

Univerzita Pardubice

Fakulta ekonomicko-správní

**Pracovní migrace v rámci ČR vzhledem k plánovaným výstavbám
vysokorychlostních tratí**

Dorota Plhalová

**Bakalářská práce
2020**

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Dorota Plhalová**
Osobní číslo: **E17069**
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná ekonomika a správa: Veřejná ekonomika**
Téma práce: **Pracovní migrace v rámci ČR vzhledem k plánovaným výstavbám vysokorychlostních tratí.**
Zadávací katedra: **Ústav správních a sociálních věd**

Zásady pro vypracování

V práci bude analyzován vliv v budoucnu dostupné vysokorychlostí dopravy na vnitřní mobilitu zaměstnanců v rámci pracovního trhu ČR. Práce bude obsahovat ekonomické zhodnocení potenciální smysluplnosti dojížděky za prací na větší vzdálenosti v podmínkách ČR. Práce bude obsahovat:

- Analýzu dopravních tras, jejich lokalizaci, kapacity a ceny za dopravu.
- Komparaci mezd vybraných profesí, pro něž by připadala v úvahu možnost dojížděky za prací na větší vzdálenosti.
- Analýzu požadavků regionálních pracovních trhů z hlediska poptávky po určitých profesích.
- Analýzu oblastí s potenciálně vyšší mírou nezaměstnanosti.
- Komparaci výsledků a vyhodnocení efektivnosti dojíždění.

Rozsah pracovní zprávy: **35**
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

- ANÝŽOVÁ, Petra Jiří VEČERNÍK. Vzdělání, dovednosti a mobilita: zaměstnání a trh práce v České republice a evropských zemích. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2019. ISBN 978-80-246-4294-9.
- Ministersvo dopravy České republiky. Bílá kniha. [online]. Brusel, 2011 [cit. 2019-07-31]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>
- PALÁT, Milan, Jitka LANGHAMROVÁ a Lukáš NEVĚDĚL. Socioeconomic demography. Issue 1st. Brno: Mendel University in Brno, 2014. ISBN 978-80-7375-9810.
- Parlament České republiky. Vysokorychlostní železnice 2014: 15. května 2014, = High Speed Rail 2014 : May 15th, 2014, the Parliament of the Czech Republic. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2014. ISBN 978-80-905005-2-5.
- VYHLÍDAL, Jiří, Robert JAHODA a Jana GODAROVÁ. Ekonomický přínos řízené pracovní migrace. Praha: VÚPSV, 2017. ISBN 978-80-7416-310-4.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Robert Baťa, Ph.D.**
Ústav správních a sociálních věd

Datum zadání bakalářské práce: **2. září 2019**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2020**

L.S.

doc. Ing. Romana Provázníková, Ph.D.
děkanka

doc. Ing. Jolana Volejníková, Ph.D.
vedoucí ústavu

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 30. 4. 2020

Dorota Plhalová

PODĚKOVÁNÍ:

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Robertu Baťovi, Ph.D. a Ing. Františku Hánovi za jejich odbornou pomoc, cenné rady a poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování bakalářské práce. Viktoru Košíčkovi děkuji za jazykovou korekturu.

ANOTACE

Předmětem této bakalářské práce „Pracovní migrace v rámci ČR vzhledem k plánovaným výstavbám vysokorychlostních tratí“ je v první části seznámení s historií vysokorychlostních tratí jak ve světě, tak na území ČR. Dále seznámení s pracovním trhem v České republice. Druhá část je věnovaná analýze potenciálního vlivu v budoucnu dostupné vysokorychlostní dopravy na vnitřní mobilitu zaměstnanců v rámci pracovního trhu ČR pro potřeby veřejného sektoru. Práce bude obsahovat ekonomické zhodnocení potenciální smysluplnosti dojížděky za prací na větší vzdálenosti v podmínkách ČR.

KLÍČOVÁ SLOVA

Vysokorychlostní železniční tratě, pracovní trh, pracovní mobilita

TITLE

Economic work migration in the Czech Republic due to planned highspeed track construction

ANNOTATION

The aim of this bachelors thesis named 'Economic work migration in the Czech Republic due to planned highspeed track construction' is firstly to point out the history of highspeed tracks around the world and also in the field of the Czech republic. Next it introduces the issue of the work market in the Czech republic.

The second part analyzes the potential influence of the future available highspeed transport on the internal mobility of the employees on the field of the work market situation in the Czech republic for the needs of of the public sector. This thesis further analyzes traveling to work on the long distances and its economical sense in the Czech republic.

KEYWORDS

Hightspeed track construction, work market, working mobility

OBSAH

ÚVOD	10
1 VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ.....	11
1.1 POČÁTKY VRT VE SVĚTĚ.....	11
1.1.1 Počátky železniční dopravy.....	11
1.1.2 Vývoj VRT v Japonsku	12
1.1.3 Vývoj VRT ve Francii	12
1.1.4 Vývoj VRT v Německu.....	13
1.1.5 Vývoj VRT v Itálii	13
1.1.6 Vývoj VRT ve zbytku Evropy.....	14
1.1.7 Vývoj VRT v Asii.....	14
1.2 VRT V ČESKÉ REPUBLICE.....	15
1.2.1 Spojení Prahy s Brnem	16
1.2.2 Spojení Prahy s Drážďany přes Ústí nad Labem.....	16
1.2.3 Spojení Brna s Přerovem	17
1.2.4 Spojení Přerova s Ostravou.....	17
1.2.5 Spojení Prahy s Berounem či Hořovicemi	18
1.2.6 Spojení Prahy s Hradcem Králové nebo Libercem.....	18
1.2.7 Uprava železničního uzlu hlavního města Prahy.....	18
1.3 POVĚŘENÉ ORGÁNY	18
1.3.1 Ministerstvo dopravy	19
1.3.2 Správa železnic, s. o.	19
1.4 MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE V OBLASTI PLÁNŮ A VÝSTAVBY VRT	20
1.5 PŘÍNOSY VRT.....	20
1.5.1 VRT a mobilita.....	20
1.5.2 VRT a životní prostředí.....	21
1.5.3 VRT a trh práce	22
2 TRH PRÁCE V ČESKÉ REPUBLICE.....	23
2.1 TRH PRÁCE.....	23
2.2 MOBILITA	23
2.3 NEZAMĚSTNANOST	24
2.4 POLITIKA NEZAMĚSTNANOSTI.....	26
2.5 POPULAČNÍ VÝVOJ OBYVATEL ČR.....	26
3 SROVNÁNÍ UKAZATELŮ NA KONKRÉTNÍ TRATI.....	32
3.1 ÚSTÍ NAD LABEM – PRAHA	32
3.1.1 Současná situace.....	32
3.1.2 Srovnání nezaměstnanosti v krajích	32
3.1.3 Srovnání průměrných hrubých mezd	35
3.1.4 Předpoklad každodenní dojížd'ky.....	36
3.1.5 Předpoklad bydlení v Praze.....	38
3.1.6 Srovnání dojížd'ky s trvalým bydlištěm	39
ZÁVĚR.....	41
POUŽITÁ LITERATURA	42
SEZNAM PŘÍLOH	46

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Seznam jednotlivých odvětví ekonomické činnosti	30
Tabulka 2: Průměrná cena nájemného za m ² v jednotlivých krajích za rok 2017.....	30
Tabulka 3: Předpokládaná cena jednosměrné jízdenky po RS.....	31
Tabulka 4: Počet volných pracovních míst v jednotlivých oborech v uvedených městech k 9. 3. 2020	34
Tabulka 5: Počet zaměstnanců v jednotlivých odvětvích v uvedených krajích za rok 2017 ...	35

SEZNAM ILUSTRACÍ

Obrázek 1: Plán výstavby vysokorychlostních tratí v ČR.....	16
Obrázek 2: Graf srovnání věkové struktury obyvatelstva v letech 2014 až 2018	27
Obrázek 3: Graf srovnání nezaměstnanosti v Ústeckého kraje a Hlavního města Prahy za období 2008 až 2018	34
Obrázek 4: Graf srovnání průměrných hrubých měsíčních mezd za rok 2017	36
Obrázek 5: Graf předpokladu každodenní dojížděky do Prahy z Ústí nad Labem.....	38
Obrázek 6: Graf zobrazující předpoklad bydlení v Praze.....	39

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČVUT	České vysoké učení technické
EU	Evropská unie
FES	Fakulta ekonomicko-správní
ICE	Intercity-Express
MD	Ministerstvo dopravy
RS	Rychlá spojení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TGV	Train à Grande Vitesse
UPa	Univerzita Pardubice
VRT	Vysokorychlostní trať
VUT	Vysoké učení technické v Brně

ÚVOD

Mobilita provází každého z nás už od samého počátku našeho života, ať už si to uvědomujeme, nebo ne. Doprava jako taková je součástí našeho každodenního života. Každý z nás musí ráno vstát a dopravit se na autobus, vlak či auto. Nebo chodí pěšky. Postupně se přesunujeme do práce, do školy, ve volných chvílích za známými, za doktory, do obchodů nebo za kulturou. O prázdninách a dovolených třeba letadlem k moři či do hor. A poté zpět.

Některé formy mobility jsou pomalejší, zejména chůze. Některé zase rychlejší, třeba let letadlem nebo jízda vlakem. Když jedeme na výlet či za známými, neřešíme, jestli na daném místě budeme za hodinu, nebo za dvě. Neděje se tak totiž každý den. Pokud však míříme do práce, není nám to jedno. Čím dříve totiž do práce dorazíme, tím dříve budeme moci být zase doma. Počet minut se nasčítá a práce nás takto, možná nevědomky, obere o náš volný čas. Proto bychom se chtěli do práce dostávat co nejrychleji a na úkor dlouhého cestování za prací nebýt zaměstnání v zaměstnání, které je nízko pod naší kvalifikací, avšak blízko našeho bydliště.

Cílem práce je názorně představit, zda by každý z nás mohl každodenně dojíždět za prací do vzdáleného města několik stovek kilometrů od našeho bydliště. A zda by tato každodenní cesta neohrozila jeho pravidelný měsíční výdělek, ba ho spíše vylepšila možností vhodnějšího výběru práce klidně i na druhém konci České republiky prostřednictvím využití vysokorychlostních tratí.

1 VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ

Z dopravního hlediska se vysokorychlostní tratí (dále VRT) myslí buď nově budované tratě s minimální rychlostí 250 km/h, nebo současné modernizované tratě s rychlostí minimálně 200 km/h. Tratě s rychlostí do 200 km/h určené pro osobní, nákladní či kombinovanou dopravu jsou nazývány konvenčními. Ve zvláštních případech lze za VRT považovat i úseky tratí, kde z určitých důvodů nelze této rychlosti dosáhnout. Těmito důvody může být například vysoká hustota osídlení či terénní podmínky (Pokorný, 2008; Zákon č. 266/1994 Sb.).

Na VRT se využívají k dopravě pouze vysokorychlostní vlakové soupravy, které zvládnou vyšší rychlosti než běžné soupravy, a nepohybují se zde jiné, například osobní vlaky (Pokorný, 2008).

Celý koncept VRT je navržen tak, aby výsledný dojezdový čas mezi dvěma městy byl přibližně dvakrát kratší oproti běžnému osobnímu automobilu (Pokorný, 2008).

1.1 Počátky VRT ve světě

1.1.1 Počátky železniční dopravy

Když železniční doprava začala existovat, neměla vůbec žádnou konkurenci. Ta se objevila až s příchodem motorové silniční dopravy a poté dopravy letecké. Jakmile se na trhu objevili konkurenti železniční dopravy, začal tento způsob mobility upadat na své popularitě a vlak se stal známkou pomalého cestování. K tomuto problému se státy a jejich dopravci postavili obměnou parních lokomotiv za motorové jednotky a postupnou modernizací zejména hlavních tratí. Tímto způsobem například tehdejší Československé státní dráhy snížily dojezdový čas mezi Prahou a Bratislavou o čtvrtinu oproti předešlé cestovní době (Pokorný, 2008; Ministerstvo dopravy, 2017).

Tento postupný vývoj však pozastavil příchod druhé světové války. Když válka skončila, nastala podobná dopravní konkurence jako před válkou. Do konkurenčního boje o náklad i cestující opět vstoupila železniční, letecká i silniční doprava. Pokud železnice chtěla konkurovat těmto typům dopravy, potřebovala inovace. Dopravci tehdy začali pomalu upouštět od motorových jednotek a zaměřili se na využití jednotek elektrických. Taktéž začalo docházet k dalšímu zrychlování tratí, v některých místech až na 200 km/h. Vzhledem k odlišným preferencím investic států Evropy se začalo stávat, že některé státy začaly dotovat své železniční sítě více než ostatní. Mezi tyto státy patřily zejména státy jižní a západní Evropy, zejména Německo a Francie. Pro další vývoj VRT byl zlomový i moment, který nastal koncem

března roku 1955. V tuto dobu se při zkušebních jízdách povedlo dvěma francouzským elektrickým lokomotivám nezávisle na sobě dosáhnout rychlosti 331 km/h (Pokorný, 2008; Ministerstvo dopravy, 2017).

V tuto chvíli již vývoj nešlo zastavit. Světovým velmocím však začalo být jasné, že pro ještě rychlejší a udržitelné využití je nutná výstavba zcela nových tratí, které budou stavěné pro vysoké rychlosti projíždějících vlaků a na nichž se vlaky s vyšší rychlostí nebudou konkurovat například s pomalejšími osobními vlaky. Této myšlenky se chytlo i Japonsko (Ministerstvo dopravy, 2017).

1.1.2 Vývoj VRT v Japonsku

Japonsko v polovině sedmdesátých let zahájilo pravidelný provoz VRT na lince mezi hlavním městem Tokiem a Ósakou, kde se vlaky začaly pohybovat rychlostí 210 km/h, a postupem času až 300 km/h. Tato trať je považována za první VRT na světě (Pokorný, 2008; Ministerstvo dopravy, 2017).

1.1.3 Vývoj VRT ve Francii

Vývoj nových typů vlaků však nebyl zcela jednoduchý a provázely ho i značné mýty jak v souvislosti s překonáním rychlosti 300 km/h a vyšší, tak v oblasti technologií. A vývoj nových vlaků často skončil i ve slepé uličce. Jasným příkladem může být například francouzský aérotrain, který fungoval na principu vznášedla. Tento vývoj měl však i velké klady, kterými byly zejména nové zkušenosti (Pokorný, 2008; Ministerstvo dopravy, 2017).

Na evropském kontinentu si v oblasti VRT nejlépe vedla Francie, která v roce 1981 zahájila komerční provoz na trati mezi Paříží a Lyonem. Používány zde začaly být vlaky známé pod francouzskou zkratkou TGV. Nejvyšší povolená rychlost na tomto úseku byla 270 km/h, vlaky však ve zkušebních provozech zvládaly i rychlost až 380 km/h (Pokorný, 2008; Ministerstvo dopravy, 2017).

Tratí mezi Paříží a Lyonem však výstavba ve Francii neskončila. Díky velké úspěšnosti této trati došlo i k výstavbě dalších. Vznikla například trať z Paříže k Atlantskému oceánu či z Paříže do Lille. Právě u města Lille, kde je nejvyšší povolená rychlost 300 km/h, se tato trať dále větví směrem na Brusel a k podmořskému tunelu do Londýna. V současnosti dochází k jejich rozšiřování a propojení s okolními státy (Pokorný, 2008; Ministerstvo dopravy, 2017).

1.1.4 Vývoj VRT v Německu

Německo je zemí s poměrně velkou rozlohou, nespočtem velkých měst, a hlavně přeplněných dálnic. Proto se právě Německo stalo další zemí, která se začala zaměřovat na rychlou přepravu osob na velké vzdálenosti. Již v šedesátých letech minulého století začala postupná modernizace a zvyšování rychlostí na nejnávětších úsecích německé železniční sítě. To však brzy přestalo stačit, a proto německá vláda přešla k plánování nové VRT. Jenom samotné plánování trati mezi Hannoverem a Würzburgem zabralo dlouhých 16 let. Na rozdíl od francouzské trati mezi Paříží a Lyonem se počítalo, že v Německu budou vedle vysokorychlostních vlaků jezdit i klasické vlaky a rychlé nákladní vlaky. Díky této trati se dojezdový čas mezi Hannoverem a Würzburgem zkrátit z 3,5 hodiny zhruba na polovinu (Pokorný, 2008; Ministerstvo dopravy, 2017).

Ve stejném roce, tedy v roce 1991, byl zahájen i provoz na druhé německé VRT, a to mezi Mannheimem a Stuttgartem (Pokorný, 2008).

O německé vlaky typu ICE byl velký zájem a byly často vyprodané. Proto postupem času bylo zapotřebí zvýšit jejich kapacitu a začít budovat nové tratě. V dalších etapách výstavby šlo o zprovoznění například tratí mezi Berlínem a Wolfsburgem, Norimberkem a Ingolstadtem nebo mezi Kolínem nad Rýnem a Frankfurtem nad Mohanem. Trať mezi Kolínem a Frankfurtem má ještě specifikum toho, že je vystavěna pouze pro osobní přepravu, využívá speciálně postavené vlaky dosahujících traťové rychlosti 300 km/h (Ministerstvo dopravy, 2017).

1.1.5 Vývoj VRT v Itálii

V druhé polovině 20. století se vysokorychlostním železnicím začala věnovat také Itálie. Ta v průběhu let postupně po třetinách otevírala trať mezi hlavním městem Římem a Florencií. První úsek této trati byl otevřen již v roce 1977, takže pokud není nahlíženo na trať jako celek, ale jako část, dal by se právě tento úsek považovat za úplně první VRT v Evropě (Pokorný, 2008).

Poslední část této trati byla zprovozněna až o 15 let později od zprovoznění prvního úseku. Celou stavbu provázely hlavně komplikace spojené s hornatým rázem krajiny. Stejně jako německá trať, tak i tato neumožňuje provoz jen speciálních souprav, ale mohou se po ní pohybovat i klasické vlaky s lokomotivou (Pokorný, 2008; Ministerstvo dopravy, 2017).

1.1.6 Vývoj VRT ve zbytku Evropy

Francie, Itálie a Německo v Evropě započaly výstavby VRT, a dnes tedy mohou poskytovat své zkušenosti a rady ostatním státům, které by tento typ železnice také rády vystavěly. Takovými státy bylo například Španělsko, Velká Británie či země Beneluxu. Čím víc zemí mělo VRT, tím se začala rozšiřovat i tendence tyto železnice spojit mezi sebou (Šťáhlavský, 2016).

Vysokorychlostním vlakům napomohla například i spolupráce s leteckými společnostmi, které jako náhradu za zpožděný let poskytují právě cestu rychlovlakem. Na druhé straně ale i mnoho leteckých společností muselo ukončit svou činnost, právě kvůli bohatému využívání rychlovlaků (Pokorný, 2008; Parlament ČR, 2014).

V současné době i ostatní státy projevují zájem o mezinárodní spolupráci a zapojení se do jednotné evropské sítě vysokorychlostní dopravy. Pokud bychom tuto snahu vztáhli vzhledem k Evropské unii, tak o VRT se snaží zhruba 15 členských států (Pokorný, 2008; Parlament ČR, 2014).

1.1.7 Vývoj VRT v Asii

Ani země Asie nezůstávají pozadu s pokrokem. Jak již bylo řečeno, s VRT v Asii přišlo jako první Japonsko a další státy ho brzy na to začaly následovat.

K zemím, které takřka ze dne na den začaly stavět své VRT, patří z asijských zemí například i Turecko. Zde došlo z počátku k vybudování dvou tratí, které byly následně i propojeny mezi sebou. Turecko myslí na umožnění rychlé mobility i do budoucna a do roku 2023 by chtělo otevřít veřejnosti 10 000 km VRT (Pokorný, 2008; Vysokorychlostní železnice, 2013).

Pokud je zde zmíněna Asie a technologický pokrok, nesmí být opomenuta ani Čína. Zde se kromě konvenčních tratí nachází i jediná komerční 30 km dlouhá trať pro speciální typ vlaku známý pod lidovým názvem maglev. Tento vlak je odlišný tím, že nevyužívá principu kolo-kolejnice, ale po speciální trati se pohybuje na principu magnetické levitace. Jeho provoz je sice poměrně levný, avšak výstavba jeho speciálních tratí je enormně nákladná. To zvláště proto, že celá jeho trať musí být složena z mostů (Vysokorychlostní železnice, 2014).

Netrvalo dlouho a k asijským zemím stavějícím na svém území VRT se brzy přidala v souvislosti s pořádáním olympijských her v roce 2018 i Jižní Korea, či Taiwan.

Maglev však mezi rychlovlakem drží světový rekord v rychlosti. Na zkušební trati v Japonsku dosáhl v roce 2015 rychlosti 603 km/h (Vysokorychlostní železnice, 2014).

1.2 VRT v České republice

Už od počátků Československa byla na našem území v oblasti dopravy výraznější zejména v osobní přepravě doprava silniční. Ta železniční sloužila zejména k přepravě nákladu. Zatímco železnice spíše stagnovala, silnice se rozvíjela. Až od 90. let minulého století se začínají některé železniční tratě modernizovat a umožňovat průjezd vlaků až s rychlostí 160 km/h (Ministerstvo dopravy, 2017; Parlament ČR, 2014).

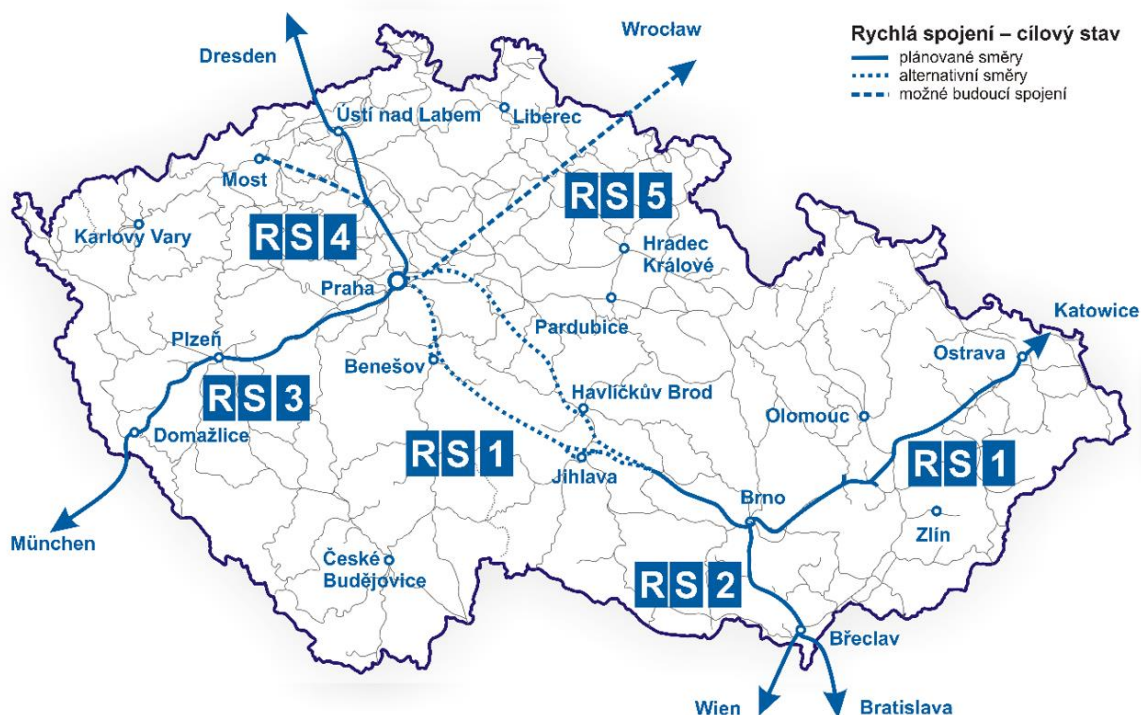
Česká republika v současné době na svém území nemá žádné VRT, jako je tomu například v sousedním Německu. Avšak už dlouhá léta se diskutuje o tom, zda se tímto směrem vydat, či ne. Důvodem těchto spekulací je potřeba zvážit legislativní, ekonomické i technologické podmínky, které naše republika umožňuje. Všechny tyto kroky, včetně studie proveditelnosti, jsou zaštitovány Ministerstvem dopravy České republiky (Parlament ČR, 2014).

První myšlenky ohledně plánované výstavby se projeví v ČR už v 70. letech minulého století. Podporou tehdy byla především nedostatečná kapacita tratí zejména pro nákladní dopravu. Z politických důvodů bylo ale od myšlenek nakonec upuštěno. Po úspěšnosti VRT v okolních státech v průběhu 90. let bylo téma opět otevřeno (Ministerstvo dopravy, 2017).

Právě z německého systému plynula inspirace při tvorbě vůbec první ucelené studie z roku 1995. Po aktualizaci o sedm let později byla tato studie předána jako podklad pro potřeby územního plánování (Ministerstvo dopravy, 2017).

Postupem času však začínalo být zřejmé, že tato studie nebude pro území ČR zcela dostatečná. Vzhledem k tomu, že se inspiruje státy, kde již VRT mají, zaměřuje se spíše na technologii a dopravní nabídku, ne však na hospodářské prostředí a geografii, kterou je nutné zohlednit pro situaci v ČR. Bylo tedy jasné, že je nutné provést změny, které budou tyto podmínky zohledňovat. Také se místo označení VRT začala používat zkratka RS, tedy rychlé spojení. To bere v úvahu nejen výstavbu nových tratí postavených na principu VRT, ale i modernizaci stávajících koridorů na vyšší rychlosti. Celý tento systém RS (viz. obrázek 1) nově uvažuje provoz nejen mezinárodních, ale i vnitrostátních vlaků, což výrazně zvětšuje okruh potencionálních uživatelů. V tomto modelu by vlaky nevyužívaly VRT po celé své trati, ale například jen v části. To vše by mělo vypomoci k lepší realizovatelnosti celého projektu. Průlomovým se stal rok 2017, kdy Poslanecká sněmovna ve svém usnesení vyzdvihla význam VRT a nutnost v budoucích letech zapojit ČR do rozvíjející se evropské sítě. Dále také sněmovna požádala vládu, aby prioritní trasou byla trasa z hlavního města Prahy přes Přerov na Ostravu. Vláda ČR následně tuto koncepci schválila (Ministerstvo dopravy 2017, Parlament ČR 2014).

Níže jsou vyjmenované nejdůležitější plánované tratě, které patří k těm z nejlépe realizovatelných nebo ekonomicky nejdůležitějších.



Obrázek 1: Plán výstavby vysokorychlostních tratí v ČR

(Zdroj: Ministerstvo dopravy)

1.2.1 Spojení Prahy s Brnem

Toto spojení je asi nejméně překvapujícím ve všech směrech. Nutnost propojení dvou největších měst České republiky je dána hlavně historicky. Jeho trasování si však po dlouhou dobu nechávalo dvě možné varianty. A to v půli přes Havlíčkův Brod, který je již dnes nejdůležitějším dopravním uzlem v Kraji Vysočina, nebo geograficky jižněji přes Jihlavu (Ministerstvo dopravy, 2017).

V současné době se Správa železnic přiklání k variantě vedené přes Jihlavu.

1.2.2 Spojení Prahy s Drážďany přes Ústí nad Labem

První myšlenky na změny vedení této trati započaly již v roce 2007. Zároveň je tato trať ukázkou přeshraniční spolupráce s Německem. Je zde nutná komunikace zejména se spolkovou zemí Sasko v rámci plánované studie proveditelnosti. Součástí této stavby je taktéž plánování

prozatím nejdelšího tunelu v ČR. Šlo by o 26 km dlouhý tunel, který by vedl pod Krušnými horami (SŽDC, 2017).

Jelikož nynější trať v údolí Labe byla od roku 2002 kvůli povodním čtyřikrát uzavřena, očekávají se i kladné efekty budoucí tratě právě v této oblasti. Dále se také vyskytuje problém s hlučností, kterou by vyřešil odsun dálkové dopravy na VRT. Na stávající trati by tedy zůstala pouze regionální doprava (Parlament ČR, 2014).

V rámci této trati by se Česká republika připojila na evropský systém VRT. Ještě více by k propojení ČR s okolní Evropou přispělo, kdyby došlo k výstavbě výše zmíněné trasy mezi Prahou a Brnem. Šlo by tedy o mezistátní směr Bratislava – Drážďany (Ministerstvo dopravy, 2017).

1.2.3 Spojení Brna s Přerovem

Pro tuto trať byla zpracována studie proveditelnosti a dokumentace pro územní povolení, která předpokládá modernizaci na maximální rychlost 200 km/h a zdvoukolejnění této trasy. V rámci tohoto úseku se také předpokládá zrychlení spojení mezi městy Brnem a Zlínem a taktéž mezi Brnem a Ostravou. Realizace této trati by se ekonomicky vyplatila i tehdy, pokud by na území ČR nedošlo k budování RS jako celku (Ministerstvo dopravy, 2017).

Pokud by později došlo k výstavbě VRT mezi Prahou a Brnem, tato trať by ideálně napojovala podstatnou část Moravy na tento úsek (Sůra, 2019).

Realizace této stavby je plánovaná do roku 2025 (Sůra, 2019).

1.2.4 Spojení Přerova s Ostravou

Zejména vzhledem k současné zatíženosti jak v osobní, tak v nákladní dopravě je v tomto směru plánovaná výstavba VRT. Tato trať by z jedné strany navazovala na RS mezi Brnem a Přerovem a z druhé strany by vedla ke státním hranicím s Polskem. Tomuto spojení navíc nahrává fakt, že již v současné době na této trati jezdí některé vlaky, které jsou konstruované jezdit na RS. Současně také velikost přerovského nádraží, které by zvládalo celkovou kapacitu při zavedení případné VRT (Ministerstvo dopravy, 2017).

V srpnu roku 2018 Správa železnic potvrdila mezinárodní spolupráci české firmy Sudop Praha a francouzské firmy Egis Rail, které v současné době připravují studii proveditelnosti této tratě (Šindelář, 2019).

1.2.5 Spojení Prahy s Berounem či Hořovicemi

Z Prahy přes Plzeň až ke státním hranicím, kde by navazovala na německou plánovanou trať směrem na Mnichov, se předpokládá zřízení VRT jako takové. V plánované studii proveditelnosti je však nutné neopomenout železniční stanici Beroun, která je již nyní velmi vytížena jak nákladní, tak osobní dopravou zejména ze směru od Prahy. Vybudování nové trati, v tomto případě VRT, by stávající trati velmi odlehčilo (Ministerstvo dopravy, 2017).

Vzhledem k tomu, že v současné době není ještě vypracovaná studie proveditelnosti, počítá se zatím se dvěma možnostmi vedení této trati. První možností je vedení z Prahy do Plzně přes Beroun, druhou možností je potom vedení tratě z Prahy jižně pod Berounem přes Liteň a Hořovice (Ministerstvo dopravy, 2017).

1.2.6 Spojení Prahy s Hradcem Králové nebo Libercem

V tomto směru byla zpracována prozatím jen vyhledávací studie, na jejímž základě se plánuje zpracovat studie proveditelnosti této tratě. Tato studie poukazuje na chybějící spojení se sousedním Polskem, v tomto případě s městem Wrocław, a zároveň vylepšuje dosavadní spojení Prahy s východními Čechy (Ministerstvo dopravy, 2017).

Výsledkem studie proveditelnosti by měla být dohoda s polskými železnicemi o spolupráci a nalezení správného trasování, tedy buď přes Hradec Králové, nebo Liberec (Ministerstvo dopravy, 2017).

1.2.7 Úprava železničního uzlu hlavního města Prahy

Je jisté, že stavba a zapojení VRT do běžného denního provozu bude mít určitý vliv i na stávající tratě. Vzhledem k tomu, že z Prahy je plánováno vést tři RS, popř. VRT, bylo by vhodné tomu přizpůsobit tento železniční uzel, konkrétně tedy železniční uzel Praha hl. n. V těchto změnách je nutné zejména zvýšit kapacitu a zaměřit se na to, aby dálková doprava neomezovala tu příměstskou a naopak (Ministerstvo dopravy, 2017).

V rámci města Prahy je v úvahách i možnost připojení ruzyňského letiště na VRT, aby tak došlo ke kompletnímu propojení železniční a letecké dopravy (Ministerstvo dopravy, 2017).

1.3 Pověřené orgány

Jak doprava, tak plánovaná výstavba je souhrnem vypracovaných prací mezi jednotlivými pověřenými orgány. Vše nemá na starost jen jeden orgán, ale jde o spolupráci v celé působnosti, ať už na úrovni státní správy, tak v komunikaci s orgány krajských a místních samospráv.

Zde jsou jedni z největších a nejvýznamnějších orgánů:

1.3.1 Ministerstvo dopravy

Pokud je na Ministerstvo dopravy nahlédnuto do zákona 2/1969 Sb. O zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, dojde ke zjištění, že je zde jeho působnost vymezena poměrně obecně (Zákon 2/1969 Sb.).

Ministerstvo jako ústřední orgán odpovídá a uskutečňuje státní politiku dopravy v rozsahu své působnosti. Zaměřuje se na leteckou, vodní, silniční i drážní dopravu na území České republiky. V rámci železniční dopravy pod ministerstvo spadají organizace jako Správa železnic, Drážní úřad a Drážní inspekce (Ministerstvo dopravy).

V současné době je nejdůležitějším strategickým dokumentem ministerstva dopravy Bílá kniha ministerstva dopravy. Tato strategie představuje cíle a požadavky, jak docílit konkurenceschopnosti České republiky v oblasti veřejné dopravy, a to vodní, silniční, letecké a železniční s výhledem do roku 2050. Konkurenceschopnosti chce tato strategie docílit prostřednictvím udržitelnosti a dosažení obdobné úrovně dopravy jako v sousedních zemích Evropské unie (Ministerstvo dopravy, 2011; Parlament ČR, 2014).

V rámci železnice Bílá kniha stanovuje nejbližší cíl do roku 2030. Tento cíl se týká právě výstavby VRT a jejich napojení na většinu strategických letišť (Ministerstvo dopravy, 2011).

Bílá kniha se taktéž zabývá důležitými otázkami související s dopravou, jako je například potřeba ekonomického růstu ČR, nejistoty dostatečné zásoby zdrojů energie, otázky životního prostředí a taktéž neopomíná ani otázku omezených zdrojů veřejných rozpočtů (Ministerstvo dopravy, 2011).

1.3.2 Správa železnic, s. o.

Správa železnic je státní organizací, která v České republice funguje od roku 2003. Tato organizace, která spravuje železniční cesty na území České republiky, byla až do roku 2003 součástí společnosti České dráhy. V roce 2003 však došlo k rozdělení Českých drah na dvě samostatné společnosti: SŽDC, s. o. (dnešní Správa železnic, s. o.) a České dráhy, a.s. (Správa železnic, 2020).

Současná Správa železnic plní funkci vlastníka železničních drah, stará se o jejich inovaci, udržitelnost a provozuschopnost. Skutečným vlastníkem železnic je však stát a Správa železnic ho v tomto směru pouze zastupuje (Správa železnic, 2020).

V rámci plánované výstavby VRT vzniklo na Správě železnic v roce 2017 nové oddělení, které se zabývá dalším postupem a tvorbou studií proveditelnosti pro realizaci tratí. Tyto studie poté slouží Ministerstvu dopravy pro to, aby se mohlo rozhodnout pro případnou realizaci. Součástí studií jsou i připomínky, které dávají vedle Ministerstva dopravy například i univerzity ČVUT, VUT, či dopravní fakulta UPa (Švehlík, 2017).

1.4 Mezinárodní spolupráce v oblasti plánů a výstavby VRT

Vzhledem k plánu napojení většiny plánovaných tratí do mezinárodní sítě se sousedními státy je nutná mezinárodní spolupráce. Tato spolupráce již začala zejména s německou stranou na trati mezi Prahou a Drážďany. Řeší se otázky technické, územní, ale i legislativní, tedy zejména v oblasti přípravy smluv. Dále se řeší geologické otázky zaměřující se zejména na probádání Podkrušnohoří, aby mohlo dojít k výstavbě tunelu (Čech, 2019).

Velkým plusem celého komplexu budování tratí je v současné době začínající spolupráce české Správy železnic a francouzské správy infrastruktury SNCF. Francie sice není naším sousedním státem a na její rychlotratě nebudou ty české přímo navazovat, ale je jednou z prvních zemí Evropy, které s budováním VRT začínaly. Tudiž do této spolupráce přinášejí plno letitých a ověřených zkušeností, patentů, know-how či za ta léta sesbíraných dat a dokumentů. Cílem spolupráce s touto francouzskou společností je vytvořit jakýsi manuál vhodný pro projektování VRT v ČR, který by později využívala Správa železnic při uplatňování strategie, kdy chce do roku 2025 zahájit stavbu prvního úseku VRT. Pro spolupráci s francouzskou společností se Správa železnic rozhodla z důvodů podobné typologie plánovaných tratí (Čech, 2019).

V rámci mezinárodních spoluprací byla zahájena i diskuse mezi zeměmi Visegrádské čtyřky. Z pohledu ČR je plánovaná výstavba těchto tratí v souladu s myšlenkami Visegrádské čtyřky, navíc je na rozdíl od ostatních států příprava v ČR v pokročilém stavu, a tak může ostatní státy v tomto směru podpořit a pomoci jim (Čech, 2019).

1.5 Přínosy VRT

Vedle některých rizik a nevýhod však v dosavadní době stále převažují klady plánovaných výstaveb.

1.5.1 VRT a mobilita

Výstavba VRT by pomohla k rozvoji dopravy a mobility. Byla by umožněna přeprava většího objemu nákladů a osob v rychlejším čase, než dovolují konvenční tratě nyní. Zejména

přeprava nákladů by posílila jak vnitřní, tak vnější trh České republiky. Realizace tratí by přinesla řadu nových obchodních partnerů, zejména ze zahraničí a tím by v rámci nových mezinárodních smluv mohla posílit vztahy s okolními zeměmi (Ministerstvo dopravy, 2011).

Dnešním problémem je i přetíženost jak osobní, tak i nákladní letecké a silniční dopravy a nerovnoměrný vývoj evropské dopravní sítě, která je zejména na západě vyvinutější. Výstavba VRT by tak ČR dostala na srovnatelnější úroveň dopravy hlavně ve srovnání se západní Evropou a odlehčila by mezinárodní letecké dopravě a na domácím území hlavně silniční dopravě. V rámci vnitrostátní dopravy by VRT uvolnila kapacitu zejména regionálních a příměstských tratí (Ministerstvo dopravy, 2011; Parlament ČR, 2014).

Obecně se v této oblasti chce docílit náhrady letecké dopravy na krátkých vzdálenostech a automobilové dopravy na střední vzdálenosti. A to zejména na mezinárodních spojeních (Ministerstvo dopravy, 2011).

1.5.2 VRT a životní prostředí

Připravované studie proveditelnosti neopomínají vliv plánů, výstaveb, ale i jejich důsledků na životní prostředí. Již v přípravách je zhodnocován vztah na chráněná území, změny klimatu, půdní fond, kulturní dědictví (v případě archeologických nálezů), biokoridory, vliv na lesy, vodní díla a spoustu dalšího. Také je hodnocen provoz tratí v čase vzhledem k těmto skutečnostem (Ministerstvo dopravy, 2011; Parlament ČR, 2014).

Se životním prostředím souvisí i tenčící se zásoby neobnovitelných zdrojů energie ve světě a stále rostoucí požadavky vlád na snižování emisí CO₂ a těžkých kovů, souvisejících zejména s pohonnými hmotami, v ovzduší. Nutnost stále se rozvíjející dopravy však spíše přispívá k tvorbě emisí skleníkových plynů. Jiná odvětví jako průmysl se v některých případech omezit dají, ale dopravu nelze omezit nebo zrušit. Proto se Komise EU rozhodla stanovit cíl, že do roku 2050 chce snížit tyto emise až o 95 % pod úroveň roku 1990 (Ministerstvo dopravy, 2011; Parlament ČR, 2014; Správa železnic).

Díky snahám politik států se povedlo dopravu od velké ropné krize dovést k vyšší účinnosti a hospodárnosti. Avšak na druhé straně se zvětšil její objem, takže i dnes je zhruba 96 % dopravy závislé právě na ropě. Proto jsou v dopravě zapotřebí nové technologie a ty VRT přináší (Ministerstvo dopravy, 2011; Parlament ČR, 2014).

V rámci porovnání s ostatními druhy dopravy je VRT energeticky nejúčinnější způsob osobní přepravy. Zároveň v porovnání s 6proudou dálnicí zabírá dvojkolejná trať třikrát méně půdy (Ministerstvo dopravy, 2011).

1.5.3 VRT a trh práce

Díky VRT by vznikly zejména obyvatelům ČR nové pracovní příležitosti. Už od samého začátku by vznikala nová pracovní místa, která by se podílela na plánování a výstavbách tratí.

VRT je také nástrojem ke snížení silničních kongescí ve velkých městech a umožňuje tak zaměstnancům přestěhovat se do méně přeplněných měst, které leží v dobré dostupnosti tratě. Tím by došlo i ke zvýšení konkurenceschopnosti regionů a zabránění současnému trendu vysídlování venkova (Ministerstvo dopravy, 2011; Parlament ČR. 2014).

2 TRH PRÁCE V ČESKÉ REPUBLICE

2.1 Trh práce

Trh práce má podobné charakteristické rysy jako trh služeb i trh zboží. Střetává se na něm poptávka s nabídkou a každá strana chce něco maximalizovat, ať už třeba užitek, či zisk. Sama práce má však odlišnou povahu od zboží tím, že je neoddělitelně spjata s lidmi, kteří ji vykonávají. Lidé mají dále svá práva a své myšlenky. Na straně nabídky zde vystupují lidé, kteří nabízejí své dovednosti a ucházejí se o práci. A na straně poptávky se nacházejí firmy, vláda či domácnosti, které zaměstnání nabízejí. Jako nástroj pro sladění nabídky a poptávky vystupuje mzda, tedy hodnota práce (Jírová, 1999).

2.2 Mobilita

S rostoucím nesouladem dovedností, kdy dovednosti pracovníka neodpovídají poptávce ze strany zaměstnavatele, může růst i mobilita, tedy možnost flexibility na trhu práce. Na tomto trhu se jedná o jakýsi mechanismus, který přispívá k lepšímu umístění pracovníků na vhodná pracovní místa, kde poté tvoří potřebnou pracovní sílu. Dovednosti a také princip celoživotního učení přispívají ke zvýšení konkurenceschopnosti pracovníka a vedou k jeho vhodnému umístění na trhu práce, potažmo i k zisku vyšší a odpovídající finanční odměny (Anýžová & Večerník, 2019).

Na pracovní mobilitu se lze dívat ze dvou stran, a to ze strany geografické a strany strukturální. V rámci geografické pracovní mobility dochází k přesunu pracovníků za prací v rámci určitého území. Tedy například pracovník z Olomouckého kraje začne dojíždět, popř. se přestěhuje, za novou prací do Pardubického kraje. Strukturální pracovní mobilita se týká změny struktury zaměstnání pracovníka, tedy přechodu z jednoho pracovního odvětví do druhého odvětví. Například pracovník zanechá práce v hornictví a přesune se do pracovního odvětví, které se bude zabývat zpracováním zemědělských plodin. V praxi se lze u výjimek setkat i s kombinací strukturální a geografické mobility, a to zejména v oblastech s nízkou zaměstnaností a malou nabídkou práce (Anýžová & Večerník, 2019).

Podle Vavřincové a Krčkové, které provedly analýzu dle dat ČSÚ, je pracovní mobilita na území České republiky na poměrně nízké úrovni v porovnání se zahraničím. V rámci jednotlivých věkových kategorií bylo zjištěno, že se změny pracovních míst týkají povětšinou mladších pracovníků s nižším vzděláním. Větší pravděpodobnost změny odvětví či profese byla pozorována u úředníků nebo pracovníků vykonávající nekvalifikované manuální práce. Pokud

bude zaměřeno na hodnocení, zda je nízká pracovní mobilita přínosem, či ne, dojde k setkání se s protichůdnými názory většiny odborníků. Vysoký stupeň mobility je totiž spojen s malými ztrátami lidského kapitálu. Na druhé straně však nízký stupeň mobility může vést k neefektivní alokaci zdrojů, a tedy i k vyšší nezaměstnanosti a neschopnosti flexibilně reagovat na technologické změny a hospodářské cykly, které ekonomiku provází (Anýžová & Večerník, 2019).

V dnešní době není ničím neobvyklým, aby zaměstnavatel nebo určitá část zaměstnanců pocházela z jiné země než právě z České republiky. Je obecně známo, že český národ je sám o sobě spíše pohodlný a raději si své zaměstnání zvolí v blízkém okolí svého bydliště, a to i na úkor dosavadním dovednostem nebo možností vyšší mzdy.

Ochota dojížděky se v dnešní době vyskytuje spíše mezi studenty vysokých škol. Ti jsou nuceni migrovat kvůli svému oboru, který jiná města nenabízí. Když se však zapojí do trhu práce, školu dostudují a mají v plánu například založit rodinu, stávají se i oni pohodlnějšími a volí práci v blízkém okolí (Anýžová & Večerník, 2019).

Pokud je zaměstnanec „donucen“ dojíždění za prací na dlouhé vzdálenosti, jde v praxi spíše o kvalifikované odborníky, kterých není v oboru mnoho, a proto musí jít o centralizovaná setkání. Ti však nedojíždějí každý den, nýbrž jen například na nějaké rekvalifikace, školení, porady, služební cesty apod. (Anýžová & Večerník, 2019).

Pokud by už Češi měli dojíždět za prací nebo se za ní přestěhovat, musel by jim to zaměstnavatel vykompenzovat množstvím benefitů, a hlavně vyšší mzdou. S rostoucí zaměstnaností a počtem volných míst zároveň také klesá ochota za dojížděním. Pokud si Češi volí práci, je doba dojížděky určitě jedním z hlavních faktorů, pro jakou práci se rozhodnou.

Podle agentury Grafton Recruitment, která prováděla průzkum mezi vzorkem 1123 Čechů, jsou Češi ochotni cestovat do práce maximálně 30 minut. Z dotazovaných 5 % respondentů dojíždí za prací déle jak 30 minut, tyto lidé budou nejspíše podle agentury nejvíce otevřeni změně zaměstnání v lepší dostupnosti k jejich domovům. Delší cestování do práce dokáže dle výsledků agentury vynahradit jen vyšší mzda. Nejvyšší podíl pracovníků ochotných se přestěhovat či dojíždět za prací tvoří vysokoškoláci, které motivuje zejména vysněná práce či společnost (Mihalik, 2018).

2.3 Nezaměstnanost

V tržní ekonomice, tedy i v té české, je do určité míry žádoucí, aby malá část obyvatelstva byla nezaměstnaná. Tuto míru obyvatelstva ekonomická teorie nazývá jako přirozenou míru

nezaměstnanosti. Tedy kdy počet nezaměstnaných je nižší nebo rovný počtu volných pracovních míst. Naopak vysoká úroveň nezaměstnanosti se vyjadřuje jako makroekonomický problém, protože vláda dané země je jediná, která může nezaměstnanost ovlivnit a navrátit žádoucí stabilitu do své země (Jírová, 1999).

Obecně se nezaměstnanost dá definovat jako určitý stav v ekonomice, kde se nachází osoby v produktivním věku, které si přejí najít práci a pracovat a jsou toho schopné, avšak práci najít nemohou (Jírová, 1999).

Nezaměstnanost je velmi rozmanitý stav, a proto jsou dále definované i její druhy. Jedním z druhů je i dobrovolná nezaměstnanost, kdy trh práce sice nabízí spousty pracovních míst, ale tato místa nevyhovují poptávajícím. Poptávající v tuto chvíli proto zůstávají raději nezaměstnanými. Dalším druhem je nezaměstnanost frikční, která je zcela přirozená, krátkodobá a vzniká pohybem obyvatelstva. Například když si čerstvý absolvent vysoké školy hledá zaměstnání, či když se matka po mateřské dovolené vrací zpět do práce. Strukturální nezaměstnanost poté vzniká nesouladem poptávky a nabídky práce po určitém druhu práce. Mezi druhy nezaměstnanosti lze zařadit i sezónní nezaměstnanost, která může nastat třeba mezi provozovateli lyžařských vleků v létě, kdy není sníh. Či cyklickou nezaměstnanost, která je spojena s hospodářským vývojem ekonomiky na daném území. K těmto druhům lze zařadit i preferenci volného času, kdy v závislosti na neodpovídajícím podmínkám a mzdám dávají obyvatelé přednost svému volnému času a do práce dobrovolně nenastoupí (Jírová, 1999).

Vzhledem k tomu, že za poslední dva roky si Česká republika prošla ekonomickým růstem, odrazil se tento růst i v její nezaměstnanosti, která byla opravdu nevídaně nízká. Ukazatel míry nezaměstnanosti, tedy podíl nezaměstnaných obyvatel na ekonomicky aktivním obyvatelstvu, dosahoval pro rok 2018 i 2,2 %. Což je v porovnání s okolními zeměmi opravdu nízké číslo (Svaz obchodu a cestovního ruchu, 2018).

Díky tomuto stavu byl na území ČR vyšší počet pracovních míst než žadatelů o zaměstnání. Nedošlo tedy k tomu, že by se zaměstnanci „prali“ o zaměstnavatele, ale spíše naopak. Pro to, aby si potenciální zaměstnanec vybral konkrétního zaměstnavatele, nabízeli zaměstnavatelé vyšší mzdu a různé benefity ještě více, než je tomu u vyšší míry zaměstnanosti.

Pro pracovní mobilitu běžného obyvatelstva a rozhybání tak pracovního trhu by byla vhodnější vyšší nezaměstnanost a přizpůsobivost zaměstnanců vůči zaměstnavatelům. To, že byla za předešlá období na území ČR velmi nízká nezaměstnanost, neznamená, že by plánovaná výstavba VRT nebyla využívána. Míra nezaměstnanosti je v tomto případě celorepublikový průměr a neukazuje územní rozdíly. Tedy například upadající hornictví na Ostravsku či

nedostatek kvalifikovaných odborníků na druhé straně republiky, kteří by lepší zaměstnání jistě uvítali. Nehledě na vznik nových pracovních míst, který by byl vidět již při počátcích výstavby. Lze do budoucna předpokládat, že míra nezaměstnanosti v závislosti na hospodářském cyklu zase poroste zpět do svých hodnot a pro její opětovné snížení by vznik nových pracovních míst jistě jen pomohl (Svaz obchodu a cestovního ruchu, 2018).

2.4 Politika nezaměstnanosti

Když nastává vysoká míra nezaměstnanosti, odráží se tento stav především i v sociální oblasti. Je více lidí, co žijí pod hranicí chudoby. Mnoho lidí trpí též psychickou demotivací z toho, že si nemohou najít práci. Proto nastupuje stát a svými nástroji se snaží dostat nezaměstnanost zpět pod kontrolu, nebo alespoň na nižší úroveň (Jírová, 1999).

Nástroje ze strany státu zahrnují především daňovou politiku, mzdovou a sociální politiku, legislativní opatření, omezování zákonné pracovní doby, podporu exportu a mnoho dalších (Jírová, 1999).

Stát může provádět aktivní či pasivní politiku zaměstnanosti. Ta aktivní spočívá v přímé pomoci občanům s prací, kdy stát nabízí různé kvalifikační a rekvalifikační kurzy, podporuje sociálně-ekonomický rozvoj v regionech, nabízí veřejně prospěšné práce či se podílí na informačních a zprostředkovatelských službách. Naopak pasivní politika zaměstnanosti nenapomáhá přímo, ale tvoří zejména jakési vhodné prostředí prostřednictvím vyplácení podpor v nezaměstnanosti, či možnosti dřívějšího odchodu do starobního důchodu (Jírová, 1999).

V České republice zaštiťuje politiku zaměstnanosti Ministerstvo práce a sociálních věcí s pomocí svých územních orgánů, tedy úřadů práce (Jírová, 1999).

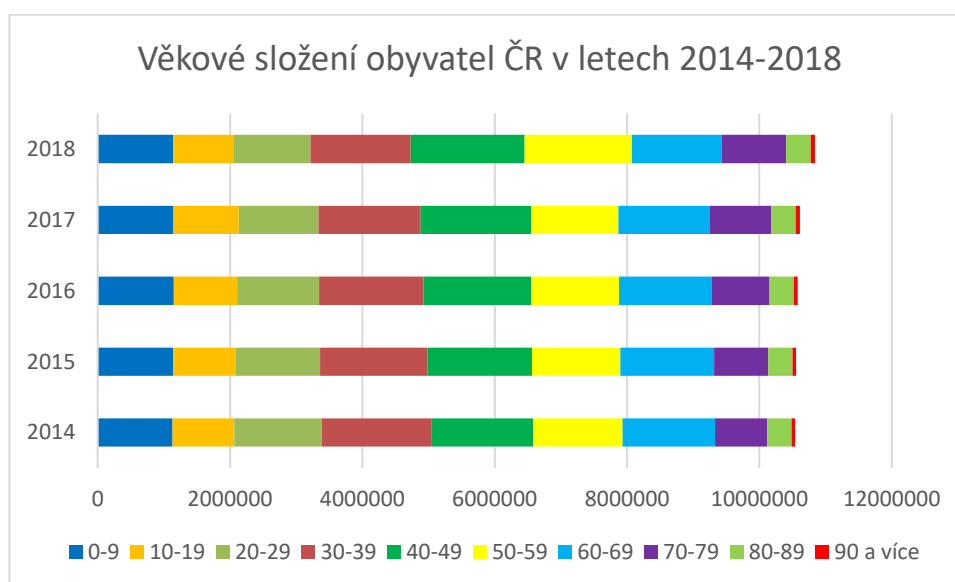
2.5 Populační vývoj obyvatel ČR

I když se od 90. let minulého století počet obyvatel na území republiky snižoval a následně o něco pomaleji zase zvyšoval, dochází dnes k početným rozdílům v jednotlivých věkových kategoriích. Graf (viz. obrázek 2) srovnávající vývoj počtu obyvatel za posledních pět let v desetiletých kategoriích ukazuje, že zejména počet dětí se snižuje.

Ani vývoj plodnosti, tedy počtu potomků spadající průměrně na jednu matku, za posledních několik let v ČR nebyl nikterak pozitivní. V roce 2007 byla úhrnná plodnost na hodnotě 1,4. Na jednu českou matku spadalo průměrně ani ne jedno a půl dítěte. Nutno taktéž podotknout, že rok před tím dosahovala plodnost hodnoty 1,3. Právě tato hodnota je považována za jakousi

hranici důležitou pro celkové zachování a další vývoj populace. Vzhledem k současnému vývoji zdravotnictví není tato statistika negativně ovlivněna kojeneckou úmrtností. Právě naopak. Ukazatel kojenecké úmrtnosti se v ČR dosahuje minimálních hodnot. To, že se rodí stále méně dětí, je spíše spojeno s ekonomickým trendem dnešní doby, rozvojem antikoncepčních přípravků či odlišnými preferencemi dnešních žen.

Druhá strana grafu naopak ukazuje, že narůstá počet obyvatel ve věku 65 let a více. Tedy v ekonomicky neaktivním věku. Ani v prognóze ČSÚ do roku 2100 se nedá očekávat, že by se struktura obyvatelstva výrazně změnila a došlo k růstu počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva. Lze očekávat spíše větší nárůst obyvatel v důchodovém věku, a to zejména díky očekávanému prodloužení délky života a poklesu úrovně úmrtnosti (Palát, 2014).



Obrázek 2: Graf srovnání věkové struktury obyvatelstva v letech 2014 až 2018

(Zdroj: Český statistický úřad)

Pokud je nahlédnuto na úmrtnost obecně a dojde ke srovnání ženské a mužské populace, je úmrtnost v tomto případě překvapivě odlišná. Přesto, že se průměrně rodí více chlapců než dívek, dojde zhruba v aktivním věku ke srovnání statistických počtů. Konec života je ale zase odlišný. Obecně se ženy dožívají delšího věku než muži a muži umírají v průměru až o pár let dříve než ženy (Palát, 2014).

Vzhledem k rozkolísanosti věkové struktury obyvatelstva a její nepravidelnosti jsou tvořeny i různé nároky na školství, zaměstnanost, politiku zaměstnanosti, sociální politiku, a hlavně také na zdravotní péči (Palát, 2014).

Lze tedy obecně říct, že obyvatelstvo ČR stárne. A vzhledem k těmto prognózám je nutné přizpůsobit v blízké budoucnosti i trh práce, který bude ovlivňován úbytkem obyvatelstva v produktivním věku a s ním růstem počtu obyvatel v důchodovém věku. To s sebou přináší i potřebu financování rostoucí poptávky ze strany starší populace po zdravotnických a sociálních službách. Je tedy velmi pravděpodobné, že stále menší procento ekonomicky aktivního obyvatelstva bude nuceno vytvořit větší množství zdrojů, které budou poté redistribuovány závislým obyvatelům. Již v současné době je tedy požadováno zaměření se na vzdělání a profesní zaměření budoucích generací, která bude minoritní, avšak ekonomicky aktivní skupinou obyvatelstva (Vyhlídal, Jahoda & Godarová, 2017).

Cílem by neměla být jen podpora poptávky a nabídky na trhu práce, ale i podpora pracovní migrace, která by díky daním umožnila již nyní postupné shromažďování zdrojů pro budoucí starší generace (Vyhlídal, Jahoda & Godarová, 2017).

Zároveň je již nyní nutností příprava české ekonomiky pro přijetí i zahraničních pracovních migrantů, zejména z okolních, prostřednictvím VRT dobře dostupných, zemí. Tito pracovní migranti by poté za vidinou zisku vyššího důchodu na volných pracovních pozicích, které by díky přesunu vzdělanosti uvolnilo místní obyvatelstvo, zaplnili právě tato volná místa (Vyhlídal, Jahoda & Godarová, 2017).

Český trh práce nepoptává však jen pracovníky ze zahraničí, ale je připraven přijmout hlavně domácí obyvatelstvo. Proto v následující části této bakalářské práce bude srovnána situace ve dvou krajích ČR, mezi kterými by díky výstavbě VRT mohli cestovat každý den za prací obyvatelé, aniž by tato cesta ohrozila jejich domácí rozpočty, ba naopak je vylepšila. Díky zvýšení domácích rozpočtů by eventuelně došlo i ke zvýšení státního rozpočtu, který by mohl začít tvořit větší rezervy do budoucna pro stárnoucí populaci.

Výhodnost dojíždění po RS do zaměstnání do jiného kraje ukazuje předpoklad dojížděky (P_d), který v Kč zobrazuje, zda je lepší do zaměstnání dojíždět, či nikoliv. Zároveň pro jednodušší výpočty a názornost jsou brány v úvahu ceny nájmu, a ne bydlení v osobním vlastnictví.

Předpoklad dojížděky je počítán podle vzorce 1.1, přičemž rozepsáním je získán vzorec 1.2. Výpočet vychází z rozdílů hrubých mezd mezi kraji jedna a dva (ΔHM) podle přílohy A.

Příloha A zobrazuje průměrné hrubé měsíční mzdy v jednotlivých krajích ČR za rok 2017 v jednotlivých odvětvích, která jsou označena písmeny A až S (Český statistický úřad).

Jednotlivá odvětví jsou uvedena v tabulce 1. Od výsledku jsou dále odečteny náklady na nájmné (N) v kraji, ze kterého by pracovník dojížděl, a jízdné za přepravu po RS (J) uvedené v tabulce 3.

Náklady na nájmné dále vychází z průměrné velikosti bytu (pro rok 2017 činí 70 m²) (PV_b) vynásobené průměrnou cenou (PC_b) za m² uvedené v tabulce 2 (Česko v datech, 2018).

Jízdné je dále počítáno jako počet pracovních dní v měsíci (PPD_m) vynásobené cenou jízdného (C_j) v jednom směru podle tabulky 3.

$$P_d = \Delta HM - N - J \quad (1.1)$$

$$P_d = (HM_1 - HM_2) - (PV_b * PC_b) - (PPD_m * 2 * C_j) \quad (1.2)$$

Předpoklad dojížděky je dále srovnán s předpokladem bydlení (P_b), kdy zaměstnanec do zaměstnání nedojíždí z jiného kraje po RS, ale v místě zaměstnání bydlí.

Předpoklad bydlení je počítán podle vzorce 2.1, který je obdobný jako vzorec 1.1 pro předpoklad dojížděky, akorát již nepočítá s nutností dojíždění. Nebere v úvahu tedy veličinu J. Rozepsáním je získán vzorec 2.2.

$$P_b = \Delta HM - N \quad (2.1)$$

$$P_b = (HM_1 - HM_2) - (PV_b * PC_b) \quad (2.2)$$

Tabulka 1 zobrazuje seznam jednotlivých odvětví ekonomické činnosti. Jednotlivé ekonomické činnosti jsou podle ČSÚ rozděleny do 19 kategorií označených písmeny A až S. V pravém sloupci jsou vyjmenovány jednotlivé činnosti, které patří do kategorií uvedených v pravém sloupci.

Tabulka 2 zobrazuje, jaká byla průměrná cena nájmu za 1 m² v uvedených krajích za rok 2017. V levém sloupci jsou abecedně seřazeny jednotlivé kraje ČR a v pravém sloupci jednotlivá cena nájmu za 1 m² uvedená v Kč. Z tabulky vyplývá, že nejdražší nájmné bylo za rok 2017 v hlavním městě Praze, kde nájemníci v průměru zaplatili 300 Kč za m². Naopak nejlépe tomu byli nájemníci v Ústeckém kraji, kde nájemníci zaplatili 134 Kč za m². Průměrného republikového nájmu dosáhl zhruba Olomoucký a Zlínský kraj.

Tabulka 1: Seznam jednotlivých odvětví ekonomické činnosti

A	Zemědělství, lesnictví, rybářství
B	Těžba a dobývání
C	Zpracovatelský průmysl
D	Výroba a rozvod elektřiny, plynu, tepla a klimatizovaného vzduchu
E	Zásobování vodou; činnosti související s odpadními vodami, odpady a sanacemi
F	Stavebnictví
G	Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel
H	Doprava a skladování
I	Ubytování, stravování a pohostinství
J	Informační a komunikační činnosti
K	Peněžnictví a pojišťovnictví
L	Činnosti v oblasti nemovitostí
M	Profesní, vědecké a technické činnosti
N	Administrativní a podpůrné činnosti
O	Veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení
P	Vzdělávání
Q	Zdravotní a sociální péče
R	Kulturní, zábavní a rekreační činnosti
S	Ostatní činnosti

(Zdroj: Český statistický úřad)

Tabulka 2: Průměrná cena nájemného za m² v jednotlivých krajích za rok 2017

Kraj	Nájemné
Hlavní město Praha	300
Jihočeský	154
Jihomoravský	225
Karlovarský	154
Královehradecký	187
Liberecký	159
Moravskoslezský	144
Olomoucký	171
Pardubický	162
Plzeňský	172
Středočeský	158
Ústecký	134
Vysočina	160
Zlínský	181

(Zdroj: Mozaika: reality a dražby)

Tabulka 3 zobrazuje, kolik by po započítání nákladů mohla stát jednosměrná jízdenka na jednotlivých trasách RS. S tím, že v levém sloupci jsou abecedně seřazeny trasy a ve sloupci pravém předpokládané ceny uvedené v Kč. Nejlevněji vychází jízdenka na trase Praha – Plzeň. Naopak nejdražší je jízdenka na trase Ostrava – Ústí nad Labem. Lze zhruba předpokládat, že poměr ceny a kilometrů na jednotlivých trasách bude rovnoměrný. Nyní vzhledem k tomu, že v současné době není přesně známo, jak budou jednotlivé trasy dlouhé, nelze tento poměr určit.

Tabulka 3: Předpokládaná cena jednosměrné jízdenky po RS

Trasa	Cena po RS
Brno – Ostrava	185
Brno – Plzeň	475
Brno – Ústí nad Labem	475
Ostrava – Plzeň	625
Ostrava – Ústí nad Labem	625
Praha – Brno	275
Praha – Ostrava	425
Praha – Plzeň	125
Praha – Ústí nad Labem	135

(Zdroj: Ministerstvo dopravy)

Veškeré výpočty v následující části této práce vychází z údajů pro rok 2017, neboť v době zpracování Český statistický úřad neuváděl údaje pozdějšího data.

3 SROVNÁNÍ UKAZATELŮ NA KONKRÉTNÍ TRATI

3.1 Ústí nad Labem – Praha

Srovnání těchto dvou krajů bylo zvoleno hlavně z důvodu velkého rozdílu v nezaměstnanosti. Ústecký kraj v posledních letech patří mezi kraje s nejvyšší nezaměstnaností v České republice, naopak Praha mezi oblasti s nejnižší nezaměstnaností. V oblasti cen nájmu jsou tato pořadí obrácená. Ústecký kraj nabízí obyvatelům nejnižší ceny nájmu ve srovnání s ostatními kraji v ČR, naopak Praha je známá svými nejdražšími nájmy (viz. tabulka 2).

3.1.1 Současná situace

V současné době trvá vlakové spojení Ústeckého kraje, přesněji krajského města Ústí nad Labem, a hlavního města Prahy 1 hodinu a 28 minut nebo 1 hodinu a 11 minut. To podle typu zvoleného spojení. Delší čas stráví cestující v rychlicích, které mají mezi Ústím nad Labem a Prahou pravidelně 7 zastávek. Dále je možné na této trati využít vlaky EC, které mají pouze jednu zastávku v Praze Holešovicích. Trasa mezi Ústím nad Labem a Prahou je dlouhá 106 kilometrů.

Zpáteční dojíždka trvá 1 hodinu 23 minut nebo 1 hodinu 9 minut. To taktéž v závislosti na typu vlaku. Tyto uvedené časy byly čerpány z jízdního řádu platného od 1. prosince 2018. Cena za jízdné dle tarifu ČD se pohybuje pravidelně okolo 120 Kč (SŽDC).

Do budoucna je v plánu výstavbou RS zkrátit délku cesty na 30 minut a délku tratě na 90 km. Půlhodina na cestování do práce by jistě byla velkým lákadlem pro potencionální zaměstnance z Ústeckého kraje.

Zároveň každodenní dojíždka za prací nebo do školy pro obyvatele Ústeckého kraje není ničím neobvyklým. Doposud nejnovější data Českého statistického úřadu uvádí, že každý den z tohoto kraje vyjíždělo v roce 2011 do jiného kraje celkem 9 647 obyvatel. Z toho více jak polovina právě do hlavního města Prahy. Nejinak tomu bude jistě i v dnešní době nebo v budoucnu.

3.1.2 Srovnání nezaměstnanosti v krajích

Graf na obrázku 3 ukazuje vývoj nezaměstnanosti mezi lety 2008 až 2018 v Ústeckém kraji a v hlavním městě Praze. Z vývoje trendu v těchto letech vyplývá, že právě Ústecký kraj je ve srovnání nezaměstnanosti na opravdu vysokých příčkách.

V mnoha letech byla právě v tomto kraji nezaměstnanost největší vůbec v celé republice. Až v poslední době v závislosti na hospodářském růstu došlo ke zvýšení zaměstnanosti. Výstavba RS by tedy tomuto kraji k dalšímu zvýšení zaměstnanosti jen pomohla. Díky stavebním pracím by zde mimo jiné mohla vzniknout i pracovní místa zejména v oblasti dělnictví a stavitelství.

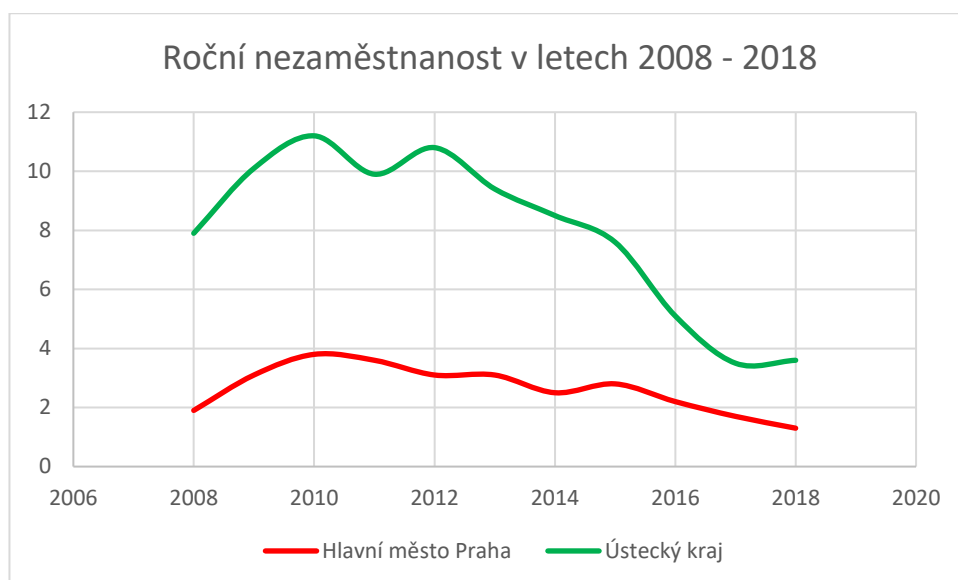
Po uskutečnění výstavby RS by tato trať umožňovala každodenní zhruba 30minutovou dojížděku za prací, kterou hlavní město nabízí.

Tabulka 4 ukazuje počet volných pracovních míst dle úřadu práce v hlavním městě Praze a Ústí nad Labem. Uvedená data jsou aktuální k 9. 3. 2020. Úřad práce začleňuje volná pracovní místa do oborů, nikoliv do odvětví, jako je tomu u statistického úřadu v tabulce 1.

Z tabulky 4 vyplývá, že hlavní město Praha nabízí nespočet volných pracovních míst a že poptávka po pracovnících je zde opravdu velká. Naopak Ústí nad Labem nabízí zhruba osmdesátkrát méně pracovních míst než v Praze. Což je ideální pro cestování za prací z Ústí nad Labem do Prahy po RS. V Praze největší poptávka po zaměstnancích z oboru výroba a provoz, poté stavebnictví a obchod a cestovní ruch. Ve všech těchto oborech je v současné době nabízeno něco málo přes 15 tisíc pracovních míst. Největší nepoměr mezi nabízenými pracovními místy je v oboru informační technologie, kde ne jedno nabízené pracovní místo v Ústí nad Labem připadá mnohonásobně více volných pracovních míst v Praze. Takto velký nepoměr může být způsoben i tím, že v Praze sídlí mnohem více firem, které jsou větší než firmy v Ústí nad Labem a potřebují vlastní IT zázemí. Naopak nejmenší poměr mezi volnými pracovními místy je ve zdravotnictví, kde Praha nabízí zhruba osmnáctkrát více pracovních míst než Ústí nad Labem.

Při porovnávání počtu pracovních míst je vždy nutné zohledňovat nejen samotné počty a nezaměstnanost, ale například i sezónní vlivy, počet obyvatel, velikost srovnávaného území, hustotu zalidnění apod.

Naopak tabulka 5 ukazuje počet zaměstnanců, kteří byli podle statistického úřadu v roce 2017 zaměstnání v jednotlivých odvětvích. Jednotlivá odvětví jsou zobrazena v prvním sloupci. Druhý a třetí sloupec ukazují počty zaměstnanců v Hlavním městě Praze a Ústeckém kraji. Hlavní město Praha zaměstnává nejvíce pracovníků v odvětví G, Ústecký kraj naopak v odvětví C. Největší rozdíl v počtu pracovníků je v odvětví M, kde Praha zaměstnává zhruba o 65 tisíc více pracovníků než Ústí nad Labem. Naopak Ústí nad Labem zaměstnává zhruba o 43 tisíc více pracovníků v odvětví C než Praha.



Obrázek 3: Graf srovnání nezaměstnanosti v Ústeckého kraje a Hlavního města Prahy za období 2008 až 2018

(Zdroj: Český statistický úřad)

Tabulka 4: Počet volných pracovních míst v jednotlivých oborech v uvedených městech k 9. 3. 2020

Obor	Hlavní město Praha	Ústí nad Labem
Administrativa	4166	42
Doprava	6394	151
Finance	1487	14
Informační technologie	5525	1
Právo	78	3
Kultura a sport	1452	18
Management	926	12
Obchod a cestovní ruch	15108	155
Obrana a ochrana	1101	8
Stavebnictví	15485	149
Věda a výzkum	207	10
Výchova a vzdělání	570	6
Výroba a provoz	15654	243
Služby	9692	78
Zdravotnictví	2160	116
Zemědělství a lesnictví	350	11

(Zdroj: Úřad práce)

Tabulka 5: Počet zaměstnanců v jednotlivých odvětvích v uvedených krajích za rok 2017

Odvětví	Hlavní město Praha	Ústecký kraj
A	1800	10200
B	900	8600
C	62900	105700
D	5200	8000
E	4500	5600
F	45600	30400
G	96400	46000
H	43900	27100
I	32500	13000
J	48000	5000
K	33400	6900
L	10100	1400
M	77400	12900
N	31000	10500
O	45100	28100
P	53100	21600
Q	58800	24600
R	22500	7300
S	11700	8400

(Zdroj: Český statistický úřad)

3.1.3 Srovnání průměrných hrubých mezd

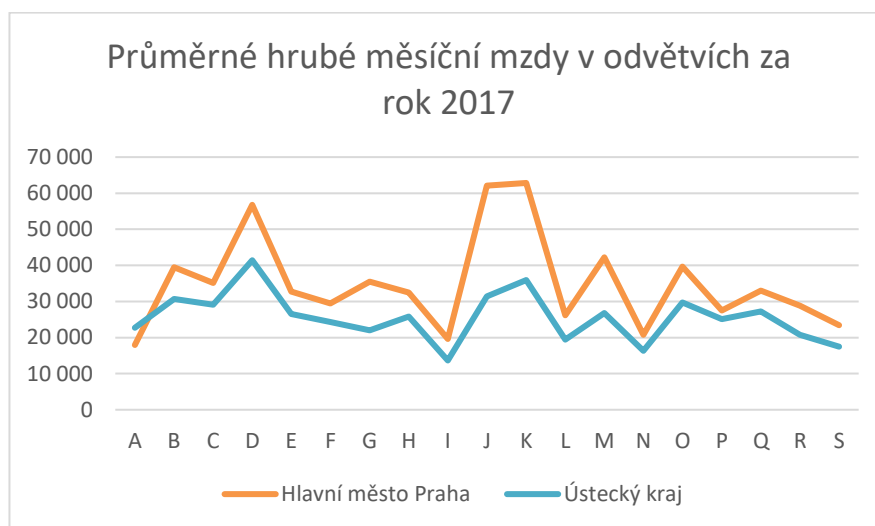
Srovnání průměrné hrubé měsíční mzdy v jednotlivých odvětvích dle přílohy A za rok 2017 nepřináší nikterak překvapující výsledky.

Vyšší mzdy dosahují zaměstnanci všech odvětví v Praze. Jedinou výjimku tvoří struktura A, tedy zemědělství, lesnictví a rybářství. V Ústeckém kraji si zaměstnanci v tomto odvětví vydělají měsíčně v průměru o 4 700 Kč více než právě v hlavním městě. Velký vliv na tuto skutečnost však mají i přírodní podmínky Prahy. Praha na rozdíl od Ústeckého kraje na své ploše nedisponuje tolika hektary orné půdy ani lesů, a tudíž nemůže nabízet v tomto odvětví ani tolik pracovních míst. Přesto úřad práce k 9. 3. 2020 eviduje v Praze 350 volných pracovních míst v oblasti zemědělství a lesnictví (viz. tabulka 4). Volná pracovní místa sice v tomto odvětví jsou, ale ve většině se jedná spíše o zahradnické služby než o klasické zemědělství spojené s pěstováním plodin a obděláváním polí.

Ústecký kraj celkově v tomto odvětví podle tabulky 5 zaměstnává zhruba o 8 400 pracovníků více než Praha. Pokud je tato skutečnost přepočtena na procenta, jde o více jak 83 %, tudíž data úřadu práce vypovídají pouze o počtu současných volných míst, a ne o celkové dlouhodobé potřebnosti pracovníků na trhu. Nabídka může být taktéž ovlivněna tím, že měření

bylo provedeno ze začátku roku, a ne v létě, kde je sezona většiny plodin, či na podzim při sklizni, kdy si zemědělství žádá více pracovníků než v zimě, kdy počasí neumožňuje tolik pracovních příležitostí.

Pracovníkům v odvětví A bydlicím v Ústeckém kraji by se tedy finančně nevyplatilo dojíždět za prací do Prahy. Praha by jim nebyla schopna ani takové množství práce nabídnout.



Obrázek 4: Graf srovnání průměrných hrubých měsíčních mezd za rok 2017

(Zdroj: Český statistický úřad)

3.1.4 Předpoklad každodenní dojížděky

Uvedený graf na obrázku 5 znázorňuje, jak by mohla vypadat finanční situace člověka žijícího v Ústeckém kraji, který by byl ochoten a schopen každý den dojíždět do hlavního města Prahy za prací. Údaje v grafu pro jednotlivá odvětví vznikla dosazením do vzorce 1.2 a za kraj, ve kterém by pracovník bydlel, se předpokládá kraj Ústecký.

Toto zpracování nepohlíží na situaci, kdy by ostatní členové domácnosti finančně dotovali dojíždějícího pracovníka, a taktéž nebere v úvahu jeho možné vedlejší příjmy.

Uvedená situace je zobrazena v jednotlivých odvětvích pro jeden měsíc.

Cena nájemného vychází z předpokladu, že průměrná cena za nájem metru čtverečního v bytě pro rok 2017 v Ústeckém kraji činí 134 Kč a že průměrná velikost bytu pro rok 2017 činí 70 metrů čtverečních. Cena nájmu tedy v průměru vychází měsíčně na 9 380 Kč. Nutno dodat, že právě Ústecký kraj měl pro rok 2017 nejnižší průměrné ceny nájmu ve srovnání s ostatními kraji (viz. tabulka 2) (Česko v datech, 2018).

Cena jízdného vychází z předpokladu, že rok 2017 měl 250 pracovních dnů. Pro tento model byl použit přibližný průměrný počet pracovních dnů v měsíci, tedy 20 dní. Tento model taktéž nepřihlíží například k situaci, že by dojíždějící pracovník v průběhu měsíce čerpal dovolenou nebo byl nemocný, ani k jiným individuálním skutečnostem.

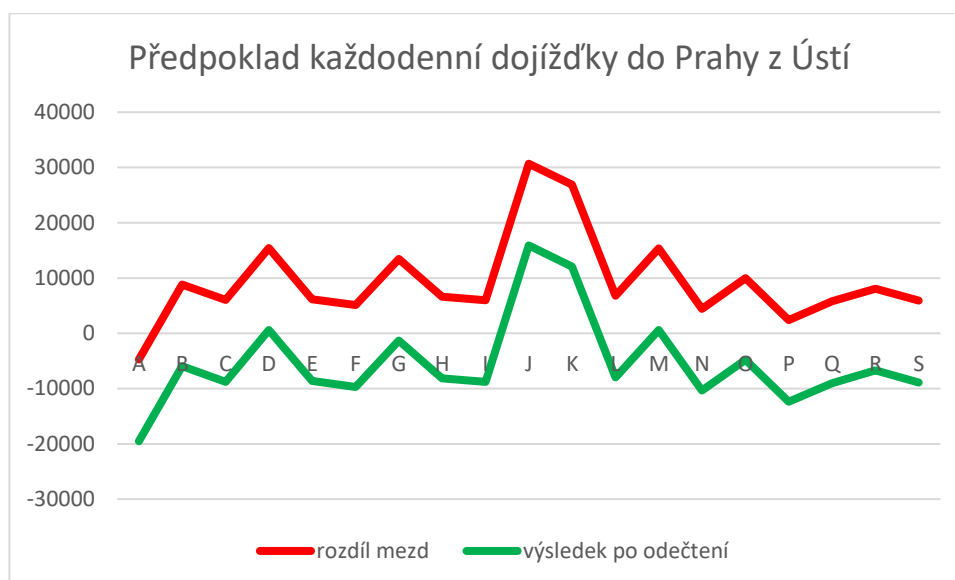
Dalším předpokladem pro cenu jízdného byla vzata úvaha, že pracovník nevyužívá některé konkrétní slevy poskytnuté dopravcem. Vzhledem k faktu, že například České dráhy v dnešní době nabízejí slevové aplikace jako IN 100, IN 50 či IN 25, prostřednictvím kterých nabízejí svým zákazníkům procentuální slevy z jízdného. Lze předpokládat, že i ostatní dopravci by na nově vybudovaných tratích nabízeli nějaké slevové aplikace svým pravidelným zákazníkům. Cenová výše těchto výhod však v současné době není známa. Proto bylo počítáno s ceníkem, který za cestu mezi Ústím nad Labem a Prahou hlavním nádražím uvádí cenu 135 Kč (viz. tabulka 3).

Měsíční cena jízdného vycházející z těchto předpokladů vychází na 5 400 Kč.

V této době tedy lze říct, že každodenní dojíždění by se na této trase mohlo finančně vyplatit pracovníkům, kteří jsou zaměstnaní v odvětvích D, J, K a M. Tato odvětví jako jediná z uvedených zůstala po odečtení nájemného a jízdného v kladných číslech. Z toho nejvýhodněji na tom je odvětví J, tedy informační a komunikační činnosti, které bylo v přebytku takřka 16 000 Kč. Nejhůře z výsledné čtveřice je na tom odvětví D, tedy výroba a rozvod elektřiny, plynu, tepla a klimatizovaného vzduchu. Tomuto odvětví po odečtení zbylo 611 Kč.

Po dosažení všech daných hodnot vyjma průměrných měsíčních mezd, které jsou pro jednotlivá odvětví odlišné, do vzorce 1.2 je získán vzorec 1.3.

$$P_d = (HM_1 - HM_2) - (70 * 134) - (20 * 2 * 135) \quad (1.3)$$



Obrázek 5: Graf předpokladu každodenní dojížděky do Prahy z Ústí nad Labem

(Zdroj: vlastní zpracování dle Český statistický úřad)

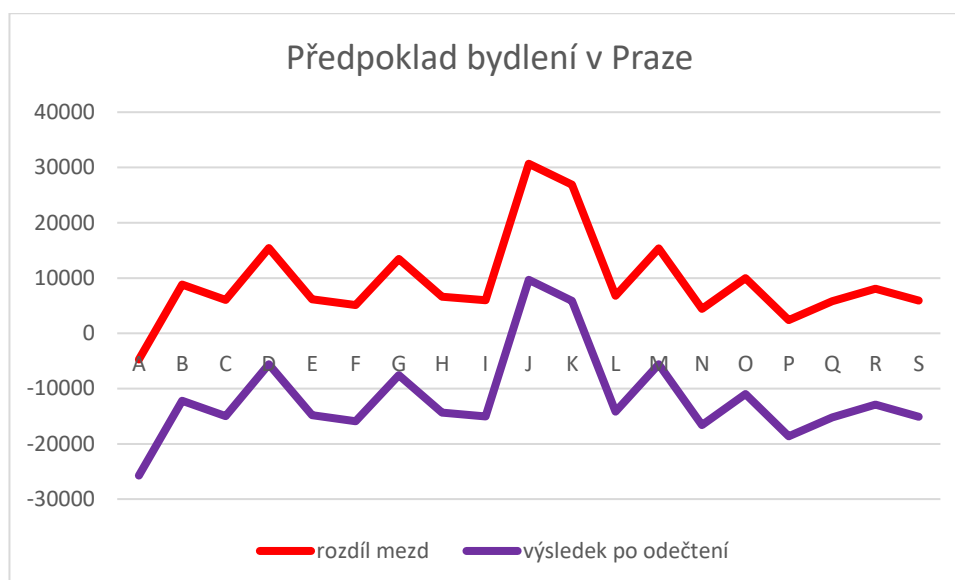
3.1.5 Předpoklad bydlení v Praze

Graf na obrázku 6 zobrazuje předpoklad bydlení v hlavním městě Praze. Srovnává rozdíl průměrných hrubých měsíčních mezd a nákladů pro bydlení v Praze. Za náklady je v této situaci považován pouze nájem (viz. vzorec 2). Vzhledem k tomu, že průměrný pražský měsíční nájem na metr čtvereční činil za rok 2017 300 Kč (viz. tabulka 2), je počítáno s touto částkou. Aby mohlo být srovnání porovnatelné, je i zde brána v úvahu s průměrná velikostí bytu 70 metrů čtverečních. Průměrný měsíční nájem tedy vychází na 21 000 Kč.

Po dosazení všech daných hodnot vyjma průměrných měsíčních mezd, které jsou pro jednotlivá odvětví odlišné, do vzorce 2.2 je získán vzorec 2.3.

$$P_b = (HM_1 - HM_2) - (70 * 300) \quad (2.3)$$

Z toho výpočtu již vycházejí kladné hodnoty pouze pro odvětví J a K, tedy informační a komunikační činnosti spolu s peněžnictvím a pojišťovnictvím. Prvně zmíněné odvětví vychází z celého porovnání nejlépe, a to se zbytkem 9676 Kč. Naopak nejhůře z celého porovnání vychází odvětví A, tedy zemědělství, lesnictví a rybářství, a to v mínusu více jak 25 000 Kč. Toto odvětví pro potenciální dojížděku bylo však již vyloučeno na počátku srovnávání hrubých měsíčních mezd mezi dvěma uvedenými kraji.



Obrázek 6: Graf zobrazující předpoklad bydlení v Praze

(Zdroj: Vlastní zpracování na podkladech dle Český statistický úřad)

3.1.6 Srovnání dojížděky s trvalým bydlištěm

Vzhledem k tomu, že Ústecký kraj již dlouhodobě a celorepublikově disponuje velmi nízkými nájmami a zároveň velmi vysokou nezaměstnaností, dalo se na začátku měření předpokládat, že 30minutová dojížděka za prací do Prahy by byla výhodná a lákavá. Jak výsledek srovnání ukázal, není tomu tak pro všechna zaměstnání. Hned při srovnání hrubých mezd mohlo dojít k vyloučení odvětví A, pro které ani hlavní město Praha nemá dostatečnou nabídku práce, která by odpovídala poptávce ze strany Ústeckého kraje. I v současné době pracuje minimum pracovníků tohoto zaměření v Praze a to pouhých 1800. Důvodem jsou zejména nevyhovující přírodní podmínky.

Z porovnání také vyplynulo, že každodenní dojížděka by se zejména vyplatila čtyřem z devatenácti odvětví. Z toho odvětví D a M byly sice ještě v kladných číslech, ale rozdíl v mzdách po odečtení nákladů na jízdné a nájemné byl opravdu minimální a dal by se počítat ve stovkách korun.

Nejlépe z celého měření vyšla odvětví J a K. Úplně nejlépe vyšlo odvětví informačních a komunikačních činností. To je způsobeno hlavně velkým rozdílem průměrných hrubých platů, kde sám rozdíl činí 26 868 Kč. Avšak i v dnešní době bez výstavby VRT si je tohoto rozdílu vědomo mnoho lidí. Ústecký kraj totiž v tomto odvětví podle ČSÚ zaměstnává 5 000 zaměstnanců, kdežto Praha o celých 43 000 zaměstnanců více, tedy 48 000 pracovníků (viz. tabulka 5). Lze tedy předpokládat například to, že pražské vysoké školy nabízejí širší

možnost vzdělání v tomto oboru. A absolventi v Praze poté za vidinou velmi vysokého hrubého průměrného měsíčního platu zůstanou a nechají se zaměstnat. Při takto vysokém platu poté raději volí užitek s vyššími náklady. Tedy raději dojíždějí pouze v rámci města, mají více volného času, než kdyby dojížděli. V procentuálním měřítku je zde jejich nájem ke vztahu k výši platu minimální. Je taktéž možné, že trh práce je v této oblasti již přehlcen a nebyl by schopen převzít nové zaměstnance, kteří by za vidinou vyššího platu byli ochotni dojíždět. Taktéž je možné, že zrovna tato oblast má takzvané centrály právě v Praze, a tudíž se zde nacházejí převážně vrcholové pozice a v Ústeckém kraji „jen“ menší pobočky. Za předpokladu, že by zaměstnanci z menších podniků přešli do většího, mohla by i tato situace ovlivnit mzdy. Je taktéž možné, že pokud by v menších podnicích v Ústeckém kraji byl nedostatek zaměstnanců, mohlo by dojít k navýšení mezd v těchto podnicích za účelem přilákání nových zaměstnanců, a to by bylo taktéž negativním důsledkem této pracovní migrace. Ale toto jsou jen možné spekulace.

Zároveň však toto porovnávání a výpočty nemůžou být směrodatné a přímo ukazovat odvětvím, která skončila jen několik stovek korun v mínusu, že se těmto zaměstnancům dojíždka nevyplatí. V jednotlivých případech je také nutno porovnávat zejména osobní užitek. A to například že zaměstnavatel v kraji dojíždky na rozdíl od zaměstnavatele v kraji bydlení nabízí zaměstnanecké benefity, možnost dalšího vzdělávání, prestiž apod.

Celé porovnání bylo taktéž ovlivněno tím, že součet nákladů při předpokladu bydlení v Ústeckém kraji byl nižší než součet nákladů při předpokladu bydlení v Praze. I když každodenní dojíždka zahrnuje náklady na nájem a zároveň na cestovné, je stále v průměru o 6 220 Kč výhodnější.

Výsledky sice odhalily zajímavá čísla a fakta, ale při uskutečnění této situace by bylo vždy nutné se ohlížet na mnoho jiných okolností, která v této situaci nemohla být zohledněna, a aplikovat je vždy individuálně. Například existenci věrnostních slev dopravců pro své zákazníky, vývoj státní ekonomiky, počet ekonomicky aktivních členů domácnosti apod. Je možné, že než k výstavbě RS a uvedení do provozu dojde, změní se výrazněji například inflace, dojde ke změnám v nezaměstnanosti nebo růstu hrubých mezd v některých odvětvích. Zároveň může také nastat situace, že po výstavbě začnou zdražovat nájmy ve městech ležících na trati RS nebo k růstu hrubých mezd taktéž v těchto městech, protože místní zaměstnavatelé si budou chtít ponechat své kvalifikované pracovníky.

ZÁVĚR

Výstavba rychlejších a modernějších železničních tratí je již na území ČR dlouho v plánu a lze předpokládat, že jejich výstavba na území České republiky jednoznačně ovlivní trh práce. A to ať pozitivně, či negativně. Přesné následky však nyní nelze přesně odhadnout.

Z reprezentativního příkladu trasy RS mezi Prahou a Ústím nad Labem mohou například opravdu lidé dojíždět každý den třicet minut za prací do Prahy. Nebo díky sousednímu Německu, se kterým probíhá spolupráce v rámci výstavby, dojde k přesunu pracovní síly z ČR právě do Německa. S touto variantou tato práce nepočítala, a tudíž nelze nyní říct, zda je tato varianta dojížděky z Ústí nad Labem do Drážďan výhodnější pro pracovníky než dojížděka do Prahy. Český trh práce by tímto způsobem přišel o pracovní sílu. Česká povaha však také nemusí mít ráda změny a raději zůstane bydlet v místě bydliště, a tak je také připouštěna možnost, že RS ke každodennímu cestování za prací využije jen minimum Čechů a RS pomohou ekonomice ČR spíše v rámci nákladní než osobní přepravy.

Výstavba RS v ČR může vést k růstu pracovní migrace, ale může s sebou přinášet i neblahé následky jako nerovnoměrný regionální rozvoj. Je možné, že z nyní průmyslově a ekonomicky rozvinutých krajských měst se díky RS, na kterých budou ležet, se stanou postupem času jen jakési periférie a lidé zde budou jen díky nízké ceně nájmu takřkajíc jezdit přespávat. Skutečnou situaci ale ukáže čas.

POUŽITÁ LITERATURA

Anýžová, P., & a Večerník, J. (2019). *Vzdělání, dovednosti a mobilita: zaměstnání a trh práce v České republice a evropských zemích*. Praha: Univerzita Karlova.

Bílá kniha. (2011). Brusel: Ministerstvo dopravy České republiky. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>

Byt či nebyt. (2018). Česko v datech. Dostupné z: <https://www.ceskovdatech.cz/clanek/94-byt-ci-nebyt-kolik-stoji-byty-v-cesku-a-kdo-je-kupuje/>

Čech, R. (2019). *Budování Rychlých železničních spojení v České republice*. SŽDC. Dostupné z: http://www.top-expo.cz/domain/top-expo/files/smart-city/smart-city-2019/ted/prezentace/cech_radek.pdf

Jírová, H. (1999). *Trh práce a politika zaměstnanosti*. Praha: Vysoká škola ekonomická.

Mihalik M., (2018). *Češi jsou peciválové, ukázal průzkum. Za práci se stěhovat ani dojíždět nechtějí*. *Náš region*. Dostupné z: <https://nasregion.cz/cesi-jsou-pecivalove-ukazal-pruzkum-za-praci-se-stehovat-ani-dojizdet-nechteji-67013>

Ministerstvo dopravy. (2019). *Základní údaje*. Ministerstvo dopravy. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Ministerstvo>

Obecná míra nezaměstnanosti v regionech soudržnosti a krajích - roční průměr. (2020). Český statistický úřad: Veřejná databáze. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZAM06&f=TABULKA&z=T&katalog=30853&str=v95&c=v147~8__RP2017

Palát M., & Langhamrová J., & Nevěděl L., (2014). *Socioeconomic demography*. Brno: Mendel University in Brno.

Plán výstavby vysokorychlostních tratí v ČR má poprvé jasné obrysy, schválila ho vláda. (2017). Ministerstvo dopravy. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Plan-vystavby-vysokorychlostnich-trati-v-CR-ma-pop>

Pokorný, B. (2008). *Uvedení do problematiky vysokorychlostní železniční dopravy*. Generální ředitelství Českých drah. Dostupné z: http://www.czech-raildays.cz/2008/seminare/v1_1.pdf

Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. (2017). Ministerstvo dopravy. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Tok-Vysokorychlostni-trate-potrebuji-novy/MD_Program-rozvoje-rychlych-spojeni-v-CR.pdf.aspx

Průměrné hrubé měsíční mzdy podle odvětví CZ-NACE. (2020). Český statistický úřad: Veřejná databáze. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=MZD04-C&f=TABULKA&z=T&skupId=851&katalog=30852&str=v349&>

Průzkum cen nájmu dle krajů. (2017). Mozaika: reality a dražby. Dostupné z: <https://www.reality-mozaika.cz/novinky/pruzkum-cen-najmu-dle-kraju>

Správa železničních dopravních cest. (2019). *Základní údaje*. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/vse-o-szdc/zakladni-udaje>

Sůra, J. (2019). *První trať na 300 km/h se může stavět už v roce 2025, tvrdí SŽDC*. Zdopravy.cz. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prvni-trat-na-300-km-h-se-muze-stavet-uz-v-roce-2025-tvrdi-szdc-26282/>

SŽDC. (2018). *Knižní jízdní řád 2018/2019: Trať 090*. Praha: SŽDC.

SŽDC představila aktuální stav přípravy rychlého spojení Drážďany – Praha. (2019). SŽDC.

Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/59812601/Tiskov%C3%A1+zpr%C3%A1va+ke+s ta%C5%BEen%C3%AD/617ab611-af3a-44e5-886a-26482931ae5žd>

Šetrnost k životnímu prostředí. (2020). Správa železnic. Dostupné z:

<https://www.szdc.cz/vrt/co-je-vrt/vrt-a-zivotni-prostredi>

Šindelář, J. (2019). *Potvrzeno: Studii proveditelnosti k VRT Přerov – Ostrava dodají Egis Rail a Sudop Praha*. Zdopravy.cz. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/potvrzeno-studii-proveditelnosti-k-vrt-prerov-ostrava-dodaji-egis-rail-a-sudop-praha-33011/>

Švehlík, M. & Pinkava, M. & Provazník, P. (2017). *Postup přípravy VRT v ČR*. Praha.

Dostupné z: https://vts.cd.cz/documents/168518/220448/4618_%C5%A0vehl%C3%ADk%2C+Pinkava%2C+Provazn%C3%ADk_Postup+p%C5%99%C3%ADpravy+VRT+v+%C4%8CR_kor.pdf/d6ecc489-72c6-4e23-8432-6e9dbfb6cb20

Šťáhlavský, P. (2016). *THALYS – vínové vlaky pro vysokorychlostní trati slavi dvacetiny*.

Praha: České dráhy. Dostupné z: https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/zahranici/thalys_-_vinove_vlaky-slavi-dvacetiny/-10895/22,0,/

Úřad práce. (2020). *Hledání volných míst*. Ministerstvo práce a sociálních věcí. Dostupné z:

<https://www.uradprace.cz/web/cz/volna-mista-v-cr>

Věková struktura obyvatel - pětileté věkové skupiny. (2020). Český statistický úřad: Veřejná

databáze. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=DEMD003&z=T&f=TABULKA&katalog=30845&str=v1525&c=v3~2__RP2014MP12DP31

Vyhlídal J., & Jahoda R., & Godarová J., (2017). *Ekonomický přínos řízené pracovní migrace*. Praha: VÚPSV.

Vysokorychlostní tratě v Turecku. (2013). Vysokorychlostní železnice. Dostupné z: <https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/vysokorychlostni-trate-v-turecku/>

Vysokorychlostní železnice. (2014). Praha: Parlament České republiky: Centrum pro efektivní dopravu.

Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky. (1969). Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra.

Zákon č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. (2016). Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra.

Zaměstnaní podle odvětví ekonomické činnosti CZ-NACE. (2020). Český statistický úřad: Veřejná databáze. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&katalog=30853&pvo=ZAM03&str=v221&u=v228__VUZEMI__100__3018

Zaměstnanost: Trh práce se už nerozpíná tolik jako dřív. (2018). Svaz obchodu a cestovního ruchu. Dostupné z: <http://www.socr.cz/clanek/zamestnanost-trh-prace-se-uz-nerozpina-tolik-jako-driv/>

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Průměrné hrubé měsíční mzdy v jednotlivých odvětvích a krajích za rok 2017

Příloha A: Průměrné hrubé měsíční mzdy v jednotlivých odvětvích a krajích za rok 2017

Kraj	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S
Hlavní město Praha	17946	39486	35096	56815	32708	29416	35629	32433	19619	62108	62839	26215	42203	20759	39689	27527	33035	28803	23401
Jihočeský	24024	31306	27223	44931	25045	25623	23139	24407	15359	34864	38218	19925	25366	15857	30743	24551	28679	23569	18093
Jihomoravský	22012	41078	28001	39225	27504	26330	25349	24599	15559	47029	37268	20407	32993	19194	30458	26933	29497	23180	19831
Karlovarský	23978	34253	25736	33039	24773	22927	21990	26496	19204	27265	37205	21245	23306	17657	30589	25112	26397	24222	16946
Královéhradecký	25798	25320	28406	42081	25647	23453	22738	24072	15305	35196	36690	20019	26975	17642	30842	24005	28771	22188	16874
Liberecký	20891	32243	28761	33392	24415	24692	22979	24134	15645	38217	36419	21884	30316	16422	29350	25152	27598	22532	16826
Moravskoslezský	22478	34571	28425	38162	25617	22342	22313	25445	13995	38433	32990	22517	26531	18687	30948	24896	28168	21346	18158
Olomoucký	23306	30982	26598	33558	23415	25306	23239	24983	14626	34333	33498	20794	28028	14225	30155	25057	29119	21033	16832
Pardubický	24377	28897	27565	38624	25135	24649	22754	25339	14931	31725	36275	21423	28331	16718	29520	24488	25550	23152	17720
Plzeňský	24897	31960	30861	39986	26936	26727	25046	26358	14995	42612	40680	21971	30645	17247	31471	25219	31006	26309	19521
Středočeský	24713	29332	34432	41499	26331	25030	27849	29092	15504	34008	37772	20873	31061	18192	30243	24882	26184	22519	18784
Ústecký	22689	30678	29085	41424	26550	24333	22044	25856	13648	31432	35971	19420	26825	16353	29703	25147	27250	20720	17500
Vysočina	24153	30282	27967	51353	24384	26025	22421	25586	15509	35791	36290	19495	27373	17610	30321	24042	27718	20656	18118
Zlínský	23416	32556	27402	29987	24958	24493	22929	22530	14441	32975	35054	21644	30851	18641	29802	23954	25578	21681	16855

(Zdroj: Český statistický úřad)