význam cestovního ruchu a jeho podílu na rozvoji hospodářství je často diskutovaným tématem. Ačkoli se v Jihočeském kraji považuje cestovní ruch za klíčové hospodářské odvětví, následující propočty tomu dosud nenasvědčují. Devizové příjmy z cestovního ruchu dosáhly v České republice v roce 2004 téměř 108 mld. Kč a tvořily tak 3,9 % HDP. Podíl příjmů v pohostinství a ubytování na celkové hrubé přidané hodnotě (HPH) JČK je 1,9 %. Například v Plzeňském kraji a na Vysočině činí podíl 1,8 %, respektive 1,5 %. V makroekonomickém měřítku se však příjmy z cestovního ruchu neomezují pouze na přímé zisky, neboť současně rozvíjejí další odvětví a sektory, jakými jsou doprava, stavebnictví, obchod, bankovníctví, kultura či sport a vytvářejí tak nové pracovní příležitosti. Zároveň přispívají k oživení a revitalizaci hospodářsky slabých území. Velký důraz na rozvoj resp. příjmy z cestovního ruchu je kladen taktéž v sousedním regionu Dolní Bavorsko. Zvážíme-li v daném sektoru možnosti Jihočeského kraje, zvláště pak možnosti rozvoje cestovního ruchu také v hospodářsky slabších oblastech, a postavíme-li vedle něj zmíněné trendy v Rakousku a Německu, vyplyne zřetelně nevyužitý potenciál odvětví, do kterého se především z dlouhodobého pohledu vyplatí investovat. Na podpoře podnikání v Jihočeském kraji se podílí především Odbor regionálního rozvoje a evropské integrace Krajského úřadu. Mimo jiné vymezuje mikroregiony, jejichž rozvoj je třeba podporovat s ohledem na vyvážený rozvoj kraje, odpovídá za výběr vhodných lokalit a vytváření podmínek pro přípravu komplexní nabídky podnikatelských a investorských příležitostí a nese odpovědnost za řízení a

kontrolu realizace těchto projektů. Krajský úřad je odpovědný i za přípravu Územního plánu velkého územního celku Jihočeského kraje, který je strategickým dokumentem pro komplexní rozvoj území nejen ve vztahu k podnikání. V současné době lze shrnout celé inovační dění v Jihočeském kraji do několika základních prvků. Především jde o hledání priorit v regionu, hledání zdrojů pro financování novinek, získávání inovačních námětů a průzkum kapacit, které by tyto zdroje mohly využívat, a dodat tak potřebnou znalost. Součástí je i hledání prostoru s dostatečným tržním uplatněním pro tyto inovace. Pro aktuální dění v Jihočeském kraji je charakteristický úpadek dříve prioritních odvětví (textil, jednoduché strojírenské výroby, zemědělské stroje) dle přirozené dynamiky vývoje ekonomiky. Oproti tomu významně posilují odvětví s tradičním a dobrým rozvojovým potenciálem, jako jsou přesné strojírenské výroby, výroba strojů, přístrojů a speciálních zařízení, neboli výroby s vyššími nároky na kvalifikované výstupy. Tento trend je v kraji významný a zřetelný. Důkazem toho je i rostoucí počet menších firem, které jsou přímo orientovány na speciální výroby často značně kvalitativně posunuté od původních oblastí činnosti.

3.8.4 EKONOMIKA A PODNIKÁNÍ - SHRUTÍ

Jihočeský kraj si z pohledu ekonomiky přináší do nového tisíciletí množství tradičních silných stránek. Především polohu při významných tranzitních trasách, jedinečnost zachovalého přírodního bohatství, sílu významných kulturních a ekonomických center, kde jasně dominantní postavení patří Českým Budějovicím, dále tradici a jméno proslulých jihočeských firem či velké příležitosti v oblasti rozvoje cestovního ruchu. Poloha při hranici s Rakouskem a Německem se stává silnou stránkou kraje v posledních deseti až dvanácti letech. Ze slabin kraje na sebe čím dál naléhavěji upozorňuje nedostatečná infrastruktura, která vzhledem k poloze kraje hrála vždy významnou úlohu. Pro plné využití příležitostí a potenciálu regionu stejně jako pro minimalizaci vlivu jeho slabších stránek je třeba vzít v úvahu ekonomické souvislosti a procesy odehrávající se v Jihočeském kraji. Podíváme-li se na základní makroekonomické ukazatele, jako je např. hrubý domácí produkt, hrubá přidaná hodnota nebo míra nezaměstnanosti, řadí se Jihočeský kraj k ekonomicky silnějším krajům ČR. V porovnání s regiony nových členských zemí EU se pak kraj řadí mezi špičku. Ve srovnání se sousedními regiony Dolním Bavorskem a Horním Rakouskem je však hodnota těchto ukazatelů stále nízká. V porovnání s ostatními kraji ČR sídlí v jižních Čechách poměrně málo zahraničních investorů, kteří využili investičních pobídek ČR. V této oblasti se mimo jiné projevuje několik tradičních handicapů

Jihočeského kraje, mezi něž patří především nevyhovující infrastruktura, zejména chybějící dálniční spojení. Trvalé ohrožení ekonomiky představují nízké výdaje na vědu a výzkum, a to jak v rámci České republiky, tak ještě výrazněji v rámci Jihočeského kraje. Podíl 0,76 % na celkové výši HDP je hluboko jak pod republikovým, tak pod evropským průměrem. Nebude-li v následujících letech výrazně urychleno, může regionu hrozit technologická stagnace. Jihočeský kraj lze charakterizovat jako dynamicky se rozvíjející region s dlouhodobým a stabilním ekonomickým růstem, poměrně věrně kopírující celkový vývoj české ekonomiky, v jejímž kontextu se řadí ke krajům silnějším.

3.9 LIDSKÉ ZDROJE A ROVNÉ PŘÍLEŽITOSTI

Oblast Lidských zdrojů a rovných příležitostí je důležitou součástí sociálně-ekonomického profilu Jihočeského kraje. Hlavním cílem předkládané kapitoly je analýza současné situace Jihočeského kraje ve vztahu k lidským zdrojům a rovným příležitostem. Vlastní analýza se opírá o vybrané ukazatele, jež jsou interpretovány na základě porovnání s ostatními kraji České republiky.

Možnost uplatnění obyvatelstva v zaměstnání závisí nejen na věku, ale rovněž na dosaženém vzdělání. Srovnání Jihočeského kraje a ČR v úrovni vzdělání zaměstnaných osob vyznívá v neprospěch kraje, zejména menším podílem vysokoškoláků a vyšším podílem osob se základním vzděláním.

Tab. 5: Vzdělanostní struktura obyvatelstva ČR a JČK

Obyvatelstvo va věku 15 let a více		Česká Republika		Jihočeský kraj	
		Celkem	v %	Celkem	v %
Celkem v tis.		8687,1	100	529,7	100
úroveň					
Bez vzdělání		0	11,5	0,8	0,1
Vzdělání	základní	1, 2	1772,4	109,3	20,6
	střední bez maturity	3	3299,3	207,4	39,2
	střední s maturitou	3, 4	2723,2	165,3	31,2
	vysokoškolské	5, 6	877,9	46,9	8,8
Nezjištěno			2,7	0	0

Zdroj: Statistická ročenka Jihočeského kraje 2005

3.9.1 PRŮMĚRNÉ MZDY

Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnance (fyzické osoby) dosáhla dle ČSÚ v roce 2004 v Jihočeském kraji 15 771 Kč (při přepočtu na osoby plně zaměstnané představovala průměrná mzda 16 262 Kč). Proti stejnému období minulého roku

vzrostla mzda v kraji o 6,0 % (o 888 Kč), oproti průměru České republiky byl meziroční nárůst o 0,6 procentního bodu (o 228 Kč) nižší. Růst mezd byl v Jihočeském kraji nejnižší ze všech krajů, nejvyšší meziroční nárůst byl zaznamenán v Olomouckém kraji (o 8,0 %). Dosažená mzda v Jihočeském kraji (15 771 Kč) byla mezi kraji České republiky v pořadí osmá, o 2 226 Kč nižší než průměr mezd v České republice. Nejvyšší mzda byla v Praze (o 6 664 Kč více než v Jihočeském kraji), nejnižší v Karlovarském kraji (nižší o 354 Kč než v Jihočeském kraji), kromě Prahy byly mzdy ve všech krajích nižší než průměr České republiky. Průměrná mzda v krajích České republiky bez Prahy dosahuje 16 288 Kč, vyšší mzdy než tento průměr jsou ve Středočeském, Plzeňském, Ústeckém a Moravskoslezském kraji.

Údaje o průměrných mzdách a jejich meziročním vývoji v České republice a jednotlivých krajích jsou uvedeny v následující tabulce:

Tab. 6: Průměrné mzdy v ČR

Kraj / ČR	Průměrná měsíční mzda zaměstnance			
	Fyzické osoby		Přepočtené osoby	
	Kč	index 04 / 03	Kč	index 04 / 03
Česká republika	18 035	106,6	18 582	106,5
Praha	22 433	106,4	23 174	106,4
Středočeský	17 706	106,9	18 225	106,8
Jihočeský	15 769	106,0	16 262	105,8
Plzeňský	16 820	106,3	17 324	105,9
Karlovarský	15 415	106,5	15 891	106,3
Ústecký	16 321	106,6	16 659	106,4
Liberecký	16 227	107,4	16 701	107,4
Králohradecký	15 724	106,6	16 254	106,6
Pardubický	15 585	106,8	16 079	106,8
Vysočina	15 560	107,4	16 025	107,3
Jihomoravský	16 230	106,8	16 815	106,8
Olomoucký	15 445	108,0	15 898	108,0
Zlínský	15 638	106,4	16 072	106,4
Moravskoslezský	16 911	106,8	17 311	106,5

Zdroj: Statistická ročenka Jihočeského kraje 2005

3.9.2 NEZAMĚSTNANOST

V České republice je statisticky sledována pouze registrovaná nezaměstnanost. Počet obyvatel, kteří nejsou evidováni úřady práce, je pouze velice zhruba odhadován. Míra nezaměstnanosti je počítána podle nové metodiky jako podíl uchazečů, kteří mohou bezprostředně nastoupit do zaměstnání při nabídce vhodného pracovního místa, a počtu zaměstnaných v národním hospodářství, včetně cizinců s trvalým nebo dlouhodobým

pobytem v České republice. Při sledování nezaměstnanosti v podrobnějším územním detailu je nutno vycházet z poměru počtu dosažitelných uchazečů o zaměstnání k počtu ekonomicky aktivních osob (zjištěn při SLDB). Dle Krajské reprezentace ČSÚ v Českých Budějovicích byla v roce 2004 registrovaná míra nezaměstnanosti (6,59 %) podle nové metodiky v Jihočeském kraji již dlouhodobě druhá nejnižší mezi kraji ČR (po Hl. městě Praze). V jednotlivých okresech se míra nezaměstnanosti pohybuje od 4,11 % (České Budějovice) do 10,17 % (Český Krumlov), kde jako v jediném okrese kraje je nezaměstnanost vyšší než je její průměr v České republice.

Tab. 7: Počty uchazečů o zaměstnání a míra nezaměstnanosti dle okresů

Okres / kraj	Uchazeči o zaměstnání neumístění celkem		Uchazeči o zaměstnání pobírající příspěvek před nástupem do zaměstnání		Registrovaná míra nezaměstnanosti v %	
	absolutně	index 04 / 03	absolutně	index 04 / 03	2004	2003
Kraj celkem	23 021	103,9	8 402	76,5	6,59	6,96
České Budějovice	4 325	100,3	1 824	73,4	4,11	4,84
Český Krumlov	3 486	99,1	996	71,3	10,17	10,69
Jindřichův Hradec	3 765	111,8	1 386	87,6	7,5	7,06
Písek	3 069	103,8	1 228	84,7	8,34	8,43
Prachatice	2 078	112,3	801	83,8	7,11	7,02
Strakonice	2 858	102,8	882	69,7	7,51	8,1
Tábor	3 440	102	1 285	69,7	5,93	6,39

Okres / kraj	Z celkového počtu uchazečů o zaměstnání					
	Ženy		Občané se změněnou pracovní schopností		Absolventi škol	
	absolutně	index 04 / 03	absolutně	index 04 / 03	absolutně	index 04 / 03
Kraj celkem	12487	105,1	3239	105,9	2210	84,2
České Budějovice	2440	103,6	579	111,6	487	74,2
Český Krumlov	1833	102,3	376	108,0	283	83,5
Jindřichův Hradec	2171	114,1	579	112,0	345	89,8
Písek	1696	105,9	416	100,2	253	90,4
Prachatice	1071	112,0	362	106,2	215	111,4
Strakonice	1550	103,6	460	103,6	264	83,3
Tábor	1726	97,1	467	98,3	363	79,8

Okres / kraj	Volná pracovní místa celkem		Z toho pro občany se ZPS		Počet uchazečů na 1 volné místo	
	absolutně	index 04 / 03	absolutně	index 04 / 03	2004	2003
Kraj celkem	3 239	147,0	79	45,7	7,1	10,1
České Budějovice	1 056	234,7	20	200	4,1	9,6
Český Krumlov	323	88,7	8	80	10,8	9,7
Jindřichův Hradec	185	74,0	7	6,8	20,4	13,5
Písek	307	127,4	25	178,6	10	12,3
Prachatice	268	112,1	2	14,3	7,8	7,7
Strakonice	388	118,7	10	50	7,4	8,5
Tábor	712	214,5	7	350	4,8	10,2

Zdroj: Statistická ročenka Jihočeského kraje 2005

3.9.3 AKTIVNÍ POLITIKA ZAMĚSTNANOSTI

Úřady práce v Jihočeském kraji zabezpečují uplatňování nástrojů aktivní politiky zaměstnanosti (dále APZ). APZ jako součást státní politiky zaměstnanosti přispívá k tvorbě a udržení pracovních míst, a napomáhá tak zmírňovat nepříznivou situaci občanů hledajících nové pracovní uplatnění. APZ je financována z prostředků státního rozpočtu. Program a strategie aktivní politiky zaměstnanosti na daný rok zohledňují především situaci na trhu práce v příslušném okrese Jihočeského kraje, priority MPSV ČR a objem přidělených finančních prostředků. Úřady práce se zaměřují zejména na podporu uchazečů o zaměstnání znevýhodněných na trhu práce, pro tyto účely definují skupiny uchazečů, kterým věnují zvýšenou pozornost ve smyslu finanční podpory pracovních míst pro ně vhodných.

Nástroje APZ:

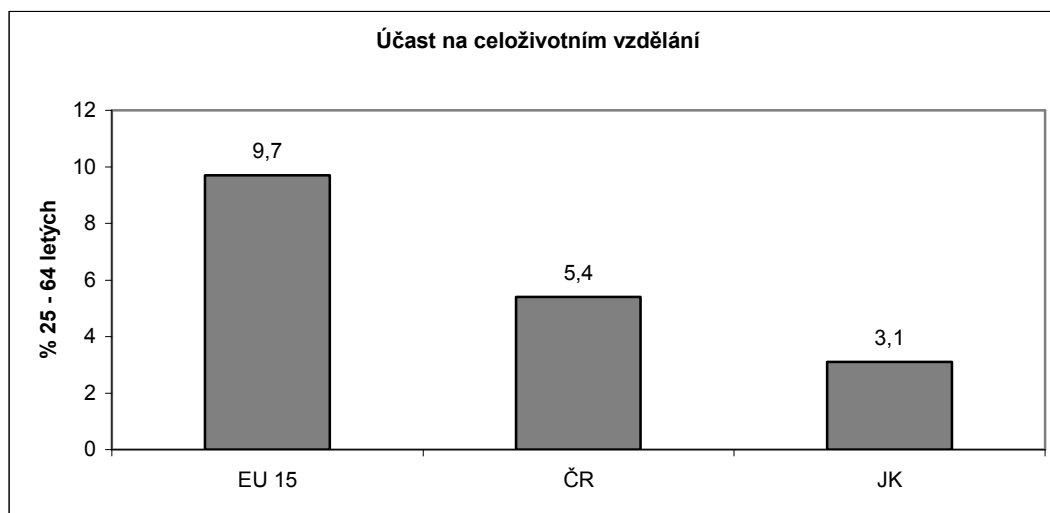
- rekvalifikace
- investiční pobídky
- veřejně prospěšné práce
- společensky účelná pracovní místa
- překlenovací příspěvek
- příspěvek na dopravu zaměstnanců
- příspěvek na zapracování
- příspěvek při přechodu na nový podnikatelský program
- poradenství
- podpora zaměstnávání osob se zdravotním postižením
- cílené programy k řešení zaměstnanosti

Úřad práce v Českých Budějovicích jako pověřený úřad práce v Jihočeském kraji vyhlašuje v rámci Operačního programu Rozvoj lidských zdrojů (dále OP RLZ) veřejné zakázky na realizaci specifických projektů, které napomohou snižování nezaměstnanosti v Jihočeském kraji. Nejvýznamnějšími projekty z hlediska množství zapojených osob a finančních alokací prostředků jsou tendry „Najdi si práci v Jihočeském kraji“, „Příprava na práci v Jihočeském kraji“ a „Návrat do práce v Jihočeském kraji“. Tyto projekty jsou určeny pro uchazeče o zaměstnání, zájemce o zaměstnání a osoby potenciálně ohrožené ztrátou zaměstnání, dlouhodobě nezaměstnané a znevýhodněné osoby (včetně osob s nízkou úrovní kvalifikace nebo s kvalifikací nevyhovující současným požadavkům zaměstnavatelů.

3.9.4 VZDĚLANOSTNÍ ÚROVEŇ KRAJE

Vzdělanostní úroveň obyvatel Jihočeského kraje roste. Z obyvatelstva staršího 15 let dle SLDB 2001 mělo v roce 1991 33,9 % základní vzdělání, v roce 2001 se tento podíl snížil na 23,5 %. Osoby vyučené a se středním vzděláním bez maturity tvořily v roce 1991 31,1 % a v roce 2001 došlo ke zvýšení o 7,6 procentního bodu na 38,7 %. Obdobný nárůst je sledován i u osob se středním vzděláním s maturitou a absolventů vyšších odborných škol, kdy došlo k nárůstu o 5,2 procentního bodu na 28,4 %. V roce 2001 představovali absolventi vysokých škol 7,8 % obyvatel starších 15 let. Podíl osob s vysokoškolským vzděláním se zvýšil pouze o 1,5 procentního bodu. Vyšší je přitom nárůst podílu osob s vyšším než základním vzděláním u žen, což je vedle většího zájmu nastupujících generací žen o studium ovlivněno i vymíráním generací z počátku 20. století, kdy bylo další vzdělání u žen méně časté. Rostoucí požadavky hospodářství, jako je potřeba neustále inovovat výrobky a služby (včetně zavádění nových technologií), zvyšovat produktivitu, kvalitu a efektivnost, a tím zlepšovat i konkurenceschopnost, kladou důraz na celoživotní vzdělávání, které pomáhá tyto požadavky splnit. Populace Jihočeského kraje se však účastní kurzů celoživotního vzdělávání velmi málo. Následující obrázek poskytuje srovnání hodnot ukazatele Jihočeského kraje s ČR a s průměrem 15 zemí EU.

Tab. 8: Srovnání účasti na celoživotním vzdělávání



Zdroj: Statistická ročenka Jihočeského kraje 2005

Stav v oblasti celoživotního vzdělávání v Jihočeském kraji i celé ČR je velmi neuspokojivý. Hlavním důvodem je absence uceleného systému dalšího profesního vzdělávání a chybějící odpovídající regionální infrastruktura, poskytující další

specializované kvalifikace dospělým občanům s praxí na základě moderních forem, metod a přístupů založených na rozvoji kompetencí v přímé vazbě na potřeby trhu práce a podporovaných z veřejných rozpočtů. Dalším důvodem je nízká úroveň nabídky dalšího profesního vzdělávání a neexistující systém ověřování kvalifikací získaných v systému dalšího profesního vzdělávání s využitím akreditačního a certifikačního systému propojeného se systémem certifikace počátečního vzdělávání. Toto zaostávání v oblasti dalšího vzdělávání má dalekosáhlé důsledky: je silnou brzdou ekonomického růstu a životní úrovně. Snahou Jihočeského kraje je vybudovat systém center vzdělávání při středních a vyšších odborných školách s cílem vytvořit krajské centrum pro celoživotní učení. Hlavní úkoly centra celoživotního učení: organizační a koncepční činnost v oblasti dalšího vzdělávání, poradenská a informační činnost v nabídce kurzů dalšího vzdělávání v návaznosti na získanou kvalifikaci a na potřeby vzdělanostní struktury v kraji, koordinace činností mezi krajem, vysokými školami a školami, školskými zařízeními všech zřizovatelů, komerčními firmami, neziskovým sektorem apod. Tematikou dalšího vzdělávání a celoživotního učení se zabývá Rada pro rozvoj lidských zdrojů Jihočeského kraje, která měla své první zasedání v říjnu 2003 (od června 2005 je Rada pro rozvoj lidských zdrojů Jihočeského kraje fakultativním orgánem Jihočeské společnosti pro rozvoj lidských zdrojů, o.p.s.).

3.9.5 ROVNÉ PŘÍLEŽITOSTI

Otázka dodržování lidských práv a demokratických principů se stala jedním z nejvýznamnějších témat naší doby. Navzdory výrazným změnám v právu i ve společenském vědomí lidí se téměř ve všech zemích setkáváme s diskriminací. Nejznámější, ale rozhodně ne jedinou příčinou nerovného zacházení bývá pohlaví. Nejčastější příčiny nerovného zacházení (diskriminace) jsou pohlaví, postižení, sociální handicap, rozdílný etnický či národnostní původ. Tyto překážky mohou vést k vyloučení ze společnosti a trhu práce. Problémovými skupinami, resp. skupinami ohrožených osob z pohledu sociální exkluze a uplatnění na trhu práce jsou především:

- dlouhodobě nezaměstnaní
- osoby ne plně gramotné
- občané bez kvalifikace nebo s nízkou kvalifikací
- absolventi škol a mladiství bez praxe
- občané s omezenou schopností pohybu a orientace (OZP)
- národnostní a etnické menšiny

- uprchlíci
- občané vracející se z výkonu trestu odnětí svobody a výchovných zařízení
- drogově závislí
- osoby bez přístřeší (bezdomovci)
- děti a mládež ohrožení delikvencí
- osoby ohrožené prostitucí
- oběti násilí
- osoby nemocné AIDS

Diskriminace na základě věku nebo pohlaví v zaměstnání je viditelná např. na výši průměrných mezd. Jak uvádí Krajská reprezentace Českého statistického úřadu v Českých Budějovicích, pro jednotlivé věkové skupiny jsou zde viditelné odchylky. Např. věková skupina nejmladších pracovníků v Jihočeském kraji má výši mezd nadproporcionální a mzdy nejstarší věkové skupiny jsou naopak o něco nižší, než je republikový průměr. Rozdíly mezi průměrnými výdělky žen a mužů jsou v tomto kraji vůbec nejvyšší v ČR (poslední, tj. 14. místo v ČR). V Jihočeském kraji stejně jako ostatních krajích ČR nejsou rovné příležitosti příliš statisticky sledovány a vyhodnocovány.

3.9.6 LIDSKÉ ZDROJE A ROVNÉ PŘÍLEŽITOSTI - SHRUTÍ

Jihočeský kraj patří dlouhodobě k regionům s nejnižší mírou nezaměstnanosti v České republice. Riziko nezaměstnanosti v Jihočeském kraji je výrazně sociálně diferencováno podle věku a vzdělání. Věkovou strukturu nezaměstnaných určitě značně ovlivní i nepříznivý demografický vývoj. Z hlediska věku tak začínají být nejpostiženějšími skupinami kategorie 50letých a starších. Do budoucna lze očekávat další růst nezaměstnanosti právě u těchto kategorií. Nezaměstnaní ve věkových kategoriích 15-19 let a 20-24 let budou mít také určité problémy při uplatnění na trhu práce, především z důvodu nedostatečné praxe, ale jejich počty budou klesat. Lze předpokládat, že nezaměstnanost zůstanou nejvíce postiženy osoby se základním vzděláním, jejichž uplatnění na trhu práce je a bude nejomezenější. Na druhé straně lze očekávat zájem zaměstnavatelů především o kvalifikované zaměstnance technických oborů a oborů služeb, a to jak o vysokoškoláky, středoškoláky, tak i o vyučené řemeslníky. Čím vyšší vzdělání má uchazeč o zaměstnání, tím větší šance má v uplatnění na trhu práce a tím i větší možnosti při hledání zaměstnání. Hlavní charakteristikou současné situace na trhu práce je nejistota a nestabilita, v níž lépe

hledají uplatnění ti, kteří mají obecnější odbornou přípravu a přenositelné dovednosti, s nimiž jsou schopni se rychle přizpůsobit. Důležitou roli při uplatnění na trhu práce hraje rovněž opravdový zájem o práci a ochota se dále vzdělávat. Počet volných pracovních míst v kraji pozvolna narůstá. Nejvyšší poptávka na trhu práce je po pracovnících technických profesí, zvyšuje se i obecná potřeba kvalifikované pracovní síly. V Jihočeském kraji jsou lidé ochotni pracovat za nižší mzdy, než je obvyklé v ostatních krajích ČR. Jihočeský kraj patří mezi regiony s nejnižšími průměrnými mzdami a zároveň nízkou nezaměstnaností. Obyvatelé kraje se velmi málo zapojují do dalšího (celoživotního) vzdělávání. V budoucnu je očekáván růst významu vnitropodnikového vzdělávání a rozšíření nabídky kurzů dalšího vzdělávání ze strany škol i soukromých vzdělávacích společností. Rozdíly mezi výdělků žen a mužů jsou nejzřetelnější ze všech krajů ČR. Řešením diskriminace se jeví zvyšování povědomí občanů o jejich právech a povinnostech za účelem boje proti diskriminačním postojům a diskriminačnímu chování. Oblast vzdělávání je také zmíněna v Programu rozvoje územního obvodu Jihočeského kraje. Jedním ze základních cílů definovaných v Programu rozvoje územního obvodu Jihočeského kraje bylo „vytvořit vzdělávací soustavu, odpovídající věkovým, sociálním a profesním potřebám regionu, trhu práce, legislativě a standardům EU“.

3.10 INFRASTRUKTURA

Kvalita infrastruktury podmiňuje základní podmínky pro život obyvatel a hospodářský a společenský rozvoj sledovaného území. Jihočeský kraj má ve srovnání s průměrem ČR v mnoha oblastech méně rozvinutou infrastrukturu, která do značné míry limituje jeho další rozvoj. Týká se to zejména dopravní infrastruktury, u které dosud neexistuje kvalitní napojení na nadřazené státní a evropské dopravní sítě.

3.10.1 PÁTEŘNÍ TRASY PROCHÁZEJÍCÍ JIHOČESKÝM KRAJEM

Relativně výhodná dopravní poloha kraje a přirozená existence evropských dopravních tras představují nevyužitý potenciál kraje, který se projevuje nedostatečným napojením kraje na evropskou i republikovou dopravní síť. Nejvyšší význam má evropské propojení S-J: Praha – Č.Budějovice – Linec (silniční E55, železniční E55, vodní E20, cyklistické EuroVelo7 a pěší E10). Národní význam má propojení Z-V Plzeň – Č.Budějovice (Tábor) – Brno (silniční E49, E551, železniční D24), které zajišťuje propojení v rámci kraje a napojení kraje na západní a východní sousedy. Potenciální alternativou pro celostátní dopravu Z-V je směr Plzeň – Tábor – Jihlava –

Brno, který by mohl být daleko efektivněji využíván a mohl by významně odlehčit dálnicím D1 a D5. Tabulka níže uvádí hlavní dopravní trasy procházející Jihočeským krajem.

3.10.2 HRANIČNÍ PŘECHODY

Napojení kraje na okolní státy Německo (D) a Rakousko (A) zajišťují hraniční přechody (silniční, železniční a turistické). Na území kraje se nachází 11 silničních přechodů, 2 železniční a 11 turistických. Při porovnání počtu osob překračujících státní hranici v rámci ČR je však Jihočeský kraj se svými 7,2 % na 6. místě za krajem Jihomoravským (20,1 %), Moravskoslezským (19,2 %), Ústeckým (15,6 %), Plzeňským (14,1 %) a Karlovarským (13,7 %). Z toho je zřejmé, že hlavní dopravní směry v rámci republiky leží mimo Jihočeský kraj. Železniční přechody hrají v přepravě osob v kraji v porovnání se silničními zanedbatelnou roli. V roce 2007 se na hranicích s Rakouskem plánuje otevření nového železničního přechodu Slavonice – Fratres. Silniční síť na území Jihočeského kraje zajišťuje dobrou dopravní dostupnost všech obydlených sídel a výrobních podniků. Její kvalita však neodpovídá zvyšujícím se nárokům na kapacitu osobní a nákladní přepravy.

3.10.3 INVESTICE DO SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Investice do silniční dopravní infrastruktury v ČR v roce 2004 byly výrazně vyšší než v předcházejících letech. V běžných cenách činil nárůst investičních výdajů meziročně téměř 66 % a celkově tyto finanční prostředky tvořily 1,88 % HDP (vyjma výdajů do místních pozemních komunikací a ostatní infrastruktury MHD). Podobně jako v minulosti se na investicích nejvyšší měrou podílel v r. 2004 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), a to přibližně 60 %. Celkově činily výdaje SFDI na výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu dopravní infrastruktury v ČR více než 49 mld. Z této částky investiční výdaje do silnic ve vlastnictví krajů, tj. II. a III. třídy, tvořily asi 12 %. V kraji byl v poslední době z větších staveb dokončen úsek dálnice D3 Tábor – Chorovány a dělený čtyřpruh silnice I. třídy I/20 Písek – Nová Hospoda.

Špatné napojení regionu na mezinárodní evropské a celostátní trasy plně koresponduje s vybaveností Jihočeského kraje trasami splňujícími parametry dálnice a silnice pro motorová vozidla. Jak uvádí mezikrajové srovnání délky dálnic a silnic pro motorová vozidla, kraj se v rámci ČR nachází se svými 9 km dálnice na 4. místě od konce. Úsek Tábor – Chotoviny spolu s dříve vybudovaným východním obchvatem města Tábor je jediným dokončeným úsekem plánované dálnice D3 Praha – České

Budějovice. Dokončení výstavby dálnice se předpokládá po roce 2015. Dálnice významně zrychlí dopravu zejména mezi městy Tábor – Sezimovo Ústí – Planá n. Luž. – Soběslav – Veselí n. Lužnicí, kde je nyní v době dopravních špiček kritická situace. Rychlostní komunikace R3 na trase České Budějovice – Kaplice – D. Dvořiště, státní hranice předpokládá kapacitní napojení Jihočeského kraje na rakouské dálnice v rámci Eurokoridoru Sever – Jih. Nová stavba R3 je nezbytná i z pohledu zvyšující se dopravní nehodovosti a rostoucí dopravní zátěže zejména ze strany nákladní dopravy na tomto kritickém úseku silnice I. třídy s nepříznivými šířkovými, směrovými a sklonovými poměry. Rychlostní komunikace R4 (I/4) je vybudována pouze v úseku Praha – Příbram (Středočeský kraj). Na území Jihočeského kraje se stavějí pouze krátké úseky st. hranice – Strážný, Strážný – Houžná, případně na ní napojená silnice I/20 v úseku Písek – Nová Hospoda. Turistický význam má příhraniční propojení silnic I/3 a I/4 mezi Strážným a Dolním Dvořištěm (silnice I/39 a II/163), které prochází nejnavštěvovanějším územím (Šumava, Lipensko) a zároveň bude spojnicí budoucích rychlostních komunikací R3 a R4.

3.10.4 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční doprava je významnou součástí dopravního systému kraje a její celková úroveň se základními ukazateli jako dostupnost, rychlost a bezpečnost ovlivňuje rozvoj území. Železniční tratě na území Jihočeského kraje jsou dlouhodobě stabilizované. Rozhodujícím provozovatelem železniční dopravy jsou České dráhy a.s., doplňujícím pak Jindřichohradecké místní dráhy a.s. Na území kraje se nachází celkem 21 tratí o celkové délce 912 km, z nichž 9 je celostátních a 12 regionálních. Železniční trať Praha – Horní Dvořiště – státní hranice/Rakousko IV. tranzitního železničního koridoru (Německo/státní hranice – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště – státní hranice/Rakousko) je dle přístupové smlouvy k EU součástí evropské sítě železničních tratí TEN-T a projektem evropského zájmu.

Ke zlepšení obsluhy území by významně napomohlo snížení poměrně značné průměrné vzdálenosti železničních stanic a zastávek, resp. snížení docházkových vzdáleností ke stanicím a zastávkám. Toho lze dosáhnout především na regionálních železničních tratích využitím lehkých kolejových vozidel, příp. v návaznosti na linkovou autobusovou dopravu a MHD.

3.10.5 LETECKÁ DOPRAVA

V kraji je jedno veřejné letiště s mezinárodním provozem (Hosín u Českých Budějovic), 5 veřejných letišť pro vnitrostátní provoz (J. Hradec, Soběslav, Strakonice, Strunkovice nad Blanicí, Tábor) a 3 heliporty Letecké záchranné služby (Č. Budějovice, Tábor, J. Hradec). Bývalá vojenská letiště v Plané u Č. Budějovic (dnes letiště České Budějovice) a v Bechyni nabízejí možnost kvalitního mezinárodního a vnitrostátního civilního provozu, o což usiluje zejména samospráva kraje a města České Budějovice. Letecká doprava se na území Jihočeského kraje uplatňuje v rámci osobní přepravy pouze okrajově. Nejzávažnějším problémem je jednoznačně absence veřejného dopravního letiště s mezinárodním provozem. Letiště České Budějovice jako největší a také s největším potenciálem v kraji bylo v poslední době využíváno ke speciálním vojenským letům včetně letů osobní letecké dopravy. Veřejná letiště včetně mezinárodního letiště Hosín jsou využívána k letům sportovním, ke smluvní nepravidelné dopravě osob, k letům cvičným, letům v rámci Integrovaného záchranného systému (IZS) a ostatním leteckým činnostem (vyhlídkové a propagační lety, letecké snímkování, lety pro zemědělství, výsadkové lety). Vzhledem k nízké únosnosti vzletových, pojezdových, vyčkávacích a odstavných ploch je zatím jejich funkce, zejména za dlouhotrvajících dešťů a v zimě, významně omezena. Veřejná vnitrostátní letiště na území kraje a veřejné mezinárodní letiště Hosín mají velmi rozdílnou úroveň vzletových drah, významně omezena jsou letiště, která nejsou vybavena alespoň jednou zpevněnou drahou. S ohledem na další rozvoj regionálních funkcí má většina vnitrostátních letišť problematický příjezd a přístup z komunikací I. a II. třídy. Síť veřejných letišť v Jihočeském kraji je poměrně hustá (vyjma okresů Písek a Český Krumlov). Síť heliportů pro Leteckou záchrannou službu je rovněž dostačující, rovnoměrně pokrývá celé území kraje. Výrazným nedostatkem je ale jejich neuzpůsobenost pro noční provoz.

3.10.6 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistická doprava obecně plní dvě základní funkce: podporuje dopravní obslužnost obyvatel (doprava v obcích, městech a příměstských oblastech) a také podporuje návštěvnost regionu a jeho turistických cílů (jako součást cestovního ruchu – cykloturistika). Aktuální situaci v oblasti cyklistické dopravy v kraji nelze hodnotit příliš příznivě. Některá větší města se sice snaží o řešení cyklodopravy na svém území, jedná se ale spíše o výjimky. Mimo větší města a městské aglomerace je pak otázka cyklodopravy řešena nejčastěji formou značení cyklistických tras, které ale mnohdy

vedou po frekventovaných komunikacích II. a III. třídy. Od roku 1998 byla na území Jihočeského kraje vyznačena poměrně hustá síť turistických cyklotras. Celková délka vyznačených jihočeských cyklotras se blíží ke 4 000 km, hustota sítě cyklotras 39 km/100 km² je v rámci ČR vysoce nadprůměrná. Cyklistické stezky jsou v Jihočeském kraji mnohem méně zastoupeny. Požadované parametry splňuje pouze cyklostezka České Budějovice – Hluboká n.Vlt. o délce 10 km a několik celkem 20 km dlouhých úseků Lipenské cyklotrasy mezi Vyším Brodem a Novou Pecí (celková délka 65 km). Cyklistická doprava je v Jihočeském kraji podporována jako jeden z alternativních způsobů dopravy zajišťující zdravé životní prostředí, zdravý životní styl a fyzickou zdatnost obyvatel a omezující negativní vliv nárůstu silniční dopravy. Také z toho důvodu Jihočeský kraj podpořil v roce 2004 vznik NJC, která hájí zájmy cyklistů – obyvatel kraje i turistů/návštěvníků. K cílům Jihočeského kraje v oblasti cyklistické dopravy patří zejména:

- provést zmapování současného stavu sítě cyklotras na území Jihočeského kraje formou interaktivní mapy, naplánovat další rozvoj sítě za využití této mapy,
- vytvořit systém podpory výstavby a údržby cyklistických komunikací (místních komunikací IV. třídy a účelových komunikací) za účelem zvýšení bezpečnosti cyklistů, včetně návrhu institucionálního a finančního zajištění podpory cyklo dopravy v kraji,
- zahájit a udržovat systematický rozvoj sítě cyklotras a cyklostezek na území kraje, řešit financování jejich výstavby a údržby,
- podporovat bezpečný pohyb cyklistů ve velkých městech, včetně budování chodníků pro cyklisty, světelných semaforů na křižovatkách a další,
- podporovat cyklistickou dopravu obyvatel do škol, zaměstnání apod., preferovat cyklo dopravu před automobilovou dopravou.

3.10.7 INFRASTRUKTURA - SHRnutí

Ze srovnání dat zahrnutých do této kapitoly vyplývá, že Jihočeský kraj je v mnoha ukazatelích na podprůměrné úrovni v rámci České republiky. Zpracovávané údaje ukazují spíše na méně rozvinutou infrastrukturu, která jen obtížně umožňuje zajistit očekávaný rozvoj ekonomiky a celkový společenský rozvoj regionu. Klíčová infrastruktura našeho kraje byla velmi výrazně postižena ničivými povodněmi v srpnu roku 2002, které poškodily značný počet mostů, silnic, železničních tratí, kanalizací, ČOV a dalších infrastrukturních zařízení. Následné investice do jejich oprav však vyvolaly zvýšený rozvoj této infrastruktury a její současný stav lze v řadě případů hodnotit jako lepší než před povodněmi. K hlavním rozvojovým možnostem v oblasti

silniční infrastruktury patří výstavba dálnice D3 a na ni navazující rychlostní komunikace R3, výstavba rychlostní komunikace R4 až na státní hranici s Německem, rozšíření (provozní doba, kapacita odbavení) stávajících silničních hraničních přechodů, postupné zlepšování parametrů stávajících silnic I. třídy – včetně přeložek, obchvatů měst a obcí a rozšíření nevyhovujících úseků, (stoupací pruhy, mimoúrovňové křižovatky apod.). U silnic I. třídy se jedná o zlepšení průtahů měst a obcí (např. Borek, Lišov a další), dále výstavbu silničního propojení Č.Budějovice – Nové Hrady (Vyšný) Zwettl, optimalizaci sítě silnic II. a III. třídy v majetku kraje a napojení dopravního skeletu města České Budějovice na krajskou silniční síť. Důležité je i zlepšení stavu místních a účelových komunikací v majetku obcí.

3.11 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Jihočeský kraj je území charakteristické poměrně dobře zachovalou a ekologicky stabilní krajinou s velmi málo narušeným životním prostředím. Přesto je zde možné nalézt mnoho míst, která jsou více či méně poškozena antropogenními vlivy, nejvíce intenzivní zemědělskou velkovýrobou a průmyslem. Přes významné zlepšení od roku 1990 je tok řeky Vltavy na většině území charakterizován jako znečištěný, lepší je situace na řekách Otavě a Lužnici. Jako nejčistší je uváděn tok řeky Malše (zejména v okolí Římovské přehrady) a horní části toků řek Vltavy a Blanice. Lesní porosty jsou ze čtyř pětín hodnoceny jako bez poškození, zbývající část jako mírně poškozené. Příznivým jevem je poměrně čisté ovzduší, jedno z nejčistších v celé republice. Snaha o zachování přírodního prostředí se odrazila ve zřízení Národního parku Šumava (rozloha 685 km² – včetně části zasahující do Plzeňského kraje), chráněných krajinných oblastí Šumava (rozloha 945 km² – část je rovněž v Plzeňském kraji), Třeboňsko (700 km²) a Blanský les (212 km²). V kraji se nachází 297 maloplošných zvláště chráněných území. Na území kraje přibyly také oblasti NATURA 2000 (ptačí oblasti a evropsky významné lokality).

3.11.1 POPIS ÚZEMÍ

Rozlehlé území Jihočeského kraje zahrnuje v zásadě tři základní, navzájem se lišící krajinné typy: oblast jihočeských pánví s velmi početnými a zároveň největšími rybníky a významnými mokřadními ekosystémy, území mírně zvlněných pahorkatin a vrchovin s charakteristickým maloplošným střídáním drobnějších segmentů lesní a zemědělské krajiny a posléze horské oblasti Šumavy a Novohradských hor a jejich vyššího podhůří s vysokou lesnatostí a relativně hojným zastoupením přirozených a přírodě blízkých

lesních ekosystémů, cenným lučním bezlesím a unikátními rašeliništními komplexy. Plocha celého regionu byla původně pokryta souvislými lesními porosty. V nejnižších částech Jihočeského kraje se vyskytovaly teplomilné doubravy. Zhruba do nadmořské výšky 500 - 600 m šlo většinou o acidofilní doubravy, tedy lesy s převahou dubu a s velkou příměsí jedle. Na bohatších půdách a celkově příznivějších stanovištích se vyskytovaly i podhorské lipové bučiny. Střední polohy regionu až do nadmořské výšky přes 1000 m byly původně pokryty smíšenými lesy s převahou buku a s příměsí jedle a smrku - bučinami a jedlobučinami. V nejvyšších polohách regionu, nad 1200 m nadmořské výšky, byly vytvořeny horské klimaxové smrčiny. Velmi významný je komplex rašeliništní, mokřadní a vodní vegetace. Dnes je velká část regionu téměř odlesněná nebo s porosty smrkové a borové monokultury.

3.11.2 CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Zvláště chráněná území - národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a přírodní památky (PP) - tvoří cca 21 % celkové rozlohy Jihočeského kraje. Popis kategorií viz kapitola 1 – Základní charakteristika Jihočeského kraje. K 31. 12. 2004 bylo registrováno celkem 297 maloplošných zvláště chráněných území (NRP, NPP, PR, PP), což je 1,3 % celkové rozlohy kraje. Důvodem ochrany u maloplošných území je výskyt luk a mokřin s bohatou a vzácnou květenou (převažuje u PP), listnatých porostů jako dub, buk, jalovec atp. (převažuje u PR), jedinečných druhů především flóry (např. lokalita plavínu leknínovitého jako jedna z mála v ČR) a rybníků s bohatou avifaunou. Na území Jihočeského kraje se také nacházejí nejstarší přírodní rezervace v Evropě - Boubínský a Žofínský prales. Do biosférických rezervací vyhlášených UNESCO je zařazeno Třeboňsko a Šumava. Čtyři velkoplošná zvláště chráněná území tvoří 19,8 % celkové rozlohy kraje (část NP Šumava, část CHKO Šumava, CHKO Blanský les a CHKO Třeboňsko). Mezi čtyřmi národními parky České republiky je NP Šumava parkem plošně největším. Společně se sousedním německým Národním parkem Bavorský les (vyhlášen v r. 1970) zaujímá přesto jen zhruba třetinu plochy nejrozsáhlejšího středoevropského lesního komplexu Šumavy a Bavorského lesa. Území NP a CHKO Šumava zahrnuje většinu z nejcennějších přírodních společenstev Šumavy. Jsou to například zbytky pralesovitých porostů horských lesů, ledovcová jezera nebo horská či údolní vrchoviště. CHKO Blanský les je charakteristická zachovalým přirozeným lesním společenstvem se zajímavou a druhově pestrou flórou (cévnaté rostliny apod.), pozoruhodnou faunou hmyzu a měkkýšů a řadou historických památek.

Od ostatních CHKO v ČR se CHKO Třeboňsko odlišuje tím, že jako jedna z mála CHKO byla vyhlášena v rovinaté krajině, která byla po staletí ovlivňována a kultivována člověkem. Z hlediska přírodovědného je Třeboňsko pozoruhodné především svou bohatostí rostlinstva, které tvoří dominantní složku krajiny. K nejcennějším biotopům, které jsou často ojedinělé nejen v Čechách, ale i v Evropě, patří rozsáhlá přechodová rašeliniště se zachovalými rostlinnými společenstvy a na ně vázanou faunou bezobratlých. Dalšími neméně cennými prvky jsou rozsáhlé rybníční soustavy s druhotně vytvořenými litorálními společenstvy, které často nahrazují původní mokřadní biotopy. Počty zvláště chráněných území zůstaly ve většině kategorií vzhledem k roku 2001 zachovány. Pouze v kategorii PP a PR došlo ke zvýšení počtu maloplošných zvláště chráněných území.

3.11.3 PŮDA

Celková výměra zemědělské půdy v kraji činí 494 968 ha. Z toho 319 788 ha tvoří orná půda, což je 64,6 % celkové výměry zemědělské půdy a 31,8 % celkové plochy kraje. Trvalé travní porosty pokrývají 160 624 ha, což je 32,4 % celkové výměry zemědělské půdy a 16 % celkové plochy kraje. Přetrvává velmi vysoký poměr mezi ornou půdou a trvalými travními porosty. V roce 2004 tvořil podíl trvalých travních porostů asi 1/3 zemědělské půdy, zatímco orné půdy 2/3. Trendem posledních let je úbytek orné půdy a nárůst zatravnění, což je podporováno také současnými dotačními systémy EU. Nejvyšší podíl zatravnění vykazují okresy Český Krumlov a Prachatice, nejnižší okresy Písek a Tábor. Od roku 2001 do roku 2004 se základní ukazatele bilance půdy a podílů z celkových výměr zásadně nezměnily. Stupeň zornění zemědělské půdy v kraji je 64,6 %, což je ve srovnání s ostatními kraji lehce pod celorepublikovým průměrem (68,5 %). Od roku 2001 se tento údaj takřka nezměnil. Aktuální vodní erozí je v Jihočeském kraji postiženo cca 40 % orných půd a větrná eroze poškozuje téměř 10 % orných půd.

3.11.4 LESY

Výměra lesních pozemků (porostní půda + ostatní lesní pozemky) činí v Jihočeském kraji celkem 375 462 ha, tj. 37,3 % z celkové výměry kraje (průměr ČR je 33,5 %). Samotný podíl lesních porostů (porostní půda) činí 36,6 % výměry kraje, což Jihočeský kraj řadí na páté místo v mezikrajovém srovnání. V druhové skladbě lesa jsou z 88,3 % zastoupeny jehličnaté dřeviny (z toho smrk 54,2 %) a 11,6 % listnaté dřeviny (z toho buk 3,45 %). Průběžně dochází k mírnému poklesu množství jehličnanů ve prospěch

listnáčů (asi o 0,2 % ročně). Do budoucna je nutné dávat zvýšený důraz na zlepšení retenční schopnosti krajiny, tj. schopnosti akumulovat či alespoň pozdržet srážkové vody. Týká se to primárně změn ve prospěch přirozené skladby lesních porostů a zvýšení podílu rozlohy lesních a lučních ekosystémů na úkor orné půdy. Negativním dopadem významného zastoupení monokultur smrků je rovněž výskyt kůrovce, přičemž zvláště postiženou oblastí je Šumava. K nejvyššímu nárůstu těžeb došlo v roce 2003, kdy bylo vytěženo 2,3 mil. m³ dřeva. Je to téměř dvojnásobný nárůst proti průměru minulých let. Na území Jihočeského kraje nedochází ve větším rozsahu k nezákonným těžbám. Zjištěné případy jsou postihovány jak orgány státní správy lesů, tak orgány České inspekce životního prostředí.

3.11.5 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - SHRNU TÍ

Jihočeský kraj je charakteristický zachovalým stavem životního prostředí. Na území kraje se nacházejí významná a rozsáhlá zvláště chráněná území přičemž Národní park Šumava je největším ze čtyř národních parků v České republice. Přestože se kraj vyznačuje stabilní a vysokou diverzitou krajiny, ekologickým problémem je pomalý postup zatravňování orné půdy, tj. její pomalé převádění na trvalé travní porosty všude tam, kde jsou půdy ohroženy erozí. Trvajícím problémem je také tlak na umístování staveb ve volné krajině (např. stožáry sítě mobilních operátorů, obchodní centra, bytová a rekreační výstavba). Významnou plochu území kraje zaujímají lesy, u nichž je negativně vnímáno především narušení lesních ekosystémů v důsledku kalamitního výskytu škůdců a obecně negativní vývoj zdravotního stavu listnatých i jehličnatých lesů a dřevin rostoucích mimo les. V chráněných oblastech přírody a v oblastech akumulace vod se setkáváme s problémem těžby nerostných surovin, které se zde nacházejí. Charakter geologického podloží představuje pro kraj zvýšené radonové riziko. Podíl vodních ploch na celkové rozloze Jihočeského kraje je nejvyšší v ČR. Kvalita vody v tocích v povodí horní Vltavy se od počátku devadesátých let velmi zlepšila, ale na druhou stranu znečištění vod představuje nejzávažnější problém v oblasti životního prostředí Jihočeského kraje. V JČK je velký počet malých obcí a rekreačních lokalit bez čištění odpadních vod, nebo s nedostatečným čištěním odpadních vod. Přetrvávajícím problémem je také eutrofizace především vodárenské nádrže Římov a vodní nádrže Lipno. Mezi nedořešené problémy spojené se zdroji znečištění vod patří jedenáct veřejných kanalizací s čistírnami odpadních vod (největší znečišťovatelé v Jihočeském kraji). Z hlediska udržitelného využívání vodního bohatství je významné zahájení přípravy Plánu oblasti povodí Horní Vltavy a Plánu oblasti povodí Dyje na

území Jihočeského kraje. Pozitivní je i rozvoj dlouhodobé spolupráce se sousedními státy (SRN, Rakousko) v oblasti hraničních vod a ochrany přírody. Jihočeský kraj je označován za kraj s nečistším ovzduším v ČR. Kvalita ovzduší je ovlivňována velkými a malými zdroji znečišťování. Mezi nejvýznamnější velké zdroje znečišťování ovzduší v kraji patří především teplárny větších měst. Dále je významně ovlivňována kvalita ovzduší pokračujícím růstem intenzity automobilové dopravy, zejména pak těžké nákladní dopravy. S tím souvisí zvyšování imisního a hlukového zatížení velkých sídelních a výrobních center (např. českobudějovická a táborská sídelní aglomerace, město Soběslav). Přínosem a příležitostmi ke snížení znečišťování ovzduší je také rozvoj využívání obnovitelných zdrojů energie. Přestože má v kraji největší potenciál především energie z biomasy, je zatím málo využívána. Velmi dobré podmínky jsou i pro využití energie slunce. Přestože se v JČK nezvyšuje počet starých ekologických zátěží, sanace probíhají pomalu a představují významné riziko. Nejvýznamnější zátěží životního prostředí je odkaliště po uranové činnosti na lokalitě MAPE Mydlovary. Odkaliště jsou významným zdrojem ionizujícího záření a vážnou ekologickou zátěží pro celý Jihočeský kraj. Ke zkrácení sanačních prací by měly být využity všechny dostupné prostředky. V souvislosti s ochranou životního prostředí je především důležitá prevence – ekologické vzdělávání, výchova a osvěta, která je často prováděna nesystematicky. K tématu prevence je vhodné v JČK zmínit potřebu účinnějších protipovodňových opatření.

4 ZÁVĚR

Identifikace růstových faktorů a správné nastavení koncepce územního rozvoje Jihočeského kraje je klíčem k vyváženému sociálně-ekonomickému rozvoji kraje a k rozvoji technické i sociální infrastruktury v souladu s potřebami jeho obyvatel a celkovému ekonomickému rozvoji. Zvláštní důraz je kladen na zvyšování atraktivity regionu, rozvoj podnikání a tvorbu pracovních míst, rozvoj produkční základny, vědeckotechnický rozvoj, rozvoj inovačních technologií a služeb, rozvoj lidských zdrojů, zlepšování životního prostředí, rozvoj cestovního ruchu a ochranu přírodního a kulturního dědictví a na dosažení vzájemně výhodných vazeb s okolními regiony.

V oblasti **podpory a rozvoje podnikání** má Jihočeský kraj díky své specifické geografické poloze příznivé podmínky pro uplatnění nových podnikatelských záměrů, využívajících dobrou polohu v rámci Evropy a dobré dopravní napojení regionu na významné dopravní tepny. Nezbytným předpokladem rozvoje je odpovídající nabídka kvalitní a flexibilní pracovní síly využitelné i v nových odvětvích, jež do regionu vstupují. Žádoucí je stimulace stávajících subjektů a získávání nových investorů zejména pro oblast vědy a výzkumu, moderních technologií a služeb. Příznivé podnikatelské klima, podporující příliv nových investic a vznik nových pracovních příležitostí, by mělo být vytvářeno především prostřednictvím malých a středně velkých podniků, u nichž je předpoklad velké dynamiky růstu.

Velká část problémů rozvoje Jihočeského kraje spočívá v **oblasti lidských zdrojů**. Rozvojové aktivity v této oblasti musí být zaměřeny především na vytváření relativně rovnocenných životních podmínek obyvatel kraje s důrazem na trvalé zvyšování kvality, dostupnosti a efektivity vzdělávání, flexibilitu pracovní síly, zajištění optimálních zdravotnických služeb, kvalitní sociální péči a adekvátní nabídku využití volného času.

Pozitivní rozvoj kraje je silně závislý kromě již zmíněných oblastí také na rozvoji **infrastruktury**. Vytvoření nezbytných podmínek pro ekonomický a sociální rozvoj regionu, spočívá v zajištění kvalitní dopravní infrastruktury na území kraje (silniční tepny, obchvaty měst, modernizace železničních koridorů, systém příměstské osobní dopravy, rozvoj letišť, podpora investic do vodní dopravy), fungující technické infrastruktury (systémy odvádění a čištění splaškových odpadních vod i v menších obcích, rozvoj kanalizačních sítí, modernizace ČOV, vodovody, plynovody, zajištění přenosu informací a dat) a v zajištění odpovídající občanské vybavenosti. Do této oblasti patří i velice důležitý faktor **cestovního ruchu**. Aktivity kraje by měly směřovat k tomu, aby došlo k naplnění vize, v níž se Jihočeský kraj stane atraktivním místem

nejen pro podnikání a bydlení, ale také pro rekreaci a cestovní ruch. Tyto aktivity se měly opírat především o rozsáhlé přírodní a kulturní dědictví regionu.

Velice důležitou roli v oblasti rozvoje Jihočeského kraje hraje i péče o **životní prostředí**. Při plánování veškerých aktivit v této oblasti je třeba postupovat v souladu s koncepcí ochrany přírody a krajiny a dále pak s jednotlivými koncepcemi v oblasti nakládání s odpady, ochrany ovzduší, ochrany vod, rozvoje vodovodů a kanalizací a ekologické výchovy a vzdělávání. Významnou prioritou v ochraně životního prostředí kraje bude odstranění starých zátěží a nalezení způsobu ekonomického využití ploch, které již nejsou používány k původním hospodářským účelům, ale byly v minulosti ovlivněny především průmyslovou činností a těžbou nerostných surovin.

5 SEZNAM ODBORNÉ LITERATURY

Publikace

1. Adamčík S. Zdroje teorie regionální politiky a regionálního rozvoje. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 1997. ISBN 80-7078-432-6.
2. Beran V. Dlask P. Management udržitelného rozvoje regionů, sídel a obcí, Academia, Praha 2005, ISBN 80-200-1201-X.
3. Blažek J., Teorie regionálního rozvoje, Karolinum, Praha 2002, ISBN 80-246-0384-5.
4. Cihelková E. a kol. Světová ekonomika – regiony a integrace, Grada, Praha 2002, ISBN 80-247-0193-6
5. Dějiny obyvatelstva českých zemí, In. Demografie (Soubor studijních textů). Brno: MU Brno, 2000.
6. Kolektiv autorů, Úvod do regionálních věd a veřejné správy, Vydavatelství Aleš Čeněk 2004, ISBN 80-86473-80-5
7. Víturka M. a kol.(1998): Investiční atraktivita vybraných měst České republiky. MU Brno, ISBN 80-210-2007-5.
8. Víturka M. a kol. Regionální předpoklady rozvoje inovací, Brno 2005, ISSN 1801-4496

Elektronické zdroje

1. <http://www.kraj-jihocesky.cz>
2. <http://www.czso.cz>
3. <http://www.topregion.cz/>
4. <http://strukturalnifondy.cz/cms/>
5. <http://ekonom.ihned.cz/>
6. <http://www.euro.cz>
7. <http://www.mestskymarketing.cz>
8. <http://www.strukturalni-fondy.cz/>
9. <http://www.mmr.cz/>
10. <http://www.sprss.vrsers.cz/>

6 ABSTRACT

Kolman Karel, „FAKTORY REGIONÁLNÍHO RŮSTU A ROZVOJE
JIHOČESKÉHO KRAJE“

České Budějovice, 2007. Bakalářská práce.

Vysoká škola evropských a regionálních studií o.p.s.

Vedoucí práce: Ing. Jiří Dušek

Bakalářská práce „**Faktory regionálního růstu a rozvoje jihočeského kraje**“ si dává za úkol identifikovat faktory, které mají vliv na rozvoj a další růst Jihočeského kraje. Práce je zaměřena hlavně na ty faktory, které jdou přímo za hlavním cílem rozvoje Jihočeského kraje, totiž dosažení vyváženého hospodářského, kulturního a vzdělanostního růstu se silnými a vzájemně výhodnými vazbami na okolní regiony při respektování podmínek ochrany životního prostředí tak, aby region obstál v porovnání s ostatními regiony v ČR i v zahraničí. U těchto faktorů je potom diskutováno a navrženo správné nastavení koncepce jejich rozvoje tak, aby společně vedly ke zdárnému a vyváženému sociálně-ekonomickému rozvoji kraje a k rozvoji technické i sociální infrastruktury v souladu s potřebami jeho obyvatel a celkovému ekonomickému rozvoji ČR.

ABSTRACT

Kolman Karel, „FACTORS OF REGIONAL GROWTH AND DEVELOPMENT IN SOUTH – BOHEMIAN REGION“

České Budějovice, 2007. Baccalaureate work .

Vysoká škola evropských a regionálních studií o.p.s.

Supervisor: Ing. Jiří Dušek

The goal of this baccalaureate work named „Factors of regional growth and development of region of South Bohemia“ is to identify factors that have strong influence to process of development and growth of region. Work is aimed on those factors that go straightly to main goals, which are achievement of well-balanced economic, cultural and knowledge growth with strong and fair connections to surrounding regions during authority of conditions antipollution measures, so region hold out as compared to others regions in CR and abroad. These factors are then discussed and it is designed a conception their development so they are able together led to prosperous and well-balanced social-economic development of region and to development of technical and social infrastructure conformable with needs of his inhabitant and general economic development of CR.

7 SEZNAM ZKRATEK

HDP – HRUBÝ DOMÁCÍ PRODUKT

ČR – ČESKÁ REPUBLIKA

EU – EVROPSKÁ UNIE

MHD – MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

ŽP – ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

ČSÚ – ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD

IRIS – INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ SYSTÉM

CRR – CENTRUM REGIONÁLNÍHO ROZVOJE

OPPP – OPERAČNÍ PROGRAM PRŮMYSLU A PODNIKÁNÍ

JčK – JIHOČESKÝ KRAJ

OKEČ – ODVĚTVOVÁ KLASIFIKACE EKONOMICKÝCH ČINNOSTÍ

APZ – AKTIVNÍ POLITIKY ZAMĚSTNANOSTI

MPSV – MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ

AIDS – SYNDROM ZÍSKANÉHO SELHÁNÍ IMUNITY

NP – NÁRODNÍ PARK

CHKO – CHRÁNĚNÁ KRAJINÁ OBLAST

PR – PŘÍRODNÍ REZERVACE

PP – PŘÍRODNÍ PAMÁTKY

NPR – NÁRODNÍ PŘÍRODNÍ REZERVACE