

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

**Mobilita obyvatelstva ve vybraném regionu a možnosti
zlepšení situace**

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Jiří Alina

Autor:

Jana Lemingerová

2010

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta
Katedra ekonomiky
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jana LEMINGEROVÁ**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**

Název tématu: **Mobilita obyvatelstva ve vybraném regionu a možnosti
zlepšení situace**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Zjistit současný stav mobility obyvatelstva ve vybraném regionu, zhodnotit vliv mobility na zaměstnanost a posoudit tendenci jejího dalšího vývoje.

Metodický postup:

1. Literární rešerše
2. Analýza mobility obyvatel ve vybraném regionu
3. Vliv mobility na zaměstnanost
4. Možnosti ovlivnění mobility

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

Adámek P.: Mezinárodní pracovní mobilita po vstupu ČR do EU. Praha, Melandrium 2007.

Horáková M.: Současný vývoj pracovních migrací v České republice. Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, Praha 2000.

Kunst P.: Pracovní mobilita. Praha, Práce 1989.

Němec O.: Lidské zdroje na trhu práce. Praha, Oeconomica 2002.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiří Alina**
Katedra ekonomiky

Datum zadání bakalářské práce: **6. března 2009**

Termín odevzdání bakalářské práce: **15. dubna 2010**


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (25)
370 05 České Budějovice


doc. Ing. Ivana Faltová Leitmanová, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 6. března 2009

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Mobilita obyvatelstva ve vybraném regionu a možnosti zlepšení situace vypracovala samostatně s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, v souladu s §47 b zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění, souhlasím se zveřejnění své bakalářské/diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích dne 15. dubna 2010

.....
Jana Lemingerová

Poděkování:

Děkuji vedoucímu bakalářské práce ing. Jiřímu Alinovi za metodické vedení a odborné rady, které mi poskytl při zpracování bakalářské práce.

OBSAH:

1	ÚVOD	7
2	CÍL PRÁCE	8
3	LITERÁRNÍ PŘEHLED	9
3.1	Trh práce	9
3.2	Nezaměstnanost	10
3.3	Státní politika zaměstnanosti	12
3.4	Mobilita.....	14
3.4.1	Mobilita sociální	14
3.4.2	Mobilita prostorová.....	15
3.4.2.1	Migrace	16
3.4.2.2	Dojíždka do zaměstnání	17
3.5	Mobilita pracovní síly v EU.....	17
3.6	Mobilita pracovní síly v ČR.....	19
3.6.1	Migrace v České republice	19
3.6.2	Ilegální migrace	20
3.6.3	Rozsah a trendy české emigrace za prací.....	21
3.6.4	Rozsah a trendy imigrace do ČR za prací.....	22
3.6.5	Řízená migrace	23
3.6.6	Migrace pracovní síly po vstupu do EU	23
3.6.7	Vnitřní migrace obyvatelstva ČR	24
3.6.8	Struktura vnitřní mobility obyvatelstva	24
3.7	Doprava.....	25
3.7.1	Železniční doprava.....	26
3.7.2	Silniční doprava	26
3.7.3	Doprava a životní prostředí.....	26
3.8	Dopravní politika státu.....	27
4	METODIKA	28
5	CHARAKTERISTIKA JIHOČESKÉHO KRAJE	30
5.1	Organizační členění	30

5.2	Demografie	31
5.3	Ekonomika	31
5.4	Trh práce	32
5.5	Doprava.....	32
5.5.1	Železniční doprava.....	33
5.5.2	Veřejná autobusová doprava.....	33
6	MOBILITA OBYVATELSTVA V JIHOČESKÉM KRAJI.....	34
6.1	Migrace v Jihočeském kraji	34
6.2	Vyjíždka a dojíždka za prací.....	37
6.2.1	Vyjíždějící za prací podle prostorového typu vyjíždky	38
6.2.2	Vyjíždějící za prací podle velikosti obcí.....	38
6.2.3	Vyjíždka podle pohlaví	39
6.2.4	Vyjíždka podle věku.....	40
6.2.5	Vyjíždka podle odvětví	41
6.2.6	Frekvence vyjíždky	43
6.2.7	Dopravní prostředky používané k cestě za prací	43
6.2.8	Dojíždka za prací.....	44
7	MOBILITA A ZAMĚSTNANOST	45
7.1	Zjišťování dat a jejich analýza.....	46
7.2	Výsledky analýzy.....	49
8	MOŽNOSTI ZLEPŠENÍ MOBILITY	51
9	ZÁVĚR	53
10	SUMMARY	55
11	PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY.....	56

1 Úvod

Česká republika prošla po roce 1989 řadou změn, které se týkaly všech oblastí života naší společnosti. Zásadní transformací musel projít systém politický, ekonomický i sociální. Především bylo zapotřebí přejít od centrálně plánované ekonomiky k ekonomice tržní. V této době se u nás začíná rozvíjet trh práce, a práce se tak stává předmětem tržní nabídky a poptávky.

Dnes je naše republika už několik let členem Evropské unie a stále větší pozornost je věnována mobilitě pracovní síly. Volný pohyb osob je jednou ze čtyř základních svobod, na kterých je Evropská unie postavena. Součástí volného pohybu osob je i volný pohyb pracovníků.

Ve vyspělých zemích je mobilita považována za jednu ze základních lidských vlastností a potřeb. V souvislosti s trendem globalizace se mobilita ve smyslu cestování, ale i mobilita pracovní a studijní stala rozšířeným přirozeným společenským jevem a je považována za přínos jednotlivcům i společnosti.

EU se snaží podporovat studijní a pracovní mobilitu obyvatel na všech úrovních. Její podpora je přímou součástí strategických dokumentů, doporučení i konkrétních programů. Cílem je podnítit mobilitu pracovních sil, a to jak profesní, tak zeměpisnou.

Mobilita pracovní síly úzce souvisí s evropskou strategií zaměstnanosti. Nedostatečná mobilita je dnes označována za jeden z důvodů poklesu dynamiky hospodářského růstu a relativně vysoké nezaměstnanosti. Na druhé straně s rostoucí mobilitou narůstá i objem dopravy, která je velkým zdrojem zatížení životního prostředí a její negativní dopady poznamenávají náš život.

2 Cíl práce

Cílem této práce je analyzovat mobilitu obyvatelstva v Jihočeském kraji, zhodnotit její vliv na zaměstnanost a posoudit tendenci jejího dalšího vývoje.

Teoretická část práce je zaměřena na vymezení základních pojmů z oblasti trhu práce, mobility a dopravy. Praktická část se zabývá charakteristikou Jihočeského kraje z hlediska demografie, ekonomiky, trhu práce a dopravy. Dále je popsán současný stav migrace v jednotlivých okresech Jihočeského kraje a zhodnocen vývoj celkové migrace v kraji v posledních letech. Následuje analýza dojížděky za prací.

Nedostatečná mobilita je často spojována s nezaměstnaností, proto se další část této práce zabývá posouzením vztahu mezi mobilitou a zaměstnaností. V závěru jsou vymezeny faktory ovlivňující mobilitu a naznačeny možnosti dalšího vývoje.

Informace potřebné při řešení problematiky jsou čerpány z publikací a internetových stránek Českého statistického úřadu.

3 Literární přehled

3.1 Trh práce

Trh práce je možné definovat jako místo, kde se střetává nabídka práce s poptávkou po práci. Práce je vedle půdy a kapitálu jedním ze základních výrobních faktorů.

Trh práce je tvořen třemi základními faktory:

- nabídkou práce
- poptávkou po práci
- cenou práce (Jírová, 1999)

Nabídka práce je počet pracovníků, které má ekonomika k dispozici nebo počet hodin odpracovaných při výdělečné činnosti. Představuje volbu spotřebitele, který porovnává užitek z volného času s užitekem, který mu plyne z výrobků a služeb, jež nakoupí za mzdu, získanou tím, že volný čas obětuje a nabízí více práce. Nabídka pracovních sil na trhu práce je závislá na výši reálné mzdové sazby a na mezní újmě z práce spojené s obětováním volného času. S výší mzdové sazby se mění volba mezi užitekem, který plyne spotřebiteli z výrobků a služeb a užitekem volného času (Jírová, 1999).

Poptávka po práci je odvozená poptávka, která závisí na poptávce spotřebitelů po finálních statcích, které se pomocí práce vyrábí. Při nákupu práce se firmy orientují podle nákladů, které musí vynaložit a podle výnosů, které jim přinese. Firma zvyšuje či snižuje poptávku po práci až do okamžiku, kdy se příjem z mezního produktu práce vyrovná mzdové sazbě. Poptávka po práci je tedy závislá na výši mzdové sazby (Jírová, 1999).

Pracovní trh je nejen ekonomickou, ale i sociální institucí. Prostřednictvím pracovního trhu je pro pracovníky zajištěn nejen určitý příjem, ale i sociální status spojený s pozicí na pracovním trhu. Prodejci práce jsou však kvalitativně omezeni – likvidita lidského kapitálu je problematická a lze ji zvýšit jen pomocí dalšího vzdělávání nebo mobilitou (Sirovátka, 1995).

3.2 Nezaměstnanost

Převaha nabídky nad poptávkou na pracovním trhu je označována jako nezaměstnanost.

Pavelka (2007) dělí celkové obyvatelstvo do dvou základních skupin:

1) ekonomicky aktivní (pracovní síla): a) zaměstnaní

b) nezaměstnaní

2) ekonomicky neaktivní (zejména děti, důchodci, osoby na rodičovské dovolené)

Zaměstnaní jsou osoby starší 15-ti let, které mají placené zaměstnání nebo jsou zaměstnány ve vlastním podniku.

Nezaměstnaní jsou osoby starší 15-ti let, které splňují následující tři podmínky:

- nejsou nezaměstnané nebo sebezaměstnané
- aktivně hledají práci
- jsou schopné nastoupit do práce nejpozději do 14 dnů.

Osoby, které nevyhovují kritériu zaměstnaných nebo nezaměstnaných, tvoří skupinu ekonomicky neaktivních obyvatel.

Nezaměstnanost je současným společenským jevem a zároveň složitým společenským problémem. Ztráta zaměstnání je pro většinu lidí nepříjemnou událostí, která znamená nejen pokles životní úrovně a ekonomickou nejistotu, ale také ztrátu vztahů, kontaktů a společenského uplatnění (Brožová, 2003).

Holman (2005) rozlišuje z hlediska příčiny tři základní typy nezaměstnanosti:

- frikční
- strukturální
- cyklickou

Frikční nezaměstnanost je zcela přirozená, vzniká v důsledku neustálého pohybu lidí mezi oblastmi a pracovními místy nebo v průběhu jednotlivých stadií životního cyklu. Souvisí s určitou fluktuací lidí, kteří hledají vhodné zaměstnání a také se špatnou informovaností o nabídce pracovních míst. Frikční nezaměstnanost je krátkodobá, poměrně stabilní a nalezneme ji v každém systému (Jírová, 1999).

Strukturální nezaměstnanost vzniká v důsledku strukturálních změn v ekonomice, kdy se některá odvětví zmenšují a jiná naopak expandují. Tyto strukturální změny způsobují, že klesá poptávka po některých profesích a zároveň roste poptávka po jiných profesích. Zmenšující se odvětví propouštějí část zaměstnanců, ti si ale mohou najít práci v expandujících odvětvích. Strukturální nezaměstnanost obvykle trvá déle než frikční nezaměstnanost, řeší se většinou rekvalifikací (Holman, 2005).

Cyklická nezaměstnanost vzniká, pokud ekonomika prochází fází celkového hospodářského poklesu. Průvodním jevem je nezaměstnanost víceméně ve všech odvětvích. Lidé propuštění v jednom odvětví nemohou nalézt zaměstnání v jiných odvětvích, protože poptávka po práci klesá všude a postihuje téměř všechny profese (Holman, 2005).

K výše uvedeným třem typům nezaměstnanosti přidává Jírová (1999) ještě sezónní nezaměstnanost, která je důsledkem sezónní fluktuace poptávky po práci. Je běžná v zemědělství, stavebnictví, turistickém odvětví.

Brožová (2003) uvádí, že úsilí pracovníků hledat pracovní místo závisí na podporách v nezaměstnanosti. Podle ochoty ekonomicky aktivních osob pracovat za určitých podmínek, můžeme nezaměstnanost rozlišit také na dobrovolnou a nedobrovolnou.

Dobrovolná je taková nezaměstnanost, kdy nezaměstnaný hledá práci, ovšem za vyšší mzdu, než jakou trh nabízí. Výše a průměrná délka trvání dobrovolné nezaměstnanosti je tím větší, čím větší jsou podpory v nezaměstnanosti a další sociální dávky. Pokud je tedy výše a doba poskytování podpory nízká, pak je i dobrovolná nezaměstnanost nízká, protože pak jsou nezaměstnaní lidé motivováni k tomu, aby si rychle našli nové zaměstnání (Holman, 2005).

Jírová (1999) nazývá dobrovolnou nezaměstnanost preferencí volného času.

Při nedobrovolné nezaměstnanosti hledají nezaměstnaní práci za takovou mzdu, která na trhu práce převládá nebo i nižší, avšak nemohou ji najít. Příčinou nedobrovolné zaměstnanosti jsou překážky bránící poklesu mezd (např. odbory prosazující vysoké mzdy). Nedobrovolná nezaměstnanost má pro člověka horší důsledky. Praktické odlišení dobrovolné a nedobrovolné nezaměstnanosti však bývá dost obtížné (Holman, 2005).

Určující význam má délka období, po které je jedinec nezaměstnaný. Dlouhodobá nezaměstnanost způsobuje ztrátu kvalifikace, neboť nezaměstnaný nemá možnost udržovat a zlepšovat své znalosti a zkušenosti. Dlouhodobě nezaměstnaný pracovník se stává méně produktivním a tím i méně výhodným pro zaměstnavatele. Délka nezaměstnanosti se může stát kritériem v případě nadbytku žadatelů nebo nedostatku pracovních míst. Čím je období nezaměstnanosti delší, tím se pravděpodobnost nalézt zaměstnání snižuje (Leitmanová, 1999).

3.3 Státní politika zaměstnanosti

Vysoká míra nezaměstnanosti má vedle ekonomických ztrát i těžké sociální důsledky. Může mít negativní následky pro budoucí hospodářský růst i pro politickou stabilitu ve společnosti. Hlavní úlohou státní politiky zaměstnanosti je dosažení dynamické rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou po pracovních silách, produktivní využití zdrojů pracovních sil a zabezpečení práva občanů na zaměstnání. Vláda nezasahuje do trhu práce přímo, ale snaží se vytvářet podmínky pro jeho lepší fungování (Jírová, 2002).

Stát má k dispozici tři nástroje pro ovlivňování zaměstnanosti:

- veřejné výdaje
 - výdaje vlády ze státního rozpočtu působící na zvyšování zaměstnanosti
- daňová politika státu
 - jde o daně jako příjmy vlády plynoucí do státního rozpočtu, mající bezprostřední vliv na tvorbu nových pracovních příležitostí a na stimulaci k práci (např. daň z příjmů obyvatelstva).
- regulační a legislativní opatření vlády

regulační opatření – opatření vlády chránící vnitřní trh a domácí výrobce, tj. opatření zachovávající zaměstnanost

pracovně právní legislativa – vymezuje práva a povinnosti občanů vstupujících na trh práce. Vytváří právní předpoklady pro zabezpečení práva na práci, na spravedlivou odměnu, uspokojivé pracovní podmínky a na ochranu v nezaměstnanosti (Jírová, 1999).

Pavelka (2007) poukazuje na dva základní typy opatření, které vláda používá v souvislosti s nezaměstnaností:

- pasivní složka politiky zaměstnanosti - představuje hmotné zabezpečení uchazečů o práci, tzn. pouhé tlumení dopadů nezaměstnanosti v podobě podpor v nezaměstnanosti
- aktivní politika zaměstnanosti - je zaměřena na:
 - vytváření nových pracovních míst
 - zvýšení flexibility pracovní síly
 - předcházení nezaměstnanosti

V ČR má aktivní politika zaměstnanosti podobu rekvalifikací, společensky účelových pracovních míst, absolventských a praktikantských míst, veřejně prospěšných míst, chráněných dílen a podobně. Vláda má také možnost přijímat opatření vedoucí k větší flexibilitě na trhu práce např. zlepšením informovanosti o volných pracovních místech, zlepšením dopravní obslužnosti, přiměřenou sociální politikou. Holman (2005) uvádí, že snaha zabránit růstu nezaměstnanosti vede často vládu k tomu, aby pomocí vládních výdajů vytvářela nebo alespoň chránila pracovní místa v soukromém sektoru. Tato politika je však podle profesora Holmana krátkozraká a v dlouhodobém horizontu nedokáže snížit míru nezaměstnanosti.

3.4 Mobilita

3.4.1 Mobilita sociální

Kunst (1989) rozděluje mobilitu na sociální a pracovní. Sociální mobilitu pak rozděluje na:

- Vertikální mobilitu – sociální vzestup nebo sestup ve společenské struktuře, která má hierarchický charakter uspořádání.
- Horizontální mobilitu – změna nebo proces změn v určitém sociálním prostoru, která nemá za následek významnější změnu sociálně ekonomického postavení. Jde tedy o změny na zhruba téže sociální úrovni. Je to například přechod jednotlivců či skupin z jednoho typu zaměstnání do druhého, přestěhování z jednoho místa na druhé, změna rodinné příslušnosti.

Pracovní mobilita neboli pohyb pracovní síly je pak označována jako všechny změny pracovní pozice nebo role pracovníka, ke kterým došlo v souvislosti se změnami pracoviště nebo povolání.

Podle Kunsta (1989) se mobilita jeví jako víceméně stabilní vlastnost osobnosti, jako její připravenost a předpoklad (schopnost) ke změně činnosti.

Profesní mobilita „v užším pojetí“ odráží schopnost pracovníků vykonávat různé druhy výrobních a jiných funkcí téže nebo obdobné kvalifikační úrovně bez ohledu na to, zda pracovník změnil podnik nebo odvětví, v němž je zaměstnán či nikoli.

Další významné typy mobility pracovní síly jsou spojeny s možností nebo realitou pohybu pracovníků mezi obory, odvětvími a sférami výroby, mezi stavem zaměstnanosti a nezaměstnanosti. Přitom může jít o změnu plnou nebo částečnou, dlouhodobou či krátkodobou, skrytou, příležitostnou, strukturální, pravidelně se opakující nebo frikční. Pracovní mobilitu tedy společně charakterizuje především změna zaměstnání, pracovních pozic a rolí.

Kunst (1989) jako část celkové pracovní mobility označuje i fluktuaci.

Fluktuace je pojem používaný pro označení pouze té části celkové pracovní mobility, která je spojena se změnou zaměstnavatele, s přerozdělováním pracovní síly

mezi organizacemi a se samostatnou právní subjektivitou. V běžném povědomí nabyl tento pojem záporného významu a spojuje se s nežádoucím pohybem pracovníků. Takto zjednodušeně však fluktuaci nelze posuzovat. Při úsilí o nízkou míru fluktuace pracovníků lze snadno upadnout do stagnace, kdy se podniky nesnaží propouštět neschopné a nepotřebné zaměstnance. To pak snižuje jeho efektivnost a rozkládá pracovní kolektiv (Kunst, 1989).

3.4.2 Mobilita prostorová

Mobilita je pro občany důležitým prvkem osobní svobody, je spojována se základními právy občana.

Veselá (2004) označuje mobilitu jako mechanický pohyb, respektive prostorové přesuny obyvatelstva (jedinců, sociálních skupin), který je spolupodmiňován jeho počtem, rozmístěním, koncentrací, strukturou podle pohlaví, věku, apod.

Demografická statistika rozeznává několik typů mechanického pohybu:

- v rámci trvalé změny pohybu tzv.
 - vnější migraci (emigrace, imigrace)
 - vnitřní migraci (pohyb mezi obcemi, okresy, kraji, ale i uvnitř obcí)
- v rámci dočasné změny pobytu
 - kyvadlovou migraci (většinou dojížděka do zaměstnání)
 - sezónní migrace
 - vnitrostátní a zahraniční cestovní ruch

Naše statistika označuje za migraci prostorový pohyb spojený se změnou trvalého bydliště včetně změny sídla. Ostatní formy prostorového pohybu jsou potom považovány za docházku, dojížděku, dočasnou či sezónní vyjížděku (Veselá, 2004).

Český statistický úřad rozlišuje jednotlivé formy mobility podle:

- návratnosti
 - relativně nevratné (vnitřní migrace, zahraniční migrace)
 - relativně vratné (dojížděka za prací, do škol, za nákupy a službami)
- pravidelnosti či frekvence (denní, týdenní, měsíční, v nepravidelné periodě)

- délky trvání (v rámci dne nebo v delším časovém cyklu).

Jednotlivé formy prostorové mobility jsou složitě propleteny vzájemnými vazbami, v různých kombinacích dochází k jejich návaznosti, zastupování či doplňování.¹

3.4.2.1 Migrace

Migrace je chápána jako změna trvalého pobytu. Z tohoto hlediska můžeme migraci dělit na vnitřní a mezinárodní. Vnitřní migrace je definována jako změna trvalého pobytu za hranice určité administrativní jednotky, zpravidla obce. Mezinárodní migrace je definována jako změna obvyklého pobytu za hranice státu. OSN stanovuje limitní hranici jednoho roku pobytu za hranicemi daného státu.

Mezinárodní migrace má důležité politické, ekonomické, sociální, demografické, psychologické a kulturní dopady jak na emigrační, tak i na tranzitní, ale zejména na imigrační země. Obecně jsou migrační trendy ve světě charakterizovány dvěma základními směry migračních pohybů: Jih-Sever a Východ-Západ. Jednotlivé trendy světové mezinárodní migrace jsou ovlivňovány specifickými vlivy, které jsou obecně označovány jako "push" a "pull" faktory. Na jejich základě lze dělit mezinárodní migraci do dvou hlavních proudů na migraci politickou a ekonomickou.

Ekonomická nestabilita, změna životních standardů, rychlý demografický růst, válečné, náboženské a národnostní střety, zhoršování kvality životního prostředí jsou označovány jako "push" faktory. Naopak "pull" faktory přitahují migranty především do západních zemí. Jsou to např. politická stabilita, ekonomická prosperita, vysoká kvalita života, svoboda a možnost seberealizace.²

Migrace je sama o sobě jevem nejen přirozeným, ale většinou také žádoucím. V ekonomické sféře umožňuje efektivnější využívání potenciálu lidí i kapitálu. Je žádoucí jak pro země, které se potýkají s nedostatkem pracovních sil, tak i pro ty, které mají pracovních sil přebytek.

¹ *Dojíždka a vyjíždka za prací a škol v Jihočeském kraji (Na základě výsledků SBDL 2001)*. České Budějovice: Český statistický úřad, Krajská reprezentace České Budějovice, 2004. 176 s. ISBN 80-250-0899-1.

² *Migrace* [online]. Informační portál demografie, 2009.[cit 2010-03-07]. Dostupné z WWW: < http://www.demografie.info/?cz_migrace >

Problémem však bývá odčerpávání kvalifikované pracovní síly zemím, které je často potřebují nejvíce, a tím také posilování závislosti méně vyspělých zemí na zemích rozvinutých (Kuchař, 2007).

3.4.2.2 Dojíždka do zaměstnání

Mobilita ekonomicky aktivního obyvatelstva orientovaná mimo rámec bydliště za prací, představuje jeden z významných sociálně ekonomických jevů. Statistika sleduje její rozsah (saldo dojíždky), směr v rámci krajů, okresů, obcí, strukturu dojíždějících a druh používaného dopravního prostředku (Veselá, 2004).

Rozsah dojíždky, vzdálenosti, směry a formy odrážejí ekonomickou strukturu daného regionu. Na jedné straně odpovídají dosaženému stupni koncentrace obyvatel, na straně druhé rozmístění pracovních příležitostí. Zdrojem intenzivní vyjíždky jsou dlouhodobě malé obce, naproti tomu pracovní příležitosti jsou obvykle koncentrovány teprve v obcích s určitou kritickou (populační) velikostí.

Při analýze dojíždky statistika vychází ze širšího konceptu prostorového pohybu obyvatel. Ten je součástí obecněji chápaného pohybu obyvatel, kam lze kromě prostorového pohybu přiřadit ještě přirozený pohyb (procesy rození a vymírání) a socioekonomický pohyb (změna postavení lidí v sociální struktuře společnosti, ekonomické postavení). Všechny tři druhy pohybů vykazují určitou souvislost a vzájemnou provázanost.³

3.5 Mobilita pracovní síly v EU

Evropa už do počátku sedmdesátých let dvacátého století prováděla proimigrační politiku pro získávání cizích pracovníků. Hlavními zeměmi původu těchto pracovníků byly méně ekonomicky vyvinuté země Evropy. S růstem počtu zahraničních pracovníků však začaly tyto země postupně zavádět restriktivní opatření na omezování imigrace.

³ *Dojíždka a vyjíždka za prací a škol v Jihočeském kraji (Na základě výsledků SBDL 2001)*. České Budějovice: Český statistický úřad, Krajská reprezentace České Budějovice, 2004. 176 s. ISBN 80-250-0899-1.

Hlavní obrat v imigrační politice evropských zemí nastal v letech 1973 a 1974, kdy začaly dokonce finančně podporovat návrat cizích pracovníků do svých domovských zemí. Do roku 1980 skutečně počet cizích pracovníků poklesl, současně však rostl počet přistěhovalců z Afriky a Asie. Tato imigrace znamenala přírůstek levnější pracovní síly ve srovnání s cenou pracovní síly předchozích migračních proudů z méně rozvinutých zemí Evropy.

Obecně platnou ekonomickou motivací migrace obyvatelstva v moderní době jsou především mzdové difference – očekávání vyšší mzdy v cílové zemi. To platí i pro migrační proudy v evropských zemích, kde existují několikanásobné rozdíly ve mzdové úrovni. Praktickým projevem této motivace byl donedávna převažující výrazný migrační proud z méně ekonomicky vyvinutých zemí do vyvinutějších, který měl v evropském regionu konkrétní podobu přistěhovalectví z jižní Evropy do severnějších zemí a v současné době má podobu postupného posunu přistěhovalectví z východních zemí do západních.

Předpokladem pro realizaci očekávání vyšších odměn za práci jsou ovšem volná pracovní místa. Tento předpoklad je však těžko splnitelný v podmínkách existující nezaměstnanosti. Zaměstnanost roste pomalu, míra nezaměstnanosti se nesnižuje a emigrující lidé z postkomunistických zemí nejsou vždy žádoucí. Dochází k diferenciaci poptávky po pracovní síle: na jedné straně roste poptávka po kvalifikované pracovní síle, lidském kapitálu, jehož tvorba je drahá a v postkomunistických zemích nedocenená, na druhé straně nacházejí v bohatších zemích pracovní uplatnění lidé v nekvalifikovaných nebo obtížných profesích, které místní obyvatelstvo není již ochotno vykonávat.

Dosud velké rozdíly ve mzdách ve východních a západních zemích Evropy jsou využívány jak emigranty, tak jejich zaměstnavateli a jsou živnou půdou i pro nelegální pracovní poměry. Tato situace ovlivňuje trh práce v hostitelských zemích, i zemích původu pracovníků, a to jak negativně, tak pozitivně. Pro obě země je situace příznivá v případě, že emigrace snižuje nezaměstnanost v mateřské zemi a pomáhá řešit nedostatek pracovní síly v hostující zemi. Negativní působení je především v nelegální migraci, nelegální zaměstnanosti a ve zvyšování nezaměstnanosti v hostující zemi. Ani uvolnění pracovního trhu nemůže v podmínkách nezaměstnanosti zcela odstranit

nelegální práci pod hranicí minimální mzdy.

O emigraci však zdaleka nerozhoduje pouze výše mzdy a míra nezaměstnanosti. Emigrant musí kalkulovat, do jaké míry je pro něho ještě výhodné vzdát se pro vyšší mzdu nižších životních nákladů v domovské zemi, zda vyšší mzda dovolí nahradit stěhovací náklady, možnost zaměstnání rodinného příslušníka, případně možnost hrazení nákladů na studium dětí. Proto se také velká část emigrantů vrací a obměňuje, a proto také především starší pracovní síla a živitelé rodin dávají přednost dojíždění za prací v sousedních zemích.

Mimořádnou roli hraje v rozhodování o migraci sociální systém v domácí zemi. Vysoké podpory v nezaměstnanosti nebudou motivovat nezaměstnané k emigraci. Právě tak vysoké minimální mzdy nebudou motivovat k rozhodnutí o emigraci nekvalifikovanou pracovní sílu. Na druhé straně vyšší sociální dávky v cílové zemi lákají skupiny emigrantů, kteří více než pracovní příležitosti hledají zvýšení životní úrovně získáním vyšších sociálních výhod.

Role emigrace i imigrace není dosud dostatečně prozkoumána z hlediska dlouhodobého vlivu na ekonomický a sociální vývoj společnosti. Za jeden z výrazně pozitivních dopadů migrace je považováno v evropských podmínkách zastavení stárnutí společnosti. Emigrantská komunita je skutečně v průměru o několik let mladší než domácí pracovníci (Vavrejšnová, 2004).

3.6 Mobilita pracovní síly v ČR

3.6.1 Migrace v České republice

Česká republika se stala migračně atraktivní zemí již na počátku devadesátých let, kdy překročila k zásadním politickým a ekonomickým změnám. Otevření hranic a liberální migrační politika nastartovaly významné migrační pohyby. Počáteční obavy z vysoké emigrace českých občanů do zahraničí se neuskutečnily a česká republika začala zaznamenávat významné migrační zisky (Horáková, 2004).

Pojem migrace obyvatelstva se stal důležitým faktorem demografického, ekonomického a sociálního vývoje. Česká republika se změnila ze země s převažující

emigrací v zemi s vysokými parametry jak emigrace, tak imigrace, jejíž podíl zejména v poslední době roste. (V průběhu období 1948–1989 emigrovalo z českých zemí okolo 450 tisíc obyvatel, na druhé straně byli přijati pracovníci z Kuby a zejména Vietnamu v počtu asi 100 tisíc, kteří se stali základem pro pozdější vietnamskou komunitu).

V současné době má ČR jako většina evropských zemí pozitivní migrační bilanci, nicméně podíl cizinců na celkovém počtu obyvatel je nízký ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi. Hlavní proud imigrantů přichází a vrací se do východních zemí. V jednotlivých letech v poslední době převládá počet imigrantů nad počtem emigrantů. Většina cizinců pracuje v ČR dočasně. Poté, co vydělají určitou sumu peněz, se vracejí domů a přicházejí další. Postupně se však počet emigrantů ze zemí na východ od ČR zvyšuje a ti se stávají ve stále rostoucím počtu rezidenty. Z hlediska země původu tvoří největší počet Slováci, Ukrajinci, Vietnamci, Poláci.

Současně s růstem počtu imigrantů se v České republice mění důvody imigrace. Na počátku devadesátých let převažoval v počtu imigrantů počet občanů vracejících se z emigrace. V posledních letech výrazně roste atraktivnost České republiky pro imigranty z východní Evropy a Vietnamu z ekonomických důvodů. ČR se tak mění pro cizince z tranzitní země v zemi rezidentskou (Vavrejšnová, 2004).

3.6.2 Ilegální migrace

Přesný počet ilegálních migrantů není zjistitelný, avšak postupně zdokonalovaná ochrana hranic zlepšuje jejich evidenci. V průběhu devadesátých let se počet osob zadržených na hranici postupně snižoval. Největší podíl nelegální migrace se týkal hranice mezi ČR a SRN, postupně však dochází k jejímu snižování.

V souvislosti se vstupem ČR do EU přijala vláda ČR v roce 2003 přísnější pravidla pro znemožnění všech forem nelegální migrace. Především šlo o zdokonalení ochrany hranic. Současně však byla zpracovávána pravidla pro legalizaci pobytu a práce dosavadních nelegálně přítomných osob, pokud je to účelné a z hlediska trhu práce užitečné (Vavrejšnová, 2004).

Nelegální migrace zůstává problematickou oblastí i po našem vstupu do Evropské unie. Zapojením České republiky do Schengenského systému, v jehož rámci se

zachycení nelegální migranti vrací do první "bezpečné" země, do které vkročili, se ČR dostala do tzv. bezpečnostní zóny, tzn. v chápání Schengenu je obklopena samými bezpečnými zeměmi a v případě zadržení nelegálních migrantů je vrací do první bezpečné země, tedy nejčastěji na Slovensko.⁴

3.6.3 Rozsah a trendy české emigrace za prací

Hlavní proud legální emigrace z ČR směřuje do Německa a Rakouska. Legální zaměstnání českých občanů v Německu a Rakousku, právě tak jako zaměstnání občanů těchto zemí v ČR, je uskutečňováno na základě bilaterálních dohod a má více forem:

- sezónní práce (v trvání tří měsíců v roce),
- smluvní práce,
- vzájemné zaměstnávání občanů za účelem zdokonalování jazykových a odborných znalostí,
- zaměstnání s denními návraty domů označované jako pendlerství.

Forma pendlerství byla velmi rozšířena na počátku devadesátých let. Nejvyššího počtu dosáhli pendleři v roce 1992, postupně se jejich počet snižoval. Převládající věk pendlerů je mezi 40–49 lety, přibližně jednu pětinu z nich tvoří ženy. Hlavní výhodou pendlerství jsou vyšší mzdy v Německu a Rakousku na jedné straně a nižší životní náklady v ČR na straně druhé. Negativním rysem této formy zaměstnání (ale i všech forem práce v zahraničí) je velmi častá ochota přijmout práci pod úroveň vzdělání pracovníků. Tato ochota je ve skutečnosti nevýhodná pro obě strany. Tito pracovníci mohou brát práci dělníkům na druhé straně hranice, a tím způsobovat jejich vyšší nezaměstnanost.

Postupně se však snižuje nebo stagnuje počet pracovníků v zahraničí i u jiných forem zaměstnání, než je pendlerství. Důvody jsou na obou stranách. Jednak klesající zájem českých pracovníků o práci v zahraničí, jednak snižující se počet udělovaných

⁴ *Migrace* [online]. Informační portál demografie, 2009.[cit 2010-03-07]. Dostupné z WWW: <http://www.demografie.info/?cz_migration>

pracovních povolení ze strany hostujících zemí.

Existuje ovšem ilegální práce, zejména u sezónních zaměstnání v zemědělství a stavebnictví. Počet těchto pracovníků se těžko odhaduje, avšak v důsledku přísnějších hraničních kontrol a větších sankcí pro zaměstnavatele klesá (Vavrejšnová, 2004).

3.6.4 Rozsah a trendy imigrace do ČR za prací

Počet imigrantů v ČR od počátku devadesátých let postupně narůstal a Česká republika se změnila z emigrantské země v imigrantskou. Od roku 2000 se počet imigrantů poněkud snižoval vlivem změn v legislativě, které zpřísnily vstupní a pobytové podmínky. Od roku 2001 počet cizinců opět roste v důsledku novely zákona, která poněkud zmírnila některá ustanovení emigrantského zákona. Kromě toho se odhaduje, že v současné době pracuje v ČR cca 100 tisíc ilegálních pracovníků (Vavrejšnová, 2004).

V rámci strukturálních důvodů přicházejí do ČR za prací zahraniční pracovníci, kteří vykonávají profese, o které není ze strany domácích pracovníků zájem nebo k jejichž vykonávání chybí dostatečné množství kvalifikované domácí pracovní síly. U kvalifikovaných pracovních míst je jejich obsazení zahraničními pracovníky obtížnější. Důvodem bývá jazyková bariéra, ale i problémy s uznáním kvalifikace získané v zahraničí (Leitmanová, 1999).

Významný podíl na celkovém počtu zaměstnaných cizinců v ČR tvoří zahraniční pracovníci z Ukrajiny, Slovenska a Vietnamu. Slovenští občané nepotřebují pracovní povolení, musí se pouze zaregistrovat u pracovních úřadů. Ukrajínští občané jsou zhruba z 50 % podnikatelé, z 50 % zaměstnanci. Vietnamští občané jsou v naprosté většině podnikatelé (obchodníci). Na druhé straně roste v ČR počet manažerů ze západních zemí, převážně ze zemí EU. Cizinci pracují téměř ve všech odvětvích národního hospodářství, ale převážně jsou soustředěni ve zpracovatelském průmyslu, ve stavebnictví, v zemědělství a v obchodních službách.

Specifické trendy ve vnitřní migraci vykazuje stěhování cizinců. Přes 50 % z ní jsou Ukrajinci, kteří vykonávají sezónní práce, hlavně zemědělské a stavební, a stěhují se za nimi. Podobné motivace mají i slovenští pracovníci. Jiný trend vykazuje mobilita

vietnamských imigrantů (převážně obchodníků), kteří se postupně stěhují do menších měst. Tento trend lze vysvětlit tím, že poptávka po jejich zboží je ve větších městech již nasycena a současně jejich počet dosud roste, takže musí hledat nová odbytí (Vavrejšnová, 2004).

3.6.5 Řízená migrace

Počet zahraničních pracovníků na našem trhu práce roste, ale míra využití jejich kvalifikace je sporná. K lepšímu využití kvalifikované pracovní síly by mohl přispět projekt Ministerstva práce a sociálních věcí ČR, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uplatnění kvalifikované síly u nás. Některé poznatky však naznačují, že hlavní příčinou je nedůvěra potenciálních zaměstnavatelů k odborné úrovni vysokoškolsky vzdělaných zahraničních pracovníků (Kuchař, 2007).

3.6.6 Migrace pracovní síly po vstupu do EU

Obavy starých členských zemí EU z velkého přílivu pracovníků z nových členských zemí vedly k ustanovení přechodného období pro jednu ze základních svobod EU - pro oblast volného pohybu pracovní síly. To znamená, že bude po určitou dobu platit systém, kdy si žadatelé o pracovní pobyt ve většině starých zemí EU musí obstarat pracovní povolení.

Uvolnění pracovního trhu bylo v EU zaváděno postupně, pro nově přistupující země bylo vyjednáno přechodné období dvouleté, s možností jeho prodloužení až na sedm let. Předpokládá se, že dosavadní členské země budou trh práce ve vztahu k nově přistupujícím postupně uvolňovat i v souvislosti s očekávaným zlepšováním ekonomické situace v Evropě. Největší obavy z imigrace pracovní síly vyjadřuje Německo a Rakousko, jako země s největším procentem zahraničních pracovníků.

Od roku 2006 se podle nových směrnic, schválených Evropským parlamentem, dále zjednodušuje získání trvalého pobytu v kterékoliv členské zemi pro občany EU, kdy bude možná pouze registrace po pětiletém legálním pobytu. Toto ustanovení bude platit i zpětně. Zůstává však povinnost prokázat dostatečné příjmy na živobytí. Členské

země EU mají přednost na trhu práce před cizinci z nečlenských zemí (Vavrejnová, 2004).

3.6.7 Vnitřní migrace obyvatelstva ČR

Česká republika patří k zemím s nízkou mobilitou obyvatelstva. Platí to jak o mobilitě zahraniční, tak i vnitřní. Důvody spočívají v tradiční neochotě, hlavně starších generací, ke stěhování i v tradičním dědění bytů. Ani stárnutí obyvatelstva nepřispívá ke změně těchto tradic. Svůj podíl na této situaci má po dlouhá léta minulého režimu nepružný trh práce a existující přezaměstnanost, s jejímiž důsledky se potýká společnost dodnes. Avšak hlavním faktorem, který v současné době podporuje zhoršování mobility pracovní síly, je špatně fungující trh s byty. Vývoj v dlouhodobé řadě ukazuje dokonce klesající procento vnitřní mobility obyvatelstva v průběhu devadesátých let v porovnání i s předchozími desetiletími. Teprve v letech 2001 a 2002 dochází k určitému vzestupu. K poklesu mobility obyvatelstva paradoxně přispívala a přispívá privatizace bytů, zejména prodeje komunálních bytů za nízké ceny v oblastech, kde je dnes vysoká nezaměstnanost. Také dosud regulované nájemné znemožňuje výměny bytů, protože nové nájemní smlouvy pronajímají byty za vyšší ceny. Neuspořádaný trh s byty negativně ovlivňuje potřebnou mobilitu pracovní síly a zvyšuje tudíž i míru nezaměstnanosti (Vavrejnová, 2004).

3.6.8 Struktura vnitřní mobility obyvatelstva

Specifickým rysem pohybu obyvatelstva ČR v posledních letech je pozitivní migrační bilance malých obcí a dále obcí do deseti tisíc obyvatel, tj. převažující počet přistěhovalých nad počtem vystěhovalých. Obce nad deset tisíc obyvatel mají negativní migrační bilanci. Hlavním důvodem tohoto trendu v pohybu obyvatelstva jsou zejména omezené možnosti a vysoké ceny bydlení a pozemků pro novou bytovou výstavbu ve velkých městech. Proto obyvatelé (vedle dalších důvodů) preferují přesídlení do příměstských obcí a dojíždění do práce do blízkých velkých měst, což umožňuje relativně vyspělá infrastruktura a vlastnictví osobních automobilů.

Mezi statisticky sledovanými důvody vnitřní migrace, kterými jsou změna pracovního místa, stěhování blíže k pracovnímu místu, následování člena rodiny, sňatky, rozvody, bydlení a zdraví, mají první dva faktory malou váhu. V roce 1999, kdy nezaměstnanost dosahovala 8,5 %, tyto dva důvody představovaly pouze 6 % z celkové vnitřní migrace, a toto procento zůstalo stejné v roce 2002, kdy vzrostla míra nezaměstnanosti na 10 %. Hlavní váhu v důvodech vnitřní migrace mají rodinné důvody. Zdálo by se tedy, že interní stěhování není citlivé na míru nezaměstnanosti. Můžeme však obecně předpokládat určité časové zpoždění mezi růstem míry nezaměstnanosti a stěhováním pracovní síly za prací. Nacházíme také určité rozdíly v pohybu obyvatelstva mezi regiony s vysokou a nízkou mírou nezaměstnanosti. Praha a střední Čechy, kde je míra nezaměstnanosti nejnižší, mají pozitivní čistou migraci, na druhé straně regiony severních Čech a severní Moravy mají negativní čistou migraci (Vavrejšnová, 2004).

3.7 Doprava

S mobilitou, jako základní podmínkou socioekonomického života společnosti, úzce souvisí doprava. Její úroveň neurčují pouze dopravní prostředky, ale zejména efektivita rozmístění dopravní infrastruktury, bezpečnost, plošnost a dostupnost všem sociálním skupinám. Úroveň dopravy je jedním z rozhodujících kritérií ekonomické úspěšnosti územního celku a jeho konkurenceschopnosti. Konkurence neexistuje pouze na úrovni států, ale také na nižších úrovních, kterými jsou kraje, okresy a jednotlivá města. Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury je úkolem státní správy a územní samosprávy. Dopravní infrastruktura by měla vyhovovat potřebám a záměrům podnikatelské sféry i obyvatelům. Kombinace volné konkurence a vhodné úrovně dopravní infrastruktury vytvářejí dobré předpoklady pro všestranný rozvoj regionů (Pova, 2009).

Vzhledem ke svému historickému vývoji má Česká republika jednu z nejhustších dopravních sítí v Evropě, zejména silniční a železniční. Z hlediska hustoty je dopravní infrastruktura v ČR srovnatelná se státy EU, avšak v kvalitativních parametrech výrazně zaostává (Wokoun, 2007).

3.7.1 Železniční doprava

Česká republika má vysokou hustotu železniční sítě, ale zaostává v elektrifikaci těchto tratí a v počtu dvou a více kolejných tratí. K největším problémům patří špatný technický stav a zastaralé sdělovací a zabezpečovací zařízení. Kvalitu železničního systému ČR negativně ovlivňuje také technický stav některých důležitých železničních uzlů. Trvalým problémem je nevyhovující stav vozového parku železniční dopravy (Wokoun, 2007).

3.7.2 Silniční doprava

Podle Wokouna (2007) je silniční síť v ČR nevyhovující. Je potřeba dobudovat síť dálnic a rychlostních komunikací. Dále je nezbytná modernizace silnic I. třídy, které nedosahují normových parametrů a ohrožují zdraví a životy obyvatel. Také stav silnic II. a III. třídy neodpovídá hospodářským potřebám a bezpečnosti provozu, což je jedna z hlavních příčin nedostatečného ekonomického rozvoje periferních oblastí republiky. Regionální silniční síť je sice dostatečně hustá, má však špatnou kvalitu vozovek a objektů, většinou nesplňuje normované parametry a vykazuje značné množství dopravních závad. Existuje zde také malý rozsah samostatných pruhů pro nemotorovou dopravu (např. cyklostezky).

3.7.3 Doprava a životní prostředí

Doprava je odvětvím, u kterého se nedaří naplňovat cíle udržitelného rozvoje. Negativní vlivy na životní prostředí u jiných odvětví v České republice klesají, u dopravy rostou (Wokoun, 2007).

Od počátku 70. let se stává doprava hlavním spotřebitelem neobnovitelné energie. Vlivem dopravy dochází k podstatnému nárůstu znečištění prostředí škodlivými látkami. Doprava je také zdrojem nadměrného hluku pro své okolí a s tím souvisejících vibrací, které mají negativní důsledky na stavby a především na kulturně historické objekty. Dalším rizikem dopravy je dopravní nehodovost a s ní spojené ztráty na životech, zdraví a majetku (Vaněček, 2008).

Při hodnocení vlivu dopravy na životní prostředí nelze zdůrazňovat jen její negativní vlivy, ale je nutné mít na zřeteli i její vlivy pozitivní. Doprava je jedním z rozhodujících faktorů, ovlivňujících vytváření územní struktury hospodářství. Umožňuje efektivnější využívání krajiny tím, že podmiňuje rozmístění sídel i ekonomických subjektů. Právě díky dopravě bylo možné osídlit a ekonomicky využít i vzdálené a dosud neobydlené oblasti. Doprava také podmiňuje územní a mezinárodní dělbu práce. Bez ní by nedošlo k vytvoření světového trhu ani k fungující ekonomice vyspělých států. V neposlední řadě má také značný podíl na zvyšování životní úrovně obyvatelstva (Brinke, 1992).

3.8 Dopravní politika státu

Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn mezi jednotlivými druhy dopravy (Vaněček, 2008).

Opatření dopravní politiky státu směřují ke zvýšené ochraně zdraví lidské populace a ekosystémů, k minimalizaci využívání přírodních zdrojů a k naplňování požadavků na bezpečnost a vyšší mobilitu obyvatel ve společnosti. Prvořadým cílem je zabezpečit stabilizaci a postupné snižování negativních účinků souvisejících s dopravní infrastrukturou a dopravním provozem na stav životního prostředí. Základním předpokladem k tomu je naplňování zásad udržitelného rozvoje. V současné době je viděn prostor především v inovacích dopravní telematiky, zvyšování bezpečnosti a nových konceptech dopravy v metropolitních oblastech, což je protiklad klasické regulaci a omezování (Schmeidler, 2006).

4 Metodika

Praktická část této práce se v úvodní části zabývá charakteristikou Jihočeského kraje z hlediska demografie, ekonomiky, trhu práce a dopravy. Dále je popsán současný stav migrace obyvatelstva v jednotlivých okresech Jihočeského kraje. Migrace je hodnocena na základě migračního obratu, intenzity migračního obratu, migračního salda, intenzity migračního salda a migrační účinnosti.

Migrační obrat = celkový počet přistěhovalých a vystěhovalých

Migrační saldo = rozdíl mezi počtem přistěhovalých a vystěhovalých

Intenzita migračního obratu = migrační obrat vztažený k počtu obyvatel

Intenzita migračního salda = migrační saldo vztažené k počtu obyvatel

Migrační účinnost = podíl migračního salda na migrační účinnosti (vyjadřuje podíl saldové složky na migraci)⁵.

Vývoj celkové migrace v kraji v letech 2000 – 2008 je zhodnocen pomocí hrubé míry migrace. Hrubá míra migrace vyjadřuje celkovou migrační mobilitu obyvatelstva a je definována jako polovina podílu, kde v čitateli je obrat migrace a ve jmenovateli celkový počet obyvatel.

Výpočet hrubé míry migrace:⁶

$$HMM = 0,5 * \left(\frac{\sum MO}{\sum POP} \right)$$

V následující části je analyzována vyjíždka a dojíždka za prací. Analýza je provedena na základě dat zjišťovaných v roce 2001 při sčítání lidí, domů a bytů a publikovaných Českým statistickým úřadem. Z těchto dat jsou provedeny procentuální

⁵, ⁶ *Regionální aspekty vnitřní migrace a jejich širší podmíněnost* [online]. Český statistický úřad. 2010 [cit 2010-03-07]. Dostupné z WWW: < <http://www2.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/p/1370-07> >

výpočty a grafické znázornění. Vyjíždějící jsou rozčleněni podle pohlaví a věku. Dojíždka je pak sledována z hlediska prostorového typu, velikostí obcí, odvětví, frekvence a podle prostředků používaných k cestě za prací.

Další část práce je věnována vztahu mezi mobilitou a nezaměstnaností, který je posuzován na základě korelační analýzy. Pomocí korelačního koeficientu je měřen stupeň lineární závislosti mezi ukazateli mobility a mírou nezaměstnanosti.

Korelační koeficient (r_{xy}) může nabývat hodnot z intervalu $\langle -1; 1 \rangle$. Podle znaménka se posuzuje směr závislosti. Pokud při růstu hodnot proměnné x mají hodnoty proměnné y tendenci růst, pak $r_{xy} > 0$ a jedná se o přímou (pozitivní) závislost. Pokud mají hodnoty proměnné y při růstu hodnot x tendenci klesat, pak $r_{xy} < 0$ a hovoříme o nepřímé (negativní) závislosti.

Sílu korelační závislosti je posuzována podle absolutní hodnoty korelačního koeficientu.

$|r_{xy}| = 1$ - funkční závislost

$|r_{xy}| = 0$ - lineární nezávislost (nekorelovanost)

V závěrečné části práce jsou vymezeny faktory ovlivňující mobilitu a naznačeny možnosti zlepšení situace.

Všechny informace potřebné při řešení problematiky v této práci jsou čerpány z publikací a internetových stránek Českého statistického úřadu.

5 Charakteristika Jihočeského kraje⁷

Jihočeský region zahrnuje území okresů České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor. Dlouhodobě je vnímán především jako zemědělská oblast s rozvinutým rybníkářstvím a lesnictvím. Až v průběhu minulého století se zde rozvinul průmysl se zaměřením na zpracovatelské činnosti. Podstatnou část hranice kraje tvoří státní hranice s Rakouskem a Spolkovou republikou Německo. Dále sousedí s kraji Plzeňským, Středočeským, krajem Vysočina a Jihomoravským krajem. Příhraniční charakter kraje poskytuje možnosti efektivní přeshraniční spolupráce ve výrobní oblasti i v oblasti služeb spolu s rozvojem cestovního ruchu, kde je využívána celková atraktivita kraje s méně narušenou přírodou a množstvím kulturních památek.

Rozlohou 10 057 km² představuje kraj 12,8 % z celé České republiky. Z tohoto území zaujímají více než třetinu lesy, 4 % pokrývají vodní plochy. Jihočeský kraj není územím bohatým na suroviny, nejsou zde téměř žádné zdroje energetických surovin. Významným přírodním bohatstvím jsou však rozsáhlé lesy, zejména na Šumavě a v Novohradských horách. Největší surovinové bohatství tvoří ložiska písků a štěrkopísků, cihlářské hlíny, kameniva a sklářských písků. Z ostatních surovin je nejvýznamnější rašelina a v některých lokalitách také vápenec, křemelina a grafit.

Území kraje mělo vždy spíše charakter rekreační než průmyslově vyspělé oblasti. I když lze životní prostředí kraje v rámci České republiky charakterizovat jako méně poškozené a zatížení emisemi se postupně snižuje, je zde řada zdrojů znečištění, hlavně v zemědělství a průmyslu.

5.1 Organizační členění

V Jihočeském kraji bylo k 1. 1. 2003 zřízeno 17 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 37 správních obvodů obcí s pověřeným úřadem. Pověřené

⁷ *Charakteristika Jihočeského kraje* [online]. Český statistický úřad. 2009. [cit 2010-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.sldb.cz/xc/ediciplan.nsf/tab/7F004B13E1>>

obecní úřady spravují obce v území, které je od 1. 1. 2007 plně skladebné do okresů i do správních obvodů obcí s rozšířenou působností.

5.2 Demografie

Jihočeský kraj je krajem s nejmenší hustotou zalidnění z celé České republiky. Koncem roku 2008 v kraji žilo více než 636 tis. obyvatel, tedy 63 obyvatel na 1 km². Z jeho sedmi okresů má největší hustotu obyvatelstva okres České Budějovice, kde žije téměř 30 % obyvatel kraje. Je to dáno především soustředěním do samotného města České Budějovice, v němž bydlí 94,9 tis. osob. Dalšími velkými městy jsou Tábor, Písek, Strakonice a Jindřichův Hradec. Naproti tomu nejmenší obce do 200 obyvatel představují 38,4 % z celkového počtu obcí, ale žije v nich pouze 4,2 % celkového počtu obyvatel kraje. Celkem je v kraji v současné době 623 samosprávných obcí (53 z nich má statut města). Věková struktura obyvatel kraje je obdobná jako v celé České republice, průměrný věk v kraji i ČR je 40,5 roku.

5.3 Ekonomika

Na tvorbě hrubého domácího produktu v České republice se kraj podílí pouze 5,3 %, v přepočtu na 1 obyvatele však dosahuje 86,9 % republikového průměru a je mezi kraji na páté pozici.

V zemědělství převažuje v rostlinné výrobě pěstování obilovin, olejnin a píce, významná je též produkce brambor. V živočišné výrobě se jedná především o chov skotu a prasat. Celkově se zde vytváří zhruba 11 % zemědělské produkce celé republiky. Dlouholetou tradici má v kraji rybníkářství. Celková plocha rybníků, v nichž se chovají ryby, se pohybuje kolem 25 000 ha. Vytváří se v nich polovina produkce ryb České republiky, významný je také podíl v chovu vodní drůbeže.

Průmyslová výroba je koncentrována především v českobudějovické aglomeraci, výraznější podíl průmyslu je rovněž v okresech Tábor a Strakonice. V České republice však kraj nepatří mezi rozhodující průmyslové oblasti, podíl na tržbách průmyslových podniků ČR v roce 2008 činil 5,1 %. Z odvětvového hlediska převažuje zpracovatelský

průmysl, v jeho rámci pak výroba potravin a nápojů a výroba dopravních prostředků a zařízení. Stavební podniky v kraji zajišťují především práce na nové výstavbě, modernizaci a rekonstrukci.

5.4 Trh práce

Podle výběrových šetření pracovních sil je v hospodářství kraje zaměstnáno přes 300 tis. osob, z toho téměř třetina v průmyslu, 12 % v obchodu a opravách spotřebního zboží, 10 % ve stavebnictví. Průměrná hrubá měsíční mzda v roce 2008 dosáhla 20 384 Kč (na fyzickou osobu) a za celorepublikovým průměrem zaostala o 3 153 Kč.

Ke konci roku 2008 bylo v kraji evidováno 17 505 uchazečů o zaměstnání. Míra registrované nezaměstnanosti dosahovala koncem prosince 4,83 %, a zařadila v mezikrajevém porovnání Jihočeský kraj na čtvrtou nejnižší příčku.

Ve statistickém registru ekonomických subjektů bylo koncem roku 2008 registrováno téměř 152 tis. podniků, organizací a podnikatelů. Jeho největší část tvořili podnikatelé - fyzické osoby podnikající dle živnostenského zákona (více než 106,6 tis. subjektů) a samostatně hospodařící rolníci a zemědělské podnikatelé (8,3 tis. subjektů).

5.5 Doprava

Jihočeský kraj má strategickou polohu na dopravní ose sever-jih. Procházejí jím důležité mezinárodní silnice, severojižní železniční koridor, evropské cyklistické a turistické stezky. Stávající silniční síť dostatečně zajišťuje základní dopravní dostupnost měst a obcí. Kraj však citelně postrádá dálniční napojení, které by měla přinést výstavba dálnice D3 a rychlostních komunikací R3 a R4. Podmínkou pro výraznější přesun nákladní dopravy na železnici je vybudování IV. tranzitního železničního koridoru Praha-České Budějovice-Linec, zařazeného do seznamu nejvýznamnějších dopravních projektů v rámci EU.⁸

⁸ *Charakteristika Jihočeského kraje jako regionu* [online]. Krajský úřad Jihočeského kraje. [cit 2010-01-31]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=8&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=8&par[lang]=CS)>

5.5.1 Železniční doprava

Význam železniční dopravy je limitován poměrně řídkou hustotou železniční sítě v kraji, takže se může klíčovým způsobem uplatnit jen v případě Českých Budějovic a částečně Tábora. V případě Českého Krumlova, Prachatic, Vimperka a Třeboně lze železniční dopravu využít pouze pro dva směry, některá menší centra se nacházejí na konci slepých tratí. Železniční doprava však s uvedenými výjimkami Českých Budějovic a Tábora nemůže v dostatečném rozsahu pokrýt ani dálkové přepravní proudy ve vztahu k jednotlivým centrům. Zejména s ohledem na slabé spojení s Prahou to platí i pro centra, kde existuje železniční doprava s více směry, jako jsou Strakonice a zčásti i Písek a Jindřichův Hradec. Výraznou roli v železniční dopravě mají v Jihočeském kraji i takové uzly, které samy nejsou zdrojem nebo cílem přepravních proudů, jako Ražice nebo Čičenice.⁹

5.5.2 Veřejná autobusová doprava

Autobusová doprava hraje v obsluze většiny center největší roli, zvláště v regionální dopravě. Nedostatkem je výrazně nestejně využití jednotlivých směrů. V důsledku této skutečnosti jsou určité směry relativně dobře pokryty, zatímco jiné směry trpí deficitem dopravní obsluhy. Existuje také výrazný rozdíl v obsluze regionálních center v pracovních dnech a o víkendech, což vystupuje do popředí zvláště vzhledem k rekreačnímu potenciálu většiny území kraje. Nejvýraznějšími centry veřejné autobusové dopravy jsou České Budějovice, Tábor, Písek, Strakonice, Jindřichův Hradec, Český Krumlov a Prachatice. Z ostatních center jsou Trhové Sviny a Kaplice odkázány ve veřejné dopravě na autobusovou dopravu, neboť Trhové Sviny jsou bez železničního spojení a Kaplice má nádraží velmi vzdálené.¹⁰

⁹, ¹⁰ WOKOUN, R. a kol. *Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji*. [online]. 2006. [cit 2010-01-31]. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr-vyzkum.cz/INFOBANKA/DownloadFile/10513.aspx>>

6 Mobilita obyvatelstva v Jihočeském kraji

6.1 Migrace v Jihočeském kraji

Podle předběžných výsledků žilo k 31. 12. 2008 na území Jihočeského kraje 636 328 obyvatel, z tohoto počtu je 50,7 % žen a 49,3 % mužů. Celkem se v kraji za rok 2008 živě narodilo 7 155 dětí a zemřelo 6 347 osob. To znamená, že přirozeným přírůstkem se počet obyvatel v kraji zvýšil o 808 osob. Přírůstek počtu obyvatel ovlivňovala především vnitřní a zahraniční migrace, která představovala 74 % z celkového přírůstku (viz obr. 1).

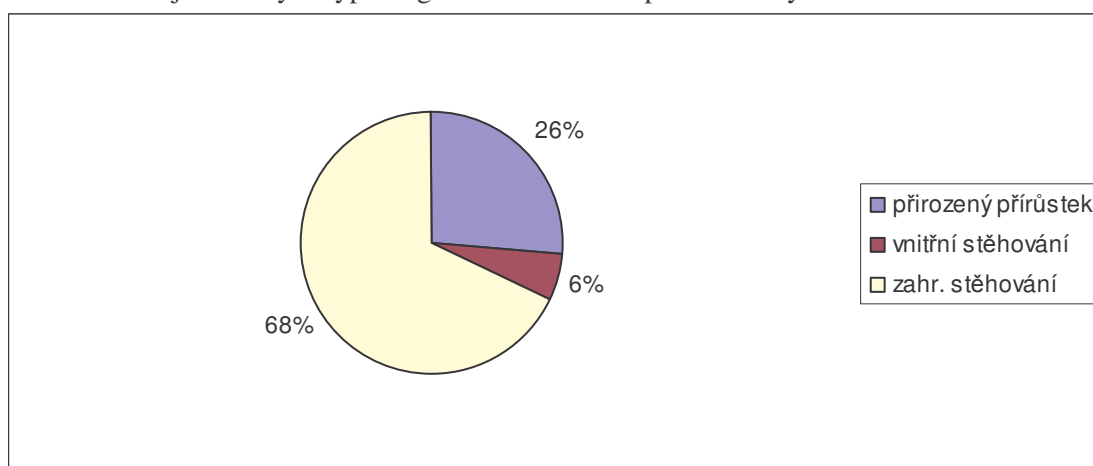
Tabulka 1 – Pohyb obyvatelstva v Jihočeském kraji v roce 2008

Přirozený přírůstek	Vnitřní stěhování	Zahr. stěhování	Přistěhovalí celkem	Vystěhovalí celkem	Přírůstek stěhováním	Celkový přírůstek
808	+177	+2079	6 962	4 706	+2 256	+3 064

Zdroj: ČSÚ

Nárůst počtu obyvatel v souvislosti se zahraničním stěhováním tvoří z poloviny občané z Ukrajiny a Vietnamu. Migrací mezi kraji České republiky se počet obyvatel kraje zvýšil o 177. Do kraje se z jiných krajů ČR přistěhovalo 4 106 osob, zatímco 3 929 obyvatel se z kraje vystěhovalo.

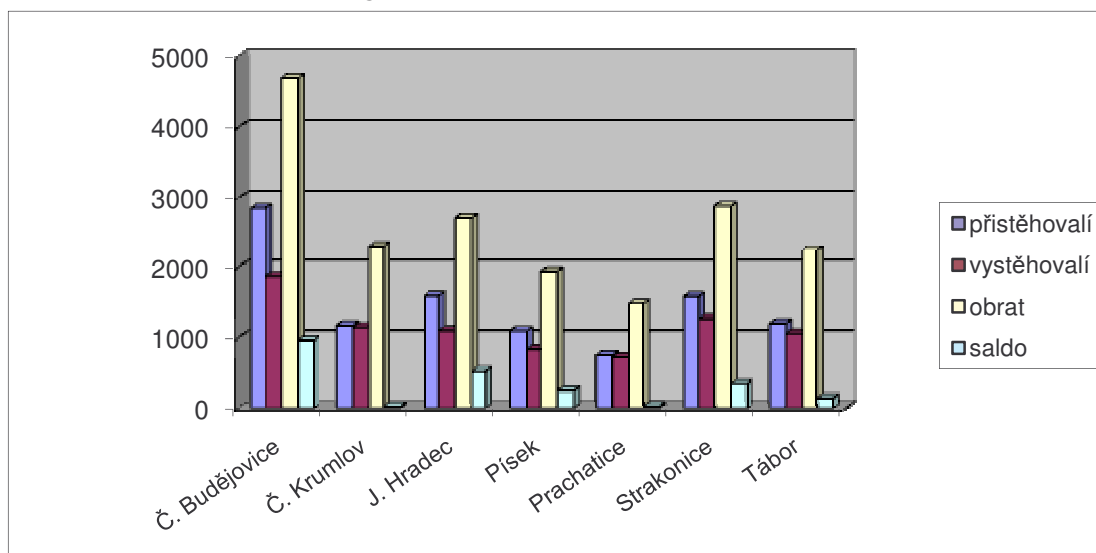
Graf 1 – Podíl jednotlivých typů migrace na celkovém přírůstku obyvatel



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Nejvyšší počet přistěhovalých i vystěhovalých byl zaznamenán v okrese České Budějovice, to znamená, že také celkový obrat stěhování zde byl nejvyšší. V tomto okrese je i nejvyšší migrační saldo, které je dáno rozdílem počtu přistěhovalých a vystěhovalých osob za stejné období.

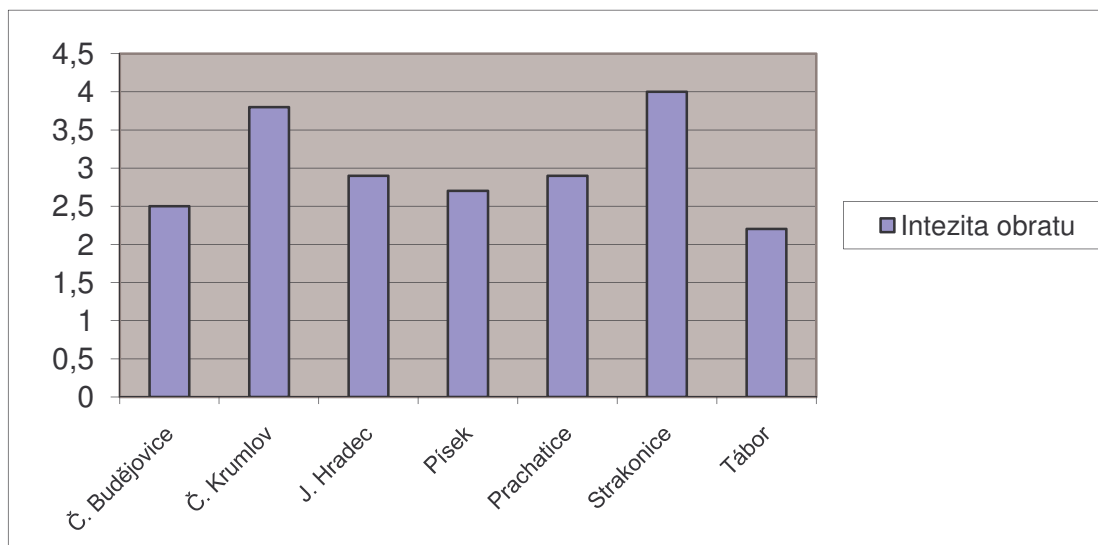
Graf 2 – Základní ukazatele migrace



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Nejvyšší obrat stěhování má jednoznačně okres České Budějovice, pokud však migrační obrat vztáhneme k počtu obyvatel, pak má nejvyšší intenzitu obratu okres Strakonice, hned za ním následuje okres Český Krumlov, nejnižší intenzitu obratu pak vykazuje okres Tábor a okres České Budějovice je na předposledním místě.

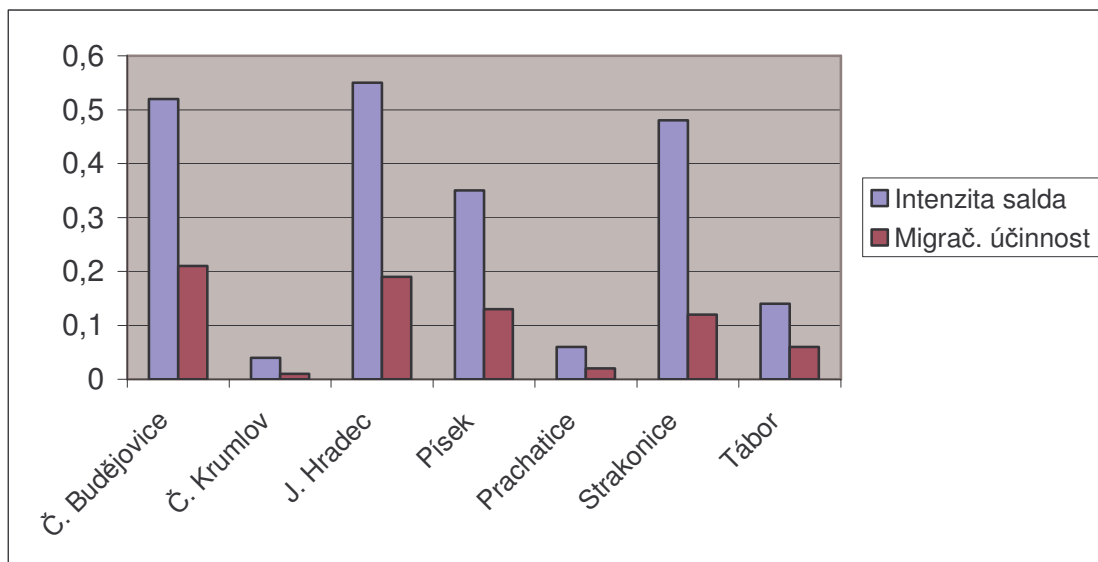
Graf 3 – Intenzita migračního obratu v %



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Z pohledu intenzity migračního salda je nejvýznamnějším okres J. Hradec, na druhém místě pak okres České Budějovice, u migrační účinnosti je tomu právě naopak. To znamená, že tyto dva okresy byly z hlediska stěhování pro obyvatelstvo nejatraktivnější. Nejméně atraktivními pak byly okresy Č. Krumlov a Prachatice.

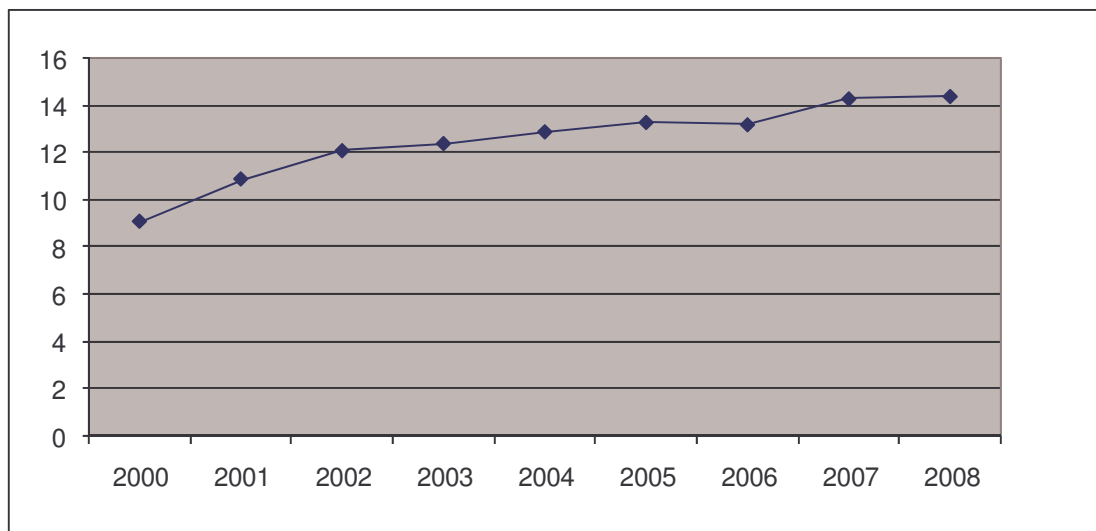
Graf 4 – Intenzita migračního salda a migrační účinnost v %



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Základní charakteristikou pro hodnocení intenzity vnitřní migrace obyvatel je hrubá míra migrace. Tento ukazatel vyjadřuje celkovou migrační mobilitu obyvatelstva uvnitř územní jednotky. Graf 5 zobrazuje její vývoj v Jihočeském kraji v letech 2000 – 2008. V tomto období měla hrubá míra migrace vzestupný trend, pouze v roce 2006 došlo k mírnému poklesu oproti předcházejícímu roku.

Graf 5 – Vývoj hrubé míry migrace



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

6.2 Vyjížd'ka a dojížd'ka za prací

Vyjížd'ka a dojížd'ka za prací byla v České republice naposledy zjišťována v roce 2001 při sčítání lidu, domů a bytů. V této době vyjíždělo v Jihočeském kraji mimo obec bydliště 118 994 osob, což představovalo 39,6 % zaměstnaných osob. Podíl vyjíždějících mužů činil 43,5 % zaměstnaných mužů a podíl vyjíždějících žen 34,8 % zaměstnaných žen. Na celkovém počtu vyjíždějících za prací z obce se tak muži podíleli 61 %, ženy 39 %.

Do obcí Jihočeského kraje dojíždělo za prací 112 020 osob. I mezi nimi převažovali muži, jejich podíl tvořil 60,9 % z celkového počtu dojíždějících.

Vyšší počet vyjíždějících než dojíždějících se odráží ve velikosti salda dojížd'ky. Z kraje vyjíždělo o 6 974 osob více než sem dojíždělo.

Tabulka 2 – Základní ukazatele dojížděky za prací

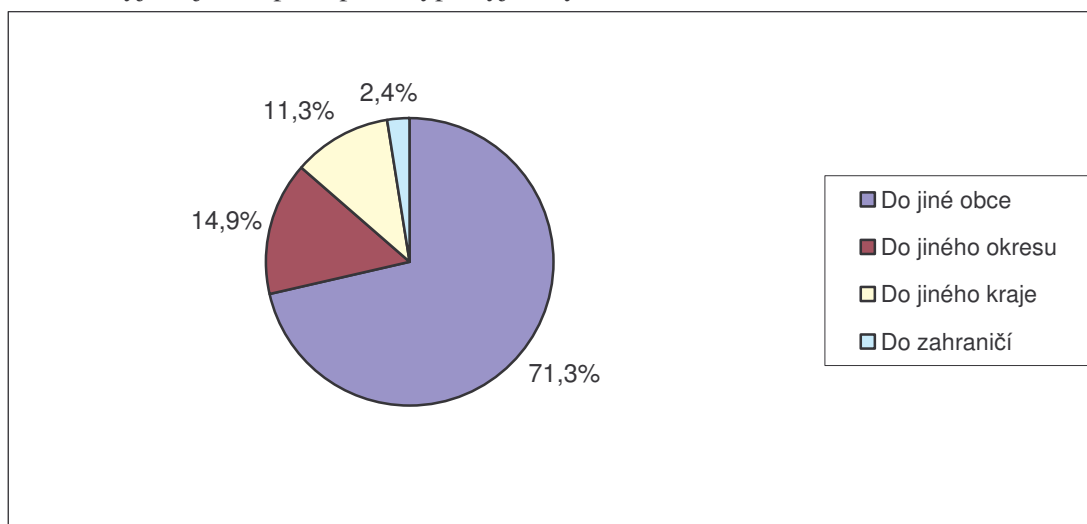
Vyjíždějící z obce				Dojíždějící do obce			
celkem	v tom		denně	celkem	v tom		denně
	muži	ženy			muži	ženy	
118 994	72 627	46 367	97 931	112 020	68 260	43 760	96 147

Zdroj: ČSÚ

6.2.1 Vyjíždějící za prací podle prostorového typu vyjížděky

Z hlediska prostorového typu vyjížděky převážná část osob (71,3 %) vyjížděla za prací do jiné obce okresu, 14,9 % osob vyjíždělo do jiného okresu v kraji, následovala vyjížděka do jiného kraje (11,3 %) a nejmenší část pak tvořili vyjíždějící do zahraničí (2,4 %).

Graf 6 – Vyjíždějící za prací podle typu vyjížděky

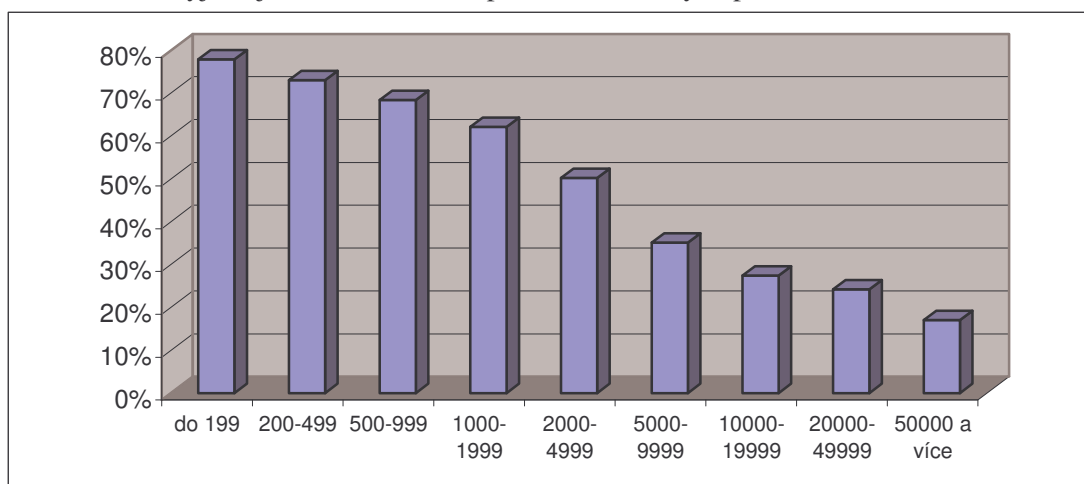


Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

6.2.2 Vyjíždějící za prací podle velikosti obcí

Jak je patrné z grafu 7, podíl vyjíždějících za prací z počtu zaměstnaných se snižuje s rostoucí velikostí obce. Je to dáno tím, že více pracovních příležitostí nalezneme především ve městech a velkých obcích.

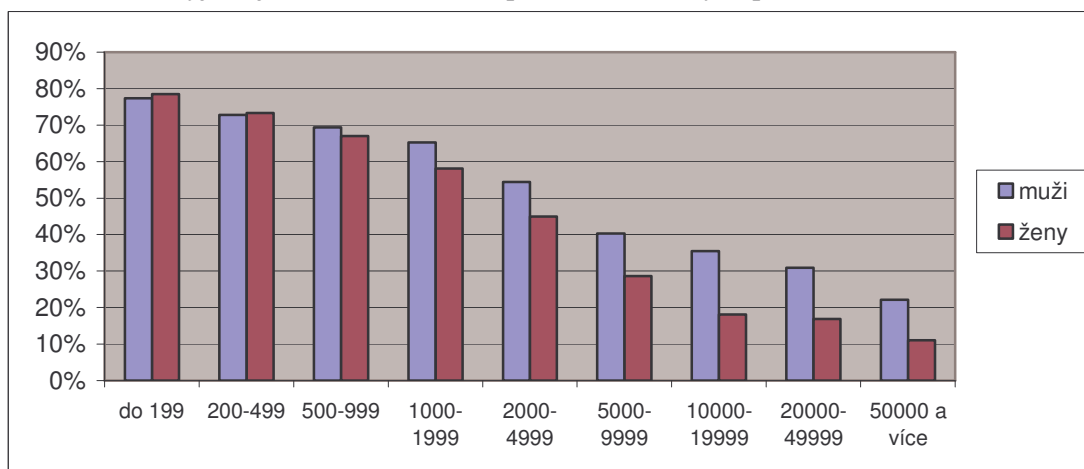
Graf 7 – Podíl vyjíždějících na celkovém počtu zaměstnaných podle velikosti obce



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Zatímco obecně vyjíždějí častěji za prací muži, v malých obcích je tomu právě naopak. V obcích od 500 obyvatel se již poměr mění a v největších obcích je již podíl vyjíždějících mužů mnohem vyšší než podíl vyjíždějících žen.

Graf 8 – Podíl vyjíždějících mužů a žen na počtu zaměstnaných podle velikosti obce



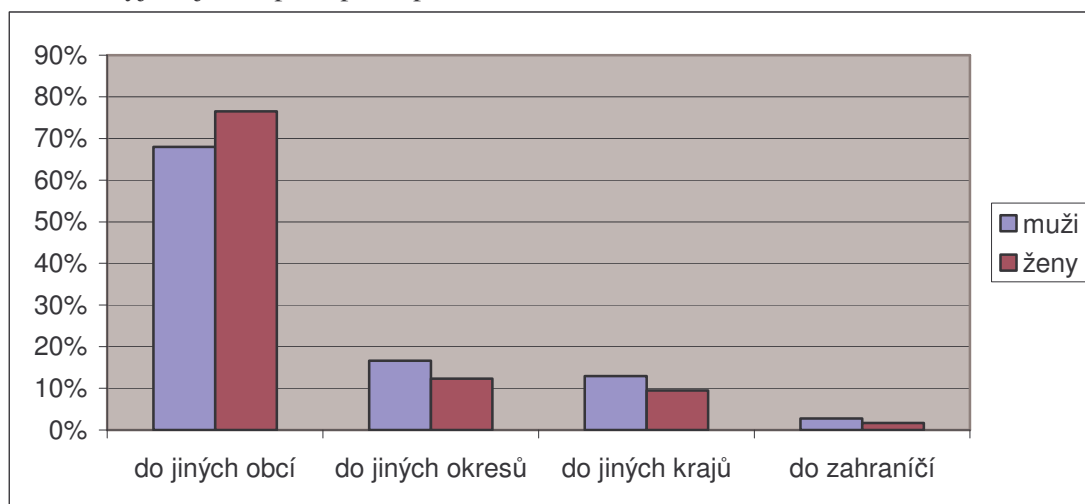
Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

6.2.3 Vyjížd'ka podle pohlaví

Rozdíly mezi muži a ženami byly také v rozsahu vyjížd'ky. Ženy i muži nejčastěji vyjížděli za prací do jiných obcí svého okresu. U mužů činil tento podíl 68,1 % z celkového počtu vyjíždějících mužů a u žen 76,5 % z celkového počtu vyjíždějících

žen. Pouze u tohoto typu prostorové vyjížd'ky převyšoval podíl vyjíždějících žen nad podílem vyjíždějících mužů. U ostatních typů vyjížd'ky se pak už poměr mění ve prospěch mužů.

Graf 9 – Vyjíždějící za prací podle pohlaví

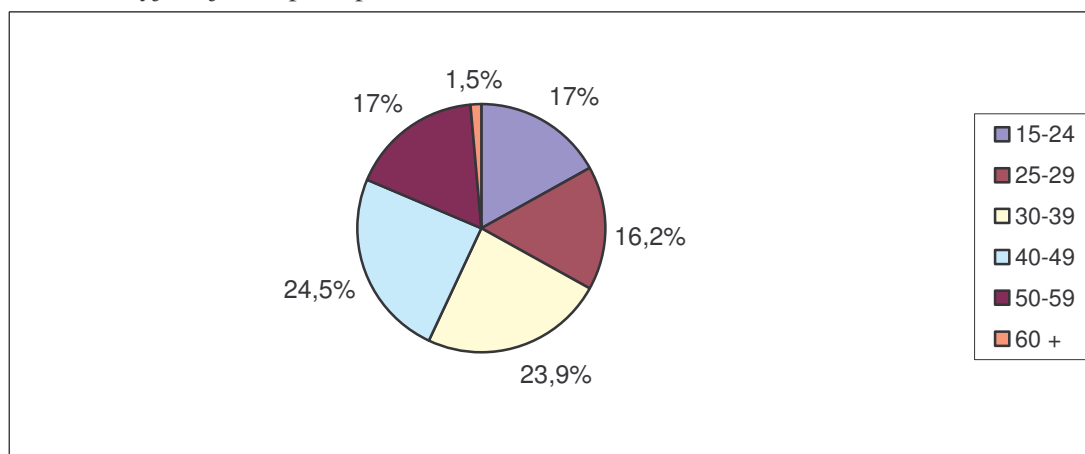


Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

6.2.4 Vyjížd'ka podle věku

Rozsah vyjížd'ky je ovlivněn i věkem vyjíždějících osob. Početně nejsilnější skupinou byli vyjíždějící ve věku 40 – 49 a dále ve věku 30 – 39 let.

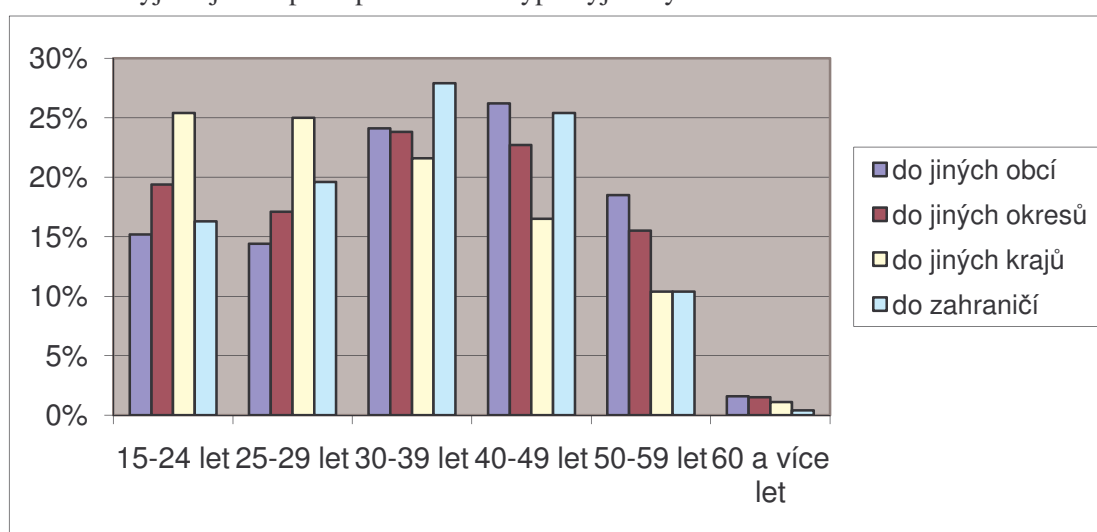
Graf 10 – Vyjíždějící za prací podle věku



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Z hlediska věkové struktury vyjíždějících můžeme konstatovat, že mladí lidé nejčastěji vyjížděli za prací do jiných krajů, nejméně se pak podíleli na vyjížděci do jiných obcí svého okresu. Skupina vyjíždějících ve věku 30-39 let nejčastěji vyjížděla do zahraničí a stala se i nejsilnější skupinou při vyjížděci do jiných okresů. Také pracující ve věku 40-49 let byli silnou skupinou vyjíždějící do zahraničí, o něco častěji však vyjížděli do jiných obcí svého kraje. U pracujících nad 50 let pak největší podíl tvořila vyjížděka do jiných obcí okresu.

Graf 11 – Vyjíždějící za prací podle věku a typu vyjížděky

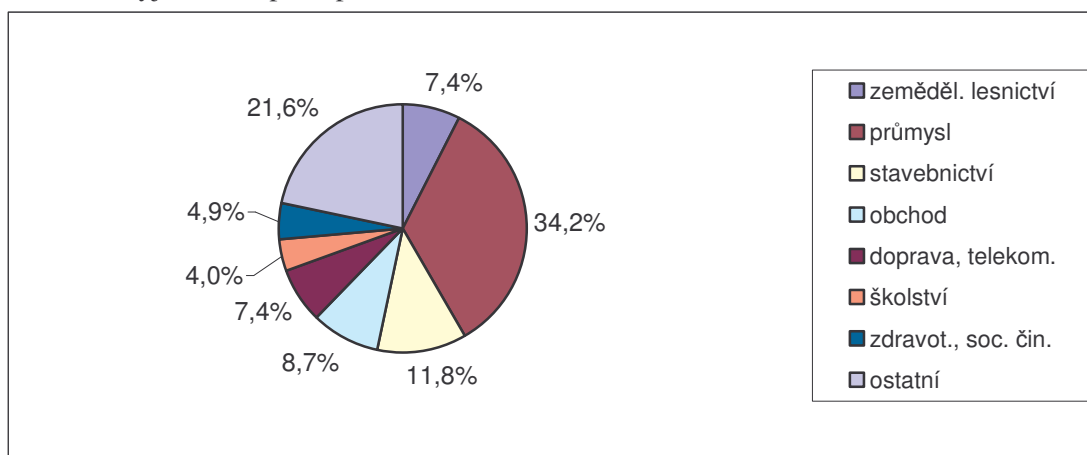


Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

6.2.5 Vyjížděka podle odvětví

Vyjížděka za prací zasahuje všechna odvětví. Nejtypičtější je pro průmysl, což souvisí především s koncentrací výrobních kapacit do ekonomických center. Typická je též vyjížděka pro stavebnictví a některé obory služeb. Z grafu 12 můžeme vyčíst, že nejvíce vyjíždějících pracovalo v průmyslu (34,2 %), stavebnictví se podílelo na vyjížděci z 11,8 % a v obchodě pracovalo 8,7 % vyjíždějících. Vyjížděka za prací postupně zasáhla i zemědělství (7,4 %), pro něž dříve bývalo obecným jevem spojení místa bydliště a pracoviště.

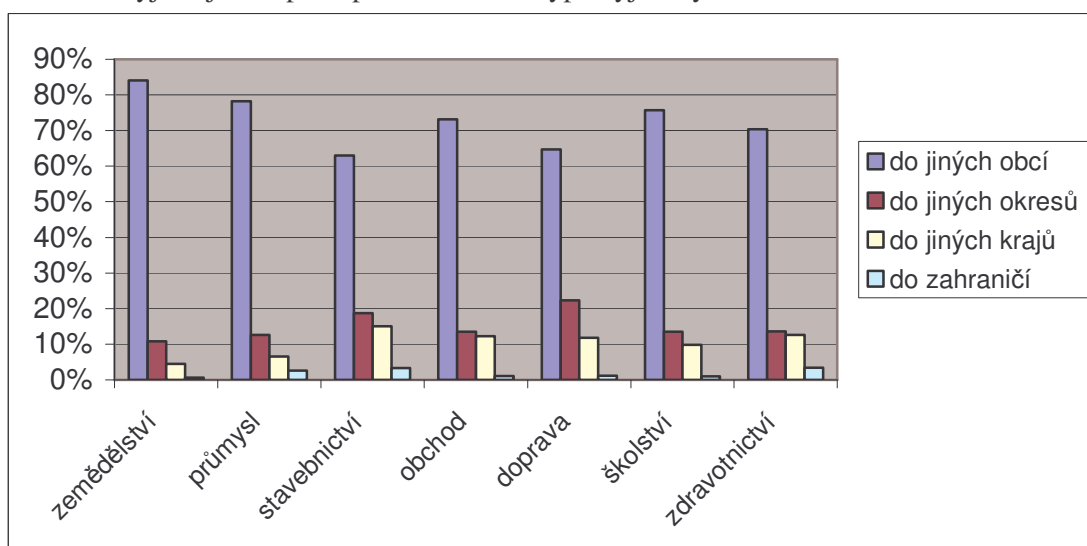
Graf 12 – Vyjíždka za prací podle odvětví



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Ve všech odvětvích převažovala vyjíždka do jiných obcí vlastního okresu, nejvíce v odvětví zemědělství a lesnictví (84,1 %), nejméně ve stavebnictví (63 %). Na vyjíždce do jiných okresů se z největší části podílela doprava a telekomunikace (22,3 %), následovalo stavebnictví (18,7 %). Stavebnictví pak bylo odvětvím, které mělo největší podíl na vyjíždce do jiných krajů (15 %), následovalo zdravotnictví s 12 % vyjíždějících. U vyjíždky do zahraničí tomu bylo právě naopak, nejvyšší podíl mělo zdravotnictví (3,4 %), stavebnictví s 3,3 % zaujímalo druhé místo.

Graf 13 –Vyjíždějící za prací podle odvětví a typu vyjíždky

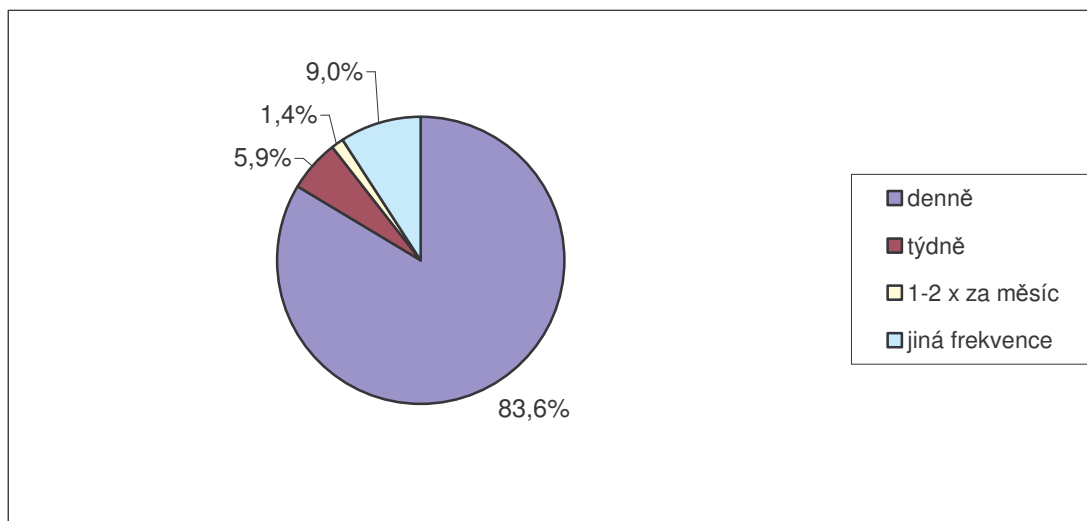


Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

6.2.6 Frekvence vyjížděky

Převážná většina tj. 83,6 % obyvatel Jihočeského kraje vyjížděla za prací denně, týdně vyjíždělo 5,9 % osob, 1-2x za měsíc vyjíždělo 1,4 % osob. Vyjíždějících s jinou frekvencí bylo 9 %.

Graf 14 – Frekvence vyjížděky za prací

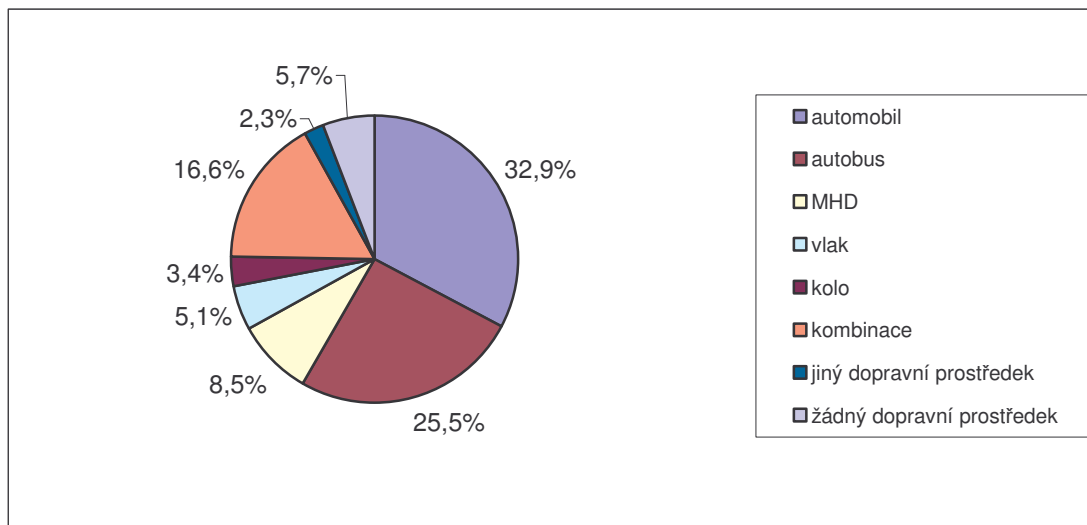


Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

6.2.7 Dopravní prostředky používané k cestě za prací

Většina zaměstnaných osob využívala při cestě do zaměstnání některý z dopravních prostředků, pouze 5,7 % osob nepoužívala žádný dopravní prostředek. Mezi nejčastěji používané dopravní prostředky patřil osobní automobil, druhé místo zaujímala přeprava autobusem, následovala městská hromadná doprava. Vlákem se přepravovalo pouze 5,1 % pracujících. Necelých 17 % osob používalo k přepravě do zaměstnání více než jeden dopravní prostředek, to znamená některou z jejich kombinací.

Graf 15 – Struktura vyjížd'ky podle používaného dopravního prostředku



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

6.2.8 Dojížd'ka za prací

Struktura dojíždějících za prací v Jihočeském kraji se příliš neliší od struktury vyjíždějících. Je to dáno skutečností, že převážná část vyjížd'ky a tedy i dojížd'ky je realizována v rámci Jihočeského kraje, pouze malá část je uskutečňována přes hranice kraje.

7 Mobilita a zaměstnanost

V současné době je věnována podpoře mobility velká pozornost. Nedostatečná mobilita je často spojována s nezaměstnaností, proto se další část této práce zabývá posouzením vztahu mezi mobilitou a zaměstnaností.

Tato analýza je zaměřena na relativně nevratný typ mobility – vnitřní migraci, konkrétně na vnitřní stěhování obyvatel. Vztah mezi migrací a zaměstnaností je zde posuzován na základě korelační a regresní analýzy. Pomocí korelačního koeficientu je měřen stupeň lineární závislosti mezi ukazateli migrace a mírou nezaměstnanosti.

Korelační koeficient patří k nejčastěji používaným statistickým charakteristikám při měření síly závislosti dvou proměnných. Je to poměr kovariance obou proměnných k součinu jeho směrodatných odchylek.

$$\text{Korelační koeficient } r_{xy} = \frac{\text{COV}_{xy}}{s_x \cdot s_y}$$

Kovarianci vypočítáme jako průměr součinů odchylek hodnot obou proměnných od jejich průměrů.

$$\text{cov}_{xy} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x}) \cdot (y_i - \bar{y})$$

Korelační koeficient může nabývat hodnot z intervalu $< -1; 1 >$. Podle jeho znaménka se posuzuje směr závislosti. Směr korelační závislosti je možné vyjádřit graficky pomocí regresní čáry.

Interpretace hodnot korelačního koeficientu:

$$|r_{xy}| = 0 \rightarrow \text{korelační nezávislost}$$

$$|r_{xy}| < 0,3 \rightarrow \text{nízký stupeň korelační závislosti}$$

$$0,3 \leq |r_{xy}| < 0,5 \rightarrow \text{mírný stupeň korelační závislosti}$$

$$0,5 \leq |r_{xy}| < 0,7 \rightarrow \text{střední stupeň korelační závislosti}$$

$0,7 \leq |r_{xy}| < 0,9 \rightarrow$ vysoký stupeň korelační závislosti

$0,9 \leq |r_{xy}| < 1 \rightarrow$ velmi vysoký stupeň korelační závislosti

$|r_{xy}| = 1 \rightarrow$ funkční závislost¹¹

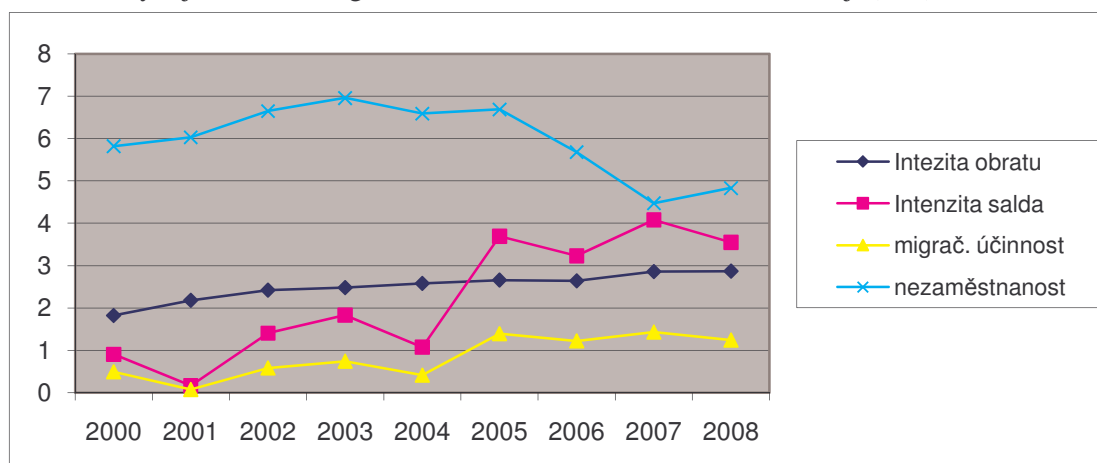
7.1 Zjišťování dat a jejich analýza

Nejprve byly provedeny výpočty jednotlivých ukazatelů vnitřní migrace za jednotlivé okresy Jihočeského kraje:

1. Intenzita migračního obratu (IMO) = poměr součtu přistěhovalých a vystěhovalých k celkovému počtu obyvatel v územní jednotce.
2. Intenzita migračního salda (IMS) = poměr rozdílu přistěhovalých a vystěhovalých k celkovému počtu obyvatel v územní jednotce.
3. Migrační účinnost (MÚ) = poměr migračního salda k migračního obratu.

Graf 16 ukazuje vývoj ukazatelů migrace a míry nezaměstnanosti v Jihočeském kraji od roku 2000.

Graf 16 – Vývoj ukazatelů migrace a nezaměstnanosti v Jihočeském kraji (v %)



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

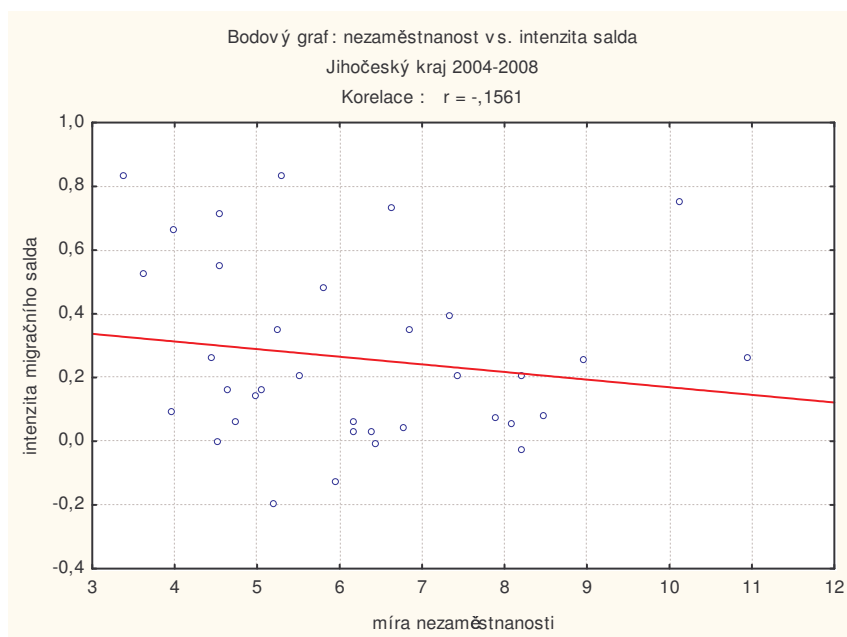
¹¹ BISKUP, R. *Přednášky z předmětu Teorie pravděpodobnosti a statistika, 2008.*

Následně byla zjišťována míra korelace mezi intenzitou migračního salda a mírou nezaměstnanosti. Za předpokladu, že se do okresů s nižší mírou nezaměstnanosti stěhuje za prací více obyvatel než do okresů s vyšší mírou nezaměstnanosti, by měly mít okresy s nižší mírou nezaměstnanosti relativně vyšší migrační saldo. Vztah intenzity migračního salda a nezaměstnanosti by pak měl vykazovat negativní korelační závislost.

Na úrovni okresů Jihočeského kraje je k dispozici omezený rozsah údajů. K dosažení potřebného rozsahu údajů by bylo potřeba analyzovat data za více období (viz graf 17), vypovídající schopnost dat se tím pak poněkud snižuje.

Graf 17 zobrazuje korelaci mezi oběma veličinami v okresech Jihočeského kraje za posledních pět let. Korelace vykazuje negativní směr závislosti, což by odpovídalo předpokládanému modelu, stupeň korelační závislosti je však poměrně nízký.

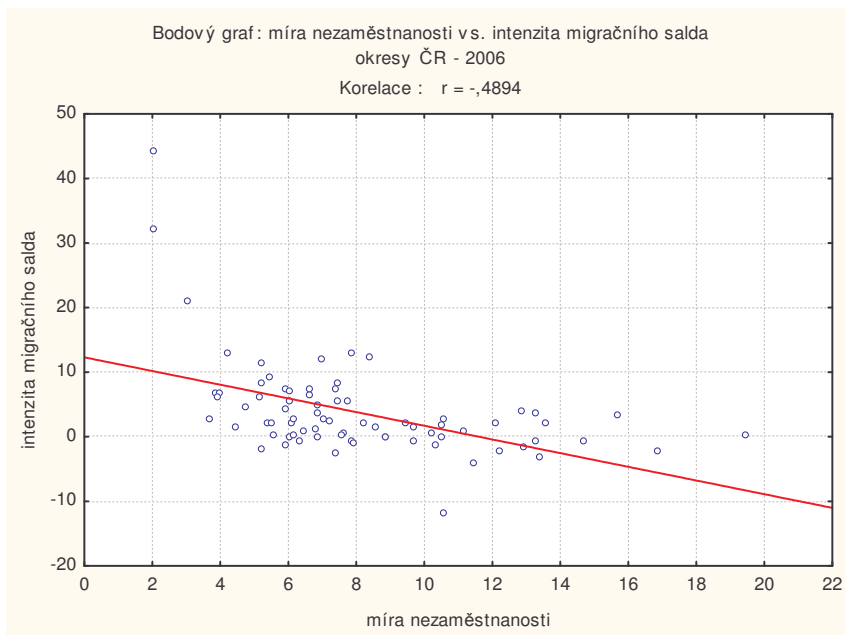
Graf 17 – Korelace mezi mírou nezaměstnaností a intenzitou migračního salda v okresech Jihočeského kraje v období 2004 – 2008



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

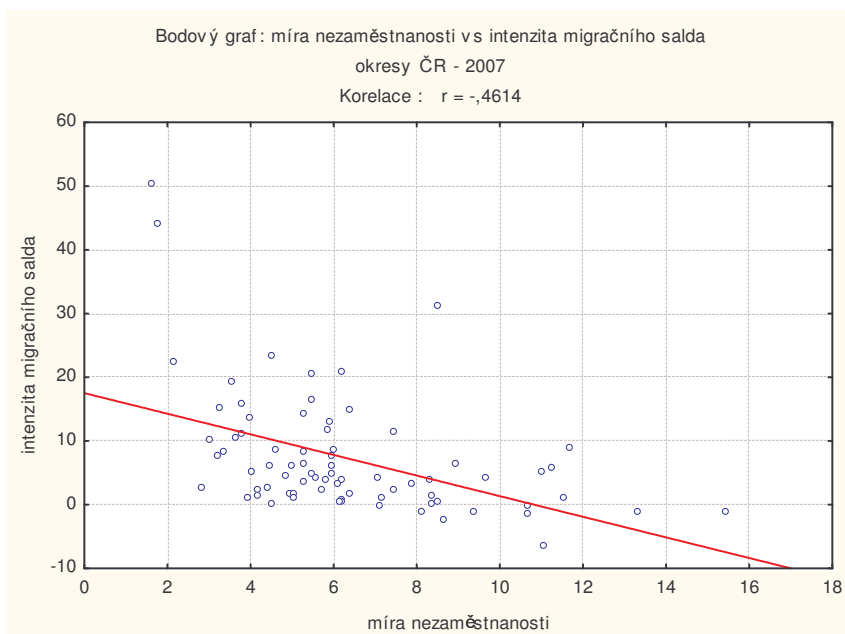
Z důvodu omezeného rozsahu dat na úrovni okresů Jihočeského kraje byla dále stejným způsobem analyzována data z jednotlivých okresů celé České republiky. Grafy 18, 19 a 20 zobrazují korelační závislost mezi mírou nezaměstnanosti a intenzitou migračního salda v jednotlivých letech 2006, 2007 a 2008.

Graf 18 – Korelace mezi mírou nezaměstnaností a intenzitou migračního salda v jednotlivých okresech ČR v roce 2006



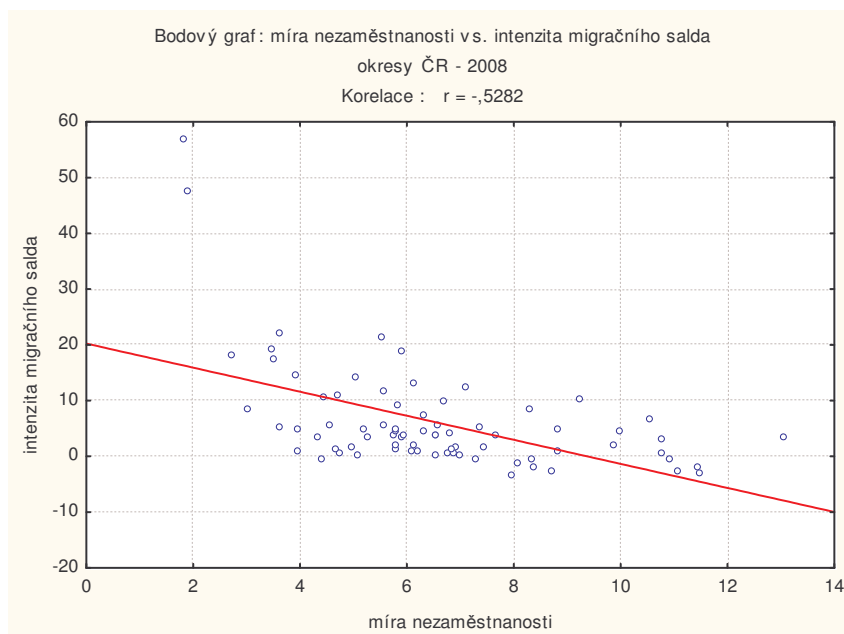
Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Graf 19 – Korelace mezi mírou nezaměstnaností a intenzitou migračního salda v jednotlivých okresech ČR v roce 2007



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

Graf 20 – Korelace mezi mírou nezaměstnaností a intenzitou migračního salda v jednotlivých okresech ČR v roce 2008



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

7.2 Výsledky analýzy

Z hlediska hodnocení vztahu nezaměstnanosti a vnitřní migrace obyvatel v Jihočeském kraji mají výsledky analýzy poněkud omezenou vypovídající schopnost. Stupeň korelační závislosti mezi intenzitou migračního salda a nezaměstnanosti je poměrně nízký, ukazuje tak jen na slabou tendenci obyvatel stěhovat se za prací.

Analýza dat v rámci celé České republiky je provedena na základě ukazatelů za každý rok zvlášť a výsledky jsou poněkud odlišné. Vztah mezi mírou nezaměstnanosti a intenzitou migračního salda vykazuje v letech 2006 a 2007 přibližně stejnou středně silnou korelační závislost, směr závislosti pak odpovídá modelu pohybu obyvatel za prací. V roce 2008 je možné pozorovat mírný nárůst hodnoty korelačního koeficientu oproti předcházejícím rokům, což lze hodnotit jako pozitivní trend.

Na základě výsledků této analýzy nelze jednoznačně tvrdit, že pokud se lidé stěhují do oblastí s nízkou nezaměstnaností, je to pouze kvůli pracovním příležitostem. Trvalá změna bydliště může být do značné míry ovlivněna jinými než pracovními důvody stěhování, avšak trh práce lze označit jako jeden z faktorů, které na vnitřní

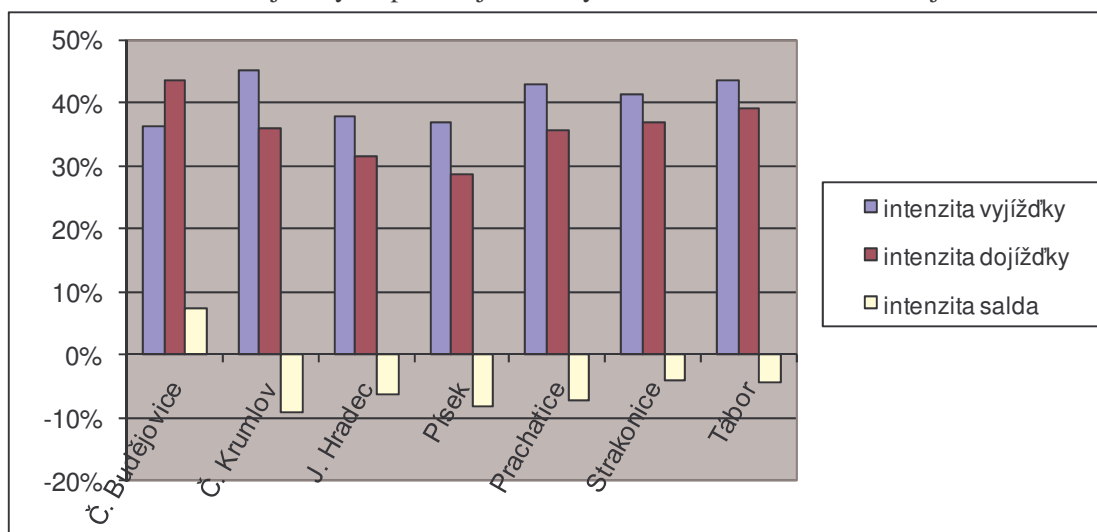
migraci obyvatel spolupůsobí.

Vnitřní stěhování a jeho důvody sledoval do roku 2004 ČSÚ. Stěhování z pracovních důvodů jako např. změna pracoviště nebo přiblížení k pracovišti rozhodně nepatřily k těm hlavním. Mezi nejčastěji uváděné důvody změny bydliště patřily důvody bytové a rodinné. Od roku 2005 pak dochází ke změně a údaje o stěhování nadále sleduje Ministerstvo vnitra ČR. Od tohoto roku také dochází k ukončení sledování důvodů migrace.

O něco zřetelnější je vliv mobility na zaměstnanost u dojížděky za prací. V Jihočeském kraji vyjíždělo v roce 2001 za prací 39,8 % zaměstnaných osob. Nejčastěji za prací vyjížděli obyvatelé menších obcí, protože ekonomická centra jsou soustředěna především do měst nebo větších obcí. Menší obce poskytují možnost zaměstnání především v zemědělství a lesnictví, případně provozování některých řemesel. Pokud by obyvatelé do zaměstnání nedojížděli, tyto obce by jim stěží mohly poskytnout dostatek pracovních příležitostí.

Z grafu 21 je patrné, že jediným okresem v Jihočeském kraji, který měl pozitivní saldo dojížděky, byl okres České Budějovice, z ostatních okresů v kraji pak více obyvatel za prací vyjíždělo než dojíždělo.

Graf 21 – Ukazatele dojížděky za prací v jednotlivých okresech Jihočeského kraje



Zdroj: ČSÚ, vlastní tvorba

8 Možnosti zlepšení mobility

Jak již zde bylo uvedeno, Česká republika patří k zemím s nízkou mobilitou obyvatelstva, ani Jihočeský kraj není výjimkou. Pokud chceme posoudit možnosti zlepšení této situace, je nutné identifikovat faktory, které mobilitu ovlivňují:

- Věk, vzdělání, rodinný stav

Mezi faktory, které ovlivňují mobilitu, patří v první řadě demografické a osobnostní charakteristiky obyvatel, které úzce souvisí s věkem, vzděláním, rodinným stavem i pohlavím osob. Obecně se uvádí, že častěji se stěhují mladší, svobodné osoby s vyšším vzděláním, většinou muži.

- Velikost místa bydliště

Svůj podíl na rozsahu mobility má i velikost místa bydliště. Zatímco dojíždka do zaměstnání směřuje z menších obcí do větších ekonomických center, u stěhování je trend opačný. Specifickým rysem pohybu obyvatelstva v posledních letech je pozitivní migrační bilance malých obcí a dále obcí do deseti tisíc obyvatel.

- Trh s byty

Dostupnost bydlení je jedním z nejvýznamnějších faktorů ovlivňujících mobilitu obyvatel. Špatně fungující trh s byty, regulace nájemného, pomalé reformy v oblasti bydlení a celkově špatná bytová politika mobilitu pracovní síly do značné míry omezují.

- Trh práce

Předpokladem migrace za prací jsou volná pracovní místa a s tím související výše nabízené mzdy. Pokud jsou lidé ochotni se stěhovat, pak nejčastěji za takovou práci nebo do takových regionů, kde mohou očekávat vyšší příjem.

- Sociální systém

Pokud je sociální systém dostatečně štědrý, výše nabízené mzdy pak nemusí být pro nezaměstnané dostatečně motivující a nestimuluje je k pohybu za prací. Vedle toho

má zřejmě podstatný vliv na neochotu k pohybu za prací i možnost uplatnění nezaměstnaných na „černém“ pracovním trhu.

- Dopravní dostupnost

Dopravní dostupnost a kvalita dopravní obslužnosti je faktorem, který významným způsobem ovlivňuje hlavně dojížděku za prací.

- Subjektivní postojové faktory

- sociální vazby v místě bydliště (rodina, přátelé)
- tradiční vzorce chování (neochota ke stěhování)
- dlouhodobé plány (investice do bydlení)
- individuální motivace (seberealizace, perspektiva, zodpovědnost)

Základním předpokladem pro zlepšení mobility je změna konzervativních postojů společnosti. Předpokladem pro změnu postojů ke stěhování by pak měla být zejména odpovídající bytová politika, pružnější trh práce a správně nastavený sociální systém. Řešení této problematiky není jednoduché a prvním krokem k odstranění nedostatků v této oblasti by měla být změna stávající legislativy.

Z hlediska dojíždění za prací vidím možnost zlepšení mobility v zavedení integrovaného dopravního systému, což by znamenalo propojení všech dostupných druhů veřejné dopravy, koordinaci jízdních řádů a jednotný informační systém. Došlo by tak k zefektivnění dopravy, a za stejné peníze by bylo možné nabídnout větší rozsah dopravních služeb. Základním předpokladem jsou však vyhovující komunikace, a to znamená v prvé řadě investice do dopravní infrastruktury.

9 Závěr

Cílem této bakalářské práce byla analýza mobility obyvatel v Jihočeském kraji, zhodnocení vlivu mobility na zaměstnanost a posouzení tendence jejího dalšího vývoje.

Z analýzy vnitřní migrace vyplynulo, že Jihočeský kraj měl v roce 2008 pozitivní migrační saldo, které bylo ovlivněno jak vnitřní, tak především zahraniční migrací. Migrace se také hlavní měrou podílela na celkovém přírůstku obyvatel v Jihočeském kraji. Nejvyšší migrační obrat byl v roce 2008 zaznamenán v okrese České Budějovice, nejvyšší intenzitu obratu měl pak okres Strakonice. Na základě hodnot intenzity migračního salda a migrační účinnosti byl okres České Budějovice spolu s okresem Jindřichův Hradec vyhodnocen z hlediska stěhování pro obyvatele jako nejatraktivnější. Jako nejméně atraktivní pak byly vyhodnoceny okresy Český Krumlov a Prachatice. Vývoj celkové migrační mobility obyvatelstva Jihočeského kraje měl v období 2000 – 2008 vzestupný trend, pouze v roce 2006 došlo k mírnému poklesu oproti předcházejícímu roku.

Vyjíždka a dojíždka za prací byla v České republice naposledy zjišťována v roce 2001 při sčítání lidu, domů a bytů. V této době bylo saldo dojíždky v Jihočeském kraji negativní, což znamená, že více osob z kraje za prací vyjíždělo, než dojíždělo. Podíl vyjíždějících za prací představoval téměř 40 % zaměstnaných osob. Na celkovém počtu vyjíždějících za prací se muži podíleli 61 % a ženy 39 %.

Z hlediska prostorového typu vyjíždky převážná část osob vyjížděla za prací do jiné obce vlastního okresu. Z analýzy dojíždky za prací dále vyplynulo, že podíl vyjíždějících za prací z počtu zaměstnaných se snižuje s rostoucí velikostí obce. Důvodem je koncentrace ekonomických center především ve městech a velkých obcích. Zatímco obecně vyjíždějí častěji za prací muži, v malých obcích je tomu právě naopak. Ženy většinou z důvodu péče o rodinu volí zaměstnání co nejbližší svého bydliště a mnohdy přijímají i práci, která neodpovídá jejich kvalifikaci.

Rozsah vyjíždky je ovlivněn i věkem vyjíždějících osob. Početně nejsilnější skupinou byli vyjíždějící ve věku 40 – 49. Obecně lze říci, že s rostoucím věkem klesá podíl vyjíždějících na počtu zaměstnaných osob dané věkové skupiny.

Vyjíždka za prací zasahuje všechna odvětví. Nejtypičtější je pro průmysl, což

souvisí především s koncentrací výrobních kapacit do ekonomických center. Typická je též vyjížďka pro stavebnictví a některé obory služeb, postupně však zasáhla i zemědělství, pro něž dříve bývalo obecným jevem spojení místa bydliště a pracoviště.

V rámci Jihočeského kraje obyvatelé nejčastěji vyjížděli denně, naprostá většina osob používala k přesunu za prací dopravní prostředek. Upřednostňován byl osobní automobil, kterého využívala téměř třetina osob.

Další část této práce se zabývala vztahem mezi mobilitou a zaměstnaností, který byl posuzován na základě korelace mezi intenzitou migračního salda a mírou nezaměstnanosti v jednotlivých okresech Jihočeského kraje. Z důvodu omezeného rozsahu dat na úrovni okresů Jihočeského kraje byla analyzována data za více období. Dále byla podobným způsobem analyzována data ze všech okresů České republiky za jednotlivé roky v období 2006 – 2008. I když na základě této analýzy nelze tvrdit, že pracovní důvody jsou těmi hlavními při změně bydliště, určitá tendence obyvatel stěhovat se do okresů s nižší nezaměstnaností je z výsledků patrná.

V závěrečné části práce jsou popsány faktory, které mobilitu obyvatel více či méně ovlivňují. Je mezi ně zařazen věk, vzdělání, rodinný stav, velikost místa bydliště, trh s byty, trh práce, sociální systém, dopravní dostupnost a subjektivní postoje obyvatel. Dále jsou zde naznačeny možnosti ovlivnění mobility.

Mobilita je velmi důležité téma budoucnosti. Je základním předpokladem pro fungování hospodářství naší doby a stává se klíčovým předpokladem prosperity státu v budoucnosti. Její vývoj je úzce spojen s vývojem ekonomiky a trhu práce. Obecně se dá předpokládat, že konzervativní postoje obyvatelstva k vnitřnímu přesídlování se budou měnit s rozvojem ekonomiky a novými nabídkami pracovních míst na trhu práce, zejména pro mladé lidi.

10 Summary

The bachelor thesis deals with the mobility of the workforce in the South Region of the Czech Republic. The theoretical part is aimed at defining the fundamental concepts of labor market, mobility and transport. The practical part of this thesis deals with the characteristics of South Bohemia in terms of demography, economics, labor and transportation. Thereinafter is described the current situation of population migration in districts of South Bohemia. Migration is assessed on the basis of the intensity of migration turnover, the intensity of net migration and migration efficiency. The following section analyzes commuting of population to work. The analysis is based on data collected in 2001 at the Censuses of Population and Housing, and published by the Czech Statistical Office. Commuting is divided by gender and age. Commuting is then observed from a spatial type, the size of communities, industry, frequency and according means of transport used to travel to work. Another part of this work deals with the assessment of the relationship between mobility and employment. There are defined factors affecting the mobility and the possibilities of its further development at the end.

11 Přehled použité literatury

Knihy a publikace:

BISKUP, R. *Přednášky z předmětu Teorie pravděpodobnosti a statistika*, 2008.

BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy –Socioekonomická geografie I*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 1992. 107s. ISBN 382-133-92.

BROŽOVÁ, D. *Společenské souvislosti trhu práce*. Praha: Sociologické nakladatelství, 2003. 140s. ISBN 80-86429-16-4.

Dojíždka a vyjíždka za prací a škol v Jihočeském kraji (Na základě výsledků SBDL 2001). České Budějovice: Český statistický úřad, Krajská reprezentace České Budějovice, 2004. 176 s. ISBN 80-250-0899-1.

HOLMAN, R. *Ekonomie*. Praha: C. H. Beck, 2005. 709 s. ISBN 80-7179-891-6.

JÍROVÁ, H. *Deformace na českém trhu práce*. Praha: Národohospodářský ústav Josefa Hlávky, 2002. 85 s.

JÍROVÁ, H. *Trh práce a politika zaměstnanosti*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. 95 s. ISBN 80-7079-635-9.

KUNST, P. *Pracovní mobilita*. Praha: Práce, 1989. 88 s. ISBN 80-208-0228-2.

KUCHAŘ, P. *Trh práce. Sociologická analýza*. Praha: Karolinum, 2007. 183 s. ISBN 978-80-246-1383-3.

LEITMANOVÁ, I. *Trh práce EU a ČR: stav a vývoj*. České Budějovice: Darapartner, 1999. 168 s. ISBN 80-208-0228-2.

PAVELKA, T. *Makroekonomie. Základní kurz*. Slaný: Melandrium, 2007. 278 s. ISBN 80-86175-58-4.

SIROVÁTKA, T. *Politika pracovního trhu*. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 1995. 171 s. ISBN 80-210-1251-X.

VANĚČEK, D. *Logistika*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2008. 178 s. ISBN 978-80-7394-085-0.

VESELÁ, J. *Pohyb obyvatelstva – demografická dynamika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 85 s. ISBN 80-7194-701-6.

WOKOUN, R. a kol. *Regionální rozvoj a jeho management v České republice*. Praha: Oeconomica, 2007. 246 s. ISBN 978-80-245-1301-0.

Internetové zdroje:

HORÁKOVÁ, M. *Obyvatelstvo, trh práce a migrace v ČR* [online]. 2004. [cit 2010-03-07]. Dostupné z WWW: < <http://www.migraceonline.cz/e-knihovna/?x=1955351> >

Charakteristika Jihočeského kraje [online]. Český statistický úřad. 2009. [cit 2010-01-31]. Dostupné z WWW: < <http://www.sldb.cz/xc/edicniplan.nsf/tab/7F004B13E1> >

Charakteristika Jihočeského kraje jako regionu [online]. Krajský úřad Jihočeského kraje. [cit 2010-01-31]. Dostupné z WWW: < [http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=8&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=8&par[lang]=CS) >

Migrace [online]. Informační portál demografie, 2004 - 2009.[cit 2010-03-07].
Dostupné z WWW:< http://www.demografie.info/?cz_migrace >

POVA, P. *Analýza dopravní obslužnosti s důrazem na dopravu jako významný faktor rozvoje regionu* [online]. 2009. [cit 2010-03-07]. Dostupné z WWW:
< http://perverscontacts.upce.cz/13_2009/pova.pdf >

Regionální aspekty vnitřní migrace a jejich širší podmíněnost [online]. Český statistický úřad. 2010 [cit 2010-03-07]. Dostupné z WWW:
< <http://www2.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/p/1370-07> >

SCHMEIDLER, K. Centrum dopravního výzkumu Brno. *Udržitelná mobilita* [online]. 2006. [cit 2010-03-07]. Dostupné z WWW: < <http://www.czrso.cz/index.php?id=522> >

Vybrané ukazatele za okresy. [online]. Český statistický úřad. 2010. [cit 2010-04-10].
Dostupné z WWW: < <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/home> >

VAVREJNOVÁ, M. *Mobilita pracovní síly před a po vstupu ČR do EU* [online]. 2004. [cit 2010-03-07]. Dostupné z WWW: < <http://nb.vse.cz/icre/books/sb-027/Vavrejnova.pdf> >

WOKOUN, R. a kol. *Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji*. [online]. 2006. [cit 2010-01-31]. Dostupné z WWW: < <http://www.mmr-vyzkum.cz/INFOBANKA/DownloadFile/10513.aspx> >

Seznam tabulek a grafů

Tabulka 1 – Pohyb obyvatelstva v Jihočeském kraji v roce 2008	34
Tabulka 2 – Základní ukazatele dojížděky za prací.....	38
Graf 1 – Podíl jednotlivých typů migrace na celkovém přírůstku obyvatel	34
Graf 2 – Základní ukazatele migrace	35
Graf 3 – Intenzita migračního obratu v %	36
Graf 4 – Intenzita migračního salda a migrační účinnost v %	36
Graf 5 – Vývoj hrubé míry migrace.....	37
Graf 6 – Vyjíždějící za prací podle typu vyjížděky	38
Graf 7 – Podíl vyjíždějících na celkovém počtu zaměstnaných podle velikosti obce	39
Graf 8 – Podíl vyjíždějících mužů a žen na počtu zaměstnaných podle velikosti obce .	39
Graf 9 – Vyjíždějící za prací podle pohlaví.....	40
Graf 10 – Vyjíždějící za prací podle věku	40
Graf 11 – Vyjíždějící za prací podle věku a typu vyjížděky.....	41
Graf 12 – Vyjížděka za prací podle odvětví	42
Graf 13 – Vyjíždějící za prací podle odvětví a typu vyjížděky	42
Graf 14 – Frekvence vyjížděky za prací	43
Graf 15 – Struktura vyjížděky podle používaného dopravního prostředku	44
Graf 16 – Vývoj ukazatelů migrace a nezaměstnanosti v Jihočeském kraji (v %).	46
Graf 17 – Korelace mezi mírou nezaměstnaností a intenzitou migračního salda v okresech Jihočeského kraje.....	47
Graf 18 – Korelace mezi mírou nezaměstnaností a intenzitou migračního salda v jednotlivých okresech ČR v roce 2006	48
Graf 19 – Korelace mezi mírou nezaměstnaností a intenzitou migračního salda v jednotlivých okresech ČR v roce 2007	48
Graf 20 – Korelace mezi mírou nezaměstnaností a intenzitou migračního salda v jednotlivých okresech ČR v roce 2008	49
Graf 21 – Ukazatele dojížděky za prací v jednotlivých okresech Jihočeského kraje	50