

2023

ROČNÍK 14

ČÍSLO 3

LOGOS POLYTECHNIKOS

V Š P

J

Vysoká škola
polytechnická
Jihlava

VÁŽENÉ ČTENÁŘKY, VÁŽENÍ ČTENÁŘI,

třetí číslo časopisu LOGOS POLYTECHNIKOS je tradičně věnováno tématům souvisejícím s ekonomickými problémy, tentokrát ale spíše v mezinárodním kontextu. Zařazené články akcentují aktuální témata z oblasti řízení dodavatelských řetězců, zahraniční politiky, cestovního ruchu či elektromobility.

Věřím, že jde o témata, která Vás zaujmou a inspirují k zamyšlení se o aktuálních (nejen) ekonomických problémech.

Ing. Martina Kuncová, Ph.D.
prorektorka pro studium a vedoucí katedry ekonomických studií
Vysoká škola polytechnická Jihlava

OBSAH / CONTENTS

4

MODELLING AND COORDINATION OF SUPPLY NETWORKS WITH DYNAMIC ANALYTIC NETWORK PROCESS

MODELOVÁNÍ A KOORDINACE DODAVATELSKÝCH SÍTÍ POMOCÍ DYNAMICKÉHO ANALYTICKÉHO SÍŤOVÉHO PROCESU

Petr Fiala, Renata Majovská

15

GENEZE ZAHRANIČNÍ POLITIKY SPOJENÝCH STÁTŮ AMERICKÝCH

GENESIS OF THE FOREIGN POLICY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Ján Veselovský, Petr Chalupa, Ivana Brychtová

34

K INKLÚZII V CESTOVNOM RUCHU: PRISPÔSOBOVANIE SLUŽIEB CESTOVNÉHO RUCHU PRE OSOBY SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM

TOWARD INCLUSION IN TOURISM: ADAPTING TOURISM SERVICES FOR INDIVIDUALS WITH VISUAL IMPAIRMENT

Radka Marčeková, Ľubica Šebová

50

LEGISLATIVNÍ VÝVOJ V EVROPSKÉ UNII A JEHO DOPAD NA ROZVOJ ELEKTROMOBILITY V ČESKÉ REPUBLICCE

LEGISLATIVE DEVELOPMENT IN THE EU AND ITS IMPACT ON THE DEVELOPMENT OF ELECTROMOBILITY IN THE CZECH REPUBLIC

Marek Večerka, Zdeněk Smutný

MODELLING AND COORDINATION OF SUPPLY NETWORKS WITH DYNAMIC ANALYTIC NETWORK PROCESS

PETR FIALA
PRAGUE UNIVERSITY OF
ECONOMICS AND BUSINESS

RENATA MAJOVSKÁ
UNIVERSITY OF FINANCE
AND ADMINISTRATION

ABSTRACT

Supply chain management is more and more affected by the network and dynamic business environment. There are inefficiencies in supply network behaviour. Coordination and cooperation can significantly improve the efficiency of supply networks. There are some approaches to modelling and analysing the supply dynamics. Important features of this environment are presented in the proposed approach. The combination of network structure modelling and simulating the dynamic behaviour of units in supply network can be a powerful instrument for coordination in dynamic supply networks. The AHP (Analytic Hierarchy Process) method is modified with respect to network structures and the dynamics of the analysed systems. The ANP (Analytic Network Process) method is appropriate for setting priorities in network systems where there are different types of dependencies between evaluation criteria and system elements. However, with time-varying environments in network systems, time-dependent priorities play an increasingly important role. Long-term priorities can be based on time-dependent comparisons of criteria and system elements. For short-term prediction, exponential smoothing of compositional data can be used. The paper proposes a hybrid procedure DNAP (Dynamic

Analytic Network Process) that combines and enriches advantages and benefits of both approaches by analysing network systems.

KEY WORDS:

Supply networks, Analytic Network Process, time dependent priorities, compositional data, hybrid procedure

INTRODUCTION

Many of today's economic systems are characterized by a network structure and operate in a dynamic environment (De Souza et. al., 2000). The globalization and technological improvement have changed the business environment making it more complex and dynamic. One consequence is that organizations are making effort to deal with the increasing challenges and to keep competitive. Production will need to find a new role in an extended form with help of supply networks. It is necessary to redefine the boundaries of manufacturing and production management. Supply chain management is a philosophy that provides the tools and techniques enabling organizations to develop the strategic focus and achieve a sustainable competitive advantage. It presents a type of management with a new focus and way of thinking about how the organization exists and operates within the wider business environment. Analytic methods seek to respect this development and adapt to these characteristics.

The Analytic Hierarchy Process (AHP) is a very popular method for setting priorities in hierarchical systems (Fiala, 2006). Network systems contain both positive and negative feedbacks. A variety of feedback processes creates complex system behaviour. The Analytic Network Process (ANP) approach seems to be very appropriate for the whole network (Forrester, 1961). The ANP makes it possible to deal with all kinds of dependence and feedback in the system systematically.

The main contribution of this paper lies in the use of a dynamic version of the ANP to model and coordinate supply networks. A hybrid algorithm is proposed that combines this dynamic ANP with Compositional data analysis. We first analyse the different parts of the procedure in detail and then present the resulting procedure that links these parts.

The paper presents a dynamic approach. The dynamic ANP as an extension of ANP can deal with time dependent priorities in network systems. Dynamic models use concepts of state variables, flows, and feedback processes. The models try to reflect changes in real or simulated time and consider that the network model components are constantly evolving. Explaining the dynamic nature of systems is a subject of interest in research (De Souza et. al., 2000; Fiala, 2006, Lee et al., 1997).

The rest of the article is organized as follows. Basic information on supply networks is provided in Section 2. The ANP method is presented in Section 3. Section 4 of the paper is devoted to modelling time-dependent pairwise comparisons. This approach is suitable for long-term predictions. Another approach based on prediction by exponential alignment of compositional data is describe in Section 5. Composite data is the same for analysing relative data, such as priorities. The exponential alignment of compositional data is appropriate for short-term forecast changes of priority. The paper proposes a hybrid procedure that combines and enriches each other's procedures in Section 6. Section 7 provides conclusions.

SUPPLY NETWORKS

Supply chain management has generated a substantial amount of interest in both managers and researchers. Supply chain management is now seen as the governing element in any strategy and as an effective way of creating a value for customers. There are many concepts and strategies applied in designing and managing supply chains (Simchi-Levi et al., 1999). The expanding importance of supply chain integration presents a challenge to researchers to focus more attention on supply chain modelling (Tayur et al., 1999). Supply chain management is more and more affected by network and dynamic business environment. The overall business environment is becoming increasingly dynamic. Supply chains operate in network environment as supply networks.

Supply networks are dynamic multilevel systems with sets of suppliers, manufacturers, distributors, retailers and customers. Multiple decision-makers are interconnected with dynamic structures and dynamic linkages by material, financial, information flows and decision flows. Most supply networks are composed of independent units with individual preferences. Each unit will attempt to optimize its own preference. The behaviour that is locally efficient can be inefficient from the global point of view. There are inefficiencies in supply network behaviour. An increasing number of companies in the world subscribe to the idea that developing long-term coordination and cooperation can significantly improve the efficiency of supply networks and provide a way to ensure competitive advantage. Once traditionally driven by pure competition, the supply network for many successful firms has matured from an adversarial relationship to one of supply network partnership (Macbeth & Ferguson, 1994).

System dynamics is concerned with problem solving in living systems ((Forrester, 1961). It links together the hard control theory with the soft system theory. System dynamics needs relevant tools from both ends of the systems spectrum. If possible, causal factors are identified and their respective contributions to the overall dynamics are quantitatively measured and benchmarked, then it would be conducive to performance improvement by eliminating or reducing the relevant dynamics. Systems of information feedback control are fundamental to all systems. The feedback theory explains how decisions, delays and predictions can produce either good control or dramatically unstable operations.

The supply network dynamics leads to an increase in the cost of the units and the whole network (De Souza et. al., 2000). The feedback control system causes a decision which in turn affects the original environment. In supply networks, orders and inventory levels lead to manufacturing decisions that fill orders and correct inventories. As a consequence of using system dynamics in supply network redesign, we are able to generate added insight into system dynamic behaviour and particularly into underlying causal relationships.

The so-called bullwhip effect (Lee et al., 1997), describing growing variations upstream in a supply chain, is probably the best-known demonstration of system dynamics in supply chains. The basic phenomenon is not new as it was recognized by Forrester. There are

some known causes of the bullwhip effect: information asymmetry, demand forecasting, lead-times, batch ordering, supply shortages and price variations. Information sharing of customer demand has a very important impact on the bullwhip effect (Fiala, 2005).

ANALYTIC NETWORK PROCESS

The Analytic Hierarchy Process (AHP) is a well-known method for setting priorities (Saaty, 1996). A priority scale based on reference is the AHP way to standardize non-unique scales in order to combine multiple performance measures. The AHP derives ratio scale priorities by making paired comparisons of elements on a common hierarchy level by using a 1 to 9 scale of absolute numbers. The absolute number from the scale approximates the ratio w_j/w_k , which enables to derive values of w_j and w_k . The AHP method uses the general model for synthesis of the performance measures in the hierarchical structure.

The Analytic Network Process (ANP) is the method that makes it possible to deal with all kinds of dependence and feedback in the performance system systematically (Saaty, 2001). The structure of the ANP model is described by clusters of elements connected by their dependence on one another. A cluster groups elements that share a set of the same attributes. At least one element in each of these clusters is connected to some element in another cluster. These connections indicate the flow of influence between the elements. Computations of the weights use three types of matrices.

SUPER-MATRIX

For the evaluation of all linkages, the pair-wise comparison method is used as for the AHP method. Pair-wise comparisons are inputs for calculating global priorities in the network system. The so-called super-matrix is a matrix that compares all the elements of the system to each other. Weights, calculated on the basis of pair-wise comparisons of the system elements, are the contents of individual super-matrix columns. The super-matrix is composed of sub-matrices comparing elements of one cluster with elements of another cluster W_{ij} . These matrices, if they are non-zero (they capture the effect of the elements of one cluster on elements of another cluster), are column stochastic, i.e. the sum of the elements in the column is equal to one. The sum of the elements in the super-matrix column is equal to the number of clusters being compared.

WEIGHTED SUPER-MATRIX

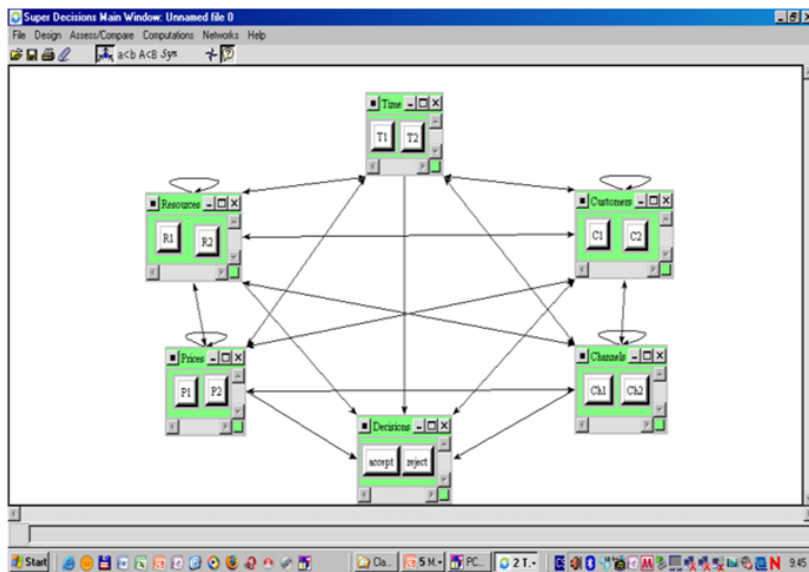
By pair-wise comparisons of each cluster gradually towards all clusters, we get the vectors of cluster weights. By multiplying the individual matrices W_{ij} of the super-matrix by the corresponding weights v_{ij} , we get the so-called weighted super-matrix from the super-matrix, capturing the importance of the clusters. The weighted super-matrix is already column stochastic and its elements express the assessment of the direct influence between the elements.

LIMITED SUPER-MATRIX

If we create powers of the weighted super-matrix, these powers will express other indirect influences, given by links over other elements. After a certain number of iterations, the powers of weighted super-matrix are stabilized to the so-called limited matrix. The matrix columns are identical and represent the global priority of the elements.

We used the ANP software Super Decisions developed by Creative Decisions Foundation (CDF) for some experiments for testing the possibilities of the expression and evaluation of the network models (Figure 1).

Figure 1: Super Decisions



Source: Authors

TIME DEPENDENT PRIORITIES

Dynamic extensions of the ANP method can work with time-dependent priorities in a networked system. There are two approaches for time-dependent pairwise comparisons:

- structural, by including scenarios,
- functional by explicitly involving time in the judgment process.

Functional dynamics is provided by pairwise comparison functions, where evaluations are time dependent. It is a generalization of ANP from points to functions. For the functional dynamics, there are analytic or numerical solutions. The basic idea with the numerical approach is to obtain the time dependent priorities by simulation (Fiala, 2006; Saaty, 2007).

The judgment matrix in dynamic form:

$$A(t) = \begin{bmatrix} a_{11}(t) & a_{12}(t) & \dots & a_{1k}(t) \\ a_{21}(t) & a_{22}(t) & \dots & a_{2k}(t) \\ \vdots & \vdots & & \vdots \\ a_{k1}(t) & a_{k2}(t) & \dots & a_{kk}(t) \end{bmatrix} \quad (1)$$

By changes of time periods we get new weights of elements. The ANP software Super Decisions can be used for computations of time dependent weights in discrete time periods.

Time dependent priorities capture long run trends but forecasting using pairwise comparison functions brings a problem with keeping the consistency of paired comparisons.

EXAMPLE

We use the method for an illustration of positive feedback. The time dependent comparison of the market share of two products is expressed by S-curve:

$$a_{12}(t) = \frac{10}{1+9 \cdot 0.01^t} \quad (2)$$

The paired comparison matrix:

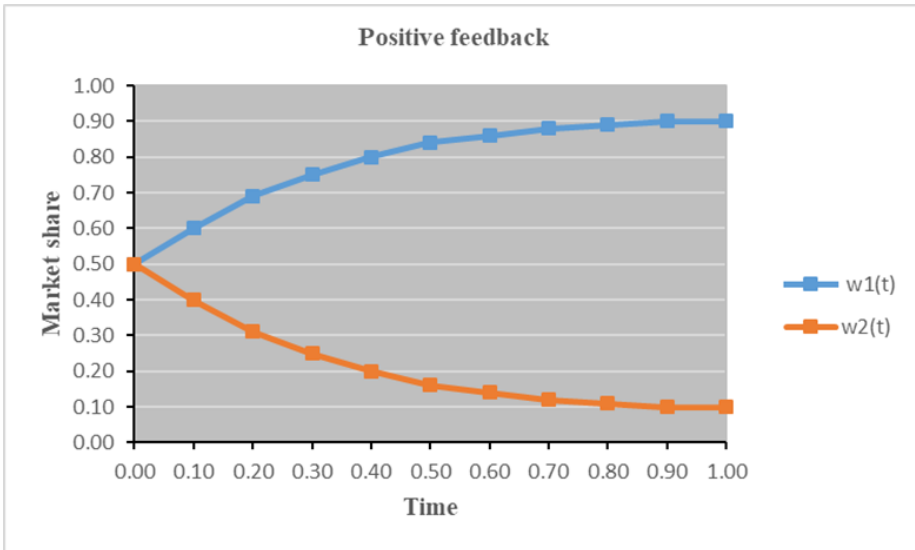
$$\begin{bmatrix} 1 & a_{12}(t) \\ \frac{1}{a_{12}(t)} & 1 \end{bmatrix} \quad (3)$$

The numerical data are shown in Table 1 and plotted in Figure 2.

Table 1: Dynamic comparisons

t	$a_{12}(t)$	$w_1(t)$	$w_2(t)$
0.00	1.00	0.50	0.50
0.10	1.50	0.60	0.40
0.20	2.18	0.69	0.31
0.30	3.07	0.75	0.25
0.40	4.12	0.80	0.20
0.50	5.26	0.84	0.16
0.60	6.38	0.86	0.14
0.70	7.36	0.88	0.12
0.80	8.16	0.89	0.11
0.90	8.75	0.90	0.10
1.00	9.17	0.90	0.10

Figure 2. Positive feedback – example



Source: Authors

COMPOSITIONAL DATA ANALYSIS

The compositional data (Aitchison, 1986) are everywhere, where we need to work with data containing only relative information, which is useful for working with weights. Exponential smoothing is a frequently used method of predicting time series (Arlt, 2007; Gardner, 1985). A procedure based on exponential smoothing with compositional data was designed, which is suitable for short-term predictions (Raharjo et al., 2009).

The following operations are defined on the simplex space:

$$S^k = \{x = (x_1, x_2, \dots, x_k), x_i > 0, i = 1, 2, \dots, k, \sum_{i=1}^k x_i = 1\} \quad (4)$$

Closure operator $C(x)$: For any vector $x = (x_1, x_2, \dots, x_k) \in R_+^k$:

$$C(x) = \left(\frac{x_1}{\sum_{i=1}^k x_i}, \frac{x_2}{\sum_{i=1}^k x_i}, \dots, \frac{x_k}{\sum_{i=1}^k x_i} \right) \quad (5)$$

Perturbation: For any two vectors from simplex space $x, y \in S^k$:

$$x \oplus y = C(x_1 y_1, x_2 y_2, \dots, x_k y_k) \quad (6)$$

Closure operator is used for Hadamard product of vectors x and y .

Power transformation: For any vector from simplex space $x \in S^k$ and $\alpha \in R_+^k$:

$$\alpha \otimes x = C(x_1^\alpha, x_2^\alpha, \dots, x_k^\alpha) \quad (7)$$

Difference:

$$\mathbf{x} \ominus \mathbf{y} = \mathbf{x} \oplus (-\mathbf{1} \otimes \mathbf{y}) \quad (8)$$

Exponential smoothing with compositional data can be used for predicting weights in a short time:

$$\mathbf{w}_t = (w_{t1}, w_{t2}, \dots, w_{tk}), w_{ti} > 0, i = 1, 2, \dots, k, \sum_{i=1}^k w_{ti} = 1 \quad (9)$$

SIMPLE EXPONENTIAL SMOOTHING

Vector of observations at time t

$$\mathbf{x}_t = (x_{t1}, x_{t2}, \dots, x_{tk}), x_{ti} > 0, i = 1, 2, \dots, k, \sum_{i=1}^k x_{ti} = 1 \quad (10)$$

elements of simplex space.

Vector of observations at time t

$$\mathbf{y}_t = (y_{t1}, y_{t2}, \dots, y_{tk}), y_{ti} > 0, i = 1, 2, \dots, k, \sum_{i=1}^k y_{ti} = 1 \quad (11)$$

elements of simplex space.

The formula for simple exponential smoothing of compositional data:

$$\mathbf{y}_t = \alpha \otimes \mathbf{x}_{t-1} \oplus (1 - \alpha) \otimes \mathbf{y}_{t-1} \quad (12)$$

DOUBLE EXPONENTIAL SMOOTHING

For trend modelling, we introduce a vector of trend values u_t , a vector of slopes v_t , a smoothing constant $0 \leq \alpha \leq 1$, a trend constant $0 \leq \beta \leq 1$.

Formulas for double exponential smoothing of compositional data:

$$\mathbf{u}_t = \alpha \otimes \mathbf{x}_t \oplus (1 - \alpha) \otimes (\mathbf{u}_{t-1} \oplus \mathbf{v}_{t-1}), \quad (13)$$

$$\mathbf{v}_t = \beta \otimes (\mathbf{u}_t \ominus \mathbf{u}_{t-1}) \oplus (1 - \beta) \otimes \mathbf{v}_{t-1}, \quad (14)$$

$$\mathbf{y}_t = \mathbf{u}_{t-1} \oplus \mathbf{v}_{t-1}. \quad (15)$$

HYBRID PROCEDURE

For a dynamic version of the ANP method, we propose a hybrid procedure that combines the advantages of long-term prediction of pair-wise comparisons and short-term predictions by exponential smoothing of compositional data. This procedure also enriches each of these processes by obtaining more accurate data. Both procedures were presented in the previous sections and here we limit ourselves to a brief summary of the hybrid procedure steps:

Step 1: Formulation of pair-wise comparison functions.

Step 2: Testing and improving consistency of comparisons.

Step 3: Collection of historical data by ANP priorities over time.

Step 4: Use of compositional exponential smoothing.

Step 5: Selection of the best coefficient α , β with lowest value of error.

Step 6: Forecasting priorities for next time periods.

Step 7: Re-formulation of comparison functions based on short-run model, go to step 2.

CONCLUSIONS

Coordination of decisions in supply networks is the key issue. The combination of network structure modelling and simulation of dynamic behaviour of units in a supply network can be a powerful instrument of coordination in dynamic supply networks.

The network structure of supply systems is modelled by the Analytic Network Process with all kinds of dependence and feedback in the systems. The dynamics of the systems can be modelled by time-dependent priorities or by compositional data analysis.

The proposed hybrid procedure is an attempt to eliminate the shortcomings of both procedures and enrich their advantages and benefits. Searching for a tool for evaluating dynamic network models is an important research area. There are some possibilities to modify and to generalize the approach. Using such a tool in practice would have numerous applications.

Acknowledgement:

This work was supported by the grant No. IGA F4/42/2021, Faculty of Informatics and Statistics, Prague University of Economics and Business.

REFERENCES

- [1] AITCHISON, J. 1982. The statistical analysis of compositional data. *Journal of the Royal Statistical Society: Series B (Methodological)*, 44(2), 139-160.
- [2] ARLT, J. 2007. *Ekonomické časové řady*. Praha: Grada Publishing.
- [3] DE SOUZA, R., SONG, Z., & CHAOYANG, L. 2000. Supply chain dynamics and optimization. *Integrated Manufacturing Systems*, 11(5), 348-364.
- [4] FIALA, P. 2005. Information sharing in supply chains. *OMEGA: The International Journal of Management Science*. 33, 419-423.
- [5] FIALA, P. 2006. An ANP/DNP analysis of economic elements in today's world network economy. *Journal of Systems Science and Systems Engineering*, 15, 131-140.
- [6] FORRESTER, J. W. 1961. *Industrial Dynamics*. Cambridge: MIT Press.
- [7] GARDNER, E. S. 1985. Exponential smoothing: The state of the art. *Journal of forecasting*, 4(1), 1-28.
- [8] LEE, H. L., PADMANABHAN, P., & WHANG, S. 1997. Information Distortion in a Supply Chain: The Bullwhip Effect. *Management Science*, 43, 546-558.
- [9] MACBETH, D. K., & FERGUSON, N. 1994. *Partnership Sourcing: An Integrated Supply Chain Management Approach*. London: Pitman Publishing.
- [10] RAHARJO, H., XIE, M., & BROMBACHER, A. C. 2009. On modeling dynamic priorities in the analytic hierarchy process using compositional data analysis. *European Journal of Operational Research*, 194, 834-846.
- [11] SAATY, T. L. 1996. *The Analytic Hierarchy Process*. Pittsburgh: RWS Publications.
- [12] SAATY, T. L. 2001. *Decision making with Dependence and Feedback: The Analytic Network Process*. Pittsburgh: RWS Publications.
- [13] SAATY, T. L. 2007. Time dependent decision making; dynamic priorities in the AHP/ANP: Generalizing from points to functions and from real to complex variables. *Mathematical and Computer Modeling*, 46, 860-891.
- [14] SIMCHI-LEVI, D., KAMINSKY, P., & SIMCHI-LEVI, E. 1999. *Designing and Managing the Supply Chain: Concepts, Strategies and Case studies*. Boston: Irwin/McGraw-Hill.
- [15] TAYUR, S., GANESHAN, R., & MAGAZINE, M. 1999. *Quantitative models for supply chain management*. Boston: Kluwer.

MODELOVÁNÍ A KOORDINACE DODAVATELSKÝCH SÍTÍ POMOCÍ DYNAMICKÉHO ANALYTICKÉHO SÍŤOVÉHO PROCESU

ABSTRAKT

Management dodavatelských řetězců je stále více ovlivňován síťovým a dynamickým podnikatelským prostředím. V chování dodavatelské sítě dochází k neefektivitě. Koordinace a kooperace mohou výrazně zlepšit efektivitu dodavatelských sítí. Existují různé přístupy k modelování a analýze dynamiky dodávek. Důležité rysy tohoto prostředí jsou zavedeny v navrhovaném postupu. Kombinace modelování struktury sítě a simulace dynamického chování jednotek v dodavatelské síti může být účinným nástrojem koordinace v dynamických dodavatelských sítích. Metoda AHP (Analytic Hierarchy Process) je modifikována s ohledem na síťové struktury a dynamiku analyzovaných systémů. Metoda ANP (Analytic Network Process) je vhodná pro stanovení priorit v síťových systémech, kde existují různé typy závislostí mezi kritérii hodnocení a prvky systému. S dynamickým prostředím v síťových systémech však hrají časově závislé priority stále důležitější roli. Dlouhodobé priority mohou být založeny na časově závislých porovnáních kritérií a prvků systému. Pro krátkodobé předpovědi lze použít exponenciální vyhlazování kompozitních dat. V článku je navržen

KONTAKTNÍ ÚDAJE:

prof. RNDr. Ing. Petr Fiala, CSc., MBA
Vysoká škola ekonomická v Praze
Fakulta informatiky a statistiky
Katedra ekonometrie
Nám. W. Churchilla 1938/4
130 67 Praha 3
e-mail: pfiala@vse.cz

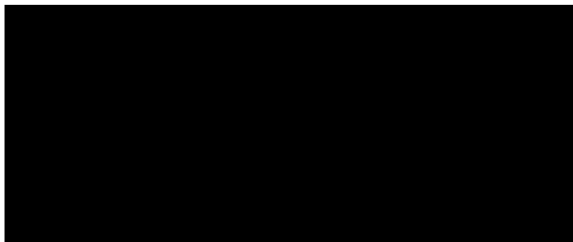
PaedDr. Renata Majovská, PhD.
Vysoká škola finanční a správní
Fakulta ekonomických studií
Katedra informatiky a matematiky
Estonská 500
101 00 Praha 10
e-mail: renata.majovska@mail.vsfs.cz

hybridní postup DNAP (Dynamic Analytic Network Process), který kombinuje a obohacuje výhody a přínosy obou přístupů při analýze síťových systémů.

KLÍČOVÁ SLOVA:

Dodavatelské sítě, analytický síťový proces (ANP), časově závislé priority, kompozitní data, hybridní procedura

GENEZE ZAHRANIČNÍ POLITIKY SPOJENÝCH STÁTŮ AMERICKÝCH



JÁN VESELOVSKÝ
UNIVERZITA KONŠTANTÍNA
FILOZOFA V NITRE

PETR CHALUPA
IVANA BRYCHTOVÁ
VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ
JIHLAVA

ABSTRAKT

Globální ekonomický, politický a vojenský vývoj ovlivňují Spojené státy americké (USA) ve velkém měřítku. Tento vliv vyvolává mnoho diskusí o jejich zahraniční politice po celém světě. Spojené státy svým historickým vývojem daly vzniknout určitým zvláštnostem, kde má expanzivní politika své důležité místo, a právě jí se zabýváme v tomto příspěvku. Vývoj expanzivní politiky této země, kterou lze kvalitativně rozdělit do několika etap, začal v polovině 17. století. Z geopolitických zájmů na americkém kontinentu (Monroe, 1823) se politické, ekonomické a vojenské zájmy postupně rozšířily v souvislosti s 1. světovou válkou do Evropy a po 2. světové válce prakticky na celou planetu. V období tzv. studené války se v některých letech a určitých regionech bipolárního světa politické zájmy změnily ve válečný konflikt, např. Korea, Vietnam. Vliv USA se po rozpadu sovětského bloku od 90. let výrazněji projevil. Rozpuštění Varšavské smlouvy umožnilo rozšíření NATO do zemí ležících blízko hranic s Ruskou federací. Významným rysem Spojených států je skutečnost, že jejich kultura je zaměřena pouze na jednotlivce a jeho výhody, které vznikly historickým vývojem, kdy etika „získat maximum“ umožnila prvním kolonistům přežít bez ohledu na původní obyvatelstvo. Z tohoto důvodu jsou sociální nerovnosti a vliv zahraniční politiky obecně

považovány za výsledek kompetencí jednotlivce a zájmové země. Poskytnutím analyticko-syntetického hodnocení odborných publikací a sestavením vybraných vstupních dat do časové osy byl připraven podkladový materiál k prezentaci geneze expanzivní politiky USA. V současnosti mimo USA a Ruskou federaci světovou politickou scénou postupně ovlivňuje Čínská lidová republika. Vzhledem k omezenému rozsahu tohoto příspěvku bylo nutné provést výběr a jsou hodnoceny pouze vybrané příklady expanzivní politiky Spojených států amerických, zejména přímé vojenské intervence. Ve skutečnosti je jich mnohem více, např. historik K. Deschner (2005, s. 317) jen v období 1945 až 1975 uvádí 215 vojenských intervencí v různých částech světa.

KLÍČOVÁ SLOVA:

Spojené státy americké, expanzivní politika, dominance, geopolitický zájem, invaze, embargo, 1. světová válka, 2. světová válka, bipolární světový řád

ÚVOD

Synergetika učí a dějinná zkušenost dokládá, že každá civilizace anebo kultura po určité době zaniká a je nahrazena novou kvalitou. Současnost je v jejím pojetí chápána jako pokračování minulosti a současně východiskem budoucího vývoje. Od dávné minulosti exponované oblasti Středomoří, které leží na rozhraní tří kontinentů, se tehdejší regionální dominance Egyptanů, Féničanů, Řeků a Římanů v průběhu dějinného vývoje ztratila ve prospěch Portugalců a Španělů. Tordesillaskou smlouvou v roce 1494 byla stanovena hranice 46° západní délky, která dělila svět na východní polovinu ovládanou Portugalci a západní polovinu, která náležela tehdy Španělům. O několik let později byla také stanovena východní hranice (134° v. z. d.), čímž byla Země rozdělena mezi tyto dva národy. Když koncem 16. století Britové pod vedením bývalého piráta Francise Drakea porazili španělskou armádu, otevřeli si cestu k vlastní expanzi. V cestě za globálním ovládnutím světa, v podstatě o získání monopolu na dovážené zboží, se jim v průběhu dalších roků stavěli zejména Francouzi a Holanďané. Tak bychom se při analýze světového vývoje dostali v historickém vývoji k přechodné a odlišně velké územní dominanci (lokální, regionální, globální) v částech světa k různým zemím (např. k Turecku, Rusku, USA, Japonsku anebo k Německu.) Z tohoto pohledu je možno říci, že také současná globální hegemonie USA a ji doprovázející vlna celosvětové amerikanizace, (i vlivem angličtiny jako hlavního světového jazyku), se postupně změní. Otázka možných alternativ je tedy zcela zásadní, i když v současném světě zatím nějakou alternativu vidíme jen ve formě rozmazaných struktur – Čínská lidová republika, Francie, Německo, Ruská federace, EU nebo jiný stát? Pohled na geopolitickou mapu nejbližších desetiletí však už dnes ukazuje něco jiného. Vedle Spojených států vyrůstají postupně nová různě teritoriálně rozsáhlá mocenská centra – čínské, indické, brazilské, pravděpodobně také turecké a íránské, o rovnoprávné postavení se hlásí Afrika a Latinská Amerika. Jde v podstatě o situaci, kdy mnozí politici v současnosti přirozeně zpochybňují vedoucí roli USA v oblasti bezpečnosti, ale zcela evidentně nemají zatím dostatečnou sílu výrazně Spojené státy opravdu zcela nahradit. Zatím největší ambice si dělá Čína, jak na sjezdu Komunistické strany Číny deklaroval v roce 2023 stávající prezident. Právě Čína ve spojení s Ruskou federací se začíná deklarovat jako rozvíjející se druhé centrum. V březnu 2023 se v Moskvě sešli prezidenti Ruska a Číny a prezentovali se v podstatě jako další mocenské centrum a hovořili o procesu nového uspořádání a rozložení mocenských struktur na planetě. Rusko již nyní zaujímá první místo jako dodavatel zemního plynu do Číny – předstihlo Turkmenistán a Katar – většinou prostřednictvím 3000 km dlouhého plynovodu Power of Siberia, který vede ze Sibiře do severovýchodní čínské provincie Chej-lung-ťiang. Plynovod byl spuštěn v prosinci 2019. Oba prezidenti uváděli, že jednání o plynovodu Power of Siberia II přes Mongolsko rychle postupují. Čínsko-ruská spolupráce v oblasti špičkových technologií se má zvýšit u uzavřených 79 projektů za více než 165 miliard dolarů. Projekty zabírají široké spektrum ekonomické spolupráce od zkapalněného zemního plynu (LNG) po stavbu letadel, výrobu obráběcích strojů, kosmický výzkum, zemědělský průmysl a nově modernizované dopravní a ekonomické koridory. Čínský prezident výslovně uvedl, že chce projekty Nové hedvábné stezky propojit s Euroasijskou hospodářskou unií (EAEU). A v neposlední řadě se při jednání v Moskvě objevila nová snaha o vzájemné zúčtování

v národních měnách – a to mezi Asií a Afrikou a Latinskou Amerikou. Putin podpořil roli čínského jüanu jako nové obchodní měny, zatímco probíhají složité diskuse o nové rezervní měně kryté zlatem anebo komoditami. Tato společná hospodářská a obchodní ofenziva souvisí s koordinovanou rusko-čínskou diplomatickou ofenzivou s cílem přetvořit rozsáhlé oblasti západní Asie a Afriky. Současně den před příjezdem čínského prezidenta do Moskvy přijelo více než 40 delegací z Afriky, aby se zúčastnily parlamentní konference „Rusko-Afrika v multipolárním světě“, která je přípravou na druhý summit Rusko-Afrika v červenci příštího roku (Putin si navíc vybral právě tento okamžik, aby odepsal více než 20 miliard dolarů afrického dluhu). Také v Západní Asii jednájí Rusko-Čína zcela koordinovaně a v souladu. Např. sblížení Saúdské Arábie a Íránu ve skutečnosti nastartovalo Rusko v Bagdádu a Ománu, a právě tato jednání vedla k podpisu dohody v Pekingu. Moskva rovněž koordinuje jednání o sblížení Sýrie a Turecka. Ruská diplomacie s Íránem, který je současně jedním z největších oponentů americké politiky, je tradičně na dobré úrovni, jak o tom svědčí materiální podpora Ruska v konfliktu s Ukrajinou. Summit Si-Putin tak definitivně zpečetil, že Čína a Rusko jsou dlouhodobými komplexními strategickými partnery, kteří jsou odhodláni rozvíjet vážnou geopolitickou soutěž a usilovat o multipolární svět nejen se současným geopolitickým světovým hegemonem USA (Pax Americana), s EU, ale také se stávajícími evropskými regionálními hegemony Velkou Británií, Francií a Německem. V dubnu 2023 jednali v Číně prezident Francie Emanuel Macron a předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyen. Alternativou než nahrazení jedné velmoci druhou, by spíše tedy mohl být v budoucnosti multipolární svět, kde se světové mocnosti dohodnou na základním „chodu“ globálního řádu. To je v současné době probíhajícího konfliktu na Ukrajině poněkud nereálné.

Geopolitikou a politikou USA s celosvětovým dopadem se zabývali četní odborníci, z nichž vybíráme např. Cohen-Tanugi (2003), Daaler, I., H., Lindsay, J., M. (2003), Huntington, S. P. (2005), Laquer, W (2004), Mayssant, T. (2002), Moor, M. (2004, 2005, 2005, 2007), Barbag, J. (1987), Boesler, K. A. (1983), Grofman, B. (1990), Morril, R. L (1981), Ištok, R. (1997, 2004). Short, J. R. (1994), Marshall, T. (2018). V České republice např. Jehlička, P., Tomeš, J., Daněk, P. (2000), Chalupa, P., Hübelová, D. (2007, s. 133), Krejčí, O. (2001, s. 3-21), Lysák, L. (2003, s. 931-936), Hnízdo, B. (1995), Žaloudek, K. (1996) a Opatrný, J. (1998, s. 432), Baar, V. (1996, 2002), Rumpel, P., Šindler P. (1996), Skokan, L. (2012).

Cílem příspěvku je prezentovat genezi americké zahraniční politiky a její vliv na rozsah teritoriální působnosti z pohledu politické geografie.

ÚZEMNÍ VÝVOJ A AMERICKÁ NÁRODNÍ A POLITICKÁ SPECIFIKA

Spojené státy Americké se skládají z 50 států, federálního území s hlavním městem a sídlem vlády a Kongresu (District of Columbia), přidružených států s vnitřní samosprávou (Portoriko, Severní Mariany a další) a samosprávných území Spojených států (Guam, Panenské ostrovy, Americká Samoa a další). Pro historii budoucích Spojených států měla největší význam anglická kolonizace atlantského pobřeží. Od roku 1664 se Británie postupně zmocnila nizozemských a části francouzských osad v Severní Americe

a do roku 1773 vytvořila na pobřeží 13 kolonií (Massachusetts, New Jersey, New York, Rhode Island, Connecticut, New Hampshire, Pennsylvania, Delaware, Virginia, Maryland, North Carolina, South Carolina, Georgia), základ budoucích USA. Zásahy mateřské země do poměrů v koloniích vyvolaly protibritskou opozici, která vyvrcholila roku 1775 vypuknutím otevřené války mezi koloniemi a Velkou Británií. 4. července 1776 vydal druhý Kontinentální kongres Deklaraci nezávislosti, která vyhlášovala vznik Spojených států amerických. Roku 1787 byl konfederativní charakter Spojených států nahrazen systémem federativním, roku 1789 byla schválena (ratifikace ukončena 1791) tzv. Bill of Rights (listina práv, prvních 10 doplňků ústavy). Od konce 18. století pak začala územní expanze Spojených států směrem na západ a na jih. Postupně byly do Unie přijaty další státy: Vermont (1791), Kentucky (1792), Tennessee (1796), Ohio (1803). Roku 1803 byla od Francie odkoupena Louisiana (její malá část přijata do Unie jako stejnojmenný stát roku 1812). Roku 1819 získaly USA od Španělska Floridu (stát od 1845). Roku 1845 byl anektován Texas a po americko-mexické válce z let 1846-1848 Kalifornie (stát od 1850) a další území. Do počátku 60. let byly do Unie přijaty další státy: Arkansas (1836), Michigan (1837), Iowa (1846), Wisconsin (1848), Minnesota (1858), Oregon (1859). Rozpory mezi otrokářským Jihem a svobodným Severem vedly v letech 1860–1861 k secesi (odtržení) 11 jižních států (Jižní Karolína, Mississippi, Florida, Alabama, Georgia, Louisiana, Texas, Virginia, Arkansas, Severní Karolína, Tennessee), které vyhlásily Konfederované státy americké, a následně došlo k občanské válce. Válka mezi agrárním Jihem (Konfederací) a již industrializací zasaženým Severem (Uníí) trvala do roku 1865 a skončila vítězstvím Severu. Od státu Virginie se odtrhla část, která chtěla zůstat u Unie a vytvořila posléze stát nový (Západní Virginie). Mohutný hospodářský rozvoj – kolem roku 1890 se USA staly hospodářsky nejsilnější zemí světa – po skončení občanské války byl doprovázen další expanzí na jihozápad. Do 1. světové války zde vzniklo 15 dalších států: Kansas (1861), Západní Virginie (1863), Nevada (1864), Nebraska (1867), Colorado (1876), Severní Dakota, Jižní Dakota, Montana, Washington (1889), Idaho, Wyoming (1890), Utah (1896), Oklahoma (1907), Arizona, Nové Mexiko (1912). Roku 1867 odkoupila americká vláda od Ruska Aljašku a od 80. let 19. století pak Spojené státy expandovaly i mimo vlastní americkou pevninu (Bauman 2008, s. 88). Jak uvádí V. Baar (2002, s. 198), tak protestanská kultura v průběhu vývoje vytvořila z amerického národa snad nejvíce individuální národ. Charakteristickým rysem se stal v této souvislosti kolektivní étos a víra v tzv. „americké hodnoty – americký sen“. Huntington v této souvislosti uvádí, že Američané jsou přesvědčeni, že člověk se musí sám rozhodnout a sám učinit to, co je pro něj nejvýhodnější, místo toho, aby se nechal ovlivňovat míněním jiných a tlakem vnějších okolností (Huntington, 2005, s. 77). Podrobně o formování amerického myšlení a obecného amerického postoje pojednávají např. práce Anděla, J. a Skokana L. (2003, s. 124), K. Deschnera (2005, s. 56) anebo M. Mooreho (2003, s. 301). Ve srovnání s jinými národy rozvinutých demokracií je možno považovat Američany za poměrně religiózní. I v oficiálních prohlášeních politiků se objevuje věta „*V tom nám pomáhej Bůh*“. V letech 2002 až 2003 se na základě anketního šetření více než polovina obyvatelstva (67 %) vyjádřila, že náboženství má v jejich životě významnou roli a tři čtvrtiny (75 %) věří v posmrtný život (Huntington, 2005 s. 88-113). Dalším faktorem, který ovlivňuje postoje Američanů, je poloha jejich země na planetě. Spojené státy, ekonomicky nejrozvinutější

a demokraticky vyspělá země, sousedí přímo s „Třetím světem“ a nedokonalá asimilace latinskoamerických imigrantů může v budoucnu transformovat v této zemi vznik dvou kultur. Příčinou jsou zejména lokální koncentrace imigrantů, což narušuje tradičně působící „tavící kotel.“ Lze předpokládat, že Mexičané a další imigranti ze zemí Latinské Ameriky do poloviny tohoto století početně předstihnou Afroameričany a stanou se největší etnickou minoritou na území USA. Spojené státy zaznamenávají každým dnem mnoho nelegálních uprchlíků na jižní hranici a situace akceleruje. Podle statistik Úřadu celní a pohraniční ochrany (CBP) došlo např. jen v únoru 2022 k 164 973 „setkáním“. V roce 2021 to bylo 101 099 „setkání“ a v roce 2020 pouze 36 687.

PERIODIZACE POLITIKY SPOJENÝCH STÁTŮ AMERICKÝCH

V úvodu této části je třeba připomenout tradici USA ve vymezování se proti nepříteli, včetně toho, že jako jediná země publikuje seznam svých nepřátel („Seznam zemí podporující mezinárodní terorismus“ sestavuje Státní department). Ve světě je např. zcela výjimečné, když 28. 9. 2006 schválil Senát návrh zákona 3931, podle něhož prezident USA a agenti tajných služeb „mají pravomoc kdekoliv na Zemi dopadnout, vyslyšet uvěznit a trestat mimosoudní popravou každého, koho je možno označit jako nepřátelského bojovníka ¹⁾).

Dynamický vývoj v zemi prošel od 17. století do dnešních pěti poměrně kvalitativně odlišnými periodami.

OBDOBÍ KOLONIZACE DO ROKU 1776

V období 1661 až 1774 vyplulo z Afriky směrem k území současných Spojených států zhruba 10 milionů živých otroků, aby jich na trzích s otroky byl prodán pouze jeden milion, ostatní nepřežili transportní útrapy. Ale i jeden milion Afričanů představoval pro otrokáře v cenách poloviny 18. století zisk neuvěřitelných dvou miliard dolarů. Zajímavé je v této souvislosti srovnání se současnou situací, kdy běloši tvoří 60 % současné americké populace a vlastní 84 % národního bohatství. Afroameričané naproti tomu mají v rukou pouhých čtyři procenta, i když v populaci jich je přes 13 %. Ještě větší nepoměr panuje u Hispánců. Ti tvoří bezmála 20 % populace Spojených států, jejich podíl na bohatství ale dosahuje pouhých dvou a půl procenta. Útok Evropanů proti předkolumbovským obyvatelům a jejich genocida na území dnešních USA začala výrazně v roce 1622 a do roku 1900 znamenala násilnou smrt mnoha desítek milionů lidí. Připomínáme v této souvislosti, že ani katoličtí Hispánci nelikvidovali na svém území původní obyvatele tak radikálně jako protestantští Britové ²⁾. Na konci 18. století označovali bílí osadníci indiány jako cizince „foreigner“ a černé otroky jako jiné osoby „another person“ a podle toho s nimi také nakládali. Prezident Abraham Lincoln podepsal v roce 1862 exekutivní nařízení o zrušení otroctví ve Spojených státech, které bylo posíleno „Prohlášením o emancipaci“ v následujícím roce. To však jižní státy neuznávaly až do konce občanské války v roce 1865. Zrušení otroctví de facto nakonec deklaroval tzv. 13. dodatek k ústavě USA z 1. února 1865, ale čtvrtina států jej neratifikovala. Paradoxně formálně naposled se tak

stalo v roce 2013 v Mississippi. Segregace (oddělení škol, doprava, hotely, lavičky v parku a veřejné toalety určené pro černou a bílou) fungovaly v mnoha státech jižního USA až do 60. let 20. století. Poté co byla v roce 1776 vyhlášena nezávislost USA a vyřešeny vnitřní problémy, začala výrazněji obchodní a územní expanze mladého státu.

OBDOBÍ DO KONCE PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY

Je třeba si uvědomit, že od 18. století začalo do Ameriky masově imigrovat mladé evropské obyvatelstvo, které ani zdaleka netvořilo nějakou duchovní sílu Evropy, ale bylo plně schopné seberealizace v daném nearistokratickém politickém a ekonomickém systému. Na sílící odpor latinskoamerických kreolů proti domovskému Španělsku reagoval americký prezident James Monroe ve svém dokumentu v roce 1823, kdy požadoval nevměšování evropských velmocí v Americe. Tento dokument se stal vůdčím motivem politické dominance USA na zbytku kontinentu. Mladý stát expandoval v období 1817 až 1819 obsazením tehdy španělské Floridy a v roce 1845 připojením španělského Texasu ke svému území. Na jaře 1846 vstoupila dobře vyzbrojená a vycvičená americká vojska do Mexika, Texasu, Nového Mexika a do Kalifornie. Po dvou letech bojů bylo půl milionu čtverečních mil těchto dříve španělských území připojeno k USA. Dva roky po ukončení občanské války (1865) Spojené státy odkoupily od Ruska Aljašku a zaměřily se politicky a vojensky na oblast pevninské a ostrovní Střední Ameriky. Vybudování železnice spojující pobřeží Atlantského a Tichého oceánu (1855) a opakující se vojenské intervence (např. 1856, 1860) předcházely pozdějšímu ovládnutí území dnešní Panamy pro stavbu průplavu (1904 až 1914) ³⁾. Lze říci, že zájem o strategicky významnou Panamskou šíji a největší antilský ostrov Kubu zahájil výraznější politickou, ekonomickou a vojenskou expanzi na americkém kontinentě. V roce 1895 pod vedením José Martího začala druhá národně-osvobozenká válka na území Kuby. Když už bylo zřejmé, že Španělé budou nuceni ostrov opustit, tak 15. 2. 1898 v Havanském přístavu došlo k výbuchu a potopení americké bitevní lodě „Maine“. 4) USA a Španělsko spolu zahájily válku. Americká námořní pěchota se vylodila na pláži Siboney nedaleko Santiaga a společně s Kubánci donutila Španělsko opustit ostrov, který se – i po vyhlášení Kubánské republiky (1902) – v důsledku „Plattova dodatku k americké ústavě“ stal v podstatě protektorátem USA (Haywood, 1998, s. 265). Od počátku 20. století do konce roku 1918 zasahovala vojska Spojených států ještě např. v Kolumbii (1901), v Panamě (1902, 1908, 1912), v Hondurasu (1903, 1905, 1907, 1911, 1912), na Kubě v době voleb (1906-1909, 1912, 1917–1933), v Nikarague (1907, 1910, 1912), Dominikánské republice (1907, 1914, 1916–1924), Mexiku (1914, 1916), Haiti (1914–1934).

OBDOBÍ DO KONCE DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY

Přesvědčivého vítězství v první světové válce dosáhla Trojdohoda až po vstupu USA na evropská bojiště. Destrukční dopad válečných událostí na Velkou Británii, Francii a vznikající sovětské Rusko (později SSSR), poražené Německo a rozpadající se Rakousko – Uhersko usnadnily Spojeným státům výrazný vstup do evropské a světové politiky. Spojené státy vyšly z války ekonomicky silnější, protože celková průmyslová výroba vzrostla o 15

% . Export se ztrojnásobil a hodnota chemických výrobků vzrostla od roku 1914 za tři roky z 21 milionů dolarů na 181 milionů, export trhavin z šesti milionů na 802 milionů dolarů a vývoz oceli a železa vzrostl z 251 na 1 133 milionů dolarů. Vývoj pokračoval dál slibným tempem téměř do konce 20. let. V letech 1892 až 1929 se celková produkce USA zvýšila o 34 %, z toho ve strojírenství o 90 %. V roce 1927 však začal pokles průmyslové výroby a krach na Wall Streetu nastartoval celosvětovou krizi. Do vstupu USA do druhé světové války operovali američtí vojáci např. v Hondurasu (1925), Panamě (1925) anebo v Nikarague (1926, 1937). Vztahy mezi USA a Japonskem se ve druhé polovině 30. let minulého století začaly zhoršovat. Situace akcelerovala po japonské okupaci Indočíny v roce 1940 a nepřímým ohrožením Filipín (tedy amerického protektorátu) obsazením námořní základny Cam Ranh přibližně 800 mil od Manily. Americká odvěta zahrnovala zabavení veškerého japonského majetku ve Spojených státech a uzavření Panamského průplavu pro japonskou lodní dopravu. V září 1941 vydal prezident Roosevelt prohlášení, které vypracoval britský premiér Winston Churchill. V tomto prohlášení hrozil válkou mezi Spojenými státy a Japonskem, pokud by Japonci i nadále zasahovali na území v jihovýchodní Asii nebo v jižním Pacifiku. K samotnému útoku na Pearl Harbor došlo v neděli ráno 7. prosince roku 1941. Důsledkem útoku byl definitivní vstup USA do druhé světové války na straně spojenců a vyhlášení války Japonsku, ke kterému došlo hned následující den. Dne 11. prosince pak v kontextu událostí vyhlásilo Německo a Itálie válku Spojeným státům. Masivnímu americkému zbrojnímu průmyslu a obrovským finančním prostředkům nemohla žádná tehdejší světová mocnost (Německo, Japonsko) dlouhodobě konkurovat, neboť válka je nepředstavitelně nákladným procesem. Kongres Spojených států schválil Zákon o půjčce a pronájmu 14. března 1941. Zákon dal prezidentovi pravomoc prodat, půjčit, nebo pronajmout vojenskou techniku nebo informace vládě kterékoliv země, jejíž obrana proti agresí Německa anebo jeho spojenců je životně důležitá pro obranu USA. Dohoda se Sovětským svazem byla podepsána 11. června 1942. Během druhé světové války dodaly USA zemím protihitlerovské koalice válečný materiál v hodnotě 46 miliard amerických dolarů. Tyto dodávky reprezentovaly 13 procent amerických výdajů na obranu. Největší podíl dodávek směřoval do Velké Británie - 30 miliard dolarů. Sovětský svaz obdržel válečný materiál v hodnotě 9,9 miliard dolarů, Francie 1,4 miliardy a Čína 631 milionů. Podpora bojujícího Sovětského svazu měla nejen formu vojenských dodávek, ale také strategických civilních dodávek. SSSR byl zemí, jejíž průmyslová a potravinářská základna byla válkou těžce poškozena, a to již v prvních měsících bojů. Řada továren byla sice evakuována a mnoho dalších nově postaveno, ale všechny se soustřeďovaly primárně na výrobu zbraní a munice, proto byly civilní dodávky pro SSSR životně důležité. V roce 1945 pocházela třetina logistického vozového parku Rudé armády z USA. Američtí spojenci obdrželi válečný materiál, který měli používat do jeho zničení v boji, či vrácení po válce. Spojenci za dodaný materiál začali platit již v době války, a to prostřednictvím tzv. "Reverse Lend and Lease". Tyto platby měly různou podobu, většinou se jednalo o výhodné, nebo rovnou bezplatné pronájmy vojenských základen, které poskytovaly Spojeným státům na svých územích, a to buďto na dobu války, nebo na různě dlouhou dobu po válce (většinou 99 let). Jednalo se např. o základny v Karibiku, Kanadě, Nové Kaledonii, Austrálii, anebo na Novém Zélandu. Většina těchto základen tvoří mocenskou oporu USA dodnes. Díky druhé světové válce se krizí narušená americká

ekonomika dala znovu do pohybu. Na zakládání zbrojních závodů dala tehdejší vláda k dispozici 16 miliard dolarů a do konce války tak vlastnila 50 % zbrojních kapacit, 70 % výroby hliníku a 90 % výroby kaučuku. Po válce přešel tento majetek do soukromých rukou, kdy 135 firem vlastnilo 45 % průmyslových zařízení země při produkci 25 % tehdejší světové výroby.

OBDOBÍ DO KONCE 80. LET MINULÉHO STOLETÍ

Spojeným státům bylo jasné, že ve válkou poničené Evropě je politická stabilita spojena s ekonomickou prosperitou. V roce 1947 po březnové schůzce zástupců čtyř vítězných mocností, byl ministr zahraničí USA Marshall přesvědčen, že je třeba zvýšit angažovanost své země v Evropě. Při převzetí čestného doktorátu na Harvardově univerzitě 5. 6. 1947 přednesl projev, jehož cílem bylo obnovení fungující světové ekonomiky, která umožní vznik politických a sociálních podmínek, v nichž mohou existovat svobodné instituce. Plán pomoci předložil George Catlett Marshall do kongresu v lednu 1948. Již 14. 3. 1948 byl Marshallův plán americkým Senátem přijat a 31. 3. jej jednomyslně schválila Sněmovna reprezentantů. Plán hospodářské obnovy Evropy (*E.R.P.*), běžně známý jako Marshallův plán, se začal realizovat a prvních pět miliard bylo pro Evropu uvolněno již počátkem dubna. Realizací Marshallova plánu byla pověřena nově vzniklá organizace – Organizace pro evropskou hospodářskou spolupráci (*OEEC*). Americký dozor nad dodržováním plánu měl Úřad pro hospodářskou spolupráci (*E.C.A.*). V každé evropské zemi podílející se na Marshallově plánu pak byla otevřena mise E.C.A. SSSR a státy východního bloku samozřejmě zapojení odmítly a 24. června 1948 nechal Sovětský svaz uzavřít všechny přístupové komunikace k Západnímu Berlínu. Sovětský svaz od tohoto dne do 12. května 1949 blokoval pozemní přístup do západní části rozděleného Berlína, který se nacházel uprostřed sovětské okupační zóny. USA a západní země blokádu překonaly zásobováním obyvatelstva pomocí leteckého mostu. Američané po čase začali k přepravě využívat obří dopravní letouny C 54 a denní přísun se v průměru vyšplhal až na 5 000 tun. V podzimních měsících se počasí zhoršovalo a rostly ztráty letadel. Ve fázích nejvyššího výkonu Američané a Britové do Berlína posílali až 13 000 tun denně. Celkem se za dobu blokády uskutečnilo asi 277 tisíc letů, jejichž prostřednictvím bylo přepraveno asi 2,2 milionu tun nákladu. Zároveň s pomocí Berlínu uvalily Spojené státy i protiblokádu na Sovětský svaz. Ta se týkala zejména dovozu uhlí a strojů. Důsledkem krize byl vznik Západního Německa, včetně exklávy Západní Berlín, a Východního Německa. Podpora USA západní Evropě významně přispěla k jejímu značnému hospodářskému růstu a současné hospodářské prosperitě. Toto lze dokumentovat, srovnáme-li obnovu, ekonomický růst a životní úroveň Spolkové republiky Německo a Německé demokratické republiky v letech 1945 až 1989. Složitá politická situace druhé poloviny minulého století s tragickým válečným koncem nastala na Korejském poloostrově, který se dostal do průsečíku zájmů Sovětského svazu a Spojených států. V srpnu 1945 se Korea rozdělila 38. rovnoběžkou. Severní část ostrova se ocitla pod vlivem Sovětského svazu, zatímco na jihu měly hlavní slovo Spojené státy. Tento moment lze interpretovat jako počátek studené války, tedy ideového a mocenského soupeření mezi západním a východním blokem. Když 25. června 1950 zaútočily

severokorejské jednotky v síle asi 75 tisíc mužů na Jižní Koreu, tak na její obranu byly nasazeny již za dva dny americké námořní a letecké síly a do pěti dnů i pozemní jednotky v síle 302 tisíc vojáků. V srpnu 1950 ovládala severokorejská vojska asi 90 % území Jižní Koreje. Změna v průběhu války přišla se vstupem vojsk OSN. V říjnu zaútočila vojska na Severní Koreu a na několik týdnů se americkým vojákům podařilo obsadit hlavní město Pchjongjang. Když pak více než 1,3 milionu čínských vojáků zaútočilo na konci října 1950 na pozice jednotek OSN, byli Spojenci nuceni stáhnout se zpět za 38. rovnoběžku. Tento válečný konflikt skončil 27. července 1953. Po konci korejské války patřila Jižní Korea deset let k nejchudším státům světa. HDP na hlavu v roce 1960 činil 79 amerických dolarů, což bylo méně než ve většině jihoamerických a některých afrických zemích. Za podpory USA došlo k obrovskému hospodářskému rozvoji. Vznikly obrovské firmy jako např. Hyundai, Daewo, Kia, anebo technologické společnosti, např. Samsung a LG. Jižní Korea je pátým největším exportérem světa, pátou jaderno-elektrickou velmocí a největším světovým výrobcem čipů, obrazovek a displejů. Válka v Koreji na druhé straně také pomohla USA znovu rozběhnout ekonomiku a zabezpečit konjunkturu. V letech 1946 až 1953 vzrostl národní důchod o 37 % a osobní příjmy po odpočtu daní o 20 % (Deschner, 2005, s. 258). Spojené státy svou podporou Jižní Koreji významně přispěly k tomu, že se Jižní Korea stala světovým hospodářským lídrem, což zejména vynikne, porovnáme-li ji se severním sousedem. Spojené státy se ve druhé polovině 40. let podílely na vojenském převratu v Peru (1948), na dosazení diktátora Somozi v Nikarague (1948) a na vojenském převratu v Kostarice (1948). V 50. letech se Spojené státy výrazně angažovaly v Guatemale, kde prezident Arbenz pozemkovou reformou ohrozil zájmy „*United Fruit Company*“, což vedlo v roce 1960 k vylodění amerických vojsk, a nakonec ke dlouhé občanské válce. V Ekvádoru iniciovaly Spojené státy v roce 1960 politický převrat. V 50. letech dvacátého století patřila Kuba spolu s Argentinou mezi nejvyspělejší země Jižní Ameriky. Od počátku 60. let začalo období specifických vztahů mezi USA a Kubou, včetně její ekonomické a politické izolace. V roce 1959 byla při pozemkové reformě na Kubě rozdělena rolníkům statkářská půda a půda amerických společností. Postupně došlo ke znárodnění bank, zmrazení cen nájemného, cen za elektřinu a základní potraviny a k vyvlastnění domů a bytů, které patřily Američanům. Kuba byla první komunistická země na americkém kontinentě, navíc v blízkosti USA. Proto Spojené státy a jejich spojenci nemohli dovolit, aby takový režim, který je proti demokracii a svobodě, byl tak blízko a stal se příkladem pro další země. V roce 1961 přerušily USA diplomatické styky s Kubou a podnikly neúspěšnou invazi, za což prezident John F. Kennedy potrestal odvoláním z funkce ředitele CIA Alana Dullese, jeho náměstka Charlese Cabella a šéfa celé intervenční akce Richarda Bissella. Pod patronací Roberta Kennedyho byla zřízena zvláštní skupina specialistů, která ve spolupráci s CIA, Ministerstvem obrany USA a Ministerstvem zahraničí USA vypracovala plány „*Mangoose*“ a „*Northwoods*“, v nichž byly navrženy různé varianty změny politického režimu na Kubě. V únoru 1962 vyhlásil americký prezident Kennedy zákaz všech dovozů z Kuby a v březnu téhož roku USA schválily zákon, kterým zakázaly třetím zemím dovoz výrobků vyráběných z kubánských surovin nebo obsahujících tyto suroviny. V roce 1961 byly zmrazeny všechny kubánské fondy v USA a všechny finanční operace mezi Spojenými státy a Kubou mohly proběhnout jen se zvláštním povolením. V roce 1964 zakázalo ministerstvo obchodu USA prodej léků

a potravin Kubě a v různé podobě embargo trvá do dnešních dnů. Kuba po rozpadu sovětského bloku se propadá do stále hlubších hospodářských problémů. Doprovází je chudnutí populace, obecný nedostatek a souběžný růst cen. V poslední době chybí v obchodech nezřídka i cenově dostupné potraviny. Často též vypadáva elektrický proud. Po rozpadu východního bloku, který ekonomicky podporoval Kubu, demokratičtí senátoři Robert Torricelli z New Jersey a Robert Graham v roce 1992 předložili zákon, který nejenže zakazoval obchodovat s Kubou, ale zákaz se vztahoval i k dceřiným firmám amerických obchodníků v zahraničí. V důsledku tohoto zákona zaznamenala Kuba schodek v obchodu v celkové výši 718 milionů dolarů, z čehož 91 % připadalo na potraviny a na léky. Torricelliho zákon byl o čtyři roky později doplněn zákonem, který připravili advokáti rodiny Bacardí. Senátoři Dan Burton a Jesse Helms předložili tzv. „*Helms-Burton Act.*“. Kdyby mezinárodní finanční instituce např. poskytla úvěr Kubě, USA vyhlásí proti ní sankce, což se vztahuje na jakoukoliv hospodářskou pomoc anebo na jakýkoliv obchod s Kubou. Ani výrobky z třetích zemí, které obsahují kubánské suroviny, se nesmí dovážet do USA a americkým manažerům a jejich rodinným příslušníkům byl zakázán vstup na kubánské území. Podle tohoto zákona nesměli na Kubu cestovat ani američtí občané. Podle amerického tzv. „*Zákona o kubánském vyrovnání*“ z roku 1996 je Kubáncům – jako jediným na světě – povolen pobyt v USA, a to i při ilegálním vstupu, včetně získání pracovního povolení. Zrušení embargo však není jednoduchá záležitost, protože embargo je složeno z mnoha zákazů. Změnit tyto zákony je podle dobového kurzu zahraniční politiky USA v pravomoci pouze Kongresu Spojených států. Prezident může v rámci svých pravomocí a možností embargo pouze zmírnit. V létě 1964 eskalovalo napětí mezi Severním a Jižním Vietnamem incidentem mezi torpédovými čluny severovietnamského námořnictva a americkým torpédoborcem, což vedlo k jednorázovému leteckému úderu americkými bombardéry na Hanoj. Vypukl velký vojenský konflikt, který postupně narůstal. Jednalo se v podstatě o eskalaci třicetiletého ozbrojeného konfliktu (od 1945/46) vietnamských komunistů proti návratu francouzské koloniální vlády, a proto se někdy uvádí vypuknutí bojů už v roce 1957. Proamerický Jižní Vietnam podporovaly USA a celá řada dalších zemí (např. Austrálie, Jižní Korea, Nový Zéland, Filipíny, Thajsko), severně ležící komunistický Vietnam zase SSSR, Čína a státy tzv. „*Východního bloku*“ (ČSSR, NDR, Polsko, Maďarsko, Bulharsko). První americké bojové jednotky dorazily do Vietnamu 22. 2. 1965. Spolu s boji v Jižním Vietnamu, který se marně snažil vyhnat partyzány a jednotky Vietkongu ze svého území, probíhaly také nálety na Severní Vietnam. V roce 1965 bylo v Jižním Vietnamu 185 tisíc amerických vojáků, 170 tisíc partyzánů Vietkongu a v následujícím roce se počet Američanů zvýšil dokonce o 200 tisíc, z čehož větší část tvořili povolání branci ve věku 18 a 19 let. 30. dubna 1969 dosáhl počet amerických vojáků ve Vietnamu svého vrcholu, nacházelo se tam 543 000 vojáků. Bombardování kromě Vietnamu postihlo i sousední Kambodžu. Odpor proti válce v samotných Spojených státech zesílil po masakru domácího obyvatelstva v My-lai v březnu 1968 a v Hue, Dak Sonu a Phuoc-vinhu. Ekvivalent shozených bomb se v tomto konfliktu rovnal 700 hirošimských atomových bomb a byl třikrát větší než tonáž bomb shozených ve druhé světové válce Spojenými státy. Americká strategie byla založena na tom, že způsobí Severnímu Vietnamu ztráty takového rozsahu, že se stáhne a na své strategické cíle rezignuje. Strategie nevyšla, přestože ztráty byly

skutečně masivní. Po vleklých diplomatických jednáních byla válka ve Vietnamu, která představovala 58 202 mrtvých Američanů, což bylo více než ve druhé světové válce, navíc v průměrném věku 19 let, a asi 725 tisíc mrtvých Vietnamců, ukončena podepsáním příměří. 1. května 1975 skončila Vietnamská válka, pokračovala však občanská válka mezi komunistickými silami a jejich opozicí, která trvala krátce a skončila likvidací opozice. V roce 1972 americká vojska vstupují do Nikaraguy a o rok později CIA organizovala vojenský puč v Chile. Prezident Salvador Allende v roce 1970 počtvrté vyhrál prezidentské volby a postupně začal znárodňovat klíčová odvětví ekonomiky, včetně amerických společností (např. ITT, Anaconda anebo Kennecot) a realizovat svoji sociální politiku. Po návštěvě Kubánce Fidela Castra připravila CIA v roce 1973 násilné převzetí moci generálem Pinochetem, což znamenalo smrt kolem 30 tisíc Čilanů. Zostřující se studená válka mezi Spojenými státy a Sovětským svazem iniciovala v několika zemích „Třetího světa“ celou řadu vojenských konfliktů, kdy bojující strany podporovaly právě tyto dvě velmoci. Například Jonkipurská válka mezi Izraelem a proti němu stojící Sýrií s Egyptem (1973) anebo dlouhé boje v Angole (1975–2002), které probíhaly i za přímé účasti Kubánců, kteří opustili zemi v roce 1989. Podobná situace byla po sovětské invazi do Afghánistánu (1979–1989), kde obě velmoci vlastně válčily rukama Afghánců. Při vojenském konfliktu mezi Íránem a Irákem stály Spojené státy na irácké straně. V období 80. let se Spojené státy politicky a vojensky angažovaly nejen v Salvadoru (1980-1992), kde zemřelo asi 75 tisíc obyvatel této země a v Hondurasu, který sloužil především jako základna k akcím proti levicovým Sandinistům v Nikarague (1981-1990), ale také provedly vojenskou intervenci v levicově orientované Grenadě (1983). Poslední vojenskou akcí USA v 80. letech byl ozbrojený zásah v Panamě a zabití prezidenta Noriegy. V hlavním městě tehdy zahynulo přes 500 obyvatel.

OBDOBÍ OD 90. LET

1 2. 3. 1947 v Kongresu prezident Truman vyhlásil připravenost USA kdekoliv ve světě podpořit nekomunistické síly a dal popud ke vzniku doktríny „*zadržování komunismu*“. Pomyslnou rukavici zvedl SSSR, což byl tehdy protivník vojenskou silou minimálně rovnocenný. Truman navíc jednoznačně definoval odhodlání Spojených států nedopustit další rozpínání sovětského totalitarismu. Což nebylo ničím jiným než vyhlášením studené války Sovětskému svazu. Její tíži nesly a největší zásluhu na vítězství mají Spojené státy. Konec studené války je období přelomu 80. a 90. let představované summitem Gorbačov – Bush na Maltě, sjednocením Německa, rozpadem východního bloku a následně rozpadem Sovětského svazu. V závěru 80. let tak skončilo bipolární rozdělení světa. V souvislosti s politickými změnami v zemích sovětského bloku a se zánikem Sovětského svazu se světovým hegemonek staly Spojené státy. Světová politika pod dominancí USA se dostala do kvalitativně jiné úrovně, což lze dokumentovat několika příklady z tohoto období:

- a) Do zájmové sféry USA se dostaly nejen státy bývalého sovětského bloku, ale také většina bývalých svazových republik, zejména Pobaltské státy, Gruzie a Ukrajina. Jako příklad lze uvést snahy USA o ovládnutí euroasijského ropného koridoru ⁵⁾.

b) Klíčové pozice prezidentské administrativy jsou od počátku 90. let stále více obsazovány bohatými průmyslníky většinou zbrojního průmyslu a burzovními makléři⁶⁾. V současné době dosahuje vojenský rozpočet USA zhruba stejné výše jako je součet dalších 25 zemí s nejpochetnějšími vojenskými výdaji dohromady.

c) Počátkem 90. let minulého století téměř souběžně s blokadou iráckých přístavů probíhal vojenský zásah v Somálsku (1992–1994), na který navázaly hlídky v bezletových zónách v Bosně (1993–1995). Pokus o svržení iráckého prezidenta Saddama Husajna v letech 1994–1996 byl neúspěšný, a tak se, zejména po 11. září 2001, začal připravovat vojenský zásah, kterým v roce 2003 byla země obsazena vojsky USA a prezident odstraněn. Válka skončila 15. prosince 2011, ale iniciovala konflikt mezi šíity a sunnity.

V Evropě v 90. letech probíhal ozbrojený konflikt v souvislosti s rozpadem Jugoslávie. K bombardování území bývalé Jugoslávie letectvem USA a 13 státy NATO došlo celkem dvakrát. Poprvé to byla operace „*Deliberate Force*“ a „*Deadey*“ od 30. 8. do 20. 9. 1995 v Bosně, kde byly zasaženy pozice srbské armády v bezpečnostních zónách OSN a druhé bylo, bez mandátu Rady bezpečnosti OSN, 78denní bombardování Svazové republiky Jugoslávie (Srbsko, Černá Hora) od 24. 3. do 10. 6. 1999. Toto neslo název „*Operation Allied Force*“. Celkově bylo použito přibližně 1200 letadel (35 tisíců letů) a 23 tisíc raket a operace se zúčastnilo asi 60 000 vojáků NATO. Po roce 2001 zahájily Spojené státy celou řadu vojenských akcí pod souhrnným názvem „*Operation Enduring Freedom*“ – Operace Trvalá svoboda – v Afghánistánu, Iráku, na Filipínách, v Africkém rohu, Trans Sahara, Kyrgyzstánu, Soutěsce Pankisi a v dalších regionech planety. V současné době je USA hlavním podporovatelem Ukrajiny po jejím napadení Ruskou federací (24. 2. 2022). Západní podpora Ukrajiny hraje nezastupitelnou roli v současném vývoji válečného konfliktu a v dalších měsících se dá očekávat spíše nárůst její potřeby než naopak. Pro západní státy i jejich vojenské zásoby to však znamená dlouhodobě značné náklady a Spojené státy patří díky svým prostředkům mezi nepostradatelné dárce.

TERITORIÁLNÍ DOMINANCE USA

Jedinými útoky další země na území Spojených států na americkém kontinentě byla válka za nezávislost na Británii na konci 18. století a britský útok na Washington v roce 1814. V současné době je americká armáda silou, která je schopná působit po celé planetě.⁷⁾

V návaznosti na genezi a periodizaci americké zahraniční politiky od vzniku USA lze do současné doby návazně vymezit zhruba sedm teritoriálně se zvětšujících regionů a sfér dominance.

ÚZEMÍ SPOJENÝCH STÁTŮ – KOLONIZACE ZEMĚ

4. 7. 1776 vyhlásilo 13 britských kolonií svou nezávislost a dalo tak vzniknout samostatnému státu. Anglosaský vliv se v podstatě omezoval až do 19. st. na území

13 původních kolonií na východním pobřeží dnešních Spojených států. V roce 1819 byla rozsáhlá území na severu Nového Španělska podstoupena USA a v určitém smyslu pak byla kolonizována ze strany USA. Kolonizace současného území USA znamenala vyhánění předkolumbovských obyvatel z jejich území, etnické čistky a vytlačení původních obyvatel do rezervací. Deportace afrických černochů v 17. století.⁸⁾

PEVNINSKÉ ÚZEMÍ AMERIKY – NOVÁ SFÉRA VLIVU USA

Vznik USA. Monroeova doktrína. (Monroeova doktrína fakticky dala USA právo vojensky intervenovat na „svém“ světadílu kdykoliv, kdy byl ohrožen „mír a bezpečnost“ USA.) Rozšiřování území Spojených států na jihu západ zabráním španělských kolonií a části Mexika (1846 až 1848).

EXPANZE V OSTROVNÍ LATINSKÉ AMERICE A V ZÁMOŘSKÝCH ZEMÍCH – ROZŠÍŘENÍ SFÉRY VLIVU

Politická, ekonomická a vojenská expanze především v Latinské Americe. 25. dubna 1898 vypověděl po potopení lodi USS Maine v Havaně americký prezident McKinley Španělsku válku. Vylodění na ostrovní Kubě. 30. 6. 1898 se generál Wesley Merrit vylodil s 11 tisíci vojáky ve filipínské Cavle, 25. 7. 1898 se Američané vylodili v Portoriku a následně v dalších zámořských zemích (např. Fidži, Čína, Egypt, Korea).

PRVNÍ SVĚTOVÁ VÁLKA, MEZIVÁLEČNÉ OBDOBÍ – OMEZENÁ VOJENSKÁ PŘÍTOMNOST V EVROPE

Nová vize nepřítele. (6. 4. 1917 Německo). Vojenská přítomnost v Evropě v době válečného konfliktu. Po skončení odsun armády zpět. Průnik především ekonomických a politických vlivů. Důsledky světové krize vzniklé v USA.

DRUHÁ SVĚTOVÁ VÁLKA – GLOBÁLNÍ VLIV A ZÁJEM O ROZŠÍŘENÍ VLIVU V CELOSVĚTOVÉM MĚŘÍTKU

Nová vize nepřítele (8. 12. 1941 Japonsko, 11. 12. 1941 Německo, Itálie). Vojenské operace v Evropě, Asii, Africe a v Tichomoří. Po skončení zůstávají americká vojska v Evropě a na dalších základnách ve světě. Výrazný globální průnik ekonomických a politických vlivů.

STUDENÁ VÁLKA – BIPOLÁRNĚ ROZDĚLENÝ SVĚT A SOUPEŘENÍ O HEGEMONII

Marshallův plán. Nová vize nepřítele. Rozšiřování vojenské přítomnosti ve světě, kde mají USA základny v asi 74 zemích a vojáky prakticky po celém světě (podrobně uvádí Base Structure Report). Průnik amerického kapitálu zvyšuje politický vliv „Amerikanizace kultury“.

Nová vize nepřítelů po roce 1989 a 2001 znamenala ekonomický, politický a vojenský průnik na uvolněná teritoria po rozpadu východního bloku a rozšíření vojenské angažovanosti ve světě. Ekonomický a politický celosvětový vliv, obchodní válka s Čínou, ekonomický a politický tlak ve formě sankcí na Ruskou federaci po napadení Ukrajiny. Sullivan, bezpečnostní poradce prezidenta J. Bidena, po setkání s prezidentem Ukrajiny Volodymyrem Zelenským a šéfem jeho kanceláře Andrijem Jermakem je ujistil, že vojenská podpora bude pokračovat i po amerických volbách 8. 11. 2022. O dominanci vojenské v globálním rozsahu svědčí např. množství leteckých zásahů v mnoha zemích.

ZÁVĚR

Cyklický vývoj americké ekonomiky formuje také expanzivní síly Spojených států. A navíc bychom v málokteré zemi hledali stejný příklad, jak zahraniční politika ovlivňuje nejen postavení prezidenta, ale ovlivňuje vnitřní politiku, jako je tomu v USA. V současné době lze považovat za hlavní zájmové území nejen ropné státy jihozápadní Asie, ale především východoevropský region, kde se Spojené státy (a potažmo Evropská unie a Velká Británie) snaží politicky a ekonomicky odpojit Ukrajinu od Ruska a vytvořit z ní demokratický stát jako jsou Polsko, Litva, Lotyšsko a Estonsko. Spojené státy u příležitosti návštěvy prezidenta Petra Porošenka ve Washingtonu v roce 2014 již podpořily Ukrajinu v konfrontaci s proruskými separatisty na východě země 53 miliony dolarů. Dodávky zbraní tehdejší prezident Barack Obama vyloučil. Washington za prvních 13 měsíců ruské agrese proti Ukrajině připravil pro napadenou zemi přes 30 balíků vojenského materiálu a celkově dodal či přislíbil pomoc za více než 32 miliard dolarů (716 miliard Kč). Kongres od počátku invaze do března 2023 vyčlenil na pomoc ukrajinské armádě 50 miliard dolarů, z nichž vláda prezidenta Joea Bidena postupně čerpá při sestavování jednotlivých sad materiálu. Dopady celosvětové pandemie SARS Covid 19 a její vliv na státní dluh USA, který se pohybuje kolem 17 trilionů dolarů, a poměrně masivní finanční a materiálová podpora Ukrajiny komplikují vnitřní politiku Spojených států amerických, což se vyostřuje zejména v období voleb a ve skryté podobě přetrvává.

1.) Bez přesné definice pojmu „*nepřátelský bojovník*“ a pojmu „každého“ je nadřazení práva moci výkonné nad soudy a nad Kongres do jisté míry zákon podobný opatření, které byl v Německu v roce 1933 Říšským sněmem přijat tzv. Zmocňovací návrh.

2.) Na území kolonizované Severní Ameriky byly celé kmeny nebo skupiny obyvatel popouzeny proti sobě nebo jiným kmenům (např. Cherokeeové proti Yamassům nebo Irokézové proti Huronům). Nebylo-li použito přímé násilí, nebyli-li původní obyvatelé masakrováni, zabírala se jejich loviště, půda, dobytek a byly zničeny jejich vesnice a úroda, což vedlo k obrovské bídě, hladu a podvýživě. To následně zapříčiňovalo jejich vysokou úmrtnost. Indiány kmene Nez-Percé v Oregonu pronásledovaly americké vojenské

jednotky na jejich téměř 1 600 km dlouhém útěku přes hory do Kanady tak dlouho, až se vysílení vzdali. Zesláblí indiáni byli deportováni do malarické rezervace v Oklahomě, kde většina zemřela. Seminolové na Floridě byli systematicky hubeni, zejména od roku 1819 za vlády prezidenta Jamese Monroea. V 18. století, které je ve Starém světě považováno za osvícenecké, bylo vládou ve státě Massachusetts placeno za indiánský skalp 12 liber, aby se v roce 1722 cena zvedla až na 100 liber. V roce 1745 stanovily zákonem čtyři novoanglické státy odměnu za každý odevzdaný skalp stejně jako u lovu divoké škodné. V roce 1799 bylo srovnáno se zemí 11 vesnic Chicamauguů v údolí řeky Tennessee, v roce 1784 se muselo šest národů Irokézů u Fort Stanwixu smluvně vzdát všech svých práv v severozápadní oblasti. Od roku 1790 probíhala pětiletá válka proti indiánům z Ohia, která natrvalo zlomila jejich odpor na severozápadním teritoriu. Na konci 18. století ratifikoval Senát průběžně smlouvy s Irokézy, Čerokézy a Creeky, aniž by se o jejich dodržování dále někdo staral. Americká vláda ústy George Washingtona v roce 1790 indiánům přislíbila, že: *“žádný stát nebo osoba od nich nesmí koupit půdu, aniž by o tom byla sepsána dohoda pod autoritou Spojených států”*. Ve skutečnosti bylo v následujících sto letech s indiány uzavřeno 370 smluv, které vláda všechny porušila. Již za několik roků prohlásil prezident Thomas Jefferson (prezidentem 1801-1809): *“budeme je vyhánět z lesů jako divou zvěř do hor. Válka se nezastaví. Nikdy je nepřestaneme pronásledovat, dokud z nich na břehu Mississippi zbude i jeden jediný”*. Kmeny Saků a Foxů ztrácejí v roce 1804 přes 50 milionů akrů ve prospěch USA. V roce 1814 Creekové ztrácejí 75 % svého území, v roce 1817 indiáni v Ohiu 4 miliony akrů půdy. Expanzí bělochů byly v roce 1818 Čikavasové zbaveni svého území mezi Mississippi a severním Tennessee. Mezi roky 1825 až 1826 byly Creekové přinuceni k rezignaci na svou zemi v Georgii. Za vlády prezidenta Andrewa Jacksona (prezidentem 1829-1837) bylo indiánům vnuceno 94 smluv. V roce 1830 podepisuje Jackson tzv. *Indian Removal Act.*, který ho zmocňuje deportovat všechny indiány z východu USA na západ od Mississippi. Pomocí tohoto aktu z roku 1830 byla od indiánů očištěna oblast větší než střední Evropa. Mississippi se měla stát hranicí a území na západ od ní měly vytvořit obrovskou rezervaci pro původní obyvatele. Velká stáda bizonů, zlato a úrodná půda však vyvolala obrovskou expanzi bělochů i na území pravého břehu Mississippi. Ze 100 000 indiánů, kteří v polovině 18. století žili v Kalifornii, jich na konci století zůstalo jen 15 000. V letech 1861-65 probíhala válka s Čejeny z kmene Arapaho, od roku 1862-76 válka proti Siouxům a v letech 1871-86 se bojovalo s Apači. Poslední indiánská válka skončila v září 1886 zabitím apačského náčelníka Geronima, který po čtyři roky bojoval na území dnešní Arizony, Nového Mexika a Mexika s bělochy. V poslední čtvrtině 19. století už ve Spojených státech neexistovali žádní svobodní indiáni. Ještě v 60. letech 20. století činil průměrný příjem indiánské rodiny 1 500 US dolarů ročně. Nezaměstnanost indiánského obyvatelstva dosahuje v některých rezervacích 80 až 90 %. V USA otroctví bylo zrušeno v roce 1866 (podrobně Chalupa, Neméthová, Hübelová, 2008, s. 165.).

3.) USA se nedohodly s Kolumbií na smlouvě o podmínkách výstavby průplavu, což řešily tak, že připravily podmínky k revoluci vedenou podnikatelskými kruhy z *Compagnie Nouvelle du Canal de Panama*, která držela kolumbijskou koncesi na zbudování průplavu. Když mělo dojít k vylodění kolumbijských sil, přispěchal na pomoc panamským

revolucionářům americký dělový člun USS Nashville (PG-7) a zabránil vylodění. Železnice spojující oba oceány byla dokončena v roce 1855 na základě smlouvy z roku 1846. Mezi tehdejší Kolumbií, (které patřilo území dnešní Panamy), a USA byla 18. 11. 1846 podepsána tzv. Mallarinova-Bidlackova smlouva, kterou si USA zajistily výsadní postavení při eventuální stavbě průplavu. Panama Spojeným státům umožnila nejen postavit průplav, ale také trvale ho kontrolovat, včetně šestimílového pásu území na obou jeho březích. Už následující rok začali Američané budovat průplav.

4.) V roce 1998 byla loď vyzdvižena a bylo expertně zjištěno, že došlo k výbuchu uvnitř lodě, z čehož se obě země obviňují – úmyslné potopení umístěnou náloží.

5.) S podporou BP-AMOCO, který zahrnuje také Unocal, McDermott, Pennzoil a tureckou společnost TPAO, mohl prezident İlham Alijev rozdělit v Ázerbajdžánu moc mezi členy své rodiny a napomohli tak vytvořit stav, při kterém konsorcium BP-AMOCO vlastní 60% podíl v Azerbajani International Corporation (AIOC). V roce 1997 výrazně ovlivnil Al Gore ve spolupráci s prezidentem Alijevem realizaci podpisu ropné dohody mezi Státní ropnou společností Ázerbajdžánu (SOČAR), umožňující Chevronu (nyní součást TEXACA), aby převzal kontrolu nad ropnými ložisky v jižní části Kaspického moře (Chalupa, P., Hübelová, D.: 2007, s. 122). V severních oblastech tohoto jezera se v Kazachstánu angažuje Chevron prostřednictvím podniku Tengiz-Chevrnoil (Chossudovský, s. 2004).

6.) Např. Condolezza Riceová – ministryně zahraniční byla bývalá vedoucí funkcionářka společnosti Chevron-Texaco, ministr vnitra Gale Norton zastupoval ropný gigant BP-AMOCO, viceprezident Dick Cheney byl předsedou správní rady firmy Halliburton, která je největším výrobcem ropných zařízení na světě.

7.) Např. údaje z roku 2005 hovoří o 737 základnách USA v zahraničí, na kterých sloužilo 196 975 vojáků a přibližně stejný počet civilních zaměstnanců. Seznam nezmiňuje základny zřízené v Kuvajtu, Kyrgyzstánu, Izraeli a Kataru, ani v Afghánistánu a základnu Camp Bondsteel v Kosovu či v iráckém Tallilu, Al Asadu, Baladu a Qajarahu, kde se buduje rozsáhlá vojenská infrastruktura.) Uvažováno je o vojenské základně v Polsku, Iráku a Papui-Nové Guinei (<https://legacy.blisty.cz/art/34682.html>).

8.) Jak uvádí Chalupa, P., Neméthová, J., Hübelová, D. (2008, s. 178), tak kolem roku 1776 pracovalo v USA na plantážích produkujících především tabák, rýži, bavlnu a indigo zhruba 750 000 černých otroků. V žádném ze států USA nepřesahoval podíl nesvobodných proti bělochům 6 %. V roce 1790 však činil podíl otroků v Marylandu 32 %, ve Virginii 38 %, V severní Karolíně 26 %, v Jižní Karolíně 43 % a v Georgii 35 %.

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] ANDĚL, J., SKOKAN, L. 2003. Střední Evropa a Evropská Unie, transformační ekonomiky Východní Evropy. UJEP, Ústí nad Labem, s. 128.
- [2] BAAR, V., RUMPEL, P., ŠINDLER, P. 1996. Politická geografie. Ostrava: Ostravská univerzita, ISBN 80-7042-737-X, 94 s.
- [3] BAAR, V. 2002. Národy na prahu 21. století: emancipace nebo nacionalismus? 2. vyd. Šenov u Ostravy: Tilia, 415 s., ISBN 80-86101-66-5
- [4] BARBAG, J. 1987. Geografia polityczna ogólna. 4. vyd. Warszawa: PWN, 330 s.
- [5] BAUMAN, Z 2008. Život ve věku nejistoty. Praha, Academia, 2008, 112 s. ISBN 978-80-200-1656-0.
- [6] BOESLER, K. A. 1983. Politische Geographie. Stuttgart: B. G. Teubner, 1983. 252 s.
- [7] COHEN-TANUGI, L. 2003. An Alliance at Risk: The United States and Europe Since September 11. Baltimore, London: Johns Hopkins University Press.
- [8] DAALER, I., H., LINDSAY, J., M., America Unbound: The Bush Revolution in Foreign Policy. 2003, Washington, D. C.: Brook ings Institution Press.
- [9] DESCHNER, K. 2005. Moloch. O amerikanizaci světa. Nakladatelství Epoque, Praha, 329 s.
- [10] GROFMAN, B. 1990. Political gerrymandering and the courts, New York: Agathon Press.
- [11] HAYWOOD, J. et al. 1998. Historie světa: Atlas světových dějin. Praha: Columbus, 380 s. ISBN 80-85928-81-7.
- [12] HNÍZDO, B. 1995. Mezinárodní perspektivy politických regionů, Praha: I. S. E
- [13] HUNGTINGTON, S. P. 2005. Kam kráčíš, Ameriko? Rybka Publisher, Praha, 345 s.
- [14] CHALUPA, P., HUBELOVÁ, D. 2005. Současný fázový společenský posun a Česká republika. Spisy Pedagogické fakulty MU, sv. 108, 233 s., Brno, ISBN 978-80-210-4464
- [15] CHALUPA, P., NEMÉTHOVÁ, J., HÜBELOVÁ, D. 2008. Geografia Ameriky, Vysokoškolská učebnice, UKF FHPV Nitra, Slovensko, 198 s. ISBN 978-80-8094-686-9
- [16] CHOSSUDOVSÝ, M. 2005. Dobyť ropných zásob a tras ropovodů II. In HN, Fortuna, Praha, ročník 15, číslo 1, s. 4.
- [17] IŠTOK, R. 2004. Politická geografie a geopolitika, Prešov: Prešovská univerzita v Prešově, 392 s. ISBN 80-8068-313-1.
- [18] IŠTOK, R. 1997. Štát na politickej mape sveta. Politickogeografické a geopolitické aspekty. In Geografické práce 7. Prešov: KGG FHPV PU, 172 s.
- [19] JEHLIČKA, P., TOMEŠ, J., DANĚK, P. 2000. Štát, prostor, politika: vybrané otázky politické geografie. Praha: Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, 2000. 274 s. ISBN 80-238-5566-2.
- [20] KREJČÍ, O. 2001. Prolegomena ke každé příští geopolitice. In: Medzinárodné otázky, Slovenský inštitút medzinárodných štúdií, roč. X., č. 4, Bratislava, s. 3-21.
- [21] LAQUER, W. 2004. Geografie terorismu. In: National Geographic, 11/2004, Sanoma Magazines, Praha, s. 98-107.
- [22] LYSÁK, L. 2003. Globalizácia verzus glokalizácia. In: Ekonomický časopis, Praha, roč. 51, č. 8, s. 931-946.

- [23] MARHALL, T. 2018. Rozdělený svět, Premedia, 248 s. EAN 9788081596438
- [24] MAYSSANT, T. 2002. Velký podvod, Motto, Praha, 222. s.
- [25] MORRIL, R. L. 1981. Political Redistricting and Geographical Theory, Washington, D. C., Association of American Geographers.
- [26] MOOR, M., 2003. Dude, whwere´s my Country. Waren Books, New York, 301 s.
- [27] MOOR, M. 2004. Hloupí bílí muži. Knižní klub, Praha, 319 s.
- [28] MOOR, M. 2005. Kde domov tvůj. Knižní klub, Praha, 284 s.
- [29] MOOR, M. 2007. Farenheit 9/11. Knižní klub, Praha, 350 s.
- [30] OPATRŇY, J. 1998. Amerika v proměnách staletí. 1. vyd. Praha, Libri, 841 s. ISBN 80-85983-42-7
- [31] SHORT, J., R. 1994. Introduction to Political Geography. 2nd edition. London and New York: Routledge, 178 s.
- [32] SKOKAN, L. 2012. Úvod do politické geografie. Vyd. 1. V Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, 156 s. ISBN 978-80-7414-467-7
- [33] ŽALOUDEK, K. 1996. Encyklopedie politiky. Praha: Nakladatelství Libri, <https://legacy.blisty.cz/art/34682.html>

GENESIS OF THE FOREIGN POLICY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

ABSTRACT

The global economic, political and military development is affected by the United States of America (USA) on a large scale. This influence raises many discussions about its foreign policy in the whole world. With its historical development the United States gave the origin of certain peculiarities where the expansionary policy has its important place and we are dealing with it in this paper. Development of the expansionary policy of this country that can be qualitatively divided into several stages, started in the middle of the 17th century. From geopolitical interests on the American continent (Monroe, 1823) the political, economic and military interests have gradually extended in connection with World War I to Europe and after the World War II practically to the whole planet. In the period of the so-called Cold War in some years and certain regions of the bipolar world the political interests changed to a military conflict, e.g. Korea, Vietnam. The influence of the USA came out more stronger after the collapse of the Soviet Bloc since the 1990s. Dissolution of the Warsaw Pact enabled the intrusion of the military impact of the NATO to the countries located close to the borders with the Russian Federation. A significant feature of the United States is the fact that its culture is focused only on the individual and his benefits that has arisen by historical development when the ethics "gain the maximum" enabled the first colonists to survive regardless of the indigenous population. Due to this fact social inequalities and the influence of the foreign policy are generally considered as result of the individual's competences and the country of interest. A background material to the presentation of the genesis of the expansionary policy of the USA has been prepared by providing analytical-

-synthetic assessment of professional publications and drawing up selected input data to time line. Nowadays, out of the USA and the Russian Federation the world political scene is gradually received by the People's Republic of China. Due to the limited extent of this paper there was a need to make selection and only selected examples of the expansionary policy of the United States are evaluated, especially the direct military interventions. In fact, there are much more, e.g. the historian K. Deschner (2005, p. 317) only in the period from 1945 to 1975 refers to 215 military interventions in various parts of the world.

KONTAKTNÍ ÚDAJE:

Petr Chalupa, prof. PhDr., CSc.
Vysoká škola polytechnická Jihlava
Katedra cestovního ruchu
Tolstého 16
586 01 Jihlava, 5860
e-mail: chalupapet@seznam.cz

Ján Veselovský, RNDr. PaedDr., PhD.
Univerzita Konštantína Filozofa v Nitre
Fakulta stredoeurópskych štúdií
Katedra cestovného ruchu
Dražovská 4
949 74 Nitra
Slovenská republika
e-mail: jveselovsky@ukf.sk

Ivana Brychtová, Mgr.
Vysoká škola polytechnická Jihlava
Katedra cestovního ruchu
Tolstého 16
586 01 Jihlava
e-mail: ivana.brychtova@vspj.cz

KEYWORDS:

The United States of America, expansionary policy, dominance, geopolitical interest, invasion, embargo, World War I, World War II, bipolar world order

K INKLÚZII V CESTOVNOM RUCHU: PRISPÔSOBOVANIE SLUŽIEB CESTOVNÉHO RUCHU PRE OSOBY SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM

RADKA MARČEKOVÁ
ĽUBICA ŠEBOVÁ
UNIVERZITA MATEJA BELA
V BANSKEJ BYSTRICI

ABSTRAKT

Článok skúma bariéry jednotlivcov so zrakovým postihnutím v cestovnom ruchu. Vedeckým cieľom článku je preskúmať vnímané bariéry, s ktorými sa zrakovo postihnutí jednotlivci stretávajú nielen pri cestovaní a poukázať na výzvy, ktorým čelia prevádzkovatelia ubytovacích služieb pri snahe o ich odstránenie. Článok hodnotí výsledky primárneho kvalitatívneho prieskumu uskutočneného prostredníctvom hĺbkových rozhovorov s 32 účastníkmi so zrakovým postihnutím. Z výsledkov výskumu vyplýva, že zrakovo postihnutí jednotlivci na Slovensku považujú ponuku cestovného ruchu za neadekvátne prispôsobenú svojim špecifickým potrebám. Vo svojom každodennom živote sa stretávajú s mnohými prekážkami, a to aj v rámci cestovného ruchu. Napriek tomu majú veľkú túžbu cestovať a pri lepšom zosúladení služieb cestovného ruchu s ich požiadavkami by sa ich frekvencia cestovania mohla potenciálne výrazne zvýšiť, čo by pomohlo kontinuálne zvyšovať konkurencieschopnosť destinácií cestovného ruchu.

KĽÚČOVÉ SLOVÁ:

Bariéry, cestovanie, cestovný ruch pre všetkých, zrakové postihnutie

ÚVOD

Nielen majorita zdravých ľudí, ale aj zrakovo postihnutí ľudia prejavujú živý záujem o cestovanie a objavovanie nových destinácií. Svetová zdravotnícka organizácia poukazuje na skutočnosť, že na celom svete žije až 285 miliónov ľudí so zrakovým postihnutím. Z toho je 39 miliónov nevidiacich a 246 slabozrakých (Mothiravally et al., 2014). Nemajú rovnaké podmienky, ako zdravá majorita. Čelia mnohým bariéram, ktoré im v cestovaní bránia a výrazne ho obmedzujú. Uvedomujú si to aj univerzitní študenti, ktorí sa usilujú prispieť k odstraňovaniu bariér zrakovo znevýhodnených osôb v rámci rozpracovania projektov učenia sa prostredníctvom služby komunite počas štúdia (ďalej service-learning).

VÝCHODISKÁ SKÚMANIA ÚČASTI ZRAKOVO POSTIHNUTÝCH OSÔB NA CESTOVNOM RUCHU

Témy, ktoré sa dotýkajú začleňovania zdravotne postihnutých ľudí do spoločnosti v kontexte cestovného ruchu, patria dlhodobo k mimoriadne diskutovaným na úrovni mnohých krajín sveta.

Pojem, ktorý zastrešuje cestovanie nie len, ale aj zdravotne postihnutých ľudí, je cestovný ruch pre všetkých. Takéto cestovanie predstavuje príležitosť pre ľudí s rôznymi typmi bariér – finančných, zdravotných, ale aj iných, ktoré môžu byť trvalé alebo dočasné. Je súčasťou Takayama Declaration už takmer 15 rokov (UNESCAP, 2009).

Európsky hospodársky a zdravotný výbor (EEIG), ktorý je poradným orgánom EU, zdôraznil už v roku 2003 potrebu rozvíjať trvalo udržateľný cestovný ruch pre všetkých. Vyzval krajiny EU, aby všetku svoju snahu vynaložili na to, aby Európa bola svetovým centrom cestovného ruchu, ktorý je otvorený všetkým ľuďom bez rozdielov (ENAT, 2007, s. 12).

Keďže prevalencia zdravotne postihnutých a znevýhodnených ľudí vo svete narastá, segment zdravotne postihnutých návštevníkov v cestovnom ruchu má takisto rastový potenciál. Výskumy zároveň ukazujú, že s ohľadom na špecifické potreby má tento segment ochotu minúť na cestovanie viac finančných prostriedkov, ako zdravá majorita (Yau et al., 2004; UNWTO, 2015).

Medzi najčastejšie problémy, s ktorými sa zdravotne postihnuté osoby pri cestovaní stretávajú, patria architektonické bariéry, ktoré sa týkajú infraštruktúry cestovného ruchu, finančné bariéry, informačné bariéry, komunikačné bariéry, psychické bariéry. Bariéry často súvisia s nedostatočne erudovaným prístupom personálu v zariadeniach, ktoré poskytujú služby cestovného ruchu.

Na to, aby sa mohli destinácie cestovného ruchu trvalo udržateľne rozvíjať, je nevyhnutné prijať legislatívnu úpravu a dodržiavať ju. Bezbariérovosť pritom výrazne pozitívne

ovplyvňuje atraktivnosť ponuky cestovného ruchu a konkurencieschopnosť destinácií na medzinárodnom trhu (Vanhove, 2017).

Medzi návštevníkov v cestovnom ruchu so špecifickými potrebami patria tiež osoby so zrakovým postihnutím. K zrakovo postihnutým osobám patria osoby nevidiace, prakticky nevidiace (majú zachované zvyšky zraku), slabozraké a osoby s poruchami binokulárneho videnia. Venovalo sa im doposiaľ množstvo akademikov, ktorí skúmali ich začleňovanie do cestovného ruchu z rôznych uhlov pohľadu.

Qiao et al. (2021) skúmal hlavné faktory, ktoré ovplyvňujú správanie ľudí so zrakovým postihnutím v rámci voľnočasovej turistiky.

Mothiravally et al. (2014) skúmal postoj a vnímanie plánovania cestovania a zážitkov z cestovania zrakovo znevýhodnených osôb v Malajzii.

Kong & Loi (2017) skúmali dôležitosť faktorov bezbariérovosti z pohľadu zrakovo postihnutých a ich rodinných príslušníkov s cieľom lepšie nasmerovať prístupnosť destinácií cestovného ruchu s osobitným zameraním na tento segment.

Teória zrakovo znevýhodnených osôb v cestovnom ruchu sa zaoberá skúmaním rôznych výziev, s ktorými sa zrakovo postihnutí návštevníci stretávajú pri cestovaní. Aj oni túžia objavovať nové destinácie.

Anuar et al. (2017) skúmali motívy cestovania, ktoré ovplyvňujú rozhodovanie zrakovo postihnutých turistov. Okrem toho sa zamerali na úlohu sociálnych médií pri ich rozhodovaní o cestovaní.

Huang & Lau (2020) sa zamerali na pochopenie potrieb zrakovo znevýhodnených a skúmali, ako by inteligentné turistické destinácie mohli potenciálne zlepšiť zážitok z cestovného ruchu.

Loi & Kong (2017) vo svojej štúdii poukázali na potreby a problémy, ktorým čelia ľudia so zrakovým postihnutím počas cestovania. Ich ambíciou bolo zvýšiť všeobecné povedomie o špecifických požiadavkách ľudí so zrakovým postihnutím a o ťažkostiach, ktorým môžu čeliť.

Nagarjuna & Vadarevu (2021) identifikovali problémy, ktorým čelia zrakovo postihnutí študenti a ich učitelia v Devnarskej škole pre nevidomých (India) pri podnikaní a organizovaní cestovania, spolu s identifikáciou zariadení a infraštruktúry potrebnej pre študentov so zrakovým postihnutím na cestovanie.

Qiao et al. (2023) preskúmali cestovateľské skúsenosti zrakovo postihnutých turistov, identifikovali 7 typov skúseností, sebazmyslovú kompenzáciu a externé zmyslové kompenzačné dráhy v skúsenostiach takýchto turistov.

Obigbesan et al. (2023) venovali pozornosť pozitívnym a kvalitným zážitkom zrakovo postihnutých turistov.

Akademici venujú pozornosť tiež moderným technológiám a digitálnym nástrojom, ktoré môžu pomôcť skvalitniť cestovateľský zážitok pre zrakovo postihnutých návštevníkov.

Mills et al. (2008) sa vo svojom výskume venoval analýze webových stránok, ktoré prevádzkujú služby cestovného ruchu a identifikoval problémy, ktoré narúšajú využívanie webových stránok segmentom zrakovo znevýhodnených osôb. Mobilné aplikácie, hlasová navigácia a inovatívne technológie môžu byť nápomocnými pri navigácii, informovaní o aktuálnych udalostiach ap.

Ceccarini & Prandi (2019) predstavili mobilnú aplikáciu, ktorá bola vyvinutá za účelom uľahčenia využívania služieb cestovného ruchu pre ľudí so zrakovým postihnutím (vrátane slabozrakých a nevidomých používateľov).

Lam et al. (2020) spracovali kvalitatívnu štúdiu, ktorá bola zameraná na pochopenie rôznych typov prekážok, s ktorými sa stretávajú zrakovo postihnutí návštevníci pri návšteve mestských atrakcií. Autori preskúmali aj technologický prínos pri odstraňovaní prekážok pre používateľov smartfónov a počítačov pri prehliadke mestských atrakcií a technologické inovácie, ktoré zlepšujú dostupnosť cestovného ruchu pre zrakovo znevýhodnených návštevníkov v Hongkongu.

Agrawal et al. (2022) hodnotili využiteľnosť a prístupnosť oficiálnych národných turistických webových stránok Indie pre zrakovo znevýhodnených návštevníkov.

Prehľad uskutočnených výskumov a ich výsledkov prezentuje tabuľka 1.

Tabuľka 1: Sumarizácia výsledkov existujúcich štúdií v problematike cestovného ruchu pre zrakovo znevýhodnených návštevníkov.

Autori štúdie	Metódy zberu dát	GP	VS	Hlavné zistenia
Mills et al., 2008	Analýza obsahu sekundárnych dát	USA	20	Webové stránky subjektov, ktoré poskytujú služby cestovného ruchu, je nevyhnutné prispôbiť nevidiacim a slabozrakým.
Mothiravally et al., 2014	Metóda opytovania (štandardizovaný rozhovor)	Malaysia	10	Povedomie o požiadavkách osôb so zrakovým postihnutím je v Malajzii veľmi nízke.
Kong & Loi, 2017	Metóda opytovania (štandardizovaný rozhovor)	Macau	16	Verejnosť zvyčajne ignoruje alebo podceňuje priaznivé účinky intrapersonálnych a interpersonálnych aspektov pri poskytovaní služieb cestovného ruchu zrakovo postihnutým osobám.

Loi & Kong, 2017	Metóda opytovania (štandardizovaný rozhovor)	China	.	.
Anuar et al., 2017	Metóda opytovania	Malaysia	.	Relax, sebaobjavovanie a dostupnosť destinácií prispievajú k rozhodnutiam nevidiacich turistov o cestovaní.
Ceccarini & Prandi, 2019	Metóda opytovania (dotazník)	Bologna, Italy	100	Navrhnutá konkrétna mobilná aplikácia pre zrakovo postihnutých s gamifikačným mechanizmom.
Lam et al., 2020	Metóda opytovania (štandardizovaný rozhovor)	Hong Kong	20	Hlavnými obavami zrakovo postihnutých pri cestovaní sú informačné bariéry. Mobilné aplikácie majú schopnosť ich odstrániť. budúce technologické inovácie by sa mali sústrediť na mapy a obrázky.
Huang & Lau, 2020.	Experiment (multisenzorické pozorovanie a rozhovor)	Hong-Kong	10	Gamifikovaný prístup k budúcemu dizajnu aplikácií cestovanie ľudí so zrakovým postihnutím by mohol zvýšiť angažovanosť, motiváciu a komplexný zážitok z cestovania.
Qiao et al., 2021	Metóda opytovania (štandardizovaný rozhovor)	China	26	Spolucestujúci, organizátori zájazdov, bezbariérové prostredie sú dôležitými faktormi pre cestujúcich so zrakovým postihnutím.
Nagarjuna & Vadarevu, 2021	Metóda opytovania (štandardizovaný rozhovor)	India	10	Žiaci so zrakovým postihnutím majú túžbu cestovať, ale nemajú prístup k informáciám, poradenstvu, majú strach zo socializácie. So súčasným stavom cestovného ruchu pre nevidiacich v Indii nie sú úplne spokojní ani žiaci, ani pedagógovia či riadiaci pracovníci Devnarskej školy.
Agrawal et al., 2022	Obsahová analýza sekundárnych dát	India	36	Webové stránky poskytovateľov služieb cestovného ruchu v Indii majú nízku použiteľnosť a nie sú prístupné pre ľudí so špeciálnymi potrebami.
Obigbesan et al., 2023	Metóda opytovania (štandardizovaný rozhovor)	UK	.	Faktory, ktoré prispievajú k pozitívnym dovolenkovým skúsenostiam: kvalitné služby zákazníkom; láskavosť ľudí, s ktorými nevidiaci a slabozrakí návštevníci prichádzajú do kontaktu; poskytovanie zvukového a hmatového tlmočenia pre návštevníkov; transformačný potenciál nových navigačných technológií; podpora poskytovaná špecializovanými spoločnosťami.
Qiao et al., 2023	Analýza sekundárnych údajov – poznámok zrakovo postihnutých návštevníkov	China	.	Identifikovaných bolo sedem jedinečných typov skúseností v rámci cestovania vrátane „zmyslových kompenzácií“ a „bezbariérových zážitkov“. Zistenia poukazujú na príležitosti na vybudovanie komplexnejšieho vnímania skúseností turistov so zrakovým postihnutím.

Pozn: GP – geografické pokrytie, VS – výberový súbor

Zdroj: vlastné spracovanie, 2023

Teória zrakovo znevýhodnených osôb ako účastníkov cestovného ruchu je základom pre pochopenie ich špecifických potrieb a výziev, ktorým čelia. Na jej základe môžu byť vypracované konkrétne opatrenia a politiky v rámci rôznych krajín, ktoré prispievajú k vytvoreniu inkluzívneho a prístupného cestovného ruchu pre všetkých, bez ohľadu na ich zdravotný stav.

Existujúce štúdie sú zamerané prevažne na mimoeurópsky priestor. Ani jedna zo štúdií nezohľadňuje potreby zrakovo postihnutých jednotlivcov v rámci Slovenska, resp. inej krajiny V4, aj keď sú geograficky, ekonomicky, politicky aj kultúrne špecifické, rovnako ako ich ponuka cestovného ruchu. Zároveň žiadna zo štúdií neprepája vzdelávanie a service-learning ako jeho súčasť, s prístupom k zrakovo znevýhodneným a s možnosťami jeho využitia v prospech segmentu, čo sme identifikovali ako výskumnú medzeru. V ďalšom texte špecifikujeme výsledky využitia service-learning vo vzdelávaní vysokoškolských študentov na príklade dobrej praxe v podmienkach Slovenska.

MATERIÁL A METÓDY

Service-learning je štruktúrovaná vzdelávacia skúsenosť, ktorá kombinuje ciele služby s cieľmi učenia (akademickým obsahom) so zámerom priniesť zmenu všetkým zainteresovaným stranám. Je založený na efekte reciprocity pre študentov a študentky, komunitu a školu. Piliere service-learningu sú postavené na spolupráci študentstva, škôl a komunít (Ilić et al., 2021).

V štúdii sa zameriavame na praktickú skúsenosť zo zavádzania service-learning aktivít v rámci vzdelávania v študijnom programe cestovný ruch na univerzite v bakalárskom stupni štúdia. Študenti pod vedením pedagóga pracovali na projekte, v rámci ktorého mali ambíciu na báze dobrovoľníctva pomôcť ľuďom so zrakovým znevýhodnením. Spolupracovali s Úniou nevidiacich a slabozrakých Slovenska (ďalej ÚNSS).

Primárny prieskum sa realizoval v mesiacoch február – apríl 2023 metódou opytovania technikou riadeného rozhovoru. Pri získavaní respondentov sme využívali metódu snehovej gule.

Zúčastnilo sa ho 32 zrakovo postihnutých osôb. Zaujímalo nás, ako zrakové postihnutie respondentov obmedzuje ich cestovanie, aké bariéry vnímajú, pýtali sme sa na záujem zúčastňovať sa cestovného ruchu. Skúmali sme, za akým účelom najčastejšie cestujú mimo miesta svojho obvyklého bydliska. Zaoberali sme sa tiež otázkou, či majú svojho osobného asistenta, ktorý im pri cestovaní pomáha, ako často v priebehu kalendárneho roka cestujú, ktoré informácie nevyhnutne overujú pred cestovaním, aby sa vyhli sklamaniam. Zisťovali sme, čo je najväčšou prekážkou pri cestovaní, čo by sa malo na Slovensku zmeniť, aby mohli zrakovo postihnuté osoby cestovať viac. Respondentov sme sa pýtali, s akými prekážkami sa stretávajú najčastejšie pri návšteve ubytovacích zariadení.

Stať odpovedá na výskumnú otázku: Ako je ponuka cestovného ruchu na Slovensku prispôsobená pre zrakovo znevýhodnené osoby?

V priebehu mesiacov február – apríl 2023 sa študenti stretávali so zástupcami ÚNSS, so zrakovo znevýhodnenými osobami, monitorovali ich požiadavky a postrehy, analyzovali ich a pracovali na brožúre, ktorá je určená poskytovateľom ubytovacích služieb. Článok vyhodnocuje realizovaný primárny prieskum s využitím obsahovej analýzy textu. Využíva mrak slov, teoretické metódy vedeckej práce ako analýzu a syntézu, indukciu a dedukciu, komparáciu, generalizáciu.

VÝSLEDKY A DISKUSIA

Prieskumu sa zúčastnili respondenti (32) so zrakovým postihnutím vo veku od 22 do 80 rokov, najviac z nich malo 38-58 rokov. Len 40,6 % respondentov bolo zamestnaných, resp. sa venovali podnikaniu, 43,8 % tvorili invalidní dôchodcovia. Ostatní respondenti boli dôchodcovia, študenti, rodičia na materskej alebo rodičovskej dovolenke.

Takmer polovica respondentov (40,6 %) bola prakticky nevidiaca. Takmer 22 % z nich boli nevidiaci, 25 % slabozrakí a ostatné osoby trpeli poruchou binokulárneho videnia.

Až 87,5 % respondentov prejavilo jednoznačne záujem cestovať vo voľnom čase za účelom dosiahnutia komplexného zážitku.

Účelom cestovania respondentov je návšteva príbuzných a známych, resp. využívajú cestovanie za účelom dovolenky, cestovanie k lekárovi, resp. cestovanie mimo miesta obvyklého bydliska za prácou.

Viac ako polovica z respondentov má vlastného asistenta, ktorý ich sprevádza životom (56,3 %) vrátane cestovania.

Približne jedna tretina respondentov (31,3 %) v priemere cestuje za účelom získania komplexného zážitku mimo miesta obvyklého bydliska viac ako 6 x ročne, 28,1 % cestuje zvyčajne 3 až 5 x ročne, približne jedna tretina respondentov (31,3 %) cestuje len 1 až 2 x ročne a 9,3 % respondentov necestuje za účelom dovolenky vôbec.

Zrakovo postihnutí respondenti využívajú najčastejšie z dopravných prostriedkov vlak, čo môže súvisieť s jeho nízkou cenou na Slovensku a poskytovaním služieb vybraným skupinám obyvateľstva zadarmo. Polovica respondentov zároveň rada využíva individuálnu automobilovú dopravu, resp. autobus. Len niekoľko jednotlivcov preferuje leteckú dopravu, čo opäť môže súvisieť s cenou, ale aj s uprednostňovaním menej vzdialených destinácií.

V rozhovoroch sa potvrdilo, že plánovanie cestovania je omnoho zložitejšie v porovnaní

so zdravou majoritou cestujúcich. Zrakovo znevýhodnené osoby pred cestou považujú za nevyhnutné overovať informácie o možnostiach dopravy do cieľového miesta, overujú informácie o cenách vyhovujúcich ubytovacích služieb, o možnostiach ubytovania, ktoré je bezbariérové, resp. prístupné. Overujú informácie o možnostiach využívania atraktivít v destinácii. Overujú však zároveň dôveryhodnosť online informácií, ich aktuálnosť a informácie o cenách stravovania.

Hlavné bariéry účasti respondentov na cestovnom ruchu zobrazuje obrázok 2.

Obrázok 1: Hlavné bariéry účasti zrakovo postihnutých osôb na cestovnom ruchu



Zdroj: vlastné spracovanie, 2023

Prieskum potvrdil, že za najväčší problém považujú obmedzené finančné zdroje, neprispôsobenie dopravy ich potrebám, limituje ich vlastný zdravotný stav. Ako bariéru vnímajú nevyškolený personál, ale aj personál, ktorý nechce poskytnúť pomoc. Bariérou je nedostatok informácií o možnostiach dopravy vrátane parkovania, ubytovania, stravovania. Za výrazné považujú tiež psychologické bariéry ako strach z cestovania, obavy z pútania pozornosti, obavy z nevyhovujúcej dopravy, náročného terénu v destinácii alebo počas cestovania.

Negatívne faktory vplyvu na každodenný život a cestovanie zrakovo postihnutých osôb (na príklade Slovenska):

Zlá orientácia v neznámom prostredí, zlé svetelné podmienky, neschopnosť prečítať nápisy, ak nie sú veľkým písmom a umiestnené veľmi blízko
Nedostatočne prispôsobené webové stránky
Vlaky bez sprievodcov, zastávky na znamenie v neozvučenej doprave
Neschopnosť nájsť si zamestnanie – sú vyhľadávaní polyfunkční zamestnanci, finančné problémy

Tenká hranica medzi otvorenou a nezvládnutou komunikáciou, neprijemné otázky od neznámych ľudí
Pracovníci úradov komunikujú s asistentami namiesto nevidiacich, v prítomnosti nevidiaceho majú zvyk o ňom hovoriť v tretej osobe
Neschopnosť poskytovateľov vysielania zabezpečiť prenos audiokomentára v televízii
Neozvučené bankomaty, prístroje s dotykovým displejom, ktoré vydávajú poradové čísla klientov na poštách, na pobočkách mobilných operátorov, v bankách
Neschopnosť viesť automobil
Neschopnosť bezpečne rozoznať farby na semafore
Vo vlakoch nehlásia zastávky, problém na letiskách, slabo označené cestovné poriadky na zastávkach
Obrubníky, schody a na chodníku parkované mestské kolobežky
Dotykové prvky na zariadeniach (dotykové tlačidlá, alebo dotykový displej)
Neexistujú spoľahlivé aplikácie na navigáciu
Schody, steny zo zrkadiel, priesvitné dvere
Neozvučené dopravné prostriedky, nekomentovaný vizuálny obsah napr. na sociálnych sieťach
Nebezpečný prechod cez cestu, niektorí vodiči nevedia, že zodvihnutím paličky zrakovo postihnutá osoba signalizuje, že chce prejsť cez cestu
Slabé osvetlenie v interiéri, neoznačenie začiatku a konca schodiska, točiace sa vchodové dvere
Nemožnosť zistiť číslo autobusu, kam smeruje, sťažený prístup k informáciám, ktoré sú často písané malým písmom
Neschopnosť čítania nápisov, vizitky na dverách, cenoviek v obchodoch, náročná orientácia pri cestovaní a prechádzaní cez cestu
Preplnené vlaky a naozaj neúnosné cestovanie v piatky a v nedele
Redukcia autobusovej dopravy
Redukcia zastávok železničnej dopravy
Nedostatok asistenčných služieb v doprave, resp. ich nespoľahlivosť
Chýbajúce umelé vodiace línie v priestoroch stanice, takže orientácia v nich je niekedy náročná
Hľadanie nástupísk, označovanie cestovných lístkov v hromadnej doprave, hľadanie východu zo stanice
Nedostatočne riešená orientácia na letisku
Neochota pomôcť

Prieskum sa zameriaval na najčastejšie problémy, ktoré respondenti vnímajú pri návšteve ubytovacích zariadení. Respondenti zdôraznili takmer neprístupnosť mnohých informácií. Poukázali na nedostupné (dotykové) tlačidlá vo výťahu, dotykové displeje na otváranie dverí, neprístupný jedálny lístok, neprístupné informácie na izbách (obsah minibaru, heslo na wifi, cenník služieb a iné), nepripravenosť personálu na komunikáciu s nevidiacim návštevníkom. Vnímajú ako problém neochotu personálu urobiť pre návštevníka niečo navyše, v niektorých ubytovacích zariadeniach dokonca respondenti nemohli mať so sebou svojho vodiaceho psa. Za problematické považujú karty na otváranie dverí, ktoré nie sú reliéfne označené, takže si ich možno pomýliť s akoukoľvek inou kartičkou. Problémom je nedostatočná prístupnosť webových stránok ubytovacích zariadení, nevýrazné číslovanie dverí izieb, nečitateľný jedálny lístok.

Za mimoriadne rušivé považujú respondenti slabé osvetlenie vo vstupných halách, vo wellness, v hygienických zariadeniach. Problematické sú neoznačené schody, presklenia, zrkadlové steny, kľukaté chodby, ubytovanie na poschodiach, kde je veľa schodísk, vonkajší členený exteriér.

Respondenti v prieskume vyjadrili presvedčenie, že by výrazne pomohlo, ak by boli na Slovensku, ale aj v zahraničí, lepšie prístupné webové stránky, mobilné aplikácie. Informácie je potrebné poskytovať v Braillovom písme, využívať ho na popisy a označenia dôležitých miest. Prospešné by bolo, ak by personál vnímal človeka so zrakovým znevýhodnením ako svojho bežného klienta, na ktorého bude pripravený, prípadne ak by bolo možné na Slovensku vytvoriť doplnkovú asistenčnú platenú službu, kde by si cestujúci návštevník mohol tieto služby objednať. Žiaduce je naozaj celoplošne vyriešiť ozvučenie dopravy, neredukovať zastávky. Potrebné je vybudovanie podchodov na železničných staniciach, na ktorých zatiaľ nie sú. Žiaduce je tiež zavedenie hlásení o prichádzajúcich vlakoch aj v rámci malých vlakových staníc.

Za nevyhnutné považujeme venovať väčšiu pozornosť asistenčným službám, vybaviť prostredie staníc a nástupíšť umelými vodiacimi líniami. Potrebné je zabezpečiť, aby boli webové stránky a mobilné aplikácie prístupné aj so zariadením pre zrakovo postihnutých, ktoré je určené na čítanie obrazovky. V doprave je nevyhnuté zapnúť hlásenia zastávok. Potrebné je unifikovať tvary tlačidiel a ich označenie, označiť tlačidlá Braillovým písmom, dbať na to, aby boli tlačidlá umiestnené na rovnakom, známom mieste.

Na základe výsledkov uskutočnených prieskumov, spolupráce s UNSS študenti navrhli brožúru, určenú pre ubytovacie zariadenia, ktorá poukazuje na to, ako správne poskytovať ubytovacie služby osobám so zrakovým postihnutím.

Obrázok 2: Časť brožúry spracovanej v rámci Service-Learning projektu pre ubytovacie zariadenia

Rovnosť ľudí je dôležitým faktorom pre každého z nás. Bohužiaľ, ľudia so zrakovým postihnutím sa nie vždy stretávajú s pochopením. Rovnaké zaobchádzanie a nediskriminácia je pre nich preto ešte o to viac dôležitá. Poďme sa spolu pozrieť na to, ako sa vhodnejšie správať pri kontakte s ľuďmi so zrakovým postihnutím, resp. vtedy, ak im chceme uľahčiť cestovanie.

Človek so zrakovým postihnutím je bežný klient, preto nekomunikujte s jeho osobným asistentom, ale priamo s ním. Pýtajte sa ho, poraďte mu, sprevádzajte ho, oboznámte ho s prostredím, vysvetlite a ukážte mu možnosti stravovania a ubytovania vo vašom zariadení.

Zlepšite prístupnosť svojej webovej stránky pravidelným aktualizovaním informácií a riadte sa pravidlami tvorby prístupných web stránok WCAG štandardu.

VODIACI PES

je pre nevidiaceho kompenzačná pomôcka, preto ho nepovažujte za spoločenské zviera a jeho prítomnosť automaticky povoľte.



Zdroj: výsledok service-learning projektu na EF UMB v BB, 2023

Brožúra obsahuje dôležité výzvy pre poskytovateľov služieb, ktoré môžu pomôcť k zvyšovaniu konkurencieschopnosti subjektov na medzinárodnom trhu (tabuľka 3).

Tabuľka 3: Výzvy pre poskytovateľov ubytovacích služieb pre zrakovo postihnuté osoby

Asistencia	Pýtajte sa ako môžete pomôcť. Oslovenie, ochota a ústretovosť sú základom a môžu výrazne zvýšiť komfort a spokojnosť človeka so zrakovým postihnutím s poskytovanými službami.
	Zvýšte počet pripravených, kvalifikovaných a informovaných zamestnancov, ktorí vedia, ako komunikovať s človekom so zrakovým postihnutím.
	Komunikácia je dôležitá pri každom zákazníkovi. Pri osobe so zrakovým postihnutím si však žiada o to väčšiu pozornosť. Dôležitá je dôstojná komunikácia bez nátlaku, pri osobitnej požiadavke Vás klient osloví sám.
	Oslovte ho menom, ak meno neviete, ľahko sa ho dotknite, predstavte sa, nebojte sa mu podať ruku, buďte k nemu otočený, vyjadrujte sa presne (nepoužívajte slová “tu” alebo “tam” , ale po Vašej pravej ruke, nad Vami ap.).
	Poskytnite pomoc pri vyplňaní dokumentov a pri podpisovaní umiestnite hrot pera na miesto podpisu. Odprevaďte klienta do jeho izby a popíšte mu ju. Asistujte klientovi pri obsluhu švédskych stolov alebo mu poskytnite pomoc pri čítaní jedálneho a nápojového lístku. Zverejnite jedálny lístok na vašej webovej stránke, aby sa klient mohol s ponukou oboznámiť už pred návštevou vášho zariadenia.
Jasná tlač	Používaním jasnej tlače zvyšujete možnosti a prístupnosť pre týchto ľudí. AKO? Používajte nezhusené písmo, nelesknúci papier, kontrast medzi písmom a papierom, písmo bez kurzívy a podčiarknutia, písmo, ktoré neobsahuje len kapitálky, odporúčanú veľkosť písma 14, dostatočné medzery medzi slovami aj odsekmi, nie príliš tenké alebo okrasné písmo.
Priestory – zameranie na odstránenie fyzických bariér	Zo zákona vyplývajú nariadenia o stavbe a úprave verejných priestorov, aby boli vyhovujúce pre ľudí so zrakovým postihnutím.
	Jednoduchými úpravami vášho ubytovacieho zariadenia môžete uľahčiť ich pobyt u vás.
	Môžete: označiť dvere nápismi so zväčšeným písmom a tlačidlá vo výťahu Braillovým písmom, označiť toalety nápismi so zväčšeným písmom, prípadne Braillovým písmom, používať karty na otváranie dverí s reliéfnym označením, informácie na izbách (heslo na wifi, cenník služieb) poskytovať aj v Braillovom písme alebo napísané v jasnej tlači, zlepšiť osvetlenie v tmavých priestoroch,
	Alebo vytvoriť bezbariérové priestory: farebne a kontrastne označiť schody, najmä prvý a posledný; odstrániť reklamné pútače umiestnené necitlivo do prostredia = zjednodušiť terén; viditeľne označiť presklené konštrukcie a nebezpečné objekty, najmä priehľadné dvere, steny zo zrkadiel, stĺpov predeľujúcich stred vchodu, vytvoriť vodiace línie pre lepšiu orientáciu v priestore.

Zdroj: spracované študentmi na Katedre cestovného ruchu v rámci service-learningového projektu v spolupráci s ÚNSS, 2023

ZÁVER

Výsledky prieskumu potvrdzujú zložitosť plánovania dovolení pre zrakovo postihnutých jednotlivcov v podmienkach Slovenska, čo súvisí s nedostatočne prispôsobenou ponukou cestovného ruchu, množstvom bariér, s ktorými sa počas cestovania stretávajú, s nedostatkom informácií v online priestore o miere prispôsobenia konkrétnych subjektov, zainteresovaných na rozvoji cestovného ruchu. Zrakovo znevýhodnené osoby často čelia zložitým finančným podmienkam.

Jedným z hlavných aspektov výskumu je fyzická bezbariérovosť atraktivít a infraštruktúry cestovného ruchu. Zrakovo znevýhodnení ľudia sa stretávajú s rôznymi prekážkami, medzi ktoré patria neprístupné cesty, neoznačené prechody pre chodcov, zle prístupná doprava, nedostatočná bezbariérovosť budov a turistických atraktivít. Tieto bariéry významne obmedzujú ich schopnosť slobodne sa pohybovať a využívať ponúkané služby cestovného ruchu.

Ďalším významným prvkom je informačná prístupnosť. Problémom býva využívanie niektorých služieb z dôvodu chýbajúceho návodu na používanie rôznych zariadení. Ako problematické sa javí často aj komunikovanie s miestnymi obyvateľmi alebo turistickými sprievodcami, resp. ďalšími osobami, s ktorými prichádzajú počas pobytu do kontaktu. Zlepšenie komunikácie a poskytnutie informácií v prístupnej forme (aj v online podobe) môže výrazne zlepšiť cestovateľský zážitok pre túto skupinu osôb.

Ďalšou dôležitou oblasťou, ktorej je potrebné sa venovať, je sociálna inklúzia a podpora. Zrakovo znevýhodnení jednotlivci môžu čeliť predsudkom, nedostatku pochopenia a nevšímavosti zo strany ostatných turistov alebo poskytovateľov služieb. Podpora a porozumenie zo strany personálu, miestnych obyvateľov a organizácií cestovného ruchu, ale aj všetkých ostatných subjektov, ktorým záleží na rozvoji cestovného ruchu v destinácii, môže vytvoriť príjemné a priateľské prostredie, ktoré umožní zrakovo postihnutým návštevníkom cítiť sa vítanými a vnímať prostredie ako bezpečné. Zvýši sa tak konkurencieschopnosť destinácií na medzinárodnom trhu, pretože budú schopné poskytovať kvalitný cestovný ruch pre všetkých bez rozdielu.

Realizovali sme primárny kvalitatívny prieskum, orientovaný na 32 zrakovo znevýhodnených osôb na Slovensku. Okrem špecifického geografického priestoru Slovenska je pridanou hodnotou článku príklad dobrej praxe zavádzania service-learningu vo vysokoškolskom vzdelávaní. Service-learning môže mať významný pozitívny vplyv na výkonnosť študentov, na rozvoj ich kritického myslenia, tímovej spolupráce, schopnosť riešiť vzniknuté problémy, ale aj empatiu. Tieto výsledky potvrdila spätná väzba od zúčastnených študentov, ktorá bola uskutočnená po ukončení service-learning projektu.

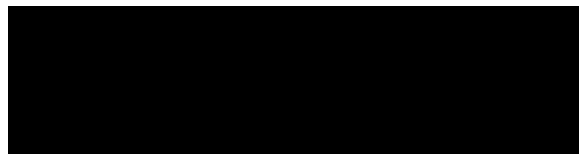
POUŽITÉ ZDROJE

- [1] AGRAWAL, G., DUMKA, A., SINGH, M., BIJALWAN, A. 2022. Assessing Usability and Accessibility of Indian Tourism Websites for Visually Impaired. In *Journal of Sensors*, 2022, 4433013, 11 p. ISSN 1687-7268. doi:10.1155/2022/4433013
- [2] ANUAR, F. I., YAHYA, N., YULIA, A. 2017. Understanding the Relationship of Travel Motivation Factors and Decision-Making Among Visually Impaired Tourists: Exploring the Moderating Effect of Social Media. In *Advanced Science Letters*, 23(1), 462-466. ISSN 1936-7317. doi: 10.1166/asl.2017.7223
- [3] CECCARINI, C., PRANDI, C. 2019. Tourism for all: a mobile application to assist visually impaired users in enjoying tourist services. In *16th IEEE Annual Consumer Communications & Networking Conference (CCNC)*. pp. 1-6. Las Vegas, NV, USA. doi:10.1109/CCNC.2019.8651848
- [4] ENAT - European Network for Accessible Tourism. 2007. In *Rights of Tourists with Disabilities in the European Union Framework*. Retrieved November 03, 2016. Dostupné na: http://www.accessibletourism.org/resources/enat_study_1_rights_final_en.pdf.
- [5] HUANG, L., LAU, N. 2020. Enhancing the Smart Tourism Experience for People with Visual Impairments by Gamified Application Approach through Needs Analysis in Hong Kong. In *Sustainability*, 12(15), 6213. ISSN 2071-1050. doi:10.3390/su12156213
- [6] ILIĆ, B. Ć., BROZMANOVÁ GREGOROVÁ, A., RUSU, A. S. 2021. Service-Learning as a Novelty Experience at Central and Eastern European Universities: Students' Narratives of Satisfaction and Premises of Change. In *Frontiers in Education*, 6, Article 606356. ISSN: 2504-284X. doi: 10.3389/educ.2021.606356
- [7] KONG, W. H., LOI, K. I. 2017. The barriers to holiday-taking for visually impaired tourists and their families. In *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 32, pp. 99-107. ISSN 1839-5260. doi:10.1016/j.jhtm.2017.06.001
- [8] LAM, K. L., CHAN, C.S., PETERS, M. 2020. Understanding technological contributions to accessible tourism from the perspective of destination design for visually impaired visitors in Hong Kong. In *Journal of Destination Marketing & Management*, 17, 100434. ISSN 2212571X. doi:10.1016/j.jdmm.2020.100434
- [9] LOI, K. I., KONG, W. H. 2017. Tourism for All: Challenges and Issues Faced by People with Vision Impairment. In *Tourism Planning & Development*, 14(2), pp. 181-197. ISSN 2156-8324. doi: 10.1080/21568316.2016.1204357
- [10] MILLS, J. E., HAN, J. H., CLAY, J. M. 2008. Accessibility of Hospitality and Tourism Websites: A Challenge for Visually Impaired Persons. In *Cornell Hospitality Quarterly*, 49(1), pp. 28-41. ISSN 19389663. doi:10.1177/1938965507311499
- [11] MOTHIRAVALLY, V., ANG, S., BALOCH, G. M., KULAMPALLIL, T. T., GEETHA, S. 2014. Attitude and Perception of Visually Impaired Travelers: A Case of Klang Valley, Malaysia. In *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 144, pp. 366-377. ISSN 1877-0428. doi:10.1016/j.sbspro.2014.07.306

- [12] NAGARJUNA, G., VADAREVU, P. 2021. Sensory tourism: A case study on Devnar school for the blind. In *Journal of Tourism, Hospitality and Culinary Arts*, 13(2), pp. 103-126. ISSN 2590-3837. Without doi.
- [13] OBIGBESAN, E., CHAPMAN, A., LIGHT, D. 2023. Positive experiences of visually impaired tourists. In *Current Issues in Tourism*. Advance online publication. ISSN 1747-7603. doi: 10.1080/13683500.2023.2214722.
- [14] QIAO, G., SONG, H., PRIDEAUX, B., HUANG, S. 2023. The "unseen" tourism: Travel experience of people with visual impairment. In *Annals of Tourism Research*, 99, 103542. ISSN 0160-7383. doi: 10.1016/j.annals.2023.103542
- [15] QIAO, G., ZHANG, J., PABEL, A., CHEN, N. 2021. Understanding the Factors Influencing the Leisure Tourism Behavior of Visually Impaired Travelers: An Empirical Study in China. In *Frontiers in Psychology*, 12, 684285. ISSN 1664-1078. doi: 10.3389/fpsyg.2021.684285
- [16] Takayama Declaration. 2009. UNESCAP [online]. [cit. 2016-12-21]. Available at: http://www.accessibletourism.org/resources/takayama_declaration_top-e-fin_171209.pdf
- [17] UNWTO. 2015. Manual on Accesible Tourism for All. Public-Private Partnerships and Good Practices. [online]. [cit. 2021-01-05]. Available at: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.181a11/9789284416585>
- [18] VANHOVE, N. 2017. *The Economics of Tourism Destinations* 3rd edition. Oxford : Elsevier, 2017, 384 p. ISBN 978-13-512-6380-1.
- [19] YAU, M., MCKERCHER, B., PACKER, T. 2004. Traveling with a disability: More than an Access Issue. In *Annals of Tourism Research*. 31. pp. 946-960. ISSN 1873-7722. doi: 10.1016/j.annals.2004.03.007

Grantová podpora: Článok je súčasťou riešenia grantového projektu VEGA 1/0360/23 Cestovný ruch novej generácie – zodpovedný a konkurencieschopný rozvoj cieľových miest na Slovensku v post-COVID ére a súčasťou riešenia grantového projektu Vyšehradského fondu 22220127 s názvom Aplikácia inklúzie v cestovnom ruchu v krajinách V4.

TOWARD INCLUSION IN TOURISM: ADAPTING TOURISM SERVICES FOR INDIVIDUALS WITH VISUAL IMPAIRMENT



ABSTRACT

The article focuses on barriers of individuals with visual impairments in the tourism industry. The scientific aim of the article is to examine the perceived barriers encountered by visually impaired individuals when traveling and to highlight the challenges that accommodation service operators face while attempting to eliminate these obstacles. The article assesses the outcomes of a primary qualitative survey conducted through in-depth interviews with 32 visually impaired participants. The research findings indicate that visually impaired individuals in Slovakia consider the tourism offerings to be inadequately adjusted to their specific needs. They encounter numerous barriers in their daily lives, including within of tourism. Nevertheless, they possess a strong desire to travel, and with better alignment of the tourism services to their requirements, their travel frequency could potentially increase even further. It would help increase the competitiveness of destinations on the international tourism market.

KONTAKTNÍ ÚDAJE:

doc. Ing. Radka Marčeková, PhD.
Univerzita Mateja Bela v Banskej
Bystrici
Ekonomická fakulta
Katedra cestovného ruchu
Tajovského 10
975 90 Banská Bystrica
Slovenská republika
e-mail: radka.marcekova@umb.sk

doc. Ing. Ľubica Šebová, PhD.
Univerzita Mateja Bela v Banskej
Bystrici
Ekonomická fakulta
Katedra cestovného ruchu
Tajovského 10
975 90 Banská Bystrica
Slovenská republika
e-mail: Lubica.sebova@umb.sk

KEYWORDS:

Barriers, tourism, tourism for all, visual impairment

LEGISLATIVNÍ VÝVOJ V EVROPSKÉ UNII A JEHO DOPAD NA ROZVOJ ELEKTROMOBILITY V ČESKÉ REPUBLICE

MAREK VEČERKA
KPM CONSULT A.S.

ZDENĚK SMUTNÝ
VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ
V PRAZE

ABSTRAKT

Zavádění technologické inovace současně ve všech evropských státech je složitý problém – příkladem je zavádění a rozvoj elektromobility. K tomu, aby se přechod na elektromobilitu povedl a technologie fungovala ve všech státech, je třeba vymezit jednotný přístup, který se bude uplatňovat. K uvedenému slouží, kromě jiného, také legislativní rámec Evropské unie, který se přenáší do členských zemí. V tomto článku se chceme věnovat problematice rozvoje elektromobility v českém kontextu. Článek vychází ze zkušeností z realizace projektu aplikovaného výzkumu a zaměřuje se zejména na dopady směrnice 2010/40/EU (tzv. směrnice o inteligentních dopravních systémech), iniciativou Fit for 55 a nařízení AFIR (Alternative Fuel Infrastructure Regulation), jež jsou z evropského i českého hlediska nejdůležitější pro zajištění zdrojů dat za účelem udržitelného rozvoje elektromobility. Volně dostupná data o dopravě, která jsou dále zpracována a agregována s dalšími daty (např. o energetických sítích a počasí) jsou klíčovými aspekty pro udržitelný rozvoj elektromobility. Díky aktuálním a historickým informacím o dopravě a nabíjecí infrastruktuře na plánované trase může být pozitivně ovlivněno rozhodování řidiče (např. kudy se vydat, kde nabíjet, zda lze rezervovat časový

slot pro nabíjení). Článek má povahu akademické diskuze a přináší závěrečný souhrn pro praxi.

KLÍČOVÉ SLOVÁ:

Elektromobilita, inteligentní dopravní systémy, elektromobil, legislativa, výzkumný report

ÚVOD

Zavádění inovací, které přináší nové technologie s potenciálně pozitivním environmentálním dopadem, s sebou nese řadu problémů a překážek. Obdobně je tomu také v případě prosazování a zavádění elektromobility, což je trend, který souvisí s celosvětovou snahou snižovat emise skleníkových plynů [CO₂, metan, N₂O, fluorované uhlovodíky] (EU Parlament, 2021) – v tomto případě se jedná o emise z automobilové dopravy. Elektromobilita není novým konceptem. Jedná se spíše o vzkříšení této myšlenky, neboť první elektromobil byl sestaven již v roce 1835 (Horn, 2019), kdežto první „automobil“ poháněný spalovacím motorem vyjel až v roce 1886. Také první rozvoj elektromobility nastal už na přelomu 19. a 20. století, nicméně v souboji se spalovacím motorem elektromotor dočasně prohrál. Počátkem 21. století dostává novou šanci, přičemž plány jsou velkolepé – např. Evropská unie by chtěla mít ekonomiku s nulovými čistými emisemi skleníkových plynů do roku 2050, což zahrnuje i dopravu (EC, 2023). V této souvislosti jsou relevantní zejména dvě dohody: Zelená dohoda pro Evropu [European Green Deal] a Pařížská dohoda [Paris Agreement] (EC, 2023).

Existuje hned několik důvodů, proč se při snaze o snižování skleníkových plynů zaměřujeme v Evropské unii na silniční dopravu. S odkazem na statistiky Evropské komise se sektor dopravy podílí na znečištění skleníkovými plyny z 28,5 % (EU Parlament, 2022). Zejména se jedná o CO₂, který tvoří 80 % emisí skleníkových plynů. Ačkoli není 28,5 % vysoké číslo, problémem je, že množství emisí tvořených dopravou od roku 1990 kontinuálně rostou (EU Parlament, 2022), přičemž v ostatních sektorech (např. zemědělství, energetika, průmysl nebo bydlení) klesají. V sektoru dopravy se jedná především o mezinárodní leteckou a námořní dopravu a dále také silniční dopravu, které vypouštějí více skleníkových plynů než v roce 1990. Cílem Evropské unie a dalších vyspělých států je otočit tento nepříznivý trend.

V sektoru dopravy je 71,7 % emisí skleníkových plynů spojeno se silniční dopravou (EU Parlament, 2023). Proto i snahou Evropské unie je nové a dostatečně efektivní možnosti, jak snižovat emise skleníkových plynů. Právě elektromobilita může přinést na jedné straně centralizaci zdrojů znečištění, které půjde snadněji snižovat. Automobily už nebudou šířit znečištění v prostředí podle hustoty silniční dopravy, nýbrž zdroj znečištění bude spojen např. s uhelnou elektrárnou. Na druhé straně elektromobilita přináší rozvoj decentralizované výroby elektrické energie (např. využití solární, vodní či větrné energie). Důvodem je, že současná infrastruktura pro distribuci elektrické energie je nedostatečná, respektive je nedostatečně dimenzovaná rozvodná síť (Smutný & Bystřický, 2022), což i při nízkém podílu elektromobilů (zde ve smyslu poháněných výhradně elektromotorem napájeným z baterií) ve vyšších jednotkách procent na celkovém počtu provozovaných automobilů může vést k problémům se zajištěním požadavků na elektrickou energii. Alespoň částečné řešení tohoto problému mohou přinést decentralizovaní výrobci elektrické energie.

Masivní zavádění elektromobility, stejně jako jakékoli jiné nové technologie s významným ekonomicko-sociálním dopadem, přináší řadu problémů a výzev (Macioszek, 2021; Drożdż et al., 2020), jež lze rozdělit do tří oblastí:

- technologická řešení (technické a technologické aspekty),
- akceptace a adopce řešení v societě (sociální aspekty),
- normativní opatření (legislativní aspekty).

Mezi hlavní technologické problémy patří zejména (Smutný & Bystřický, 2022; Tucki et al., 2022): dostatečná kapacita baterií a prozatím malé výrobní kapacity, a dále dostatečně dimenzovaná rozvodná síť pro distribuci elektrické energie včetně sítě nabíjecích stanic. Mezi další technologické problémy lze zařadit „delší dobu pro nabití baterií v porovnání s klasickými čerpacími stanicemi, vliv počasí na dojezd elektromobilu (pokud elektromobil musí topit nebo klimatizovat, dojezd se samozřejmě snižuje) a dále i zatím nedostatečná podpora informačními technologiemi u všech procesů souvisejících s nabíjením elektromobilu“ (Smutný & Bystřický, 2022), viz také (Javanmardi et al., 2023). Nejčastěji zdůrazňované problémy souvisejí se zajištěním udržitelné výroby a bezpečnosti elektrických baterií nebo se zajištěním dostatečně rozvinuté infrastruktury podporující samotný provoz elektromobilů (Stańczyk & Hyb, 2019; Sierpiński et al., 2021).

Z hlediska problémů spojených se sociálními aspekty je situace velmi dobrá, co se týká akceptace elektrických automobilů ve vyspělých státech Evropy (Nordlund et al., 2018), neboť je chápána jako tzv. zelená technologie. Podpora adopce elektromobilů je úzce spojena s podporou elektromobility na straně státu a lokální veřejné správy (jedná se například o snížení poplatků spojených s provozem elektromobilu včetně daňových a ekonomických pobídek). Teprve jako sekundární jsou preference zákazníků, které přímo uspokojuje výrobce elektromobilů svojí nabídkou řešení s různými vlastnostmi (Bryła et al., 2023). Největší překážkou pro přijetí elektromobilů je stále nejistota spotřebitelů, která je spojena s jejich výkonem, bezpečností a dojezdem na jedno nabití (She et al., 2017). Dle nejnovějšího přehledu odborné literatury (Gerber Machado et al., 2023) negativně ovlivňuje rozšíření trhu elektromobilů jeho pořizovací cena a rizika související s mladostí tohoto trhu, zatímco subjektivní vnímání elektromobilů, předchozí znalosti a zkušenosti s elektromobily a vládní pobídky ovlivňují jejich adopci pozitivně. Mezi dozajista zajímavé aspekty, které mohou ovlivnit adopci s ohledem na pohlaví, patří také zaběhnuté stereotypy, kdy například automobilismus je typicky chápán jako maskulinní záležitost. Bohužel elektromobily s sebou v současnosti nepřinášejí dostatek pocitu mužnosti (Plananska et al., 2023), který je stále mezi muži spojený s pachem benzínu a výfukových plynů, tedy s motory na fosilní paliva.

Třetí oblastí jsou legislativní aspekty, na které se zaměří i text tohoto článku. V tomto článku budou stručně shrnuty zkušenosti a znalosti získané autory článku při realizaci projektu aplikovaného výzkumu s názvem „Rozvoj elektromobility v ČR v návaznosti na elektrickou přenosovou soustavu, distribuční síť a decentralizovanou výrobu elektrické energie“, který byl podpořen Ministerstvem průmyslu a obchodu (MPO) České republiky (ČR). Časový plán projektu byl rozložen do období 1/2019 až 5/2023. V průběhu řešení

došlo ke klíčovým evropským rozhodnutím v oblasti udržitelné mobility, na které navazuje případně navazovala aktualizace klíčových evropských směrnic a norem. Nejdříve od konce roku 2019 pro oblast inteligentních dopravních systémů, následně od roku 2021 nařízením AFIR [European Union Alternative Fuel Infrastructure Regulation] (Consilium EU, 2023) pro oblast uplatnění alternativních paliv v dopravě, tedy i elektromobility. Pro rozvoj elektromobility jsou obě iniciativy klíčové, protože vytvářejí nezbytné rámce pro její rychlý rozvoj a odstraňují zásadní nedostatky evropské legislativy v oblasti inteligentní mobility (tzn. zabezpečení tolik potřebných informací pro efektivní provoz vozidel na elektrický pohon), ale také jednotného plánování a realizace napájecích stanic (tzn. hustota napájecích stanic jejich kapacita, způsob platby, doplňkové služby atd.) pro vozidla včetně distribučních sítí v rámci celé Evropské unie (tzn. zlepšení kvality energetických distribučních sítí, aby zvládly nárůst počtu vozidel na el. pohon). Řešitelé tento vývoj zachytili a odrazili jej ve výstupech projektu.

Při řešení projektu nešlo přehlédnout velký vliv legislativních norem na rozvoj elektromobility, a to ve všech oblastech. Autoři článku se tedy budou zabírat legislativním vývojem, který je spojen s určitým regionem a jeho normativními specifiky – v tomto případě se jedná o ČR a Evropskou unii (EU). Cílem článku je představit vývoj normativů vztahujících se k elektromobilitě v EU a ČR s důrazem na zajištění zdrojů dat za účelem udržitelného rozvoje elektromobility v ČR. Obdobné regionálně pojaté články lze v odborné literatuře také najít, viz např. Indonésie (Ibrahim Nur, 2022), Polsko (Jankowska et al., 2023; Drożdż et al. 2020) nebo Maďarsko (Farkas Csamangó, 2020). Pokud je nám známo, zpracování legislativní problematiky vztahující se k elektromobilitě v ČR doposud nebylo publikováno.

MATERIÁL A METODY

Tento článek je koncipován jako akademická diskuze vycházející ze zkušeností při realizaci projektu aplikovaného výzkumu, který je stručně představen v další sekci. Článek staví na studiu literatury, respektive výchozím bodem je aktualizovaná směrnice 2010/40/EU (2023) a s tím související další legislativní úpravy na úrovni EU a ČR. Výběr směrnic, zákonů a nařízeních zařazených do tohoto přehledu probíhal na základě našeho expertního vhledu do problematiky a také formou tzv. sněhové koule, kdy jednotlivé dokumenty odkazují na další relevantní dokumenty. Na základě uplatněného přístupu se nejedná o úplný výčet legislativy, která je v současnosti spojena s rozvojem elektromobility, nicméně jedná se o pokrytí tematické oblasti, která se kryje se zaměřením výzkumného projektu (tzn. zajištění zdrojů dat za účelem udržitelného rozvoje elektromobility v ČR).

ZAMĚŘENÍ VÝZKUMNÉHO PROJEKTU

Projekt byl zaměřen na zvyšování podílu využití elektrické energie pro pohony automobilů jako náhrada za fosilní paliva v ČR. Návrh projektu svým výstupem reagoval na několik potřeb státu v oblasti udržitelné energetiky a snižování energetické náročnosti hospodářství a zaměřoval se na oblast, která je vztažena k dlouhodobým strategickým rozhodnutím, plynoucích z cílů zvyšování kvality životního prostředí a energetické bezpečnosti.

Řešený projekt má tři základní výstupy. Tím jsou:

- softwarová podpora rozhodovacího procesu (např. podpora projektování dobíjecích stanic),
- softwarová aplikace pro navigování vozidel na elektrický pohon,
- expertní software Stratego pro podporu obou předchozích aplikací.

Pro fungování těchto softwarů byla nejprve identifikována potřebná data a následně využity dostupné zdroje dat. Tato data jsou nezbytná pro další smysluplný rozvoj elektromobility v ČR a jsou zejména důležitá při rozvoji infrastruktury pro nabíjení, ale i při trasování jízdy elektromobilů.

- **Dopravní data:** Cílem bylo prověřit všechny dostupné zdroje dat a naleznout zdroje, které by poskytovaly informace pro další zpracování v plánovaných softwarových výstupech. Byla prověřena dostupnost a využitelnost následujících datových zdrojů: údaje z evidence vozidel, informace z průzkumů Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) ČR na komunikacích ČR, nebo aktuální informace o hustotě provozu na silniční infrastruktuře poskytované ŘSD ČR. Zejména posledně zmíněný zdroj byl dále využit v plánovaných softwarových výstupech.
- **Data o energetických sítích:** Pro tvorbu strategického vyhodnocení schopnosti energetických sítí zabezpečit zdroje energie pro rozvoj napájecích stanic pro elektromobily byla zapotřebí získat data o energetických sítích v ČR. Data byla získávána z volně přístupných zdrojů a prostřednictvím jednání se správci energetických sítí v pilotní oblasti Jihomoravského kraje. Informace od správců upozornila na intenzivní rekonstrukce v rozvodných sítích, zejména v oblasti linek 110 KV a 22 KV. Dále byla vyhodnocena aktuální data o sítích dostupných v územních plánech obcí, měst a kraje týkajících se části energetické sítě. Tyto informace jsou důležité pro řešitele strategických rozvojových materiálů a plánů udržitelného rozvoje v oblasti dopravy.

Na základě dopravních dat (např. vytižení silniční sítě v ČR) a datech o aktuální energetické infrastruktuře a jejím vytižení lze identifikovat slabá místa, která je potřeba pokrýt vhodně dimenzovanou elektrickou přenosovou soustavou. Dále lze na základě těchto dat optimalizovat budoucí rozvržení energetických sítí, tedy elektrickou přenosovou soustavu, distribuční síť a zahrnout do těchto úvah také decentralizovanou výrobu elektrické energie. Tento rozvoj energetických sítí musí být dále v souladu s evropskými a českými regulativy, na které se v tomto článku zaměříme.

URYCHLENÍ LEGISLATIVNÍCH ZMĚN TÝKAJÍCÍ SE ELEKTROMOBILITY V EU

Prvothní analýza evropské i národní legislativy v roce 2020 ukazovala, že problematika elektromobility byla upravována jen okrajově. Zásadní problém elektromobility, udržitelný rozvoj evropské i národní energetické soustavy nebyla ve vztahu k elektromobilitě řešena. Přibližně do konce roku 2020 se řešitelé projektu setkávali s poměrně vlažným přístupem k problematice elektromobility v ČR. Lze konstatovat, že tato situace částečně ovlivnila i získávání kvalitních dat z kvalitních zdrojů, a to zejména z oblasti energetiky pro plánované cíle projektu. Tento problém byl vyřešen vyhledáním dat z jiných zdrojů. Řešitelé dále bedlivě sledovali evropský a národní legislativní vývoj.

Již následující rok 2021 byl zřejmý výrazný posun v oblasti tvorby evropské a národní legislativy vytvářející prostor mimo jiné i pro vznik datových center, tedy pro oblast inteligentních dopravních systémů (ITS; Intelligent Transportation System), ale také pro smysluplné plánování rozšíření rozmístění nabíjecích stanic umožňující rozvoj elektromobility v českém prostoru. Uvedené nastalo v souvislosti s aktualizací směrnice 2010/40/EU (tzv. směrnice o ITS) a iniciativou Fit for 55 (2010/40/EU, 2023; Consilium EU, 2023). Tato legislativní iniciativa výrazně ovlivnila všechny výstupy z výzkumného projektu a to tím, že bylo nutno na již realizované a zejména připravované legislativní rámce reagovat úpravami plánovaných výstupů (které jsou druhu software a ověřená technologie). V této souvislosti je třeba také upozornit, že řada starších evropských směrnic nebyla doposud plně implementována na národních úrovních, což se začalo měnit, jak ukážeme níže.

V uvedeném kontextu se jedná zejména o následující změny. Výrazně se upravily podmínky, respektive dostupnost dat pro získání informací pro plánování rozvoje infrastruktury nabíjecích stanic pro automobily na elektrický pohon na všech komunikacích jednotlivých členských států. V dostupných časových horizontech se také výrazně rozšíří zdroje informací pro „inteligenci vozidel“, a to i pro vozidla na elektrický pohon. Směrnice o ITS (2010/40/EU) zajistila přístup k těmto datům prostřednictvím národních vnitrostátních přístupových bodů. Vnitrostátní body budou poskytovat množinu dat statických například popisující stav infrastruktury, dopravního značení, ale i kvalitativních ukazatelů vozovek. Dále budou poskytovat informace o aktuálním stavu dopravy v příslušné oblasti, typicky kraj či město.

Pro smysluplný vývoj elektromobility a potřebné infrastruktury je nutné mít k dispozici vedle dat o energetické síti i dopravní data, díky kterým lze infrastrukturu rozvíjet na místech, kde je to skutečně potřeba. Toto musí být nutně podpořeno legislativou, aby byla zajištěna dostupnost potřebných informací, a to jak na národní, tak i evropské úrovni. Následuje přehled hlavních bodů v národní a evropské legislativě, které se týkají poskytování dopravních dat a mají zásadní vliv na rozvoj elektromobility a její infrastruktury.

LEGISLATIVA O ITS A POSKYTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH DAT

Evropská unie vytvořila směrnici 2010/40/EU (2023) s cílem harmonizovaného rozvoje ITS systémů mezi členskými státy. Na základě naší analýzy, v souvislosti se zaměřením výzkumného projektu, se zmíněná aktualizace této směrnice stala hybatelem rozvoje elektromobility ve státech EU, a tedy i v ČR. Tato směrnice stanovuje povinnost členských států zajistit kompatibilitu a interoperabilitu ITS systémů včetně technických i organizačních aspektů. V ČR byla směrnice o ITS transponována do § 39a zákona o pozemních komunikacích (Zákon č. 13/1997 Sb., 2023).

Následně na směrnici o ITS byly vydány prováděcí předpisy v podobě delegovaných aktů EU. Tyto akty se zaměřují na standardizovanou výměnu dat (DATEX II) a poskytování datových výstupů třetím stranám. Česká republika naplňuje povinnosti stanovené těmito delegovanými akty prostřednictvím modernizace Národního dopravního informačního centra (NDIC), které funguje jako Národní přístupové místo. Tímto způsobem se harmonizují data o silničním provozu a veřejné osobní dopravě, což umožňuje poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé EU.

Mezi delegovanými akty EU, které jsou platné v ČR, jsou nařízení Evropské komise č. 886/2013 týkající se bezpečnosti silničního provozu (886/2013, 2023), č. 885/2013 o informacích o parkovacích místech pro nákladní dopravu (885/2013, 2023), č. 2015/962 o dopravním provozu v reálném čase (2015/962, 2023) a č. 2017/1926 o informačních službách o cestování v rámci EU při použití více druhů dopravy (2017/1926, 2023).

Poskytovatel služby inteligentního dopravního systému je povinen při poskytování služby užívat pouze takové součásti inteligentního dopravního systému, které odpovídají výše uvedeným specifikacím legislativních norem. Zákon o pozemních komunikacích (Zákon č. 13/1997 Sb., 2023) také pamatuje na ochranná opatření a postih fyzických a právnických osob při porušení pravidel stanovených legislativními normami. Na uvedené již v českém prostoru reagují koncepce ITS v nejnižší úrovni architektury ITS. Například Zlínský kraj má zpracovanou koncepci s názvem Koncepce rozvoje ITS Zlínského kraje (KPM Consult, 2021). V koncepci je zdůrazněn požadavek, že následný rozvoj inteligentních řešení v dopravě ve Zlínském kraji je nutno podřizovat těmto normám, a to v celém životním cyklu (od ideového záměru přes studii proveditelnosti, výběru zhotovitele, realizaci až po provoz).

Prísne normativy EU (především 2010/40/EU) v oblasti C-ITS (kooperativní systémy ITS) vstoupily do prostředí chytrých řešení v dopravě v ČR v několika posledních letech, a to zejména ve spojení s iniciativou C-ROADS. Na tyto evropské normativy reagovala národní legislativa ve stejném časovém spektru zpřísněnými podmínkami na realizaci, např. Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 s výhledem do roku 2050, viz přehled strategických dokumentů ČR (ITS ČR, 2023). Na základě analýzy těchto regulativů lze najít odpověď na otázku proč většina stávajících ITS v ČR, ale i v zahraničí jsou „uzavřené“. Důvodem je, že v době, kdy se budovaly, nebyly vytvořeny legislativní rámce.

EU má v plánu v pravidelných intervalech kontinuálně aktualizovat množinu C-ITS norem, a to stále ve vazbě na iniciativu C-ROADS (2023). Obdobnou situaci můžeme očekávat i v návaznosti na legislativní normy ČR. I v této oblasti lze očekávat změny pravděpodobně zpřísnující normy a podmínky pro práci s informacemi. Iniciativa C-ROADS mimo jiné i otevírá možnost vzniku nových center pro poskytování dopravních informací v nejnižší vrstvě architektury inteligentních dopravních systémů v městech, regionech a krajích. Tedy v místech spojených přímo s dopravními procesy. Aktuálnost dopravních dat s ohledem na prostředí a čas bude velmi vysoká.

Dynamické změny v oblasti evropské legislativy vyvolají bezpochyby i změny české legislativy, ale také změny strategických materiálů. Jako příklad lze uvést práci s informacemi v dopravě v ČR, které jsou podporované také tzv. technickými podmínkami (TP). Uvedené zajišťuje dokument TP 172 s názvem Dopravní informační centra – Požadavky na výměnu, zpracování a distribuci dat a informací (TP 172, 2005), který vydalo Ministerstvo dopravy (MD) ČR. Dokument se musí aktualizovat. MD ČR tuto aktualizaci již připravuje, a to diskusemi o připravované novelizované TP 172 v roce 2023.

Obdobný legislativní vývoj je možno sledovat i v oblasti evropské legislativní podpory pro nabíjecí infrastrukturu elektromobilů. I v této oblasti bylo možné sledovat v roce 2021, 2022 a zejména 2023 významný posun. V rámci evropské iniciativy Fit for 55 (Consilium EU, 2023), která má za cíl snížení evropských emisí skleníkových plynů do roku 2030 o 55 % byl v červenci 2023 schválen návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU), které zásadně ovlivní, jakým způsobem se bude rozvíjet infrastruktura pro vozidla na alternativní pohon, zejména pak elektromobily, které aktuálně zaznamenávají největší růst. Tomuto nařízení bude věnována následující sekce.

LEGISLATIVA NA PODPORU INFRASTRUKTURY PRO ALTERNATIVNÍ PALIVA

V závěrečné fázi projektu byl schválen návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2014/94/EU (2023), dále jen Nařízení AFIR. Nařízení AFIR upravuje zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Novým nařízením se zruší již nevyhovující směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

Toto nařízení přímo souvisí s novelizacemi dalších navazujících norem EU v oblasti rozvoje prostředí pro alternativní pohony v dopravě. V oblasti elektromobility jsou to například:

- Směrnice 2019/944 ze dne 5. června 2019 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o změně směrnice 2012/27/EU (přepracované znění) (2019/944, 2023)
- Budoucí legislativa týkající se rozvoje elektromobility a její nasazování, infrastruktury pro elektrická vozidla, a to zejména interakce této infrastruktury s elektrizační soustavou, a také práv a povinností různých subjektů na trhu s elektromobilitou.

Důležité parametry Nařízení AFIR:

- Evropský parlament schválil nové předpisy zaměřené na dekarbonizaci dopravy jako součást balíčku Fit for 55, který má snížit emise skleníkových plynů do roku 2030 o 55 % oproti roku 1990. Cílem nových předpisů je zvýšit počet čerpacích stanic s alternativními palivy pro osobní a nákladní automobily, usnadnit dobíjení elektromobilů a zavést ekologičtější námořní paliva.
- Podle nových předpisů budou muset být dobíjecí stanice pro elektromobily s výkonem nejméně 400 kW na hlavních silnicích každých 60 km do roku 2026 a každých 120 km pro nákladní vozidla a autobusy. Do roku 2028 se bude muset výkon sítě zvýšit na 600 kW pro elektromobily a na 1 400 kW až 2 800 kW pro nákladní vozidla a autobusy. Vodíkové čerpací stanice budou muset být k dispozici nejméně každých 200 km podél hlavní sítě TEN-T do roku 2031.
- Řidiči vozidel na alternativní pohon budou mít možnost jednoduše platit na dobíjecích stanicích pomocí platební karty nebo bezkontaktní platby. Cena bude stanovena za kWh, kg nebo za dobíjení. Komise zřídí do roku 2027 databázi EU s informacemi o dostupnosti, čekací době a ceně na různých stanicích.
- Nová pravidla se také týkají ekologičtějších námořních paliv. Lodě budou postupně snižovat emise skleníkových plynů používáním paliv s nižším obsahem těchto plynů. Paliva s nižším obsahem skleníkových plynů budou muset být používána o 2 % od roku 2025 a postupně až o 80 % do roku 2050 ve srovnání s rokem 2020. Kontejnerové a osobní lodě připojené k nábřežím ve velkých přístavech EU budou od roku 2030 muset používat pouze elektřinu z pevniny.
- Nové předpisy byly schváleny velkou většinou poslanců a začnou se používat šest měsíců po schválení Radou. Tímto opatřením Evropský parlament reaguje na očekávání občanů ohledně ekologické dopravní infrastruktury a podpory udržitelné lodní dopravy. Pravidla pro udržitelná námořní paliva pak mají začít platit od 1. ledna 2025.

Nařízení AFIR jako součást balíčku Fit for 55 startuje nejdůležitější část aktualizace evropské legislativy pro tvorbu sjednocujících podmínek tvorby/rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva v rámci EU.

ZÁVĚR A IMPLIKACE PRO PRAXI

Cílem článku je přiblížit zkušenosti řešitelů při řešení výše uvedeného projektu v oblasti legislativního prostředí rozvoje elektromobility. Řešitelé se museli vyrovnat v průběhu řešení projektu s výraznými změnami v oblasti evropské a národní legislativy. V průběhu první poloviny řešení projektu se řešitelé setkávali s poměrně vlažným přístupem k problematice elektromobility. Změna v přístupu k elektromobilitě v Evropě a následně v ČR v posledních několika letech měla nemalé dopady i na vlastní projekt. Změnu vyvolala výrazná evropská iniciativa v oblasti legislativy podporující rozvoj ITS, ale také zahájení prací na aktualizaci legislativy v oblasti alternativních paliv v dopravě. Množina legislativních norem upravuje mimo jiné tvorbu množiny center

dopravních informací a zabezpečení průchodnosti dopravních informací v základní vrstvě architektury ITS. Legislativní opatření v oblasti elektromobility (viz Nařízení AFIR) vytváří předpoklady smysluplného řešení opatření v oblasti energetických sítí, ale také umožní definovat informační propojení s centry poskytování dopravních informací orientovaných na služby vozidlům s elektrickým pohonem. Nařízení AFIR řeší data, která se týkají technických parametrů dobíjecích a čerpacích stanic alternativních paliv, a to prakticky na všech kategoriích silniční infrastruktury, a to v extravilánu, ale i intravilánu.

Návrh evropské směrnice o ITS řeší data, která potřebují řidiči před zahájením nebo během jízdy:

- kde můžu dobít nebo natankovat,
- je tam takové zařízení, kterým si můžu dobít právě svoje auto,
- kudy tam můžu jet,
- jak mají otevřeno,
- aj.

Pokud shrneme tyto aktuální poznatky, výrazně se změní podmínky, respektive dostupnost dat pro získání informací pro plánování rozvoje infrastruktury nabíjecích stanic pro automobily na elektrický pohon na všech komunikacích jednotlivých členských států. V dostupných časových horizontech se také výrazně rozšiřují zdroje informací pro inteligenci vozidel, a to i pro vozidla na elektrický pohon. Směrnice ITS zajišťuje přístup k těmto datům prostřednictvím národních vnitrostátních přístupových bodů. Vnitrostátní body budou poskytovat množinu dat statických, například popisující stav infrastruktury, dopravního značení, ale i kvalitativních ukazatelů vozovek. Dále budou poskytovat informace o aktuálním stavu dopravy v příslušné oblasti, typicky kraj, město. Výrazně se také mění podmínky pro tvorbu strategických dokumentů státní správy a územní samosprávy, kde je povinností věnovat pozornost rozvoji inteligentních dopravních systémů a také elektromobility.

Výše popsané legislativní změny zásadně ovlivňují způsob, jakým se elektromobilita a její infrastruktura budou dále rozvíjet. Zároveň je důležité si uvědomit, že tyto změny odstartují další legislativní vývoj, kterým bude elektromobilita a její vývoj značně ovlivněn. Bude nutno vytvořit legislativní nástroj v národní úrovni podporující posílení energetických sítí v extravilánu, ale i energetických sítí v městských a příměstských oblastech, bude nutno také posílit působení normativů v oblasti dopravních staveb, budov s ohledem na rozvoj parkovišť s dobíjecími stanicemi. Proces legislativních změn zdaleka neskončil. Problematiku je potřebné intenzivně monitorovat.

Poděkování

Tento článek byl připraven v rámci projektu s názvem „Rozvoj elektromobility v ČR v návaznosti na elektrickou přenosovou soustavu, distribuční síť a decentralizovanou výrobu elektrické energie“ [EG17_176/0015746], který byl podpořen MPO ČR.

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] 885/2013. 2023. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013 ze dne 15. května 2013. EUR-Lex [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0885>
- [2] 886/2013. 2023. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 ze dne 15. května 2013. EUR-Lex [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0886>
- [3] 2010/40/EU. 2023. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy. EUR-Lex [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A02010L0040-20180109>
- [4] 2014/94/EU. 2023. Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council. EUR-Lex [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/HIS/?uri=CELEX:52021PC0559#2023-07-25_APR_R1_byCONSIL
- [5] 2015/962. 2023. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 ze dne 18. prosince 2014. EUR-Lex [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>
- [6] 2017/1926. 2023. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 ze dne 31. května 2017. EUR-Lex [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32017R1926>
- [7] 2019/944. 2023. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/944 ze dne 5. června 2019 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o změně směrnice 2012/27/EU (přepracované znění). EUR-Lex [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32019L0944>
- [8] BRYŁA, P., CHATTERJEE, S., CIABIADA-BRYŁA. B. 2023. Consumer Adoption of Electric Vehicles: A Systematic Literature Review. *Energies*. 2023, 16(1), 205. ISSN 1996-1073. DOI: 10.3390/en16010205
- [9] C-ROADS. 2023. The platform of harmonised C-ITS deployment in Europe. C-ROADS [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://www.c-roads.eu/platform.html>
- [10] CONSILIUM EU. 2023. Infographic - Fit for 55: towards more sustainable transport. *Consilium.europa.eu* [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/fit-for-55-afir-alternative-fuels-infrastructure-regulation/>
- [11] DROŹDŹ, W., SZCZERBA, P., KRUSZYŃSKI, D. 2020. Issues related to the development of electromobility from the point of view of Polish utilities. *Polityka Energetyczna – Energy Policy Journal*. 23(1), 49-64. ISSN 1429-6675. DOI: 10.33223/epj/119074

- [12] EC. 2023. 2050 long-term strategy. Climate Action [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2050-long-term-strategy_en
- [13] EU PARLAMENT. 2021. Skleníkové plyny: emise podle zemí a odvětví (infografika). Zpravodajství: Evropský parlament [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20180301STO98928/sklenikove-plyny-emise-podle-zemi-a-odvetvi-infografika>
- [14] EU PARLAMENT. 2022. Emise z letecké a lodní dopravy: fakta a čísla. Zpravodajství: Evropský parlament [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20191129STO67756/emise-z-letecke-a-lodni-dopravy-fakta-a-cisla-infografika>
- [15] EU PARLAMENT. 2023. Emise CO₂ z aut: fakta a čísla. Zpravodajství: Evropský parlament [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20190313STO31218/emise-co2-z-aut-fakta-a-cisla-infografika>
- [16] FARKAS CSAMANGÓ, E. 2020. Az elektromobilitás jogszabályi környezete Magyarországon. *Journal of Agricultural and Environmental Law*. 15(28), 181-201. ISSN 1788-6171. DOI: 10.21029/JAEL.2020.28.181
- [17] GERBER MACHADO, P., RODRIGUES TEIXEIRA, A. C., MOUTINHO DOS SANTOS, E., MOUETTE, D. 2023. Electric vehicles adoption: A systematic review (2016–2020). *WIREs Energy and Environment*. In press. ISSN 2041-8396. DOI: 10.1002/wene.477
- [18] HORN, Š. 2019. Proč elektromobily neuspěly a vracejí se až po 150 letech. *Forbes* [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://forbes.cz/proc-elektromobily-neuspely-a-vraceji-se-az-po-150-letech/>
- [19] IBRAHIM NUR, A. 2022. The Limits of Indonesia's Legal Framework for Electromobility: Regulatory and Sustainable Issues. *Lentera Hukum*. 9(2), 211-236. ISSN 2621-3710. DOI: 10.19184/ejhl.v9i2.31200
- [20] ITS ČR. 2023. Strategické dokumenty - ČR. CDV a MD ČR [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://www.its-knihovna.cz/cz/knihovna/dokumenty-a-podklady/strategie-a-koncepce/strategicke-dokumenty-cr>
- [21] JANKOWSKA, M., PAWEŁCZYK, M. a BADURA, E. 2023. Electromobility, Automation and Digitalisation – The Legal Challenges of New Business Models in Poland. *European Business Law Review*. 34(1), 181–192. ISSN 0959-6941.
- [22] JAVANMARDI, E., HOQUE, M., TAUHEED, A., UMAR, M. Evaluating the Factors Affecting Electric Vehicles Adoption Considering the Sustainable Development Level. *World Electric Vehicle Journal*. 2023, 14(5) 120. ISSN 2032-6653. DOI: 10.3390/wevj14050120
- [23] KPM CONSULT. 2021. Inteligentní řešení řízení dopravy ve zlínském kraji. Zlínský kraj [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://zlinskykraj.cz/koncepce-rozvoje-its-zlinskeho-kraje>
- [24] MACIOSZEK, E. 2021. Analysis of Trends in Development of Electromobility in Poland: Current Problems and Issues. In: *Transport Development Challenges in the 21st Century*. New York: Springer International Publishing, s. 145–156. ISBN 978-3-030-50009-2. DOI: 10.1007/978-3-030-50010-8_13

- [25] NORDLUND, A., JANSSON, J., WESTIN, K. 2018. Acceptability of electric vehicle aimed measures: Effects of norm activation, perceived justice and effectiveness. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 117, 205-213. ISSN 09658564. DOI: 10.1016/j.tra.2018.08.033
- [26] PLANANSKA, J., WÜSTENHAGEN, R., DE BELLIS, E. 2023. Perceived lack of masculinity as a barrier to adoption of electric cars? An empirical investigation of gender associations with low-carbon vehicles. *Travel Behaviour and Society*. 32, 100593. ISSN 2214367X. DOI: 10.1016/j.tbs.2023.100593
- [27] SHE, Z.-Y., QING SUN, MA, J. J., XIE, B. C.. 2017. What are the barriers to widespread adoption of battery electric vehicles? A survey of public perception in Tianjin, China. *Transport Policy*. 56, 29-40. ISSN 0967070X. DOI: 10.1016/j.tranpol.2017.03.001
- [28] SIERPIŃSKI, G., PIJOAN, A., TUROŃ, K., STANIEK, M. Challenges Related to the Implementation and Development of Electromobility in Cities. In: *Transport Development Challenges in the 21st Century*. Cham: Springer International Publishing, 2021, s. 203-213. ISBN 978-3-030-50009-2. DOI: 10.1007/978-3-030-50010-8_18
- [29] SMUTNÝ, Z., BYSTRICKÝ, M. 2022. Navigační a platební aplikace pro podporu rozvoje elektromobility v České republice. *Logos polytechnikos*. 13(3), 19–29. ISSN 2464-7551.
- [30] STAŃCZYK, T., HYB, L. 2019. Technological and organisational challenges for e-mobility. *The Archives of Automotive Engineering – Archiwum Motoryzacji*. 84(2), 57-70. ISSN 2084-476X. DOI: 10.14669/AM.VOL84.ART5
- [31] TP 172. 2005. DIC: Požadavky na výměnu, zpracování a distribuci dat a informací. ŘSD ČR [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_172.pdf
- [32] TUCKI, K., ORYNYCZ, O., DUDZIAK, A. 2022. The Impact of the Available Infrastructure on the Electric Vehicle Market in Poland and in EU Countries. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 19(24), 16783. ISSN 1660-4601. DOI: 10.3390/ijerph192416783
- [33] ZÁKON č. 13/1997 Sb. 2023. Zákon č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích. [Zakonyprolidi.cz](http://zakonyprolidi.cz) [online]. [cit. 2023-08-25]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13k>

LEGISLATIVE DEVELOPMENT IN THE EU AND ITS IMPACT ON THE DEVELOPMENT OF ELECTROMOBILITY IN THE CZECH REPUBLIC

ABSTRACT

Introducing a technological innovation simultaneously in all European countries is a complex problem – an example is the development of electromobility. For this purpose, a uniform approach needs to be defined so that the transition to electromobility is successful and the technology works in all states. Among other things, the legislative framework of the European Union, which is transferred to member countries, serves this purpose. In this article, the authors want to address the issue of the development of electromobility in the Czech context. The article is based on experience from the implementation of an applied research project and focuses in particular on the effects of Directive 2010/40/EU (the so-called Directive on Intelligent Transport Systems), the Fit for 55 initiative and the AFIR (Alternative Fuel Infrastructure Regulation), which are from a European and Czech point of view, the most important for ensuring data sources for the sustainable development of electromobility. Freely available traffic data, which are further processed and aggregated with other data (e.g., on energy networks and weather), are critical aspects for the sustainable development of electromobility. Thanks to the actual and historical information about traffic and charging infrastructure on the planned route, the driver's decision-making can be positively influenced (e.g. where to go, where to charge, or whether a charging time slot can be reserved). The article has the nature of an academic discussion and provides a final summary for practice.

KONTAKTNÍ ÚDAJE:

Bc. Marek Večerka
KPM Consult, a.s.
Purkyňova 648/125
612 00 Brno
e-mail: vecerka@kpmconsult.cz

doc. Ing. Mgr. Zdeněk Smutný, Ph.D.
Vysoká škola ekonomická v Praze
Fakulta informatiky a statistiky
Katedra systémové analýzy
náměstí Winstona Churchilla 1938/4
130 67 Praha 3
e-mail: zdenek.smutny@vse.cz

KEYWORDS:

electromobility, intelligent transport system,
electric car, legislation, research report

LOGOS POLYTECHNIKOS



Odborný recenzovaný časopis Vysoké školy polytechnické Jihlava, který svým obsahem reflektuje zaměření studijních programů VŠPJ. Tematicky je zaměřen do oblastí společenskovedních a zdravotnických.

V letech 2010 - 2018 vycházel časopis 4x ročně.

Od roku 2019 je vydáván v elektronické podobě 3x ročně.

Šéfredaktor: Ing. Miloslav Vilímek, Ph.D.

Odpovědný redaktor čísla:

Ing. Martina Kuncová, Ph.D.

Editor: Bc. Zuzana Mařková (komunikace s autory a recenzenty)

Technické zpracování: Anna Tlačbabová

Web editor: Bc. Zuzana Mařková

Redakční rada:

prof. PhDr. RNDr. Martin Boltiřiar, PhD. (Univerzita Konštantína Filozofa v Nitre)

prof. RNDr. Helena Brořová, CSc. (Česká zemědělská univerzita v Praze)

doc. PhDr. Lada Cetlová, PhD. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

prof. Mgr. Ing. Martin Dlouhý, Dr. MSc. (Vysoká škola ekonomická v Praze)

doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D. (Vysoká škola evropských a regionálních studií)

Ing. Bc. Karel Dvořák, Ph.D. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

doc. RNDr. Petr Gurka, CSc. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

Ing. Veronika Hedija, Ph.D. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

Ing. Ivica Linderová, PhD. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

prof. MUDr. Aleš Roztočil, CSc. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

Mgr. Jana Sekničková, Ph.D. (České vysoké učení technické v Praze)

Ing. Petr Scholz, DiS., Ph.D. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

doc. PhDr. David Urban, Ph.D. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

Ing. Miloslav Vilímek, Ph.D. (České vysoké učení technické v Praze)

RNDr. PaedDr. Ján Veselovský, PhD. (Univerzita Konštantína Filozofa v Nitre)

doc. Ing. Libor Žídek, Ph.D. (Masarykova univerzita Brno)

Pokyny pro autory a deklarovaná forma příspěvků jsou dostupné na

<https://www.vspj.cz/tvurci-cinnost-a-projekty/casopisy-vspj/logos-polytechnikos>

Zasílání příspěvků

Redakce přijímá příspěvky v českém, slovenském a anglickém jazyce elektronicky na adrese logos@vspj.cz

Adresa redakce:

Vysoká škola polytechnická Jihlava, Tolstého 1556/16, 586 01 Jihlava, IČ: 71226401

Distribuce: časopis je dostupný v elektronické podobě na webových stránkách VŠPJ.

Vydání: 31. prosince 2023

© Vysoká škola polytechnická Jihlava

ISSN 2464-7551 (ONLINE)

V letech 2010 až 2018 vycházel časopis tiskem pod registračním číslem MK ČR E 19390 s ISSN 1804-3682 (PRINT). Od čísla 1/2019 je vydáván pouze v elektronické verzi.

RECENZENTI ČÍSLA 3/2023

Ing. Bc. Karel Dvořák, Ph.D. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

Ing. Bc. Jana Dvořáková, Ph.D. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

doc. Ing. Michal Dorda, Ph.D. (Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava)

Mgr. David Chaloupský, Ph.D. (Univerzita Hradec Králové)

Mgr. Ing. Jiří Kocáb (Ministerstvo obrany České republiky)

Ing. Petr Scholz, DiS., Ph.D. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

Ing. Alice Šedivá Neckářová, Ph.D. (Vysoká škola polytechnická Jihlava)

Ing. Lucie Tichá, Ph.D. (Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích)